

INFO LETTRE



Source : Pierrick Servais

Editorial

Les vélos électriques dans les systèmes de VLS suisses : situation actuelle

Plusieurs annonces récentes soulignent l'importance croissante du vélo électrique au sein des flottes de VLS. Tour d'horizon de la situation.

Par Pierrick Servais

En juin 2022, l'Agenda 2030 pour la mobilité partagée était publié avec des buts ambitieux. Depuis, SuisseEnergie a soutenu de nombreux projets auprès des communes, ainsi que des outils pour la mobilité partagée à l'image du Shared Mobility Booster. En effet, mettre en place un système VLS utilisé par le grand public reste un exercice délicat : free-floating ou stations, modèles de gouvernance variés, investissements très contrastés, flotte électrique ou non ? Les opérateurs apprennent ; les collectivités publiques créent le cadre.

À Coire (un projet COMO), on constate que même une ville de moyenne taille peut mettre en place un système VLS très performant. La clé est une intégration avec les TP ou des tarifs équivalents à ceux-ci. À Lucerne, la gratuité du vélo a largement contribué à l'appropriation du VLS par la population en complément aux transports publics. Si les collectivités publiques réussissent à tirer parti des leçons apprises ailleurs, la mobilité partagée deviendra réellement grand public et pourra ainsi jouer un rôle pour rendre la mobilité plus durable.

Pierrick Servais, spécialiste en mobilité, Office fédéral de l'énergie (OFEN)



Source : Limebike

Au début de l'année, il a été annoncé que le réseau de la région Lausanne-Morges, composé de 27 communes, de l'Université de Lausanne ainsi que de l'EPFL, a opté pour le prestataire américain LimeBike et sera entièrement électrique. Les réseaux Publibike Velospot de Berne, Zurich et Fribourg ont été renouvelés en ajoutant plus de vélos électriques et en introduisant

une nouvelle génération de véhicules. Enfin, l'agglomération Rive Lac (Vevey-Montreux-Villeneuve) a publié un appel d'offres pour une flotte 100% électrique à mettre en œuvre dès 2027.

Il n'existe pas de données sur la part totale de vélos électriques en libre-service sur les 11'969 vélos recensés en 2024 par CHACOMO.

Ce modèle de vélo Lime est attendu dans la région lausannoise dès juin 2026.

Rencontre d'information vélostations et bikesharing

Rendez-vous le **10 septembre 2026** à Zurich pour la prochaine rencontre d'information du forum vélostations et bikesharing Suisse.

Programme et inscription : www.bikesharing.ch

L'association des fournisseurs distingue uniquement les vélos électriques en freefloating qui étaient au nombre de 2'530 en 2024. Les données par prestataires nous indiquent des offres très différentes d'un réseau à l'autre. Ainsi, les réseaux Pubibike Velospot des villes de Berne, Fribourg et Zurich sont majoritairement composés de vélos électriques, respectivement 70% pour les deux premières villes et 60% à Zurich. Ce n'est en revanche pas le cas pour le réseau Nextbike de Suisse centrale qui compte seulement 10% de vélos électriques sur une flotte de 1'365 vélos. Cette proportion est similaire pour la ville de Lucerne. En revanche, à Coire, où le réseau est plus récent, la proportion de vélos électriques est de 50%. Les usages sont également très différents d'une région à l'autre. Concernant les réseaux Pubibike Velospot cités ci-dessus, les trajets en e-bike représentent plus de 80% des trajets. Pour Markus Bacher, « c'est un mythe de croire que la topographie joue un rôle dans l'utilisation des vélos électriques. Dès que des vélos électriques sont disponibles, ils sont utilisés ». Dans la ville de Lucerne, où les 30 premières minutes à vélo sont gratuites pour la population, le chiffre est inversé. Les trajets à vélo



La nouvelle génération de vélo électrique Pubibike Velospot a une batterie d'une plus grande autonomie.

électrique ne représentent que 5% des courses. Les incitations tarifaires expliquent sans doute cette exception lucernoise car à Coire aussi, 73% des trajets se font à vélo électrique. Pour autant, Markus Birrer chef de projet mobilité à la ville de Lucerne, indique qu'aucune demande concrète pour davantage

de vélos électriques n'a été identifiée. Il indique qu'une analyse des besoins sera bientôt réalisée étant donné que le contrat avec Nextbike prendra fin en 2027. Selon Marco Weigert, directeur DACH chez Nextbike, l'augmentation des vélos électriques est moins marquée dans les réseaux financés par les pouvoirs publics que dans ceux pris en charge uniquement par des entreprises à capitaux risques (par exemple Bolt, Dott, Lime). Les coûts d'une flotte électrique et notamment son coût d'exploitation expliquent cette tendance européenne. Néanmoins, la Suisse s'en distingue sûrement. En effet, l'offre semble moins électrifiée dans le reste de l'Europe. Selon le rapport « Shared Ambition » de Cycling Industrie Europe (CIE) publié en 2024, les vélos électriques composent 21% des flottes et ne représentent que 30% des trajets.

L'assistance électrique permet de parcourir de plus grandes distances et davantage de dénivellé. Ainsi l'électrification des réseaux de VLS serait un facteur positif pour augmenter le nombre d'usager-ères. Pour Julie Liu, responsable de la communication chez LimeBike les flottes électriques permettent également de diversifier le type de public et de toucher des personnes qui ne sont pas des cyclistes au

quotidien. Pour Marco Weigert les facteurs déterminants pour le succès du VLS restent la qualité des infrastructures cyclables et des tarifs favorables aux usager-ères et l'intégration du réseau avec celui des transports publics. De plus, il relève que la nature et la vitesse de certains vélos constitue un risque évident pour des usager-ères occasionnelles et peu expérimentées. Markus Bacher quant à lui regretterait que cette tendance devienne une norme notamment pour l'accessibilité de cette offre aux personnes de moins de 16 ans et au revenu modeste.

En conclusion, notons que les avantages environnementaux des réseaux de VLS électriques doivent être nuancés, comme l'a souligné Daniel J. Reck lors d'une présentation au forum en 2022. Dans un premier temps, le VAE substitue que partiellement la voiture et se substitue plutôt à la marche, au vélo privé ou aux transports en commun. De plus, la courte durée de vie des VAE, les opérations de maintenance et de recharge et enfin le déploiement spatial des flottes sont des aspects qui peuvent générer des émissions importantes et doivent être prises en compte au moment des critères de sélection de la flotte.

Shared Mobility Blueprints : troisième publication

Début mai, un troisième « Shared Mobility Blueprints » a été publié dans le cadre du programme « Shared Mobility Accelerator » de l'Académie de la mobilité du TCS. Ce document s'adresse aux villes et aux communes qui ont la responsabilité de mettre en œuvre et de planifier une mobilité partagée sur leur territoire. Comme l'indique l'introduction du document, en Suisse, aucune réglementation fédérale ne soutient le développement de la mobilité partagée depuis la parution d'un « Agenda 2030 pour la mobilité partagée ».

La série intitulée « Shared Mobility Blueprints » vise ainsi à accompagner les acteurs municipaux en mettant en avant des outils et des recommandations directement applicables dans le cadre des politiques communales. Ce troisième volet concerne les dispositifs de promotion de la mobilité partagée dans le secteur du stationnement et de la circulation. Si le document aborde toutes les offres de mobilité partagée, une partie des mesures suggérées sont également applicables au bikesharing. À l'instar des recommandations 4 et 6 sur la densité des espaces de stationnement ou encore la taille des flottes à disposition. En conclusion, ce dernier volet vient compléter les deux premiers numéros qui traitaient de l'intégration des offres de vélos et de trottinettes électriques en free-floating dans un contexte urbain, ainsi que de l'implantation des hubs de mobilité partagée. Ces trois documents sont disponibles sur le site du forum bikesharing Suisse.

(Mam)

(Mam)

Inclusivité : le potentiel encore inexploité des réseaux de VLS

Lorsqu'on parle aujourd'hui de vélo et de durabilité, on fait généralement référence à la durabilité écologique. Or, le vélo recèle également un grand potentiel pour davantage de justice sociale, et ce grâce à la diversité des groupes d'utilisateur·ères.



Source: BIRD

Bien que les prestataires veillent à s'adresser explicitement aux femmes lorsqu'ils font la promotion de leur offre, le vélo en libre-service est majoritairement utilisé par des hommes.

Pratiquer le vélo constitue un moyen de déplacement autonome, sain, économique et flexible. Grâce à l'expansion des offres de VLS en Suisse, le vélo devient moins dépendant de l'achat et de l'entretien de son propre vélo et plus facile à combiner avec d'autres moyens de transport. Mais, qui sont les personnes qui utilisent les réseaux de VLS ?

Les données actuelles sur les usager·ères de VLS indiquent qu'il s'agit d'un public jeune et révèlent des différences entre les sexes. À Lausanne, par exemple, l'âge moyen des utilisateur·rices de Bird est actuellement de 27 ans, selon Ingrid Lanoë responsable du réseau BIRD Suisse, la proportion de femmes s'élève à un tiers (32%). Ces chiffres sont comparables à ceux des autres villes européennes desservies par Bird. Markus Bacher, directeur de PubliBike Velospot, observe-lui aussi une proportion plus élevée d'hommes. Selon lui, ce sont prin-

cipalement « des citoyens locaux âgés de 16 à 40 ans ». Bien qu'aucune donnée ne soit récoltée sur cette question, Nextbike constate également une tendance 40/60 avec une majorité d'hommes.

Les prestataires souhaitent élargir et diversifier leur service à un cercle plus important d'utilisateur·rices. Pour ce faire, Bird souhaite alléger ses vélos. Marco Weigert directeur DACH chez Nextbike relève que : « Nextbike s'est toujours donné comme objectif d'avoir une base d'utilisateur·ères aussi large que possible ». Pour ce faire, l'entreprise met à disposition dans plusieurs réseaux des vélos pour enfants, des vélos adultes avec siège pour enfant, des tandems ou encore des Handbikes.

La différence entre les sexes n'est pas un phénomène propre au VLS, mais se manifeste dans l'ensemble du trafic cycliste. Aujourd'hui, les cyclistes ne représentent pas la diversité de la société. Ce sont

surtout des hommes jeunes, éduqués et issus de milieux favorisés. Les causes de cette situation sont multiples : la gestion des tâches de soins influence la mobilité, les infrastructures sont majoritairement conçues par des hommes et la perception subjective de la sécurité exerce également une influence significative.

La recherche sur le vélo montre qu'une approche intersectionnelle est indispensable pour élargir le profil des cyclistes. Il est essentiel de considérer les besoins qui impactent la mobilité afin de permettre à chacune et chacun de pratiquer le vélo. C'est ce que démontre notamment l'étude « Le vélo en ville à Berne sous l'angle du genre et de la migration »¹, qui a identifié les facteurs motivants

¹ Explorative Photovoice-Studie « Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive » Schlussbericht zuhanden der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, 28. Februar 2025

L'actualité express du Bikesharing

Départ pour « Broom »

Un nouveau réseau de VLS au nom de « Broom » voit le jour dans la région d'Aubonne dans le canton de Vaud. Ce réseau a été créé par une entreprise d'électricité, la Société Electrique des Forces de l'Aubonne. Les vélos électriques de 25km/h ont été dessinés par une entreprise locale et sont assemblés dans la région. Les paniers sont, eux, réalisés par un atelier social. Les communes qui soutiennent le projet se laissent deux ans pour voir si cette flotte trouve son public. Le projet est considéré par l'entreprise comme un service public puisque selon eux aucun grand prestataire ne serait intéressé à venir dans cette région rurale.

Le VLS au-delà des frontières

Après Bâle, un nouveau réseau de VLS relie la Suisse et l'Allemagne dans la région de Rheinfelden dans le Haut-Rhin également pris en charge par PubliBike Velospot. Les stations équipées de vélos électriques et musculaires sont installées dans sept communes frontalières. C'est un projet pilote de trois ans porté autant par les autorités suisses qu'allemandes permettant de relier le réseau existant jusqu'à Bâle.

et les obstacles à la pratique du vélo chez les femmes issues de l'immigration. Les résultats soulignent l'importance de prendre des mesures, telles que mettre en place des systèmes tarifaires équitables, donner des cours de vélo gratuits et créer une représentation positive des femmes à vélo.

Les collectivités publiques et les prestataires de VLS peuvent attirer plus d'utilisateur·trices de vélo en étendant leur perception des besoins intersectionnels et en prenant activement en compte leur responsabilité sociale en matière d'équité sociale.

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° 17/juin 2026

Editeur:

forum
 bikesharing suisse

Un service de:

PRO VELO
 SCHWEIZ · SUISSE

Velokonferenz Schweiz
 Conférence Vélo Suisse
 Conferenza Bici Svizzera

Avec le soutien de:

Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

Rédaction:

Forum bikesharing Suisse

Autrices de ce numéro:

Marie Métrailler (Mam)
 Rebekka Hosch (Reh)

Traduction: Christoph Merkli

Relecture: Valérie Sauter,
 Anita Wenger, Amandine Bruchez

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

Raiffcycle : un réseau de vélos en libre-service durable et local

Depuis le 30 mai, à Delémont, on roule sur des vélos issus de l'UPrecycling grâce au projet de l'association Juracycle.



Gérard Joliat et les vélos «Raiffcycle» devant la vélostation de Delémont.

Un nouveau réseau de vélos en libre-service «Raiffcycle» est disponible depuis fin mai dans la ville de Delémont. Ce réseau est composé de 13 stations de quatre vélos, chacune visible pour l'instant grâce à un marquage au sol prenant place sur des emplacements de stationnement vélos public. Les vélos sont utilisables avec ou sans abonnement et des offres 24 ou 48 heures sont également disponibles. La particularité de cette offre est qu'elle est portée non pas par un prestataire privé classique, mais par une association qui s'engage pour une mobilité écologique reposant sur l'économie circulaire. En effet, les vélos mis à disposition proviennent des stocks de Caritas Jura qui les remettent en service en partenariat avec les ateliers vélos de la région. Delémont est la première commune où ce projet est mis en œuvre. Steven Quiquerez urbaniste-adjoint de la commune relève que cette initiative a été accueillie très positivement : « Nous avons fait des démarches, il y a déjà quelques années, pour publier un appel d'offres avec d'autres communes, mais elles n'avaient

pas abouti. L'intérêt du projet pour nous, c'est qu'en plus d'encourager la mobilité douce, il a un ancrage local. »

L'association Juracycle est créée au printemps 2025 et vise à mettre en place un réseau de vélos en libre-service 100% jurassiens et durable. Cette idée est portée par Gérard Joliat, qui avait connaissance de la volonté des communes de Delémont, Porrentruy, Saignelégier et Clos-du-Doubs de mettre en place un réseau de VLS et de l'existence de nombreux vélos non utilisés dans les locaux de Caritas. « Il me semblait crucial qu'un service porté par les collectivités publiques puisse se réaliser grâce aux compétences et au réseau d'entreprises locales », souligne Gérard Joliat porteur du projet de l'association. Ainsi, ce sont également des entreprises locales qui ont développé l'application. Le rééquilibrage des vélos s'inscrit dans le cadre d'un projet social d'occupation des jeunes de Delémont. Au final, tout est jurassien sauf le cadenas qui vient des États-Unis, confesse Gérard

Joliat. Par ailleurs, le projet voit le jour grâce au soutien financier de la Fédération Jurassienne des Banques Raiffeisen pour un montant de 100'000 francs et qui donne son nom au réseau «Raiffcycle». La Loterie romande et Joliat Cycle, le magasin dans lequel Gérard Joliat a travaillé pendant 20 ans, soutiennent par ailleurs le projet.

En parallèle de ce nouveau réseau, la ville de Delémont accueille également le projet «Ton vélo à la gare» des CFF depuis quelques mois. Pour Steven Quiquerez et Gérard Joliat ces deux offres sont complémentaires puisque les vélos proposés par les CFF peuvent être exclusivement déposés à la gare. L'association Juracycle entend développer son rayon d'action d'abord à Delémont puisqu'elle reprend dès cette année la gestion de la vélostation qui lui servira de base pour l'entretien des vélos du réseau «Raiffcycle». Elle espère également pouvoir étendre son projet aux autres communes environnantes.

(Mam)