



Juillet 2018

Arrêté fédéral concernant les voies cyclables

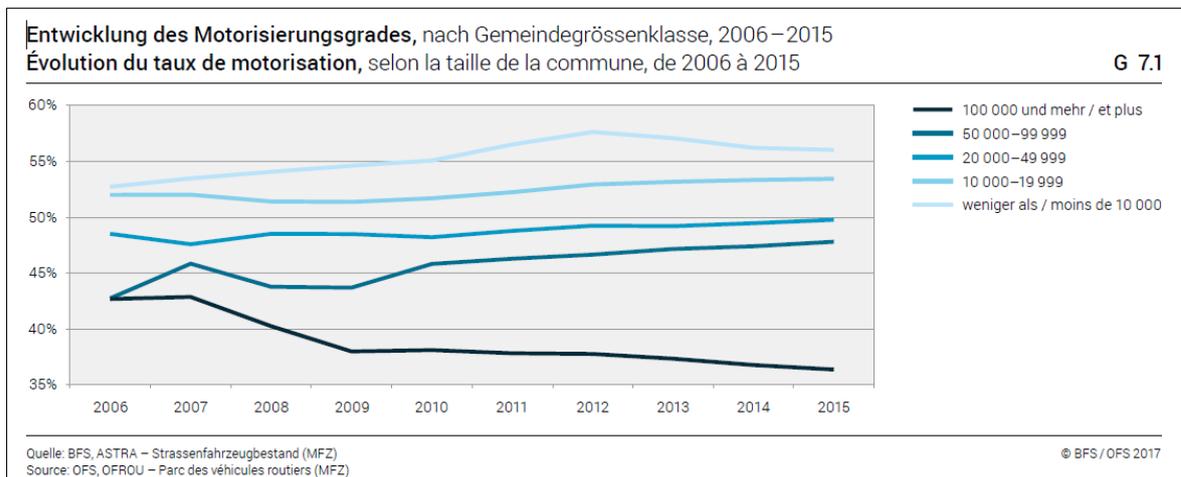
Fiche d'information 3 : impact des progrès techniques et des évolutions sociales sur le trafic cycliste

| | |
|---|---|
| Évolutions sociales..... | 1 |
| Vélos électriques..... | 2 |
| Vélos cargos..... | 3 |
| Systèmes de vélos en libre-service..... | 3 |
| Répartition des systèmes de location de vélos et des systèmes de vélos en libre-service en Suisse.... | 4 |

Évolutions sociales

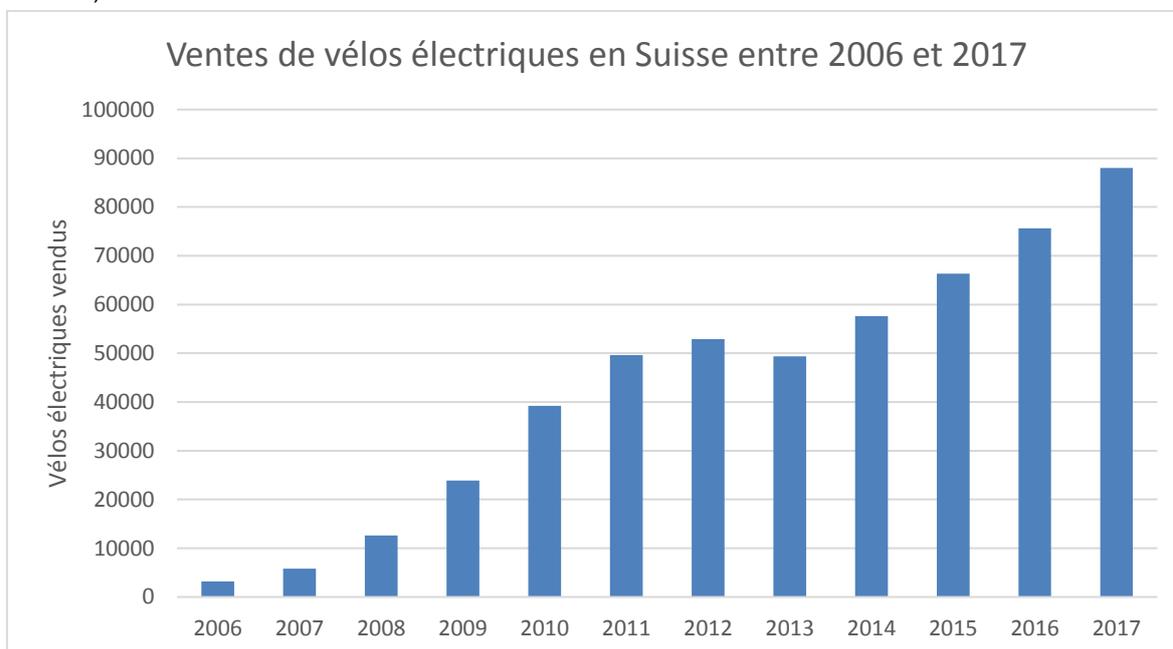
La mobilité est en proie à de profonds changements en raison de nouveautés dans le domaine de la technologie, des modèles commerciaux et des prestations. De même, le comportement de la population évolue. Les modèles d'autopartage remportent un vif succès. Étant donné que l'offre de transports publics en Suisse est bien développée et que la desserte des agglomérations n'a cessé de s'améliorer ces dernières années, de nombreux citoyens renoncent à l'achat d'une voiture et misent plutôt sur le vélo électrique.

Depuis 2007, le taux de motorisation a diminué d'au moins 12 % dans les grandes villes, où il est souvent plus facile et plus rapide de se rendre sur le lieu de travail ou au centre commercial à vélo. En outre, après une journée de travail, le vélo permet de se détendre lors d'un petit tour dans la nature.



Vélos électriques

Ces dernières années, les vélos électriques ont connu un véritable boom : à l'heure actuelle, près d'un quart des vélos vendus disposent d'une assistance électrique au pédalage. La place des vélos électriques dans le trafic est aujourd'hui indiscutable (cf. fiche d'information 2 ; Importance croissante du vélo).



Graphique : ventes de vélos électriques en Suisse entre 2006 et 2017¹

Les vélos électriques se répartissent en deux catégories en fonction du degré d'assistance au pédalage : les modèles lents, dont le moteur agit jusqu'à 25 km/h, et les modèles rapides assistés électriquement jusqu'à 45 km/h. Parfois, ces vélos sont également appelés *pedelecs* et *speed pedelecs*. Au niveau légal, ils font tous deux partie de la catégorie des cyclomoteurs.² Les mesures de la vitesse montrent que les modèles lents ne sont pas beaucoup plus rapides que les vélos traditionnels. En revanche, les modèles rapides, qui circulent à une vitesse moyenne d'environ 32 km/h, sont 5 à 7 km/h plus rapides que les autres cycles.³ Les différences sont encore plus flagrantes dans les côtes, vu que les vélos électriques permettent aussi de gravir ces dernières à une vitesse élevée. En Suisse, les usagers de vélos électriques rapides doivent porter un casque. Dans beaucoup d'autres pays européens, ils doivent même porter un casque moto. Près d'un cinquième des vélos électriques vendus en Suisse sont des modèles rapides. En Allemagne, par exemple, leur part ne représente que 3 %.

¹ www.velosuisse.ch

² Art. 18 OETV

³ Office fédéral des routes, « Vélos électriques – effets sur le système de transport », Berne 2017

Vélos cargos

Dans les pays scandinaves, les vélos cargos sont déjà entrés dans les mœurs. Que ce soit des paquets, des sacs de courses ou des réfrigérateurs, ces vélos peuvent quasiment tout transporter. Grâce à l'assistance électrique au pédalage, de plus en plus de vélos cargos sont utilisés en Suisse. Ils pourraient potentiellement remplacer les véhicules de livraison traditionnels et, par là même, désengorger l'espace public.



Le développement du commerce en ligne et la diminution des surfaces de stockage dans l'industrie ont entraîné une augmentation du nombre de livraisons de colis exprès ou par coursier. Une grande partie de ces livraisons ont lieu en zone urbaine. Souvent, les chauffeurs de véhicules utilitaires stationnent sur les rues piétonnes pour distribuer les colis, ce qui laisse moins de place aux passants. Dans ces cas, les vélos cargos seraient une solution alternative idéale.

Selon des études récentes, jusqu'à 20 % des transports de marchandises réalisés en ville pourraient être effectués sur des vélos cargos.⁴ Toutefois, ces véhicules étant plus grands que les vélos traditionnels et difficilement manœuvrables, il est important que leurs usagers disposent d'une infrastructure adéquate. Afin de permettre aux particuliers d'avoir accès à ces vélos cargos relativement chers, il est possible, dans certaines villes suisses, de les louer à des prix avantageux.⁵

Systèmes de vélos en libre-service

Les systèmes de vélos en libre-service permettent à chacun d'emprunter et de restituer en toute autonomie des vélos disponibles publiquement. Les vélos sont garés soit à des stations fixes soit dans la rue à la libre disposition de tous. En général, il est possible de rendre les vélos à des endroits différents de ceux où ils ont été empruntés. Le système « vélib » mis sur pied à Paris en 2007, qui disposait d'environ 20 000 vélos, a donné à la ville une nouvelle dimension et a permis aux systèmes de vélos en libre-service de se développer à vitesse grand V dans le monde entier. Aujourd'hui, ces systèmes font partie des modes de transport enregistrant la croissance la plus rapide.

La Suisse propose elle aussi toujours plus d'offres de ce type. Les systèmes de vélos en libre-service ont tout d'abord été implantés en Suisse romande avant de se répandre très rapidement en Suisse alémanique. Les villes de Zurich et de Berne ont adopté un tel système cette année, avec plus de 2000 vélos. Des projets similaires sont en cours de planification dans d'autres villes suisses.

Parallèlement, des systèmes sans station fixe (free floating) envahissent le marché. Ces systèmes permettent de localiser les vélos à l'aide d'un smartphone et de données GPS, et de les réserver au moyen d'une application. Celui qui utilise cette méthode peut disposer d'un vélo là où il en trouve un et le déposer à un endroit quelconque en ville. Appelés « Smide », « LimeBike », « oBike » ou

⁴ Centre allemand de recherche aéronautique et aérospatiale (DLR) ; *Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr* (études sur l'utilisation de vélos dans les échanges économiques) ; Berlin, 2016

⁵ www.carvelo2go.ch

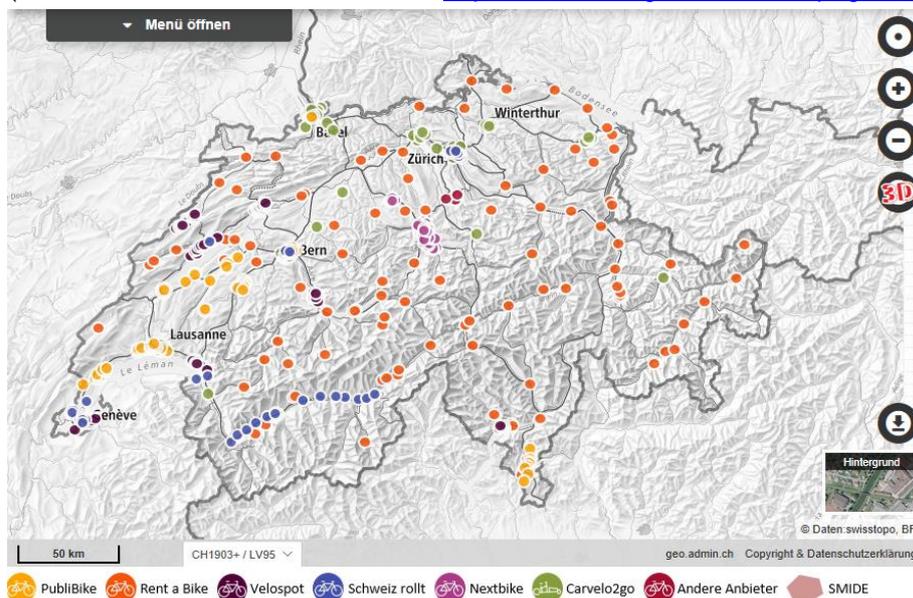
« Donkey Republic », ces systèmes se développent très vite dans les villes suisses et entrent partiellement en concurrence avec les systèmes déjà établis.



Illustration : une station du système de vélos en libre-service « ZüriVelo » et des vélos « LimeBike » à libre disposition

Répartition des systèmes de location de vélos et des systèmes de vélos en libre-service en Suisse

(carte interactive sur le lien suivant : <https://www.energieschweiz.ch/page/de-ch/bikesharing>)



PubliBike : système de vélos en libre-service ; filiale de CarPostal

Rent a Bike : système de location de vélo classique, situé le plus souvent dans les gares et les régions touristiques

Velospot : système de vélos en libre-service de la société Intermobility SA

Suisse Roule : système de prêt de vélo gratuit situé dans les villes et exploité par des institutions d'utilité publique comme projets d'intégration

Nextbike : système de vélos en libre-service

Carvelo2go : système de vélos cargos en libre-service de l'Académie de la mobilité SA, une filiale du TCS

Smide : système de vélos électriques en libre-service sans station fixe situé en ville de Zurich