



**Rencontre d'information du 30 avril 2010**  
**Vélostation de Liestal, coordination bikesharing, nextbike**

**1. Accueil par Christoph Merkli**

Christoph Merkli salue la présence Lukas Ott, municipal et président de l'association Vélostation Liestal et remercie rent a bike pour le buffet café et la Ville de Liestal pour l'apéritif.

**1.1 Accueil par Lukas Ott**

La Ville de Liestal, déjà au nombre des Cités de l'énergie et commune amie des forêts anciennes, intègre ainsi le cercle des villes équipées d'une vélostation.

La vélostation est ouverte depuis deux mois ; le projet a été réalisé en trois ans. Martin Wälti, de la Vélostation de Berthoud, a assuré la direction technique du projet.

La gestion de la vélostation est assurée par une association, regroupant des représentants de la Ville, de l'association Job Club Bâle, de PRO VELO et des revendeurs locaux. La vélostation s'intègre à plusieurs projets sociaux à la gare ; notamment le parrainage de la gare, une campagne déchets, une table ronde sécurité et le projet Courage Liestal.

**2. Présentation de la vélostation de Liestal, implantation et aménagement de la place de la gare**

Daniel Christen, chef de la division bâtiment de Liestal, était en charge de la planification et de la réalisation de la vélostation.

L'idée de la construction d'une vélostation remonte à 2005, alors que la gare de Liestal était la proie d'un parking sauvage. Une première séance d'information à l'attention de la municipalité s'est déroulée l'année suivante. Le projet a démarré en 2007, la décision de la Municipalité sur proposition du conseil communal est tombée en 2008 et a été approuvée par ce dernier en mars 2009.

La phase de planification s'est achevée en novembre et les travaux ont débuté en décembre pour une ouverture en mars 2010. Après avoir levé les différents obstacles politiques, la construction a été très rapide.

Un emplacement approprié a été trouvé, sur la base d'une analyse des possibilités en termes de fréquences des déplacements. La poste est apparue comme l'endroit idéal et des contacts avec les responsables ont été pris. Les pourparlers avec les propriétaires des immeubles avoisinants ainsi que des discussions concernant la grille clôturant la vélostation ont duré 4 mois. Un bâtiment provisoire, sous forme de container, répondant aux normes de construction et aux exigences techniques a été conçu pour constituer l'entrée et l'accueil. Sur requête de la Ville, une phase pilote de 3 ans est prévue, de manière à évaluer si un bilan équilibré peut être atteint. Le caractère définitif de la vélostation sera décidé à la suite de cette période. Un garage voisin abrite les bureaux et les prestations proposées par la vélostation. Les coûts de construction s'élèvent à Fr. 320'000.-, dont Fr. 100'000.- pour le seul aménagement en deux étages. Ce montant ne comprend pas le réaménagement des bureaux, qui se monte à Fr. 120'000.-. Des locaux supplémentaires seront loués par la suite auprès de la Poste pour abriter l'atelier. Le bilan de la vélostation est pour l'instant positif.

**Questions :**

- *Quelle surface occupe la vélostation ?*  
400 m<sup>2</sup> environ (Bureaux, atelier inclus)
- *Combien d'habitants compte Liestal?*  
13'000



- *Quelle est la situation financière de la vélostation?*  
Un bilan équilibré devrait pouvoir être atteint à la suite de la phase pilote de 3 ans.  
Dans le cas contraire, la situation devra être reconsidérée.

## 2.1 Services et gestion de la vélostation

Oswald Hürlimann est le directeur de la vélostation Liestal.

Le système offre un accès 24 heures sur 24 aux vélos. Seuls les nouveaux clients ne peuvent accéder qu'aux heures d'ouverture officielles, pour acheter un abonnement ou une carte journalière. En plus d'un stationnement sécurisé, la vélostation propose différents services : station de gonflage, nettoyage et réparation de vélo. Pour ne pas créer de concurrence avec les revendeurs locaux, une étroite collaboration a été mise en place. Les travaux simples, telles le nettoyage ou le remplacement de petites pièces seront effectués sur place. Les réparations plus importantes seront transférées aux mécaniciens locaux. Une station de recharge est à disposition des propriétaires de vélos électriques. Il est possible d'emprunter des vélos électriques ainsi que d'acheter différents accessoires, tels que cadenas, éclairage ou protection pluie. En marge de ces offres, la vélostation met à disposition un espace de rafraîchissement, avec toilettes, service de nettoyage de chaussures et consigne. Différentes prestations sont encore en développement, notamment un service de livraison, de recyclage, de blanchisserie et de vestiaire. Un projet de snack-bar, de réparation de vieux vélos pour vente d'occasion ou exportation vers l'Afrique ainsi qu'un atelier de couture sont aussi à l'étude.

La banque cantonale bâloise sponsorise quelques 1000 vignettes, qui donnent droit à une livraison gratuite. L'association Frauenplus Bâle sponsorise les sacs destinés au transport des marchandises.

Marie-Thérèse Véron est secrétaire générale et est responsable de la gestion de la vélostation. L'équipe est complétée par un stagiaire, un coach de l'association Job Club Bâle ainsi que des bénéficiaires de l'aide sociale. La vélostation permet à ces derniers de reprendre contact avec le monde du travail, de s'intégrer dans une équipe et de développer des compétences sociales et techniques. Dans un deuxième temps, la possibilité de fréquenter un atelier emploi à Bâle leur est offerte. L'objectif est de faciliter l'intégration de ces personnes dans le monde du travail. La vélostation offre différentes activités professionnelles aux chômeurs : gestion d'entreprise, conciergerie, employé de commerce. Des activités supplémentaires seront développées à travers le service de livraison. Près de la moitié des abonnements annuels sont d'ores et déjà vendus ainsi que plusieurs abonnements mensuels. L'inauguration officielle a eu lieu le 8 mai 2010.

Questions :

- *La vélostation attire-t-elle d'autres clients que les seuls pendulaires ?*  
Des habitants de la périphérie utilisent également la vélostation pour venir faire des achats en ville. Des familles avec remorques comptent également parmi la clientèle.
- *La vélostation est-elle uniquement surveillée par le service de sécurité ?*  
Non, seulement pendant les heures d'ouverture. La surveillance est ensuite assurée par des caméras (24h/24). Un service plus étendu n'est pas nécessaire; la station n'abritant que très peu de vélos après 19.00 heures.
- *Les salaires sont-ils à 100% pris en charge par les services sociaux ; les versements sont-ils assurés lors d'une plus longue durée?*



Les services sociaux assument le 100% des salaires, également lors d'une plus longue durée. La vélostation verse Fr. 250.- supplémentaires à chaque collaboratrice.

- *Un service de livraison peut-il être rentable dans une petite ville comme Liestal?*  
Conformément à l'expérience dans d'autres petites villes, le service de livraison devrait également être rentable à Liestal.
- *Combien de places de travail offre la vélostation et combien de chômeurs compte Liestal?*

Au final, la vélostation représentera environ 20 places de travail. Liestal compte plus de 130 chômeurs.

- *N'y avait-il pas de place pour la vélostation directement dans la gare ?*  
Chaque m<sup>2</sup> aux abords de la gare a été étudié. Pour les CFF, un parking payant pour vélos n'est économiquement pas intéressant ; aussi ne proposent-ils que des places de stationnement gratuites. Une exception existe à Lyss, où la vélostation a été construite sur le terrain des CFF.

### 3. Visites en groupes

Visites de la vélostation, de l'atelier et des bureaux par D. Christen, A. Stäheli et M. Wälti.

### 4. Développement des offres de bikesharing en Suisse, Manon Giger

Le bikesharing constitue à la fois d'un élément de marketing urbain, d'une offre pour la population et d'un outil de promotion du vélo, qui permet d'améliorer l'attractivité des transports publics. Pour l'utilisateur, le bikesharing permet de s'affranchir de l'entretien et de la protection contre le vol individuels, tout en offrant la possibilité d'utiliser un vélo pour un court laps de temps. Il permet de remplacer le vélo individuel. L'offre de bikesharing en Europe était encore très faible il y a 9 ans. Elle s'est développée ces dernières années et il est désormais possible d'emprunter facilement un vélo dans de nombreuses villes européennes. Malgré une offre restreinte, la Suisse est un pays idéal pour l'implantation d'un système de bikesharing. Pour développer ce concept en Suisse, un intérêt de la part des autorités est crucial. De même, un nombre suffisant d'utilisateurs ainsi qu'un exploitant, responsable de l'entretien des vélos sont des éléments essentiels. Les différentes vélostations constituent un partenaire intéressant.

Le recours à un planificateur est indispensable pour identifier des emplacements qui font sens (par ex. P+R, gare, etc.). Le plan de financement est aussi crucial (collectivités, entreprises de TP, entreprises touristiques), tout comme l'identification du public cible et le système d'accès aux vélos. Pour rendre l'utilisation des vélos attractive, les sociétés de transports publics peuvent proposer un ticket combiné. Berlin fait à ce titre office de précurseur. La Deutsche Bahn y développe en effet une offre généralisée. En théorie, une carte valable à la fois pour les CFF, mobility et les offres de bikesharing serait possible, mais il s'agit encore de musique d'avenir, car cela nécessiterait une harmonisation des systèmes d'accès ainsi qu'une base de données unique. Cependant, le bikesharing ne résout pas tous les problèmes « vélos » d'une ville et doit être accompagné d'un concept plus global.

PRO VELO Suisse et la Conférence Vélo développent une nouvelle coordination bikesharing (mandat de l'OFROU). Cette coordination proposera notamment des conseils, une rencontre d'information annuelle et une newsletter électronique. Le secrétariat sera assuré par Manon Giger (PRO VELO – Berne) et les conseils par Aline Renard et Urs Walter (Conférence Vélo Suisse). Un site internet sera en ligne dès le 20 mai. La première



rencontre d'information aura lieu en septembre à Bienne et offrira des informations plus sciblées sur le bikesharing.

#### **4.1 nextbike, les vélos en libre service de Rent a Bike, Armin Schmid**

Rent a bike n'offrait jusqu'à présent que des vélos à louer à la journée ou demi-journée. Nextbike permet une utilisation en libre service simple et adaptée à l'utilisateur. Pour utiliser un vélo, il faut un natel et une inscription définissant la solution de paiement (carte de crédit ou LSV). Dès son inscription enregistrée, le client peut emprunter des milliers de vélos dans toute l'Europe, à réserver par téléphone et bientôt aussi par SMS. Les vélos sont stationnés à un emplacement défini mais peuvent être rapportés à n'importe quel autre emplacement. Ainsi les vélos peuvent être utilisés pour des courts parcours, sans devoir être ramenés à leur point de départ. En Suisse, Lucerne est pour l'instant la seule ville entièrement équipée du système nextbike. Des vélos y sont disponibles depuis mai dans quelques 140 emplacements disséminés dans la ville. Le réseau devrait rapidement s'étendre à d'autres régions de Suisse. A l'heure actuelle, l'Allemagne se démarque par son réseau très dense. Un réseau dense nécessite également un entretien optimal des vélos. En Allemagne, l'exploitant peut, via un Call-Center, savoir à chaque moment où se situe quel vélo et ainsi lui assurer un service. Les locations sont limitées à la période mars-novembre. L'hiver est en effet particulièrement rigoureux pour les vélos et entraînerait une usure prématurée des roues. Nextbike séduit également par sa rentabilité. Les vélos offrent des surfaces publicitaires qui peuvent être vendues à différentes entreprises. La deuxième source de revenus est la vente des abonnements. De plus, grâce à un système simple et efficace, nextbike ne nécessite pas de frais d'investissement conséquents (env. Fr. 4'500.- par station avec 4 vélos inclus). Pour cette raison, nextbike bénéficie d'un rythme de croissance élevé.

Questions bikesharing et rent a bike :

- *Quelles sont les principales différences entre nextbike et velopass ?*  
Velopass a besoin d'un raccordement électrique et nécessite donc un emplacement fixe. Les coûts d'investissement sont plus élevés pour cette raison, mais la station est également plus visible. Le système d'accès de velopass se fait via une Smartcard, qui assure une importante compatibilité avec d'autres offres. Les publics cibles sont toutefois similaires (touristes, utilisateurs de park + ride, pendulaires, habitants).
- *Qu'est-ce que Suisse roule ?*  
Suisse roule est l'association faîtière des villes ayant un prêt de vélo gratuit et à caractère social. Lausanne Roule est l'instigatrice du système velopass.
- *L'offre de nextbike a-t-elle cours en hiver ?*  
Non, seul l'offre standard de location de vélos de rentabike est proposée en hiver.
- *Ne peut-on pas proposer plusieurs offres (velopass, mobility, etc.) sur la même Smartcard ?*  
C'est le cas en ce qui concerne velopass et mobility. Toutefois il est difficile de concilier la plupart des protagonistes et de proposer une base de données unique.

Procès verbal : Ericch Rätz. Traduction: Cindy Freudenthaler