

La Suisse innove en matière de vélos en libre service Coordination bikesharing Suisse et le système biennois «velospot»

Coordination Bikesharing Suisse a été créée par la Conférence vélo et PRO VELO Suisse avec le soutien de l'Office fédéral des routes, dans le but de favoriser et d'harmoniser le développement des vélos en libre service (VLS) sur le plan national. L'organisation propose des prestations variées, allant de la mise à disposition de documentation sur le site internet au conseil personnalisé des communes, en passant par l'organisation de rencontres d'information, à l'instar de la première rencontre qui a eu lieu le 10 septembre 2010 à Bienne. Cette manifestation bilingue a attiré un public très nombreux, ce qui témoigne de l'intérêt grandissant en la matière. Le tour d'horizon d'experts suisses et européens concernant le développement et les perspectives des VLS a été illustré par l'exemple fribourgeois, où Velopass a installé les premières stations avec vélos électriques. La vedette de la journée était le système «velospot», conçu sur mesure par la Ville de Bienne. Cette solution novatrice sera exploitée dès le printemps 2011, après une phase test qui débutera courant octobre. (Langue: français, allemand)

Pour plus d'informations:

Coordination bikesharing Suisse

www.bikesharing.ch

Exposés de la rencontre à télécharger:

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

Velospot, système biennois

www.velospot.ch/fr

Velopass à Fribourg

www.velopass.ch/index.php/fr/reseaux/fribourg

Veloverleihsysteme: Schweiz geht innovativ und koordiniert voran Koordination bikesharing Schweiz und Bieler System „velospot“

Das Ziel der von PRO VELO und Velokonferenz Schweiz gegründeten und vom ASTRA unterstützten „Koordination bikesharing Schweiz“ sind die Förderung und Harmonisierung der Veloverleihsysteme auf nationaler Ebene. Die Dienstleistungen der Organisation reichen vom Bereitstellen aktueller Dokumentation im Internet bis zur personalisierten Gemeinde-Beratung. Zudem wird jährlich ein Infotreffen organisiert: Das Erste fand am 10. September 2010 in Biel statt. Der zweisprachige Anlass hat ein zahlreiches Publikum angezogen, was das wachsende Interesse am BikeSharing widerspiegelt. Die von Schweizer und europäischen Experten gelieferte Übersicht über Entwicklung und Perspektiven, Hindernisse und Chancen des BikeSharings wurde durch das Beispiel Fribourg illustriert, wo im Frühling 2010 die ersten Stationen mit E-Bikes installiert wurden. Im Zentrum stand ebenfalls das Bieler System „velospot“, das speziell auf die Bedürfnisse der Stadt zugeschnitten ist und einige Vorteile bieten soll. Eine erste Testphase beginnt bereits im Oktober. Der Betrieb wird offiziell im Frühling 2011 lanciert. (Sprache: fr, de)

Weitere Informationen:

Koordination bikesharing Schweiz

www.bikesharing.ch

Download alle Referate des Infotreffens vom 10.9.:

www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen

Das Bieler System „velospot“

www.velospot.ch

Das Fribourger E-Bike-Verleihsystem von velopass:

www.velopass.ch/index.php/fr/reseaux/fribourg

05.10.2010

Berne, juin 2010

Invitation à la 1ère rencontre de la Coordination bikesharing Suisse

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

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

Programme:

dès 8h45 **Buffet café et croissants**

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

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

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

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

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

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

dès 12h30 **Apéritif dinatoire**

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

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

Veuillez recevoir nos salutations les meilleures.

Coordination bikesharing Suisse



Manon Giger, secrétaire général e

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



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

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

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

Organisation :

Adresse :

1) Nom : Prénom :

Adresse E-Mail :

2) Nom : Prénom :

Adresse E-Mail :

Lieu, date : Signature :

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



Infotreffen bikesharing

10. September 2010
Niklaus Schranz



J364-2365



Bikesharing – ein nachhaltiger Megatrend? *Les VLS – une grande tendance durable?*

- Rasche weltweite Ausbreitung, gerade auch in Städten mit wenig Velonutzung
- Welches Zielpublikum?
- Wirkung auf Verkehrsmittelwahl?
- Langfristiger Betrieb und Unterhalt?
- *Rapide extension mondiale, aussi dans des villes avec peu de cyclistes*
- *Public cible?*
- *Effets sur le choix du moyen de transport?*
- *Exploitation et entretien à long terme?*





Bikesharing in der Schweiz

Les VLS en suisse

- Kleine Städte, kurze Distanzen
- Weitverbreiteter Velobesitz
- Integrierte Mobilitätssysteme (öV-Verbund, GA, Mobility...)
- *Petites villes, peu éloignées*
- *Forte disponibilité de vélos*
- *Systèmes de mobilité intégrés (AG, communautés tarifaires, Mobility)*

→ ein einheitliches, nationales bikesharing-Gesamtsystem?

→ *Un système VLS unifié au niveau national?*



Die Rolle des Bundes

Les tâches de la Confédération

- Koordination
- Grundlagen und Empfehlungen
- Pilotprojekte
- Subventionen für Infrastrukturen im Rahmen der Agglomerationsprogramme
- *Coordination*
- *Bases et recommandations*
- *Installations pilotes*
- *Subventions pour des infrastructures dans le cadre des projets d'agglomération*



L'essor du bikesharing en Suisse et en Europe

Définitions et état des lieux en Suisse

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

bikesharing?

Le vélo partagé sous toutes ses formes!

- 🚲 Flotte de vélos
- 🚲 Location de vélos
- 🚲 Prêt de vélos
- 🚲 Location automatique de vélos
- 🚲 Vélos en libre-service

Les flottes de vélos

- 🚲 usage «privé»
- 🚲 vocation: principalement professionnelle, parfois touristique
- 🚲 occurrence: administrations et entreprises multi-sites, hôtels
- 🚲 disponibilité: toute l'année
- 🚲 utilisation gratuite
- 🚲 exemples: HES Sion, administration communale Zurich, Nestlé Orbe, ...



Location de vélos

- 🚲 usage public
- 🚲 vocation: touristique et de loisirs
- 🚲 occurrence: gares
- 🚲 disponibilité: toute l'année
- 🚲 utilisation payante
- 🚲 allers simples possibles à certaines conditions
- 🚲 exemples: Rent a Bike, Suisse roule





Le prêt de vélos

- 🚲 usage public
- 🚲 vocation touristique et de loisirs (parfois pendulaire)
- 🚲 occurrences: centres-villes, hauts lieux touristiques
- 🚲 disponibilité (en général): mai - octobre, 7h30 - 21h30, 7j/7
- 🚲 utilisation gratuite contre caution ou payante (montant symbolique)
- 🚲 allers simples: parfois possibles
- 🚲 dimension sociale
- 🚲 exemple: Suisse Roule



Location automatique de vélos

- 🚲 usage public
- 🚲 vocation pendulaire et touristique, voire plus selon la densité de vélos
- 🚲 occurrences: villes
- 🚲 disponibilité: toute l'année, 24h/24, 7j/7
- 🚲 utilisation payante
- 🚲 allers simples possibles
- 🚲 exemples: nextbike, Call a Bike





Vélos en libre-service

- 🚲 usage public
- 🚲 vocation multiple
- 🚲 occurrences: villes
- 🚲 disponibilité: toute l'année, 24h/24, 7j/7
- 🚲 utilisation: souvent gratuite 30 minutes, puis payante, abonnement payant (caution, carte)
- 🚲 allers simples possibles, courte durée
- 🚲 maillage dense (~300 m) des stations nécessaire
- 🚲 exemples-phares: Paris, Lyon



Points communs...

- 🚲 Vélo = ressource à utiliser et non à posséder (-> pas de souci de vol ou d'entretien pour l'utilisateur)
- 🚲 Transport public à la demande individuel
- 🚲 Complément dans la chaîne de déplacements
- 🚲 Visibilité accrue du vélo en milieu urbain



... et différences

- 🚲 Contact entre l'opérateur et l'utilisateur
- 🚲 Vocation du service
- 🚲 Disponibilité
- 🚲 Durée de location
- 🚲 Tarification
- 🚲 Combinaison avec d'autres services
- 🚲 etc.



Trois générations de VLS

- 🚲 Les «vélos publics»
 - 🚲 Les «vélos-caddies»
 - 🚲 Les vélos en libre-service
- 🚲 et les développements continuent (vélo, station, complémentarité, service, ...)



Les «vélos publics»

- 🚲 blancs à Amsterdam (1964)
- 🚲 jaunes à La Rochelle (1974)
- 🚲 roses à Genève (1986)
- 🚲 verts à Aveiro (Portugal, 2001)
- 🚲 ...



Les «vélos-caddies»

- 🚲 bycyklen à Copenhague





Les vélos en libre-service

- 🚲 Bicincittà
- 🚲 Vélib'
- 🚲 Vélo'v
- 🚲 BIXI
- 🚲 et beaucoup d'autres...



Les clés du succès d'un VLS

- 🚲 un réseau dense de stations
- 🚲 une bonne disponibilité du système
- 🚲 une visibilité forte dans le paysage urbain
- 🚲 une politique globale de promotion du vélo
- 🚲 une volonté politique forte

Etat des lieux du vélo partagé en Suisse

🚲 location et prêt de vélos

🚲 vélos en libre-service:

- les opérateurs
- les spécificités

La location et le prêt de vélos en Suisse

🚲 Rent a Bike

- 142 emplacements
- 3500 vélos



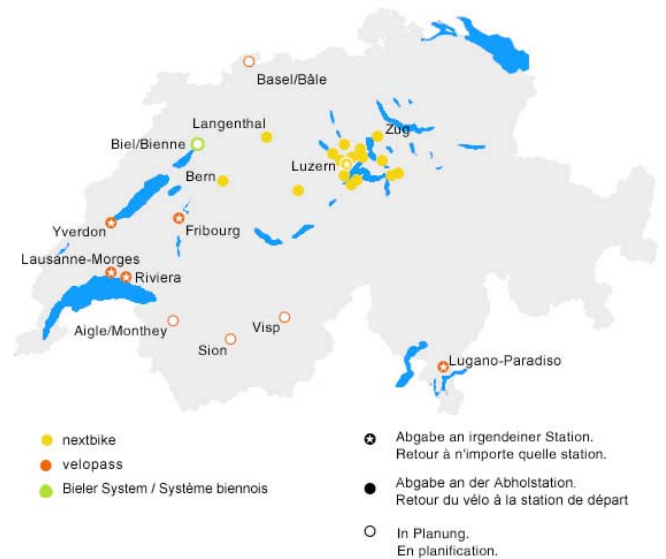
🚲 Suisse Roule (hors velopass)

- 35 emplacements
- ... vélos



Les vélos en libre-service en Suisse

- 🚲 2 + 1 opérateur
- 🚲 30 communes
- 🚲 700 vélos
- 🚲 issus de la location de vélos
- 🚲 velopass s'étend depuis l'ouest
- 🚲 nextbike s'étend depuis le centre



Systèmes existants en Suisse: velopass

- 🚲 Issu de Lausanne Roule, débuts sur le campus EPFL/UNIL
- 🚲 Système Bic'incittà
- 🚲 Stations fixes, visibilité forte
- 🚲 „Smart-card“ – technologie RFID
- 🚲 515 vélos – 36 stations – 5 (+5) réseaux
- 🚲 Compatibilité avec Mobility Carsharing et autres systèmes RFID possible
- 🚲 Technologie et coûts d'installation élevés
- 🚲 Financement public-privé novateur



Systèmes existants en Suisse: nextbike

- 🚲 Issu de nextbike (D, A), partenaire CFF
- 🚲 Ville de Lucerne: 141 vélos – 62 stations
- 🚲 47 vélos à 16 gares (Suisse centrale au sens large du terme)
- 🚲 Petites unités (2 - 5 vélos)
- 🚲 Transaction par téléphone ou Internet (RFID annoncé pour 2011 - 2012)
- 🚲 Financement par les surfaces d'affichage
- 🚲 Disponibilité: mars à novembre



Systèmes existants en Suisse: Bienne

??

Spécificités

- 🚲 Combinaison avec d'autres services
- 🚲 Intermodalité - partenariats avec Mobility, les CFF, les tl
- 🚲 Vélos à assistance électrique (Fribourg)
- 🚲 Petites villes plus rapides, débuts modestes, développement au fur et à mesure
- 🚲 Grandes villes développent leur concept et lanceront des AO publics
- 🚲 VLS a priori pas lié exclusivement au marché publicitaire

Spécificités

🚲 Etude d'harmonisation des systèmes d'accès au VLS

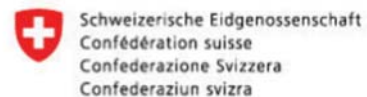
- Intérêt de proposer un réseau national unifié, compatible avec les offres existantes
- Offrir au moins la possibilité d'un accès par chip RFID (usage régulier) et par carte de crédit (usage occasionnel)
- Organiser une plateforme VLS
 - «guichet» VLS pour les collectivités
 - suivi des développements
 - information



Spécificités

🚲 Bureau de coordination bikesharing Suisse

- Pro Velo Suisse et Conférence Vélo Suisse, sur mandat de l'Office fédéral des Routes
- Des conseils spécialisés: ½ journée offerte aux collectivités publiques
- Une rencontre d'information annuelle
- Une newsletter électronique
- Un site Internet rassemblant des informations
- Un secrétariat à votre disposition



Liens

- 🚲 www.bikesharing.ch
- 🚲 www.conferencevelo.ch
- 🚲 www.pro-velo.ch
- 🚲 www.obisproject.com
- 🚲 www.velopass.ch
- 🚲 www.nextbike.ch

Coordination bikesharing Suisse / c/o PRO VELO Suisse
info@bikesharing.ch / 031 318 54 14



Bikesharing en Europe

Expériences tirées du projet OBIS

Janett Büttner

1ère Rencontre d'information de la coordination bikesharing Suisse
10 septembre 2010, Bienne

Gliederung

1. Système de bikesharing: tour d'horizon
2. Evolution du marché en Europe
3. OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities
4. Esquisses de solutions et bons exemples

1. Tour d'horizon – Qu'est-ce que le bikesharing?

Pour nous, un système de bikesharing est:

- en self-service,
- utilisable pour un trajet simple,
- pour un laps de temps bref,
- accessible dans l'espace public,
- adressé à plusieurs publics cibles,
- organisé en réseaux



Foto: Clempower.zeblog.com



Foto: Flickr, TheBoxpilot



Foto: Ramon Vila

1. Tout d'horizon – Qui sont les acteurs?

- Entreprises publicitaires



- Entreprises de TP



- Systèmes indépendants



- Initiatives locales



1. Tour d'horizon – Caractéristique des systèmes

Disponibilité

- Systèmes avec emprunt et retour dans des stations fixes
 - Exemples: Vélib', Bicing, StadtRAD Hamburg
- Systèmes flexibles avec emprunt et retour dans un périmètre défini, sans stations
 - Exemples: Nextbike, Call a Bike fix

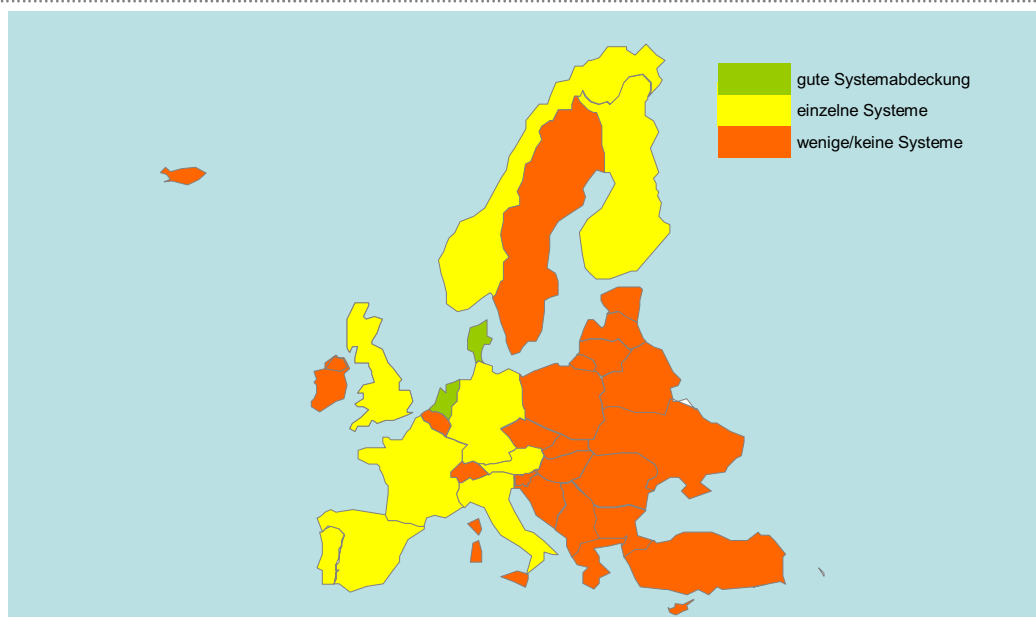
→ La tendance est aux systèmes à stations fixes

Accès

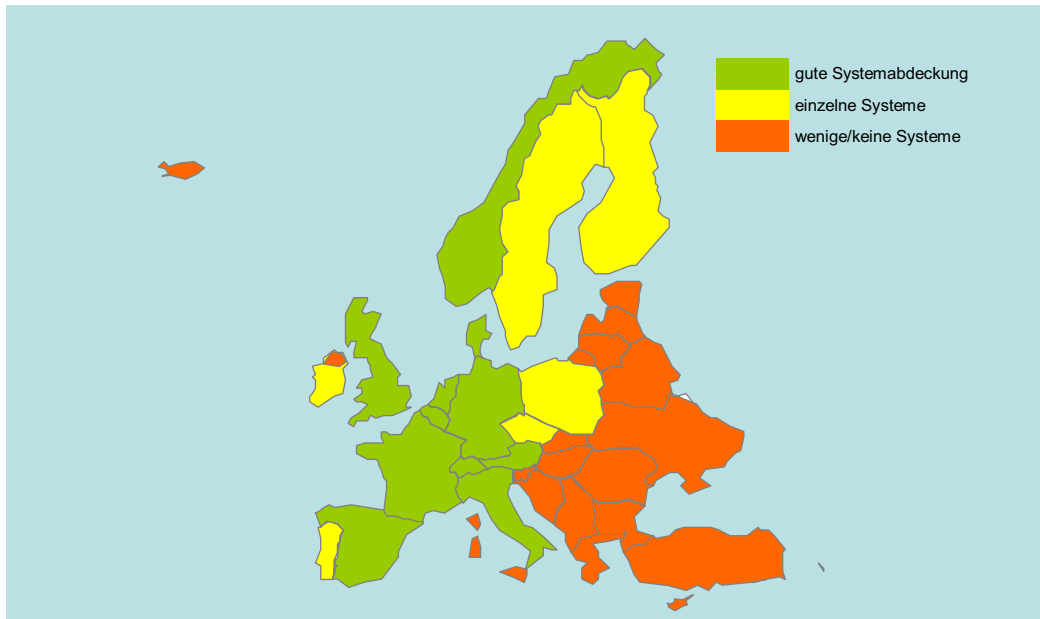
- Accès via téléphone, permet l'emprunt et le retour par appel ou SMS
 - Exemples: Onroll (SMS), Call a Bike (appel), Nextbike (appel)
- Accès par carte, permet l'emprunt et le retour par carte de crédit, carte d'utilisateur, etc.
 - Exemples: Vélib', Bicing

→ La tendance va vers les systèmes à carte

2. Evolution du marché – Europe 2001



2. Evolution du marché – Europe 2010

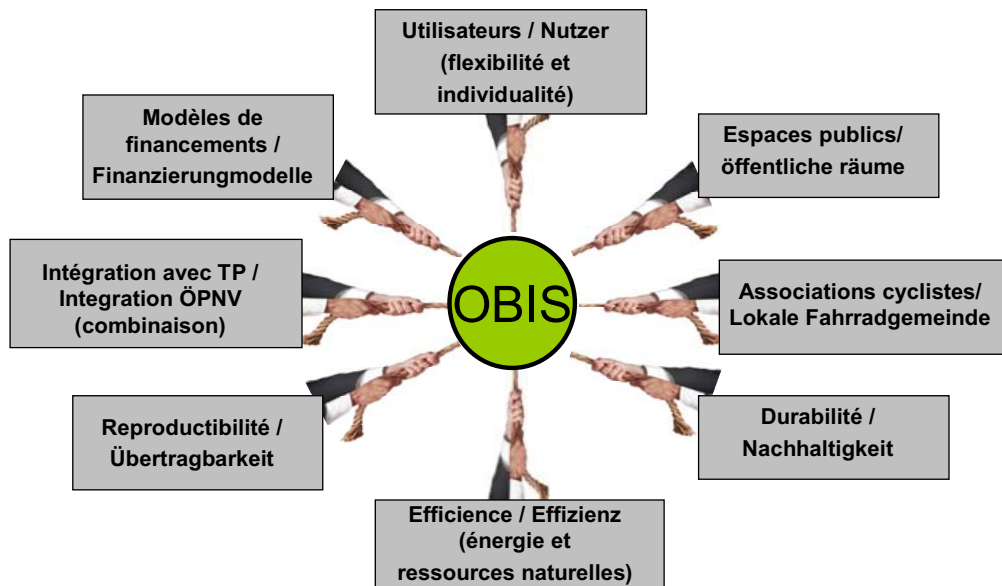


10.09.2010

Janett Büttner - choice GmbH

7

3. OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities



10.09.2010

Janett Büttner - choice GmbH

8

3. OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities

Buts:

- Analyser les potentiels et la durabilité
- Faire connaître les bons exemples
- Identifier les facteurs de succès
- Mettre en avant des solutions pour les problèmes et obstacles fréquents
- Tester la reproductibilité
- Favoriser l'optimisation des concepts de prêt (intégration dans les TP, développements techniques)

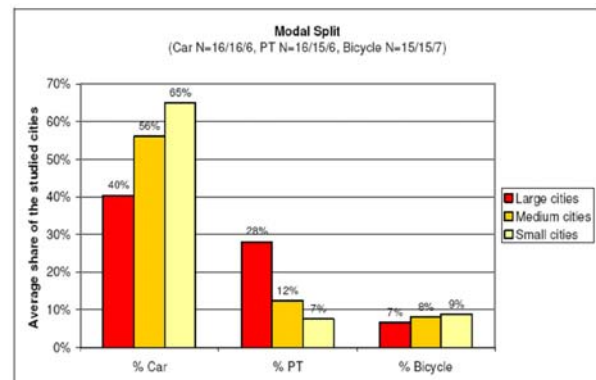
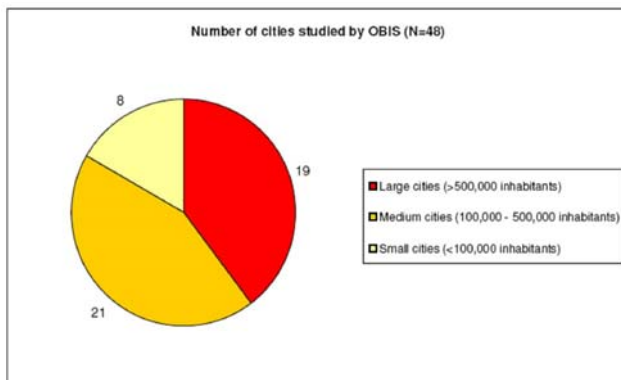


Résultat: un manuel pour les acteurs

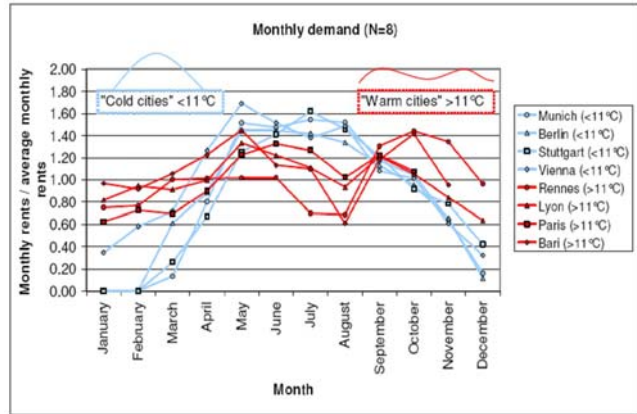
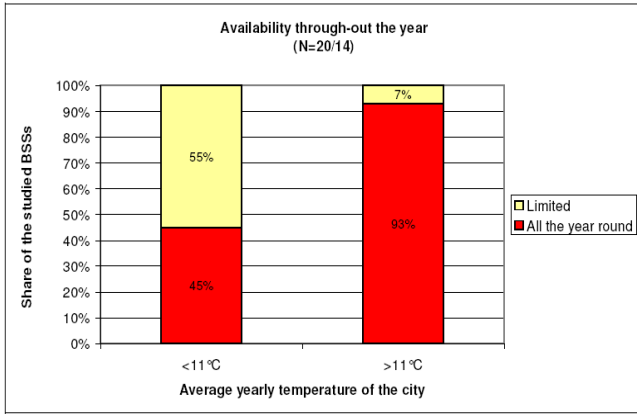


The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

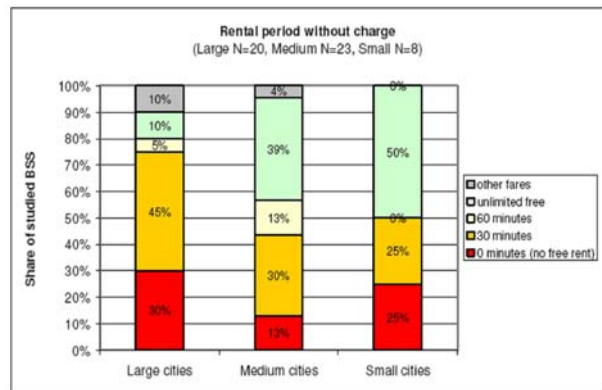
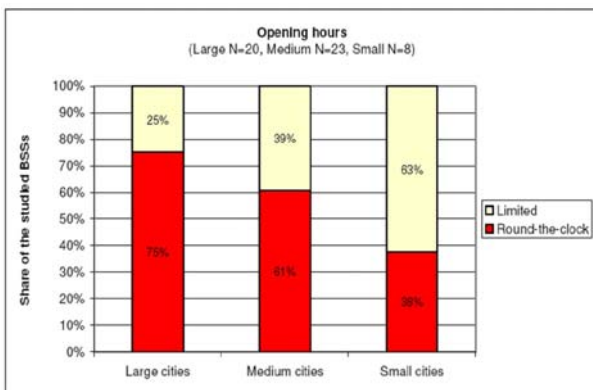
3. OBIS – Systeme analysés



3. OBIS – Systeme analysés



3. OBIS – Systeme analysés



3. OBIS – Systeme analysés

Les principaux problèmes identifiés sont:

- Sous-estimation de la demande, surtout dans la phase de démarrage
- Dans les systèmes à forte utilisation: défauts et usure rapide des vélos
- Travail d'équilibrage élevé, surtout dans les villes à topographie difficile
- Vandalisme, surtout dans les pays avec une culture vélo faible
- Pas de financement durable
- Demande moins élevée dans les pays à fort taux de possession de vélo
- Concurrence avec prêt et location traditionnelle

3. OBIS – Reproductibilité

D'importants facteurs de reproductibilité d'un concept sont:

- Taille de la ville/densité de population → effet de réseau non linéaire
- Température → demande différente au fil de l'année
- Topographie → portée et distribution des vélos
- Culture vélo → Possession de véhicule, présence d'infrastructure
- Soutien politique → Financement, réalisation et acceptation

4. Esquisses de solutions et bons exemples

- Augmenter de la demande → combinaison avec les TP
- Augmenter de la demande → intégration en réseaux
- Financement de petits systèmes → intégration dans des programmes d'occupation locaux
- Optimisation de la portée et de la disposition → vélos à assistance électrique (VAE)

4. Systèmes de bikesharing et transports publics

- Gain pour le système de bikesharing
 - Clientèle plus large
 - Financement plus stable
 - Acceptation comme élément de TP moderne
- Gain pour les transports publics
 - Alternative supplémentaire pour une mobilité durable
 - Gain d'image
 - Utilité supplémentaire du billet



Abbildung: HANNOVERmobil Broschüre

4. Systèmes de bikesharing en réseau

- Call a Bike
 - Enregistrement unique
 - Accès à 7 grandes et moyennes villes d'Allemagne
 - Accès aux gares ICE
- Nextbike
 - Enregistrement unique
 - Accès à 20 villes
- Metroradruhr
 - Enregistrement unique
 - Utilisation généralisée dans la région de la Ruhr



Abbildung: DB Rent GmbH, Call a Bike Webseite
10.09.2010

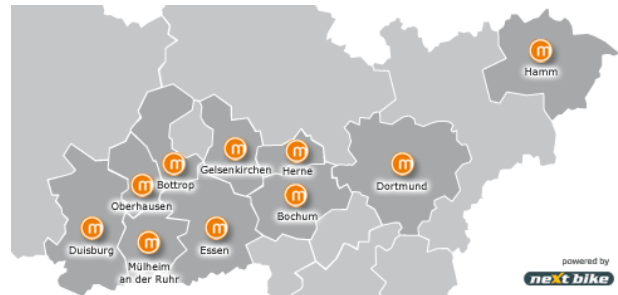


Abbildung: Nextbike, metroradruhr Webseite
Janett Büttner - choice GmbH

4. Financement de petits systèmes

- Chemnitzer Stadtfahrrad
 - 150 vélos
 - Env. 5000 €/an financé par la ville
 - Financé par :
 - Publicité
 - Sponsors
 - Collaboration avec programme de formation
 - Gestion et entretien des stations par **gefördert**



Abbildung: Chemnitzer Gewölbegänge e.V.

4. Intégration de vélos à assistance électrique

Quels avantages?

- Les VAE peuvent couvrir de grands secteurs et des régions topographiquement difficiles,
- ils augmentent l'attractivité du réseau
- et réduisent les déséquilibres de répartition des vélos.



Abbildung: Philipp Günther

Merci de votre attention



Pour plus d'informations: www.obisproject.com

choice GmbH
Holzmarkstraße 6-9
10179 Berlin

Tel: +49 (0)30 / 231491-250
Fax: +49 (0)30 / 231491-230
Email: buettn@choice.de

Vendredi
10 septembre 2010



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



coordination
bikesharing suisse



OBJECTIFS

- Promouvoir le vélo en ville (A21)
- Renforcer la part modal vélo
- Mettre en place une « ossature » de base
- Offrir un nouveau service en matière de mobilité
- Créer un réseau compatible au niveau national
- Relever un défi: réaliser un système novateur

CONTRAINTES



- topographie
- technique
- financière
- fonctionnement
- utilisateurs



SOLUTIONS

- e-bike
- analyse système existant
- partenariat privé / public
- volet social
- communication

GROUPE DE TRAVAIL

Ville	⇒	coordination
Partenaires financiers	⇒	Groupe e + BCF
Utilisateurs	⇒	Université + Office du tourisme + Pro vélo



analyse du système (avril 2009)
choix des emplacements
vélos électriques

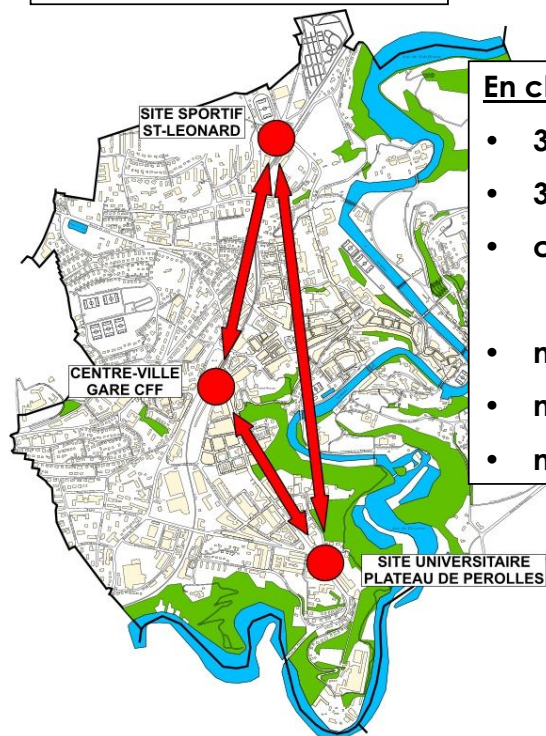


velopass	⇒	système
ORS	⇒	fonctionnement



réalisation
communication
↓
mise en service
avril 2010

RESEAU FRIBOURG



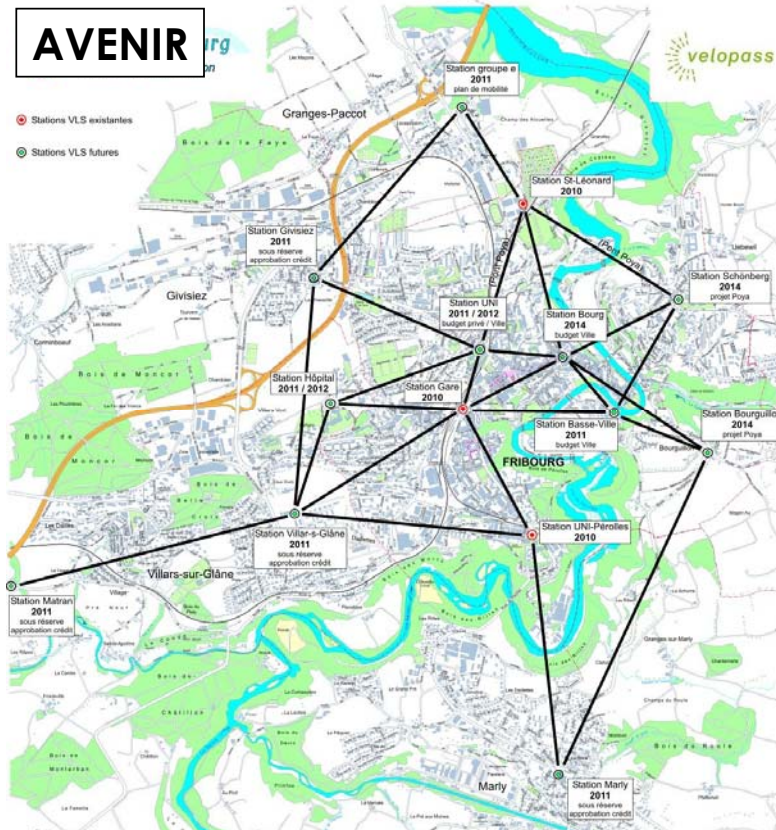
En chiffre :

- 3 stations
- 32 vélos (dont 12 électriques)
- coûts : 240'000 frs.- investissement
30'000 frs.-/an fonctionnement
- nombre abonnements : 430
- nombre cartes journalières : 561
- nombre de mouvements: 5369

REACTIONS

- Très positives, identification au système
- Victime de notre succès avec les e-bikes
- Image dynamique
- Nécessité d'agrandir le réseau

AVENIR



Discussions en cours
avec plusieurs
partenaires intéressés