

« BIKESHARING ET TRANSPORTS PUBLICS : UNE SYNERGIE GAGNANTE »

Compte rendu de l'excursion technique à Coire le 11 juin 2026



Les vélos du réseau « invia BikeShare » devant la Fondation Feschtland le jour de l'excursion

Table des matières

1	Introduction	3
2	Invia Bikeshare : une offre qui complète le réseau de transport public	3
2.1	De quoi s'agit-il ?	3
2.2	Pourquoi « Invia Bikeshare » ?	4
2.3	Qui porte le projet et qui sont les partenaires ?	4
2.4	Pour quel usage ?	5
2.5	Pour quel tarif ?	7
2.6	Quels sont les clés du succès du réseau ?	7
2.7	Comment est intégré le vélo en libre-service dans l'offre de transport public ?	7
3	Ton vélo à la gare : une offre qui prolonge le réseau de transport public.....	8
3.1	De quoi s'agit-il ?	8
3.2	Pourquoi « ton vélo à la gare » ?	8
3.3	Pour quel usage ?	9
3.4	Pour quel tarif ?	9
3.5	Comment est intégrer le vélo en libre-service dans l'offre de transport public ?	9
4	Conclusion	10
5	Liens	11

1 Introduction

Dans le secteur du transport, le trafic routier est responsable à 97% des émissions de gaz à effet de serre que la Suisse doit réduire à zéro d'ici à 2050 (Stratégie climatique à long terme Suisse, OFEV, 2021¹). C'est pourquoi l'augmentation de la part des transports publics (TP) dans le trafic global ainsi que le doublement du nombre de trajets et de kilomètres parcourus à vélo entre 2021 et 2035 est une préoccupation des autorités fédérales². La combinaison des deux ou plus précisément l'intermodalité « vélo et train » peut contribuer à réaliser cet objectif climatique dans la mesure où cette combinaison permet de renforcer l'usage des transports publics. Ce constat a été fait au Pays-Bas où des investissements importants ont été fait dans les infrastructures de stationnement vélo et le système de vélo en libre-service depuis 2011. Aujourd'hui la combinaison vélo+train a dépassé la voiture comme mode de déplacement entre les 10 plus grandes villes du pays. On trouve désormais 22'000 vélos en libre-service dans 300 gares et un total de 6 millions de locations³.

La Suisse présente également un potentiel pour la combinaison vélo-train, puisque 96,8 % de la population réside dans un rayon de cinq kilomètres autour d'une gare. Dans le cadre d'une étude, le cabinet EPB Schweiz AG a calculé que la part des trajets à vélo sur le « premier kilomètre », qui s'élève aujourd'hui à environ 10 %, pourrait être augmentée de 23 % en moyenne.⁴

C'est dans ce contexte que le forum bikesharing suisse proposa le 11 juin 2026 une demi-journée d'excursion sur le thème des synergies possibles entre les réseaux de vélos en libre-service et celui des transports publics en Suisse. Grâce à la présentation de deux projets « invia Bikeshare » et « Ton vélo à la gare », nous avons pu répondre à la question suivante : comment intégrer un réseau de vélos en libre-service au réseau de transport public ?

Dans le premier cas, « Invia Bikeshare » vient **compléter** l'offre de transport public grâce à des stations disposées dans des lieux stratégiques, une accessibilité 24 heures sur 24, un abonnement commun et un travail sur la facilitation du parcours client. Dans le second cas « ton vélo à la gare » **prolonge** l'offre de transport public grâce aux stations en gare, à un tarif préférentiel pour la longue durée, une fiabilité du service et l'utilisation du SwissPass au moment de l'utilisation du vélo (déverrouillage et paiement).

2 Invia Bikeshare : une offre qui complète le réseau de transport public

2.1 De quoi s'agit-il ?

« Invia Bikeshare » est un réseau de vélos en libre-service composé de 110 vélos, 140 e-bike et 10 vélos cargos répartis dans 25 stations sur 6 communes dans la région de Coire. Les stations réparties sont louées par les communes ou des institutions privées et/ou publiques qui bénéficient en contrepartie de tarifs préférentiels pour leurs habitant·es, leur personnel etc... De plus, afin de favoriser l'intermodalité « vélo + train », les titulaires d'un abonnement aux transports en commun bénéficient d'un abonnement BikeShare qui réduit le montant des trajets.

¹ [Stratégie climatique à long terme 2050](#)

² [À propos de la Roadmap Vélo et du système vélo | Roadmap Vélo](#)

³ ROLAND KAGER, ELKE SCHIMMEL, VÉLO ET TRANSPORTS PUBLICS : UN PARTENARIAT SYNERGIQUE, Info Bulletin 1/2025, Conférence Vélo Suisse. [Conférence Vélo Suisse - INFO BULLETINS](#)

⁴ [Nachfragepotenzial-B-R-Nutzung-Sch.pdf](#)



Les vélos reprennent le visuel de la marque « Invia »

2.2 Pourquoi « Invia Bikeshare » ?

« [Invia](#) » est la marque faîtière qui rassemble l'ensemble des entreprises de transport et les communautés tarifaires du canton des Grisons. Invia s'engage en faveur d'une meilleure connexion et offre des transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal et souhaite compléter son offre de bus et de train avec une offre de bikesharing .

2.3 Qui porte le projet et qui sont les partenaires ?

- Le réseau « Invia Bikeshare » est exploité par l'association [PRO VELO Grisons](#) qui développe le réseau en collaboration avec ses partenaires.
- [Nextbike](#) est l'entreprise qui fournit la flotte de vélos (hardware) ainsi que l'application (software) qui permet aux usager·ères de localiser, déverrouiller/verrouiller le vélo et de payer le trajet et à l'exploitant de gérer la flotte de vélos. De plus, Nextbike prend en charge le service client, le service informatique ainsi que la récolte des données du réseau.
- [La Fondation Feschland](#) se charge de la maintenance de la flotte pour Nextbike. Cette fondation qui est un organisme d'intégration professionnelle, se charge de la maintenance, du rééquilibrage des vélos ainsi que du chargement des vélos électriques. Elle est partenaire du projet depuis 2023.



Les parties prenantes au projet et leur fonction

La ville de Coire, l'hôpital cantonal des Grisons, le canton des Grisons ou encore EHL Hotelfachschule font partie de la liste des partenaires locaux qui permettent l'établissement de stations. « Invia » participe au développement du réseau en louant des stations près des arrêts de transport public et en développant des offres attractives pour les client·es du réseau dans son ensemble.

2.4 Pour quel usage ?

Le réseau est conçu comme un réseau urbain qui vise à relier des lieux de travail, d'études, de loisirs en complément des transports publics. Le réseau est adapté à la fois aux déplacements spontanés et occasionnels et aux déplacements pendulaires.

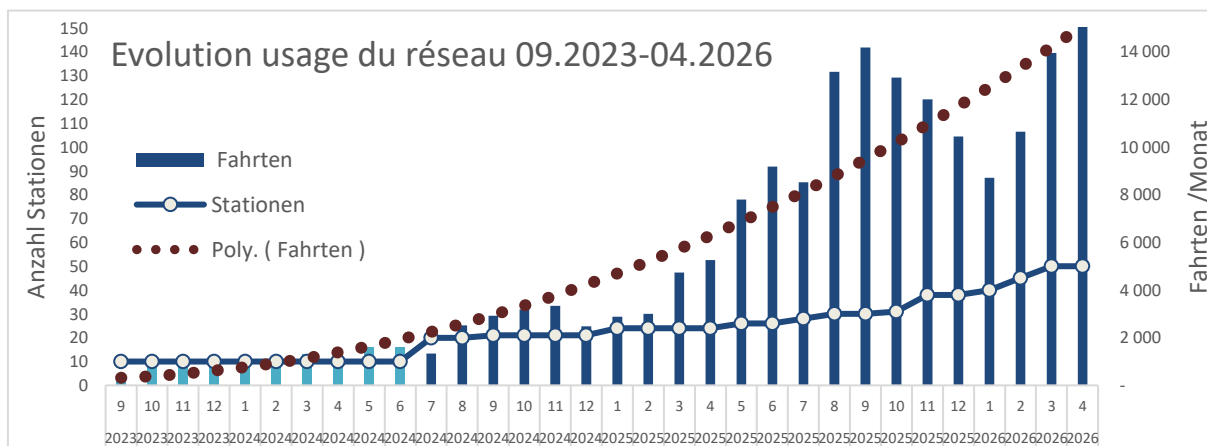
Ce partenariat s'inscrit pour une partie des partenaires locaux dans leur plan de mobilité visant à réduire l'usage de la voiture dans les trajets pendulaires. Pour l'hôpital cantonal, la formule fonctionne selon Markus Benz responsable du service Facility Management qui constate aujourd'hui la rotation des vélos le matin et le soir de la station devant l'hôpital. Ce résultat est néanmoins le fruit d'un effort soutenu de promotion et de sensibilisation aux mobilités décarbonées auprès du personnel.



La station Invia Bikeshare devant l'hôpital cantonal

Cette impression de succès se confirme avec les chiffres du nombre de trajets qui sont en hausse constante depuis 2024. L'utilisation de ce service a été multipliée par quatorze. Cela fait du système « Invia Bikeshare » l'offre de vélos en libre-service qui connaît la croissance la plus rapide en Europe. En 2025, 104 833 trajets ont été effectués soit 1,8 trajet par vélo par jour. De plus, le mois de mai 2026 a atteint un nouveau record avec 20 502 trajets et 3 172 personnes inscrites (absent du graphique).

Les analyses fournies par nextbike montrent que la majorité des trajets s'effectue en semaine aux heures de pointes servant ainsi principalement les trajets pendulaires.



2.5 Pour quel tarif ?

	Tarif de base		Abonnement TP
	15 minutes	Journée	30 premières minutes
Velo	1 CHF	20 CHF	Gratuit
E-Bike	2 CHF	40 CHF	1 CHF
E-Cargo	3 CHF	60 CHF	2 CHF

	Tarif partenaire	
	Gratuit	Au-delà des minutes offertes
Velo	90 minutes	Tarif de base
E-Bike	30 minutes	Tarif de base
E-Cargo	30 minutes	Tarif de base

L'offre de « Invia BikeShare » est spécifiquement pensée pour combler le dernier kilomètre vers le lieu de destination depuis une gare car elle permet aux personnes titulaires d'un abonnement de transport public de rouler gratuitement les 30 premières minutes. Les tarifs partenaires favorisent également les trajets de courtes durées, y compris pour les e-bike.

2.6 Quels sont les clés du succès du réseau ?

- La présence de partenaires de confiance qui sont prêts à prendre un risque au démarrage du projet.
- La consolidation de partenariat pour le développement du réseau à partir des résultats concluants sur un premier territoire.
- Percevoir l'offre de vélos en libre-service dans une logique de service public.

2.7 Comment est intégré le vélo en libre-service dans l'offre de transport public ?

- Créer une relation de confiance et de fidélité autour de la marque « Invia » déjà connue du public.
- Proposer une offre en adéquation avec les besoins des pendulaires qui soit attractive : un abonnement de TP = un abonnement gratuit au « Invia BikeShare ».
- Communiquer sur la complémentarité de ces deux moyens de transports.
- Élargir le réseau à davantage d'arrêts de transport public.
- Faciliter le parcours client grâce au SwissPass comme moyen de déverrouillage/vérouillage du vélo et de paiement du trajet sans inscription préalable.

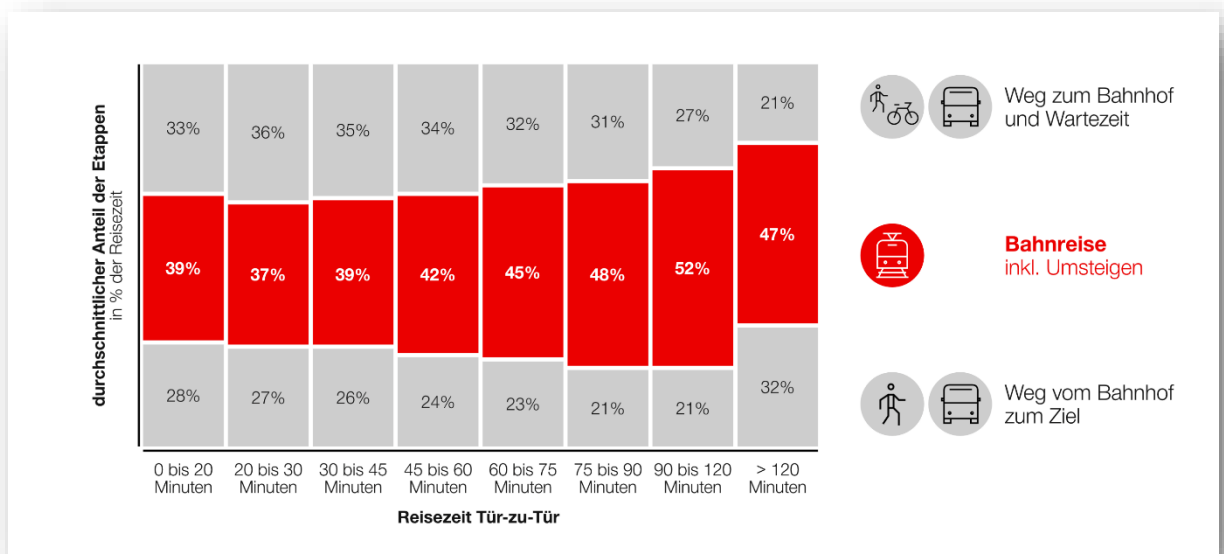
3 Ton vélo à la gare : une offre qui prolonge le réseau de transport public

3.1 De quoi s'agit-il ?

Le projet intitulé « Ton vélo à la gare » constitue une initiative pilote des entreprises de transport CFF et BLS, en collaboration avec [Publibike/Velospot](#). Ce projet offre à la disposition du public une flotte de vélos et de vélos électriques en libre-service, accessible depuis une gare pour des périodes de 6, 12 ou 18 heures. Le déverrouillage et le paiement du vélo sont effectués à l'aide de la [carte SwissPass](#) sans avoir à s'inscrire à nouveau. L'endroit où le vélo est retiré et restitué est identique ici. Cette offre a démarré en 2024 est présente dans six gares : Solothurn, Brugg/Windisch, Delémont, Meilen, Herrliberg/Feldmeilen et Granges Sud. Il a pour objectif de diversifier l'offre de mobilité des communes qui ne disposent pas encore d'un réseau de vélos en libre-service et d'encourager l'adoption de nouvelles pratiques de mobilité à partir des gares.

3.2 Pourquoi « ton vélo à la gare » ?

Selon les données sur les temps de parcours, la part du « premier et dernier kilomètre » représente entre 61 % et 53 % du temps de parcours total, que le trajet dure moins de 20 minutes ou plus de 120 minutes.



Weg zum Bahnhof ca. 10' + ca. 5' Warten am Bahnhof + Bahnreise ca. 23' + Schlussetappe zum Zielort ca. 12'

Ainsi, l'attrait des transports publics peut être renforcé si les compagnies de transport ne se concentrent pas seulement sur le trajet "gare à gare", mais aussi sur le trajet "porte à porte". Avec cette offre les zones de dessert des gares se trouvent étendues. C'est dans cette perspective que l'exploitant des chemins de fer néerlandais, NS Stations, a développé le produit « OV-Fiets », un service de vélos en libre-service disponible dans 300 gares, arborant les couleurs de la compagnie ferroviaire. Le système néerlandais comprend des vélos solides, faciles à trouver, et utilisables avec la carte « OV-Chipkaart », qui permet de prendre les transports publics pour un tarif unique de 4,90 euros par jour partout dans le pays. C'est sur la fondation de ce modèle que le projet « Ton vélo à la gare » a vu le jour,

en utilisant les couleurs des entreprises de transport CFF et BLS. Soutenue par les entreprises de transport, cette proposition requiert un investissement modéré de la part des communes.



Ton vélo à la gare de Granges Sud BLS et de Meilen CFF

3.3 Pour quel usage ?

L'offre « Ton vélo à la gare » est spécifiquement conçue pour les trajets pendulaires vers les lieux de travail ou de formation. Il ne remplace pas le trajet en train, mais il prolonge l'offre de transport public jusqu'à destination et la rend plus flexible. La durée d'utilisation plus longue permet ainsi de garder le même vélo pour l'ensemble de la chaîne de déplacement dans une journée. En ce sens, cette offre élargit le rayon d'action des transports publics, notamment dans les zones dans lesquelles l'offre de transport est moins dense (villages, zones industrielles ou agglomération).

3.4 Pour quel tarif ?

	6 heures	12 heures	18 heures	Au-delà de 18h
Vélo	2,5 CHF	3 CHF	3,5 CHF	CHF 0.10/min
E-Bike	5 CHF	6 CHF	7 CHF	CHF 0.20/min

Ici l'offre vise la longue durée avec un tarif homogène plus attractif que la plupart des cartes journalière de transport public.

3.5 Comment est intégré le vélo en libre-service dans l'offre de transport public ?

- Les vélos sont associés à l'identité des transports publics.
- Les vélos sont accessibles aux détenteurs d'un SwissPass soit 8,1 millions de personnes en Suisse, sans nouvelle inscription grâce au système « [Tap & Go](#) ».
- Les vélos sont disponibles devant la gare et leur présence est garantie.
- Le modèle tarifaire est adapté aux besoins des pendulaires qui utilisent quotidiennement le train et restent sur le lieu de travail ou de formation la journée.



Le carte SwissPass permet de déverrouiller le vélo

4 Conclusion

En conclusion, l'association du vélo et du train en Suisse peut s'appuyer tant sur un réseau de vélos en libre-service urbain que s'inscrire dans une approche intégrée au système de transports publics, c'est-à-dire en reliant un arrêt de transports publics à une destination spécifique. Les vélos en libre service peuvent à la fois compléter ou prolonger l'offre de transport public.

Dans les deux situations, le vélo contribue à étendre la zone de desserte des transports publics par rapport à la marche à pied, rendant ainsi l'utilisation des transports publics plus attrayante.

On constate que le succès de cette offre repose en revanche sur l'implication d'acteurs locaux, qui jouent un rôle essentiel dans la promotion de la mobilité partagée. Ils vont promouvoir ce moyen de transport auprès du public concerné, comme le personnel, les abonnés du réseau de transports public ou les étudiants. De plus, leur investissement financier s'avère indispensable pour assurer la viabilité et l'attractivité du réseau auprès des utilisateurs.

La facilitation du parcours des usager·ères joue également un rôle crucial dans le développement de l'utilisation du vélo en libre-service. Après cette excursion "Invia BikeShare", nextbike et l'Alliance SwissPass ont annoncé la mise en œuvre du système "Tap & Go" sur le réseau. [Les vélos «invia» peuvent désormais être empruntés avec la carte SwissPass.](#)

On peut consulter les présentations réalisées lors de cette excursion [ici](#).

Pour obtenir des informations supplémentaires concernant le sujet, nous vous invitons également à consulter les liens ci-dessous.

5 Liens

- [INFO BULLETIN, Revue de la Conférence Vélo Suisse, Roland Kager, Elke Schimmel, *Vélo et transports publics : un partenariat synergique*, et Dea Rolih Ton vélo à la gare, numéro 1/2025](#)
- [Npj sustainable mobility and transport, Modal synergies between dockless electric bikes and rail transit in Lausanne Switzerland, Virginie Lurkin et Dylan Moinse, 2026](#)
- [Blog de Julien de Labaca Pays-Bas : vélo+train, peut-on vraiment copier le OV-Fiets ? — L'Explorateur de Mobilités](#)
- [Comment le SwissPass soutient aujourd'hui les offres de vélos en libre-service et quels développements seront possibles d'ici à 2030 **Adrian Houriet**, responsable SwissPass, CFF](#)
- [VLS et gares : quel potentiel de connexion au réseau ferroviaire ? Étude de cas à Lausanne **Virginie Lurkin**, professeure associée, HEC Lausanne](#)

29.09.2026/mam/https://proveloschweiz.sharepoint.com/sites/InfrastrukturPolitik/Freigegebene
Dokumente/55_Projekte_Aktionen_Geschäfte/550_Forum_KVM/Veranstaltungen/Excursion/2026 Mooinz/26-Rapport-
excursion-Chur-OFROU.docx