

Koordinationsstelle bikesharing Schweiz: Die neue Anlaufstelle für Veloverleihsysteme in der Schweiz

Innerhalb eines guten Jahres sind in mehreren Schweizer Städten verschiedene bikesharing-Angebote (Veloselbstverleih) entstanden. Diese schnelle Entwicklung dreier unterschiedlicher Systeme in der Schweiz gab den Anlass zu einem Erfahrungs- und Informationsaustausch, um von den in- und ausländischen Beispielen zu profitieren. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat sich daher zur Unterstützung einer entsprechenden Koordinationsstelle entschlossen, die seit Frühling 2010 von der Velokonferenz Schweiz (Beratungen) und Pro Velo Schweiz (Sekretariat) gemeinsam betrieben wird. Die neue Austauschplattform steht ab sofort Gemeinden, Unternehmen, Verbänden, Tourismusorganisationen und anderen interessierten Kreisen zur Verfügung. Sie bietet u.a kostenlose Erstberatungen, Infoveranstaltungen und einen elektronischen Newsletter. (Sprachen: de und fr)

Weitere Informationen:

Koordinationsstelle bikesharing Schweiz

www.bikesharing.ch

Infotreffen 2010: 10. September in Biel:

www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen

Pro Velo Schweiz

www.pro-velo.ch

Velokonferenz Schweiz

www.velokonferenz.ch

Europäisches Forschungsprojekt „OBIS“ zu BikeSharing (englisch)

www.obisproject.com

Coordination bikesharing Suisse: La nouvelle plateforme d'échange pour le bikesharing en Suisse

En l'espace d'un peu plus d'une année, les vélos en libre service, appelés également vélos publics ou bikesharing, ont gagné de nombreuses villes. Cette prolifération rend d'autant plus importante un lieu de centralisation des expériences et des informations, afin de profiter des bonnes pratiques au niveau Suisse ou à l'étranger. C'est ce que propose la Coordination bikesharing Suisse, une nouvelle structure tenue par la Conférence vélo Suisse (conseils) et PRO VELO Suisse (secrétariat) avec le soutien de l'Office fédéral des routes. Elle s'adresse aux collectivités publiques, mais aussi aux entreprises, associations, organisations de tourisme etc. intéressées par le sujet. Elle propose, entre autres, un premier conseil gratuit d'une demi-journée, une rencontre d'information annuelle et une newsletter électronique. (langue: français et allemand)

Pour plus d'informations:

Coordination bikesharing Suisse

www.bikesharing.ch/fr

Rencontres d'information 2010 à Bienne:

www.bikesharing.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Pro Velo Suisse

www.pro-velo.ch

Conférence Vélo Suisse

www.velokonferenz.ch/home_f.html

Projet de recherche européen «OBIS» (en anglais)

www.obisproject.com

05.07.2010

NEWSLETTER

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

Photo: mad



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^{ère} 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

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

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

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.

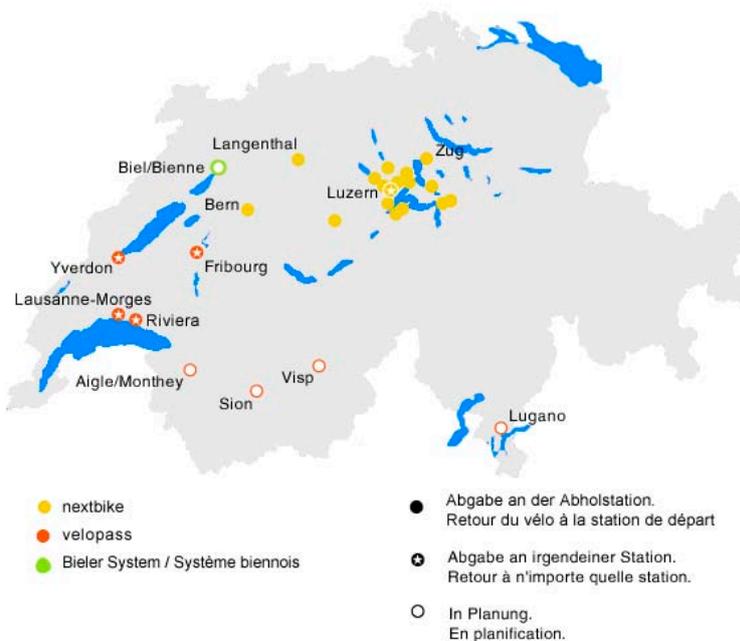


Image : das.zelchen

Station velopass à Fribourg



Photo: PRO VELO Suisse

Station nextbike à Lucerne



Photo: nextbike

Croquis du système biennois

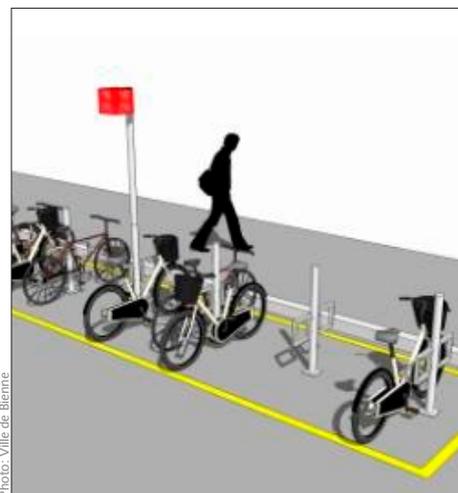


Photo: Ville de Bienne

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 > 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



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) 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



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 > 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 >
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 >
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

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



Photo: LOT'S Design

Berne, juin 2010

Invitation à la 1ère rencontre de la Coordination bikesharing Suisse

Date : **Vendredi 10 septembre 2010**
Durée : **9h15 – 12h30**
Lieu : **Bienne, Aula du marché neuf, école primaire, rue du marché neuf 15**

Conférence en français et en allemand avec présentations projetées dans l'autre langue

Programme:

dès 8h45 **Buffet café et croissants**

9h15 Accueil par **Hans Stöckli**, Maire de la Ville de Bienne et **Niklaus Schranz**, domaine mobilité douce, Office fédéral des routes

9h30 **L'essor du bikesharing en Suisse et en Europe**

- Définitions, état des lieux en Suisse (all)
Exposé d'**Aline Renard**, Conférence vélo Suisse, Transitec Lausanne
- Apprendre des expériences européennes : problèmes et solutions récurrentes (all)
Exposé de **Janett Büttner**, directrice du projet de recherche européen OBIS (Optimising bikesharing in european cities), Berlin

10h30 **Partenariats public-privé dans la mise en place d'un réseau de bikesharing**

- L'engagement de la Ville comme déclencheur (all)
Exposé de **Fabien Noël**, responsable mobilité, Ville de Fribourg
- Un vecteur de la promotion de la santé en entreprise (fr)
Exposé de **Stéphane Cosandey**, responsable PSE, Nestlé International, Vevey
- Bienne : un système et des partenaires sur-mesure (fr)
Exposé de **François Kuonen**, responsable département urbanisme Ville de Bienne
- Les avantages en termes d'image pour et dans l'entreprise (fr)
Exposé de **José Fernandez-Cavada**, directeur de Manor Bienne

12h00 **Visite d'une station pilote du système biennois**

dès 12h30 **Apéritif dinatoire**

Coûts : la participation à la manifestation coûte CHF 100.- (étudiants : CHF 50.-). Une facture est adressée avec la confirmation de réception.

Nous vous prions de vous inscrire au moyen du bulletin au dos, d'ici au **1^{er} septembre 2010**.
Coordination bikesharing Suisse, c/o PRO VELO Suisse, case postale 6711, 3001 Berne
Tel 031 318 54 14, Fax 031 312 24 02, info@bikesharing.ch

Veuillez recevoir nos salutations les meilleures.

Coordination bikesharing Suisse



Manon Giger, secrétaire général e

Chemin vers l'Aula du marché neuf, école primaire, Rue du Marché neuf 15 (10 minutes à pied)



Inscription à la rencontre d'information de la Coordination bikesharing Suisse du 10 septembre 2010 à Bienne

A retourner d'ici au 1^{er} septembre 2010

Prix : CHF 100.- par personne (étudiants CHF 50.-)

Organisation :

Adresse :

1) Nom : Prénom :

Adresse E-Mail :

2) Nom : Prénom :

Adresse E-Mail :

Lieu, date : Signature :

FAX 031 312 24 02 / PRO VELO Suisse, case postale 6711, 3001 Berne, info@bikesharing.ch

Système	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	« système biennois »
Organisation porteuse	velopass www.velopass.ch	Rent a Bike SA www.rentabike.ch	Ville de Bienne
Lancement	Juin 2009	Vélos en prêt « leihvelos » : septembre 2009 Pilote réseau urbain: Mai 2010	Septembre 2010
Modalités d'inscription	Par formulaire Internet courrier ou téléphone. La carte arrive par la poste dans les 3 à 4 jours ouvrables. Egalement retrait dans points de vente	Inscription par site Internet ou téléphone permet accès immédiat.	Les abonnements pourront être commandés par Internet ou retirés dans les points de vente.
Support d'accès	« Smart-Card » RFID. Celle-ci est combinée selon les abonnements avec Mobility et certains autres usages (carte d'étudiant, transports publics locaux)	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 (nouveau code pour chaque utilisation) Dès 2011 : accès RFID possible	« Smart-Card » RFID qui débloque le cadenas et est compatible avec d'autres systèmes d'accès.
Type de stations	Fixes et actives. La station est ancrée dans le sol et enregistre la présence du vélo.	Flexibles et passives. Les stations sont posées sur le sol ou signalées par un panneau indicateur. L'enregistrement du vélo se fait indépendamment de la station. Dès 2011 : stations avec unités de communication et panneaux solaires dans la palette.	Flexible et actif. Les vélos communiquent sans contact physique avec les stations. Les vélos en libre service s'intègrent dans les stationnements existants

Système	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	« système biennois »
Retour du vélo	Pour être verrouillé le vélo doit être encasté dans la station, après présentation de la Smart-Card.	Le vélo se verrouille par sms, Internet, Smartphone ou téléphone. Dans les stations « leihvelo », les vélos doivent être ramenés à la station d'emprunt.	Le vélo doit être verrouillé à l'une des stations à l'aide de la Smart-Card
Tarifs à l'heure	Tarifs avec abonnement 0-30 minutes gratuites à chaque utilisation Dès la 31 ^{ème} minute : CHF 1.00 / heure Cartes journalières 24 heures : CHF 6.00	Prix de base Par heure: CHF 2.00 A la journée: CHF 20.00	Les 30 premières minutes sont gratuites pour chaque utilisation.
Type d'abonnements	Abonnements annuels : pour toute la Suisse, par réseau ou en combinaison avec Mobility. Carte journalière valable sur un réseau durant 24 heures (avec caution). Prix détaillés : consulter la page velopass (http://velopass.ch/index.php/fr/abonnements--tarifs)	Abonnement au mois et à l'année avec 2 trajets de 1 à 4h offerts par jour (à partir de CHF 10.- par mois). Abonnements spéciaux pour entreprises. Prix détaillés : consulter la page nextbike (http://nextbike.ch/#804)	Un abonnement annuel coûtera entre CHF 50.- et 100.- Des cartes journalières et annuelles sont prévues.
Location impulsive	Via carte à retirer dans des points de ventes partenaires (offices du tourisme, musées, hôtels, Poste)	Possible immédiatement via hotline ou Internet.	Via carte à retirer dans des points de ventes partenaires. L'inscription par sms est en étude de faisabilité.

Système	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	« système biennois »
Disponibilité sur l'année	Toute l'année	D'avril à octobre/novembre	Toute l'année
Type de financement	Mixte et différent selon réseaux. Collectivités publiques, entreprises, organisations de tourisme, entrées publicitaires (surfaces sur les vélos), heures d'utilisation et abonnements.	Entrées publicitaires (surface sur les vélos), heure d'utilisation et abonnements.	Phase pilote (2 ans) : Ville de Bienne, fonds publics et privés (voir partenaires). Par la suite : autofinancement par institution sociale.
Modèle d'exploitation	Investissement par les villes et entreprises. Exploitation locale par des partenaires locaux de velopass (Lausanne Roule, Caritas, ORS Service, Car Postal,...). Exploitation nationale (service clients, communication, marketing, centrale d'achats,...) gérée par velopass Recettes d'exploitation et publicitaires intégralement pour l'exploitant local. Redevance forfaitaire payée par l'exploitant local à velopass.	Ville/entreprise: investissements, installation et exploitation. Nextbike: fournisseur du système, call center. La répartition des entrées publicitaires et d'utilisation sont réparties de façon équivalente entre les partenaires.	Phase pilote: Planification, réalisation et back-office: Service de l'aménagement de la Ville de Bienne; entretien vélos et management de flotte : action paysage Bienne-Seeland ; gestion hard et software : Omnitron Software & Engineering
Coûts approximatif d'investissements a. 1 station / 10 vélos b. 40 stations / 500 vélos	Pas indiqué. Selon offre.	a. CHF 3'000.00 / 8'000.00 b. CHF 120'000.00 / 400'000.00 Des panneaux pour signaler les vélos peuvent être utilisés à la place des stations. (CHF 100.00 à la place de	Sur demande

Systeme	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	« système biennois »
		3000.00 par station). Montage : env. 800.00 par station (pas de raccord électrique ni de travaux publics nécessaire)	
Coûts de gestion (annuels)	Pas indiqué. Selon offre.	a. Dépend de l'utilisation et de l'exploitation du réseau. b. Dépend de l'utilisation et de l'exploitation du réseau. En évaluation dans le projet pilote.	Sera évalué dans le projet pilote.
Bref historique	Les premières stations ont vu le jour en juin 2009 sur le campus lausannois de l'EPFL-UNIL, à Morges et Lausanne, rapidement rejointes par Vevey. Issue de Lausanne Roule, velopass sàrl a été créée en décembre 2010 et collabore étroitement avec les villes membres de Suisse Roule. Lausanne Roule gère par exemple le service clients de velopass pour la Suisse romande. Depuis, la société travaille activement à son déploiement et à l'extension des compatibilités techniques.	Nextbike est une extension de la société spécialisée en prêt de vélo Rent a bike. Elle lance en septembre 2009 le projet « Leihvelo » (vélo en prêt) en collaboration avec les CFF dans 25 gares et 15 locations touristiques de Suisse centrale (hôtels, auberges de jeunesse). Depuis mai 2010, un système à l'échelle d'une ville est proposé à Lucerne (140 vélos à 55 emplacements), où la location « AB » est possible (rendu du vélo à une autre station que celle d'emprunt). Les vélos en location (AA) sont disponibles dans les 15 plus grandes gares de Suisse centrale.	Suite à l'expo 02, la ville de Bienne a développé un concept innovatif de vélos en libre service, adapté à la réalité suisse. La phase pilote débute en septembre 2010 et en printemps 2011 un réseau à l'échelle de la Ville sera déployé avec 40 stations. Après 2 ans, l'offre devrait pouvoir s'autofinancer et être poursuivie par une institution sociale.

Système	velopass www.velopass.ch	Nextbike www.nextbike.ch	« système biennois »
Vision	Un réseau national compatible avec une multitude d'offres en mobilité et de cartes d'utilisateurs locaux (Mobility Carsharing, entreprises de transport public, cartes campus et entreprises)	Equiper les villes de plus de 10'000 habitants de toute la Suisse et développer nextbike dans de nouvelles villes.	Développement d'un système de bikesharing économe en espace et en argent, flexible et dense qui peut être repris dans d'autres villes et proposer ainsi un réseau national.
Partenaires	Exploitants locaux : Lausanne Roule OSEO (Oeuvre Suisse d'entraide ouvrière) Caritas Vaud La Poste Partenaires techniques : polyright EPFL Bicincitta Mobility Carsharing Partenaires financiers : Nestlé Groupe E Banques cantonales ...	Structure porteuse/exploitants locaux : Rent a bike Caritas Luzern Partenaires techniques : CFF Nextbike Deutschland Soutien financier pour le pilote « leihvelos » : Centre de services pour une mobilité innovatrice DETEC	Structure porteuse phase pilote : Ville de Bienne Exploitant : Action paysage Bienne-Seeland Partenaires techniques : Omnitron Engineering & Software VOH SA Partenaires financiers : Office fédéral de l'énergie Fonds de lotterie canton de Berne Rolex

velopass, un réseau de vélos en libre-service dans toute la Suisse qui se construit avec vous

Ils nous font déjà confiance

Ecole Polytechnique	Lausanne
Fédérale de Lausanne	Fribourg
Université de Lausanne	Renens
Nestlé Suisse	Morges
Nestlé International	Vevey
Mobility CarSharing	Yverdon
Medtronic	Aigle
BCV	Préverenges
BCF	Monthey
Groupe E	Brigue
Idheap	Viège
Nespresso	Lugano
	Sion



CP 7744, 1002 Lausanne
021 533 10 10, info@velopass.ch

www.velopass.ch



Une nouvelle façon de penser ses trajets urbains

Reconnu comme le moyen de transport le plus rapide, économique et écologique pour les courts trajets, le vélo en libre-service (VLS) est :

- Un mode de déplacement complémentaire aux transports publics
- Une solution efficace et visible pour la mobilité d'entreprise
- Une offre touristique pour découvrir une ville et sa région

Liberté, autonomie : velopass propose un système de location de vélos en libre-service simple d'utilisation et disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Pour emprunter un vélo, il suffit de passer sa carte d'identification sur la borne et d'attendre quelques secondes afin d'être identifié.

Le vélo peut ensuite être restitué à une autre station que celle d'origine. Pour un jour ou une année, avec ou sans l'accès aux voitures de Mobility CarSharing, plusieurs types d'abonnements sont à disposition des usagers.

Installer une ou plusieurs stations velopass

... dans sa ville

Des vélos robustes et maniables, des stations situées aux endroits stratégiques, un accès rapide lors de la prise du vélo sont autant d'atouts proposés par velopass.

En installant une ou plusieurs stations dans votre ville, avec pour objectif de densifier le réseau de VLS existant ou d'en créer un nouveau, vous donnez l'occasion aux habitants, pendulaires et touristes de bénéficier d'un nouveau moyen de transport efficace, ludique, écologique et simple d'utilisation.

... pour votre entreprise

velopass est une réelle solution pour la mobilité d'entreprise. Que ce soit pour le déplacement des pendulaires ou les trajets entre deux sites, une station à proximité de votre entreprise permet de réduire les dépenses liées aux déplacements professionnels (voitures de service et / ou des indemnités de déplacement), ainsi que de diminuer la demande en places de parc. La présence de votre logo sur la station, vous apporte également une grande visibilité en milieu urbain. Et selon votre système d'identification interne, vos collaborateurs peuvent accéder directement aux vélos avec leur badge d'entreprise.

Un système modulable et clé en main

Chaque station est modulable tant dans sa taille (nombre de bornes) que sa forme (bornes d'accroche en ligne, en vis-à-vis, en arrondi, ...). Le système d'accroche pouvant être installé sur tout type de vélo, différents modèles (citybikes, VTT, ...) sont proposés en fonction du réseau. Le système de velopass fonctionne également avec des vélos électriques, à l'image du réseau Fribourg qui peut accueillir, sur les mêmes stations, citybikes et vélos électriques.

À l'instar du réseau Lausanne-Morges, nous proposons un maillage de stations organisé par agglomération.

A tout moment, les réseaux peuvent se densifier avec l'ajout de nouvelles stations. L'exploitation de notre système est assurée conjointement par des associations ou des entreprises locales à but social et par velopass.

Les partenaires locaux s'occupent de l'entretien des vélos et des stations et reçoivent toutes les recettes d'exploitation alors que velopass assure la coordination des réseaux, le backoffice et la communication.

Nos avantages

- Un système simple et identique dans toutes les villes équipées
- Une communication uniformisée pour toute la Suisse
- Une accessibilité à tous les réseaux avec la même carte
- Un service de backoffice et un callcenter centralisés
- Des tarifs unifiés
- Des vélos conçus spécifiquement pour le libre-service
- La possibilité de combiner citybikes et vélos électriques sur le même réseau
- Une plateforme web pour l'utilisateur (gestion de son compte) et l'exploitant (gestion du réseau et entretien des vélos)
- Une régie publicitaire interne à velopass, en partenariat avec la SGA
- La compatibilité avec Mobility CarSharing
- Une collaboration avec LEGIC®, le système d'identification RFID le plus répandu en Suisse, permettant de lire les standards ISO 15693 et 14443A

Association Transports
et Environnement



Le vélo en libre service nextbike de Rent a Bike

Nextbike est un système de vélos en prêt automatisé disponible 24/7 pour le trafic urbain, basé sur un accès via téléphone portable. Les nextbikes se trouvent dans des emplacements visibles proches de lieux centraux comme des gares, des P+R ou des offices du tourisme.

Systeme de prêt

Tous les utilisateurs sont enregistrés (inscription par téléphone portable ou par Internet) puis paient par heure d'utilisation ou roule la/les premières heures gratuitement sur abonnement.

Le prêt s'effectue sur appel ou SMS en réceptionnant le code chiffré du cadenas du nextbike. C'est parti ! Le retour se fait également par annonce SMS ou téléphonique auprès de la hotline. Le décompte se fait par heure et est versé par carte de crédit ou prélèvement.

Le vélo en deux mots

Design	Cruiser avec grande surface publicitaire	
Cadre	ALU Classic & Komfort Cruiser	
Vitesses	3 + 7-vitesses SRAM T3	
Freins	V-Brake	
Roues	26", mit Pannenschutzreifen	
Sécurité	Pas de vis à serrage rapide, tube de selle avec antivol	
Cadenas	Cadenas à code	
Equipement supplémentaire	Panier à l'avant fixe	

1 Structure de prix

1.1 Prix de base

Par heure: CHF 2.00
A la journée: CHF 20.00

1.2 En abonnement

2 trajets par jour sont compris dans l'abonnement, d'une durée entre 1 et 4 heures. Chaque heures supplémentaire est calculée au prix de base.

Type d'abo	1 mois	Année/Saison	Contenu
1 h-Abo	CHF 10.00	CHF 40.00	2 trajets jusqu'à 1h par jour gratuit
4 h-Abo	CHF 20.00	CHF 80.00	2 trajets jusqu'à 4h par jour gratuit
Abo-entreprise-1h*	-	CHF 35.00 pro MA	2 trajets jusqu'à 1h par jour gratuit
Abo-entreprise-4h*	-	CHF 70.00 pro MA	2 trajets jusqu'à 4h par jour gratuit

* Pour les abos entreprises, la facture passe par l'employeur. Prix valable jusqu'à 5 employés, tous les 5 employés supplémentaires donnent droit une réduction de 5% .

Service

La flotte est surveillée par des équipes Rent a Bike mobiles ou par des partenaires d'exploitation locaux. Un contrôle serré permet de disposer de données sur l'état des stations quasi en temps réel et une grande assurance qualité. Des outils de rapport et de gestion simples et l'administration par téléphone portable permettent une haute flexibilité.

Les plans de détail des stations sont disponibles sur internet. Comme le système ne nécessite pas de stations fixes, celles-ci peuvent être installées sans travaux de génie civil (pas d'approvisionnement en électricité).

Stratégie de localisation

Le but est, d'une part, de faciliter aux clients des transports ferroviaires une mobilité combinée avec d'autres modes de transports, d'autre part, d'offrir un mode de transport respectueux de l'environnement aux indigènes et aux touristes.

En 2009, 40 emplacements pilotes ont été testés en collaboration avec les CFF sous le titre « Leihvelo » (vélo en libre service); 25 gares et 15 locations touristiques comme des hôtels ou des auberges de jeunesse.

En 2010, le développement des « Leihvelos » est prévu dans 60 des plus grandes gares de Suisse alémanique. 4 à 10 vélos sont prévus par station ; le nombre peut être adapté selon la demande. De plus, un système à l'échelle d'une ville est prévu à Lucerne (120-150 vélos), où la location « AB » est possible (rendu du vélo à une autre station que celle d'emprunt).

En 2011, 100 Stations dans toute la Suisse et de nouvelles « villes-nextbike » sont prévues.

Nextbike – un système national

Le but de Rent a Bike est d'être présent dans toutes les villes de plus de 5'000 habitants et dans les lieux touristiques, afin d'offrir aux clients un service national.

Vision

A l'avenir, il sera aussi naturel d'emprunter un vélo après un trajet en train que de monter dans un tram.