

INFO LETTRE



Photo: mid

Editorial

Par Gery Balmer

La mobilité est une commodité précieuse. D'où l'importance accrue que l'on accorde aujourd'hui à l'efficacité et au taux d'occupation des moyens de transport et de l'infrastructure.

Dans ce contexte, l'existence et l'échange d'informations sont primordiaux : les disponibilités doivent être connues à tout moment pour pouvoir en faire un usage optimal.

La Confédération propose de mettre en place une infrastructure de données sur la mobilité (MODI) visant la mise à disposition et l'échange de données entre les entreprises de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les prestataires de services de mobilité et de vélos en libre-service. Les développeur·euses d'applications et les exploitant·es de plateformes pourront accéder aux données et proposer des offres de transport multimodales.

La MODI sera exploitée de façon neutre, fiable et non discriminatoire par l'État. De quoi améliorer la visibilité des acteur·trices et leur disposition à rejoindre le mouvement, le but étant de les motiver à mettre leurs informations à disposition et ainsi d'optimiser les offres de mobilité partagée. Le vélo devrait lui aussi ressortir gagnant dans cette chaîne multimodale. Alors à bientôt sur la MODI!

Gery Balmer est chef de division Politique et sous-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)

Le bikesharing, partie intégrante du « Mobility as a Service »

Si on entend souvent parler de « Mobility as a Service » (MaaS), on est encore loin de pouvoir accéder à une offre complète sur une seule et même application. En matière de bikesharing, les vélos en libre-service doivent être mieux intégrés aux autres offres de mobilité d'après les expert·es. La Confédération veut optimiser la disponibilité des données et les prestataires veulent mieux s'organiser.

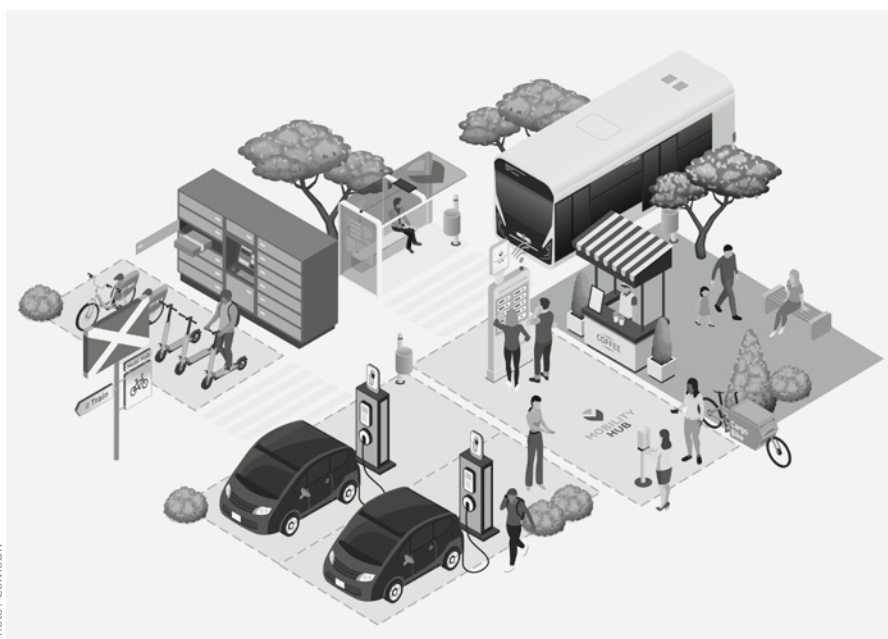


Photo: CoMoUK

Utiliser plutôt que posséder : de l'avis des prestataires de solutions de mobilité, des usager·ères et même du gouvernement suisse, ce principe, qui est à la base du bikesharing, mérite d'être encore développé en Suisse. La Confédération a donc élaboré une stratégie, intitulée « infrastructure nationale de

données sur la mobilité » (MODI), et mis un projet de loi en consultation au printemps. La MODI vise à jeter les bases de la collecte numérique et réglementée ainsi que de la mise à disposition des données structurées et d'exploitation pertinentes pour la combinaison des moyens de transport.

Plateforme physique de mobilité partagée.

Le free-floating : libre, mais jusqu'à quel point ?

Page 3

Rencontre d'information bikesharing et vélostations

Jeudi 8 septembre à Bâle. Avant-programme et inscriptions sur www.bikesharing.ch



Photo: sw-augsburg.de

Une application à Augsburg qui regroupe vélos en libre-service, voitures en libre-service et transports publics.

Le système de bikesharing devrait lui aussi alimenter et utiliser cette base de données. Le recours aux vélos en libre-service (VLS) reste pour beaucoup une activité isolée, par exemple pour visiter une ville ou remplacer le dernier bus qu'on a raté. La mise à disposition des données de mobilité complètes permettrait certainement au VLS de gagner en importance au sein des chaînes de transport. Une «étude sur l'air du temps» réalisée par le groupe automobile Ford en 2020 a conclu que, dans le domaine de la mobilité, les jeunes s'intéressaient moins au véhicule qu'à la flexibilité, l'indépendance et la liberté. Dans la mesure où le MaaS répond à ces besoins, il peut tout à fait concurrencer les véhicules particuliers, à condition d'être financièrement abordable.

L'application miracle pas (encore) inventée

Autre condition préalable: les usager-ères ne devraient plus avoir à se frayer eux-mêmes un chemin dans la jungle de prestataires se partageant un marché manquant de clarté. Il faudrait concevoir une application qui les informerait des différentes possibilités pour réaliser le trajet de leur choix, en temps réel, avec indication de la durée et du prix. L'usager-ère devrait pouvoir réserver et payer, en quelques clics, la totalité des moyens de transport (publics) sur tout l'itinéraire.

La plateforme de mobilité trafikguide.ch indique aujourd'hui déjà bon nombre de prestataires et/ou applications, dont six sont présents en Suisse. Malheureusement, ces derniers permettent seulement de réserver une partie des moyens de transport, ne représentent qu'un faible nombre de prestataires et ne desservent qu'un espace limité. Financièrement parlant, les résultats de ces prestataires sont «désastreux», selon l'expert en mobilité Thomas Sauter-Servaes.

C'est – ou plutôt c'était – le cas de yumuv, par exemple. Cette coopération des entreprises de transport CFF, Verkehrsbetriebe Zürich, Bernmobil et Basler Verkehrsbetriebe donnait accès, jusqu'à la fin 2021, à l'offre de transports publics et de services de partage de Bâle, Berne et Zurich. Le rapport scientifique de l'EPF de Zurich explique les difficultés que rencontrent les prestataires de services MaaS. Les abonnements multimodaux représentent seulement une niche, les usager-ères actuelles étant des précurseurs et, pour la plupart, de jeunes hommes disposant d'un bon niveau de formation. En outre, le MaaS est surtout intéressant pour les «groupes d'usager-ères au comportement complexe en termes de mobilité». Les usager-ères qui réalisent régulièrement les mêmes trajets simples en profitent moins.

Les prestataires commencent à s'organiser

La question se pose dès lors de savoir qui doit prendre la tête du développement thématique du MaaS. Des entreprises commerciales de droit privé qui développent et exploitent les applications? Le concept MODI proposé par la Confédération repose sur cette idée. Les actrices envisagées pour assumer ce rôle sont, d'une part, des prestataires de services de partage et, d'autre part, des gestionnaires indépendants de plateformes. Il n'est toutefois pas certain que les prestataires de services de partage soient disposés à investir pour proposer une plateforme à leurs concurrentes, ce d'autant moins si les véhicules en question sont en concurrence directe. L'association CHACOMO – Swiss Alliance for Collaborative Mobility – fondée récemment s'est donné pour mission de concevoir des offres plus accessibles. Jörg Beckmann, président de

CHACOMO, déclare cependant que le lancement d'une plateforme MaaS n'est pas à l'ordre du jour, car elle ne répond pas suffisamment aux intérêts des différentes entreprises.

Il est plus réaliste selon lui de créer une plateforme indépendante pour la mobilité combinée. Et encore faudrait-il que celle-ci attire un maximum de prestataires, dont des concurrentes, et réunisse les fonds nécessaires pour son établissement, à défaut de quoi elle serait lacunaire. Dans ce cas, on assisterait possiblement au développement parallèle d'une pluralité de plateformes, ce qui réduirait à nouveau l'utilité pour la clientèle. On peut citer l'exemple de Google, qui propose déjà une plateforme permettant de planifier son voyage en utilisant différents moyens de transport, mais pas encore de faire de réservations.

Villes prédestinées à tenir la barre

Si le marché ne parvient pas à proposer une offre complète, c'est aux pouvoirs publics de prendre le relais. Les services industriels de la ville d'Augsburg sont pionniers en la matière dans toute l'Allemagne depuis 2019, le prestataire de transports publics ayant développé des «services de transports publics individuels». Des abonnements mensuels permettent d'utiliser le bus et le tram, mais également la voiture et le vélo dans une certaine limite horaire ou kilométrique. Les offres peuvent toutes être réservées et payées sur l'application swa. Autre exemple, l'application «Jelbi» créée par les transports publics berlinois (BVG), qui intègre quelque 20 plateformes physiques de mobilité.

Transposé à l'échelle suisse, ce modèle de plateforme pourrait être mis en place et géré par la Confédération ou une entreprise de transport lui appartenant, comme

les CFF ou CarPostal. Or, ces deux entreprises ont récemment fait marche arrière dans le domaine: CarPostal a revendu PubliBike et les CFF ont mis un terme à yumuv. Silvio Ciccone, chef de l'unité First Last Mile aux CFF et responsable de yumuv, souhaite cependant que les CFF continuent de jouer un rôle significatif dans le développement de la mobilité partagée. Mais il ne suffit pas, selon lui, de se concentrer sur les aspects techniques, telles qu'une app ou une plateforme MaaS, il faut aussi tenir compte des besoins de la clientèle sur place et, dès lors, des villes elles-mêmes. Ces aspects n'ont souvent pas été pris en compte dans les discussions concernant le MaaS ou yumuv. C'est pourquoi les CFF misent aujourd'hui en premier lieu sur leur offre actuelle de TP et la complètent progressivement par différentes prestations du premier et du dernier kilomètre d'autres prestataires, dont le bikesharing.

Markus Bacher, CEO de PubliBike, qui appartenait encore récemment à CarPostal Suisse, considère aussi que cette question relève de la responsabilité des pouvoirs publics, et plus précisément des entreprises de transport. Le SwissPass est selon lui déjà une plateforme de mobilité, qui ne demande qu'à être développée. Les cantons et les villes ont un grand pouvoir d'action en tant que mandants dans le domaine de la mobilité.

L'expert en mobilité Roman Steffen, de l'entreprise Trafiko, qui exploite le site trafikguide.ch, considère également que les villes sont le plus à même de faire progresser la mobilité collaborative, car elles connaissent les besoins de la population, définissent le cadre réglementaire et représentent les partenaires sur place. Les entreprises de transport peuvent selon lui assurer la coordination sur mandat des villes et des cantons, et proposer à la clientèle des offres complémentaires aux TP en suivant l'exemple d'Augsburg. Pour cela, elles devront certainement rendre leurs offres accessibles aux tiers, afin que les TP prennent un rôle d'ossature dans les applications du MaaS.

chacomo.ch
trafikguide.ch
yumuv.ch

Christoph Merkli

Le free-floating : libre, mais jusqu'à quel point ?

En décembre dernier, le tribunal administratif de Zurich a décrété que la Ville de Zurich pouvait faire payer une taxe au prestataire de vélos en libre-service Bond Mobility. Tour d'horizon en Suisse et à l'étranger de la manière dont les villes réglementent les systèmes de vélos en flotte-libre.



Photo: stadtk.sg.ch

L'occupation de l'espace public est soumise à autorisation et potentiellement aussi au paiement d'une taxe. Pour le tribunal administratif zurichois, cela vaut également pour les systèmes de vélos en libre-service dits en flotte-libre à partir d'un parc de 30 véhicules. Le tribunal justifie sa décision par le fait que le bikesharing peut engendrer des conflits d'usage, par exemple sur les trottoirs ou pour l'accès des services de secours. Il ne considère pas qu'il existe une inégalité de traitement par rapport aux systèmes de vélos en libre-service rattachés à des stations, lesquels sont exemptés de taxe, car ceux-ci sont moins susceptibles de générer ce type de conflits.

En Suisse, ce type d'autorisations peut prendre deux formes. Berne et Saint-Gall, par exemple, délivrent un nombre limité d'autorisations sur la base d'une procédure de sélection qui définit notamment le nombre de véhicules à inclure. De son côté, Zurich dispose d'un règlement qui prévoit la perception d'une taxe à partir de 30 véhicules et limite le nombre de véhicules autorisés à 800. Dès lors que ces conditions sont respectées, la Ville accepte un nombre illimité de prestataires. Bâle ne limite pas non plus le nombre de prestataires de VAE et de trottinettes, mais plafonne

les parcs à 200 véhicules, ce qui explique le nombre élevé de prestataires. La ville rhénane ne perçoit aucune taxe.

Oui à des règles du jeu pas trop strictes

Pour Urs Bolz, juriste spécialisé dans le bikesharing, la décision du tribunal vient confirmer la jurisprudence actuelle et clarifier la question de l'obligation, pour les systèmes de grande envergure, de demander une autorisation. Il considère que le défi pour les villes réside moins dans la réglementation des autorisations que dans le choix des procédures de sélection des meilleurs systèmes. Selon Urs Bolz, il est important que les prestataires disposent d'une grande marge de manœuvre, car le marché est très dynamique et ce sont les prestataires et non les villes qui peuvent anticiper les changements à venir. D'après le juriste, on pourrait par exemple envisager des procédures concurrentielles ouvertes, mais aussi l'attribution de subventions dans le cadre d'une procédure concurrentielle pour des offres privées d'intérêt public qui ne peuvent pas s'autofinancer. La diversité des systèmes d'autorisation et de taxation complique la tâche des prestataires. Pour autant, les mécanismes d'autori-

sation présentent également un intérêt pour les prestataires dans la mesure où ils rendent l'activité économique possible. Or celle-ci est d'autant plus complexe que le nombre d'acteur-trices sur le marché est élevé, comme c'est le cas à Zurich, Bâle ou Winterthur. Tobias Griesmeier, de l'entreprise TIER Mobility, observe dans l'ensemble une grande variété de dispositions dans le triangle Suisse-Allemagne-Autriche, alors que les procédures sont plus uniformes en France et en Grande-Bretagne, par exemple, où ce sont les appels d'offres qui dominent. Le spécialiste considère que ces procédures aident à mettre de l'ordre dans le secteur et à le réglementer sur les plans qualitatif et quantitatif. Dans les systèmes en flotte-libre, c'est souvent le stationnement des véhicules qui pose problème, raison pour laquelle les offres de partage ne font pas toujours l'unanimité. Cela explique notamment que de plus en plus de villes s'orientent vers l'aménagement de zones de stationnement pour véhicules partagés, ce que Tobias Griesmeier considère comme positif. L'intérêt annexe de ces zones est qu'elles créent des hubs de partage, soit de véritables pôles de mobilité combinée.

Christoph Merkli

100^e localité carvelo2go

La plateforme de partage de vélos-cargos prévoit de conquérir sa 100^e localité suisse cette année et de franchir la barre des 30 000 utilisateur-trices. Dans le cadre d'un projet pilote, l'utilisation de « carvelobox » est testée. La clé du vélo et la batterie sont gardées dans ces casiers verrouillés par Smartlock : l'emprunt des véhicules n'est plus dépendant de quelqu'un.

carvelo2go.ch



Photo: Académie de la mobilité

Des vélos-cargos et leurs casiers au P+R Neufeld, à Berne.

1^{ère} conférence Cargo Bike Sharing Europe

Mi-mai, des spécialistes se sont réunis pour la première fois à Cologne pour échanger sur le partage de vélos-cargos. Le sujet intéresse de plus en plus à l'échelle européenne. Mirjam Stawicki, de l'Académie de la mobilité, parle d'un essor considérable, qui se manifeste par la publication de nombreux appels d'offres pour l'exploitation de réseaux de vélos-cargos. Sur le plan des exigences techniques, un système de partage de vélos-cargos s'apparente souvent plus au car-sharing qu'au bikesharing classique. Le système en flotte-libre ne fonctionne pas, car les vélos-cargos doivent pouvoir être réservés à l'avance. Et il faut prévoir des frais de maintenance un peu plus élevés que pour des vélos traditionnels.

cargobike.jetzt

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° 13/juin 2022

Editeur:

forum
bikesharing suisse

Un service de:

PRO VELO
SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Confederaziun Svizzera

Avec le soutien de:

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

Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

Auteur de ce numéro:

Christoph Merkli

Traductions: Vanessa Manarin,
Vanja Guérin

Relecture: Valérie Sauter

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 Thoun

Impression:

Printgraphic AG Bern

VAE et trottinettes électriques en libre-service pas toujours écolo

L'image écologique du service de partage de véhicules électriques comme les VAE et les trottinettes électriques en a pris un coup après la publication d'une étude de l'EPFZ. Tout dépend des comparaisons que l'on fait, paraît-il.



L'alliance CHACOMO fondée au mois de décembre est le nouveau lobby de la mobilité partagée.

Une étude publiée par l'EPF de Zurich au mois de décembre conclut que les trottinettes électriques et les VAE personnels produisent moins d'émissions de CO₂ que les moyens de transport qu'ils remplacent. Inversement, les trottinettes électriques et les VAE partagés émettent plus de CO₂ que les moyens de transport qu'ils remplacent. Réalisée à Zurich, l'étude se base sur les réponses de 540 usager·ères et l'analyse de plus de 65 000 trajets parcourus avec huit moyens de transport différents.

Les déplacements effectués avec des véhicules partagés remplacent fréquemment, selon les données de l'étude, les trajets à pied, à vélo ou en TP. En revanche, les trajets réalisés avec les trottinettes électriques et les VAE personnels ont tendance à remplacer des trajets prolongés en voiture et en TP.

La légende de l'impact positif de la mobilité partagée sur le climat se voit ainsi démentie, du moins en partie. Pour les chercheur·euses de l'EPFZ, cette étude doit servir d'appel aux gestionnaires à améliorer

leurs systèmes. Car en dépit de ces résultats négatifs, les services de partage de véhicules électriques présentent un potentiel, à savoir d'élargir le périmètre de desserte des TP. On pourrait donc envisager que les pendulaires qui vivent dans les quartiers les plus éloignés y aient recours pour parcourir les kilomètres qui les séparent des arrêts de TP. Les trottinettes électriques et les VAE sont également judicieux pour désencombrer le trafic aux heures de pointe.

L'alliance CHACOMO récemment créée s'engage précisément pour ce mode de partage de véhicules électriques dans sa prise de position. Elle souligne que ce type de moyens de transport ne doit pas être considéré de façon isolée, mais comme faisant partie intégrante de l'écosystème global de mobilité partagée. Ce n'est qu'ainsi que la mobilité partagée pourra déployer son potentiel de transformation à l'aide des différents outils et services qu'elle propose.

L'étude qui accompagne le projet pilote yumuv (voir article p. 1)

montre que les pendulaires sont moins enclins à combiner les moyens de transport que les personnes (généralement jeunes) qui ont des habitudes de mobilité plus irrégulières. En effet, il semble naturel d'acheter son propre véhicule lorsque l'on fait régulièrement les mêmes trajets. L'augmentation des ventes de VAE, qui est passée de 10 à 28% par année depuis 2014, illustre bien ce constat.

La durabilité de la mobilité partagée sera discutée lors de la rencontre d'information bikesharing et vélos-tations du 8 septembre 2022 à Bâle. Daniel Reck, co-auteur de l'étude, et Jörg Beckmann, président de CHACOMO, seront sur place pour représenter leurs points de vue.

Lien vers l'étude de l'EPFZ:
bikesharing.ch → Documentation

Position CHACOMO:
chacomo.ch

Christoph Merkli