

INFOLETTRE



Photo: mid

Editorial

Par Catherine Elliot

La «Roadmap Velo» de l'OFROU vise à doubler les distances parcourues à vélo en Suisse d'ici à 2035. Une meilleure infrastructure pour les vélos et un changement de comportement des pendulaires sont nécessaires. L'intégration des TP avec les VLS pour le dernier kilomètre est essentiel. Des abonnements demi-tarif gratuits ou des frais de parking plus élevés n'entraînent pas de changement de comportement; une réduction du temps de trajet est plus efficace. Les employeur-euses pourraient négocier avec les entreprises de TP et de mobilité partagée afin de conclure des abonnements pour leurs employé-es. Les villes pourraient augmenter l'espace pour les TP afin que les trams et les bus ne soient pas retardés aux heures de pointe. Les limitations de vitesse devraient être abaissées afin de rendre les déplacements à vélo plus agréables. Les TP et le vélo doivent devenir la meilleure option pour les pendulaires. Les abonnements de transport devraient regrouper les vélos et le carsharing afin de rendre les trajets de porte-à-porte attrayants et flexibles. Cette approche favorise des employé-es en meilleure santé et aide les villes à atteindre leurs objectifs climatiques. Une stratégie nationale est nécessaire pour encourager la coopération.

Catherine Elliot, Coordinatrice de projet, E-Bike City, ETH Zürich

« Ton vélo à la gare » un projet des CFF d'inspiration hollandaise ?

Avec « Ton vélo à la gare », les CFF ont démarré un projet pilote de deux ans en partenariat avec l'entreprise Publibike/Velospot. Le projet a démarré à Meilen en juin 2024, puis d'autres communes sont venues s'ajouter en automne: Brugg/Windisch, Soleure et Delémont.



Photo: CFF

Les vélos du même rouge que celui des CFF peuvent être empruntés avec des forfaits pour des durées de 6, 12 ou 18 heures. Les montants pour un vélo musculaire sont respectivement de CHF 2.50, 3.00 et 3.50, tandis qu'il faudra débours CHF 5.00, 6.00 et 7.00 pour

un E-Bike. De plus, deux offres «Business» permettent aux entreprises d'acheter un forfait pour dix personnes afin d'emprunter des vélos pour 12 heures. Ces prix sont avantageux par rapport aux tarifs standards de Publike/Velospot qui sont de CHF 3.00 pour un vélo

« Ton vélo à la gare » de Meilen.

Rencontre d'information bikesharing et vélostations

Rendez-vous le 9 septembre 2025 à Fribourg pour la prochaine rencontre d'information des forums bikesharing et vélostations Suisse.

Programme et inscription: www.bikesharing.ch



Photo: L'Explorateur de Mobilités - juliendelabaca.com

Station OV Fiets en gare.

musculaire et CHF 5.00 pour un E-Bike les 30 premières minutes. Ce projet vise à encourager l'usage du bikesharing, et l'intermodalité vélo et train pour se rendre au travail dans les régions qui n'ont pas encore de réseau de vélo en libre-service.

En matière d'intermodalité vélo-train, les «OV-Fiets» présents dans les gares hollandaises font figure de modèle pour les expert-es du milieu, selon Julien de Labaca qui a consacré plusieurs articles à ce sujet. En 2023, déjà plus de 22 000 vélos étaient répartis dans plus de 300 gares pour plus de 5,5 millions de trajets par an. Un produit rentable pour NS Stations, qui exploite ces vélos depuis 2008. Les points

relevants du système néerlandais sont, selon son analyse, les suivants: de simples vélos robustes disponibles en grande quantité, activables à l'aide de la carte «OV-Chipkaart» donnant accès aux transports publics avec un tarif unique uniformisé sur l'ensemble du territoire (4,65 Euros/jour).

Est-ce ce modèle que les CFF ont en tête avec «ton vélo à la gare»? L'inspiration vient en effet du modèle néerlandais selon Dea Rolih cheffe de projet au département «Premier et dernier kilomètre»: une station en gare au lieu d'un réseau complet, une tarification simple. Cependant l'offre des CFF est adaptée aux réalités du marché suisse où il existe déjà des

offres de partage et où les vélos électriques sont privilégiés en raison de la topographie. En effet, le succès des OV-Fiets s'est construit sur des vélos musculaires. Ce n'est que fin 2022 qu'un premier test est effectué avec des vélos électriques dans quatre gares équipées de 30 vélos chacune. Autre différence: même si les vélos mis à disposition par Publibike/Velospot peuvent également s'activer à l'aide du «Swisspass», le moyen de paiement se fait par une application auprès du prestataire.

L'objectif du projet est notamment de déterminer ce qui contribue au succès d'un tel modèle et s'il s'agit de la bonne recette pour rendre le partage de vélos accessible dans

les petites villes et agglomérations. Une enquête est en cours et elle est disponible sur le site du forum www.bikesharing.ch. À ce stade, aucune autre commune ne viendra s'ajouter au projet. Il s'agit surtout pour les CFF de tester les offres existantes dont celles pour les entreprises écrite ci-dessus et de soutenir le développement de l'offre de vélos en libre-service. Pour Dea Rolih, les enseignements tirés du projet «Ton vélo à la gare» serviront aussi bien aux CFF qu'à leurs partenaires pour développer l'offre en conséquence.

Selon Julien de Labaca, le potentiel de développement de ce type d'offre dépend en grande partie de la part du rabattement vélo vers le train (qui est de 10% en Suisse selon les CFF): «Aux Pays-Bas, 50% des voyageurs arrivent en gare à vélo, grâce à des infrastructures de qualité». Pour lui la place du transport public a également un rôle «En Suisse, il y a un réseau de transport public très dense et puissant. Dès lors, face à cette offre, le vélo, notamment en ville, n'est pas toujours une nécessité». Enfin, il rappelle «qu'il y a peu de vélos en libre-service aux Pays-Bas, les OV-Fiets jouent aussi en partie ce rôle». En résumé, si l'on entend les propos de cet expert, une des clés du succès d'une telle offre sera probablement le développement d'infrastructures cyclables et la montée en puissance de la part modale vélo dans le pays. Si les cantons respectent la mise en œuvre de la loi sur les voies cyclables dans les délais, cette condition sera remplie d'ici fin 2042.

Marie Métrailler



nextbike DO

Se déplacer. Librement.

N'hésitez pas à nous contacter
info@nextbike.ch

Transports publics à deux roues
Louez un vélo, partez – pour le premier et le dernier kilomètre

« Shared Mobility Booster » : une boussole pour les communes dans le marché de la mobilité partagée

Le programme «Shared Mobility Booster» vise à développer l'offre de mobilité partagée dans les communes comme dans les régions et à promouvoir son utilisation grâce au transfert de connaissance.

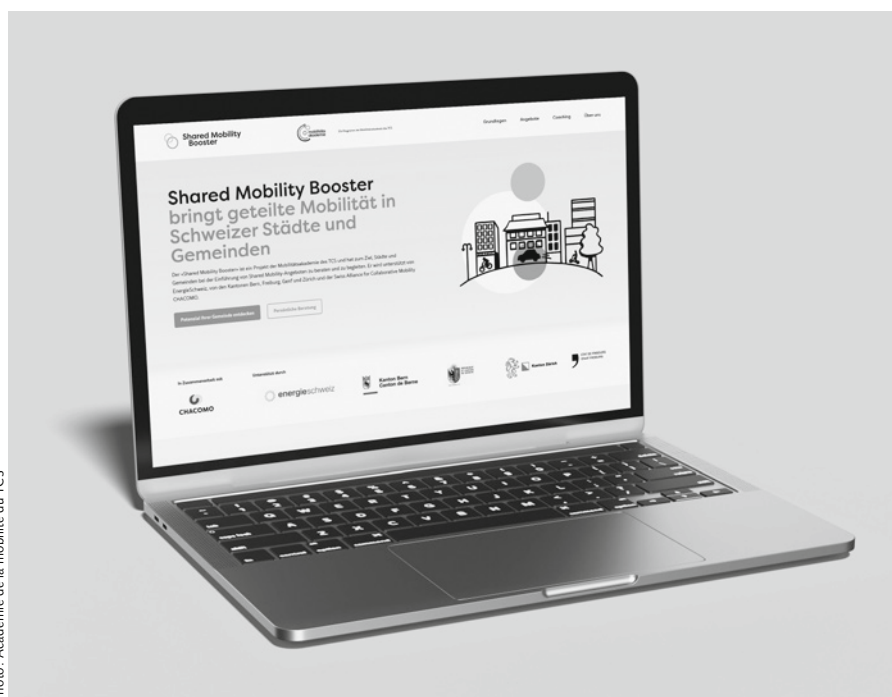


Photo : Académie de la mobilité du TCS

« Shared Mobility Booster » : des outils en ligne pour les communes.

Le marché de la mobilité partagée se divise en trois segments : celui du partage de véhicules, d'infrastructures et de trajets. Ils complètent l'offre de transport public et constituent un fort potentiel pour une mobilité plus économe en ressources. On dénombre aujourd'hui, en Suisse, plus de 60 prestataires dont les modèles économiques diffèrent. Pour s'y retrouver, le programme « Shared Mobility Booster » offre depuis avril 2024 des outils aux communes. Il est soutenu par SuisseEnergie et mis en œuvre par l'association professionnelle Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO). Les cantons de Berne, Fribourg, Genève et Zurich sont partenaires du programme.

Cette offre s'ajoute au programme « Shared Mobility Accelerator » conçu pour les villes et lancé en juillet 2023. En effet, SuisseEnergie a identifié un potentiel significatif dans les communes de plus petites

tailles, précise Pierrick Servais spécialiste en mobilité chez SuisseEnergie qui souligne qu'il vise « à combler le manque de ressources internes et de compétences spécifiques à ce sujet ».

Le site est richement documenté avec des exemples de bonnes pratiques. De plus, une base de données recense l'ensemble des produits disponibles. La valeur ajoutée du site est l'outil d'analyse en ligne utilisé en une année par plus de 500 personnes – dont de nombreuses communes – précise Mathias Halef, responsable de projet à l'Académie de la mobilité du TCS. En un clic on peut obtenir un aperçu systématique de l'offre existante dans n'importe quelle commune, avec des valeurs comparatives et des indications sur les potentiels de développement.

Le second volet du programme est le coaching. Le conseil est gratuit

pour les collectivités territoriales des quatre cantons partenaires du projet. Il a été utilisé par plus d'une dizaine de communes durant les six premiers mois, commente Mathias Halef. Des consultations en dehors de ces cantons sont possibles sur demande. Grâce à la collaboration avec CHACOMO, il existe en outre un réseau solide avec les prestataires. La commune de Meyrin a bénéficié d'un coaching qui leur a permis « d'initier le test d'une application de covoiturage » rapporte Denis Waechter chargée d'affaires économiques à la commune. Cette nouvelle offre s'inscrit dans une dynamique favorable. L'enjeu, selon lui, reste le changement de comportement des usager·ères. Un constat qui initiera peut-être de nouvelles propositions à l'instar de ce projet pour ancrer durablement la mobilité partagée dans notre quotidien.

Marie Métrailler

L'actualité express du Bikesharing

Dès juillet, suite à des mesures d'économie, la **ville de Berlin** ne soutiendra plus le réseau VLS Nextbike présent dans la capitale allemande depuis 2017. Nextbike restera présent dans les quartiers du centre où les affaires sont rentables, mais se retirera des zones périphériques.

Le comité de direction de la **Région Nyon** a opté en fin mars pour l'entreprise Lime afin d'assurer la reprise du réseau de VLS exploité jusqu'ici par Publibike. Le nouveau réseau sera opérationnel dès le 1^{er} juillet 2025.

Le réseau « Mooinz » de la **ville de Coire** comptabilise déjà plus de 32 000 trajets en 18 mois. Cette dynamique se poursuit grâce à une collaboration avec la communauté tarifaire « Transreno ». Les personnes qui y ont souscrit un abonnement annuel peuvent profiter de tarifs réduits chez Mooinz.

Un réseau de VLS a ouvert dans le **canton du Jura**. Soutenu par la banque Raiffeisen et porté par l'entreprise Joliat cycle le réseau compte déjà 23 stations et 98 vélos en circulation. Les vélos sont issus d'un processus d'upcycling (récupérés, remis en état et améliorés) dans le but de réduire l'impact environnemental et soutenir l'économie locale.

L'**Académie de la mobilité du TCS** et la **Swiss Alliance for Collaborative Mobility** CHACOMO ont publié l'« Indice de mobilité partagée » 2024. Celui-ci montre la densité de l'offre de véhicules en partage dans les communes. En matière de vélos en libre-service, la ville de Berne arrive en tête avec 11,7 vélos pour 1000 habitants, suivie de Mendrisio et Locarno. 40 % des communes de plus de 10 000 habitants disposent d'un réseau VLS. En 2024, 12 000 vélos étaient disponibles, qui ont été utilisés plus de 5,125 millions de fois.

Adresses permanentes

Forum bikesharing Suisse

c/o PRO VELO Suisse
Birkenweg 61, 3013 Berne
Tél. 031 318 54 17
info@bikesharing.ch
www.bikesharing.ch

Conseillère:

Valérie Sauter
Déléguée Conférence Vélo Suisse
Büro für Mobilität AG, Berne
valerie.sauter@bfmag.ch
Tél. 031 381 93 45

Impressum

Infolettre Forum bikesharing Suisse

N° 16/juin 2025

Editeur:

forum
bikesharing suisse

Un service de:

PRO VELO
SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Confederazione Bici Svizzera

Avec le soutien de:

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Office fédéral des routes OFROU

Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

Autrice de ce numéro:

Marie Métrailler

Traduction:

Christoph Merkli
Relecture: Valérie Sauter,
Anita Wenger

Parution:

annuel
Tirage:
800 exemplaires en allemand;
350 en français

Prix:

gratuit

Production/changements d'adresse:

c/o PRO VELO Suisse
Birkenweg 61, 3013 Berne

Mise en page:

tasty graphics gmbh Thoune

Impression:

Printgraphic AG Bern

Des pôles de mobilité pour visibiliser les offres de transports durables à Genève

Des pôles de mobilité sont progressivement implantés dans le canton de Genève afin de visibiliser les différentes offres de transport disponibles et faciliter le passage d'un mode à l'autre en réduisant le temps de parcours entre elles.



Photo: tpg

Le pôle de mobilité à Lancy-Bachet.

Les pôles de mobilité sont des lieux de correspondance entre plusieurs modes de transport. Ils sont conçus pour faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre afin de réduire les temps de parcours ainsi que pour visibiliser les différentes offres disponibles. Au niveau fédéral, on parle surtout d'interfaces multimodales pour rendre le développement urbain et les modes de transports plus efficaces et durables dans le cadre de l'aménagement du territoire. En parallèle, plusieurs cantons s'engagent au niveau local pour fluidifier l'intermodalité avec des pôles de mobilité. Ce développement est également soutenu par l'Académie de la mobilité du TCS qui a publié en mai 2024 le Blueprint «Hubs de mobilité et mobilité partagée» avec de nombreuses recommandations.

À Genève, la mise en place de Hubs s'intègre dans divers plans d'actions cantonaux relatifs aux transports publics et à la mobilité douce. Depuis 2023, dix «pôles de mobilité» ont été mis en place sur le territoire du Grand Genève et une dizaine de pôles supplémentaires sont prévus pour 2025 précise Myriam Bris, ingénieur en transport au transport public genevois

offrant une meilleure visibilité et in fine induire un report modal pour réduire les externalités induites par l'usage de la voiture individuelle» commente Myriam Bris.

Ces pôles de mobilité centralisent ainsi les lignes de bus ou de trams, les vélos en libre-service – qu'ils soient musculaires, électriques ou encore cargos – des vélostations sécurisées et dans certains endroits l'offre de car sharing Mobility. Du point de vue de l'aménagement, ces pôles sont rendus visibles par un totem qui présente les différentes offres. En parallèle de ces pôles présents dans l'espace public, les tpg travaillent également au développement d'une application regroupant les différents prestataires: «Cela fait partie des missions confiées aux tpg par le canton via le contrat de prestations 2025-2029. Nous travaillons à harmoniser le paysage numérique existant pour intégrer les applications tpg existantes en une application unique. L'intégration numérique est le pendant naturel de l'intégration physique des modes durables, via les pôles de mobilité» toujours selon Myriam Bris. Cette initiative romande fait largement écho au projet des villes de Bâle, Berne et Zürich qui n'a pas abouti en avril 2024.

Marie Métrailler

(tpg). Ce sont les tpg qui mettent en œuvre cette mesure. Ils ont pu démarrer le projet avec le soutien du projet «Seamless Shared Urban Mobility», un fond alimenté par des financements européens et des fournisseurs de services de mobilité qui vise la promotion de l'intermodalité entre les transports publics et les services de mobilité partagée. L'ensemble des pôles se situent dans des emplacements stratégiques à l'image de celui de l'aéroport de Genève un site qui regroupe plus de 10000 emplois: «Ces pôles visent à promouvoir des modes de transport durable en leur

Soutien aux « zones de partage » dans les gares

Afin de promouvoir la mobilité combinée, les CFF aménagent progressivement devant les gares des zones intégrant différents prestataires de micromobilité partagée (vélos, trottinettes et scooters). Ces « zones de partage » sont déjà présentes sur huit sites de la Suisse orientale. Elles assurent une meilleure visibilité des offres et de l'ordre dans l'espace public. Selon la responsable du projet Eveline Libiszewski, le département «Premier et dernier kilomètre» des CFF promeut ces zones auprès des communes. L'intégration de la mobilité partagée dans l'ensemble du système de transport public est un enjeu important. En effet, plus de 50 % du trajet en train d'une personne est utilisé pour se rendre à la gare puis de la gare au point d'arrivée (pour des temps de parcours de 0 à 120 minutes).