



GLAND Le directeur de Velopass Lucas Girardet (tout à droite) assiste à l'inauguration du réseau La Côte le 15 juin dernier. Au premier plan, le syndic de Gland Gérard Cretegy (à gauche) et la municipale Florence Golaz.

À LA CONQUÊTE DU VÉLIB' SUISSE

RÉSEAU. Essaimant depuis Lausanne, Velopass proposera 900 vélos en libre-service à la fin de l'été. Portrait d'une société qui fait envie à la Poste et aux CFF.

MATTHIEU RUF

Mine de rien, le vélo en libre-service (VLS) tisse sa toile en Suisse romande. Ce principe de partage de cycles, qui s'est fait largement connaître depuis 2007 grâce au Vélib' de Paris, existe déjà dans quelque 200 villes à travers le monde. Au cours du mois de juin, deux nouveaux réseaux ont ouvert dans notre région: ceux de Bulle (8 vélos) et de La Côte (121). Comme la plupart des installations de Suisse actuellement, ils l'ont été par la société Velopass. Qui prévoit trois nouvelles ouvertures ces prochains mois. Le 7 juillet dans la région dite des Lacs (Morat, Estavayer,

Payenne, Avenches), et deux premières incursions en Suisse alémanique au cours de l'été, à Brigue et à Bâle (voir carte). Velopass, c'est une société fondée en 2009 par des membres de l'association Lausanne Roule, qui proposait un prêt de vélos à la journée. «Nous avons pensé le passage au libre-service comme une évolution par rapport au prêt, qui n'était disponible qu'en été et en un lieu seulement», explique Lucas Girardet, l'un des trois fondateurs et actuel directeur de la société. «Velopass, c'est le vélo 24 heures sur 24 et toute l'année!» Depuis l'ouverture des deux premiers réseaux de Lausanne-Morges et de la Riviera en juin 2009, le service

s'est largement étendu et, en tout, 900 vélos seront à la disposition des Romands dès la fin de l'été. Les réseaux sont souvent exploités par des organisations à but social, comme Caritas à Yverdon.

Public-privé. «Le public cible, c'est chez nous surtout des pendulaires qui travaillent dans une entreprise de la place. Ils prendront le vélo jusqu'au lieu de travail depuis la navette bateau ou les gares de Gland et de Nyon», se réjouit Nathalie Etter, cheffe de projet au Conseil régional de Nyon. Le nouveau réseau de La Côte a été financé par un partenariat public-privé, 50% de l'investissement reve-

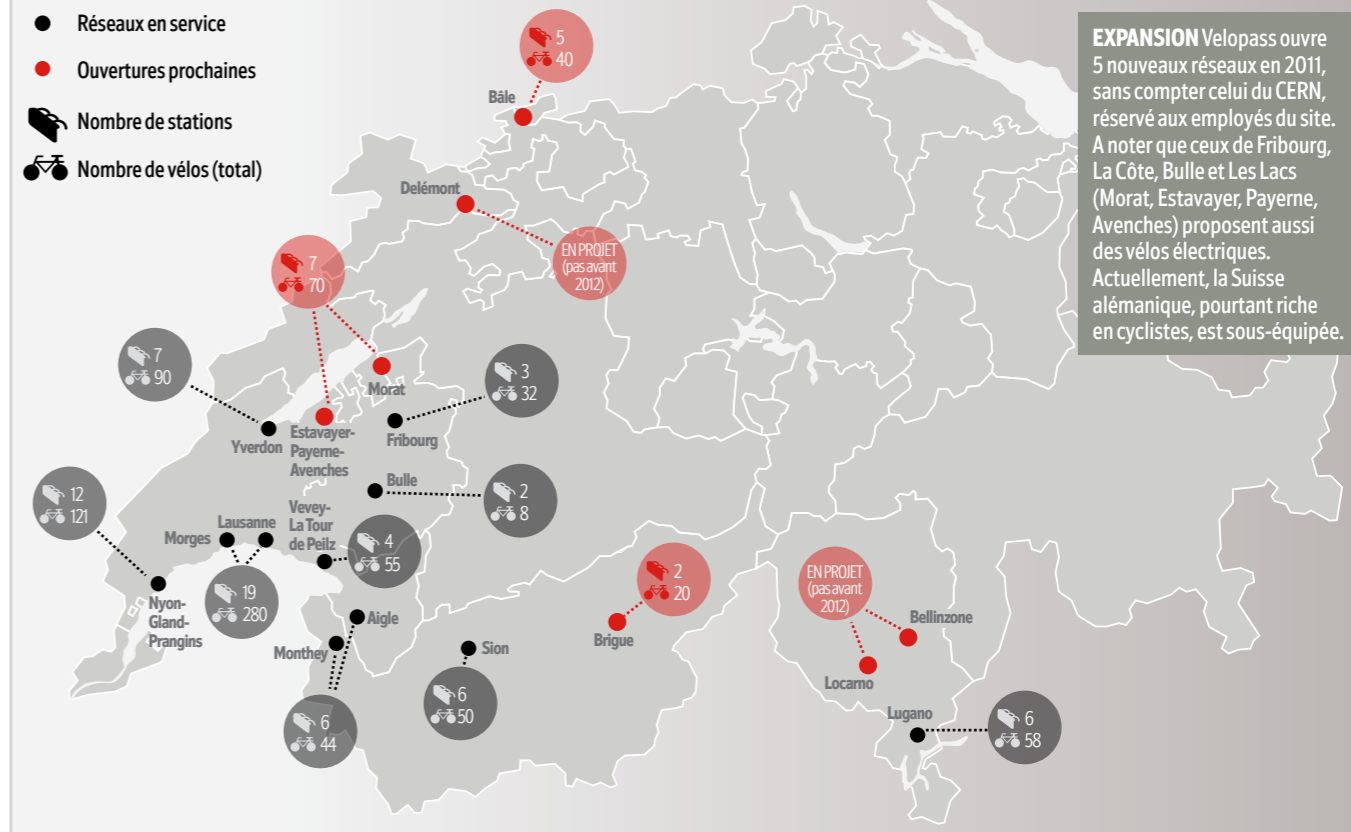
nant à une dizaine d'entreprises de la région. «Face à l'insuffisance des moyens de transport collectifs, explique Nathalie Etter, un réseau VLS, composé pour moitié de vélos électriques de surcroît, contribue à alimenter l'offre. Les entreprises ont donc vite été sensibilisées.» Nestlé à Vevey, Medtronic à Tolochenaz, BASF à Monthey: Lucas Girardet veut développer le plus possible ces partenariats, comme ceux avec les communes ou les universités.

Caution. A l'Université de Lausanne, ou à celle de la Suisse italienne, l'abonnement Velopass est offert à tous les étudiants, qui ont accès aux vélos via leur carte d'étudiant. Pour utiliser Velopass, il faut en effet passer une carte RFID (radio-identification) idoine, valable une année ou une journée (lire encadré), devant la borne du vélo que l'on désire.

Ce système suscite quelques critiques. En effet, il faut impérativement se rendre à l'un des points de vente (hôtel, office du tourisme, musée...) du réseau, beaucoup moins nombreux que les stations, pour acheter une carte journalière contre une caution de 90 francs sur sa carte de crédit. Or, à Paris ou à Londres, on peut directement libérer un vélo aux stations avec une carte bancaire.

Lucas Girardet précise que le système de carte RFID est celui qui est préconisé par la Confédération, et que Velopass tente d'utiliser au maximum les cartes que les gens possèdent déjà, comme la carte de crédit Cornèrbank. Mais il est aussi conscient du problème et prévoit d'introduire, durant l'été, une nouveauté pour faciliter la tâche des utilisateurs uniques: «On s'inscrit une seule fois au début, puis on pourra acheter les cartes journalières dans des kiosques et les activer par SMS.»

LE RÉSEAU VELOPASS



EXPANSION Velopass ouvre 5 nouveaux réseaux en 2011, sans compter celui du CERN, réservé aux employés du site. A noter que ceux de Fribourg, La Côte, Bulle et Les Lacs (Morat, Estavayer, Payerne, Avenches) proposent aussi des vélos électriques. Actuellement, la Suisse alémanique, pourtant riche en cyclistes, est sous-équipée.

Concurrence. Bémol à part, Velopass peut se targuer d'un joli succès. S'il a fallu être persuasif au début, désormais, «les gens viennent nous voir, on n'a plus besoin d'expliquer tout l'historique. Surtout, on a montré que le VLS peut marcher dans des toutes petites villes.»

Corollaire, Velopass voit désormais pointer des concurrents à l'horizon. La ville de Bienne a lancé cette année une phase de tests pour son système Velospot, plutôt ambitieux puisque l'objectif est de proposer à terme 300 vélos sur 50 stations. A la différence de Velopass, les vélos biennois sont cadenassés à eux-mêmes et non à des bornes, mais dans des zones délimitées. Actuellement, 400 inscrits testent une cinquantaine de cycles. Velopass s'étendra encore, sans nul doute, à l'avenir. Lucas Girar-

det ne veut par exemple pas manquer l'appel d'offres que la ville de Genève lancera à l'automne pour un système de VLS. Mais un concurrent avec une grande force de frappe va entrer en scène dans une dizaine de villes dès cet été: la Poste, avec le système Publi Bike, en

Poste, qui communiquera plus amplement d'ici à la mi-juillet. Cela inquiète-t-il Lucas Girardet? «Cela montre que notre idée est bonne», sourit-il, en assurant qu'il ne tient pas à avoir le monopole. «Le plus important est d'assurer la compatibilité entre les systèmes: que



«LE LIBRE-SERVICE MARCHE AUSSI DANS LES PETITES VILLES.»

Lucas Girardet, fondateur de Velopass

l'utilisateur puisse passer de l'un à l'autre avec la même carte, voire le même abonnement, à l'image de l'abonnement général CFF pour lequel 150 entreprises de transport se sont mises d'accord.» Une telle coordination sera sans doute déterminante pour le futur du vélo en libre-service en Suisse. Un futur qui convaincra peut-être même les moins sportifs, puisque tant Velopass que la Poste prévoient de développer l'option du vélo électrique. ●

l'usager puisse passer de l'un à l'autre avec la même carte, voire le même abonnement, à l'image de l'abonnement général CFF pour lequel 150 entreprises de transport se sont mises d'accord.» Une telle coordination sera sans doute déterminante pour le futur du vélo en libre-service en Suisse. Un futur qui convaincra peut-être même les moins sportifs, puisque tant Velopass que la Poste prévoient de développer l'option du vélo électrique. ●

MODE D'EMPLOI

Velopass offre deux possibilités: un abonnement annuel ou une carte journalière.

Un abonnement coûte entre 15 francs (réseau de Bulle) et 60 francs (tous les réseaux), plus les frais d'inscription de 10 francs. Chaque abonnement donne droit à deux heures gratuites, puis la location coûte 1 franc de l'heure, sauf si l'on n'emprunte le vélo pas plus de 30 minutes. Les détenteurs d'une Cornèrbank et les membres Mobility disposent de certains rabais. Des abonnements cantonaux seront en outre disponibles dès cet été pour Vaud et Fribourg.

Une carte journalière coûte 6 francs et doit être achetée à l'un des points de vente contre une caution de 90 francs sur une carte de crédit. Pour faciliter la procédure, il sera bientôt possible de ne s'inscrire qu'une seule fois puis d'activer par SMS une carte achetée dans un kiosque. ● www.velopass.ch