



Développement d'un réseau national de vélos en libre-service

Prix Vélo Infrastructure 2010

Lausanne, 25 janvier 2010

1. Situation initiale

Congestionnées par le trafic automobile et ses nuisances, les villes d'Europe cherchent à encourager la mobilité douce et redécouvrent par là les avantages de la bicyclette, notamment grâce à l'introduction des vélos en libre-service (VLS) en milieu urbain. Ces derniers ont fait leur apparition ces dernières années dans le monde entier avec plus d'une centaine de villes équipées. En Suisse, les VLS ont fait leur entrée en scène en été 2009 avec deux premiers réseaux dans le canton de Vaud : Lausanne-Morges et Riviera. Géré et développé par velopass, exploité par des associations locales comme l'association Lausanne Roule, ce service a pour objectif de s'implanter dans toute la Suisse en présentant une alternative technique, financière et logistique aux projets de VLS proposés notamment en France. Économique, efficace, modulable selon les attentes des acteurs (type de vélos, ampleur des stations, design) et simple d'utilisation, il répond aux besoins tant des habitants des villes, des pendulaires que des touristes. Fonctionnant en réseaux, velopass met à disposition une offre de vélos utilisables en tout temps, organisée de manière automatique et décentralisée. Les vélos sont répartis dans des stations, où ils sont attachés à des bornes. Une carte magnétique permet de les libérer 24h sur 24 et 7 jours sur 7. En rendant visible et populaire un mode de transport à la fois bénéfique pour la santé des utilisateurs et sans nuisance pour la santé des autres, il fait la promotion d'une mobilité efficace, souple et bon marché, en particulier pour les déplacements courts jusqu'à 4 kilomètres. Dans ce cadre, le vélo est particulièrement concurrentiel par rapport aux autres moyens de transport et joue la complémentarité avec les transports publics.

1.1 Historique: De Lausanne Roule à velopass

Créée en 2003, Lausanne Roule est une association à but non-lucratif, reconnue d'utilité publique qui a pour objectif de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement, en milieu urbain par la mise en place et l'exploitation d'un système de prêt et/ou de location de vélos. Après avoir mis sur pied un centre de prêt à Lausanne (2004), à Renens (2006) et à Vevey (2007), Lausanne Roule s'est lancée en 2009 dans le VLS avec « Suisse Roule bike sharing », convaincue que l'avenir du prêt de vélo passerait par le libre-service. Face à une forte demande de villes et entreprises suisses souhaitant s'équiper de ce système et afin d'accompagner au mieux ce développement, « Suisse Roule bike sharing » a changé de nom et de structure pour devenir velopass en janvier 2009. Parallèlement, tout en maintenant son but social, Lausanne Roule continue d'assurer l'exploitation locale des réseaux Lausanne-Morges et Riviera et est également responsable du service clients des réseaux de Suisse romande.

1.2 Quelques dates clés

Juin 2009 : Création de Suisse Roule Bike sharing géré par Lausanne Roule. Inauguration du premier système de vélos en libre-service de Suisse avec le réseau «Lausanne-Morges » dans le canton de Vaud: 12 stations et 130 vélos entre Morges, Tolochenaz Lausanne, l'Université de Lausanne et l'EPFL.

Juillet 2009 : Inauguration du réseau « Riviera » entre Vevey et la Tour-de Peilz. réseau public-privé en partenariat avec Nestlé. 3 stations et 45 vélos.

Janvier 2010 : Changement de nom et de structure: création de **velopass sarl**. La création de cette société permet de professionnaliser et d'accélérer le développement d'un véritable réseau national de vélos en libre-service et d'assurer la compatibilité matérielle de tous les réseaux régionaux du pays



1.3 Futurs réseaux

Avril 2010: Yverdon, 7 stations, 90 vélos

Avril 2010: Fribourg, 3 stations, 32 vélos (réseau mixte citybike + vélos électrique)

Courant 2010: Extension du réseau Lausanne-Morges et Riviera. Nouvelles stations prévues à Préverenges, Renens, Lausanne, Chavannes-près-Renens, la Tour-de-Peilz, Clarens, Veytaux.

Printemps-été 2010:

Brigue-Viège: 2 stations, 18 vélos

Delémont: 3-5 stations

Automne 2010: Aigle-Monthey, 6-10 stations

2. Méthode

Le tissu urbain national et la faible distance entre les villes suisses permettent d'envisager une mise en réseau des différents systèmes de vélos en libre-service et d'intégrer un système uniformisé dans la chaîne des déplacements à l'échelle Suisse. L'objectif à court terme de velopass est de développer un réseau national de VLS : grâce à la technologie RFID (Radio Frequency Identification), avec une seule carte, l'utilisateur a accès aux stations de toute la Suisse.

Un réseau coordonné comme celui de velopass permet de mettre en valeur le vélo en libre-service en facilitant son utilisation dans toutes les villes en Suisse tout en offrant des coûts d'investissement et d'exploitation plus faibles. Dans une étude commandée par l'Office Fédéral des Routes faite dans le cadre de la Conférence vélo en juin 2009, il a d'ailleurs été démontré que le système choisi et développé par velopass est le seul qui permette la mise en place d'un réseau coordonné à l'échelle suisse.

En collaboration avec un partenaire local en charge de la maintenance des vélos, le système de velopass a pour avantage de proposer :

- des tarifs unifiés
- un système simple et identique dans toutes les villes équipées
- une accessibilité à tous les réseaux avec la même carte
- des modèles de vélos robustes et solides conçus par une société suisse : Sempel.ch
- La possibilité de combiner vélos traditionnels et vélos électriques sur le même réseau
- une communication globale s'étendant sur toute la Suisse
- un service de backoffice regroupé sous un seul toit
- une plateforme web pour l'utilisateur (gestion de son compte) et pour l'exploitant (gestion du réseau et entretien des vélos)
- une régie publicitaire commune
- La compatibilité avec Mobility Car Sharing
- une collaboration avec LEGIC, le standard RFID, le plus répandu en Suisse.

Abonnements et tarifs

Afin de répondre à la demande de tous les publics, velopass propose plusieurs types d'abonnements : journaliers ou annuels, régionaux ou nationaux ainsi qu'une offre combinée avec Mobility CarSharing. Les tarifs sont volontairement bas afin de rendre attractif l'usage du vélo.

(voir annexe A : grille tarifaire).

3. Communication-marketing

Les vélos en libre-service étant un nouveau mode de transport proposé en Suisse, une communication et un marketing percutants sont une part importante du succès des VLS. Il est par ailleurs important de différencier les publics, soit les clients (habitants des villes, pendulaires ou touristes), les villes et institutions, les sponsors... Une communication spécifique a donc été pensée pour chacun de ces publics.

Le service bénéficie d'un site internet, www.velopass.ch, sur lequel l'utilisateur a accès à toutes les informations nécessaires sur son compte ainsi que sur l'état du réseau. Une application iPhone, permettant de



localiser l'emplacement des stations ainsi que le nombre de vélos et de place disponibles a également été développée.

Pour chaque inauguration d'un réseau, une campagne d'affichage couplée avec un événement de lancement est proposée parallèlement à un envoi massif de dépliants spécifiques au réseau.

À noter que grâce à son côté innovant, velopass bénéficie d'une vaste couverture médiatique lors de lancement de nouveaux réseaux. Les RP (conférences de presse, communiqués, newsletters) font donc intégralement parties de la stratégie de communication de la société.

3.1 Sponsoring / affichage

Afin de proposer des coûts d'investissement et d'exploitation attrayants, velopass gère également la recherche de fonds et la publicité sur les vélos et les stations de VLS. L'accueil des annonceurs est encourageant, le vélo étant perçu comme un support nouveau et original et offrant également à l'entreprise l'opportunité de bénéficier des nombreux avantages en terme d'image et de notoriété porté par ce projet. Actuellement, des démarches sont en cours dans le but de trouver un ou plusieurs sponsors nationaux pour velopass.

4. Intégration des parties prenantes

Afin d'assurer l'exploitation locale des réseaux, velopass collabore avec des associations et sociétés à but social. Directement sur le terrain, ces derniers sont indispensables à la bonne marche du réseau. Leur tâche de rééquilibrage des stations et d'entretien des vélos et des stations est en effet primordiale pour garantir l'accessibilité des vélos et leur bon fonctionnement.

Exploitants locaux :

Réseau de Lausanne-Morges: Lausanne Roule, L'Evam, La Fondation Le Relais

Réseau de Vevey: Lausanne Roule et l'OSEO (Oeuvre Suisse d'entraide ouvrière)

Réseau d'Yverdon: Caritas-Vaud

Réseau de Fribourg: ORS service

velopass a également noué plusieurs partenariats stratégiques (Legic, Mobility CarSharing, polyright, Caritas, SGA...) afin d'assurer les bases techniques et logistiques d'un développement national de la pratique du vélo en libre service. Enfin, l'implication et l'intérêt des villes sont également capitaux quant à la création de nouveaux réseaux.

5. Organisation

(voir annexe B : organigramme)

6. Mise en œuvre

velopass collabore tant avec les collectivités publiques que les entreprises. Pour mettre sur pied un réseau, un groupe de travail est généralement constitué par les différentes parties prenantes du projet (villes, entreprises, sponsors, exploitants locaux). Un réseau idéal avec un maillage optimum des stations est ensuite déterminé. Pour cela, les emplacements stratégiques des villes sont définis (gare, centre-ville, site touristique, bâtiments très fréquentés, université, école...).

Chaque projet de vélos en libre-service à ses propres spécificités en fonction du demandeur (ville ou entreprise), de la topologie du site, des partenariats engagés, du nombre de stations souhaités... De ce fait, notre système est entièrement modulable. Chaque station est adaptable tant dans sa taille (nombre de bornes) que sa forme (borne d'accroches en ligne, en vis-à-vis, en arrondi). Le système d'accroche des vélos pouvant être installé sur tout type de vélos, différents modèles sont proposés en fonction du réseau. Le nombre de bornes doit toujours être supérieur au nombre de vélos implémentés dans un réseau ; ceci pour éviter des stations pleines qui ne sont plus en mesure d'accueillir des vélos. Trois mois sont nécessaires pour l'installation complète d'un réseau de VLS.



(voir annexe C : planning type)

7. Financement

Le financement d'une station se partage entre les frais d'investissement et les frais d'exploitation. Les frais d'investissement qui incluent le projet d'étude, le matériel (totem, bornes, vélos) et le génie civil sont à la charge de la commune ou de l'entreprise souhaitant s'équiper d'une station ou d'un réseau. Des réductions sont possibles grâce à la publicité.

Les coûts d'exploitation incluent la maintenance, le rééquilibrage, le service client, la communication-marketing et le site web. Ils sont financés par les recettes des abonnements, la publicité sur les vélos, le sponsoring et la participation de la commune ou de l'entreprise.

8. Évaluation / analyse de l'efficacité

Sept mois après la mise en service des deux premiers réseaux de VLS, les statistiques d'utilisation sont très encourageantes. De juin à janvier, ce sont plus de 25'000 prélèvements de vélos qui ont été enregistrés sur les réseaux Lausanne-Morges et Riviera. En comparaison des statistiques de la saison 2008 de Lausanne Roule, la mise à disposition des vélos en libre-service a permis de doubler le nombre de prêt enregistré durant une saison.

Aujourd'hui, velopass compte plus de 3'500 abonnés, tout réseau confondu. Le nombre d'abonnés est très élevé à l'Université de Lausanne et à l'EPFL ; les étudiants plébiscitant ce mode de déplacement sur le campus.

Répondant à un réel besoin pour la mobilité d'entreprise, la station de Medtronic à Tolochenaz connaît également un grand succès. Les employés se déplaçant en train ont été nombreux à troquer le bus ou leur voiture pour le vélo à leur arrivée à la gare de Morges. De même, nombreux sont les employés de Nestlé à Vevey à opter pour le vélo pour se déplacer entre le siège de Nestlé Suisse et celui de Nestlé International grâce aux deux stations installées devant leur bâtiment.

Suite à un sondage d'utilisation réalisé dans le cadre d'un travail de Bachelor¹, il a été démontré que la localisation des stations et la facilité d'utilisation du système sont les principales raisons qui poussent les utilisateurs à s'abonner au service. Actuellement, la plupart des usagers du VLS sont des piétons ou des personnes ayant recours aux transports publics. En raison de la grandeur encore moyenne des réseaux actuels, le report modal de la voiture au VLS reste encore faible. velopass est cependant convaincu que la multiplication des stations et des réseaux rendront l'offre plus attrayante et permettront d'augmenter le nombre d'abonnés.

¹ Nardini, Laurent « Etude de marché pour Lausanne Roule et stratégie de communication pour trouver des partenaires », HEG Neuchâtel, Décembre 2009