

# INFO LETTRE



Photo: mid

Editorial

Par Jürg Wittwer

La plupart des grandes villes suisses ont un système de vélos en libre-service (VLS) public avec stations fixes, ou sont en train de le planifier. Depuis l'année dernière, les deux plus grands réseaux de Suisse sont opérationnels à Berne et à Zurich. Ces deux réseaux sont continuellement complétés par de nouvelles stations et les emprunts y sont en hausse. Cela constitue un signal positif, bien que nous n'ayons pas connaissance de l'évolution du nombre d'emprunts par vélo et par jour.

Parallèlement, tout le marché de la location en free-floating est extrêmement dynamique. Les entreprises proposant des véhicules, les véhicules eux-mêmes ainsi que les technologies les supportant sont en constante évolution. Et cette année, la tendance est clairement à la trottinette électrique. Dans cette infolettre, nous proposons un aperçu de l'état actuel des systèmes de location en libre-service. Mais il n'est pas exclu que certaines de ces informations soient déjà dépassées lors de sa diffusion.

Le marché du VLS en vaut-il économiquement vraiment la peine ? Il ne fait aucun doute que, dans un avenir proche, la question du financement se posera encore plus fortement. Les observateurs parlent d'une lutte acharnée pour faire sa place et s'attendent à ce que le marché se consolide.

Jürg Wittwer est co-directeur de PRO VELO Canton de Berne depuis février 2019 et désormais rédacteur de l'Infolettre bikesharing.

SYSTÈMES PUBLICS DE VLS AVEC STATIONS

## Des développements différents dans les six plus grandes villes suisses

**Deux grands réseaux de VLS sont en service à Zurich et à Berne depuis avril et juin 2018 respectivement. Un réseau de moindre envergure existe à Lausanne. Bâle et Genève ont l'intention de lancer un appel d'offres public pour des réseaux de grande taille d'ici la fin de cette année, alors qu'à Winterthur aucun projet concret n'est en cours.**



Photo: PubliBike

A Berne et à Zurich, il y a d'abord eu un faux départ : comme les cadenas de PubliBike pouvaient être facilement forcés, les vélos ont dû être retirés de la circulation pendant plusieurs semaines afin de combler ce déficit. Mais depuis lors, l'expérience a été positive. Dès la mise en service de ces deux réseaux, de nouvelles stations ont été continuellement ajoutées, le nombre de vélos et de vélos électriques a augmenté, ce qui a entraîné un plus

grand nombre d'emprunts. En voici un bref aperçu :

### « Züri Velo »

D'après Christina Spoerry du Service des ponts et chaussées de la Ville de Zurich : « L'expansion se déroule comme prévu et les deux parties sont satisfaites du résultat. PubliBike évalue les emplacements et les installe, tandis que la Ville examine et attribue les emplacements sur le domaine public. Avec

D'ici l'été, le réseau de « Züri Velo » atteindra 150 stations.

**Rencontre d'information vélostations et bikesharing**

à Neuchâtel le 13 septembre 2019

Page 3

**Autorisation nécessaire pour les systèmes en free-floating ?**

Des exemples

Page 3

## Vélos hybrides à La Chaux-de-Fonds

Intermobility, qui exploite le système Velospot, équippa le parc de vélos de La Chaux-de-Fonds de 90 vélos hybrides. D'ici mi-août, les anciens vélos mécaniques seront progressivement remplacés et les clients pourront choisir de rouler avec le vélo en mode mécanique ou électrique. Avec ces nouveaux vélos, Intermobility souhaite doubler le nombre d'utilisateurs et le nombre de locations par année. Actuellement une trentaine de communes suisses disposent de Velospot comme système de VLS. Martigny adoptera probablement aussi prochainement ce système.

## En bref

En décembre 2018, la Ville de Neuchâtel a changé son système de VLS avec stations et a opté pour le système danois **Donkey Republic**. Le Locle lui a emboîté le pas en avril de cette année.



Le réseau de **Lugano-Malcantone** a été étendu à 38 stations, avec six nouvelles stations en décembre 2018 et sept autres en mars 2019. La flotte du réseau, exploité par PubliBike, est composée pour moitié de vélos électriques.

**Uber** est présent dans de nombreuses villes européennes en tant que prestataire de VLS électriques sans station. Une filiale d'Uber, « Jump Bicycles Switzerland GmbH », a été fondée à Zurich en mars dernier. Les plans concrets de l'offre d'Uber pour la Suisse ne sont pas encore connus.

## Vue d'ensemble des systèmes de VLS publics dans quelques grandes villes et agglomérations

(avril 2019)

|                                    | Ville de Berne | Agglomération de Genève  | Lausanne-Morges                              | Ville de Zurich  |
|------------------------------------|----------------|--------------------------|--|------------------|
| <b>Prestataire</b>                 | PubliBike      | Velospot (Intermobility) | PubliBike                                    | PubliBike        |
| <b>Situation actuelle:</b>         |                |                          |  |                  |
| Nombre de vélos                    | 1 680          | Pas de données           | 325  | 1 400            |
| Nombre de stations                 | 151            | 47                       | 35   | 112              |
| <b>Déploiement planifié: 2020:</b> |                |                          |  | <b>Eté 2019:</b> |
| Nombre de vélos                    | 2 400          |                          | 5 stations par an pour la Ville de Lausanne. | 2 250            |
| Nombre de stations                 | 200            |                          |  | 150              |

plus de 100 stations depuis le lancement l'année dernière, nous sommes sur la bonne voie et les 150 emplacements visés seront installés d'ici l'été 2019.»

Au cours de la première année d'exploitation, les utilisateurs ont effectué plus de 270 000 trajets, soit environ 700 000 kilomètres. En septembre, l'offre de PubliBike traversera les frontières de la ville: les communes avoisinantes de Dübendorf, Opfikon, Wallisellen et Kloten ouvriront 19 stations.

### «Velo Bern»

Sara Hofmann, du Service de la mobilité douce de la Ville de Berne, constate avec ravissement: «Velo Bern est populaire auprès des Bernois, même durant la saison hivernale». Elle constate une augmentation continue des locations: «Déjà en mars 2019, le nombre moyen d'utilisations était plus élevé que le nombre d'utilisations du mois record de l'année dernière». Avec la mise en œuvre de la deuxième phase d'expansion, le réseau deviendra encore plus attractif cette année. D'ici fin 2019, 1920 vélos seront disponibles dans plus

de 160 stations. Sara Hofmann en est convaincue: «Avec un réseau dense et étendu, les avantages pour les clients vont augmenter, et donc aussi le nombre de locations». Velo Bern s'étend également dans l'agglomération. En mars, 13 stations ont été ouvertes dans la commune voisine de Köniz, et d'autres communes alentour prévoient également de faire le pas.

### Lausanne-Morges

Dans l'agglomération Lausanne-Morges, un système de VLS avec 35 stations est présent. «Notre expérience avec le nouveau système de PubliBike est bonne», résume Stéphane Bolognini, délégué vélo de la Ville de Lausanne. Deux nouvelles stations ont été ouvertes à Lausanne fin avril et une troisième suivra prochainement. La Ville de Lausanne prévoit d'étendre son réseau avec environ cinq nouvelles stations par an. PubliBike a enregistré 105 722 trajets sur son réseau Lausanne-Morges au cours des 16 premières semaines de l'année. Ceci représente plus du double par rapport à la même période l'année précédente.

### Bâle

Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville (exécutif) a décidé de lancer un appel d'offres pour un réseau VLS de grande envergure. D'après Martin Dolleschel, chef de projet au Service cantonal de la mobilité, «un concept est en cours d'élaboration, qui définira notamment l'étendue du réseau et le système souhaité. Ces informations se retrouveront dans l'appel d'offres prévu pour le deuxième semestre 2019.»

### Genève

En 2015, le Canton de Genève a mis en concurrence une concession pour l'usage du domaine public par un système de VLS, ceci en collaboration avec six de ses communes, ainsi qu'avec TPG Vélo SA, filiale des Transports publics genevois. En mars 2018, le Tribunal fédéral a accepté un recours contre cette procédure: un appel d'offres aurait dû être effectué conformément au droit des marchés publics. Un nouvel appel d'offres sera donc lancé avant l'été. La Ville de Genève espère pouvoir mettre en service un système VLS public dès l'année prochaine.

### Winterthur

Winterthur, la ville suisse de plus de 100 000 habitants la plus favorable au vélo (PRIX villes cyclables), n'a pas encore de projet concret pour un système de VLS public. En revanche il faut s'attendre à ce que des systèmes privés en free-floating y soient bientôt présents (voir page 4). L'exécutif communal a adopté de nouveaux règlements à cet égard.

(jw)



Photo: Jürg Wittwer

En ce qui concerne les plus petites villes et communes de Suisse, on constate que le système Velospot est très présent, comme à La Chaux-de-Fonds, Bienne, Locarno et Thoun, sur la Riviera, ou encore dans des communes de l'agglomération genevoise.

**Vous trouverez plus d'informations sur les systèmes de VLS dans toute la Suisse sur le site du Forum bikesharing Suisse: [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)**

## RÉSEAUX DE VLS SANS STATION

# Autorisation nécessaire pour les systèmes en free-floating ?

**Parallèlement aux systèmes de VLS publics, des prestataires privés proposent des véhicules en libre-service sans emplacement fixe. Ce marché, dit en free-floating, est en plein essor. Les villes font face de diverses manières aux défis qui en découlent.**

L'évolution de ces derniers mois montre que le nombre de véhicules en libre-service dans l'espace public est en constante augmentation et que de nombreux fournisseurs entrent sur le marché avec des véhicules toujours plus innovants. Un exemple est le LEV (Light Electric Vehicle) de la start-up «Enuu». D'après le code de la route, un tel véhicule à quatre roues est considéré comme un fauteuil roulant motorisé. Cela signifie que le LEV peut être garé sur les emplacements de stationnement pour vélos et que l'utilisation des pistes cyclables lui est autorisée.

Cette année, la grande tendance du free-floating est clairement aux trottinettes électriques. Il y a actuellement 600 trottinettes électriques et 300 vélos électriques sur les routes de Bâle. A Zurich, quatre entreprises ont jusqu'à présent obtenu un permis d'exploitation pour un total de 1650 trottinettes. Olivia Meier, chef de projet pour la gestion de la mobilité à la Ville de Zurich, estime qu'environ 500 vélos et plus de 2000 trottinettes électriques en free-floating seront en service cet été, en plus des 2250 «Züri Velos» qui sont eux rattachés à des stations fixes.

## Autorisation: exemption ou obligation ?

Une question toujours très actuelle est de savoir comment les villes gèrent les offres d'un marché en constante évolution.



Photo: Jürg Wittwer

Ce véhicule électrique léger se déplace à des vitesses allant jusqu'à 30 km/h. Il est en libre-service à Bienne depuis novembre et on devrait bientôt le trouver aussi à Berne, Bâle et Zurich.

En principe, lorsque l'utilisation du domaine public est conforme à l'intérêt général et à l'usage prévu, aucune autorisation n'est nécessaire. Dans ce cas, on parle d'usage simple du domaine public. La condition de l'utilisation conforme à l'usage prévu est remplie tant que les règles du code de la route en matière de circulation routière sont respectées. L'intérêt général est garanti tant qu'une même utilisation reste possible simultanément par d'autres usagers de la route tels que cyclistes et piétons. Ces der-

niers ne doivent pas être empêchés de manière significative d'utiliser l'infrastructure publique.

Les points sensibles sont principalement situés autour des gares ou dans des endroits centraux, où les places de stationnement pour vélos sont souvent surchargées. Dans ce type de lieux, un grand nombre de vélos en libre-service stationnés peuvent péjorer considérablement l'accessibilité et la disponibilité du stationnement par des vélos privés. Si l'exploitation d'un réseau de VLS nécessite une autorisation,

## Rencontre d'information 2019

La rencontre d'information vélostations et bikesharing aura lieu **le 13 septembre à Neuchâtel**. Nous aurons le plaisir d'y visiter une vélostation fonctionnant sans présence de personnel sur place et avec un nouveau système d'accès, de discuter de la place des vélos électriques dans les vélostations et de se projeter dans l'avenir avec un exposé sur la plus grande vélostation du monde à Utrecht.

En ce qui concerne le vélo en libre-service, le système de Donkey Republic nouvellement présent à Neuchâtel et au Locle, sera présenté, une table ronde entre différents prestataires permettra d'avoir un regard varié sur l'offre de VLS en Suisse et nous en apprendrons plus sur la stratégie d'Uber. Programme et inscriptions dès mi-juin sur [www.velostation.ch](http://www.velostation.ch) et [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

## En bref

Après un premier projet pilote en 2018, **Match my bike** se lancera cet été dans une deuxième phase de test à Berne, Bienne, Thoun, Fribourg, Genève, Lausanne et Yverdon. Lorsqu'ils n'en ont pas l'utilité, les propriétaires de vélos peuvent mettre leur vélo privé à disposition à la gare. En retour, ils ont accès à tous les autres vélos gratuitement. Les vélos sont équipés d'un cadenas qui peut être ouvert via l'application Match My Bike. Ce projet est soutenu par les CFF.

La Ville de Zoug et la start-up **AirBie** mènent un projet pilote jusqu'à l'été 2019. En novembre 2018, dix vélos électriques ont été mis gratuitement à disposition des détenteurs d'un identifiant numérique de la Ville de Zoug. Les vélos électriques peuvent être localisés via une application, déverrouillés et laissés à leur destination après utilisation.

### femapark Easylift+ - Das Original

- **Gasdruck-Dämpfersystem** für kraftsparendes Absenken der oberen sowie der unteren Schiene bis auf den Boden und kinderleichtes Anheben, auch mit E-Bike
- Vorrichtung mit CH-Steckdose für E-Bikes optional erhältlich



● E. Feldmann AG  
8409 Winterthur  
052 235 16 35

● Ewald Feldmann AG  
9443 Widnau  
071 720 15 00

**femapark®**  
DAS VELOPARKIERSYSTEM

## Adresses permanentes

### Forum bikesharing Suisse

c/o PRO VELO Suisse  
Birkenweg 61, 3013 Berne  
Tél. 031 318 54 17  
info@bikesharing.ch  
www.bikesharing.ch

### Conseillère:

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

### Infolettre Forum bikesharing Suisse

N° 10/Mai 2019

### Editeur:

forum  
bikesharing suisse

### Un service de:

PRO VELO  
SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz  
Conférence Vélo Suisse  
Confederazione Bici Svizzera

### Avec le soutien de:

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

### Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

### Auteur des articles

#### de ce numéro:

Jürg Wittwer (jw)

### Traductions: Valérie Sauter

**Relecture:** Christoph Merkli,  
Aline Renard

### Parution: annuel

### Tirage:

800 exemplaires en allemand;  
350 en français

### Prix: gratuit

### Production/changements

#### d'adresse:

c/o PRO VELO Suisse  
Birkenweg 61, 3013 Berne

### Mise en page:

tasty graphics gmbh Berne

### Impression:

Printgraphic AG Bern

la question se pose de savoir à quelles conditions une autorisation peut être délivrée. Voici quelques exemples actuels de la façon dont les villes font face à ces situations:

### Procédures bien ordonnées à Berne et à Zoug

A Berne, l'exploitation d'un réseau de VLS de taille moyenne en free-floating constitue un usage accru du domaine public et est donc soumise à autorisation. L'année dernière, une procédure d'octroi d'autorisation a été menée et tous les prestataires intéressés ont été invités à soumettre une demande. Suite à cette procédure, Smide a obtenu en août 2018 une autorisation d'exploitation valable 5 ans. Un parc de maximum 400 vélos électriques en free-floating est autorisé. Cette autorisation, délivrée par le Conseil municipal (exécutif) de la ville, contient différentes dispositions telles que des restrictions sur l'utilisation des emplacements de stationnement public pour vélos, l'obligation de débarrasser des bicyclettes mal stationnées ainsi que des exigences en matière de protection des données. D'après Sara Hofmann du Service de la mobilité douce de la Ville de Berne, « toutes les conditions y figurant ont jusqu'à présent été respectées ». La Ville de Berne a aussi été contactée par plusieurs prestataires de trottinettes électriques. Elle examine la possibilité de mettre en place une procédure d'autorisation pour les e-trottinettes analogue à celle de l'année dernière pour les VLS en free-floating. En suivant une procédure similaire à celle de Berne, l'exécutif de la Ville de Zoug a accordé aux prestataires Nextbike et Smide un permis pour 200 vélos chacun. Walter Fassbind, responsable du Service de l'environnement et de l'énergie, explique: « Grâce à la procédure

d'autorisation, qui a été menée pour la première fois, la ville a pu garantir des conditions juridiques conformes aux lois de la concurrence et garantir l'égalité de traitement pour toutes les parties intéressées dans le cadre d'un processus structuré et transparent. Deux prestataires ont fait une demande et ont reçu chacun un permis de 5 ans à partir de cet été. »

### Bâle et Winterthour: aucune autorisation requise

Dans le canton de Bâle-Ville et à Winterthour, les systèmes en libre-service sur le domaine public ne mettant à disposition qu'un nombre relativement limité de véhicules et respectant certaines règles ne sont pas considérés comme faisant un usage accru du domaine public, et ne sont donc pas soumis à autorisation.

Un dépliant fournit des informations sur les différentes règles à respecter. Par exemple, un prestataire peut stationner simultanément en moyenne jusqu'à 200 vélos (Bâle-Ville) ou 150 vélos (Winterthour) ou véhicules partagés similaires dans l'espace public. Le règlement de Winterthour s'inspire largement des directives bâloises.

Pour Martin Dolleschel, chef de projet au Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville, cela a été concluant jusqu'à présent: « Nous ne constatons encore aucune surcharge des infrastructures concernées qui serait attribuable à ces systèmes en libre-service et les règles sont largement respectées. » A Winterthour, l'exécutif de la ville a mis ces nouvelles règles en vigueur mi-avril. Le nombre total de véhicules pouvant être mis à disposition par l'ensemble des prestataires est limité à 400.

### Taxes obligatoires à Zurich

Après que 600 vélos bon marché oBike ont atterri du jour au len-

demain dans les rues de Zurich il y a deux ans, la Ville avait fixé les premières réglementations pour les systèmes de VLS en flotte-libre sur son territoire. Cependant, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019 le Conseil municipal (exécutif) va un peu plus loin afin de réguler l'offre en introduisant une obligation d'autorisation et une taxe obligatoire dans son règlement pour les émoluments. Ainsi, les entreprises de location requièrent une autorisation lorsque plus de 30 véhicules à deux roues sont déployés dans l'espace public. Par ailleurs, une taxe de dix francs par véhicule et par mois doit être versée par le prestataire à partir du 31<sup>e</sup> véhicule à deux roues. La Ville de Zurich a délibérément renoncé à fixer une limite en termes de nombre de véhicules en libre-service en flotte-libre. Elle estime que c'est au marché de réguler l'offre. Le règlement sur les émoluments du Conseil municipal, qui est désormais juridiquement contraignant, est controversé sur le plan politique. A la mi-avril, le parlement communal a émis un postulat demandant au conseil municipal de reconsidérer le système de taxes.

### «Équivalent vélo» à Bienne

La Ville de Bienne autorise les véhicules en flotte-libre sous certaines conditions. Un maximum de 240 «équivalent vélo» (EV) sont homologués. Trois prestataires sont au maximum autorisés, qui peuvent chacun proposer 80 EV chacun. Le nombre d'«équivalents vélo» dépend du type de véhicule en libre-service: Vélo/VAE = 1 EV, vélo cargo = 2 EV, scooter = 3 EV, véhicule électrique léger = 4 EV. Un maximum de 10% des places de stationnement pour vélos peut être occupé par un vélo (ou un «équivalent vélo» EV) en libre-service du même prestataire.

(jw)



## Système de vélo en libre-service

Avec le cadenas intelligent AirBie, lancez votre propre système de location de vélos (faibles coûts de données).

Notre cadenas s'installe sur tout vélo, et comprend un traceur GPS, LoRa, une appli et un logiciel de gestion.



info@airbie.io / www.airbie.io