



INFO LETTRE



Photo: mald

Editorial

Par Ueli Stückelberger

Vélostations et interfaces multimodales

Ces dernières années, l'offre de transports publics (TP) s'est développée pour être désormais mieux connectée aux modes de transports individuels, parmi lesquels le vélo. De façon inversement proportionnelle à la demande, qui augmente, l'espace disponible devient de plus en plus rare. C'est la raison pour laquelle, à l'UTP, nous avons élaboré le «Guide de planification Interfaces de transports» afin de décrire les best practice en matière de planification et réalisation des interfaces multimodales.

Le vélo constitue un moyen écologique de rejoindre ces interfaces. Dans les centres, les cyclistes permettent ainsi de désencombrer les TP locaux aux heures de pointe, tandis que, à la campagne, le vélo permet d'augmenter la clientèle du trafic local et régional.

Une chose me semble très claire : une interface multimodale doit compter suffisamment de places de stationnement vélo de qualité et bien situées. Il faut améliorer la situation du stationnement vélo en mettant à disposition des places à l'abri des intempéries, dans des installations bien éclairées et offrant un accès direct aux quais. C'est à mon sens le seul moyen d'assurer une bonne combinaison entre vélo et TP.

Ueli Stückelberger
Directeur de l'Union des transports publics (UTP)

Le stationnement des vélos dans les interfaces multimodales

Les gares ne sont plus seulement des gares, mais se transforment de plus en plus en véritables interfaces de transport (aussi qualifiées de «multimodales»). Afin de répondre à l'augmentation constante de la mobilité, l'offre de stationnement vélo doit y être développée. L'Union des transports publics (UTP) œuvre en ce sens en éditant un guide à ce sujet.

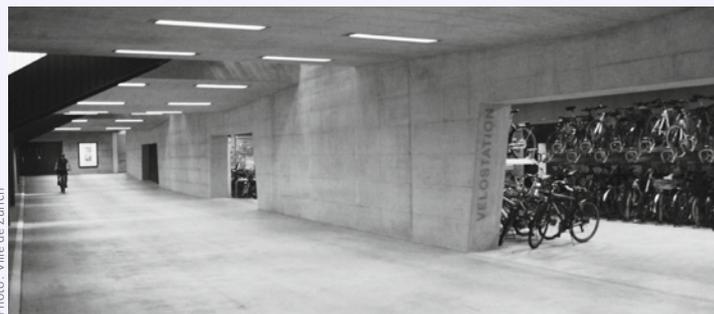


Photo: Ville de Zurich

Dans le passage souterrain de la gare d'Oerlikon, les places de stationnement pour vélos sont situées à proximité immédiate des accès aux quais.

Selon l'Office fédéral du développement territorial, les interfaces multimodales sont des pôles d'échange bien organisés, permettant de changer facilement de mode de transport : par exemple, passer de la voiture aux TP ou des TP au vélo ou à une offre de partage (autopartage, vélos en libre-service, etc.). Depuis 2021, la Confédération soutient la mise en place de tels pôles dans le cadre du Programme pour les interfaces de transports. Au niveau financier, il est possible d'obtenir des fonds du Programme en faveur du trafic d'agglomération, qui comprend une enveloppe d'environ 150 millions de francs spécialement dé-

diée à ce type de projets pour les quatre prochaines années.

C'est dans ce contexte que l'UTP a publié l'été dernier un guide à ce sujet. En se fondant sur la pratique, le document présente les principes et méthodes de planification des interfaces multimodales. Il offre également un catalogue de bons exemples. Le guide accorde une grande place au stationnement vélo, un mode de transport très courant. Les CFF estiment en effet que 10% de leur clientèle se rend à la gare à vélo. Le défi réside dans le fait de trouver les bonnes surfaces pour le stationnement, c'est-à-dire bien situées et suffisamment

Préavis :
Rencontre d'information 2024
le 3 septembre à Zofingen

Produits et services en lein
avec le stationnement vélo

L'édition 2024 encartée à cet envoi peut être téléchargée sur velostation.ch.

Changement à la tête du Forum vélostations

La nouvelle secrétaire générale du Forum vélostations Suisse, Marie Métrailler, entre en poste en décembre 2023. Cette docteure en sciences politiques de 34 ans vivant à La Chaux-de-Fonds était auparavant secrétaire syndicale au SSP Région Neuchâtel, où elle s'occupait en particulier des campagnes, des négociations et du conseil juridique pour le personnel des communes et du secteur social. Elle succède à la direction du forum à Valérie Sauter, qui a pour sa part rejoint le Büro für Mobilität en mai dernier.



Marie Métrailler, la nouvelle secrétaire générale du Forum vélostations Suisse

MODI sera introduit par étapes

L'infrastructure nationale de données sur la mobilité prend du retard. Pour rappel, il s'agit d'un projet de la Confédération ayant pour acronyme MODI. Suite à la consultation qui s'est terminée en mai 2022, l'office responsable du projet (OFT) a indiqué en octobre dernier que si les travaux pouvaient continuer, il ne serait pas possible de transmettre un message au Parlement en 2023. Ce report s'explique par la situation financière de la Confédération, qui a mené au découpage du projet en différentes étapes. La MODI est appelée à être un hub de données dans le domaine de la mobilité, y compris pour le stationnement vélo et le vélo en libre-service.

grandes. Selon les besoins et les possibilités, le stationnement peut être payant ou gratuit, situé dans ou en dehors d'une vélostation (avec ou sans personnel sur place).

Le guide présente la diversité des différents systèmes disponibles à l'aide d'exemples concrets et montre comment il est possible de prendre en compte les besoins des cyclistes lors de la planification puis du projet. La question du financement peut être problématique, en particulier lorsque l'interface se situe en dehors

d'une agglomération, avec pour conséquence de faire reculer les infrastructures de stationnement dans la liste des priorités.

Toutefois, les fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pourraient constituer une source de financement pour les projets situés hors agglomérations, même s'il n'est toujours pas clair si le fonds peut être utilisé en ce sens. Dans sa réponse à une motion déposée par le conseiller national Philipp Kutter, le Conseil fédéral indique que «financer,

construire et exploiter des installations de stationnement ne sont pas des tâches principales des chemins de fer». Cependant, le FIF a participé au financement d'une installation à Sion. L'Office fédéral des transports (OFT), responsable du dossier, est en train d'élaborer une directive concernant l'utilisation du FIF. Il faut espérer que le texte considérera les installations de stationnement vélos comme des équipements ferroviaires, ce qui permettrait de les financer.

(cmm)

Garer son vélo dans un parking

Dans les centres-villes et autour des gares, l'espace disponible pour le stationnement vélo est le plus souvent limité. Les parkings ne pourraient-ils donc pas accueillir des places vélos, voire des vélostations? C'est déjà le cas à Genève. Bâle va aussi tenter l'expérience.

Beaucoup de villes font la promotion du vélo et voient leurs efforts récompensés: le nombre de vélos est en hausse. D'un côté, ces véhicules doivent être correctement garés. De l'autre, l'espace public est limité, et les trottoirs ne sont pas extensibles. Ainsi, il n'est pas toujours opportun de multiplier les places de parc, et il faut combattre le stationnement sauvage des vélos. C'est là qu'intervient la question de savoir si les parkings existants – publics ou privés – devraient être ouverts aux vélos, du moins en partie.

Andreas Stäheli, ingénieur en transports, voit un grand potentiel dans l'utilisation des parkings voitures par les vélos, pour autant que l'aménagement soit adapté aux deux-roues. La première des conditions est l'emplacement du parking, qui ne doit pas être trop éloigné de la destination, au risque de ne pas rencontrer son public. De plus, l'accès et les espaces pour manœuvrer doivent être sûrs, et les barrières facilement franchis-



Photo: Fondation des Parkings

Les places de stationnement pour les vélos sont sécurisées dans un compartiment séparé.

sables. Enfin, l'accès aux places vélos devrait idéalement se faire par des voies séparées des véhicules à moteur. À défaut, les espaces partagés doivent faire l'objet d'un marquage approprié. À noter que le succès réside dans la propension des cyclistes à garer leur vélo dans un parking.

À Genève, cela fait 25 ans que les vélos se font leur place dans les parkings. Damien Zuber, directeur de la Fondation des Parkings, parle

même d'un grand succès. La réussite est telle que des places voitures ont dû être réaffectées pour les vélos, et ce alors même que, dans la majorité des 20 parkings concernés, les vélos accèdent à l'installation par la rampe conçue pour les voitures. On constate même que les cyclistes ne sont pas dissuadés par des infrastructures pas totalement adaptées à leurs besoins.

Toutefois, reste à savoir s'il est possible ou même souhaitable de faire de la place aux vélos dans les parkings existants. Par exemple, la ville de Berne a pour stratégie de déplacer le stationnement des voitures de l'espace public vers des parkings (privés ou publics), afin de dégager de la place pour d'autres usages, par exemple pour tracer des bandes cyclables. Indépendamment des considérations qui relèvent de la planification, force est de constater que la manière d'utiliser le potentiel des parkings est une question à trancher au niveau politique.

(cmm)

femapark easylift+

femapark.
DAS VELOPARKINGSYSTEM

- Gasdruck-Dämpfersystem für kraftsparendes Anheben der Radschienen
- Die Radschienen lassen sich bis auf den Boden absenken
- Optional mit Ladestation für E-Bikes
- Geprüft für E-Bikes bis 28Kg

femapark.ch



Les installations automatiques ont le vent en poupe

La quatrième tour de stationnement automatique pour vélos de Suisse, développée par V-Locker SA, a été inaugurée à Meilen (ZH) en avril dernier. L'entreprise de Dübendorf en ouvrira deux autres au printemps 2024, à Wallisellen (ZH) et à Granges-Sud (BE). Si la demande en places augmente, le financement reste un défi.



Située juste à côté de l'accès aux quais: la tour pour vélos inaugurée en avril à Meilen.

Les tours de stationnement automatiques offrent de nombreux avantages. Côté clientèle, elles offrent une protection optimale contre le vol et le vandalisme. Leur tarif mensuel (14,95 francs) est inférieur à celui des vélostations, et ce alors même que le niveau de sécurité y est plus important (même si, pour 24h, le prix y est plus élevé: 5 francs). En fonction de l'offre disponible, l'application permet en outre de commander des services supplémentaires, comme la réparation ou la location de vélos.

Mais les tours automatiques présentent aussi des avantages du côté de l'exploitation. Les places de stationnement nécessitent moins d'espace que dans les installations traditionnelles, et ne sont que très peu occupées par des «vélos ventouses». Par ailleurs, l'exploitant peut en tout temps suivre le taux d'occupation et analyser le comportement de la clientèle, par exemple savoir si la tour est utilisée pour le premier ou le dernier tronçon du trajet. La première tour de stationnement vélo a été ouverte

en 2020 sous forme de projet pilote à Münchenbuchsee (BE). Trois autres installations de ce type ont vu le jour depuis lors en Suisse. Parallèlement, l'entreprise V-Locker a été très active en Allemagne. Sa responsable ventes et communication, Elisabeth Brand, a identifié des difficultés du côté des villes, notamment au niveau du financement et des ressources en personnel. En outre, il n'est possible d'obtenir un financement fédéral pour ainsi dire que par le biais du Programme en faveur du trafic d'agglomération, un dispositif qui nécessite une longue planification et dont la mise en œuvre prend du temps. En Allemagne, la situation est différente: il est plus facile d'y construire des installations, y compris des tours offrant une plus grande capacité, certaines offrant jusqu'à 120 places. En plus de financements fédéraux, des financements européens peuvent être demandés.

Autre ombre au tableau, il semble encore nécessaire d'arriver à convaincre les utilisateurs-rices. En effet, même la tour la plus ancienne

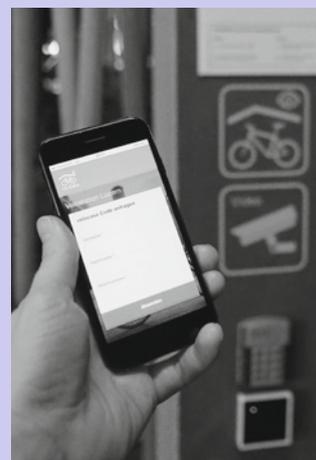
ne fonctionne pas encore à sa pleine capacité. D'ailleurs, les installations visent une clientèle qui utilise des vélos ou des vélos à assistance électrique qui ont une certaine valeur. Or le dimensionnement des tours est à ce titre plutôt modeste. Malgré cette demande pour l'heure limitée, les CFF s'intéressent aux systèmes automatiques. Selon Colette Manella, chargée de projets à l'unité «Premier et dernier kilomètre», l'entreprise de transport envisage de proposer à sa clientèle des installations de stationnement sécurisées aux endroits qui s'y prêtent. Elle ajoute qu'il faut considérer les tours actuelles aux abords des gares comme des projets pilotes, les CFF mettant à disposition le terrain pour une durée de deux ans. Les coûts de construction et d'exploitation relèvent quant à eux des communes et des exploitants. C'est par exemple le cas à Meilen, où la commune contribue aux frais d'exploitation, mais où le risque est assumé par V-Locker, qui est à la fois le fabricant et l'exploitant de l'installation.

(cmm)

Nouveautés du côté des applications

L'application web Velocity se présente sous un nouveau design depuis avril dernier. Ce coup de jeune s'accompagne de plusieurs nouveautés. À l'ouverture, l'application montre ainsi les cinq vélostations les plus proches, pour autant que la géolocalisation soit activée. Par ailleurs, si l'on coche la case «rester connecté», l'identification n'est plus nécessaire au cours des 53 mois suivants. Enfin, renouveler son abonnement est désormais plus facile: le dernier achat est mémorisé et quelques clics suffisent. Velocity est le système d'accès de la Fondation des Parkings de Genève.

Depuis juillet, l'application VeloCasa est le nouveau sésame pour entrer dans la vélostation de la gare de Lucerne. L'application permet de recevoir un code d'accès sur son téléphone à n'importe quelle l'heure. Avant, les cyclistes devaient acheter un badge, soit se procurer régulièrement un code d'accès, deux options possibles uniquement durant les heures d'ouverture. «VeloCasa est une solution simple, moderne et sûre, qui permet d'accéder à la vélostation 24h/24h» indique Oliver Rippsstein, responsable véломobilité à Caritas Lucerne, l'exploitant de la vélostation. Pour les personnes qui ne souhaitent pas utiliser leur téléphone, l'accès reste toujours possible avec un badge.



VeloCasa ouvre la porte 24 heures sur 24.

Impressum

Infolettre N° 45/décembre 2023
Forum vélostations Suisse
c/o PRO VELO Suisse
Birkenweg 61, 3013 Berne
Tél. 031 318 54 17
info@velostation.ch
velostation.ch

Éditeur:



Une prestation de:



Avec le soutien de:



Parution: une fois par année

Auteur-e-s de ce numéro:

Christoph Merkli (cmm)

Traduction: Aurélien Riondel

Relecture: Aline Renard,
Anita Wenger

Tirage: 800 exemplaires en allemand, 350 exemplaires en français

Prix: gratuit

Production/

changements d'adresse:

PRO VELO Suisse,
Birkenweg 61, 3013 Berne

Mise en page:

tasty graphics gmbh Thoun

Impression: Printgraphic AG Bern

Conseillers-ères du

forum vélostations Suisse:

- Virginie Kauffmann
Conseillère Suisse romande
GEOGRAFE Sàrl.
Tél. 078 703 52 53
virginie.kauffmann@geografe.ch
- Andreas Stäheli
Bureau d'ingénieurs
Pestalozzi und Stäheli
Tél. 061 361 04 04
staeheli@ps-ing.ch
- Martin Wälti
Büro für Mobilität AG
Tél. 079 467 99 36
martin.waelti@bfmag.ch

De la place pour les vélos-cargos

Les vélos-cargos sont promis à un bel avenir. Mais l'espace manque pour garer ces véhicules qui permettent facilement de se déplacer avec des enfants ou de transporter des marchandises. C'est le cas dans l'espace public, et plus encore dans les vélostations. Le canton de Genève entend prendre le problème à bras le corps.

Monnaie courante dans les pays du nord de l'Europe souvent cités en exemple pour leur politique cyclable, le vélo-cargo commence à se faire sa place en Suisse. Entre 2020 et 2022, les ventes ont doublé, si bien que ces véhicules font désormais partie du paysage urbain. Même si leur impact au sol est inférieur à celui des voitures ou des véhicules de livraison, les vélos-cargos utilisent plus de place que les vélos traditionnels. Ainsi, une politique d'encouragement de ces vélos, qui pourrait rendre la logistique urbaine plus durable, ne peut faire l'économie d'une réflexion autour du stationnement. Le canton de Genève fait un pas dans cette direction en intégrant cet aspect dans son guide du stationnement vélos. Pour ce faire, il s'est inspiré de la région de Bruxelles, qui a publié un rapport fouillé sur la question il y a deux ans.

Selon la géographe Virginie Kauffmann, le rapport définit bien les spécifications techniques du stationnement des vélos-cargos (types d'aménagement, place nécessaire) et les besoins des utilisateurs-rices. De la même manière que pour les vélos traditionnels, des dimensions minimales doivent être définies pour les places destinées aux vélos-cargos, tant dans l'espace public que sur terrain privé. Dans le cas du stationnement dans l'espace public ou dans une vélostation, il faut en outre considérer l'espace nécessaire pour manœuvrer et la question de la sécurité. Le rapport bruxellois décrit à ce titre de nombreuses variantes



Photo: Pro Velo Suisse

La vélostation «Welle 7» à Berne offre des places pour les vélos-cargos généreuses.

d'arceaux, parfois situés dans des lieux sécurisés. À Genève, un projet pilote devrait tester la réaffectation de places de stationnement voitures en places de stationnement vélos-cargos.

La Confédération et les CFF s'emparent eux aussi de la question. À certains endroits, les CFF mettent à disposition des espaces spécialement dévolus au stationnement des vélos-cargos et des vélos avec remorque. Ces espaces désignés par un logo spécial existent notamment à Sierre et à Brigue. Les exploitants de vélostations ne sont pas en reste, à l'image de la Ville de Berne, qui va dans la même direction. Par ailleurs, un logo officiel pour les vélos-cargos pourrait être

utilisé sur la voie publique dès 2025, l'OFROU ayant mis en consultation un projet en ce sens l'été dernier. Si le projet se concrétisait, les villes et les cantons pourraient créer des places explicitement réservées aux vélos-cargos.

Malgré ces initiatives, la place disponible reste un véritable défi. Pour cette raison, la conseillère nationale genevoise Delphine Klopfenstein souhaite autoriser dès à présent les vélos-cargos à se parquer sur les places de stationnement voitures. Le Conseil fédéral propose cependant de rejeter cette motion, car il estime préférable de laisser les autorités locales gérer la question.

(cmm)

Modulares und intelligentes Veloparking.



- Für 6 - 1'000 Velos
- Einfache Bedienung per App
- Sichere Velo-Schliessfächer
- 24h-Zugang
- E-Bike laden
- Verdichtet öffentlichen Raum

Jetzt Informationen anfordern:

+41 43 343 55 70
info@v-locker.ch
www.v-locker.ch



Stadt Muhlacker, 120 Fahrradboxen