



OBIS – Optimizing Bike Sharing in European Cities

Le marché européen du vélo en libre-service

Congrès du Club des Villes et Territoires cyclables
Dijon – 6 octobre 2011

UN PROJET ISSU DE L'AGENDA DE LISBONNE

- Objectif : Accroître l'usage d'énergies renouvelables et diminuer la consommation d'énergie dans le secteur **des transports**.
- Issu du **Programme Energie Intelligente pour l'Europe II - Intelligent Energy Europe II (IEE II)**.
- **65 projets européens** sont retenus pour un budget total de 50 millions d'euros.

LES OBJECTIFS DU PROJET OBIS

- Etablir un **panorama du marché** du VLS au travers de diverses expériences européennes
- Déterminer les **facteurs clés** de succès et d'échec des systèmes
- Réaliser un **guide de recommandations** à destination des experts, techniciens et collectivités locales
- Promouvoir la **pratique du vélo en ville** et démontrer l'importance du VLS dans la **chaîne de mobilité** urbaine



16 PARTENAIRES, 9 PAYS IMPLIQUES

- **Allemagne** : Choice GMBH (coordinateur du projet), Département du Sénat de Berlin pour le Développement Urbain (SenStadt), DB Rent Gmbh
- **Autriche** : Université Technologique de Vienne
- **Espagne** : Altran, Ville de Barcelone
- **Italie** : Car Sharing Italia (CSI), Ecoistituto Alto Adige (ÖKI) Fondazione, Legambiente Innovazione (FLI)
- **France** : MTI Conseil, CETE de Lyon
- **Royaume-Uni** : CTC – l'organisation nationale des cyclistes au Royaume-Uni, Transport for London (TfL)
- **République Tchèque** : Centre de Recherche sur les Transports tchèques (CDV)
- **Pologne** : Pomeranian Association Common Europe (PSWE)
- **Suède** : Institut Royal de Technologie (IRT)

LES PRINCIPALES ETAPES DU PROJET

- Diagnostic du **marché actuel** par l'analyse d'un panel de systèmes en Europe (7 en France) et définition d'un marché potentiel par pays,
- Identification des **facteurs clés** de succès et d'échecs,
- **Expérimentations** grandeur nature,
- Guide de **recommandations** pour la mise en place d'un système VLS,
- Diffusion et **communication** des résultats, avec notamment la création d'un site Internet,
- Générer auprès des acteurs du marché une **prise de conscience** que les systèmes de vélos publics sont un nouveau service de transport public.

LE ROLE DES PARTENAIRES FRANCAIS MTI CONSEIL/CETE LYON

- Analyse du **marché national** portant sur 7 systèmes français (et 1 belge),
- Réalisation d'une **carte interactive** du marché européen des systèmes VLS,
- Contribution pour l'identification des **facteurs clés** de succès et d'échec,
- Contribution à la rédaction du manuel de **recommandations**,
- Contribution pour la partie « **News** » du site Internet,
- Animation de deux **réunions d'experts** (National Advisory Board) et **promotion** du projet auprès du Club des Villes Cyclables.

LE SITE INTERNET – www.obisproject.com

La vitrine du projet



Le portail internet du projet rassemble :

- l'actualité des VLS avec des newsletter mensuelles,
- des rapports et présentations du projet en téléchargement,
- Des contacts avec l'ensemble des partenaires du projet,
- Des liens vers les collectivités locales et les acteurs du VLS.

DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Les groupes de travail – Work package (WP)

WP 1 **Mise en place administrative et stratégique**

WP 2 **Benchmark des services existants et du marché potentiel**

Benchmark :

- Etat du marché
- Analyse des modèles d'organisation
- Les systèmes opérationnels
- Modèles de financement
- Efficience à court terme et profit à long terme
- Profil et consentement de la clientèle
- Cadre législatif
- Support politique
- Indicateurs de mobilité

Marché potentiel :

- Les nouveaux groupes-cibles
- Le potentiel des opérateurs
- Les consentements d'autres villes
- Les nouveaux business model

WP 3 **Evaluation multicritères :
identification des facteurs clés de succès**

DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Les groupes de travail – Work package (WP)

WP 4

Expérimentation et tests pour améliorer les services

- Berlin: test du Near Field Communication (NFC) pour les vélos publics et les transports en communs
- Barcelone : Extension du système
- Stockolm : Evaluation des émissions de carbone de grandes entreprises qui utilisent les vélos publics
- Londres : Mise en place d'un service de vélos publics dans Londres Centre
- Milan : mise en place d'un service de vélos publics
- Autriche : les vélos publics en milieu rural

WP 5

Rédaction d'un manuel de recommandations

- Comment intégrer les vélos publics dans le système de transport public urbain ?
- Comment devenir un exploitant de vélos publics ?

DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Les groupes de travail – Work package (WP)

WP 6

Communication et diffusion des résultats

- Présentation dans des conférences et revues de presse
- Création d'un portail européen des vélos publics
- Etablir un réseau Européen
- Organisation d'un comité scientifique

WP 7

Diffusion commune des résultats

- Diffusion sur les canaux d'informations de l'UE
- Participation à des conférences

L'ANALYSE DU MARCHÉ ACTUEL – PANORAMA EUROPEEN

Quelques constats :

Pays	Nombre de VLS étudiés
Autriche	4
Belgique	2
République Tchèque	1
France + Belgique	7+1
Allemagne	7
Italie	11
Pologne	1
Espagne	7
Suède	4
Royaume-Uni	6

- environ **400 systèmes** en service en 2011
- **Bicing** à Barcelone et **Velib'** à Paris déclenchent la dynamique du VLS en 2007
- Les VLS rencontrent un vif succès dans les pays d'Europe du Sud (France, Espagne, Italie) qui n'ont pas de culture d'usage quotidien du vélo...
- ...contrairement à l'Europe du nord et du centre (Suède, Autriche, Allemagne) où les quelques systèmes sont peu utilisés en raison d'un taux de possession du vélo déjà élevé.

L'ANALYSE DU MARCHÉ ACTUEL – REUSSITES ET DIFFICULTES

Ce que permet le système VLS :

- **accélère les initiatives** en faveur des politiques cyclables,
- **redonne leur place aux modes doux** dans l'environnement urbain,
- **déleste l'utilisateur des contraintes** traditionnelles liées à la possession d'un vélo (stationnement, entretien, réparations),
- propose aux citoyens un moyen de déplacement à **faible coût pour l'utilisateur final**,
- apporte, en partie, une réponse aux problèmes de saturation des réseaux urbains de transports collectifs en heures de pointe.

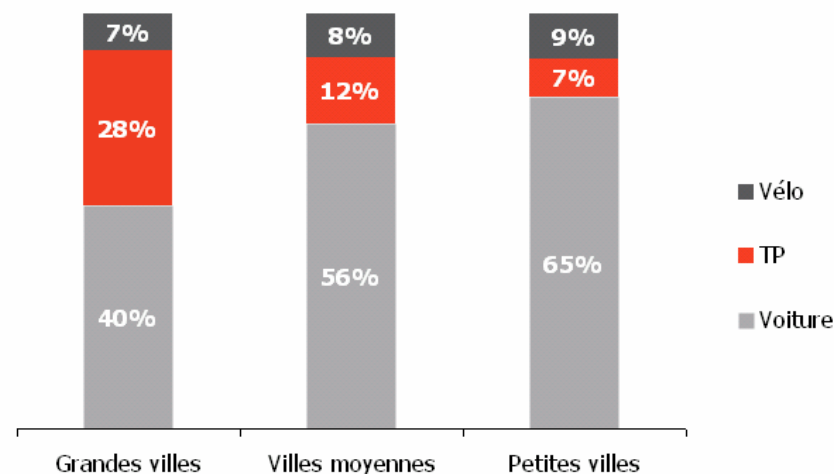
Ce qui limite le système VLS :

- la **redistribution** des vélos aux stations est la principale difficulté à gérer pour l'exploitation,
- le **vol et le vandalisme** freinent la bonne marche du système et peuvent remettre en cause sa pérennité,
- **l'absence de vélo à une station ou l'impossibilité de stationner** son vélo entraînent des frustrations chez les utilisateurs,
- les **conditions météorologiques** sont un facteur important pour l'utilisation du système,
- les **besoins de financement** sont importants.

LES VLS EN EUROPE – QUELQUES TRAITS COMMUNS

La taille de la ville joue un rôle primordial

- Plus la ville est grande, plus elle est susceptible d'avoir un système à haute technologie et disponible 24 heures sur 24.
- Dans les pays chauds, le VLS est plus susceptible de fonctionner 365 jours par an.
- Dans les villes froides, le pic de la demande est en été. Les villes chaudes ont deux pics de la demande: l'une au printemps et l'autre à l'automne.
- Les villes de petite et moyenne taille offrent des périodes de gratuité plus longues.
- Le nombre de vélos dans le système dépend de la taille de la ville et de la demande prévue dans la zone ciblée. Les systèmes automatisés dans les grandes villes fournissent plus de vélos par station et plus de points d'accueil par vélo que les petites villes.
- Plus la ville est de taille importante, plus le nombre de locations par vélo est élevé.



Parts modales moyennes selon la taille de la ville
(source : OBIS)

LES CONDITIONS DE PERENNITE DES SYSTEMES VLS

- Un **système accessible avec une disponibilité élevée** aux points d'accueil, des heures d'ouverture élargies, et une disponibilité sur plusieurs saisons
- Une **utilisation simple**, une **bonne visibilité** des stations et une identité des modèles de vélo,
- Une **bonne maintenance de l'infrastructure cyclable** et un bon entretien des vélos,
- L'intégration des politiques cyclables dans les **politiques de mobilité durable** et l'intégration du VLS dans ces politiques,
- Une **ouverture des esprits à la pratique du vélo urbain**,
- Un trafic de redistribution lisse et limité
- Un faible taux de vol et de vandalisme,
- Un faible coût total par vélo / voyage,
- Des sources de financement durables,
- Des synergies avec les Transports Publics.



VLS à Copenhague en hiver (Photo: Creative Commons BY-NC-ND 2.0 by Flickr-User oriolsalvador)

A L'AVENIR, DES INNOVATIONS A APPORTER SUR DIFFERENTS ASPECTS

Technologie du service

- technologie d'accès au service (clé, code, carte...)
- vélo (poids, maniabilité...)
- stations (fixes/flexibles) et points d'accroche (verrou, électronique...)
- logiciel back-office (exploitation, facture, suivi en temps réel)



Bateau de Redistribution et de Maintenance Vélib (Photo: JCDecaux)

Conception du service

- taille et densité des stations
- disponibilité du service (24h/24, fermé la nuit...)
- modalités d'inscription, périmètre des abonnements
- publics cibles (quotidiens, touristes...)
- intermodalité avec les transports collectifs (information, tarification, billettique...)



Station sans points d'accroche physiques (Photo: DB Rent)

Montage institutionnel du service

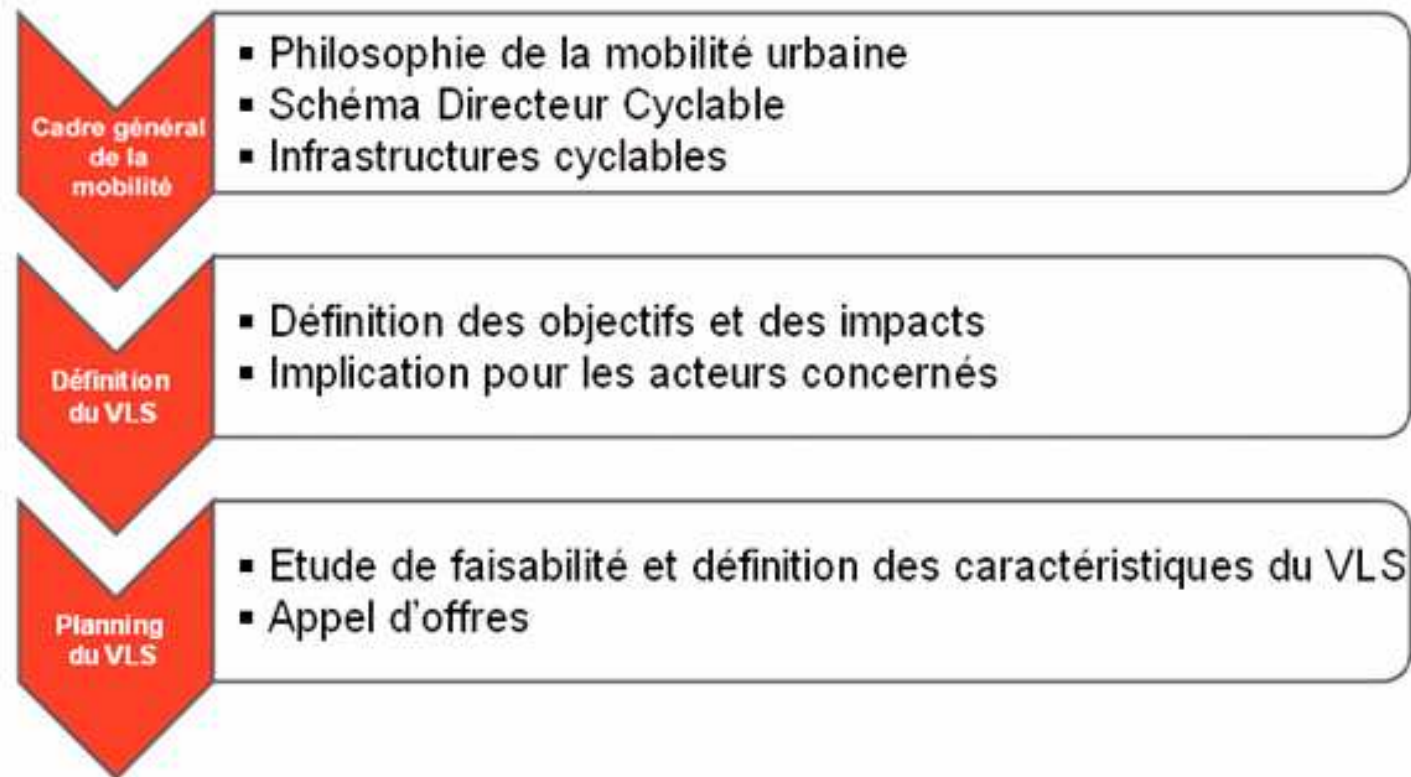
- nature et étendue des contrats
- types d'opérateurs (fournisseurs de mobilier urbain, opérateurs de transport public)
- bonus/malus (intéresser l'opérateur à la réussite du service)
- sources de financements (recettes commerciales/subventions)
- sponsoring (Barclays à Londres)



Utilisation du périphérique Keepod à une station BikeMi à Milan (capture d'écran depuis une vidéo par Bloonn)

RECOMMANDATIONS POUR L'AVENIR DES SYSTEMES

La planification d'un VLS dépasse la définition des détails techniques et organisationnels. Le processus commence par **l'élaboration d'une base solide pour favoriser la pratique du vélo** et une redéfinition de la mobilité urbaine.



RECOMMANDATIONS POUR L'AVENIR DES SYSTEMES

LE CONTRAT : CLE DE VOUTE DU SYSTEME

Importance des technologies utilisées : accès au système, visibilité de la station, conception du vélo, terminaux multifonctions ? ,

Densité des stations : chaque station nouvellement ajoutée diminue donc le coût moyen de toutes les stations précédentes, et le coût moyen de chaque location/voyage.

Disponibilité du service : un service sans interruption est plus attractif. Les périodes d'ouverture dans l'année varient en fonction du climat local.

Interaction du service VLS avec son environnement technique et urbain : information (signalétique statique/directionnelle, applications mobiles), intégration avec le transport collectif

Promotion du service : communication, image

INSTAURER UN SYSTEME INCITATIF POUR L'OPERATEUR

l'opérateur doit être encouragé à assurer la bonne marche du système et à favoriser la rotation des vélos aux stations

LA FORCE DU VLS : IL PEUT CONCERNER TOUTES LES CATEGORIES D'USAGERS POUR TOUS TYPES DE DEPLACEMENTS

QUELQUES RETOURS D'EXPERIENCES

BELGIQUE - Trois défis identifiés sont :

- Améliorer la planification des infrastructures,
- Dynamiser la communication,
- Intégrer la politique cyclable à une politique globale de mobilité.



*Cyclocity à Bruxelles
(Photo: Creative Commons BY-NC 2.0 par Flickr-Utilisateur Peter Forret)*

FRANCE – Des contrastes saisissants

- Faible culture du vélo urbain,
- Expérimentation concluante à Lyon (Velo'v),
- Succès remarqué de Vélib' à Paris, qui ouvre la voie aux autres villes.

POLOGNE – Des possibilités à explorer

- Réseau de pistes cyclables très pauvre et hétéroclite,
- Financement limité et souvent mal utilisé,
- Taux de possession de vélo relativement élevé,
- Stratégie de niches à définir (projets à Cracovie et à Gdansk).

*Vélo Bleu à Nice
(Appli : Intellicore)*



QUELQUES RETOURS D'EXPERIENCES

GRANDE-BRETAGNE – Une expérience à suivre

- La plus grande mise en œuvre en Europe depuis Velib' à Paris,
- Une campagne de communication intensive,
- Une innovation majeure : le sponsoring de Barclays, reproductible ?



ESPAGNE – Un marché en plein boom

- Séville et Saragosse sur le modèle de financement français,
- Barcelone : la voiture finance le VLS avec les revenus des parkings,
- Des systèmes à haut niveau technique avec des cartes RFID,
- Augmentation attendue du nombre de systèmes VLS.

AUTRICHE – L'union fait la force

- Des systèmes adaptés à différents usages (quotidien/touristique),
- Un réseau de villes, petites et moyennes, partageant le même système VLS,
- Une mutualisation permettant un niveau technologique plus élevé et levant les obstacles à l'accès au système.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

POUR DES INFORMATIONS PLUS COMPLETES ET
ACTUALISEES,

RENDEZ-VOUS SUR LE SITE INTERNET
WWW.OBISPROJECT.COM



MTI Conseil

20, boulevard Poniatowski
75012 PARIS

Tél : 01 44 75 12 15

Fax : 01 44 75 12 16

Une société du Groupe EFFIA : www.effia.fr

Bruno MONJARET

Directeur Général

Tél : 01 44 75 1230

Mail : bruno.monjaret@mticonseil.fr

