

# NEWSLETTER

Dans ce numero : En suisse – Ici et ailleurs – Ressources

Photo: mäd



Editorial

Par Urs Walter

## Coordination pour une mobilité durable

Les « vélos publics » sont une tendance montante de la mobilité urbaine, et ce au niveau mondial. Les nouveaux projets sont annoncés presque chaque semaine et leur technique est toujours plus élaborée. La coopération avec les entreprises de transport public fait de ces services cyclophiles un élément à part entière de la mobilité urbaine durable.

Au milieu de cette diversité, difficile de garder une vue d'ensemble. C'est pourquoi la Conférence Vélo et PRO VELO Suisse ont créé la Coordination bikesharing Suisse. Celle-ci suit les développements actuels, propose une plateforme d'informations et conseille les collectivités publiques intéressées, afin qu'elles ne doivent pas chacune réinventer la roue.

Derrière cette coordination repose également la vision de systèmes d'accès harmonisés au niveau Suisse, afin qu'à Genève comme à Saint-Gall, on puisse emprunter un vélo avec la même carte. Et si cette carte permet aussi l'accès au train et à une voiture Mobility, alors le vélo sera devenu une évidence dans notre mobilité quotidienne.

Urs Walter, Co-président de la Conférence Vélo Suisse, conseiller Coordination bikesharing Suisse.

## Vélos en libre service : des réseaux qui rapprochent

**Il en pousse dans toute la Suisse. Les vélos en libre service investissent les paysages urbains et donnent une nouvelle dimension à la promotion du vélo. A ce rythme, ils pourraient bien devenir un nouveau pilier de la mobilité, un « transport en commun individuel ». La Coordination bikesharing Suisse souhaite offrir une plateforme d'échange aux acteurs intéressés par ce thème.**

Les vélos en libre service, appelés également VLS, bikesharing ou vélos publics, sont des systèmes mettant à disposition de la population des vélos 24h/24, 7j/7. De nombreuses façons différentes de mettre ces vélos en réseau existent et bien des enjeux les entourent : systèmes d'accès, bornes fixes ou flexibles, complémentarité avec d'autres moyens de transport, etc. Malgré leurs différences, les différents types de bikesharing comportent également des similarités et des objectifs communs.

### Rapprocher la ville

C'est bien connu : sur les trajets jusqu'à 5 km, le vélo permet d'atteindre ses destinations en un temps record. Pourtant, 1/3 des trajets effectués en voiture concernent justement ces distances. En rapprochant le vélo des citoyens, en le disséminant partout dans la ville, les vélos en libre service rappellent de façon active le « réflexe vélo » et rapprochent les différentes destinations urbaines des (futurs) cyclistes.

### Rapprocher les villes

Vu la taille des villes suisses, difficile d'imaginer des mégaréseaux comme à Paris, Barcelone ou Londres. Par contre, notre petit pays est doté d'un réseau ferroviaire dense et efficace. Pas étonnant que les systèmes de bikesharing suisses (voir page 3) se soient directement projetés comme des réseaux compatibles entre plusieurs villes. Cette com-

Le succès des vélib's parisiens lancés en 2007 ont fait connaître ce phénomène cyclable, à présent largement établi dans toute l'Europe.



Photo: Conférence Vélo Suisse

### Première rencontre d'information

Vendredi 10 septembre à Bienne.  
Thèmes : tour d'horizon d'expériences suisses et européennes ; partenariats public-privé dans la mise en place d'un réseau.

### Les prestations de la Coordination bikesharing Suisse

Premiers conseils spécialisés gratuits, newsletter, rencontres d'information, ...

## La Coordination bikesharing Suisse

La Coordination bikesharing Suisse propose aux collectivités publiques, mais aussi aux entreprises, associations, organisations de tourisme intéressées, etc. une plateforme d'échange autour des vélos en libre service.

Elle offre :

- un premier conseil gratuit
- une newsletter électronique
- des rencontres d'information
- des ressources via le site Internet

La Coordination bikesharing souhaite par ces biais encourager les collectivités à s'interroger sur le type de réseau qui leur convient le mieux. Ce service est proposé par PRO VELO Suisse et la Conférence Vélo Suisse, avec le soutien de l'Office fédéral des routes.

## 1<sup>ère</sup> rencontre d'information

**Vendredi 10 septembre à Bienne**

### Tour d'horizon d'expériences suisses et européennes

Interventions de :

- Aline Renard, Conférence vélo Suisse
- Janett Büttner, projet de recherche européen OBIS (Optimising bikesharing in european cities), Berlin.

### Collaboration public-privé dans la mise en place d'un réseau

Interventions de :

- Fabien Noël, Ville de Fribourg
- Stéphane Cosandey, Nestlé international, Vevey
- François Kuonen, responsable urbanisme Ville de Bienne
- José Fernandez-Cavada, Manor Bienne

### Visite d'une station pilote du système biennois

Plus d'informations et inscriptions :

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

plémentarité avec le rail permet de rendre les trajets interurbains encore plus attractifs et ajoute l'atout du « porte à porte » au train. Le bikesharing pourrait bien devenir un nouveau pilier des transports publics.

Pour l'instant, deux systèmes sont en place en Suisse et disposent de systèmes d'accès différents : velopass à l'aide d'une carte RFID (Radio Frequency Identification) et nextbike via un code transmis par téléphone ou internet. Ils couvrent actuellement des zones géographiques distinctes « mais l'implantation d'un système de déblocage par carte RFID est envisagée à moyen terme » assure Armin Schmid, chef de projet nextbike chez Rent a Bike. Même intentions à Bienne, où la carte RFID permettra de déblocquer les cadenas « nous visons autant de compatibilités que possibles et nous en tenons de ce fait aux standards courants » souligne Jonas Schmid, chef de projet du système de bikesharing biennois. Pour sa part, velopass a opté pour des lecteurs au large spectre de lecture « Cela représente un investissement financier non négligeable, mais assure la lecture de tous les standards et des compatibilités avec un maximum d'autres supports (abonnements Mobility Carsharing, de transports publics, cartes d'étudiants, d'entreprises, etc.) » explique Lucas Girardet, directeur de la sàrl.

### Rapprocher les acteurs

La mise en place d'un réseau a aussi d'autres effets secondaires: en tant que projet concret amenant des avantages à divers partenaires (villes, entreprises, secteur touristique, hautes écoles, transports publics, etc.), elle rassemble différents types d'acteurs autour d'une table. En effet, si un système de bikesharing ne se met pas en place sans mettre la main au porte-monnaie, il offre un objectif commun et une base de collaboration à des milieux divers. La première rencontre d'information de la Coordination bikesharing (lire ci-contre) sera l'occasion de découvrir l'historique, les intérêts réciproques et les partenariats du point de vue des collectivités publiques et des entreprises.

En dernier lieu, un réseau de bikesharing doit être adapté à la ville où il s'implante : que ce soient des vélos électriques dans la pentue capitale fribourgeoise ou des réseaux très denses dans des villes aux parts de trajets cyclistes déjà élevés comme Bienne ou Lucerne. Les partenaires locaux, les exigences topographiques, l'existence d'une culture vélo plus ou moins implantée, sont autant de facteurs qui influencent la

forme définitive du réseau. Afin de tirer les meilleures synergies et une attractivité maximale des réseaux, une planification adéquate à l'amont et un rassemblement précoce des acteurs sont décisifs. La coordination bikesharing Suisse souhaite offrir un premier pas dans ce sens et favoriser l'échange d'expériences.

Photo : Yann Bétant



# En Suisse : l'état des lieux

Deux systèmes se déploient actuellement en Suisse et un troisième verra le jour cet automne.

## velopass

Le système velopass a été inauguré dans la région Lausanne-Morges en 2009 et gagne de plus en plus de villes en Suisse romande et italophone. Il comporte actuellement une trentaine de stations réparties sur 4 villes, et prévoit de doubler ce chiffre en 2010.

L'accès se fait par « Smart-Card » RFID. Selon les abonnements, celle-ci peut également donner accès aux voitures Mobility et à certains autres usages (carte d'étudiant, d'entreprise,...). Les stations sont fixes et actives. Ancrées dans le sol, elles enregistrent la présence du vélo.

[www.velopass.ch](http://www.velopass.ch)

## nextbike

Nextbike, lancé par Rent a Bike, mène depuis l'automne 2009 un projet pilote de vélos en libre location dans 25 gares de Suisse centrale en collaboration avec les CFF (retour à la station de départ). En 2010, le système est également testé sur une ville entière avec 55 stations est mis en place en ville de Lucerne. L'inscription se fait par

le système de réservation automatisé nextbike. Le numéro de téléphone (fixe ou portable) identifie l'utilisateur. Le code du cadenas est transmis par téléphone, Internet, smartphone ou sms. Les stations sont flexibles et passives, posées sur le sol ou signalées par un panneau. Des développements prévus pour 2011 devraient égale-

ment permettre le déblocage du vélo par carte RFID.

[www.nextbike.ch](http://www.nextbike.ch)

## Ville de Bienne

La Ville de Bienne planifie un réseau dense et flexible d'une cinquantaine de stations pour l'automne 2010. Les stations sont

flexibles et actives, s'intègrent dans les stationnements existants et communiquent avec les vélos sans contact physique. Une carte RFID déblocage et verrouille le cadenas ; elle peut être compatible avec d'autres systèmes d'accès.

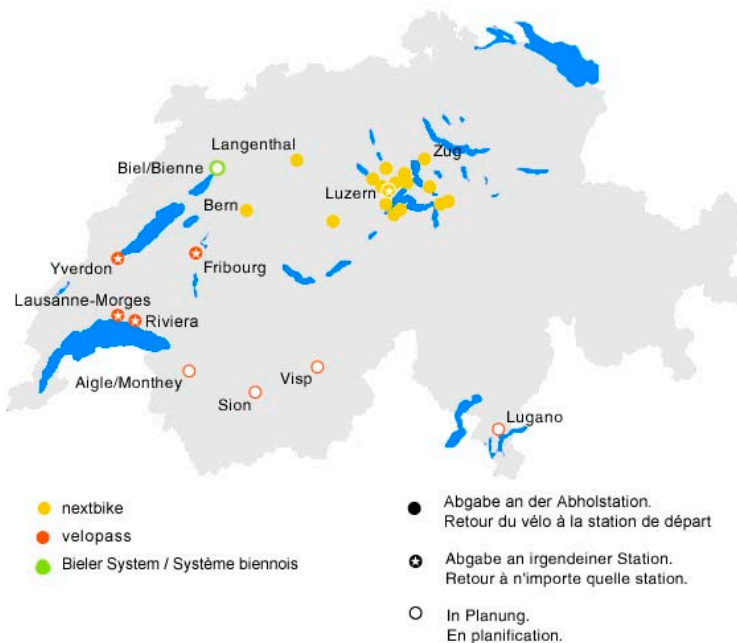


Image : das.zelchen

Station velopass à Fribourg



Photo: PRO VELO Suisse

Station nextbike à Lucerne



Photo: nextbike

Croquis du système biennois

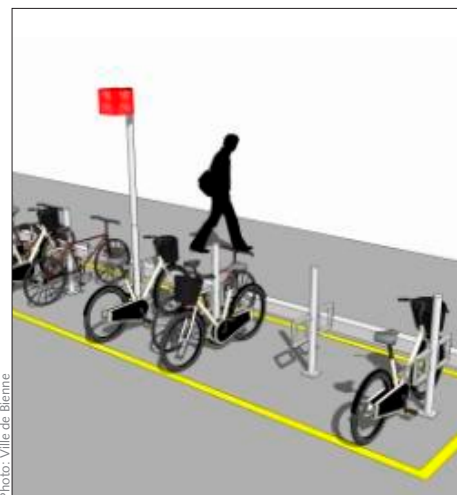


Photo: Ville de Bienne

## Ici et ailleurs

### Une banque achète le nom du réseau londonien

De nombreux réseaux de vélos en libre services ont résulté d'une offre d'une grande entreprise publicitaire (par exemple JC Decaux ou Clear Channel) qui offrait une flotte à la Ville en échange de ses espaces publicitaires. Tout récemment, on apprend qu'une banque anglaise aurait payé cher pour baptiser le système londonien à son nom : le « Barclays Cycle Hire ». Le réseau prévoit un lancement ambitieux de 6'000 vélos au 30 juillet.

La présence de marques sur les vélos peut rester un désavantage aux yeux de certains amateurs de sobriété urbaine. Une chose au moins change dans cet état des choses : c'est la Ville qui se fait offrir le réseau qu'elle a choisi et non une entreprise de mobilier urbain qui propose une plus-value cyclophile en échange du prolongement de son contrat publicitaire. Cela dénote l'intérêt croissant du domaine privé comme public pour la promotion du vélo en ville et le gain d'image général dont ce moyen de transport bénéficie.



Le maire de Londres présente le futur « Barclays Cycle Hire » qui présentera à 6 endroits le logo de la banque britannique.

### Allemagne : pour l'intégration aux transports publics

Pour les autorités allemandes, le bikesharing doit être considéré comme un complément aux transports publics. Le Ministère des Transports, de l'Environnement construit et du Développement urbain a ainsi lancé un appel à candidature pour des projets comportant une innovation technique et cherchant l'intégration

aux transports publics (soit au niveau du système d'accès, du financement, des emplacements ou de la communication). 44 villes ont postulé, dont Berlin avec son « StadtRad » proposé par la Deutsche Bahn (chemins de fer allemands). Celui-ci fait suite au système « call a bike » et fonctionne sur la base d'une carte dont le tarif de location d'un vélo est unifié avec ceux des transports publics. En tout, 8 projets pilotes sont en cours en Allemagne et les crédits définitifs (plus de 10 mio d'euros) seront distribués dès 2011. Les grandes absentes : les innovations au niveau du financement. Il semblerait que soit les villes, soit les communautés de transports devront mettre la main au porte-monnaie.

Plus d'informations: **Creating a Market for Public Bike Sharing Systems in Germany**, Anke Borchering, WZB Social Science Research Group (Présentation à télécharger sous [www.obisproject.com](http://www.obisproject.com) > About OBIS > Project Meetings > Berlin)



StadtRAD en test à Berlin. Une initiative de l'entreprise ferroviaire nationale « Deutsche Bahn »

### Copenhague : la recherche d'un design qui sied à la ville

La ville de Copenhague a pour ambition de devenir la capitale du vélo d'ici 2020. C'est pourquoi il lui fallait un système de vélos en libre service à la hauteur. Un concours de design et d'innovation technologique a été ouvert et plus de 127 candidatures des cinq continents ont été réceptionnées. Ce sera l'occasion de se rééquiper, puisque Copenhague, pionnière à l'époque, est toujours équipée

d'un système de bikesharing à monnaie, proche du caddie de supermarché.

[www.cphbikeshare.com](http://www.cphbikeshare.com)



Gagnant du concours danois

### Le bikesharing primé par le Prix Vélo Infrastructure

PRO VELO Suisse récompense une année sur deux des infrastructures cyclables d'avenir à travers le « Prix Vélo Infrastructure ». Le bikesharing n'est pas en reste : un prix de reconnaissance a été décerné à velopass en tant que système innovant et exemplaire, pensé à plusieurs échelles et adaptant le vélo en libre service à la réalité suisse. A travers cette récompense, le vélo en libre service est définitivement reconnu à l'échelle nationale comme une infrastructure cyclable d'avenir. L'Offensive Mobilité douce Soleure et région ([www.so-los.ch](http://www.so-los.ch)) a remporté le prix principal et un second prix de reconnaissance a été décerné à la Ville de Berthoud.

Plus d'information : [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)



Station velopass à Vevey. Les vélos en libre service donnent de l'élan à la promotion de la petite reine.

### Espagne : une promotion tous azimuts

En Espagne, un programme de l'Institut pour les énergies renouvelables et une utilisation énergétique efficiente a soutenu les villes qui souhaitent mettre sur pied un système de vélos en libre service, malheureusement sans définir de critères préalables. 110 villes ont ainsi profité de cette opportunité. Certaines réalisations sont de réels succès comme à Barcelone ou à Zaragoza. Mais on compte aussi des exemples douteux avec des chiffres de rotation de 1 prêt tous les dix jours et des systèmes d'accès pour le moins compliqués (retrait de clés à des guichets avec heures d'ouvertures restreintes). Les spécialistes du bureau gea21 sont catégoriques : « Si un minimum de culture cycliste n'est pas établi et que le bikesharing est introduit sans mesures d'accompagnement, cela se révèle pratiquement inutile. Dans certaines situations, les villes auraient mieux fait d'investir dans d'autres mesures de promotion du vélo. ». A noter donc : un réseau de bikesharing est à intégrer au sein d'un paquet comprenant des améliorations de réseau cyclable, des infrastructures, des programmes de promotion, de la communication, voire plus encore : à intégrer dans une politique des transports.

Plus d'informations : **Public Bikes Boom in Spain. Lights and shadows** – Alfonso Sanz and Christian Kisters, Grupa de Estudios y Alternativas

(Présentation à télécharger sous [www.obisproject.com](http://www.obisproject.com) > About OBIS > Project Meetings > Berlin)



Bicing à Barcelone, 6'000 vélos sur 400 stations, une histoire à succès.

## Adresses permanentes

### Coordination bikesharing Suisse

c/o PRO VELO Suisse  
Case postale 6711, 3001 Berne  
Tél. 031 318 54 14  
info@bikesharing.ch  
www.bikesharing.ch

### Conseillers bikesharing :

- Aline Renard  
Comité Conférence Vélo Suisse  
Transitec Ingénieurs Lausanne  
aline.renard@transitec.net  
Tél. 021 652 55 55

- Urs Walter  
Comité Conférence Vélo Suisse  
Responsable secteur mobilité piétonne et cycliste,  
Ville de Zurich  
urs.walter@taz.stzh.ch  
Tél. 044 412 26 62

## Impressum

Newsletter Coordination  
bikesharing Suisse

N° 01 / juin 2010

**Editeur :** Coordination  
bikesharing Suisse  
Un service de la Conférence Vélo  
Suisse et de PRO VELO Suisse,  
avec le soutien de l'Office fédéral  
des routes

**Rédaction :** Coordination  
bikesharing Suisse

**Auteurs des articles de ce  
numéro :** Manon Giger

**Relecture :** Cindy Freudenthaler

**Conception graphique /mise en  
page :** tasty graphics gmbh Bern

**Diffusion :** gratuite et  
électronique

**Parution :** 2 à 4 fois par année

**Inscription / désinscription :**  
www.bikesharing.ch  
info@bikesharing.ch

### France : vers un changement d'ère

Il semblerait que les villes françaises soient en train de repenser leurs systèmes de vélos en libre service. En 2007, la moitié des réseaux en place était gérée par des grandes entreprises de mobilier urbain, comme un « bonus » pour le renouvellement de leur contrat de gestion des espaces publicitaires. Ainsi, aucune transparence n'est possible au niveau des coûts pour ces villes, car les entrepreneurs ne sont pas tenus de les communiquer. Cela a d'autres effets secondaires : tout le potentiel des vélos en libre service n'est pas exploité, puisqu'un des prin-

cipaux critères est la rentabilité publicitaire. Ainsi, les stations en banlieue moins dense, par exemple, sont négligées. Il semblerait que ce modèle de gestion ne touche aujourd'hui plus qu'un tiers des villes équipées et que les types de contrats se multiplient. Des acteurs issus des transports publics, de systèmes indépendants ou des villes elles-mêmes investissent le terrain et abordent le bikesharing comme un réel enjeu de mobilité.

Plus d'information : **Ville, Rail & Transports** – 19/05/2010 – Dossier sur le modèle économique du VLS



Photo: Benoît Beroud

Publicité et bikesharing sont souvent mêlés, et pas que sur les vélos. Ici à Lyon, la borne est également un espace publicitaire.

## Ressources

### Vélos en libre service en Suisse : harmonisation des systèmes d'accès au niveau national

Etant donné la taille et la proximité des villes suisses, penser les réseaux uniquement à l'échelle urbaine semblait peu prometteur en Suisse. Le rapport déposé en juin 2009 par la conférence vélo s'interroge sur les opportunités et les possibilités d'un réseau accessible au niveau national par un même système d'accès.

A télécharger sur  
[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch) >  
Documents > Documentation

### Les coûts et les avantages des vélos en libre service

Une analyse du Commissariat général du développement durable basée sur les données de plusieurs villes françaises tente de faire un bilan sur les coûts des vélos en libre service, en tenant compte des avantages qu'ils apportent à la ville. Un bilan globalement équilibré, qui dépend toutefois fortement du taux d'utilisation du système, donc du système lui-même.

A télécharger sur  
[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch) >  
Documents > Documentation

### The bike-sharing blog

L'ingénieur Paul De Mayo est le premier à avoir créé un canal de communication à propos du bike-sharing. Son site, ainsi que la carte mondiale des réseaux de vélos en libre service qu'il a lancée, proposent des informations sur ce mode de transport émergent.

Blog:  
[bike-sharing.blogspot.com](http://bike-sharing.blogspot.com)

### Le projet européen OBIS

Le projet européen OBIS vise à rassembler des connaissances dans le but d'optimiser les réseaux de bikesharing. Ses recherches portent principalement sur trois domaines : les marchés potentiels pour les systèmes de bikesharing, la définition de modèles transférables et adaptables, ainsi que le test de systèmes optimisés. Ces différents domaines seront l'objet d'un manuel pour la mise en place de réseaux.

Site Internet :  
[www.obisproject.com](http://www.obisproject.com)



Photo: LOTS Design