

INFOLETTER



Photo: mid

Editorial

Par Matthias Aebischer

C'était il y a huit ans. J'étais à Londres et au moyen de ma carte de crédit j'empruntais pour la première fois un vélo à une station de bikesharing. J'étais sûr que ce système génial se répandrait rapidement en Suisse aussi. Je me trompais!

A Berne, ma ville natale, j'attends toujours un système de vélos en libre-service adapté. Des recours ont freiné un tel projet. Cependant, si tout se déroule bien, un nouveau réseau ouvrira en été 2018. Je m'en réjouis.

En effet, en tant que détenteur d'un abonnement général, le bikesharing est pour moi un vrai plaisir. Lorsque j'arrive en train à Nyon pour le Festival du film documentaire «Visions du Réel», je marche directement à la première station de VLS. Pour la clientèle internationale de ce festival, il n'y a d'ailleurs rien de plus normal puisqu'elle connaît le système aussi présent chez elle et qu'elle emprunte un vélo comme elle prendrait un ticket à un automate.

En Suisse romande le bikesharing est du reste plus répandu. En Suisse alémanique nous avons encore un certain retard à combler.

Matthias Aebischer
Président de PRO VELO Suisse
Journaliste, conseiller national, Berne

Avantages et limites du bikesharing en flotte libre

Quels sont les avantages et les limites de ces vélos partagés, sans station fixe, pouvant être déposés n'importe où dans un périmètre donné, localisés et déverrouillés à l'aide d'une application mobile?



Photo: KVB Köln/nextbike Werkfoto

Le système hybride de Nextbike actuellement en fonction à Cologne, Munich et Berlin.

Valérie Sauter

En fin 2016, dans le monde, sur les 2,3 millions de vélos en libre-service (VLS), quelques 550 000 fonctionnaient en flotte libre (bikesharing.blogspot.ch). En Chine ce système connaît un essor important, avec deux start-up particulièrement actives: Ofo, créée en 2014 et revendiquant 10 millions d'utilisateurs avec plus d'un million de vélos dans 34 villes de Chine,

et Mobike, lancée en 2016, avec 20 millions d'utilisateurs dans plus de 20 villes chinoises. En Europe, quelques systèmes de «free-floating» se développent également, et en Suisse un réseau de vélos électriques en flotte libre a vu le jour à Zurich l'année dernière (voir interview p. 4). Mais quels sont les avantages et les limites de ces VLS sans bornes ni stations?

Rencontre d'information vélostations et bikesharing:

à Zurich le 20 septembre 2017.

Page 2

Les deuxièmes rounds d'appel d'offres sont lancés

Page 3

Rencontre d'information 2017

La rencontre d'information vélostations et bikesharing aura lieu mercredi 20 septembre 2017 à Zurich. La matinée débutera par des visites autour de la gare, dont celle de la vélostation Europaplatz qui viendra d'ouvrir ses portes. Des informations sur les vélostations suisses et leurs utilisations seront notamment présentées lors des exposés qui suivront.

Durant les présentations de l'après-midi, dédiées au bikesharing, la thématique des villes moyennes sera abordée avec des exemples de cas, dont ceux de Karlsruhe (D) et de Lille (FR).

Programme détaillé et inscriptions dès mi-juin sur www.velostation.ch et www.bikesharing.ch.

Vélos électriques en libre-service

Les vélos électriques en libre-service ne cessent d'augmenter (11 000 E-VLS fin 2016 dans le monde) et la plupart des fournisseurs de VLS ont développé leur propre modèle. Certains vélos permettent à l'abonné d'avoir sa propre batterie afin d'être sûr de ne pas tomber sur un vélo sans recharge. C'est le cas des vélos de l'opérateur français JC Decaux, pas encore en service cependant, ainsi que des nouveaux vélos Velospot qui sont en test à Bienne, Meyrin et Chêne-Bougeries.



Photo: Intermobility SA

Le vélo électrique d'Intermobility SA contient une batterie rechargée par l'exploitant à laquelle peut s'ajouter une batterie en possession du client.

Points forts:

- Plus besoin pour l'utilisateur de chercher une station pour rendre son vélo et de marcher jusqu'à son lieu de destination.
- Pas de problème de saturation des stations.
- Pas de station et de bornes à ancrer au sol (travaux, coûts, empreinte sur l'espace public).
- Déploiement des vélos possible en tout lieu (espace public, entreprises).
- Distribution fine des vélos et réactivité aisée au comportement des utilisateurs.

Défis et limites:

- Pas de garantie pour le client de trouver un vélo à proximité; les vélos peuvent être déplacés entre la consultation de l'App et l'arrivée sur place.
- Encombrement des espaces publics (et des stationnements pour vélos) par les vélos déposés.
- Gestion et entretien par le prestataire d'une flotte dispersée dans

la ville, en particulier pour les vélos électriques, puisqu'il n'y a pas de station de recharge fixe.

- Définition exacte de l'emplacement par les données GPS et fonctionnement fiable de la communication des vélos connectés.
- Prévention du vol et du vandalisme, les vélos n'ayant pas d'attache fixe au sol.
- Visibilité des vélos sans les stations; pas d'informations sur place (pour les touristes notamment).
- Nécessité pour le client d'avoir sur lui un smartphone et de télécharger une nouvelle application.
- Déplacement en groupe moins aisé: vélos dispersés dans l'espace public.

Pour Marco Weigert, Head of sales & Cooperation chez Nextbike, «une flotte en libre-service est pratique pour ceux qui rendent leurs vélos, mais pas toujours optimale pour ceux qui souhaitent en emprunter un. Une station contribue au sentiment de «fiabilité» pour le

pendulaire lors de l'emprunt.» La marque a donc choisi de développer un système hybride fonctionnant aussi bien avec des zones stationnaires qu'en flotte libre. «Les deux éléments peuvent aussi bien être contrôlés physiquement (stations, infrastructures) que grâce aux tarifs. Par exemple avec des tarifs réguliers aux stations et un tarif augmenté pour la flexibilité totale (retour n'importe où dans le périmètre d'exploitation)» complète M. Weigert.

Cependant, ce système hybride ne permet pas de répondre à tous les défis mentionnés ci-dessus, auxquels des solutions devront être trouvées, notamment en termes de réglementation. Les questions d'usage de l'espace public sont prégnantes et ont déjà fait l'objet d'un recours à Genève où la ville souhaitait interdire l'usage du domaine public aux vélos d'un prestataire privé. Elle n'a pas eu gain de cause auprès du Tribunal administratif de première instance, mais a fait appel.

Et en Suisse ...

Les villes de Genève et de Zurich attendent des décisions des tribunaux relatives à des recours en cours, ceci alors que Zurich avait opté pour le système de PubliBike SA en mars 2015 déjà et que la mise en concurrence lancée par la ville de Genève a eu lieu en novembre 2015. On peut tout de même y voir des vélos en libre-service puisque smide a étendu sa flotte à Zurich (voir p. 4) et qu'Intermobility SA a déployé des vélos dans dix communes genevoises. La ville de Lugano, qui doit étendre son réseau est également dans l'attente de la décision des tribunaux suite à un recours, tout comme le district de Nyon (voir p. 3).

A Berne, en septembre 2016, le tribunal administratif du canton a rejeté le recours déposé, et l'effet suspensif du recours a été refusé en novembre par le Tribunal fédéral qui doit encore rendre son jugement définitif. PubliBike SA peut ainsi se préparer, presque un an et demi après avoir remporté l'appel d'offres de la Ville de Berne (janvier 2016), à y déployer son nouveau système dès le printemps 2018.



Photo: PubliBike SA

PubliBike SA a dévoilé son nouveau système de VLS en avril à la SmartSuisse à Bâle.

Plusieurs villes et communes continuent quant à elles de s'équiper. Montreux et Villeneuve rejoignent les réseaux Velospot, de même que 18 communes tessinoises. Aigle et Monthey ont quant à elles renoncé à leur réseau PubliBike SA depuis janvier.

En Suisse centrale la flotte de Nextbike a doublé depuis la saison dernière, et elle est désormais présente dans 8 communes avec 500 vélos. Depuis mars 2017, six de ces communes proposent un abonnement gratuit pour un an

minimum à tous leurs habitants dans le cadre d'une action nommée «take a bike».

En ce qui concerne la plateforme de partage des vélos cargos électriques, carvelo2go double également sa flotte cette année avec maintenant plus de 120 cargo-bikes. Après Berne, Bâle, Vevey et Saint-Gall, ce sont les villes de Zurich, Winterthur, Lucerne, Baden, Davos et Berthoud – ainsi que plusieurs communes – qui rejoignent le réseau.

(VSA)

Les deuxièmes rounds d'appel d'offres sont lancés

Les premières stations automatisées de VLS voyaient le jour à la fin des années 90. Depuis, le VLS a fait du chemin. Actuellement, plus de 1175 villes/communes/régions dans le monde ont un réseau (bike-sharing.blogspot.ch). Plusieurs contrats arrivent à échéance et plusieurs villes lancent un deuxième « round » d'appel d'offres. Ces appels d'offres sont-ils simplement un moyen de revoir des contrats existants pour des systèmes bien ancrés ou permettent-ils réellement de changer complètement de système? Quel est le coût d'un changement de réseau pour les collectivités? Parmi les grandes villes européennes, Berlin et Paris ont décidé de changer de prestataire suite à leur appel d'offres. En Suisse, le district de Nyon garde quant à lui le même prestataire.

Berlin

A Berlin, la ville avait un contrat avec la Deutsche Bahn (DB) pour son système de VLS « Call a Bike ». En 2016, le sénat a choisi de changer de prestataire en signant un contrat avec Nextbike pour un système qu'elle a jugé plus convaincant et moins onéreux. Ceci sans que la collectivité n'ait dû prendre en charge les frais de remise en état de la voirie, puisqu'il incombaient à la DB de retirer ses stations. Cependant le sénat ne s'attendait pas à ce que la DB, suite à un recours perdu en première instance, continue tout de même à exploiter une flotte dans la capitale. En effet, en s'associant avec Lidl, ses vélos partagés maintenant nommés « Lidl-Bike » y sont



Photo: Smoove

La flotte des futurs vélos parisiens sera à 30 % électrique.

toujours présents, en plus grand nombre. Il s'agira de voir si la demande s'avère assez élevée pour permettre l'exploitation de deux systèmes dans la même ville, alliant tous deux stations et flotte libre, ceci depuis mai 2017. Les Berlinoises, eux, ont maintenant plus de choix.

Paris

A Paris, les fameux Velib' de JCDecaux implantés depuis 2007 devraient être remplacés par ceux de Smoove. En effet, la PME française, associée à trois autres entreprises, présente sur ce marché depuis 2008 et équipant déjà 26 villes, a remporté l'appel d'offres de la ville pour 15 années d'exploitation à partir de janvier 2018. Un recours juridique a été déposé par le groupement JCDecaux-SNCF-RATP, mais a été rejeté début mai. Le groupement va encore se pourvoir en cassation devant le Conseil d'Etat, mais cette procédure n'a pas d'effet suspensif. Si le changement de prestataire se fait, un énorme chantier s'annonce. A noter qu'Intermodality SA, associée à deux autres sociétés (Tracétel et

SFR), avait été retenue dans les 3 derniers groupes pour l'appel d'offres final après l'élimination de nombreuses autres sociétés.

District de Nyon

En Suisse, le Conseil régional du district de Nyon publiait en juin dernier son appel d'offres en marché public afin de remettre la concession pour l'exploitation et l'extension de son réseau de VLS. Suite à l'étude des deux offres déposées, le comité d'évaluation du Conseil régional a décidé en février de continuer à travailler avec le même prestataire, PubliBike SA, pour une durée de 5 ans. Bien que le prestataire reste le même, cet appel d'offres aura permis de changer de modèle de financement en transmettant la propriété du réseau à PubliBike SA, tout en maintenant un engagement social puisque la flotte reste gérée par une association active pour l'insertion professionnelle des jeunes. Le système devrait être renouvelé en printemps 2018, si un recours actuellement pendant le permet.

(VSA)

Plateforme bikesharing européenne

La fédération européenne des cyclistes (ECF) a lancé une plateforme européenne pour les systèmes de partage de vélos (PEBSS). Un des objectifs est de stimuler le dialogue et un échange de bonnes pratiques entre les industries et les acteurs de la mobilité à vélos partagés. La plateforme sera inaugurée le 12 juin 2017 à la conférence Velo-city à Arnhem-Nimègue, aux Pays-Bas. Plus d'informations sur : <https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>

Premier réseau de VLS sur le continent africain

Si le vélo en libre-service ne cesse de croître dans le monde, sa répartition est très inégale. Sur le continent africain c'est un premier réseau de bikesharing qui a vu le jour en 2016, à Marrakesch au Maroc avec 10 stations et 300 vélos « Medina Bike » de Smoove.

Plus de femmes en selle

Les cyclistes sont en majorité des hommes, mais une étude parue en février 2017 montre que le vélo en libre-service peut contribuer à mettre les femmes en selle : si elles ne sont en moyenne que 25 % à utiliser le vélo au Royaume-Uni, elles sont 42 % à utiliser les vélos en libre-service à Londres. www.bikeplus.org.uk

Lichtdurchlässige
Bausysteme

real

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!

Adresses permanentes

Forum bikesharing Suisse

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

Conseillers:

- Roland Pfeiffer
Président Conférence Vélo Suisse
Chef de projet/expert en trafic cycliste, B+S AG
r.pfeiffer@bs-ing.ch
Tél. 031 356 81 83
- Aline Renard
Déléguée Conférence Vélo Suisse
Transitec Ingénieurs-Conseils SA,
Lausanne/Berne
aline.renard@transitec.net
Tél. 021 652 55 55/031 381 69 12

Impressum

Infoletter Forum bikesharing Suisse

N° 08/Mai 2017

Editeur:

forum
bikesharing.suisse

Un service de:

PRO VELO
SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Avec le soutien de:

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

Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

Auteurs des articles

de ce numéro:

Valérie Sauter (VSA)

Traductions: Christoph Merkli,

Valérie Sauter

Relecture: Christoph Merkli,

Marie-Laure Gebhard

Parution: annuel

Tirage:

1000 exemplaires en allemand;
400 en français

Prix: gratuit

Production/changements d'adresse:

c/o PRO VELO Suisse
Case postale, 3001 Berne

Mise en page:

tasty graphics gmbh Berne

Impression:

Basisdruck SA Berne

Smide: un nouvel acteur dans la location de VLS en Suisse.

A Zurich un projet pilote de vélos électriques en libre-service en flotte libre a vu le jour en 2016. Voici une interview avec Jana Lévy, Responsable Innovation à La Mobilière, afin de vous faire découvrir ce projet porté par l'assurance La Mobilière.

Qu'est-ce que le projet smide en quelques mots?

smide est la première offre d'e-bike sharing en flotte libre en Suisse avec, en ligne de mire, le premier et le dernier kilomètre. Grâce à une application, le vélo le plus proche est localisé, réservé, emprunté et rendu à son point d'arrivée (au sein de notre périmètre Geofence) – le tout sans stations, directement de A à B. Les pendulaires et les entrepreneurs en particulier profitent de ce principe. Le paiement se fait directement via l'application. En tant que clients, on charge des minutes d'utilisation (forfaits de 20 à 240 minutes) à 0.25 cts./minute



Photo: Google Maps

La Geofence s'étend d'Altstetten à l'ouest à Fluntern à l'est et d'Oerlikon au nord à Wollishofen au sud.



Photo: smide

Un vélo électrique en flotte libre de smide à Zurich.

grâce à une carte de crédit, et le trajet est facturé selon le temps d'utilisation. A Zurich, 200 vélos sont à disposition dans notre périmètre. Pour des questions de sécurité ils ont été bridés et sont assistés jusqu'à 35 km/h (et non 45 km/h). Les tests ont montré que les clients peuvent ainsi prendre part au trafic en se sentant en sécurité, en particulier lorsque qu'on doit s'habituer au maniement d'un vélo électrique.

Comment s'est déroulée la phase pilote?

En 2016, smide a été bien reçu, aussi bien en projet pilote B2B (business to business) avec des entrepreneurs, qu'en B2C (business to consumer) dans l'espace public. Smide s'est déjà bien établi auprès de nos clients comme une offre de mobilité quotidienne. Les feedbacks sont allés de «Vous répondez à un vrai besoin» ou

«Absolument ravis» à «Revenez vite!». C'est surtout la simplicité du système qui a convaincu. La phase test est maintenant terminée, smide est à nouveau en service en 2017 à Zurich. La gestion est assurée par Züri rollt, qui fait partie d'AOZ, une organisation pour l'encouragement de l'intégration sociale et professionnelle.

Pourquoi Zurich? Avez-vous d'autres villes en tête?

A Zurich, un public plus diversifié que dans d'autres lieux de la Suisse se déplace. Ainsi nous avons pu vite apprendre pour quels types d'usages différents smide est utilisé, mais aussi, comment nos vélos sont adaptés à la topographie changeante. Nous sommes maintenant en contact avec d'autres villes.

Plus d'informations:

www.smide.ch

(VSA)

Maximaler Parkraum auf minimaler Stellfläche ADFC geprüft und empfohlen!

- Überdachungsanlagen
- Fahrradparksysteme
- Stadtmobiliar

Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tel.: 0049 (0) 62 58-55 52-0
Fax: 0049 (0) 62 58-55 52-36

www.orion-bausysteme.de



gefertigt gemäß den Anforderungen der DIN 79008

