

Rencontre d'information des forums vélostations et bikesharing La Suisse sur la voie des Pays-Bas?

La présentation de la nouvelle vélostation de Lucerne – désormais la plus grande de Suisse avec ses 1'100 places – a rassemblé de nombreux spécialistes le 6 septembre dernier dans le cadre des Forums vélostations et bikesharing Suisse. A Lucerne, les possibilités de synergies entre surveillance de la vélostation, service d'ordre vélos, location et gestion des vélos en libre service sont idéalement exploitées. L'importance d'intégrer ces services dans une politique globale de promotion du vélo a été démontrée par le chef du programme vélo d'Apeldoorn (NL), ville de 150'000 habitants présentant une part modale vélo de 30%. Il a exposé le potentiel de vélostations situées au centre-ville, en lien avec un réseau de pénétrantes cyclables performant, un programme d'incitation et des solutions de financement originaux. La deuxième partie de la rencontre a permis de montrer la souplesse et la simplicité du système nextbike – premier réseau VLS appliqué en Suisse de manière dense à l'échelle d'une ville. Publibike a présenté les défis de la création d'un réseau national face aux exigences d'une exploitation locale. A Neuchâtel, où le système biennois Velospot vient d'être installé, une solution innovante a été trouvée pour combiner les avantages de la location traditionnelle de vélos avec ceux du VLS. (Langues: fr, de)

Pour plus d'informations:

Présentations du Forum vélostations: www.velostation.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Présentations du Forum bikesharing: www.bikesharing.ch/fr/documents/rencontres-dinformation

Infotreffen der Foren Velostationen und Bikesharing Schweiz Die Schweiz auf dem Pfad der Niederlande?

Bei der Vorstellung der neuen Velostation in Luzern – mit 1'100 Abstellplätzen derzeit die grösste der Schweiz – haben sich über 80 SpezialistInnen im Rahmen der Foren Velostationen und Bikesharing Schweiz getroffen. In Luzern werden die Synergien zwischen bewachter Velostation, Velo-Ordnungsdienst, Vermietung und Bikesharing ideal genutzt. Die Wichtigkeit der Integration solcher Dienstleistungen in eine übergeordnete Velopolitik wurde durch den Programmleiter Velo der Stadt Apeldoorn (NL, ca. 150'000 Einwohner, Veloanteil 30% aller Wege) aufgezeigt: Velostationen im Stadtzentrum, verbunden mit einem Veloschnellwegenetz sowie originellen Förderprogrammen und Finanzierungslösungen bieten ein hohes Potenzial für den Veloverkehr. Am Nachmittag stand das Bikesharing im Mittelpunkt. In Luzern wurde 2010 mit „nextbike“ das erste flächendeckende Netz der Schweiz eingeführt – ein System, das durch seine Flexibilität und Einfachheit besticht. Der schweizweite Anbieter „Publibike“ zeigte die Herausforderungen eines nationalen Bikesharing-Netzes mit den Anforderungen an einen lokalen Betrieb auf. Unterdessen hat „velospot“ in Neuenburg eine innovative Lösung gefunden, die die Vorteile der traditionellen Velovermietung mit denjenigen des Bikesharings kombiniert. (Sprachen: de, fr)

Mehr Informationen:

Präsentationen des Infotreffens Velostationen: www.velostation.ch/de/dokumente/infotreffen

Präsentationen des Infotreffens Bikesharing: www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen

01.10.2013

Plan de situation, rendez-vous à la vélostation de Lucerne



Formulaire d'inscription

Nom: _____ Prénom: _____

Organisation: _____ E-mail: _____

Adresse: _____ Téléphone: _____

Je m'inscris à : (tarifs hors TVA)	tarif normal	membres Forum vélostations/bikesharing
la matinée vélostations	<input type="checkbox"/> CHF 120.–	<input type="checkbox"/> CHF 60.–
l'après-midi bikesharing	<input type="checkbox"/> CHF 120.–	<input type="checkbox"/> CHF 60.–
toute la journée	<input type="checkbox"/> CHF 200.–	<input type="checkbox"/> CHF 100.–

Les pauses et le buffet repas sont compris pour tou-te-s les participant-e-s. Conférences en français ou en allemand avec présentations projetées dans l'autre langue et traduction simultanée. La confirmation d'inscription et la facture vous parviendront après le délai d'inscription durant la semaine 35. En cas de désinscription après le délai d'inscription du 21 août, le montant entier reste dû.

Lieu, date: _____ Signature: _____

A retourner d'ici au mercredi 21 août 2013
c/o PRO VELO Suisse, CP 6711, 3001 Berne, Fax 086 031 318 54 11



Vendredi 6 septembre 2013 Lucerne

NOUVEAU:
avec traduction
simultanée

**30^e rencontre
d'information
du Forum vélo-
stations Suisse**

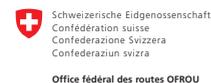


**4^e rencontre
d'information
du Forum
bikesharing
Suisse**

Organisation:



Avec le soutien de:



Programme matinée vélostations

- dès 8h45 **Buffet café et croissants** dans la vélostation de Lucerne
- 9h15 **Accueil** par **Adrian Borgula**, Conseiller municipal, Département Environnement, Transports et Sécurité
- 9h25 **La vélostation de Lucerne**
Visites en groupes
– Explications de représentants de Caritas Lucerne, de la Ville de Lucerne et de Planum Biel AG

Déplacement vers la salle, bâtiment ewl, Industriestrasse 6, 6^e étage
- 10h35 – L'appel d'offres pour le système de stationnement
Daniel Nussbaumer, chef du ressort infrastructures, Ville de Lucerne et
Thomas Zahnd, planificateur en transports, Planum Biel AG
- 11h00 **Perspectives et ouvertures: des vélostations aussi au centre-ville?**
– Retour d'expérience des Pays-Bas :
parquer son vélo à l'abri dans la zone commerciale d'Apeldoorn
Oskar Martijn, chef du programme vélo, Ville d'Apeldoorn (NL)
– Points d'interrogations autour du concept de stationnement dans la vieille ville de Lucerne
Martin Urwyler, délégué vélo, service des ponts et chaussées, Ville de Lucerne
- Actualités vélostations du Forum vélostations et contributions issues des participant-e-s**
- 12h30 **Buffet repas**

Programme après-midi bikesharing

- dès 12h30 **Buffet repas** dans le bâtiment ewl, Industriestrasse 6, 6^e étage
- dès 13h15 **Visite libre de la station nextbike à l'entrée**
– Explications de **Leodegar Ottiger**, responsable des « services vélo » à Caritas Lucerne et **Martin Urwyler**, Ville de Lucerne
- 13h45 **Accueil** par **Manon Giger**, secrétaire générale du Forum bikesharing Suisse
- bikesharing à Lucerne: état des lieux après quatre saisons**
– le bikesharing au service de la promotion du vélo :
un mélange d'infrastructures, de communication et de services
Martin Urwyler, délégué vélo, service des ponts et chaussées, Ville de Lucerne
– Intégration professionnelle grâce à l'exploitation des services vélo
Bettina Fenk, directrice « exploitation et services », Caritas Lucerne
- 15h00 **Expériences en Suisse et à l'étranger**
– bikesharing : quel degré d'implication des collectivités publiques ?
Benoît Beroud, Consultant en mobilité et accessibilité, Mobiped, Lyon (FR)
– Gestion locale et plateforme nationale
Fabrice Lago, directeur, et **Hugues Houmard**, responsable exploitation, PubliBike
– Neuchâtel : complémentarité entre prêt automatique et humanisé
Laurianne Altwegg, coordinatrice de projets Transports & Développement durable, Ville de Neuchâtel
- Actualités vélostations du Forum bikesharing et contributions issues des participant-e-s**
- 16h30 **Fin de la journée**

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES
- STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS À LAUSANNE
- COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
- VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE



SOMMAIRE

3	ÉDITORIAL
---	-----------

4	ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES
---	--

6	STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS À LAUSANNE
---	--

10	COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
----	--------------------------------------

14	VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE
----	-----------------------------------

21	ACTUALITÉS
----	------------

23	INFORMATIONS
----	--------------

IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63
Courriel : info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

RÉDACTION

Barbara Auer
Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Münsterplatz 11, 4001 Bâle
Tél. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81
Courriel : barbara.auer@bs.ch

RELECTURE

Cindy Freudenthaler
Déléguée vélo, Ville de Lausanne – Direction des Travaux
Rue du Port-Franc 18, 1002 Lausanne
Tel. 021 315 38 36
Courriel : cindy.freudenthaler@lausanne.ch

TRADUCTION FRANÇAISE

Déline Renard

GRAPHISME

co.dex production ltd.
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2500 Biel/Bienne
Tél. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63
Courriel : contact@co-dex.ch
www.co-dex.ch

CONTRIBUTIONS

- Julian Baker, Kontextplan AG, Berne et Soleure
- Cindy Freudenthaler, Déléguée vélo de la Ville de Lausanne
- Kathrin Grotrian et Samuel Wolf, Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville
- Daniel Nussbaumer et Martin Urwyler, Service des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne
- Thomas Zahnd, Arge planum biel ag / co.dex

LA VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE

MARTIN URWYLER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE
DANIEL NUSSBAUMER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE
THOMAS ZAHND, ARGE PLANUM BIEL AG / CO.DEX

La ville de Lucerne a construit une nouvelle vélostation riche de 1120 places. Ce projet a dû surmonter de nombreux obstacles, car l'emplacement choisi se trouvait derrière la gare, sous un parking, sans accès direct aux quais, dans un environnement franchement inhospitalier. Récit.

COMMENÇONS PAR LE DÉBUT...

Les alentours de la gare de Lucerne offraient un total d'environ 2000 places de stationnement pour vélos. La demande ne faisant que croître, et en l'absence de certitude que la vélostation existante puisse conserver son emplacement, la Ville de Lucerne s'est mise, en mars 2008, à la recherche d'autres lieux possibles.

En septembre 2008, l'Office des ponts et chaussées, en la personne du chef de projet Martin Urwyler, a rédigé un cahier des charges pour un avant-projet de vélostation. La Ville de Lucerne souhaitait construire, en collaboration avec les CFF et à proximité des voies actuellement dédiées au service postal, une vélostation d'environ 1100 places. L'Office des ponts et chaussées a chargé le bureau planum biel ag de sa planification.

ACCESSIBILITÉ DE LA VÉLOSTATION

Avant d'élaborer l'avant-projet proprement dit, il fallait examiner les possibilités de mettre en valeur et de rendre accessible la vélostation. À long terme, des accès paraissent souhaitables de trois côtés :

- depuis la Frohburgstrasse
- directement depuis l'Inseli
- via le tunnel postal déjà existant mais qui nécessite d'être élargi (Habsburgerstrasse)

Le comité de pilotage « Gare » n'a retenu en avant-projet qu'un accès piéton aux quais via le tunnel postal existant soit prévu. L'accès à la vélostation par le tunnel fait l'objet d'une étude séparée et n'est pas inclus dans l'avant-projet. L'idée de relier les trois niveaux tunnel postal, vélostation/université et parking/école de commerce n'a pas été retenue car trop coûteuse.



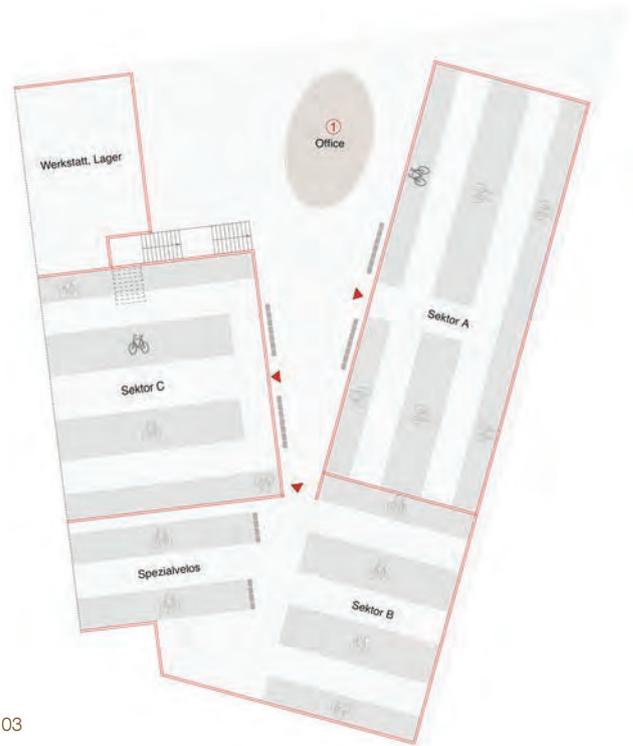
AVANT-PROJET

La vélostation occupe l'emplacement des anciennes voies dédiées au service postal, entre la gare et l'université/poste. Elle doit être accessible par la Frohburgstrasse et comporter un accès piéton direct aux quais par le tunnel postal et par le passage inférieur déjà existant. La vélostation déjà en service à la gare mais provisoire, qui offre 350 places de stationnement, reste en service le temps des travaux mais sera ensuite fermée et remplacée par la nouvelle vélostation.

Le mandat d'avant-projet comporte trois phases :

1. Conception : déterminer l'occupation de l'espace et le concept d'exploitation
2. Planification : avant-projet et concept d'exploitation, définition des étapes successives
3. Communication : consolidation et correction de l'avant-projet et du concept d'exploitation

L'avant-projet prévoit trois secteurs aux entrées séparées et offre 1167 places de stationnement. À l'entrée de la vélostation, on trouve la réception en forme d'ellipse d'où il est possible de surveiller à la fois les arrivées, l'escalier et l'accès aux différents secteurs. L'atelier est un espace ouvert, non chauffé. Il n'est pas prévu d'autres locaux de stockage. L'avant-projet est sous toit en décembre 2009 et soumis à la procédure de consultation, qui ne demande pas de modifications substantielles.



03

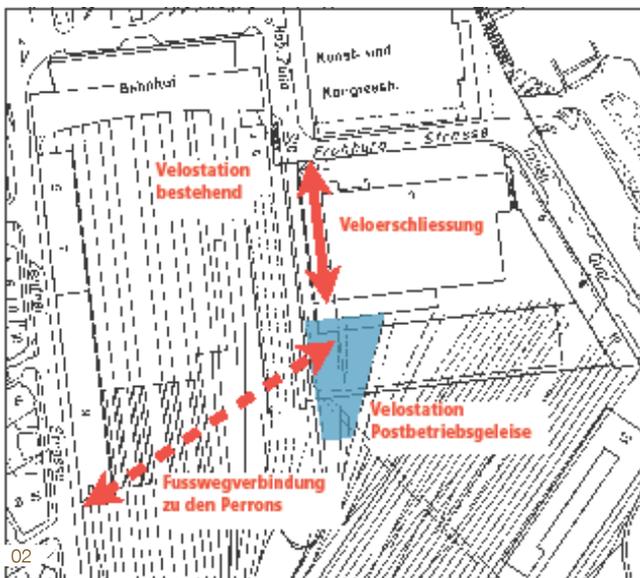
PROJET

Le groupement planum | co.dex se voit confier le mandat du projet de la vélostation fin mars 2011. Sur la base de l'avant-projet, un projet de mise à l'enquête doit être élaboré pour que les instances politiques puissent voter le crédit d'ouvrage.

Au cours du remaniement du projet, certaines données de base doivent être modifiées : emplacement de l'escalier (pour des raisons de technique du bâtiment), surfaces nécessaires pour les CFF plus importantes que prévues, besoin de demi-tour des camions de la poste. Caritas Lucerne, pressentie pour l'exploitation de la vélostation, demande également des modifications pour qu'elle puisse remplir son mandat de prestations pour la Ville de Lucerne (atelier chauffé, installation de nettoyage des vélos avec déshuileur, et pièce supplémentaire utilisable comme bureau et salle de colloque).

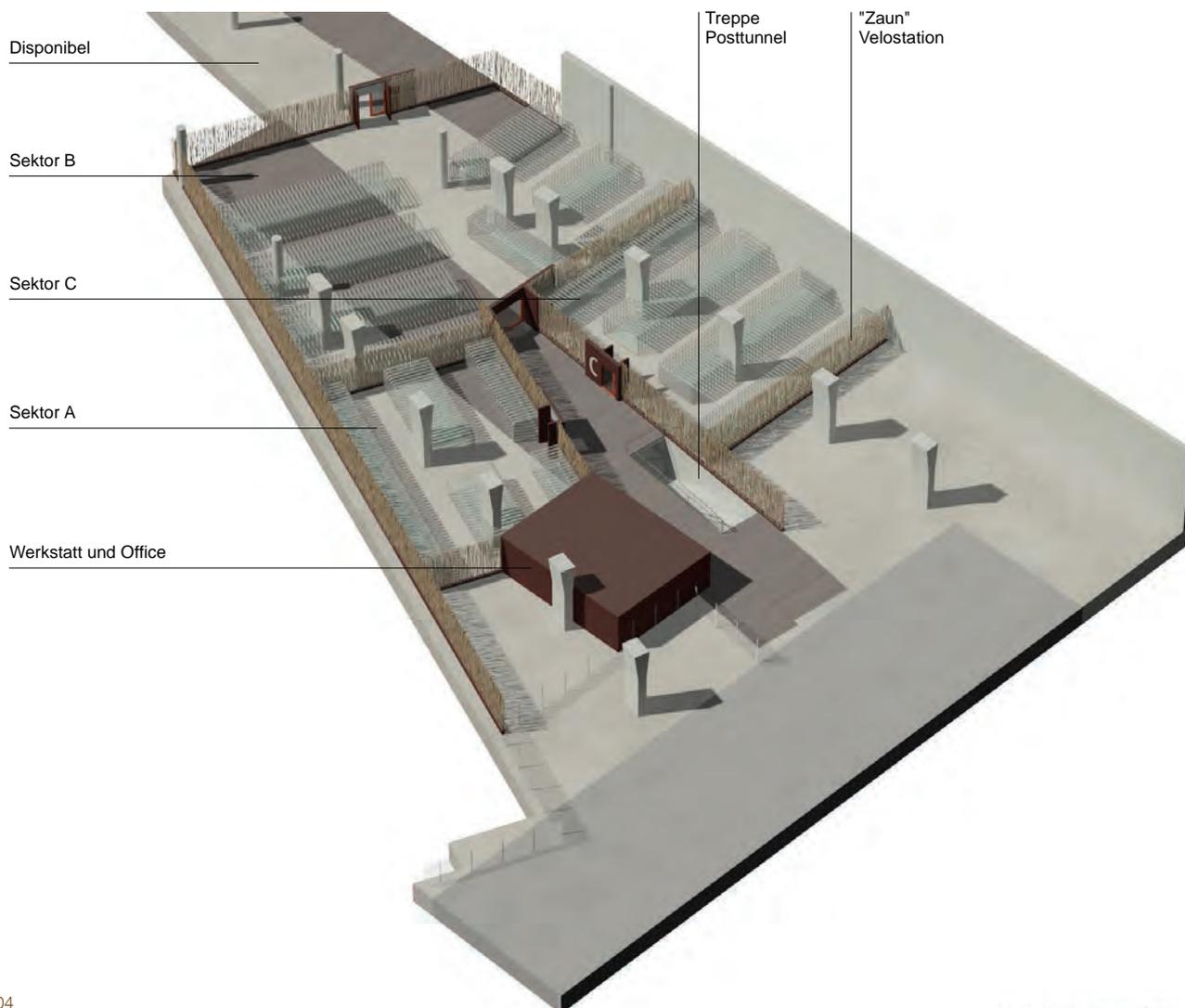
CRÉDIT D'OUVRAGE

Le Stadtrat (conseil exécutif) sollicite fin septembre 2011 un crédit de 2,8 millions de francs pour la construction de la vélostation. Le Grosser Stadtrat (conseil législatif) se prononce début décembre 2011 en faveur de cette demande à une nette majorité (36 voix contre 8). Plus rien ne fait désormais obstacle à la construction de la vélostation...



02

- 01 Plan de situation
- 02 La vélostation à l'emplacement des anciennes voies dédiées au service postal et l'accès à court terme
- 03 Avant-projet de vélostation, 2009



04

© ARGE } Planum | co.dex

PROJET D'EXÉCUTION

Le projet d'exécution débute fin mars 2012. Sous la direction de Daniel Nussbaumer, chef de projet à l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne, le groupement planum | co.dex et le bureau d'ingénieurs Kost + Partner se voient mandatés pour le projet d'exécution, la direction des travaux et la mise en service de la vélostation avec une ouverture prévue le 5 avril 2013.

PERMIS DE CONSTRUIRE

Le permis de construire est obtenu conformément au paragraphe 188 de la loi sur l'aménagement et les constructions (Planungs- und Baugesetz, PBG) et, du fait que la vélostation se trouve entre des installations de voies CFF, également conformément à l'article 18m, alinéa 1 de la Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

CONCEPTION

Le projet devait respecter quatre conditions-cadre :

1. Prescriptions de sécurité applicables dans le domaine ferroviaire
2. Caractère provisoire de la vélostation en raison du projet de gare souterraine

3. L'occupation de l'espace est entièrement déterminée par l'escalier d'accès au tunnel postal
4. Conditions d'éclairage limitées

04 Concept de la vélostation (projet)

05 Illustration du concept: accès aux différents secteurs depuis un hall commun

06 Zone d'entrée et d'accueil après la fin des travaux. Les trois secteurs sont accessibles depuis le hall

07 Zone d'entrée et d'accueil

08 Bureau et atelier avec compresseur et installation de nettoyage



05

© ARGE } Planum | co.dex

LA FORME S'ADAPTE À LA FONCTION

La vélostation doit remplir deux fonctions essentielles :

1. Garantir un stationnement des vélos aisé et sûr, à l'abri des vols et des intempéries
2. Garantir que Caritas Lucerne puisse remplir son mandat, qui comprend non seulement l'exploitation et la surveillance de la vélostation, mais aussi le service d'ordre des vélos parkés autour de la gare et dans les points-clés de la ville. Caritas exploite également le système de vélos en libre-service nextbike qui comprend près de 60 stations.

Les trois secteurs séparés de stationnement ouvrent sur un hall commun qui a pour fonction de permettre aux usagers d'aller et de venir, d'être informés et orientés. L'éclairage est assuré par de longues structures lumineuses linéaires suspendues qui indiquent les grandes directions de passage. Les parois de séparation transparentes assurent une forme d'auto-contrôle. Elles sont constituées de longues baguettes de bois disposées à la verticale, partiellement entrecroisées, qui contrastent fortement avec le vaste espace de béton. La façade du bureau et de l'atelier est aménagée en réception avec différents services à disposition. La signalétique d'un orange soutenu, tirant sur le rouge, est optimale d'un point de vue aussi bien esthétique que fonctionnel.

SITUATION DANS L'ESPACE

Conformément à ce qui était prévu dans l'avant-projet, la vélostation se compose de trois secteurs aux entrées séparées. Elle offre de la place pour 1120 vélos, dont 20 vélos «spéciaux» tels que tandems, vélos avec remorque et vélos suiveurs. À l'entrée de la vélostation se trouvent la réception et l'atelier, où l'on peut acheter ses abonnements, se renseigner, et accéder à différents services comme le compresseur ou l'installation de nettoyage. La réception comporte également une pièce qui fait office de bureau et salle de colloque pour Caritas Lucerne. Elle offre une excellente visibilité sur les accès aux différents secteurs ainsi que sur l'escalier du tunnel postal, et l'ensemble du complexe est placé sous surveillance vidéo.

Les trois secteurs ouvrent sur un espace intermédiaire central. Les portes coulissantes automatiques sont actionnées par un système électronique (carte à puce). Chaque secteur est équipé de stationnements à deux étages et offre 70 consignes automatiques. C'est dans le secteur B que sont prévues les places pour les vélos «spéciaux» et les vélos électriques.

Il reste, à l'arrière de la vélostation, un espace qui n'a pas été ouvert au public, mais est réservé à l'exploitant.





ESCALIER

Une liaison piétonne verticale directe entre le tunnel postal et la vélostation était indispensable pour permettre l'accès aux quais CFF. Après avoir envisagé différents scénarios, la solution retenue a consisté en un escalier tournant reliant le tunnel postal à la vélostation. On a renoncé à l'installation d'un ascenseur. L'accès à l'escalier est bien visible depuis la réception. L'escalier se compose de trois parties, à savoir une rampe centrale de 1 mètre de large, avec une volée d'escaliers de chaque côté.

La construction de cet escalier a représenté un véritable défi pour les ingénieurs. Non seulement le terrain est en contact avec la nappe phréatique, ce qui exigeait une précision extrême dans le percement, mais l'espace vertical était très limité par la présence du parking et il y a eu quelques surprises dans le remaniement du tunnel existant. Le tout a rendu la tâche particulièrement difficile et l'escalier à lui seul a coûté 800'000.-.

REVÊTEMENT

Le ballast et les voies ont été recouverts par un plancher en bois pouvant supporter une charge utile de 500 kg/m², lui-même recouvert de robustes panneaux de Sperratex traités par un procédé sérigraphique pour lui conférer une adhérence suffisante.

PAROIS DE SÉPARATION

Les secteurs de la vélostation sont séparés par une paroi de 3 mètres 20 de haut. Cette structure, constituée de baguettes cylindriques de hêtre partiellement entrecroisées, est simple à construire, à monter et à entretenir. Les baguettes sont insérées sur place dans des trous machinés en atelier à l'avance dans une embase. Les embases, qui font 14/20 cm de haut, sont directement vissées dans le sol. Chaque paroi nécessite près de 2300 baguettes, qui mises bout à bout couvriraient une distance de 7,5 km.

CHOIX DU BOIS

L'emploi de ce type de séparation a été rendu souhaitable par les deux paramètres suivants :

1. L'environnement général donne une atmosphère froide et ingrate et il a paru nécessaire de réchauffer et d'embellir le béton. Les usagers de la vélostation doivent trouver un lieu digne des exigences modernes pour le stationnement des vélos, avec des secteurs séparés ouvrant sur un espace plus confortable, analogue à une réception d'hôtel.
2. La vélostation est entourée de matériaux conducteurs. Des parois métalliques présentaient le risque de capter des courants électriques « vagabonds ». Pour des raisons de sécurité, il aurait alors fallu les construire plus à l'écart de l'espace de circulation, ce qui aurait représenté une perte d'espace substantielle.



PORTES COULISSANTES AUTOMATIQUES

Les portes coulissantes automatiques d'accès aux différents secteurs sont couplées avec le système d'accès général.

STATIONNEMENT À DEUX ÉTAGES

Le système de stationnement à deux étages permet une utilisation optimale de l'espace disponible. Deux espacements de parage ont été sélectionnés :

- Secteurs A et C : espacement de 45 cm
- Secteur B : espacement de 50 cm

Le secteur B comporte 17 places pour vélos électriques. Les batteries peuvent être rechargées dans des consignes automatiques équipées d'une prise ad hoc.

Du jamais vu à ce jour, la livraison et le montage des stationnements à deux étages ont dû être mis au concours, conformément à la Loi sur les marchés publics.

Avant la soumission, dans le cadre d'un échantillonnage, des critères de qualité ont été définis. Sur la base de trois systèmes différents, la direction de projet a défini, avec les chargés de projets, les critères d'adjudication suivants :

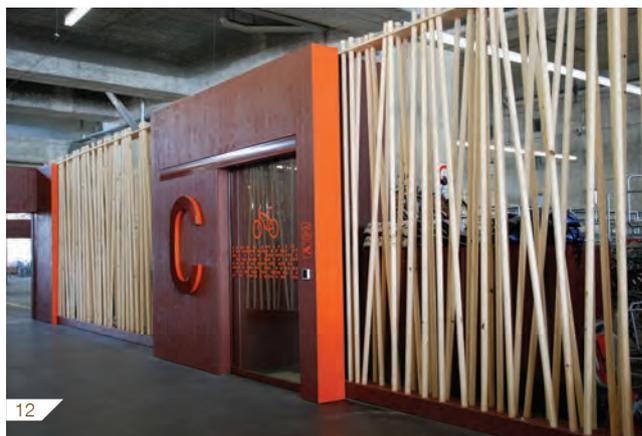
- le prix (60 %)
- la qualité des matériaux et des produits
- l'expérience et les références des personnes-clé

Pour prouver leur qualification, les soumissionnaires devaient fournir des références d'installations comparables.

Le processus de soumission (depuis la publication dans la feuille d'avis cantonale jusqu'à la décision d'adjudication) a duré deux mois. L'écart des prix entre différentes offres était plus important qu'attendu, avec des offres entre 230'000 et 440'000.- pour 1'100 places de stationnement. L'évaluation des offres selon les critères d'adjudication a conduit à retenir sans équivoque l'offre de l'entreprise A. Bachmann AG, Industrie und Apparatebau à Root (LU). L'offre de l'entreprise Orion pour le système de stationnement lui-même, avec support à la biennoise, offrait incontestablement le meilleur rapport qualité-prix.

EXPLOITATION

La vélostation est entièrement automatisée et fonctionne 24h/24. En journée, elle est gérée par le programme d'intégration de Caritas Service, pour la Ville de Lucerne. Caritas est chargée de la vente des billets, du maintien de la propreté et du service hivernal à l'intérieur de la vélostation. Le personnel contrôle régulièrement les vélos en stationnement. D'autres prestations sont proposées, comme le nettoyage des vélos, de petits travaux d'entretien, la location de remorques à vélo, etc.



PARTIES PRENANTES

- Maître d'ouvrage : Ville de Lucerne, Office des ponts et chaussées
- Exploitant : CARITAS, Lucerne
- Direction de projet pour la Ville de Lucerne : Martin Urwyler et Daniel Nussbaumer, Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne
- Direction de projet pour les CFF : András Özvegyi (Basler&Hofmann Innerschweiz)
- Planification et construction : Groupement planum | co.dex
- Thomas Zahnd, planum biel ag, chef de projet ; Daniel Sigrist, planum biel ag ; Ueli Denzler, co.dex ; Michael Rothenbühler, co.dex
- Bureau d'ingénieurs (escalier) : Kost+Partner AG, Sursee, Hanspeter Escher, chef de projet ; Patrick Muff
- Géotechnique : Keller+Lorenz AG, Luzern, Markus Ehrler
- Technique de mesure : Planzer Consult GmbH, Luzern
- Ingénieurs : Gebr. Brun AG, Emmenbrücke (LU)
- Construction en bois (parois de séparation, plancher, réception et atelier) : schaerholzbau AG, Altbüren (LU) et Horw (LU)
- Électricité : Elektro Gander, Luthern (LU)
- Chauffage et installations sanitaires : Gebr. Imbach, Fischbach (LU)
- Peinture : Arnold Philipp Maler AG, Dagmarsellen
- Systèmes de stationnement et d'accès, consignes : A. Bachmann AG, Root

09 Escalier reliant la vélostation au tunnel postal.

10 Le tunnel postal réaménagé.

11 Paroi de séparation en bois de 3,2 mètres autour de la vélostation.

12 Portes coulissantes automatiques d'accès aux secteurs.

13 Systèmes de stationnement à deux étages et consignes automatiques de l'entreprise Bachmann AG.

- Portes coulissantes, rambardes : Pries, Metall- und Glasbau, Sins
- Rideau métallique (fermeture de l'escalier) : SISTO, Türen-Tore-Antriebe-Sicherheit, Stans, Heinz Stocker
- Système de fermeture (Rideau métallique de fermeture de l'escalier) : Oberrauter Security Consulting (OSC) GmbH, Wetzikon
- Surveillance vidéo : Frey + Cie Sicherheitstechnik AG, Kriens
- Signalétique : Projet Groupement planum | co.dex, Michael Rothenbühler, co.dex, chef de projet ; Réalisation signalétique.ch, Urs Hungerbühler, Bern
- Équipement (compresseur) : Wexxelzone GmbH, Wohlenschwil
- Éclairage de la cage d'escalier : energie wasser luzern ewl, chef de montage, Oliver Allemann

CALENDRIER

- Début de la planification : décembre 2008
- Remise de l'avant-projet : décembre 2009
- Procédure de consultation : mars à mai 2010
- Remise du projet : septembre 2011
- Octroi du crédit par le Grosse Stadtrat : 1er décembre 2011 (36 voix contre 8)
- Permis de construire : 11 juillet 2012
- Début de la construction de l'escalier : août 2012
- Début de la construction de la vélostation : décembre 2012
- Ouverture partielle (secteur A) : 23 février 2013
- Mise en service : 5 avril 2013
- Inauguration : 20 avril 2013



14-15 Photos de la nouvelle vélostation

COÛTS

Type de travaux	Coût (CHF)
Travaux préparatoires (dont la démolition des installations CFF)	225'000.-
Infrastructures de la vélostation (parois de séparation, revêtement, bureau et atelier, électricité, éclairage)	570'000.-
Escalier	800'000.-
Équipements de la vélostation (système de stationnement à deux étages, système d'accès, consignes, surveillance vidéo, signalétique)	320'000.-
Autres équipements de la vélostation	15'000.-
Honoraires et coûts accessoires	440'000.-
Divers	220'000.-
TVA	210'000.-
Total	2'800'000.-

CARACTÉRISTIQUES

Coût par place de stationnement (y compris escalier et atelier) : 2'500.-

ACTUALITÉS

DU NOUVEAU POUR LES VÉLOS LUCERNOIS

MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT DE LA VILLE DE LUCERNE

«SPURWECHSEL»



La population de Lucerne croît et ses besoins en termes de mobilité aussi. Aux heures de pointes, les embouteillages sont fréquents dans de nombreuses rues, indiquant que le réseau est saturé. Le trafic individuel motorisé a atteint ses limites. La population lucernoise en a pris conscience et s'est fait entendre lors de la votation de l'automne 2010 en acceptant à une nette majorité le règlement pour une mobilité urbaine durable. Le mandat est clair : préserver la qualité de vie à Lucerne et son accessibilité, i.e. prendre des mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

C'est avec le slogan « Spurwechsel » (littéralement « changement de voie ») que la Ville de Lucerne a démarré sa campagne de promotion du vélo. Différentes activités sont organisées tout au long de l'année pour montrer que le vélo constitue le moyen de déplacement en ville le plus rapide, le meilleur marché et le meilleur pour la santé, et que son potentiel de développement est énorme. La campagne a pour but de rendre le vélo populaire non seulement aux yeux du grand public, mais aussi dans les services de l'administration concernés.



BAROMÈTRE À VÉLOS

Pour pouvoir observer l'évolution du trafic et mesurer l'effet des mesures prises, les charges de trafic doivent être répertoriées. Jusqu'à il y a peu, les données dont on disposait concernaient avant tout le trafic motorisé mais pas le vélo. C'est dans cette optique que l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne a mis en place en 2011 les premiers compteurs à vélos. En l'espace d'une année, un total de 2,5 millions de vélos ont été enregistrés aux trois emplacements du Schweizerhofquai, de la Langensandbrücke et de la Taubenhausstrasse. Le Schweizerhofquai à lui seul a vu passer 1,3 millions de vélos. Les données pourront être complétées dans le futur grâce aux 10 compteurs actuellement installés en Ville de Lucerne. Les données détaillées sont accessibles en ligne à l'adresse www.velofahren.stadtluern.ch.

Ces données ne devraient pas être visibles uniquement à la maison, derrière un écran, mais également en plein air, à la vue de tous. C'est ce qui a motivé la récente inauguration d'un baromètre à vélos situé à l'emplacement du compteur du Schweizerhofquai. Ce baromètre indique en temps réel tous les vélos circulant sur les quatre voies. Les jours de pointe, on peut recenser ici jusqu'à 7000 vélos.



Le baromètre à vélos reflète l'importance que revêt le vélo aux yeux de la Ville de Lucerne et la volonté de créer des conditions favorables pour les cyclistes. Chaque vélo compte, car chaque vélo qui remplace une voiture libère la ville de la congestion. Le baromètre montre toute l'importance qu'il y a à choisir le vélo pour ses déplacements et doit motiver la population à jouer le jeu pour accroître la part du vélo.



01

01 Le conseiller municipal Adrian Borgula remet un bouquet de fleurs à la première cycliste enregistrée par le baromètre à vélos

EXEMPLAIRE

Le 25 mars 2013, l'ensemble des cadres de l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne ont enfourché un vélo en libre-service nextbike et sont partis en pédalant direction Allmend. Dix minutes plus tard, ils étaient tous sains et saufs, prêts à assister à leur formation continue interne: un voyage rapide, bon marché et à bon port. Un exemple à suivre!

Lucerne offre 200 vélos en libre-service next-bike, disponibles 24h/24 en 60 emplacements, réservation par SMS ou sur internet. L'essayer c'est l'adopter: <http://www.nextbike.ch/de/luzern/>.



DU NOUVEAU DU CANTON DE ST-GALL

DANIEL SCHÖBI, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE ST-GALL

DISTINCTION DE L'OECD POUR L'INITIATIVE DE PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE

L'initiative pour la promotion de la mobilité douce dans le Canton de St-Gall n'est pas loin d'une victoire lors de la finale des «International Transport Achievement Awards» de l'OECD. Le projet s'est imposé en demi-finales face à des concurrents du monde entier. C'est la première fois dans l'histoire du «Transportation Award» qu'un projet de mobilité douce arrive en finale! Les trois autres sélectionnés sont d'importants pro-

jets de transport du Japon, du Mexique et d'Espagne. Le vainqueur sera élu fin mai à Leipzig en présence du ministre des transports.

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

c/o planum biel ag

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

Courriel: info@velokonferenz.ch

www.conferencevelo.ch



INFO LETTER



Photo: msid

Editorial

Par Manon Giger

Vous êtes abonnés à la newsletter vélostations et recevez une info-lettre bikesharing par courrier, mais que se passe-t-il? Afin de mieux exploiter les synergies entre les thèmes des vélostations et du bikesharing, nous avons fusionné les deux bases de données. La rencontre d'information commune à Genève l'année passée nous a encouragés dans cette voie et c'est pourquoi nous mettons en pratique progressivement ce rapprochement.

Les vélostations ne diminuent pas pour autant dans nos préoccupations, au contraire. Un des effets de ce rapprochement est de pouvoir faire rayonner les échanges internationaux aussi sur ce thème. Ainsi, le Forum vélostations Suisse a pu participer à une excursion en Allemagne et en Hollande à la découverte de projets innovants en matière de stationnement et de services vélo, organisée par le Büro für Mobilität AG et la Fondation Intact.

Vous aurez notamment l'occasion d'en découvrir des enseignements lors de la prochaine rencontre d'information. Nous nous réjouissons de vous y retrouver sous la forme revisitée de nos « Forums », nom qui place l'échange d'expérience et le débat au centre. En attendant, nous vous souhaitons une bonne lecture!

Manon Giger, secrétaire générale
du Forum bikesharing Suisse

Le point sur la situation en Suisse

La dernière année a été marquée par quelques développements de fond importants au niveau des prestataires de vélos en libre-service suisses et de villes qui planchent sur la mise en place de réseaux. Que laissent présager ces évolutions? Qu'en est-il d'une vision d'un système d'accès unifié au niveau national?



Photo: PubliBike

Rappelons quelques faits: la Suisse est un pays avec des villes de taille plutôt modeste en comparaison européenne, et reliées par un réseau ferroviaire dense. C'est probablement une des raisons qui explique que le prêt de vélo urbain automatisé appelé communément « vélos en libre-service » ou « bikesharing » a fait son apparition en 2009 uniquement. Marché trop petit, fragmenté et peu intéressant pour les grands marchés publicitaires, ce sont des organisations basées en Suisse qui ont commencé à proposer leurs

services (velopass, velospot, PubliBike¹), convaincant villes petites et moyennes, entreprises, organisation estudiantines ou touristiques de se lancer dans l'aventure. Autre spécificité suisse: les offres de mobilité comme Rent a Bike, Mobility Carsharing ou encore Suisseroles sont présentes et bien organisées. Les synergies avec ces offres semblent porteuses. Et étant donné ces caractéristiques helvétiques, les responsables du

PubliBike réunit ses offres avec celles de velopass sous l'égide du logo violet. Plus de 1000 vélos répartis dans 100 stations sont à présent accessibles avec une carte d'accès dans les trois régions linguistiques du pays.

¹ pour plus d'informations voir www.bikesharing.ch > systèmes suisses

Rencontre d'information bikesharing et vélostations:

La prochaine rencontre d'information aura lieu à Lucerne le 6 septembre 2013.

Le vélo en libre-service pour tous?

Nouvelle étude américaine à propos de publics cibles.

bikesharing à Genève

La 3^{ème} rencontre d'information bikesharing a eu lieu jeudi 8 novembre dernier à Genève, combinée avec une matinée sur le thème des vélostations. Une centaine de participants en tout ont découvert les projets genevois, débattu avec des experts et profité des expériences de nos voisins allemands.

Le réseau de bikesharing à Genève implique grand nombre d'acteurs : le Canton et les 15 Communes, dont Genève elle-même qui accueillera près de la moitié des stations, ainsi que les transports publics genevois qui créent pour l'occasion la filiale TPG Vélo SA et sont les partenaires pour le pilotage et la mise en œuvre, en collaboration étroite avec Genève-roule, le prêt de vélo gratuit déjà bien connu. Basé sur des stations fixes, le projet compte en tout près de 120 stations pour un coût total de CHF 9 500 000...

Le projet a été d'ores et déjà approuvé par la Ville et plusieurs communes, mais au délai de rédaction, les députés cantonaux ne semblaient pas encore suffisamment convaincus et demandent des clarifications tant techniques que financières.

(MG)



Analyse des contraintes et des variantes d'emplacement à Genève (extrait).

Forum bikesharing Suisse sont convaincus qu'une compatibilité entre les systèmes d'accès des différents prestataires de bikesharing en Suisse ainsi qu'un maximum de synergies avec d'autres offres de mobilité sont porteurs.

Aujourd'hui, près d'une quinzaine de réseaux de taille très variable (entre 5 et 40 stations) sont en place sur le territoire suisse et une petite dizaine de communes possèdent des stations pilotes. Ils portaient quatre noms de prestataires différents jusqu'à il y a peu (velopass, velospot, PubliBike, nextbike).

PubliBike et velopass ne font plus qu'un

Deux des acteurs du domaine se sont rassemblés ces derniers mois. Le rachat de velopass par Car Postal l'année passée a débouché ce printemps sur une unification plus concrète de leur offre. Déclinée dans le violet du logo PubliBike et la campagne « Mon vélo c'est ton vélo », l'offre rassemblée est accessible aux quatre coins de la Suisse avec la même carte. Prévoyant de se fonder en une entreprise indépendante en 2014, le service a nommé dès le 1^{er} avril 2013 un directeur trilingue.

Bénéficiant du travail pionnier de velopass en Suisse romande depuis 2009 et de la collaboration entre des acteurs forts des transports publics (Car Postal, CFF) et Rent a Bike depuis 2011, PubliBike continue ainsi son développement. Une dizaine de nouvelles stations complète cette offre ce printemps, notamment une amorce de réseau à Berne constitué de 4 stations sur des sites d'entreprises également ouvertes au public.

velospot en territoire neuchâtelois

Le système velospot, développé par la Ville de Bienne pour ses



Photo: nextbike

Le système nextbike entame sa quatrième saison à Lucerne.

propres besoins, sort de ses frontières. Les villes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle installeront 20 stations sur leur territoire en 2013. A Neuchâtel, les 6 stations sont pensées comme complément à l'offre de Neuchâtelroule. Le fait de garder la station humanisée était central pour la Ville et l'offre est envisagée comme une manière d'offrir les avantages du libre-service (toujours à disposition, carte d'accès avec synergies envisageables avec d'autres offres, ...) tout l'intégrant au système existant. En ce qui concerne l'avenir de velospot, les autorités de la Ville de Bienne sont en train de décider des orientations stratégiques pour proposer une structure indépendante à d'autres villes et à des tiers. C'est celle-ci qui sera chargée de décider des compatibilités de ce service, également basé sur un accès par carte RFID.

Caritas Lucerne acquiert la franchise nextbike

Basé sur l'accès par téléphone portable, le système nextbike est

apparu suite à une première collaboration entre les CFF et Rent a Bike en matière de location automatisée en 2010. Les deux partenaires avaient acquis la franchise de ce système allemand pour la Suisse, puis se sont retirés pour s'associer au projet PubliBike. La Ville et les exploitants de Caritas ont pris goût à ce service et ces derniers ont décidé de continuer sans les partenaires d'origine. Le système perdure donc présent à Lucerne et nous aurons l'occasion de découvrir lors de la prochaine rencontre d'information quel bilan les acteurs impliqués en tirent après une expérience de maintenant trois ans.

Etapes décisives à venir

En parallèle, les grandes villes de Suisse comme Genève, Berne, Lausanne ou Zurich continuent de planifier leurs réseaux, le soutien politique jouant un rôle important dans l'avancement des projets lire ci-contre et ci-dessous. Les choix qui seront faits dans ces projets donneront des orientations déterminantes pour l'avenir du marché du bikesharing au niveau suisse, et aussi pour la compatibilité ou non entre systèmes. Par ailleurs, les CFF ont annoncé le passage au système RFID pour l'abonnement général et le demi-tarif dès 2015. Ce système permet une compatibilité avec d'autres offres. Les collaborations seront étoffées progressivement, notamment dans le domaine des loisirs et de la mobilité, par exemple pour les abonnements de ski ou de carsharing. En tant que prestataire incontournable en matière de mobilité, la standardisation des systèmes d'accès pourrait bien venir de ce côté-là.

(MG)

Usage optimal de la surface !

swiss parking solutions

Etage '2' le parking à deux étages. Structure légère, maniement aisé prouvé.

Velopa AG ■ CH-8957 Spreitenbach
Tél. +41 (0)56 417 94 00 ■ www.velopa.ch
marketing@velopa.ch

Qualité et innovation «Swiss made».

Tout en une carte

En décembre 2012, la Deutsche Bahn a lancé un projet pilote de mobilité combinée à Berlin. Disponible au prix de 79 euros par année, la «BahnCard 25 mobil plus» combine quatre offres de mobilité: la BahnCard 25 (25% de réduction sur le trafic grande ligne), l'offre d'autopartage Flinkster, le système de bikesharing Call a Bike et la possibilité de charger sur la carte l'abonnement des transports publics berlinois. La carte offre un avoir mensuel de 10 euros pour le système Call a Bike, dont le parc de véhicules compte pas moins de 8500 vélos sur l'ensemble du réseau. Dans la seule commune de Berlin, 1250 vélos sont répartis sur 100 stations. Le Ministère fédéral des transports, de la construc-



La combinaison entre abonnement TP et systèmes de voitures et de vélos en libre-service constitue une étape-clé sur la voie d'une mobilité urbaine neutre en CO₂.

tion et du développement urbain (BMVBS) a déboursé plus de 5 millions d'euros pour le projet de recherche «Berlin elektromobil 2.0», dont la «BahnCard 25 mobil plus» fait partie. Sous la direction de la Deutsche Bahn, des entreprises et des partenaires de diffé-

rents domaines de recherche développent de nouveaux concepts pour une mobilité urbaine durable et neutre en CO₂. Le Centre d'innovation pour la mobilité et le changement sociétal (InnoZ) coordonne le programme.

(SW)

Copenhague mise sur GoBike



Les supports en demi-cercle ne se contentent pas de verrouiller automatiquement les vélos: ils rechargent les batteries des ordinateurs de bord en courant écologique.

GPS. Ce petit écran proposera un planificateur d'itinéraire et de nombreuses informations sur les services à proximité, la météo, les horaires des TP et les activités possibles. Il indiquera par ailleurs l'emplacement de la prochaine station GoBike. GoBike fait partie intégrante de la stratégie de promotion du vélo Copenhague 2011-2025, dont l'objectif est de hisser la ville danoise au rang de capitale mondiale du vélo d'ici à 2025. Cette stratégie ancre le bikesharing comme élément constitutif du système de transports publics. Le système de VLS est chapeauté par les communes de Frederiksberg et de Copenhague ainsi que par les Chemins de fer danois (DSB). Le prestataire Falck assure l'entretien des vélos.

www.gobike.com

(SW)

À Copenhague, le système de VLS Bycyklen existe depuis 1995. Financé par des revenus publicitaires, il est entièrement gratuit pour les utilisateurs. En automne 2013, Bycyklen sera remplacé par un système moderne de quatrième génération (comportant des mesures de sensibilisation pour les non-utilisateurs et un dispositif de surveillance). Le parc

de véhicules regroupera dans un premier temps 1260 vélos. C'est le système GoBike qui est sorti vainqueur du concours international lancé en 2009. Les vélos en aluminium de l'entreprise espagnole Urbikes nécessitent peu d'entretien. Une transmission à cardans remplace la chaîne et chaque vélo dispose d'un ordinateur de bord connecté à Internet et au

Vélos en libre-service pour l'EPFZ

L'École polytechnique fédérale de Zurich a développé un projet pilote d'écomobilité pour ses étudiants: l'association étudiante E-Velolink gère le système de vélos en libre-service éponyme de l'EPFZ qui permet à toutes les personnes inscrites à l'École polytechnique de naviguer en toute simplicité entre ses deux sites. Cette année encore, le personnel et les étudiants de l'EPFZ pourront louer des VAE à deux stations automatisées au moyen de leur carte EPFZ. Cette prestation est mise au point par Velobility AG et la spin-on de l'EPFZ ElectricFeel Mobility Systems GmbH.

www.e-velolink.ch (SW)



L'EPFZ a développé et teste un système interne.

Pédaler pour recharger les batteries

General Electrics Germany et nextbike ont trouvé une solution durable et efficace au problème des batteries de portables déchargées: désormais, ces dernières peuvent être rechargées sur des vélos de location. Pour cela, il suffit d'actionner un bouton positionné sur la dynamo et de raccorder le téléphone portable à l'interface USB située dans le panier arrière. À Berlin et à Hambourg, 500 vélos nextbike ont été équipés de ce dispositif en 2012.

www.nextbike.de (SW)

Système de support à double niveau OPTIMA



Pour un parcage compact et sûr des vélos – désormais avec le label de qualité ADFC!

Ergonomie d'utilisation optimale, sécurité élevée et fabrication de grande qualité, contrôle et certification d'après les critères stricts des directives TR 6102 de l'ADFC.

Johannes Teeken GmbH

Postfach 1307
D-29447 Dannenberg
Telefon 0049 5861 8440
Fax 0049 5861 8640
eMail johannes@teeken.de
Internet www.teeken.de

Teeken

Adresses permanentes

Forum bikesharing Suisse

c/o PRO VELO Suisse
Case postale 6711, 3001 Berne
Tél. 031 318 54 17
info@bikesharing.ch
www.bikesharing.ch

Conseillers:

- Aline Renard
Comité Conférence Vélo Suisse
Transitec Ingénieurs-Conseils SA,
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

Infoletter Forum bikesharing Suisse

N° 04/Juni 2013

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
Bundesamt für Strassen ASTRA

Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

Auteurs des articles

de ce numéro:

Manon Giger (MG)
Sibylle Waltert (SW)
Traduction: Vanja Guérin

Parution: annuel

Tirage:

1000 exemplaires en allemand;
400 en français

Prix: gratuit

Mise en page:

tasty graphics gmbh Berne

Impression:

Basisdruck SA Berne

Inscription/désinscription:

www.bikesharing.ch
info@bikesharing.ch

Le vélo en libre-service pour tous ?



Photo: PRO VELO Suisse

Aux Etats-Unis, le cycliste et l'utilisateur de bikesharing moyen est jeune, blanc et a fait des études – et donc peu représentatif de l'ensemble de la société.

Plusieurs motivations sous-tendent la mise en place d'une offre de vélos en libre-service. L'une d'elles est la volonté d'améliorer la visibilité et, partant, l'accessibilité du vélo dans l'environnement urbain. Une nouvelle étude américaine vient toutefois de mettre en évidence que le bikesharing tel qu'il est actuellement conçu aux États-Unis ne touche pas toutes ses cibles. L'utilisateur moyen des systèmes sur lesquels portait l'étude est blanc, il a moins de 34 ans et présente un haut niveau d'éducation. Dans aucune ville américaine disposant d'une offre de VLS ce profil n'est représentatif de l'ensemble de la population.

Causes

En Amérique du Nord, les populations à bas revenus sont autant sous-représentées dans la catégorie des cyclistes que dans celle des utilisateurs de VLS. Un article récent (Fishman, Washington und Haworth, mars 2013), confirme que les utilisateurs du VLS possèdent souvent déjà ou ont déjà possédé

un vélo privé. Si un réseau de bikesharing doit pouvoir sensibiliser de nouveaux cyclistes, les offres actuelles – du moins aux Etats-Unis – n'ont pas encore trouvé les moyens d'atteindre ce but.

Cet état de fait peut s'expliquer ainsi: jusque dans les années 90 les vélos en libre-service de première génération étaient répartis dans tout l'espace urbain de manière uniforme. Ils n'étaient pas sécurisés et étaient accessibles à tous gratuitement. Pour lutter contre le vol et le vandalisme, les systèmes de VLS se sont progressivement perfectionnés, entraînant des obstacles à l'utilisation des vélos (collecte des informations, coût, etc.). Ces obstacles ont naturellement contribué à façonner le profil des utilisateurs.

Solutions

Buck définit plusieurs leviers pour atténuer les barrières à l'utilisation, parmi lesquels le choix de l'emplacement, la simplification du paiement, l'intégration dans des systèmes existants (combinaison avec les cartes TP), la sensibilisation de

la population par des mesures de marketing ciblées et l'intégration de la planification des stations de VLS dans le développement économique des communautés à bas revenus. Cibler davantage les populations les moins bien loties est important pour plusieurs raisons. Une utilisation croissante du vélo pourrait en effet avoir une influence particulièrement positive sur ces couches de la population de par l'activité physique quotidienne et la réduction des dépenses de mobilité qu'elle engendre.

Les études sont disponibles à l'adresse

www.bikesharing.ch >

Documents > Documentation:

- «Encouraging Equitable Access to Public Bikesharing Systems» von Darren Buck (téléchargement gratuit)
- «Bike Share: A Synthesis of the Literature» von Fishman, Washington und Haworth (Lien vers téléchargement payant) (SW)

Lichtdurchlässige Bausysteme



Real AG
Uttigenstrasse 128, 3603 Thun
Telefon 033 224 01 01
www.real-ag.ch



Nous sommes les professionnels pour les supports et abris à vélos
Demandez notre nouvelle brochure!

Cher lecteur, chère lectrice,

Depuis le lancement du premier service urbain de vélos en libre-service à grande échelle en 2005 à Copenhague, le système de partage de vélos n'a cessé de croître. En 2007, le concept a connu un développement spectaculaire après la mise en place de Vélib' à Paris et de Bicing à Barcelone, et il s'étend à présent à de nombreux pays d'Europe de l'Est, d'Asie et d'Amérique. Nous avons décidé cette fois d'élaborer une très longue mise à jour électronique en deux volets. D'une part, nous vous proposons un aperçu des évolutions récentes et un état des lieux de la situation actuelle. À la fin de cette mise à jour, nous vous fournirons des renseignements complémentaires sur l'histoire des vélos en libre-service (notamment une explication des trois premières générations du système de partage de vélos), sur la quatrième génération de ces systèmes de partage et sur les nombreux opérateurs actifs sur le marché. Il est possible que vous préféreriez commencer par la [lecture de cette partie](#).

Le système de vélos en libre-service conquiert l'Europe de l'Est



Source: www.eltis.org

Le Mobility Management commence doucement à s'implanter en Europe de l'Est, et les vélos en libre-service en constituent l'un des principaux exemples de réussite, alors que ce système se développe dans un nombre croissant de villes. En voici quelques exemples :

- Pologne : **Veturilo** à Varsovie (Nextbike, juin 2012) ; et Cracovie projetée de faire évoluer son programme **BikeOne** de 2008 pour passer de 120 vélos à un système étendu et plus performant sur l'ensemble du territoire de la ville. (informations complémentaires [ici](#))
- Slovaquie : Le programme **BicikelJ** à Ljubljana a attiré 16.200 usagers en à peine 2 mois (JCDecaux, 2011)
- Albanie : **Ecovolis** à Tirana – géré par des personnes, 40 vélos et 4 zones de stationnement pour vélos (mars 2011)
- Roumanie : **Cyclotheque** à Bucarest; "I love velo" dans cinq villes roumaines (2010).
- République tchèque : **Homeport Prague** comprend des vélos électriques et des biporteurs.

Les systèmes de vélos en libre-service fonctionnent-ils dans n'importe quelle ville?



Grâce au **Manuel OBIS**, les villes qui souhaitent développer un système de partage de vélos peuvent s'informer au sujet des principaux facteurs de réussite identifiés grâce à l'analyse de 51 programmes de ce type dans 10 pays européens. Selon **OBIS**, le climat et la part modale du vélo représentent les principaux facteurs contextuels qui déterminent la dimension et la configuration adéquates du système de partage de vélos qu'il conviendra de choisir. Bien que les systèmes de vélos en libre-service ne constituent pas une option viable pour chaque ville, le partage de vélos est envisageable dans les contextes les plus variés.



Les vélos en libre-service à Paris, Londres, Barcelone, Lyon et, plus récemment, à **Mexico City** ont montré que le partage de vélos pouvait créer une culture cycliste et ont dopé les investissements dans des infrastructures cyclables dans les grandes villes où le trafic automobile est particulièrement dense. En règle générale, les taux d'utilisation sont supérieurs dans les pays sans tradition cycliste. Les villes où la part modale du vélo est inférieure à 2,5% présentaient un nombre de locations par vélo trois fois plus élevé que les villes dont la part modale du vélo est située entre 2,5% et 5% et environ 14 fois plus élevé que les villes dont la part modale est supérieure à 5% (**Manuel OBIS**).

Vélib Paris - Picture by Quinn Dombrowski



Vélibert France - Picture by Daniel Villafruela

Le système de partage de vélos instauré à Dublin, avec **13 (!) locations par vélo et par jour**, soit l'un des plus performants au monde, est la meilleure preuve que les vélos en libre-service ont leur place dans des villes où la pluviosité est abondante. Les villes présentant des températures faibles (situées en moyenne sous la barre des 11°C) auront davantage tendance à suspendre le libre-service en hiver ou à limiter la disponibilité des vélos. Dans les villes plus chaudes, les pics de location sont moins élevés et se produisent davantage au printemps et en automne (**Manuel OBIS**).

On trouve également, à côté des très denses réseaux urbains de partage de vélos, des systèmes régionaux qui disposent d'un nombre plus faible de zones de stationnement et proposent des périodes de location plus longues (en visant souvent les touristes).

Usedomrad (informations en allemand) en Allemagne propose même des zones de stationnement de l'autre côté de la frontière avec la Pologne. En 2011, Vélib' a lancé une nouvelle formule d'abonnement à Paris appelée **Vélib' Passion** à l'intention des banlieusards, dont les déplacements dépassent souvent les 30 premières minutes gratuites. Pour un coût d'abonnement supérieur, soit 39 euros au lieu de 29 euros, ils disposent de 45 minutes gratuites par trajet. Combinée aux nouvelles réductions destinées aux jeunes, cette nouvelle offre a généré une hausse de 45% du nombre d'abonnés en une seule année.

Combien cela coûte-t-il ?



Barclays Cycle Hire Scheme London

Si le partage de vélos est considéré comme un prolongement de l'offre de transports publics, il constitue un investissement relativement bon marché. L'étude menée à Barcelone indiquait que les systèmes de vélos en libre-service instaurés dans les grandes villes (de plus d'un demi-million d'habitants) devaient disposer d'au moins 500 vélos afin de satisfaire les besoins quotidiens en termes de mobilité des usagers. Pour les systèmes basés sur des grandes zones de stationnement, les coûts d'infrastructure et de mise en œuvre sont estimés entre 2.500 et 3.000 euros par vélo. Les frais d'exploitation varient en moyenne entre 1.500 et 2.500 euros par vélo et par an. 70% des coûts de mise en œuvre concernent la construction des zones de stationnement, d'où l'émergence des systèmes sans zone de stationnement (voir ci dessous). Le fondateur de **Social Bicycles**, Ryan Rzepecki prétend que son système réduit les frais de lancement à moins de 1.000 dollars par vélo. Les revenus générés par les paiements des utilisateurs ne permettent que rarement de couvrir les frais d'exploitation et d'investissement, ce qui signifie qu'il est nécessaire de recourir à des financements supplémentaires.



Vélib casualty - Photo courtesy by Denis

Le vol et le vandalisme constituent les deux principales sources de dépenses. À Paris, 7.800 vélos ont disparu au cours des deux premières années d'exploitation du système alors que 11.600 autres vélos avaient été vandalisés. Les vélos Vélib' sont relativement chers à remplacer (400 euros). En 2009, une campagne à grande échelle a rappelé aux utilisateurs que "Casser un Vélib' c'est facile, il ne peut pas se défendre !", ce qui s'est traduit par une baisse d'un tiers des actes de vandalisme et des vols en 2010. À Bruxelles, un quart des vélos en cours d'exploitation ont été volés en 2011 et même jusqu'à un tiers en 2010, mais 70% des vélos volés ont été retrouvés. Par ailleurs, Hangzhou connaît des taux faibles de vol et de vandalisme, probablement en raison du coût peu élevé de ses vélos (50 euros) et de sa densité élevée de vélos, dont l'utilisation est gratuite pendant la première heure. La vente de leur **mascotte**, qui sera commercialisée sous la forme d'une peluche et d'un badge à épingle, constituera une nouvelle source de revenus.

L'impact des vélos en libre service



Vélo'v Lyon - Picture by Frédéric Bonifas

Le succès des systèmes de partage de vélos est difficile à mesurer, car il dépend fortement du point de vue des différentes parties prenantes. En termes de taux d'utilisation par vélo, Dublin se situe probablement en première position avec 13 locations par vélo et par jour. En ce qui concerne la qualité des services, c'est Vélo'v à Lyon qui a été récemment déclaré le meilleur parmi **40 systèmes de vélos en libre-service en Europe** sur un total de 18 pays européens.

Les vélos partagés parcourent des millions de kilomètres chaque jour. Mais on ne peut déterminer avec précision le nombre de ces kilomètres qui remplacent des trajets en voiture. Le programme Vélo'v à Lyon, en France, estime que l'usage des vélos a remplacé 7% des trajets qui auraient été effectués à l'aide de véhicules privés (**informations supplémentaires en français**). À Paris, 20% des utilisateurs de Vélib' (Paris) ont indiqué qu'ils avaient moins souvent recours à des véhicules privés. L'usage du vélo a connu une hausse de 70% à Paris grâce au lancement de Vélib'. Une **enquête** menée à Londres a montré que Barclays Cycle Hire (Londres) avait encouragé trois quarts de ses membres à commencer à utiliser un vélo ou à l'utiliser davantage à Londres. L'Union cycliste néerlandaise a constaté que 36% des utilisateurs de vélos TC (proposés par les services de transports en commun) voyageaient plus fréquemment en train en raison de ce type de



Vélib Paris - Picture by KTo288

vélo. Toutefois, la plupart des trajets effectués à l'aide des vélos TC remplacent des trajets en bus, en train, en tram ou à pied.

Les analyses coûts bénéfiques devraient inclure la création d'emplois verts grâce aux systèmes de vélos en libre-service : de 10 à 30 emplois pour les systèmes de petite taille et de 30 à 50 emplois pour les systèmes de plus grande envergure (selon le [Bike-sharing Blog](#)). [Bicing Barcelona](#) (en Catalogne) emploie même jusqu'à 230 personnes. Pour estimer l'impact environnemental, il convient de tenir compte des émissions produites par la circulation des véhicules de redistribution et de maintenance ainsi que de la consommation d'énergie des zones de stationnement. Une [petite étude](#) (en français) consacrée aux systèmes de partage de vélos en France conclut que, dans l'ensemble, les vélos en libre-service présentent un bon équilibre socio-économique entre les coûts et les bénéfices, à condition que les vélos soient utilisés plusieurs fois par jour (ce qui n'est pas toujours le cas pour les systèmes à petite échelle). Une [étude récente](#) des systèmes de partage de vélos en Espagne a montré que plus de la moitié de ces systèmes ne remplissent pas cette condition. Le rapport conclut que le principal succès des vélos en libre-service semble se trouver dans l'attractivité accrue des transports en commun, dans la promotion du cyclisme et dans l'amélioration de la santé publique. En revanche, l'impact des systèmes de partage de vélos sur la réduction de la circulation automobile et de la pollution reste faible.

Intégration aux autres services



OV-Fiets The Netherlands - Picture by Maurits90

En intégrant le partage de vélos à d'autres services, il est possible de diminuer les frais tout en améliorant l'attractivité du système. On peut intégrer les vélos en libre-service aux transports en commun à trois niveaux : l'information (au moyen, par exemple, de [l'application Info-traffic multimodale](#) à Lyon) ; l'intégration physique dans les stations de transports en commun (comme c'est le cas pour [Vcub](#) à Bordeaux) ; et l'accès et le paiement au moyen d'une carte unique et d'une tarification intégrée (par exemple, le [Passe Navigo](#) à Paris ou encore [Yélo](#) à La Rochelle).

Les terminaux des stations de partage de vélos pourraient également proposer des fonctions supplémentaires telles que la vente de tickets de parking ou de billets pour les transports en commun, une signalisation à l'intention des piétons (comme le propose [Legible London](#), par exemple), ou encore la distribution de tickets de concert ou de crédits téléphoniques prépayés (comme le permettent les distributeurs de billets de transports en commun à Berlin), voire l'impression de plans ou encore de bons de réduction à valoir dans les commerces environnants (comme le proposent les nouvelles stations de partage de vélos à Wuhan, en Chine).

L'[OV-Fiets néerlandais](#) (informations en néerlandais) ou le 'vélo TC' a été conçu comme un service intégré au système des transports en commun, appartenant à la société des chemins de fer néerlandais. Ce dispositif combine des éléments à la fois du système de partage de vélos et de services de location. Il offre, en effet, à la fois des stations d'accueil automatisées et des bureaux de location pourvus en personnel ; il est possible de louer un vélo pour une journée entière, sans devoir verser de caution ; et les vélos sont disponibles à différents nœuds de communication du système des transports publics, mais il faut compter un supplément pour un aller simple. La société des chemins de fer belges a lancé un concept comparable, qui porte le nom de [Blue-Bike](#).

Et ce n'est pas fini ...

Source: www.eltis.org

Outre les systèmes publics de partage de vélos à l'échelle des villes, il existe également des systèmes limités à un site (par exemple, à l'Université Aristote en Grèce), à un groupe cible (par exemple, [Bikes with ties](#) en Roumanie, des systèmes de partage des biporteurs (par exemple, à Gand, à la fois [publics](#) et [privés](#)), des vélos liés à une bibliothèque (comme à [Arcata, en Californie](#)) et des systèmes de partage entre pairs (comme, par exemple, [byke.mobi](#) au Royaume Uni).

Pour en savoir plus



Source: www.eltis.org

À lire absolument au sujet des vélos en libre-service :

- Le [Manuel OBIS](#)
- Le [guide NICHES des politiques en matière de vélos publics](#) (basé sur le tout premier système de partage de vélos de troisième génération à Rennes, en France)
- Le [blog de MetroBike consacré aux vélos en libre-service](#)
- Des [vidéos](#) sur le partage de vélos

Nouvelle publication du Management de la Mobilité et nouveau blog aux Pays-Bas



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

L'organisation membre néerlandaise KpVV vient de publier "[clever travel: how European cities and regions influence travel behaviour](#)" (circuler intelligemment : comment les villes et les régions européennes influencent les comportements de déplacement), ainsi qu'un nouveau [blog](#) qui présentent les différentes situations à l'échelle internationale. Toutes ces informations sont publiées en langue néerlandaise.

Événements à venir

- **Conférence de clôture SAFECYCLE**
25 octobre 2012 – Vienne, Autriche
www.safecycle.eu
- **ICSC 2012 – International Cycling Safety Conference (Conférence internationale sur la sécurité des cyclistes)**
7-8 novembre 2012 - Helmond, Pays Bas
fietsberaad.nl

Si vous souhaitez obtenir des informations au sujet d'autres événements, vous pouvez activer le lien suivant [EPOMM Calendar](#).

Informations générales :

Trois générations de vélos en libre-service



White bicycles still in use in Veluwe Nature Reserve - Picture by Elywa

Afin de distinguer le partage de vélos des autres systèmes de location davantage orientés vers les loisirs ou le tourisme, le projet OBIS l'a défini comme "une location courte durée de vélos en libre-service sur l'espace public, pour un seul voyage, plusieurs groupes cibles, avec des caractéristiques de réseau" (Source : [Manuel OBIS](#)).

On distingue généralement trois générations de systèmes de vélos en libre-service (voir [Bikesharing in Europe, the Americas and Asia](#) (Le partage de vélos en Europe, en Amérique et en Asie) de Susan Shaheen et coll., 2010) :

1. **Les Vélos blancs** : en 1965, le mouvement anarchiste néerlandais Provo a lancé l'idée de vélos publics en plaçant 50 **vélos blancs** en libre accès (et dépourvus de cadenas) au centre de la ville d'Amsterdam. La plupart des systèmes de ce type ont échoué en raison de problèmes de vol et de vandalisme, à l'exception des "vélos jaunes" de La Rochelle (1974, système aujourd'hui appelé **Yélo**).
2. **Les systèmes de consigne par le dépôt d'une pièce de monnaie** : gérés par **City Bike** à Copenhague (1995) - où fonctionnait le plus grand système urbain de partage de vélos en Europe. Ces systèmes sont plus fiables, mais souffrent également des vols. Par ailleurs, la plupart d'entre eux n'ont pas permis de modifier les choix de modes de transport.
3. **Les systèmes basés sur la technologie de l'information** : les utilisateurs s'identifient au moyen :
 - de cartes à puces – comme pour le système **Vélib'** à Paris, par exemple ;
 - d'étiquettes RFID – par exemple, sous la forme d'un porte-clés, comme c'est le cas pour le système **Barclays Cycle Hire Scheme** (location de vélos Barclays) à Londres ;



[click to enlarge](#)

- de l'achat en ligne ou via un terminal d'un billet valable un jour ou une semaine ; ou
- d'un appel téléphonique mobile ou de l'envoi d'un sms afin d'obtenir un code d'accès – comme dans le cas de [Call a bike](#) en Allemagne (en allemand – voir [l'étude de cas en anglais](#)).

Le premier système urbain de vélos en libre-service basé sur la technologie de l'information a été lancé à Rennes, en France (1998, [Vélo à la Carte](#) par la société ClearChannel– ce service est aujourd'hui connu sous le nom de [LE vélo STAR](#)). Mais l'avancée majeure de cette troisième génération de systèmes est venue du programme [Velo'v](#) de la société JCDecaux en 2005 à Lyon, en France (voir [vidéo](#)).

Il va de soi que des systèmes moins technologiquement avancés sont toujours opérationnels aujourd'hui, tels que les [vélos blancs modernes](#), les systèmes à clés codées (tels que [C'entro in bici](#)) (informations en italien), qui est basé sur une clé à puce qui permet de déverrouiller tous les vélos partagés dans les 102 municipalités italiennes), ou les systèmes gérés par des personnes (comme celui qui prévaut à [Tirana](#), en Albanie).

Il est difficile de déterminer avec précision le nombre de systèmes de partage de vélos mis en place en Europe à l'heure actuelle, mais cette [carte des systèmes de vélos en libre-service à l'échelle mondiale](#) permet de s'en faire une idée. Quoi qu'il en soit, ce sont plus de 236.000 vélos qui sont échangés chaque jour sur quatre continents. (Source : [ECF](#)). Les plus grands systèmes de partage de vélos au monde se situent en Chine, à [Wuhan](#) (2009, actuellement 70.000 vélos, un nombre qui sera porté à 90.000 à la fin de cette année) et [Hangzhou](#) (2008, actuellement 60.600 vélos et 2.200 stations), suivis par [Vélib'](#) à Paris (actuellement 23.000 vélos et 1.700 stations) et [Citi Bike](#) à New York, qui doit être lancé en mars 2013 et comptera 10.000 vélos et 600 stations (vous pouvez consulter [ici](#) l'étude de faisabilité).

Les vélos en libre-service, la prochaine génération



BIXI stations are non-intrusive - Photo by Euan Fisk

On assiste actuellement à l'émergence d'une quatrième génération de vélos en libre-service destinée à pallier les défauts des systèmes actuels. Le recours à des stations fixes pour les vélos nécessite une planification très précise de la localisation de ces stations, en particulier lorsqu'il s'agit de stations robustes qui requièrent des travaux lourds de terrassement. BIXI répond à ces préoccupations en proposant des stations mobiles pour les vélos, qui peuvent être installées en moins d'une heure et déplacées selon les habitudes d'utilisation (Source : [Wikipedia](#)). Les utilisateurs peuvent également fournir des informations très intéressantes pour la planification et la localisation de ces stations par ce que l'on appelle le [crowd sourcing](#) (ou l'externalisation ouverte).



Call-a-bike Germany - Photo by Ralf Roletschek

Le processus de redistribution entre les stations s'avère nécessaire dans tous les systèmes basés sur des stations fixes et peut engendrer des frais et des niveaux d'émissions considérables. Pour un système moyen de partage de vélos, la redistribution représente 30% du budget en termes de coûts d'exploitation. [Vélib'](#) à Paris utilise 20 véhicules fonctionnant au gaz naturel. Bixi Montréal dispose de six équipes de redistribution qui déplacent les vélos dans la ville 24 heures sur 24, ce qui n'empêche pas les stations situées dans les quartiers périphériques de se vider rapidement après réapprovisionnement (Source : [Openfile.ca](#)). Il est possible de diminuer l'insatisfaction des utilisateurs en fournissant des informations en temps réel et facilement accessibles au sujet de la disponibilité de vélos à proximité ou de stations vides, en recourant par exemple à des applications pour smartphones telles que [AIBikesNow](#) proposée par la société JCDecaux ou [Spotcycle](#) à Barcelone et à Londres. Une autre option consiste à offrir quelques minutes gratuites supplémentaires lorsqu'une station est pleine. Les utilisateurs de [Vélib'](#) reçoivent 15 minutes gratuites supplémentaires à chaque fois qu'ils déposent leur vélo dans une des [stations V+](#), qui sont moins fréquentées (et essentiellement situées dans des endroits élevés).

Les systèmes de quatrième génération qui émergent actuellement explorent le concept des stations flexibles. En Allemagne, [Call-a-bike](#) a toujours opéré en se basant sur des stations flexibles, ce qui permet aux usagers de déposer leur vélo à un carrefour important et d'informer le programme de l'endroit où le vélo est fixé. Grâce au dispositif de repérage par GPS, un système de partage de vélos peut à présent suivre automatiquement la position exacte de chacun de ses vélos, comme c'est le cas pour [OPENbike](#), une des propositions gagnantes pour le [nouveau système](#) qui sera mis en œuvre à Copenhague en 2013. Exemple de 'vélo intelligent' déjà opérationnel : le [Velobility](#), en Allemagne, utilisé dans le cadre du projet [velospot](#) à Biel (Site Web en allemand, mais contenant des images illustrant comment le déverrouillage ne nécessite aucun point d'accueil fixe). Plusieurs systèmes basés sur la technologie GPS et dépourvus de stations fixes sont également en cours d'élaboration en Amérique du Nord. C'est le cas, par exemple, de [WeBike](#), de [ViaCycle](#) et de [SoBi Social Bikes](#). Toutefois, ce type de flexibilité soulève des [questions en matière d'accessibilité et de prévisibilité](#) de la localisation des vélos disponibles.

L'intégration des vélos électriques constitue une autre tendance d'avenir. **Myloop**, l'autre proposition gagnante du nouveau système de partage de vélos à Copenhague, offre des vélos électriques à positionnement GPS qui se rechargent dans une station d'accueil très compacte. Ces vélos se **fixent l'un à l'autre**, à la manière des chariots de supermarché, ce qui permet à la source d'électricité de se transmettre d'un vélo à l'autre. Certains nouveaux modèles de vélo sont même en mesure de produire de l'énergie, comme le **Hybrid Squared** et le **GreenWheel**.

Qui fait quoi ?



Source: www.eltis.org

Le projet OBIS a étudié 51 systèmes de partage de vélos dans 10 pays européens. Il a permis de découvrir que la méthode de passation de marché la plus fréquente consistait à identifier un seul et même entrepreneur pour l'infrastructure et l'exploitation. Toutefois, environ 27% des systèmes de vélos en libre service dans le monde sont gérés par les autorités locales (comme à **Copenhague**, par exemple). Les sociétés **JCDecaux** et **Clear Channel** en gèrent respectivement 23% et 16% (**Shaheen, 2010**).

Il existe plusieurs systèmes "prêts à l'emploi", qui permettent à une ville d'acheter l'ensemble du dispositif (infrastructure, vélos, logiciels et matériel informatique de gestion, service opérationnel, personnel, etc.) à un seul fournisseur. Citons, par exemple, **Cyclocity**, proposé par JCDecaux (Paris, Bruxelles, Melbourne, etc.), **SmartBike**, proposé par Clear Channel (Barcelone, Stockholm, Mexico, etc.), **Bicincittà**, proposé par Comunicare en Italie, **nextbike** (en Allemagne, en Autriche et en Pologne, notamment) et **BIXI** proposé par PBSC Urban Solutions en Amérique du Nord et à Londres. Wikipedia fournit une **liste (incomplète) des systèmes à l'échelle mondiale**. Chacun de ces systèmes peut être adapté en termes d'identité visuelle et de communication, ce qui constitue, d'après le rapport du projet OBIS, un important facteur de succès pour ce type de système. D'autres fournisseurs offrent des composants pour les systèmes de vélos en libre service. C'est le cas de **Smoove**.



ECOMM 2012



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive