

INFO LETTRE



Photo: mid

Editorial

L'espace public à disposition des vélos en libre-service ?

C'est la question que se posent actuellement de nombreuses villes: à quelles conditions faut-il laisser l'espace public à disposition des véhicules partagés, que ce soit des vélos, des trottinettes ou des scooters ?

Par Roman Widmer

Le paysage suisse du vélo en libre-service connaît un développement positif. Durant ces derniers mois, à l'échelle de la Suisse, des réseaux denses et de grande taille voient le jour. Cela permet un pas en avant dans le domaine du bikesharing. En parallèle, plusieurs villes reçoivent des propositions de la part de prestataires de vélos en libre-service en flotte libre. La palette est colorée: des entreprises internationales déploient leurs systèmes en Suisse, des fournisseurs nationaux testent des produits innovants, par exemple dans le domaine des vélos et scooters électriques. Et les villes sont ouvertes et intéressées à promouvoir le vélo avec de nouveaux éléments, qu'il s'agisse d'offres internationales éprouvées ou de projets pilotes innovants.

Ce qu'il faut, c'est un rôle actif des villes, accompagné d'un soutien efficace de la Confédération et des cantons. Cela est particulièrement vrai pour une utilisation appropriée de l'espace public et une qualité de l'offre proposée. Et ceci dans l'intérêt de tous. En effet, c'est rendre un bien mauvais service au partage de vélos en Suisse, si les nouvelles offres se conjuguent avec parkings suroccupés, vélos de mauvaise qualité ou manque de disponibilité.



Photo: Forum bikesharing Suisse

Les réponses à ce nouveau défi varient selon les collectivités. En Suisse, la Ville de Lucerne estime par exemple que le VLS en flotte libre doit être soumis à autorisation et a pris le parti de limiter dans un premier temps l'offre de VLS à celle déjà existante de nextbike. La ville attendra d'avoir un recul suffisant avant d'évaluer quels systèmes de VLS pourraient recevoir des autorisations d'exploitation et sous quelle forme. A Zurich, bien que la ville ait attribué une concession à PubliBike SA pour l'exploitation des «Züri Velo» suite à un appel d'offre, la ville considère pour le moment que le marché doit être ouvert à tous les prestataires. Les vélos d'autres prestataires sont donc acceptés sous certaines conditions et réglementations. La

Ville de Lausanne a, quant à elle, choisi de délivrer des autorisations pour le déploiement de VLS sans station dans l'espace public, sous certaines conditions. La Ville de Berne n'a pas adopté la même stratégie. Elle a choisi de lancer une procédure d'autorisation pour l'utilisation temporaire du domaine public par un système complémentaire au système avec stations de PubliBike SA (sélectionné en 2016 suite à un appel d'offres). Les prestataires intéressés avaient jusqu'au 6 avril dernier pour soumettre une demande. L'Agglomération de Fribourg a, elle aussi, opté pour un appel d'offre public afin de remettre une concession de 5 ans, attribuée en avril à PubliBike SA. Enfin, citons encore l'exemple du Canton de Genève et six de ses communes

En ville de Zurich, 4 systèmes de VLS se côtoient. Ici des vélos d'oBike, de PubliBike et de LimeBike aux côtés d'un scooter Mobility en libre-service.

Rencontre d'information vélostations et bikesharing:

à Berne le 6 septembre 2018

Page 3

Une guerre des vélos en libre-service ?

Page 3

VLS : conditions d'autorisation

Les villes autorisant des prestataires de VLS sans station à déployer leurs vélos émettent certaines conditions relatives à cette utilisation de l'espace public. La Ville de Zurich par exemple demande aux prestataires de ne pas occuper ensemble plus de 10 % de chaque emplacement de stationnement destiné aux deux-roues (bien qu'un véhicule par prestataire soit toléré). La Ville de Lausanne demande à ce que la flotte soit composée d'au minimum 50 % de vélos électriques, que le nombre de vélos soit défini conjointement avec elle et que certaines données d'exploitation lui soient communiquées. PRO VELO Suisse a publié fin 2017 une prise de position mentionnant des éléments à prendre en compte lors de la définition de ces conditions.

En vrac

L'association Velospot fondée en 2014 par les villes de Bienne, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle, a été dissoute en décembre 2016. L'association avait pour but de garder une cohérence entre leurs systèmes d'exploitation et de négocier ensemble leurs offres respectives de VLS. Par mesure d'économie notamment, les villes membres ont préféré se répartir les tâches de secrétariat effectuées jusqu'alors par l'association. Elles continuent à échanger afin que la cohérence entre leurs systèmes perdure.

smide et sa flotte de vélos électriques en ville de Zurich est née d'une initiative de la Mobilière (voir Infolettre n° 8). Ce service a été racheté en janvier 2018 par 3 des collaborateurs de l'assureur qui en ont fait une start-up.

qui, avec une filiale des Transports publics genevois TPG Vélo SA, ont souhaité mettre en concurrence une concession permettant l'usage du domaine public par un système de VLS, en renonçant à un appel d'offre public. Suite à un recours de la société Intermobility SA sur le fond de cette procédure et son contenu, les communes et la régie publique n'ont pas eu gain de cause auprès du Tribunal fédéral qui a jugé qu'un appel d'offre était



Photo: mrad

A Lucerne, actuellement seuls les vélos de nextbike peuvent stationner dans l'espace public.

nécessaire puisqu'il s'agit d'un marché public (décision contraire rendue en cantonal). La Ville de Genève a par contre eu gain de cause devant le Tribunal fédéral dans une autre procédure impliquant également Intermobility SA : la commune a le droit de soumettre à permission l'utilisation commerciale des places de stationnement pour deux-roues sur son territoire.

(VSA)

L'attribution de systèmes de VLS : un défi juridique

Au cours des dernières années, la concurrence entre deux prestataires de VLS a donné lieu à diverses procédures judiciaires, dans différentes villes et à différents échelons, allant jusqu'au-devant du Tribunal fédéral. Cela a retardé l'attribution de marchés de plusieurs années et a coûté du temps, de l'argent et de l'énergie à tous les intervenants. Entre-temps, la technologie s'est rapidement développée. Ce qui était un cahier des charges optimal pour une ville il y a quelques années est déjà dépassé lorsque les travaux commencent. De nouveaux prestataires, tirant profit des nouvelles technologies numériques, mettent eux aussi leurs vélos dans le domaine public. Seulement, à la différence des prestataires « officiels », ils en tirent profit sans en assumer les risques et sans devoir répondre à de nombreuses conditions. Des questions juridiques complexes peuvent rendre difficile la recherche de solutions à bien des égards.

Durée/risques du processus de passation des marchés

Comment éviter que les prestataires de VLS ne se détournent du secteur public, parce qu'ils ne veulent pas prendre le risque d'années de procédures coûteuses ?

Incertitudes juridiques

Comment créer, sur des marchés dynamiques, une sécurité juridique dans un délai convenable ? En Suisse, ces dernières années, différents tribunaux ont pris des décisions très différentes quant à

la question de savoir si et quand un système de VLS est soumis au droit des marchés publics. La décision du Tribunal fédéral du 9 mars 2018 en faveur du système de VLS renforcera encore cette incertitude juridique. La limite entre la concession et les marchés est mince : le tribunal a jugé que le canton de Genève aurait dû faire un marché public ceci bien que la ville n'ait pas eu à payer de compensation pour cela ou à fournir de contrepartie, en dehors de l'octroi (rémunéré) de concessions d'usage privatif pour des emplacements.

Inégalité juridique

Comment peut-on éviter que des modèles commerciaux, qui ne diffèrent que par des détails techniques, soient traités de manière totalement différente d'un point de vue juridique ? Aujourd'hui, il est possible que l'exploitation de 500 vélos en libre-service dont la technologie est intégrée au vélo et celle de 500 vélos disposés dans des stations simplement marquées au sol avec une technologie intégrée dans une stèle – soit deux systèmes tout à fait comparables quant à leur fonction – soient traitées juridiquement de façon complètement différente. La première exige tout au plus une simple autorisation, tandis que la seconde peut exiger pour chaque station une concession d'usage privatif ainsi qu'en plus un permis de construire (avec possibilité de recours).

Concurrence loyale

Comment s'assurer que les pres-

tataires qui répondent à un appel d'offre public international et se soumettent à de potentielles années de procédures judiciaires ainsi qu'à des obligations contractuelles pluriannuelles ne fassent pas l'objet d'une discrimination injuste par rapport aux « nouvelles » offres qui font le buzz ?

Innovation

Comment faire en matière de passation des marchés afin qu'un prestataire ne soit pas immobilisé par un cahier des charges pendant une longue période, mais qu'il puisse au contraire optimiser et développer ses solutions durant un contrat à long terme ?

Les premiers grands réseaux de VLS sont en cours de déploiement et l'on pourra bientôt voir si la demande et les avantages du VLS se développeront comme prévu. Les questions juridiques concernant le développement de modèles d'affaires innovants n'ont pas fini de nous occuper. Les questions susmentionnées doivent être clarifiées (rapidement) : en tenant compte non seulement des avantages pour le VLS, mais aussi des bouleversements technologiques qui se profilent à l'horizon, tout comme dans d'autres domaines.

Dr. Urs Bolz, Directeur associé chez bpc bolz+partner consulting ;
Dr. Thomas P. Müller, associé chez WalderWyss Avocats.

Une guerre des vélos en libre-service ?

Les médias parlent de bataille, de guerre, de chaos: sur le terrain (et pas uniquement dans les tribunaux) la compétition semble faire rage entre les différents systèmes de VLS. En Chine, sur plus de 70 prestataires en début d'année, une vingtaine ont cessé leurs activités. Dans plusieurs villes européennes, différents systèmes cohabitent maintenant, comme à Berlin qui compte 8 services différents. En Suisse, c'est à Zurich que pour la première fois, plusieurs prestataires sont actifs dans une même ville: smide et sa flotte de quelques 250 vélos électriques rapides (depuis l'automne 2016); oBike et ses quelques 500 vélos gris-oranges (depuis juillet 2017); LimeBike et ses quelques 560 vélos verts (depuis février 2018) et PubliBike SA comme exploitant des «Züri Velo» (à 50% électriques, 25 km/h), qui a lancé sa flotte de maintenant quelques 450 vélos en avril dernier.

Pourtant, ces prestataires ne disent pas ressentir une forte pression de la part de leurs concurrents. Chacun semble trouver son public et mise sur les différences entre les systèmes proposés. Pour Corinne Vogel de smide, ce n'est pas du côté des clients d'autres systèmes de VLS que la start-up cherche à être attrayante, mais avant tout auprès des usagers des transports publics et des transports individuels motorisés, leur solution devant offrir le moyen le plus rapide pour traverser la ville. Bruno Rohner, de PubliBike SA, et Roman Balzan, de LimeBike SA, distinguent leurs offres respectives, notamment puisqu'il s'agit de vélos avec et respectivement sans station; en partie électriques et respectivement



Photo: Pick-e-bike SA

Un nouvel acteur sur le marché du bikesharing: Pick-e-bike SA propose 250 vélos électriques en flotte libre depuis le 17 mai en Ville de Bâle et dans son agglomération. Ce projet est porté par BLT Baselland Transport SA, EBM Elektra Birseck Münchenstein SA et la Banque cantonale de Bâle.

ment entièrement mécaniques; et compatibles avec d'autres réseaux nationaux et respectivement internationaux. Quant aux vélos électriques de smide, qui nécessitent un casque et un permis, ils toucheraient surtout une autre clientèle.

Tous ces prestataires, y compris Ric Ye d'oBike, s'accordent à dire que la concurrence est positive, et que ce sera au consommateur de montrer ses préférences. Il s'agit donc quand même de se démarquer. Des classements comme celui paru en mars dans le Ktip, le pendant suisse-alsacien de *Bon à Savoir*, pourraient y contribuer. Les tarifs pratiqués et la qualité des vélos y sont comparés.

A terme, une façon de se démarquer serait d'offrir des solutions de mobilité permettant d'avoir accès à plusieurs modes de transport

au moyen d'une seule et même application ou carte, comme le permet déjà le SwissPass donnant accès aux vélos de PubliBike SA. La tendance est confirmée par les importants montants investis par les entreprises de taxis connectés Uber et Grab dans des solutions de bikesharing, qui veulent ainsi proposer de la mobilité combinée.

Cette question de concurrence sur le terrain ne concerne cependant actuellement que quelques villes, grandes ou à fort potentiel. En Suisse, Zurich, Bâle, Genève, Berne ou Lucerne ont été contactées par des prestataires souhaitant y installer leurs vélos sans soutien des collectivités. Pour les autres, la question est plutôt de trouver un prestataire de qualité, prêt à déployer son offre à des conditions intéressantes.

(VSA)

Rencontre d'information 2018

La rencontre d'information vélostations et bikesharing du jeudi **6 septembre 2018 à Berne** débutera par la visite de la vélostation Schanzenbrücke rénovée en 2017. La tarification des places de stationnement et la gestion centralisée des utilisateurs seront notamment discutées lors des présentations qui suivront. Durant l'après-midi, dédiée au bikesharing, un rapport de l'OFROU sur le sujet sera présenté. Les participants pourront aussi faire un tour à vélo afin de découvrir le nouveau système de VLS en ville de Berne. Programme et inscriptions dès mi-juin sur www.velostation.ch et www.bikesharing.ch



Photo: Forum bikesharing Suisse

La vélostation de Schanzenbrücke, offrant 300 places, est la première vélostation de Berne.

Projet de partage de vélos de particuliers

Donkey Bike permet à des particuliers d'acheter un cadenas connecté afin de partager leur propre vélo. Dans la même veine, le projet Match My Bike doit permettre aux pendulaires de prêter leur vélo durant le temps où celui-ci reste inutilisé à la gare. Le projet prévoit l'entretien des vélos afin d'assurer la sécurité des utilisateurs. Un premier essai pilote a lieu actuellement durant 3 mois avec 50 cyclistes pendulaires des villes de Genève, Lausanne et Yverdon-les-Bains. Si le projet est concluant, il permettrait notamment de limiter l'utilisation des places de stationnement dans les gares.

Lichtdurchlässige
Bausysteme



Real AG
Uttigenstrasse 128, 3603 Thun
Telefon 033 224 01 01
www.real-ag.ch



**Nous sommes les professionnels
pour les supports et abris à vélos**
Demandez notre nouvelle brochure!

Adresses permanentes

Forum bikesharing Suisse

c/o PRO VELO Suisse
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° 09/Mai 2018

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

Auteurs des articles

de ce numéro:

Valérie Sauter (VSA)
Dr. Urs Bolz, Directeur associé
chez bpc bolz+partner consulting
Dr. Thomas P. Müller, associé
chez WalderWyss Avocats

Traductions: Christoph Merkli,
Valérie Sauter

Relecture: Christoph Merkli,
Marie-Laure Gebhard

Parution: annuel

Tirage:

850 exemplaires en allemand;
400 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:

Basisdruck SA Berne

PubliBike SA étend massivement ses réseaux en Suisse

Entretien avec son directeur Bruno Rohner.

Après de nombreux mois de procédures juridiques entamées suite aux appels d'offres des villes de Zurich (2015) et de Berne (2016), le Tribunal Fédéral a tranché en faveur de PubliBike SA. L'entreprise a donc enfin pu inaugurer sa flotte à Zurich en avril et le fera à Berne d'ici quelques semaines. A terme, ce seront plus de 5'500 vélos répartis entre les deux villes. Les nouveaux vélos ont aussi été déployés en ville de Sion, sur le réseau Lausanne-Morges ainsi que celui de Lugano. A Nyon, PubliBike SA modernisera sa flotte de VLS à défaut de pouvoir l'étendre étant donné un recours pendant au Tribunal Fédéral. Enfin, en avril 2018, PubliBike SA a remporté l'appel d'offre de la Ville de Fribourg pour un concessionnaire de VLS. Cette année est donc une année charnière pour PubliBike SA. Son directeur, Bruno Rohner, répond à nos questions.

Forum bikesharing: PubliBike a inauguré sa flotte de Züri Velo le 6 avril dernier. Quel bilan de ces premières semaines d'utilisation?

Bruno Rohner: Nous sommes déjà très satisfaits. Pour le moment nous n'y avons déployé que 450 vélos et déjà un utilisateur sur trois de nos vélos en Suisse est à Zurich. Nous constatons que les emprunts se font majoritairement à proximité des entreprises avec lesquelles nous avons un partenariat, ainsi qu'à proximité immédiate de nœuds de communication, comme à Sihlpost, au Landesmuseum ou



Filippo Leutenegger, conseiller municipal à Zurich et Bruno Rohner, directeur de PubliBike, lors du lancement de «Züri Velo» le 6 avril 2018.

à Hardbrücke. Cela confirme que la connectivité avec les transports publics est centrale. De plus, nous constatons une préférence pour les vélos électriques. Bien que la flotte soit composée pour moitié de vélos mécaniques, les deux tiers des vélos empruntés sont électriques, ceci aussi pour des trajets offrant peu de dénivelé.

PubliBike est une filiale de CarPostal. Or, suite à un détournement de subventions, CarPostal devra rembourser quelques 78 millions. Cela a-t-il un impact sur vos activités?

Non. Les projets existants sont confirmés. Des contrats ont été signés et nous sommes liés. Nous ne pouvons pas faire marche arrière. Pour des projets futurs, il faudra bien évaluer chaque situa-

tion, et voir jusqu'où l'on souhaite s'étendre au vu des expériences menées jusqu'à présent, puisque nous devons assurer une certaine rentabilité.

Quelles sont vos perspectives futures?

En ce qui concerne un déploiement dans d'autres villes suisses, puisqu'il s'agit d'un marché public, cela dépendra des villes qui lanceront un appel d'offres et de leur contenu. De plus, il devra y avoir un fort potentiel au niveau de la population et des entreprises. A l'étranger, nous n'avons pas de projet planifié pour l'instant. Nous nous concentrons sur les réseaux à développer en Suisse, notamment à Berne, à Zurich et bientôt à Fribourg.

(VSA)

V-Locker, - la tour à vélo

Le système de stationnement automatique protège le vélo et les accessoires contre les voleurs et le temps, plus rapide et confortable sur la plus petite empreinte, 30 vélos et vélos électriques dans un (1) parking.

info@newgreentec.com

NewGreenTec +41 44 586 65 60

