

PubliBike présentait en décembre sa nouvelle offre de vélos en libre service aux usagers du campus. L'occasion de parler mobilité avec son directeur Bruno Rohner.

# « Nous ne pouvions pas continuer

David Trotta

Le campus de Dorigny, pionnier dans le domaine du vélo en libre service en Suisse, a accueilli en décembre la conférence de presse dédiée à la présentation du nouveau modèle proposé par PubliBike. Un choix jugé évident par les différentes parties prenantes au regard des collaborations étroites entre la filiale de CarPostal et les autorités académiques. Son directeur Bruno Rohner a ouvert les portes du centre névralgique, à Fribourg, pour parler du vaste thème de la mobilité. Interview.

**PubliBike se tourne désormais vers les outils digitaux. Pourquoi ce choix ?**

**Bruno Rohner :** En premier lieu, nous avons voulu simplifier tout le processus. Avec l'ancien système, les usagers ne pouvaient pas emprunter un vélo spontanément. Il fallait s'inscrire, puis attendre de recevoir une carte. Les technologies d'aujourd'hui permettent d'opter pour les outils digitaux. Presque tout le monde, qu'il s'agisse de notre groupe cible ou non, dispose d'un smartphone que chacun a sur soi en permanence. C'est un peu comme un porte-monnaie.

**Votre groupe cible ?**

Nous nous adressons en priorité aux pendulaires, dans l'idée d'offrir un moyen de parcourir facilement le dernier kilomètre entre par exemple une gare et la destination finale. Notre offre peut aussi être bénéfique aux entreprises disposant de succursales. Le vélo permet d'être bien plus rapide que tout autre moyen de transport. De façon générale, la multimodalité est devenue très importante.

**L'abonnement à PubliBike peut d'ailleurs être intégré au Swisspass.**

Nous sommes encore loin d'une simplification générale, mais nous y travaillons. Du point de vue de l'utilisateur, il serait plus simple d'avoir une seule clé, pour regrouper par exemple un abonnement CFF, Mobilis et PubliBike. L'idéal serait d'être intégré aux communautés tarifaires comme celle de Mobilis. Ce qui laisserait le libre choix



La rénovation du réseau PubliBike Lausanne-Morges comprend un tournant numérique, ainsi qu'une offre en vélos électriques. Une évidence pour son directeur Bruno Rohner. F. Imhof © UNIL

d'emprunter le train, le bus ou justement le vélo pour le même prix. Laisser le choix à l'utilisateur de se tourner vers le moyen qui lui convient au mieux. Mais en Suisse, avec la multitude de transports publics, ce n'est pas évident. Dans notre contexte, avec une offre globale unique au monde, il est difficile d'intégrer le vélo. Nous devons dès lors réfléchir aux meilleures manières d'encourager les gens à se tourner vers la *bike sharing*. Et c'est sans compter non plus le fait que beaucoup de personnes disposent par ailleurs de leur propre vélo.

**L'autre grande nouveauté est l'apparition des vélos électriques. Une offre nécessaire en 2018 ?**

En 2016 en Suisse, un vélo vendu sur quatre était électrique. Nous ne pouvons donc pas

échapper à cette évolution. Du point de vue de l'utilisateur toujours, dès lors qu'il doit se déplacer rapidement, sur des routes qui ne sont pas plates, il se tourne vers l'électrique sans réfléchir. Mais nous ne voulons pas non plus forcer les usagers à emprunter uniquement des vélos électriques. Certains préfèrent les mécaniques. Raison pour laquelle nous proposons les deux solutions. À l'avenir, il nous faudra connaître les proportions selon les différents réseaux afin de répondre au mieux à la demande. Des données dont nous ne disposons pas encore.

**Vous avez choisi le campus universitaire pour présenter votre nouvelle formule. Pourquoi ?**

Nous n'avons pas réfléchi longtemps à cette question quand nous nous sommes demandé par quel

# de proposer un système vétuste »



**Avec l'initiative lancée par l'association Pro Velo, qui ambitionne de faire entrer la promotion du vélo dans la Constitution, la thématique a atteint le niveau fédéral. Quel est votre regard ?**

On entend partout qu'il faut promouvoir le vélo. Le fait de prendre des engagements est une bonne chose. Mais ces questions restent avant tout locales. Les villes doivent savoir ce qu'elles se veulent dans le domaine de la mobilité, et donc en termes de planification à l'échelle locale. Peindre une ligne jaune sur une route déjà étroite ne sert pas à grand-chose. A Lausanne par exemple, on sait que les cyclistes ont peur de rouler à certains endroits. Il faut prendre de réelles mesures. Cela dépend donc de la composition politique d'une ville. Berne par exemple se définit comme la capitale du vélo. Elle propose des mesures telles que l'implantation de stations de vélos en libre service ou l'investissement dans la création de pistes cyclables à côté de la route principale. Ces signaux sont forts. On peut évidemment envisager des choses, au niveau fédéral, du point de vue de la sensibilisation ou de l'éducation. Mais ce thème reste avant tout local. Je pense qu'il est impossible de faire du vélo une affaire fédérale. Pour que les choses changent, nous avons besoin d'infrastructures adaptées. Il faut aussi que la demande soit réellement existante. Qu'il y ait donc davantage de cyclistes dans les villes.

réseau nous allions commencer les rénovations. Notamment à l'UNIL et l'EPFL, avec les nouvelles technologies, nous ne pouvions pas continuer de proposer un système vétuste. Mais c'est aussi pour des raisons historiques. C'est à Dorigny que s'est développée la première offre en *bike sharing* au niveau national. A l'UNIL et à l'EPFL, beaucoup de personnes s'intéressent à une telle offre. Nous sommes très contents d'avoir pu intégrer les hautes écoles au moment de rénover notre système. Des partenaires qui croient à un tel projet, qui ont envie de collaborer et qui nous soutiennent. Je ne parle pas de soutien financier, mais du constat que nous partageons les mêmes idées. Le fait que l'UNIL offre ce service aux usagers du campus afin de favoriser la mobilité douce est un signal très fort. Nous avons absolument besoin de tels signaux. Parce que si vous êtes seul, tout devient immédiatement beaucoup plus difficile.

**Les cyclistes représentent 8 % des usagers de la route en Suisse. Selon les messages que l'on peut lire sur votre site, le vélo est une solution pour désengorger le trafic dans les villes. Comment convaincre les réfractaires ?**

Les réseaux doivent être suffisamment denses pour que les effets soient positifs. Dans le domaine du *bike sharing*, il faut aussi que les concepts d'emplacements fassent sens. Ceux-ci doivent prendre en compte les situations des villes et de leur trafic. Analyser la fréquentation des routes, la topographie, identifier où se trouvent les places de travail, les sites touristiques, etc. Autant d'éléments qui doivent être intégrés dans un concept global. Il faut aussi évidemment s'assurer que les villes partagent les mêmes envies. Si vous êtes confronté à une politique centrée sur la voiture, vous vous retrouvez face à un mur. Nous constatons toute-

fois que les villes ont beaucoup fait quand nous comparons la situation par rapport à celle d'il y a vingt ans. Mais le vélo pourrait être plus utilisé encore, dans des villes telles que Genève ou Lausanne par exemple.

**Au-delà de volontés politiques, il est aussi question de choix et comportements individuels.**

Oui, c'est un vrai paradigme. Si je me déplace en voiture, j'ai une raison de le faire. Parce que je veux être seul, écouter la radio, ou que c'est un endroit dans lequel je me sens à l'aise. Mais les bulletins radio annoncent des bouchons partout et tout le temps. Les gens ont une tolérance incroyable. Tous les ans, les statistiques soulignent le temps considérable que nous perdons dans les bouchons. A titre personnel, je deviens fou. Mais il faut aussi dire, concernant le vélo en libre service, que nous n'en sommes qu'au début. Nous devons encore passer du temps à donner envie aux gens de se tourner vers une telle offre.

**Reste encore la question de la concurrence. Vous n'êtes pas seuls dans ce domaine. Le dernier arrivé étant le vélo en flotte libre.**

Le *free floating* a été admis à Zurich. Mais il y a quand même des règles. Seul le 10 % des places est accordé aux vélos en flotte libre. Pour qu'un système de ce genre fonctionne, il doit pratiquement inonder les villes. De sorte qu'il bouchera automatiquement les places réservées aux vélos privés. Un problème que nous ne rencontrons pas puisque, partout où nous nous trouvons, nous avons obtenu de l'espace public.

**Ça ne semble pas vous faire peur.**

Je suis sportif et j'aime la compétition. Si les règles sont les mêmes pour tout le monde, le meilleur mérite de faire ses affaires. Pour nous, il s'agit d'une motivation à nous améliorer et ne rien laisser traîner. La mobilité douce est thématisée depuis peu de temps seulement. Si aujourd'hui tout le monde parle de vélo, il faut toutefois garder les pieds sur terre.