



Procès verbal de la rencontre d'information du 6 novembre 2009

Bâle – vélostation gare CFF / vélostation St-Johann / stationnement en libre accès autour de la gare

-
1. **Accueil** par Christoph Merkli, secrétaire général du bureau de coordination des vélostations, qui remercie les participants et les orateurs de leur présence. Il se réjouit de l'intérêt de cette rencontre et y voit un signe du rôle moteur des projets d'agglomération, puisqu'un dizaine de vélostations sont annoncées dans divers endroits de Suisse.
-

1.1 La vélostation de la gare centrale de Bâle

M. Dejan Despotovic, du service des ponts et chaussées du canton, présente les **évolutions de la plus grande vélostation de Suisse**. Elle n'a cessé de s'agrandir et d'étoffer ses offres et est devenue bien plus qu'une « cave à vélo ». Cela notamment grâce aux services complémentaires qui font vivre la vélostation : un café vélo, le prêt de vélos Rent a Bike, des casiers sécurisés, un atelier pour petites réparations. Le domaine sécurisé de la vélostation propose aussi des places de recharge de vélos électriques et une station de gonflage des pneus. Le tout (entretien, problèmes techniques, etc.) est géré au quotidien par une entreprise privée (ISS Facility Management SA).

La vélostation a été lancée avec 1'100 places et a rencontré d'emblée un tel succès que les places ont été progressivement augmentées, pour atteindre 1590 aujourd'hui. Si l'on compte les places gratuites, environ 3'000 places de stationnement vélo sont à disposition des cyclistes autour de la gare de Bâle. Et ce n'est toujours pas assez !

La ville et les CFF continuent à chercher des solutions ensemble. La passerelle d'accès construite il y a 5 ans s'avère déjà trop étroite pour les flux aux heures de pointe. M. Despotovic se dit un petit peu déçu du deuxième étage, qui est à son avis peu entré dans les habitudes des utilisateurs.

Marco Braun, de l'entreprise ISS Facility Services SA, complète les informations par un point de vue sur le terrain.

- 🚲 **Activités annexes** : Le prêt de vélo de Rent a Bike et l'atelier géré par les mécaniciens de Vitelli sont pour eux de grand plus et permettent d'avoir sur place des professionnels qui connaissent bien les problématiques vélo.
 - 🚲 **Horaires d'ouverture** : l'accès à la vélostation est de presque 24h/24. Elle est fermée entre 2h et 4h30 car il faut du temps au sol pour sécher. Elle est sous vidéosurveillance en permanence.
 - 🚲 **Caractéristiques techniques** : le revêtement du **sol** a été choisi facile à nettoyer et non glissant, même mouillé. Une bonne **luminosité** est aussi un point très important pour la bonne image et le sentiment de sécurité dans la vélostation ; et cela se traduit par une facture en conséquence.
 - 🚲 **Utilisation** : Un équilibre entre abonnés (700 abonnements annuels) et dépôts spontanés pour courte période (820 places disponibles) est
-



important, pour que la rotation soit toujours possible. Les boxes pour déposer ses affaires, loués au mois, sont occupés en permanence. Les deux offres ont de longues listes d'attente.

- 🕒 **Problèmes rencontrés** : Les problèmes avec le systèmes d'accès peuvent causer des déagréments ennuyeux pour les utilisateurs, surtout lorsqu'ils surviennent aux heures de pointe. Les vélos attachés aux stationnements qui empêchent les nettoyeurs de faire leur travail et les vélos abandonnés, qui doivent être marqués puis débarassés par la police, sont des tracas avec lesquels les gérants de la vélostation doivent vivre. Les panneaux enlevés et les clochards qui essaient de passer la nuit dans l'enceinte de la vélostation sont d'autres aspects avec lesquels il faut compter.
-

1.2 Bâle St-Johann

Andreas Stäheli, ingénieur responsable de l'équipement de la vélostation et Thomas Grieder de l'office des ponts et chaussées de Bâle-Ville ont présenté la nouvelle installation de St-Johann, qui s'inscrit dans une démarche urbanistique d'ensemble.

- 🕒 **Revalorisation du quartier** : La vélostation fait partie d'un projet d'ensemble visant à requalifier ce secteur pour en faire un nouveau centre, un véritable nœud de transports publics et d'activités. La station de tram ainsi que les trajets des bus ont été repensés pour s'approcher de la gare ; leur fréquence a été augmentée pour desservir encore mieux ce pôle d'activités naissant. Il faut dire que la place est libre pour les transports publics puisque la « tangente Nord », faisant passer l'autoroute par voie souterraine, a été inaugurée l'année passée après 13 ans de travaux.

Le réaménagement du Vogesenplatz, ainsi que la construction du bâtiment multifonctionnel « Volta » vise à faire vivre ce secteur. Plusieurs types d'activités y sont centralisées : commerces, restaurants, bureaux pour jeunes entreprises, etc. Combinée avec les mesures de mobilité, ces changements visent à donner un centre à un quartier marqué principalement par des zones industrielles et des logements « barres ». Le projet retenu s'est porté sur une solution en sous-sol pour le parcage des vélos. Un emplacement accueillant 300 places cyclistes et deux rampes (pente entre 16 et 17 %, 2.8 à 3m de large) a pu être trouvé malgré la place restreinte ; les canalisations, l'autoroute souterraine et le parking automobile laissaient peu de marge de manœuvre. Un ascenseur reliera aussi la vélostation et la passerelle menant aux quais ferroviaires. Une seconde passerelle est prévue au niveau de l'entrée côté volta.

- 🕒 **Aménagement et services** : des tons orangés ont été choisi pour donner aux murs un éclat chaleureux et des baies vitrées permettent une communication visuelle avec le parking automobile. Le système de parcage choisi est économe en place. Il maintient la roue avant, mais ne permet que difficilement d'attacher son cadre.
-



Des places spéciales pour les remorques et les vélos spéciaux sont marquées au sol. Une station de gonflage et des prises pour recharger les vélos électriques sont mis à disposition. Pas de casiers par contre, car le degré de surveillance a été jugé trop faible pour pouvoir offrir ce service avec une garantie suffisante.

L'entretien est assuré par le Facility management du centre « volta ». Ces synergies avec le centre multifonctionnel ont aussi des aspects moins positifs : la rampe ouest a été conçue en fonction de l'accès aux ascenseurs du centre, ce qui n'est pas optimal pour les cyclistes qui doivent faire un virage de presque 180° pour accéder à la vélostation de ce côté-là.

- ⌚ **Gratuité et vidéosurveillance** : Le service des ponts et chaussées, qui finance le projet, a opté pour la gratuité de la vélostation. Cela permet de renoncer à un système d'encaissement et à une permanence humanisée. Pour assurer la sécurité de l'installation, une surveillance vidéo a été mise en place. En cas de problème, un bouton peut être actionné qui génère une alarme à la centrale Securitas et envoie les images en temps réel.
Il s'agit ainsi de la première vélostation entièrement gratuite de Suisse. Des espaces gratuits au sein de vélostations payantes existent à Zürich et à Schaffouse : la surveillance humanisée et les prestations complémentaires (atelier vélo, prêt, ...) y assurent une animation qu'on ne trouvera pas dans le parking fraîchement inauguré.
L'installation de St-Johann fait à ce titre office d'expérience pilote : la sûreté effective des vélos et le sentiment de sécurité des utilisatrices se révélera à l'usage.
- ⌚ **Système d'accès** : L'accès est un minimum limité : les cartes bancaires munies de puces et les cartes permanentes de la vélostation (à retirer à la vélostation de la gare principale de Bâle contre une caution de CHF 20.-) actionnent les portes mécaniques. La carte de la vélostation facilite la tâche à l'utilisateur-trice : il suffit de la présenter devant le lecteur sans devoir l'introduire dans l'appareil. Pour l'exploitant, cela permet de disposer des données de l'usager-ère en cas de problème.
- ⌚ **Communication** : le canton n'a pas prévu de démarches spécifiques pour faire connaître cette nouvelle offre. Etant donné la saison d'inauguration, il est possible que quelque chose soit entrepris d'ici le printemps.

1.3 Stationnement gratuit aux abords de la gare principale

De retour à la gare centrale, Andreas Stäheli et Dejan Despotovic ont présenté les enjeux autour du stationnement gratuit à l'abord de la gare.

- ⌚ **Sur la place de la gare centrale**, les vélos n'encombrent plus les entrées et les zones de passage. S'ils sont officiellement interdits, ils sont tolérés pour des courtes durées nécessaires à un bref achat, un repas de midi, etc.



-
- ⌚ **Les arrières de la gare** : Lors de la construction du nouvel accès aux quais (couloir suspendu serait plus approprié que passerelle pour cette partie très animée de la gare) de nouvelles solutions de stationnement vélos ont du être trouvées. Sous la passerelle, un parking couvert originellement prévu pour les voitures a pu être transformé pour répondre avantageusement aux besoins en places vélos. Des stationnements amovibles ont été installés sur un espace appartenant aux CFF prévu à moyen/long terme pour l'élargissement des voies. 410 places, augmentée de 190 supplémentaires (et toujours occupées) accueillent les vélos. Les scooters et les motos qui ont tendance à utiliser cet espace posent problème.
La surveillance et la gérance est assurée par les CFF, ce qui veut dire que la police ne peut pas intervenir, par exemple pour assurer l'évacuation des cadavres et des vélos abandonnés.
Pour l'extension de l'offre dans cet espace, les cyclistes sont dépendant de la volonté des CFF. Un deuxième étage serait une solution possible et atténuerait à moyen terme les problèmes de parcage, sachant que la construction d'une nouvelle voie est un processus qui s'étend sur une demi-douzaine d'années au moins.
 - ⌚ **Accès à la passerelle de la poste** : cet important accès pour les vélos comporte aussi des places (non couvertes) à proximité de l'arrivée. Un mobilier design a été testé, très réussi esthétiquement, mais qui raye les cadres. La question de mettre en avant la fonctionnalité, l'intégration au lieu ou l'homogénéité des installations à l'ensemble de la ville, ou encore de savoir s'il faut couvrir ou non les places, se reposent pour chaque emplacement et trouvent chaque fois une réponse en fonction du lieu.
-

Bern, 03/12/2009 14:13:00/C:\Users\Manon Giger\Documents\velostation.ch\infotreffen\091106_P_Infotreffen_basel.doc