

L'OV-Fiets aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, l'OV-Fiets connaît un énorme succès. Trois vélos partagés sur quatre y sont des OV-Fiets appartenant à la NS (société des chemins de fers néerlandais). Depuis l'instauration de l'OV-Fiets en 2003, le nombre d'abonnés, de stations de location et de trajets parcourus avec des OV-Fiets a fortement augmenté. En 2004, le pays disposait de 70 stations de location, de 800 vélos et comptait 11 000 abonnés. Fin 2022, la NS disposait de 22 000 vélos dans près de 300 stations (principalement situées dans des gares ferroviaires, mais aussi à un certain nombre d'arrêts de bus et de métro et dans quelques parkings P+R) et plus de 5 000 000 trajets étaient effectués avec un OV-Fiets.

En Belgique, le Blue-bike est le système qui se rapproche le plus de l'OV-Fiets néerlandais. Blue-bike est un système de vélos en libre-service « back-to-one » reposant sur une logique de réseau tout comme l'OV-Fiets. Blue-bike est présent dans de nombreuses gares ferroviaires belges, avec une plus forte concentration en Flandre. Le système de vélos en libre-service belge fonctionne sur une plus petite échelle que l'OV-Fiets : en 2022, la Belgique comptait 2 350 Blue-bikes répartis sur 110 points de location et 300 504 voyages en Blue-bike ont été recensés. En Flandre, 6 % des Flamands utilisent un vélo (partagé) pour leur trajet qui suit un voyage en train. Aux Pays-Bas, ce chiffre est deux fois plus élevé (Fietsberaad, 2020).

< En savoir plus sur [les différents systèmes de vélos partagés ?](#) >

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet énorme succès de l'OV-Fiets. Le grand avantage de l'OV-Fiets est qu'il vous donne accès à un vélo à des endroits où vous ne disposez pas de votre propre vélo. Avec votre vélo personnel, vous vous déplacez dans un périmètre autour de votre domicile : ce périmètre s'étend sur 5 à 7 km autour de votre domicile si vous disposez d'un vélo mécanique et peut aller jusqu'à 20 km si vous disposez d'un vélo électrique. En dehors de ce périmètre, vous n'avez pas accès à votre vélo personnel. Pourtant, vous devez souvent aller au-delà de ce périmètre lors de vos déplacements. L'OV-Fiets crée de nouveaux périmètres depuis les gares, ce qui permet aux voyageurs de circuler à nouveau en vélo dans un certain périmètre depuis la gare où ils descendent. L'avantage supplémentaire est que l'OV-Fiets est

accessible et simple d'utilisation. L'abonnement à l'OV-Fiets est en effet intégré dans la carte à puce OV de la NS dont disposent presque tous les Néerlandais. Cet avantage pourrait bien devenir un inconvénient, car la carte à puce OV de la NS sera bientôt progressivement supprimée. Aux Pays-Bas, il est déjà possible de payer son voyage en train avec une carte bancaire. Dans ce contexte, il ne sera plus nécessaire d'avoir une carte à puce OV sur soi et il faudra payer à chaque utilisation d'un OV-Fiets.

L'OV-Fiets est parfois aussi « victime » de son propre succès. Bien que le nombre d'OV-Fiets stationnés dans les gares néerlandaises soit très élevé, certaines personnes ne trouvent pas de vélo au moment où elles en ont besoin. Outre le risque qu'aucun vélo ne soit disponible, le fait qu'un supplément conséquent doive être payé pour restituer l'OV-Fiets dans une autre gare que celle où il a été emprunté peut également avoir pour effet de dissuader ses utilisateurs potentiels. Si l'utilisateur de l'OV-Fiets ne ramène pas ce dernier dans la gare où il l'a emprunté, il doit payer 10 euros de plus. Utiliser un OV-Fiets par temps sec le matin et revenir en bus l'après-midi s'il pleut n'est pas encore possible sans surcoût. Des OV-Fiets « One way » qui ne devront pas être restitués dans la gare où ils ont été empruntés sont toutefois en cours d'expérimentation, mais ces expériences n'en sont qu'à leurs balbutiements.

Tout comme pour l'OV-Fiets, les utilisateurs d'un Blue-bike doivent payer un supplément non négligeable pour pouvoir ramener le vélo à un autre endroit que celui où ils l'ont emprunté. Dans le cadre d'un contrat de concession avec la ville de Geel, un premier système « Back-to-many » sera implémenté à partir de septembre 2023, ce qui permettra de rapporter un vélo Blue-bike à un autre endroit de la ville que celui où il a été emprunté sans surcoût. Cette expérience ouvre la possibilité de créer une zone « Back-to-many » dans les villes disposant de plusieurs gares où emprunter un Blue-bike, telles que la ville de Gand (où des Blue-bikes sont disponibles dans cinq gares).

L'usage de l'OV-Fiets peut encore être étendu si des périmètres sont ajoutés depuis d'importantes lignes de bus (qui desservent des flux de transport considérables) et depuis de (grands) parkings. En pratique, ce dernier point ne s'avère pas si évident : une fois qu'un automobiliste est arrivé en voiture dans un parking, il est apparemment très difficile de le faire sortir de sa voiture pour parcourir le dernier kilomètre sur un vélo partagé.

L'OV-Fiets est-il aussi populaire pour les déplacements domicile-travail ?

Il existe également une marge d'amélioration et de croissance dans le segment des déplacements domicile-travail. Les navetteurs utilisent l'OV-Fiets dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail si leur employeur leur rembourse les trajets en OV-Fiets ; en pratique, ce sont surtout les grandes entreprises et les administrations publiques qui le font. L'OV-Fiets fait souvent partie de la NS Business Card qui permet aux Néerlandais de voyager gratuitement en train aux frais de leur employeur. Très peu de navetteurs utilisent l'OV-Fiets dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail s'ils doivent payer eux-mêmes leurs trajets en OV-Fiets. Cela s'explique par le fait que la tarification de l'OV-Fiets n'est pas adaptée aux navetteurs. Si vous louez un OV-Fiets pour 1 jour, cela vous coûte 4,45 euros. Mais si vous utilisez l'OV-Fiets plusieurs jours ouvrables successifs, le prix monte vite.

Pour encourager l'utilisation quotidienne ou intensive des Blue-bikes dans le cadre des déplacements domicile-travail, Blue-bike réfléchit à l'introduction d'une formule d'abonnement forfaitaire. En échange d'un montant forfaitaire, l'utilisateur pourrait alors effectuer un nombre illimité de voyages en Blue-bike pendant une certaine période (p.ex. : un mois).

Comme l'OV-Fiets est trop cher pour que les navetteurs l'utilisent fréquemment, de nombreux navetteurs néerlandais mettent un second vélo plus ancien à la gare de leur arrivée pour parcourir le dernier kilomètre jusqu'à leur lieu de travail. Ces seconds vélos restent très longtemps inutilisés dans ces parkings et représentent un coût pour la société. Si l'OV-Fiets était rendu plus attractif pour les navetteurs, les autorités néerlandaises devraient construire moins vite des parkings pour vélos supplémentaires et pourraient donc s'épargner des frais considérables.

On peut se demander si l'augmentation du télétravail ne rend de toute façon pas l'OV-Fiets plus intéressant, tant pour la société que pour le navetteur. En effet, pour celui-ci, l'OV-Fiets devient moins cher parce qu'il doit moins être utilisé. Si l'OV-Fiets parvient à séduire davantage de navetteurs, le nombre de vélos stationnés en gare pourrait diminuer et il faudrait moins vite construire de nouveaux parkings vélo.

Projet pilote avec des vélos électriques

L'OV-Fiets mécanique est utilisé pour parcourir de courts trajets (de 2 à 3 km) et les Pays-Bas étant plats, un moteur électrique n'est en principe pas nécessaire. Cependant, les Néerlandais sont tout de même nombreux à utiliser des vélos électriques et en apprécient le confort. Par conséquent, la question se pose de savoir si la flotte d'OV-Fiets doit être étendue aux vélos électriques. D'une part, les vélos partagés électriques permettent d'accroître les distances que les personnes parcourent à vélo, ce qui est positif. D'autre part, le business case pour les vélos partagés électriques n'est pas du tout le même que pour les vélos partagés non électriques. L'exploitation de vélos partagés électriques et, par conséquent, le prix pour l'utilisateur, sont beaucoup plus élevés (en raison du chargement et/ou de l'échange de batterie) ce qui peut constituer un obstacle à l'utilisation de ce vélo.

Depuis la fin septembre 2022, des OV-Fiets électriques sont en cours de test pour une année en vue d'étudier s'ils peuvent constituer un complément utile à la location de vélos mécaniques. Dans le cadre de ce projet pilote, des OV-Fiets électriques peuvent actuellement être loués dans 4 gares néerlandaises pour 10 euros par jour.

À partir du début de l'année 2024, des Blue-bikes électriques seront proposés dans quelques emplacements-tests. Étant donné que certains utilisateurs trouvent le tarif standard d'un vélo Blue-bike mécanique trop onéreux (3,5 euros par jour) pour un usage quotidien ou très intensif, Blue-bike a l'idée pour ses vélos électriques de proposer aussi un tarif pour une plus courte période (quelques heures au lieu des 24 heures standard) en plus d'un tarif par jour (qui sera comparable à celui des OV-Fiets électriques).

Note au lecteur intéressé

Le dossier sur la mobilité partagée dont fait partie le présent article s'inscrit dans le cadre de la mission d'étude et de documentation du secrétariat du Conseil central de l'Économie. Il a été élaboré sur la base d'informations récentes tirées de la littérature et d'entretiens que le secrétariat a réalisés auprès d'experts nationaux et étrangers dans ce domaine.

Les experts étrangers sont Ronald Haverman (fondateur et créateur de l'OV-fiets aux Pays-Bas) et Robert Ophoff (sociologue-expert en mobilité chez XTNT qui a consacré sa thèse à la relation entre la mobilité partagée et la pauvreté en matière de transport). Les autres experts sont tant des fournisseurs de mobilité partagée (Mesdames Zara Hublet et Lévy Ducé de M pact, Madame Emily Muhr de Cambio, et Messieurs François-Xavier Giraud de TIER, Stefaan Butaye et Bram Dousselaere de Blue-bike et Jérôme Blanchevoye de JCDecaux - opérateur de Villo! à Bruxelles et Li bia Vélo à Namur) que des représentants issus d'institutions de connaissance (Messieurs Christophe Pauwels du SPF Mobilité et Transports, Wout Baert de Fietsberaad Vlaanderen et Eric Cornelis, professeur à l'Université de Namur) et de groupes d'intérêt (Mesdames Jasmine Fiasse de Provélo et Florine Cuignet du GRACQ, et Messieurs Luc Goffinet du GRACQ, Thomas Deweer du Fietsersbond et Jeffrey Matthijs d'Autodelen.net).

Le secrétariat remercie toutes ces personnes pour leurs contributions instructives grâce auxquelles ce dossier a pu être réalisé. Toutefois, le secrétariat reste seul responsable de son contenu. Vous souhaitez en savoir plus sur le contenu des entretiens réalisés ? Cliquez sur les hyperliens sous les noms des experts.