

## 2. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz Erkenntnisse aus Europa und Entwicklungen in der Schweiz

Am 2. September 2011 trafen sich ca. 80 ExpertInnen zum 2. Infotreffen der Koordination bikesharing Schweiz in Thun, um sich bzgl. Veloverleihsysteme über neueste Erkenntnisse aus Europa und aktuelle Entwicklungen in der Schweiz zu informieren und auszutauschen. Am Morgen konnte eine provisorische PubliBike-Station von PostAuto, Rent a bike und SBB am Bahnhof Thun besichtigt werden. Mit „PubliBike“ startete im August 2011 in Luzern die Lancierung eines vierten BikeSharing-Anbieters in der Schweiz. Ziel ist die nationale Verbreitung eines flexiblen Veloverleihsystems, das mit allen anderen Anbietern kompatibel sein soll. Auch die Weiterentwicklung der Systeme „velospot“ in Biel und das in der West-schweiz weit verbreitete „velopass“ wurden präsentiert. Basis vieler Diskussionen boten die Referate aus Frankreich und der EU: Eine Studie hat erstmals die Vorteile und Kosten der BikeSharing-Systeme in Frankreich analysiert und evaluiert. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem EU-Projekt OBIS sind in einem Handbuch zusammengefasst. (Sprachen: de, fr)

### Weitere Informationen:

Koordination bikesharing Schweiz

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

Neues BikeSharing-System „PubliBike“ (PostAuto, Rent a Bike, SBB):

[www.publibike.ch](http://www.publibike.ch)

Weitere BikeSharing-Systeme in der Schweiz: [www.velopass.ch](http://www.velopass.ch), [www.velospot.ch](http://www.velospot.ch), [www.nextbike.ch](http://www.nextbike.ch)

EU-Projekt OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities):

[www.obisproject.com](http://www.obisproject.com)

## 2<sup>ème</sup> rencontre d'information de la coordination bikesharing Suisse Enseignements d'Europe et développements en Suisse

Le 2 septembre 2011, près de 80 expert-e-s se sont rencontrés pour la 2<sup>ème</sup> rencontre d'information de la coordination bikesharing Suisse à Thoun, avec pour objectif d'échanger connaissances et expériences autour des systèmes de vélo en libre-service, notamment sur les récents enseignements en provenance d'Europe et sur les développements actuels en Suisse. Durant la matinée, une station provisoire «PubliBike» a pu être visitée à la gare de Thoun. Lancé en août 2011 par CarPostal et Rent a Bike à Lucerne, «Publibike» est le quatrième système de vélos en libre service de Suisse. L'objectif posé est d'étendre au pays un système flexible et compatible avec les autres déjà présents sur le marché. Le développement futur du système «velospot» à Bienne et du système romand «velopass» ont également été présentés. Les exposés témoignant d'expériences en France et dans l'UE ont alimenté de nombreuses discussions: une étude a pour la première fois analysé et évalué les avantages et les coûts du système bikesharing en France. Les principaux enseignements du projet européen OBIS sont résumés dans un manuel. (langues: allemand et français)

### Pour plus d'informations:

Coordination bikesharing Suisse

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

Nouveau système de bikesharing «Publibike» (CarPostal, Rent a Bike, CFF):

[www.publibike.ch](http://www.publibike.ch)

Autres systèmes de bikesharing en Suisse: [www.velopass.ch](http://www.velopass.ch), [www.velospot.ch](http://www.velospot.ch), [www.nextbike.ch](http://www.nextbike.ch)

Projet européen OBIS (Optimising Bikesharing in European Cities):

[www.obisproject.com](http://www.obisproject.com)

06.09.2011

Berne, juin 2011

## Invitation à la 2ème rencontre de la Coordination bikesharing Suisse

---

Date : **Vendredi 2 septembre 2011**  
Durée : **9h00 – 12h30**  
Lieu : **Buffet de la gare (Seestrasse 2) ; hôtel Freienhof (Freienhofgasse 3)**

---

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

### Programme:

dès 8h30 **Buffet café et croissants**, buffet de la gare

9h00 **Accueil** par **Marianne Dumermuth**, directrice développement urbain, Ville de Thoune et **Manon Giger**, secrétaire générale de la Coordination bikesharing Suisse

9h10 **Démonstration de la station pilote d'(e-)bikesharing** de Car Postal et Rent a Bike, puis déplacement vers l'hôtel Freienhof

9h40 **Etudes européennes**

- Présentation du manuel OBIS « Optimising bikesharing in european cities » (all)  
Exposé de **Janett Büttner**, directrice du projet de recherche européen OBIS, Berlin
- Présentation de l'étude « Les coûts et les avantages des vélos en libre service » et des tendances françaises (fr)  
Exposé d'**Olivier Richard**, responsable évaluation des politiques et systèmes de déplacements, Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CERTU), Lyon, France

10h55 **Développements actuels en Suisse**

- velospot Bienne : expériences issues de la phase test et développements (all)  
Exposé de **Jonas Schmid**, chef de projet velospot, département de l'urbanisme, Ville de Bienne
- Une année de réseau velopass à Lugano (fr)  
Exposé de **Fabio Schnellmann**, chef de service établissements communaux, Ville de Lugano
- Le vélo pour renforcer les transports publics (all)  
Exposé de **Lorenz Lehmann**, directeur dev. et solutions de mobilité, Car Postal Suisse
- Quel réseau pour la région bernoise ? Paramètres de l'étude de faisabilité en cours (all)  
Exposé de **Roland Pfeiffer**, délégué piétons et deux-roues, Ville de Berne
- Brèves de la Coordination bikesharing Suisse (fr+all)  
Par **Aline Renard** et **Urs Walter**, pool conseils de la Coordination bikesharing Suisse

dès 12h30 **Apéritif dinatoire**

Coûts : la participation à la manifestation coûte CHF 120.- (étudiants : CHF 50.-). Une facture avec une confirmation d'inscription est envoyée une semaine avant la rencontre d'information.

Nous vous prions de vous inscrire au moyen du bulletin au verso, d'ici au **22 août 2011**.

Veuillez recevoir nos salutations les meilleures.

**Coordination bikesharing Suisse**



Manon Giger, secrétaire générale



## Vélos en libre-service en Suisse: les recommandations de la Conférence Vélo

- 🚲 Harmonisation des systèmes d'accès, soutenue par base de données unifiée
- 🚲 Smart card RFID pour l'usage quotidien
- 🚲 Carte de crédit pour l'utilisation ponctuelle
- +
- 🚲 Une structure de coordination
- 🚲 Un interlocuteur pour les communes
- 🚲 Un suivi des développements nationaux et internationaux
- 🚲 Un transfert de connaissances



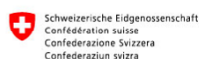
### Prestations / Angebote

- 🚲 [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)
- 🚲 Conseils spécialisés/ Fachberatung :  
½ journée offerte / ½ Tag gratis
- 🚲 Rencontre d'information annuelle / Jährliches Infotreffen
- 🚲 Newsletter

Un service de



Avec le soutien de





### Etudes européennes

- 🚲 Présentation de l'étude « Les coûts et les avantages des vélos en libre service » et des tendances françaises (fr)  
Olivier Richard, CETE, Lyon
- 🚲 « Optimising bikesharing in european cities » - un manuel (all)  
Janett Büttner, OBIS project, Berlin

### Questions

### Courte pause

### 10h55 Développements actuels en Suisse



### Développements actuels en Suisse

- 🚲 velospot Bienne : expériences issues de la phase test (all)  
Jonas Schmid, Ville de Bienne
- 🚲 Une année de réseau velopass à Lugano (fr)  
Fabio Schnellmann, Ville de Lugano

### Les 3 questions les plus urgentes!

- 🚲 PubliBike – le vélo pour renforcer les transports publics (all)  
Lorenz Lehmann, Car Postal Suisse
- 🚲 Quel réseau pour la région bernoise ? (all)  
Roland Pfeiffer, Ville de Berne
- 🚲 Brèves de la Coordination bikesharing Suisse (fr+all)  
Aline Renard et Urs Walter, pool conseils de la Coordination bikesharing

### Questions

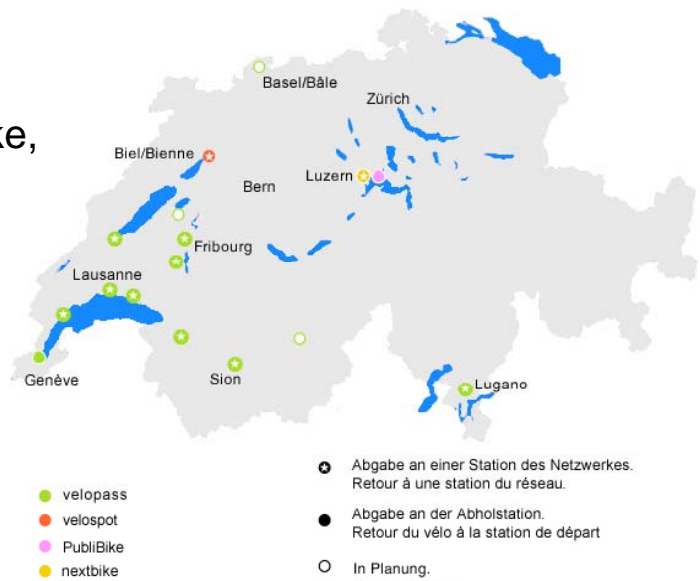
### 12.30 Apéro riche – offert par CarPostal



koordination  
bikesharingschweiz

coordination  
bikesharingsuisse

- 🚲 velopass (seit 2009)  
75 Stationen, 1 Netzwerke,  
ca 800 Velos
- 🚲 velospot (seit 2010)  
9 Teststationen,  
1 Netzwerk, 30 Velos
- 🚲 PubliBike (seit 2011)  
1 Teststation
- 🚲 nextbike (2009-2011)



koordination  
bikesharingschweiz

Prestations coordination bikesharing

coordination  
bikesharingsuisse

## Besonderes in der Schweiz

- 🚲 Synergie mit anderen Dienstleistungen
- 🚲 Intermodalität - Partnerschaften mit Mobility, SBB, tl, ...
- 🚲 Pédelecs (Freiburg, La Côte, PubliBike)
- 🚲 Einführung zuerst in kleineren Städten, mit beschränkten Mitteln, Weiterentwicklung (häufig) je nach Gelegenheit
- 🚲 In den grösseren Städte wird zuerst ein «Leitbild» erarbeitet, dann folgt eine öffentliche Ausschreibung
- 🚲 Veloverleihsysteme und Werbemarkt a priori voneinander unabhängig



koordination  
bikesharingschweiz

Liens

coordination  
bikesharingsuisse

🚲 [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

🚲 [www.velopass.ch](http://www.velopass.ch)

🚲 [www.conferencevelo.ch](http://www.conferencevelo.ch)

🚲 [www.velospot.ch](http://www.velospot.ch)

🚲 [www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)

🚲 [www.publibike.ch](http://www.publibike.ch)

🚲 [www.obisproject.com](http://www.obisproject.com)

🚲 [www.nextbike.ch](http://www.nextbike.ch)



Anstehend /à venir: Prix Velo Infrastruktur  
Frist /délai 30.01.2012 - [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)

# NEWSLETTER

Dans ce numéro : En Suisse - Ici et ailleurs - Ressources - Manifestations

Photo: Jenny Sieboldt



Editorial

Par Janett Büttner

## PPP pour plus de transparence

Les vélos en libre service sont devenus une donnée fixe de la mobilité collective. Alors qu'il va de soi que les transports publics soient financés par les moyens publics, la question du financement des vélos en libre service reste souvent irrésolue. Les raisons résident souvent dans des inconnues au niveau de la composante des coûts.

A l'inverse des transports publics, les coûts du bikesharing sont en grande partie déterminés par le taux d'utilisation du système. C'est ainsi que des petits systèmes, dans les versions les plus économiques, peuvent être rentabilisés par les seuls abonnements et entrées publicitaires. De grands systèmes avec de hauts chiffres d'utilisation par contre engendrent plus de coûts d'entretien et d'équilibrage. Le prix par vélo augmente et des sources de financement supplémentaire doivent être trouvées.

Si des moyens publics peuvent être acquis, l'intégration des villes et communes dans un système de partenariat public-privé (PPP) mène à une gestion transparente et durable des systèmes de bikesharing.

Janett Büttner, coordinatrice du projet OBIS - Optimising bikesharing in European Cities

## De l'intérêt des partenariats public-privé

Installer un réseau de vélos en libre service n'est pas gratuit. Ils demandent un investissement des collectivités publiques. Mais les collaborations avec le milieu privé peuvent donner lieu à des synergies pour développer conjointement un service utile à la population, aux employés et aux touristes. De nombreuses entreprises ont d'ores et déjà opté pour investir dans le bikesharing. Décryptage et tour d'horizon tiré notamment des exemples présentés lors de la 1ère rencontre d'information bikesharing à Bienne.

Manon Giger

Au départ, un premier partenariat public-privé lie la Ville ou la Commune avec une entreprise active dans le domaine du bikesharing (voir page 3). En s'impliquant dans la définition d'un contrat permettant des possibilités de contrôles, de suivi et d'amélioration conjointe du réseau, la collectivité publique peut déjà faire beaucoup pour garantir la qualité du service.

Dans des villes comme Paris, les autorités ont perdu les possibilités de transparence en échangeant pratiquement sans condition le réseau de bikesharing contre les recettes des espaces publicitaires avec des entreprises actives à l'origine dans le mobilier urbain. En Suisse, le bikesharing a échappé à ce fourre-tout au point qu'à Bienne c'est même la Ville elle-même qui développe un système adapté à ses besoins.

Le niveau suivant de collaboration avec le milieu privé consiste à intégrer des entreprises supplé-

mentaires dans la démarche, ce qui permet d'étendre le réseau

La collaboration entre milieu privé et public permet d'étoffer un service utile aussi bien au personnel qu'à la population urbaine.

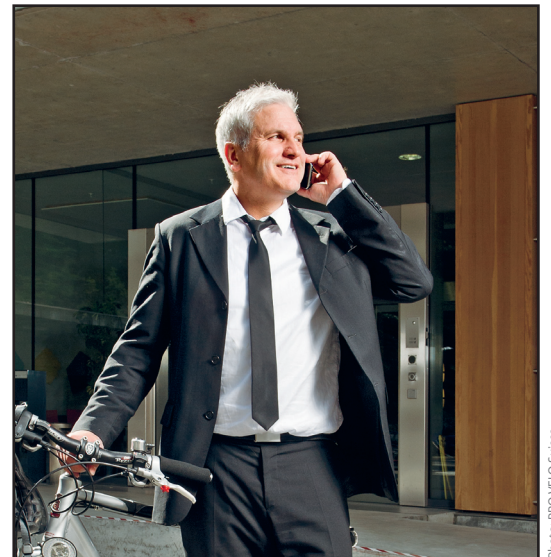


Photo: PRO VELO Suisse

### Conférence OBIS

Le 21 juin 2011 à Prague aura lieu la conférence conclusive du projet européen OBIS - Optimising bikesharing in European Cities.

Page 5

### Les prestations de la Coordination bikesharing Suisse

Premiers conseils spécialisés gratuits, newsletter, rencontres d'information, ...

Page 3

et d'offrir ainsi une qualité plus élevée. Celle-ci peut intervenir autant dans les frais d'installation que d'exploitation du réseau.

**Les entreprises donnent de l'élan au bikesharing**

De nombreuses entreprises se montrent intéressées à associer leur image à ce service dynamique, frais et écologique, et de plus implanté au cœur des villes.

La publicité sur les vélos est ainsi fréquente et volontiers exploitée par les marques privées. Pour certains projets à l'infrastructure très simple, cela suffit à financer les coûts d'exploitation, comme c'est le cas actuellement du système nextbike à Lucerne.

Mais des collaborations plus larges ont également lieu, par exemple avec des entreprises intéressées à promouvoir la santé en entreprise. C'est ainsi que Nestlé a financé trois stations velopass, situées sur l'espace public à proximité de l'entreprise. Placés près de ces pôles d'emplois importants, les vélos permettent aux collaborateurs de Nestlé de naviguer entre les succursales et la gare, mais sont également à disposition des habitants. Cela a permis à la Ville de Vevey de lancer un réseau qu'elle n'aurait très probablement pas pu développer seule, sans avoir

par contre beaucoup de marge de manœuvre pour la localisation des stations. Pour l'entreprise, cela fait partie d'un programme pour la santé des employés « wellness for me » qui touche l'activité physique, la nutrition et le bien-être. L'entreprise communique le service via son intranet et met encore à disposition des services supplémentaires aux réceptions (cadenas, casque, équipement, etc.). L'offre vélo est également l'occasion de proposer des activités à ses employés comme des « lunch & ride » durant les pauses de midi.

**Les Villes comme moteurs**

L'exemple de Fribourg est particulièrement intéressant pour ce qui est du rôle que peut jouer une ville. Pour la mise en place de réseau, la Ville a activement cherché la collaboration avec différents partenaires. Elle a pris en charge le rôle de coordination du projet et le rassemblement des organisations susceptibles de participer au développement du réseau (velopass), comme l'Université, PRO VELO Fribourg, la banque cantonale ou le Groupe E. La participation de ces derniers, a permis de financer des stations supplémentaires et de disposer de courant pour les vélos à assistance électrique. Les autorités souhaitent continuer le développement

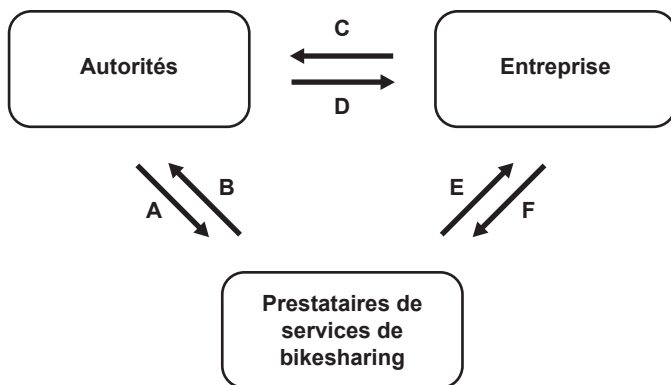
du réseau dans toute la région en partenariat avec des acteurs également du milieu touristique.

A Bienne, la situation est encore autre, puisque la Ville a décidé de mettre en place un système sur mesure (velospot), sans passer dans un premier temps par le marché privé. Elle devra par la suite céder l'exploitation de sa création à un acteur sur le marché économique. Le rôle pro-actif de la Ville lui permet d'avoir une plus grande marge de manœuvre sur la planification et la configuration du réseau, prévu plus léger et plus dense que dans les cas cités précédemment (50 stations prévues, contre 4 existantes à Vevey et 3 à Fribourg). La Ville a également choisi de travailler avec des entreprises. Le partenaire principal, Manor, a son logo sur tous les paniers et accompagne également la phase pilote en faisant tester les stations à l'essai par leur personnel. Elle bénéficie dans ce cas à la fois de la publicité et d'une plus-value pour ses employés. Dans le cas de Bienne, d'autres types de financements publics supra-régionaux entrent encore en compte, le projet bénéficiant du soutien du DETEC et de la Loterie Bernoise.

**Collaborer pour un meilleur service**

Le travail commun permet de développer un réseau de bikesharing plus dense et plus attractif. Le prestataire de bikesharing et la ville doivent concevoir une association de leur image et de celle d'une entreprise privée, mais offrent de ce fait ensemble un service public en faveur de la santé de la population et des employés. D'autre part, l'investissement des marchés privés donne lieu à des synergies renforçant la reconnaissance de la mobilité douce et propose des occasions de dialogues entre des milieux souvent cloisonnés les uns des autres. De plus, les prestataires de services de bikesharing cherchent à adapter leur offre au milieu entrepreneurial qui s'y reconnaît de plus en plus. Peut-être que tous les chemins mènent à la reconnaissance du vélo ?

Avantages et contraintes pour les acteurs en jeu lors de l'exploitation d'un réseau de bikesharing



	Avantages de la collaboration (du point de vue de l'origine de la flèche)	Contraintes de la collaboration (du point de vue de l'origine de la flèche)
A	marge de manœuvre planification, pilotage du projet local, service à la population, aux employés et touristes, amélioration mobilité et santé publique	dépense, emplacements à mettre à disposition
B	mandat supplémentaire, service plus attractif et plus rentable	dépenses et risques liés à la gestion, service doit répondre aux attentes de la population
C	service aux employés plus attractif que si projet isolé	contraintes planification en commun
D	sponsoring, financement, possibilité service plus attractif	partage de l'image, contraintes planification en commun
E	sponsoring, financement, possibilité service plus attractif et plus rentable	service doit répondre aux attentes des employés, partage de l'image
F	gestion d'un service aux employés, visibilité, image, amélioration mobilité et santé	dépense



## La Coordination bikesharing Suisse

La Coordination bikesharing Suisse propose aux collectivités publiques, mais aussi aux entreprises, associations, organisations de tourisme intéressées, etc. une plateforme d'échange autour des vélos en libre service.

Elle offre :

- un premier conseil gratuit
- une newsletter électronique
- des rencontres d'information
- des ressources via le site Internet

La Coordination bikesharing souhaite par ces biais encourager les collectivités à s'interroger sur le type de réseau qui leur convient le mieux. Ce service est proposé par PRO VELO Suisse et la Conférence Vélo Suisse, avec le soutien de l'Office fédéral des routes.

## Disponible sur Internet

### Systèmes suisses

Plus d'information sur les systèmes, leurs caractéristiques et les réseaux existants sur : [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch) > Idée et service > Systèmes suisses

### Rencontre d'information

Présentation de la 1ère journée d'étude bikesharing à Bienne sur : [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch) > documentation > rencontres d'information

# En Suisse : l'état des lieux

**En 2010, de nombreuses villes petites et moyennes, ainsi que des entreprises se sont dotées de stations de bikesharing. Les motions politiques réclamant la mise en place de réseaux aux quatre coins de la Suisse se multiplient. Les grandes villes, elles, semblent prendre leur temps pour décider leurs priorités et élaborer les projets. Etat des lieux du point de vue des exploitants.**

Jonas Schmid, chef de projet **velospot**, Ville de Bienne



### Quel bilan tirez-vous de vos activités en 2010 ?

2010 a été marquée par un développement intensif pour velospot. La Ville de Bienne a donné un mandat pour la réalisation d'un premier réseau de 50 vélos et la plateforme [www.velospot.ch](http://www.velospot.ch) pour la gestion du système a été mise en place.

Le système a été présenté au public en septembre et en fin d'année les six premières stations-test mises en service. Les premières expériences sont prometteuses. Le montage des stations a démontré la simplicité des installations, ainsi que leur bonne intégration dans l'espace urbain.

### Vos services ont-ils été bien reçus ?

velospot n'a été jusqu'à présent mis en service qu'à titre de test. De nombreuses villes en Suisse et à l'étranger ont montré de l'intérêt pour le système.

### Quels sont les développements attendus pour la saison 2011 ?

velospot continuera d'être optimisé dans le cadre d'une phase test jusqu'au printemps. En été 2011, le réseau complet de la Ville de Bienne sera mis en service avec près de 50 stations et 300 vélos. Ainsi, Bienne sera la première ville de Suisse à introduire le bikesharing à grande échelle et de façon généralisée.

En 2011 des structures entrepreneuriales vont être créées afin de lancer velospot dans d'autres villes. Le but étant de pouvoir développer velospot à l'échelle nationale.

Armin Schmid, chef de projet **nextbike**



### Quel bilan tirez-vous de vos activités en 2010 ?

Nous tirons un bilan très positif en ce qui concerne l'exploitation de nextbike à Lucerne. En collaboration avec la Ville, les communes de l'agglomération et les propriétaires privés, un système de 60 stations sur l'ensemble du territoire a été installé.

Grâce aux partenaires publicitaires et à la vélostation de Lucerne pour l'entretien, les vélos ont pu être mis à disposition de la population, constamment et en parfait état.

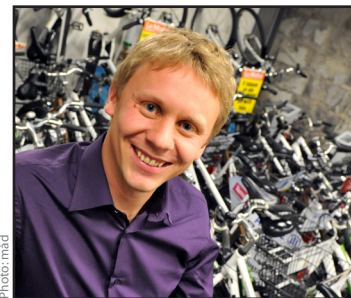
### Vos services ont-ils été bien reçus ?

L'offre a été bien acceptée par la population et assidument utilisée. Les touristes apprécient l'accès direct après un bref enregistrement par téléphone. Les utilisateurs occasionnels achètent généralement un abonnement avec des heures offertes sur le site Internet et empruntent le vélo majoritairement par SMS ou iPhone. Les courtes distances entre les stations permettent une utilisation pratique, spontanée et flexible des nextbike.

### Quels sont les développements attendus pour la saison 2011 ?

En 2011 nous souhaitons acquérir davantage d'expériences dans les réseaux urbains avec le système de Lucerne. Les premières stations compatibles avec des supports RFID devraient pouvoir entrer en service cette année.

Lucas Girardet, directeur de **velopass**



### Quel bilan tirez-vous de vos activités en 2010 ?

Notre bilan est excellent. Une année seulement après sa création, velopass compte déjà 7 réseaux en service. Ce développement considérable nous réjouit et nous motive pour l'avenir.

### Vos services ont-ils été bien reçus ?

Avec plus de 67'000 emprunts de vélos enregistrés en 2010, tous réseaux confondus, nous sommes très satisfaits de l'utilisation faite de nos vélos. Etudiants, collaborateurs, touristes ou encore habitants, ont à présent adopté ce nouveau mode de transport pour leurs déplacements quotidiens. Enfin, ce nouveau service a également été bien reçu des villes et entreprises, nombreuses à avoir fait l'acquisition de stations durant l'année écoulée.

### Et quels sont les développements attendus pour la saison 2011 ?

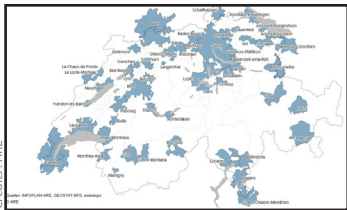
Un réseau sera lancé au printemps 2011 dans la région nyonnaise comportant 50% de vélos de ville et 50% de vélos électriques, répartis, pour débiter entre 8 et 10 stations. Le réseau initié à Fribourg sera appelé à se développer dans tout le canton. Du côté des innovations techniques, les étudiants des universités de Lugano et Fribourg pourront utiliser leurs cartes d'étudiants pour accéder aux vélos de velopass. Enfin, grâce à un nouveau partenariat, les utilisateurs de certaines cartes de crédit auront la possibilité d'intégrer l'offre de velopass à leur carte bancaire.

## Ici et ailleurs

### Financement des VLS dans les projets d'agglomération

Les projets d'agglomération sont un important mécanisme de soutien des cantons et des communes mis en place par la Confédération helvétique pour repenser la mobilité des zones urbanisées. Ils posent une série de critères comme une réflexion dépassant les frontières communales et une promotion affirmée de la mobilité douce et des transports publics. La possibilité de financer une partie des systèmes de bikesharing via les fonds d'agglomération a été confirmée par l'Office fédéral des routes. Un certain pourcentage des coûts d'infrastructure peut être intégré dans les projets. Le financement de l'exploitation et des mesures de communication doit par contre être pris en charge par les collectivités locales.

[www.mobilitedouce.ch](http://www.mobilitedouce.ch)  
<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration>



Le bikesharing est une des mesures permettant l'amélioration de la mobilité dans les agglomérations suisses.

### Mainz : des vélos publics à l'énergie solaire

Les premiers projets sélectionnés par l'état allemand dans le cadre de sa campagne de promotion murissent (voir également brève « Metroradruhr » ci-dessous). A Mainz, le réseau « Mein Rad » se dessine dans la ville, projetant un vélo pour 200 habitants d'ici l'automne 2012. Ce sont les transports publics (l'entreprise MVG) qui portent le projet, soutenus par les services industriels. Les 120 stations seront autonomes en énergie grâce à des capteurs photovoltaïques et ne nécessiteront pas de travaux de génie civil. C'est l'entreprise Sycube de Wien qui a remporté ce volet, tandis que

les 1000 vélos seront fournis par Simpel, entreprise déjà bien connue en Suisse. Cette dernière a lancé Velobility sàrl en octobre dernier, une nouvelle branche d'activités spécialisée dans le domaine des vélos « multi-users ».

[www.mvg-mainz.de](http://www.mvg-mainz.de)



Après de nombreuses villes Suisses, Mainz (DE) a également opté pour le paper bicycle de Simpel. L'occasion pour l'entreprise suisse de lancer une branche spécialisée dans le développement de vélos « à usagers multiples ».

### Metroradruhr : Le VLS à l'échelle d'une région

Metroradruhr est à ce jour le plus grand réseau de VLS d'Allemagne et participe au programme national de soutien à des projets de VLS novateurs. Dès le début, et c'est ce qui fait son intérêt, ce réseau a été conçu à l'échelle régionale et a été intégré au réseau des transports publics urbains. Entre 2010 et 2012, ce sont 3000 vélos et 300 stations qui seront mis en



place en trois étapes. Des chiffres relatifs à l'utilisation et au taux de pénétration du VLS ne sont donc pas encore disponibles. L'exploitation du système est assurée par nextbike. Dans un premier temps, l'accès au VLS se fait de façon « classique » par téléphone portable; à partir de 2011, l'accès

devrait être possible par une borne interactive reconnaissant également les abonnements TC. Ce développement technologique profitera également à la Suisse : nextbike sera ainsi en mesure de suivre la recommandation de la Confédération de proposer au moins un accès aux systèmes de VLS par RFID afin d'assurer la compatibilité des différents réseaux.

[www.metropolradruhr.de](http://www.metropolradruhr.de)  
[www.conferencevelo.ch](http://www.conferencevelo.ch)  
 (AR)

Extrait du compte rendu de la journée technique de la Conférence vélo 2010.

### Communication et communauté vélo à Londres

Le Barclays cycle hire inauguré à l'été 2010 dans la capitale anglaise propose plus que des vélos. La plateforme internet est un véritable outil de communication et d'argumentation en faveur de ce moyen de transport. Les usagers peuvent y partager leurs photos et idées, des films et des

astuces expliquant comment pallier les problèmes que l'on peut rencontrer en pratiquant le vélo. On découvre également les « cycle superhighways » : des sortes d'autoroutes pour vélos qui connectent la ville aux zones périurbaines. Une dizaine de routes sont planifiées, dont deux sont déjà réalisées. Infrastructures, services et communication se complètent pour donner envie de pédaler sur l'un des 6'000 vélos du réseau londonien exploité par la même société que le fameux métro.

<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/14808.aspx>



Autoroutes cyclables, réseau de bikesharing, partage d'expérience, etc. La Ville de Londres et Transport for London proposent une palette de services appétissante.

Photo : bikeshare, Philadelphia



## Adresses permanentes

Coordination bikesharing Suisse  
c/o PRO VELO Suisse  
Case postale 6711, 3001 Berne  
Tél. 031 318 54 14  
info@bikesharing.ch  
www.bikesharing.ch

Conseillers bikesharing :  
- 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

Newsletter Coordination  
bikesharing Suisse

N° 02 / mars 2011

Editeur : Coordination  
bikesharing Suisse  
Un service de la Conférence Vélo  
Suisse et de PRO VELO Suisse,  
avec le soutien de l'Office fédéral  
des routes

Rédaction : Coordination  
bikesharing Suisse

Auteurs des articles de ce numéro  
Manon Giger  
Aline Renard (AR)

Relecture : Olivier Kressmann

Conception graphique : tasty  
graphics gmbh Bern

Mise en page : PRO VELO Suisse

Diffusion : gratuite et  
électronique

Parution : 2 à 4 fois par année

Inscription / désinscription :  
www.bikesharing.ch  
info@bikesharing.ch

### RFID : Radio Frequency Identifi... quoi ?

La technologie RFID (Radio Frequency Identification) a fait l'objet de présentations lors de la rencontre d'information vélostations de l'automne passé par Mario Voge de l'entreprise Legic Ident Systems SA. En effet, à Yverdon, la même carte RFID permet l'accès à la fois à la vélostation, aux vélos en libre service de velopass et aux véhicules de Mobility Carsharing. L'utilisateur doit choisir quels abonnements il souhaite rassembler sur sa carte.

Nils Rinaldi, responsable de la carte CAMIPRO à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) a présenté leurs expériences. Grâce à la carte basée sur la technologie RFID, les étudiants de l'école peu-

vent effectuer des micropaiements (restaurants, cafétérias, automates alimentaires), avoir un accès ciblé aux bâtiments et également aux services de Mobility ou velopass. Relativement chère à l'acquisition (les lecteurs à large spectre surtout sont un investissement tournant autour des 400 CHF pièce), les frais d'exploitations sont diminués par la suite.

Des questions de standards compliquent la compatibilité entre certains prestataires, mais il semblerait qu'à force de développements technologiques, un type de standard (ISO 15693-14443) soit en train de s'établir sur le marché. Cela renforce l'importance de se poser le plus en amont possible la question du standard et des compatibilités souhaitées.

Différentes formes de gestion des données sont possibles. Soit les informations sont concentrées sur la carte (offline), en possession de l'utilisateur, soit sur dans la base de données (online) de l'un des prestataires, ce qui a l'avantage de la sécurité en cas de perte de la carte. C'est cette dernière solution qui est implémentée par velopass et par l'EPFL par exemple.

Cette même technologie permet à Lausanne de combiner l'abonnement velopass avec celui des transports publics et devrait garantir un jour la compatibilité entre les différents systèmes de bikesharing.

[www.velostation.ch](http://www.velostation.ch) >  
[documents](#) > [rencontres d'informations](#)

## Manifestations

### Conférence du réseau OBIS – 21 juin 2011

Les experts du réseau OBIS (Optimising bikesharing in European Cities) discuteront les résultats de leur travail lors d'une conférence de clôture le 21 juin à Prague. Les résultats principaux et les recommandations issus du projet seront présentés dans un manuel, qui sera rendu public pour la première fois lors de la conférence.

Thèmes :

Systèmes de bikesharing en Europe – les pays OBIS en un clin d'oeil  
Systèmes de bikesharing 2008-2011 – les développements et réorientations dues à OBIS  
Projets modèles OBIS  
Lessons Learnt – le manuel OBIS

[www.obisproject.com](http://www.obisproject.com)

La participation est gratuite, mais le nombre de places limité.

## Ressources

### Une expertise sur l'intégration des VLS dans les transports publics

Sur mandat de l'état allemand, un rapport établi par le bureau Choice examine les voies possibles d'intégration des VLS aux transports publics, allant jusqu'à une tarification intégrée. L'évaluation se penche sur les aspects légaux, financiers et de planification. Des éléments très concrets comme les adaptations des conditions générales, les types de contrats et la gestion des informations des utilisateurs sont décrits. Le

document en allemand n'est pas destiné directement au contexte suisse mais donne des perspectives sur les synergies possibles.

Innovative Mobilität in Städten - Integration öffentlicher Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV: Rechtliche und finanzielle Aspekte  
BMVBS-Online-Publikation 14/10, Hrsg.: BMVBS, Oktober 2010

[http://www.bbsr.bund.de/cln\\_016/nn\\_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/ON142010.html](http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/ON142010.html)