

Votre vélo disponible partout et en tout temps

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-642940>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Votre vélo disponible partout et en tout temps

Flexibilité, prix intéressant, gain de place: telles étaient les exigences de la Ville de Bienne pour un système de vélos en libre-service. L'urbanisme biennois s'est mis au travail et a conçu un partage de vélos innovant sans infrastructure onéreuse. L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a accordé un soutien financier de 120 000 CHF à ce nouveau système dans le cadre de la procédure de soumission du Centre de services pour une mobilité innovatrice.

L'idée d'un partage de vélos en ville de Bienne remonte à 2002, année d'Expo 02 où l'on réfléchissait déjà à des projets de mobilité pour le futur. «Elle s'est concrétisée les années suivantes et la planification a finalement démarré en 2008», précise Jonas Schmid, directeur du projet à l'urbanisme biennois. Au stade de la planification, il était déjà exclu pour la Ville de Bienne, pour des questions de coûts et d'espace, de reprendre un système existant dans une autre ville. «Nous voulions un système permettant un réseau dense de stations de prêt qui ne nécessitait pas de grandes installations et ne portait pas atteinte à l'image de la ville»,

explique Jonas Schmid. La collaboration avec des partenaires régionaux déboucha finalement sur la création de «velospot», un nouveau système de prêt, distinct des systèmes d'autres villes, notamment au plan technique.

Vélos communiquant par le réseau des portables

Les stations de prêt dites «velospots» ne comportent qu'un cintre d'appui, un boîtier abritant l'électronique et une batterie. L'emprunt d'un vélo s'effectue grâce à une carte à puce permettant d'ouvrir le cadenas correspondant. Celui-ci transmet le numéro de client

par radiocommunication numérique de courte portée au velospot, qui transfère les données à un serveur par le réseau des portables. «Le serveur traite et surveille les prêts», explique Jonas Schmid. Les usagers peuvent rendre le vélo à l'intérieur de la zone de couverture d'un velospot et le prêt se termine dès que le vélo est à nouveau cadenassé. Si le vélo est déposé hors de cette zone, le prêt reste sur l'utilisateur actuel. Le grand avantage de velospot est qu'il ne nécessite pas d'infrastructure pour encliquer le vélo. «Nos clients et clientes n'ont donc jamais le problème de se trouver devant une station de prêt pleine lorsqu'ils veulent rendre le vélo.





Pour des installations plus importantes, il aurait fallu des travaux de génie civil et donc des permis de construire, ce qui aurait considérablement renchéri tout le projet», déclare Jonas Schmid. Comme le système prend peu d'espace, il est parfois possible d'intégrer les velospots à une place existante de stationnement pour vélos. Un autre avantage du système de prêt est la flexibilité. «En principe, les velospots ne sont pas liés à un endroit», ajoute Jonas Schmid. A peu de frais, ils peuvent par exemple être installés, puis à nouveau démontés, pour des utilisations temporaires lors de manifestations importantes ou à cause d'un chantier.

Echo positif

Depuis l'été 2012, le projet fonctionne à plein régime: jusqu'à présent, près de 40 stations de prêt avec plus de 250 vélos ont été réalisées. «Après le premier semestre, nous sommes très satisfaits des réactions», déclare Jonas Schmid. Durant les mois d'été et d'automne, plus de 250 prêts par jour ont été enregistrés, pour quelque 200 en hiver. Au cours du premier semestre d'exploitation, 650 usagers ont acheté l'abonnement annuel à 60 francs et ce chiffre doit atteindre

les 2000 usagers jusqu'à l'été. Le nombre de courses quotidiennes doit aussi augmenter. Et le directeur du projet d'affirmer: «Notre objectif à long terme est de 1000 courses journalières, nous pourrions alors parler d'un bon taux d'utilisation.»

Le succès de velospot réjouit également Silas Hobi, responsable du projet auprès de l'OFEN: «Afin que les idées visionnaires parvenant au CSM deviennent réalité, il faut régler moult détails.» S'agissant de velospot, différents facteurs étaient annonciateurs de succès. «Le projet avait le soutien du Conseil municipal et du Conseil de Ville; les besoins de la population ont été pris en compte lors de la planification et de la réalisation. Par ailleurs, les échecs n'ont pas découragé les responsables du projet.» Silas Hobi était aussi convaincu par velospot qui répondait en tous points au critère de durabilité: la fabrication des cadenas de vélos est entièrement assurée par une entreprise de la région biennoise, les transports éventuels de vélos d'une station à l'autre sont effectués par des e-bikes et dans le domaine technique, velospot offre des emplois pour l'intégration sociale de chômeurs de longue durée.

INTERNET

Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (CSM): www.are.admin.ch/csm

Propagation du système en Suisse romande

Cette année déjà, la Ville de Bienne s'est fixé pour objectif une couverture des coûts de velospot à 100%. L'exploitation doit ainsi dégager quelque 250 000 CHF. «C'est pourquoi nous voulons encore faire connaître le projet afin de trouver de nouveaux abonnés et sponsors», conclut Jonas Schmid. Le projet a déjà traversé les frontières cantonales. Après une phase-test réussie, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle veulent introduire le système avec 20 stations de prêt et 180 vélos. (his)

La 8^e procédure de soumission du CSM est lancée

Depuis 2006, le DETEC exploite le Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (CSM). Les activités du CSM se focalisent sur les solutions de mobilité porteuses d'avenir, qui favorisent notamment les formes de mobilité ménageant l'environnement et les ressources et qui optimisent les interfaces entre les différents modes de transport. Une somme annuelle de 500 000 CHF est mise à disposition pour la procédure de soumission. La procédure en cours a pour thème prioritaire «Mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – Renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes». Les offres doivent parvenir au CSM d'ici le 31 mars 2013. Différents offices fédéraux (ARE, OFEN, OFEV, OFT, OFSP) participent et sélectionnent ensemble les projets dignes d'encouragement. Les projets sont alors remis à un office fédéral en vue du financement et du suivi technique.