

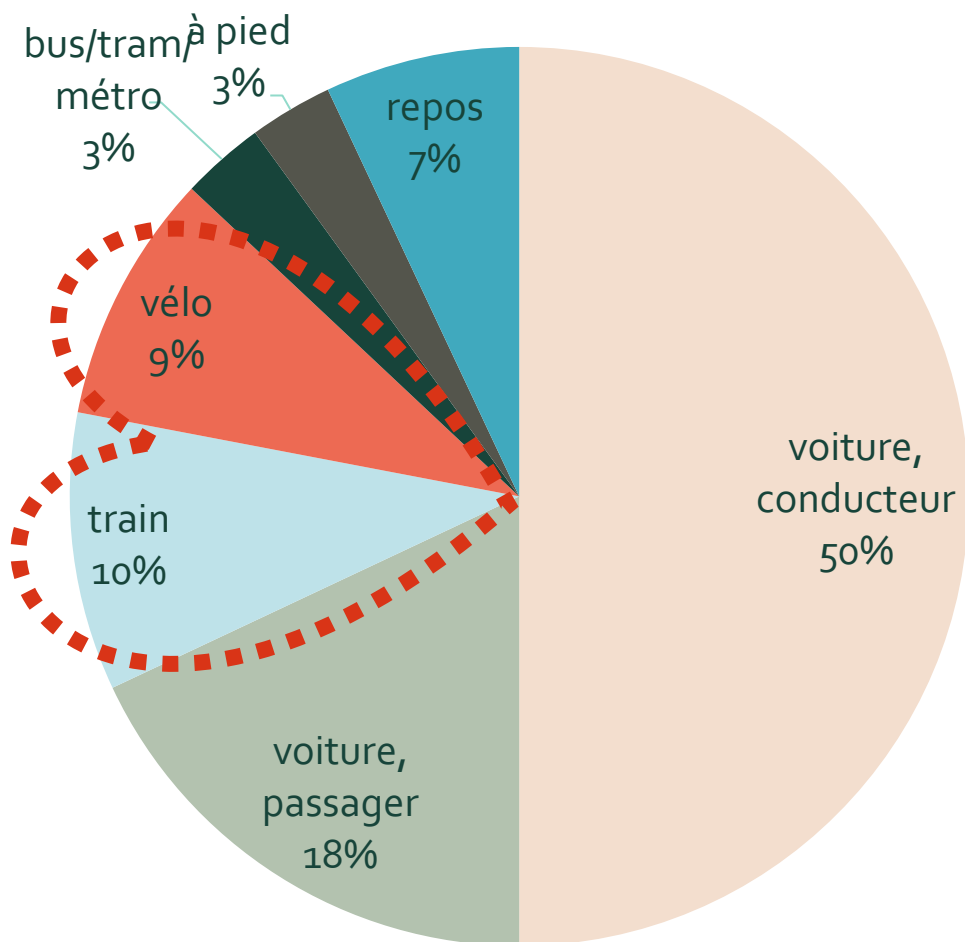
Comment intégrer des parkings à vélos dans les interfaces multimodales ?



Simone Jorink



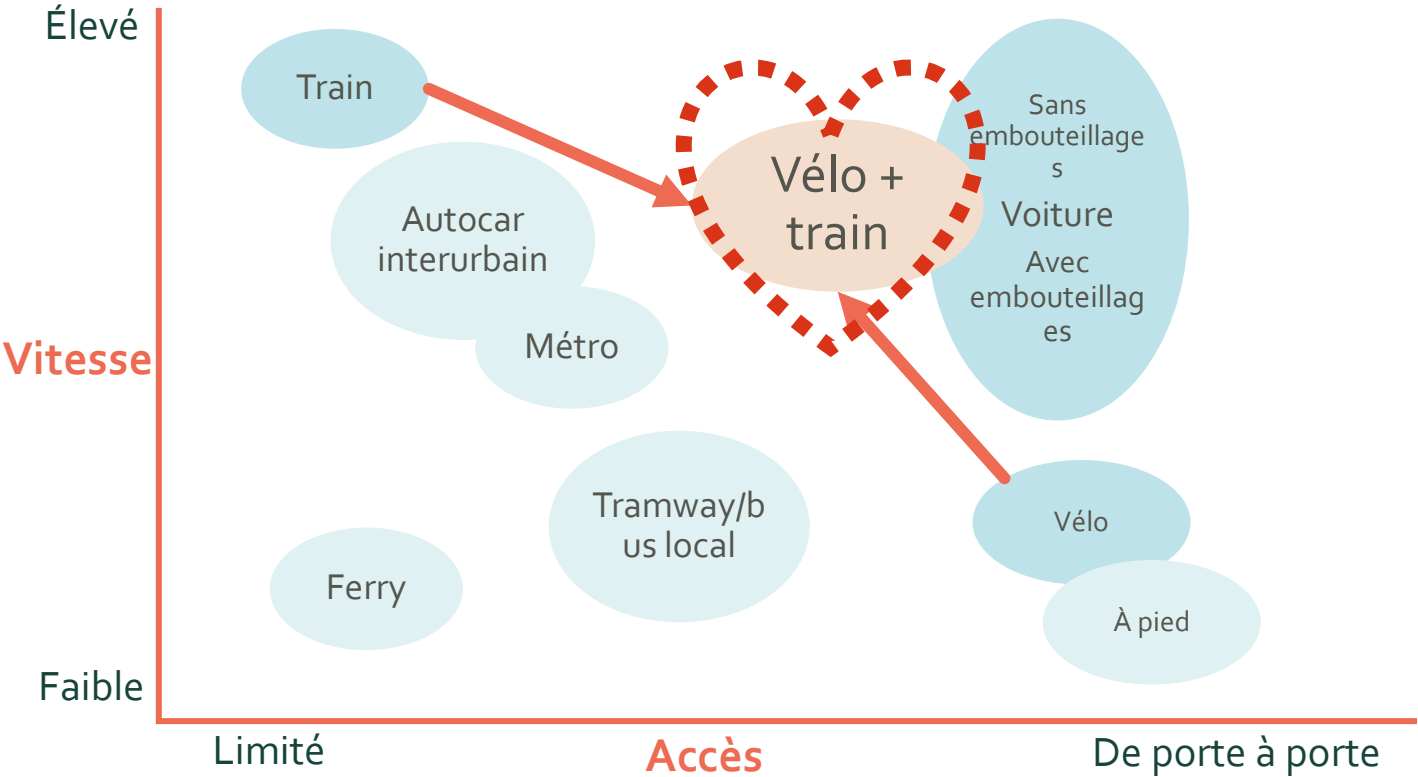
Importance de la combinaison vélo-train



Source : CBS

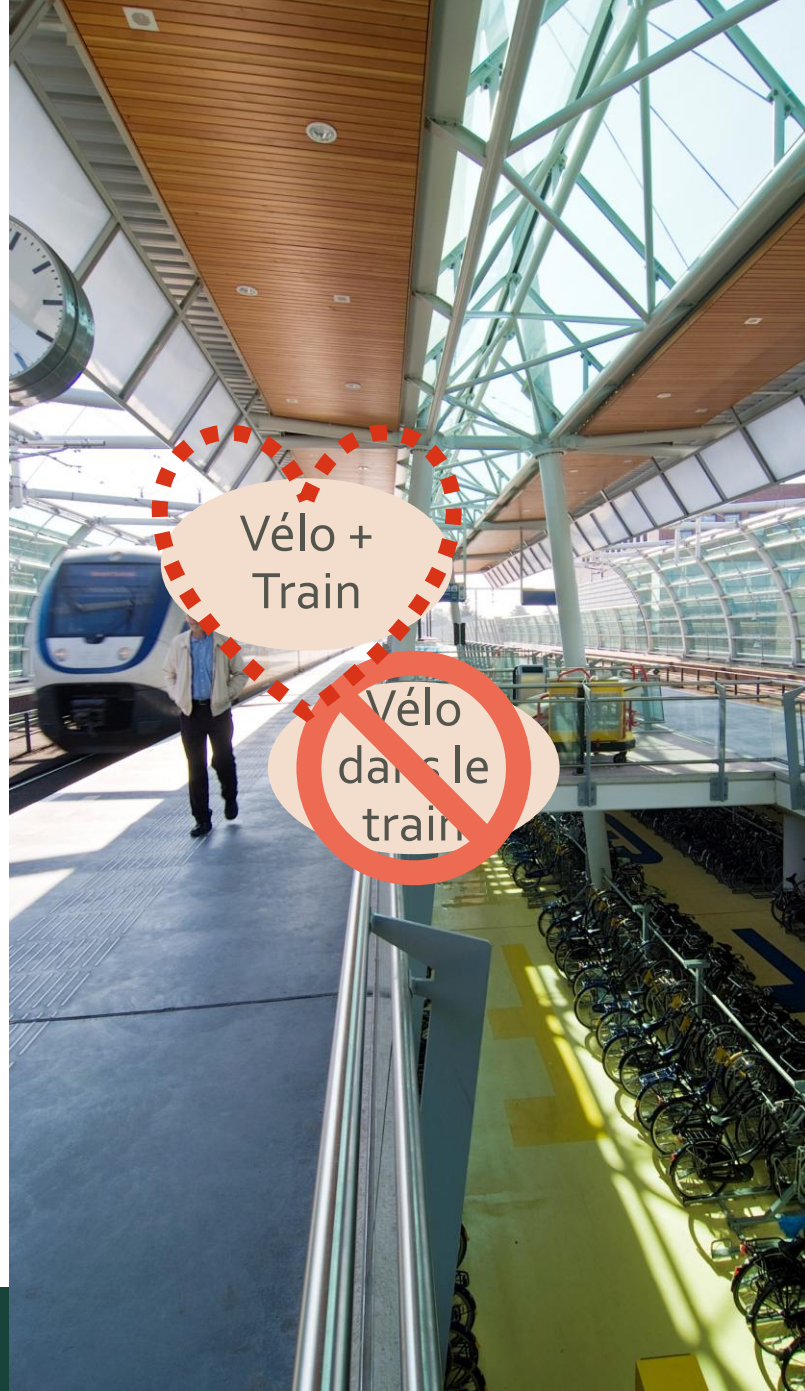
- 204 milliards de kilomètres
- Principalement en voiture : 68 %
- En train : 10 %
- **À vélo : 9 %**
- **La combinaison des deux est essentielle !**

Combinaisonvélo-train

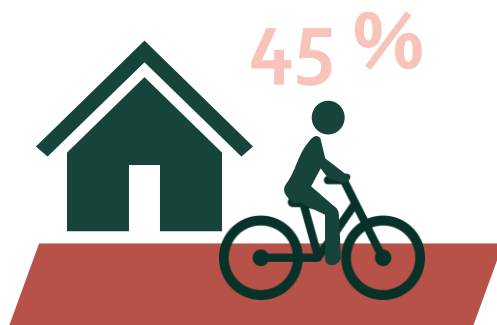


Source : KiM

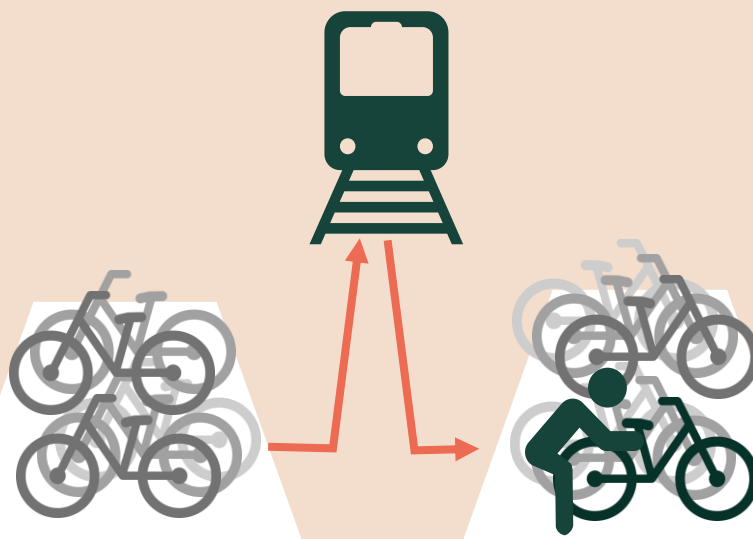
✧ Les vélos
pliants sont
autorisés dans



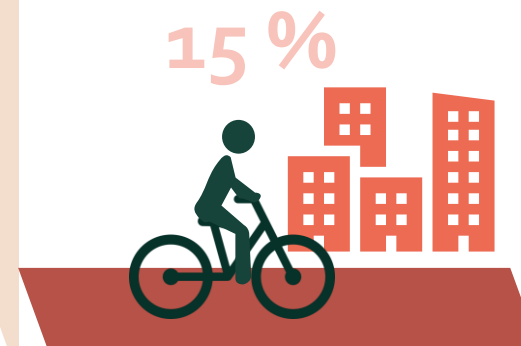
- ✧ Les vélos classiques ne sont autorisés qu'en dehors des heures de pointe
- ✧ 8,50 euros
- ✧ Espace très limité



⌘ Premier
kilomètre
avec un vélo
personnel



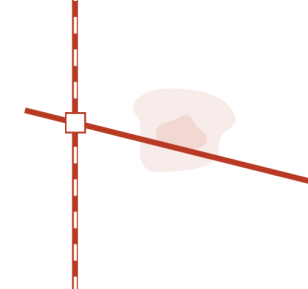
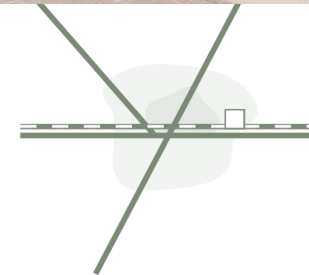
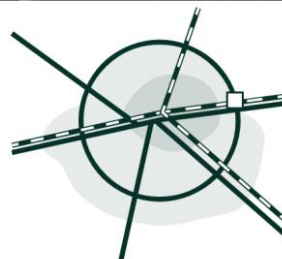
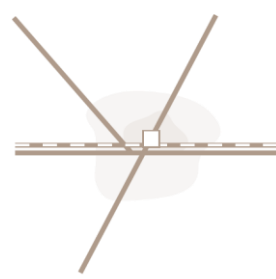
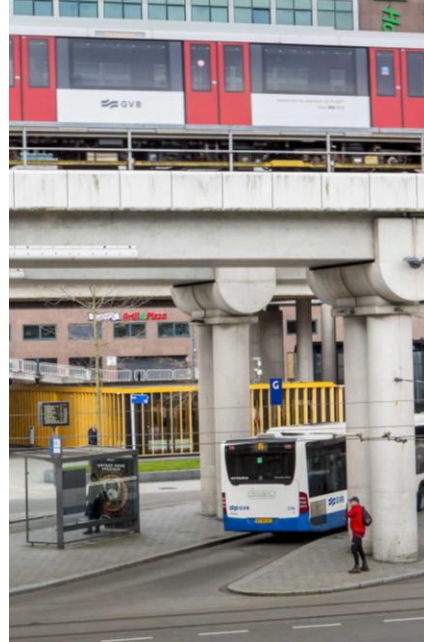
⌘ Deuxième vélo
privé garé à la
station
d'arrivée



⌘ Dernier kilomètre
avec un vélo personnel
⌘ L'utilisation des vélos
en libre-service est
limitée pour les
usager·ères
régulier·ères



Interfaces multimodales



Très grande gare
située au centre
d'une grande ville

Grande gare
située au centre
d'une ville de
taille moyenne

Gare de banlieue
jouant un rôle de
plaque tournante
importante

Gare située près
du centre d'une
petite ville ou
d'un village

Gare de banlieue
sans fonction de
plaque tournante

Gare située en
zone rurale, à
proximité d'une
petite ville ou
d'un village

6

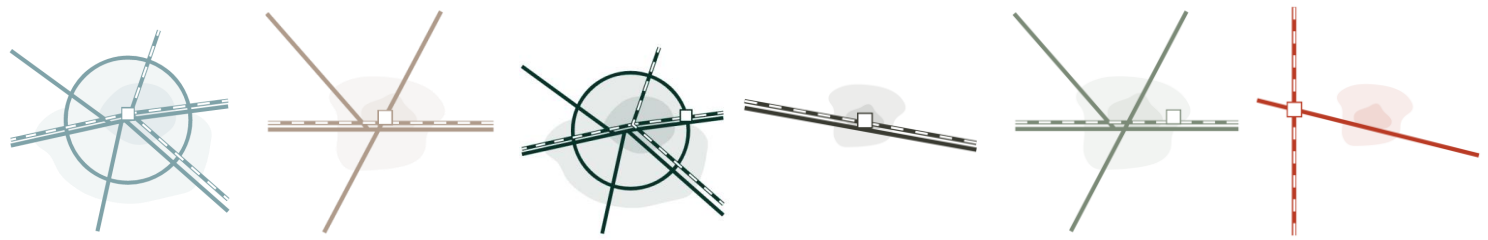
30

11

95

86

50



Très grande gare située au centre d'une grande ville

Grande gare située au centre d'une ville de taille moyenne

Gare de banlieue jouant un rôle de plaque tournante

Gare située près du centre d'une petite ville ou d'un village

Gare de banlieue sans fonction de plaque tournante

Gare située en zone rurale, à proximité d'une petite ville ou d'un village

#gares	6	30	11	95	86	50
--------	---	----	----	----	----	----



Accès gratuit

1. Parking au rez-de-chaussée en accès libre avec casiers
2. Parkings aménagés pour optimiser l'utilisation de l'espace

Surveillé

3. Enregistrement en libre-service
4. Surveillé par du personnel



20 %



15 %

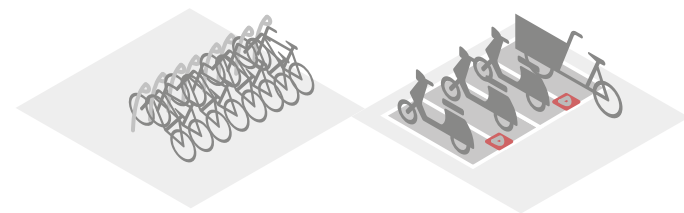


€



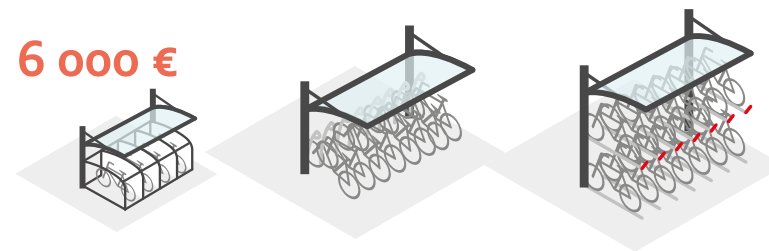
€€€

Accès gratuit
65 %

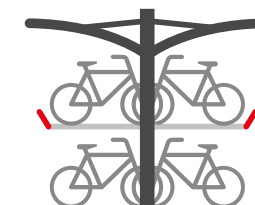
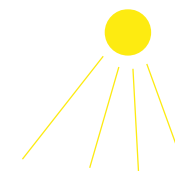


1 000 – 1 500 €

6 000 €



2 000 – 4 000 €

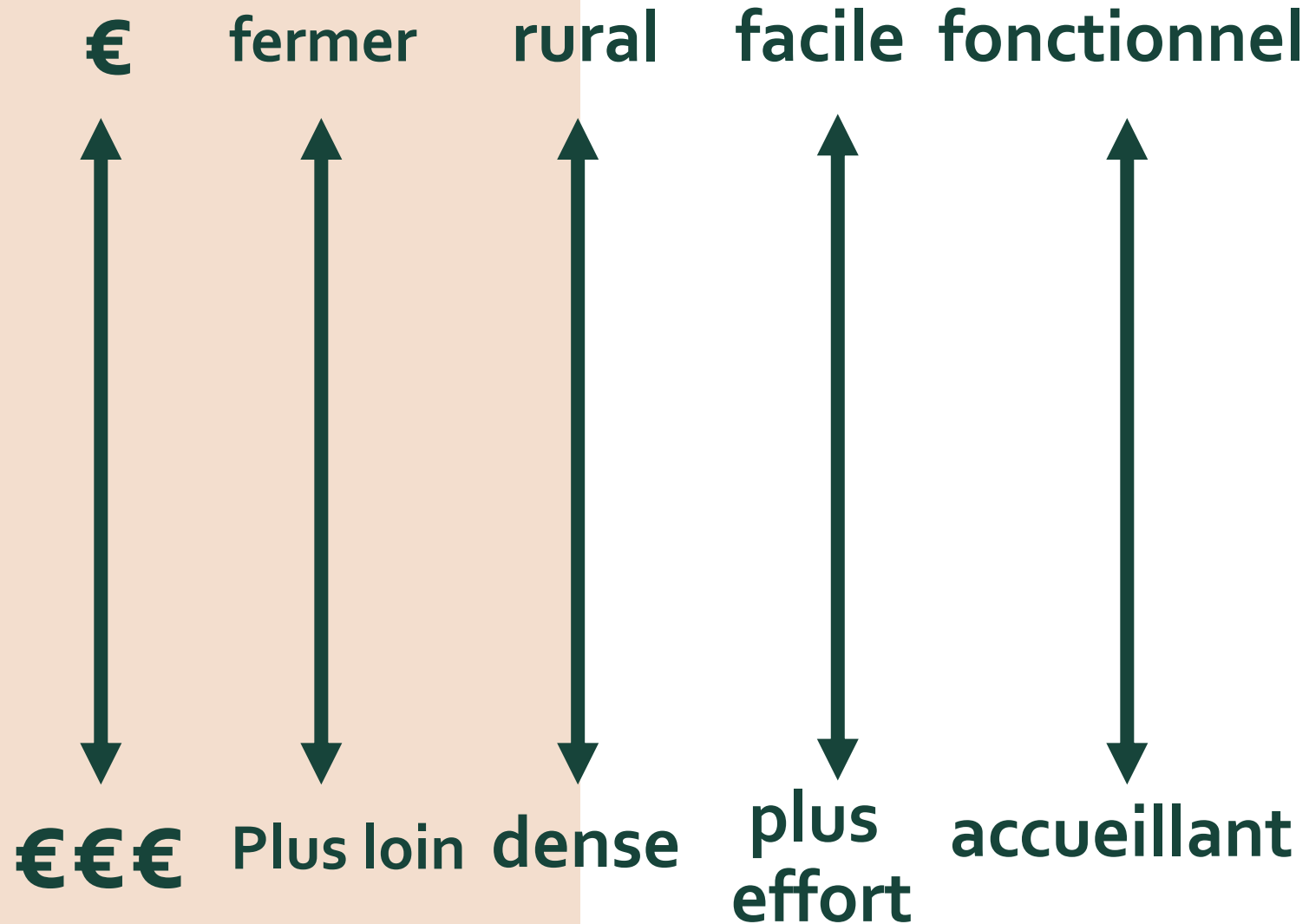


Accès gratuit 20 %

Mix

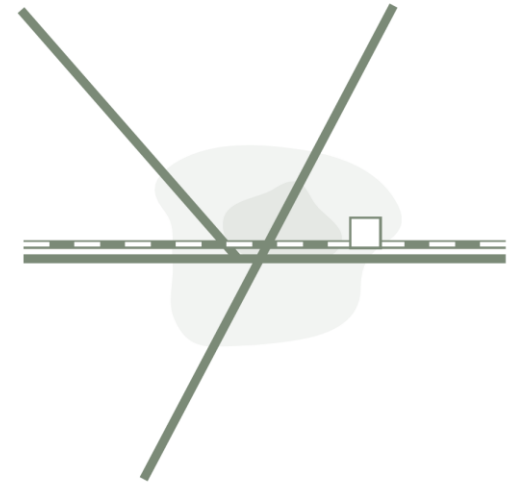
15 % Surveillé





Exemple gare Overvecht Utrecht

- ✧ Gare de banlieue
- ✧ 9 300 voyageurs



	Premier kilomètre	Dernier kilomètre
À pied	44 %	61 %
Vélo	46	18 %
Bus/tram/métro	6 %	12
Voiture/taxi	4 %	9 %



Libre-service surveillé
n° 270

n° 100

Accès
libre
n° 500

Accès gratuit n° 600

Accès gratuit n° 400



2000



2010



2019



200

3 500 voyageurs



290

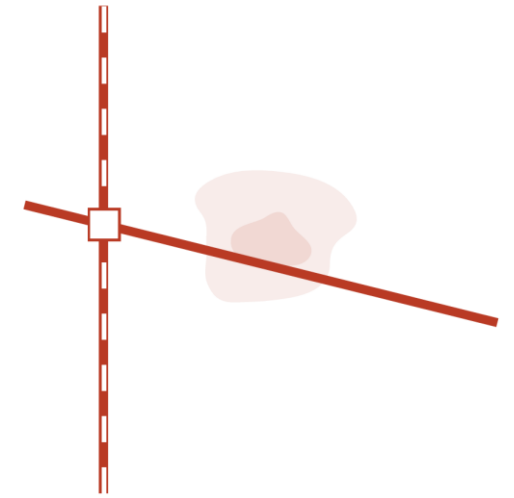
6 100 voyageurs



600

9 300 voyageurs

Exemple gare Putten

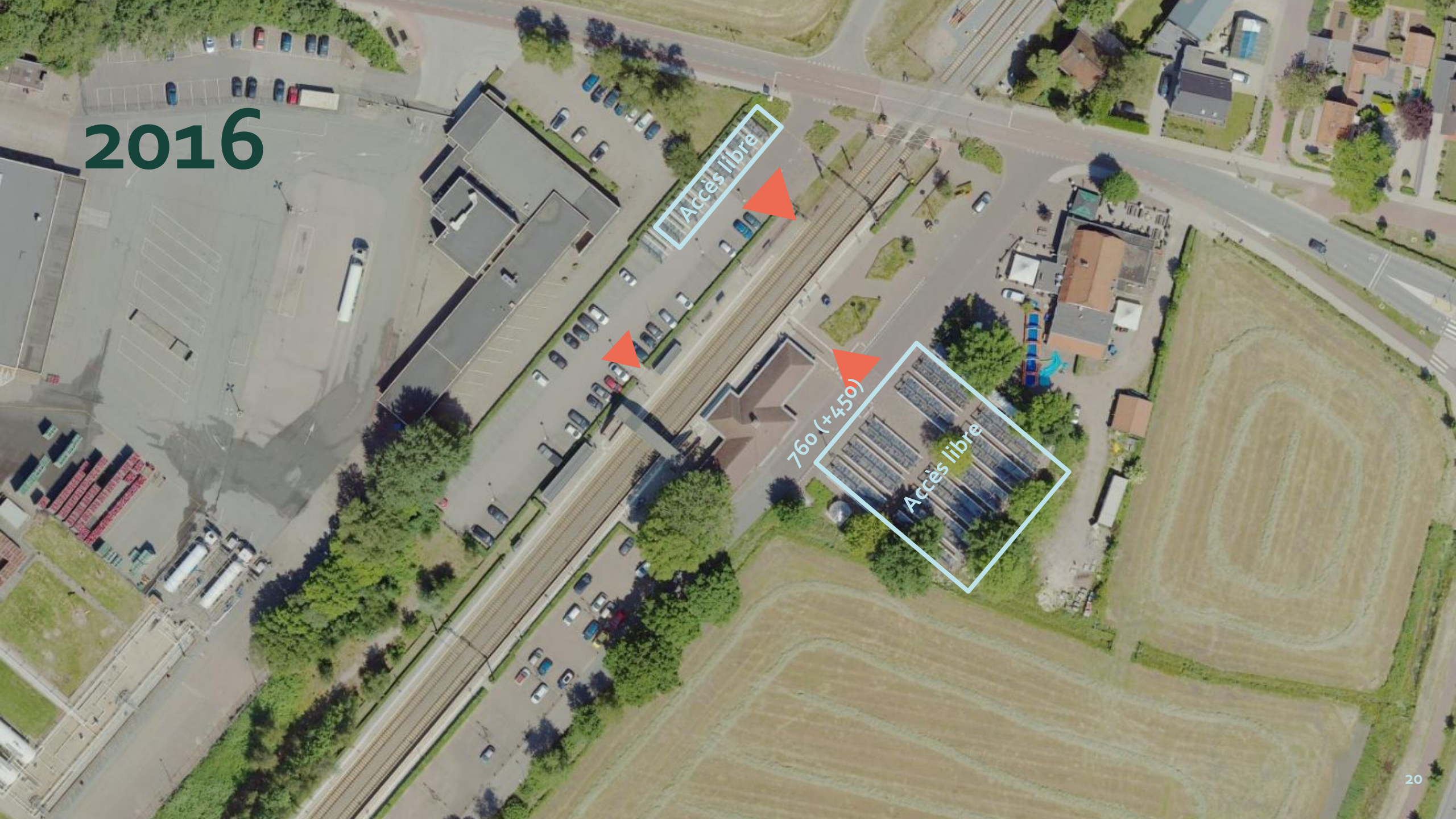


- ✧ **Gare située en zone rurale, à proximité d'une petite ville ou d'un village**
- ✧ **2 000 voyageurs**

	Premier kilomètre	Dernier kilomètre
Marche	6 %	17 %
Vélo	53 %	28 %
Bus/tram/métro	5 %	11
Voiture/taxi	36 %	44 %



2016



Accès libre

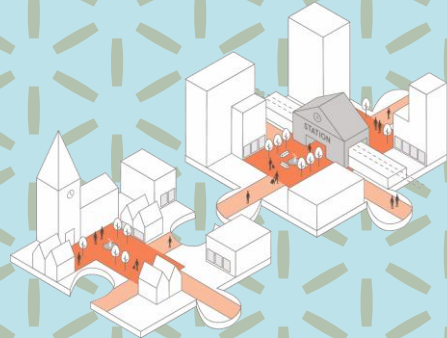
760 (+450)

Accès libre

Donner la
priorité aux
piétons



Intégrer
naturellement



Financement et parties prenantes concernées

- **Cofinancement structurel par l'État par l'intermédiaire de ProRail (gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)**
- **Opérateur ferroviaire (Chemins de fer néerlandais) pour l'exploitation**
- **Acteurs locaux (communes, autorité régionale des transports, provinces)**



Construction



Entretien



Exploitation



Contrôle

Jusqu'en 2012

100 %

100 %

100 %

100 %

2012 - 2016

50 %

50 %

50 %

50 %

33 %

67 %

100 %

2018 - 2025

40 %

60 %

40 %

60 %

33 %

67 %

100 %

aujourd'hui

50 %

50 %

50 %

50 %

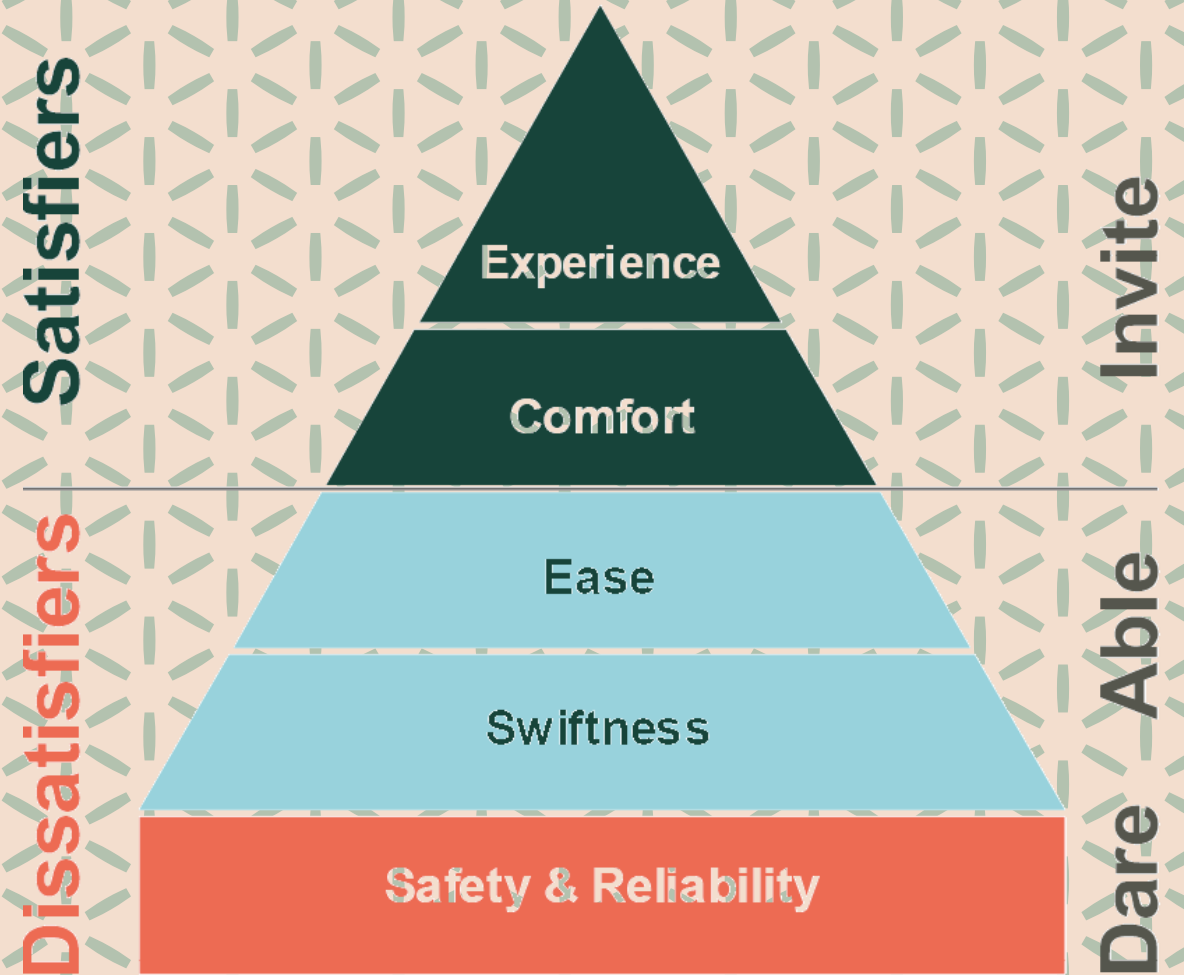
50 %

50 %

100 %

Principes de conception des parkings à vélos

« Les parkings à vélos faciles d'accès jouent un rôle central dans la promotion d'une mobilité durable et multimodale. »





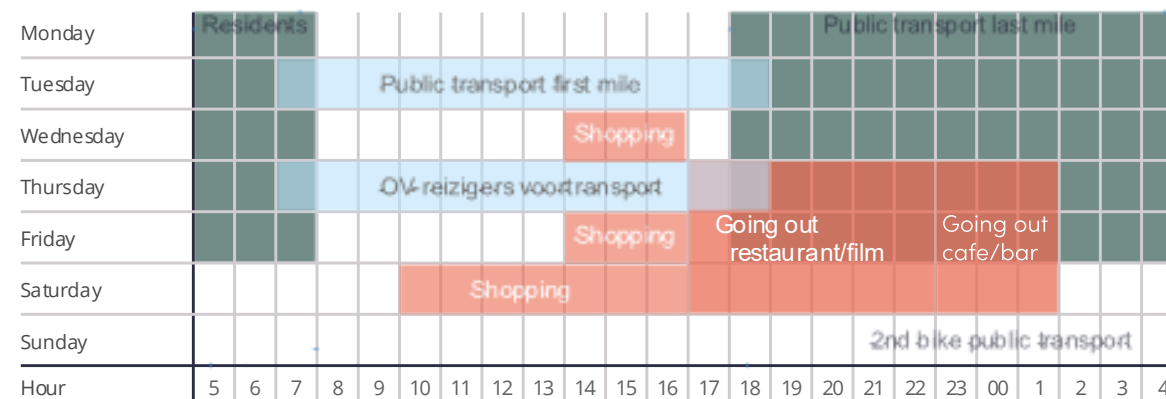
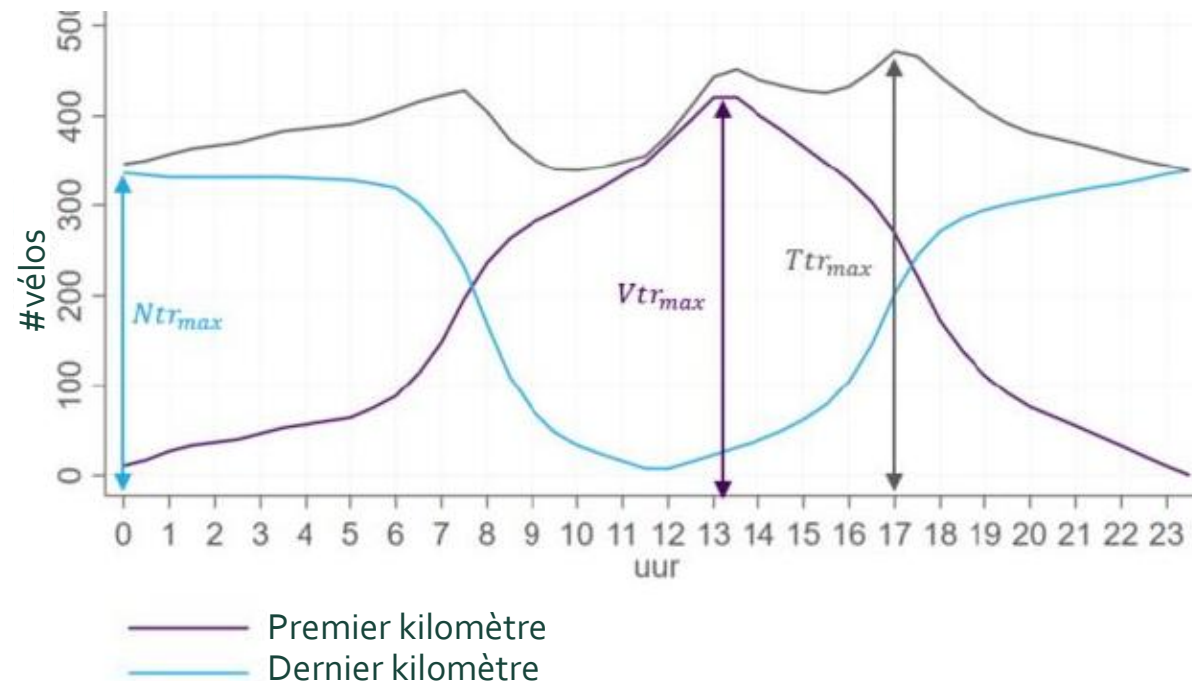
« Logique
et simple

movares smart
urban
engineering



Capacité

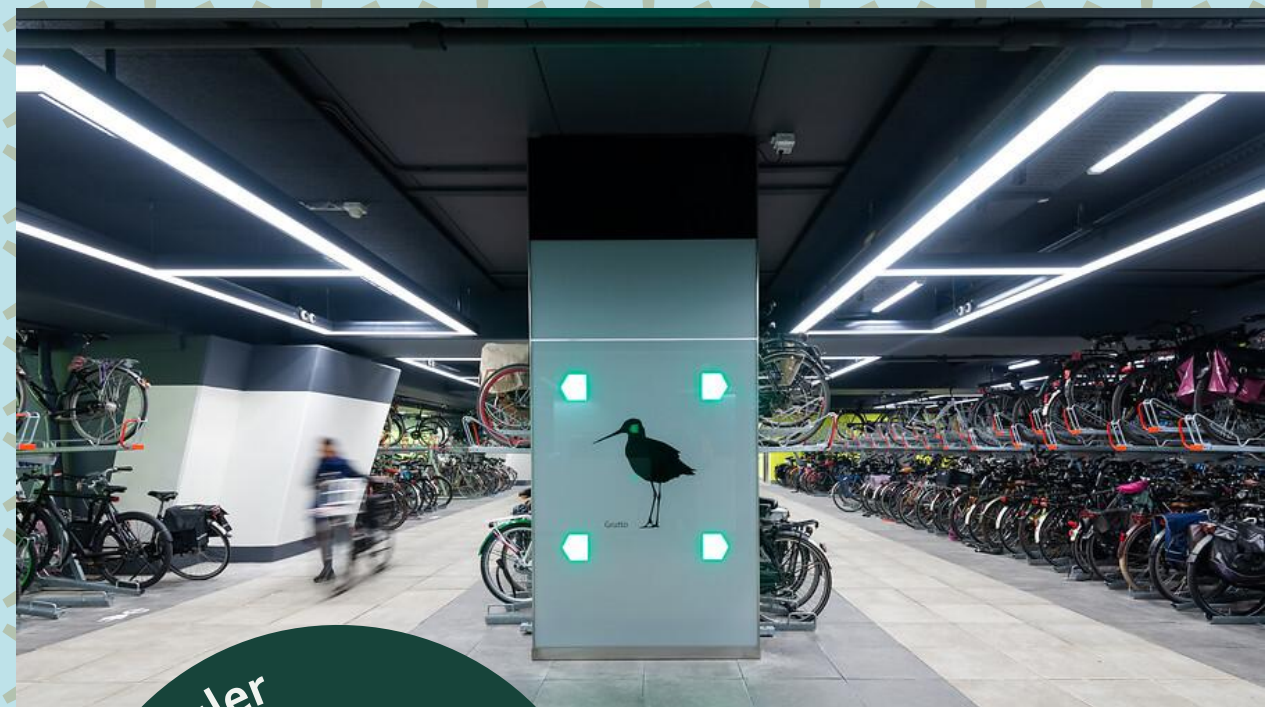
- ⌘ Nombre de places de stationnement pour vélos
 - ⌘ % du premier kilomètre * % de production * (entrées et sorties / 2)
 - ⌘ % du dernier kilomètre * % d'attraction * (entrées et sorties/2)
 - ⌘ % de croissance du nombre de voyageurs
- ⌘ Double utilisation des places de stationnement possible ?
 - Utilisation aux heures de pointe







Berne



NL



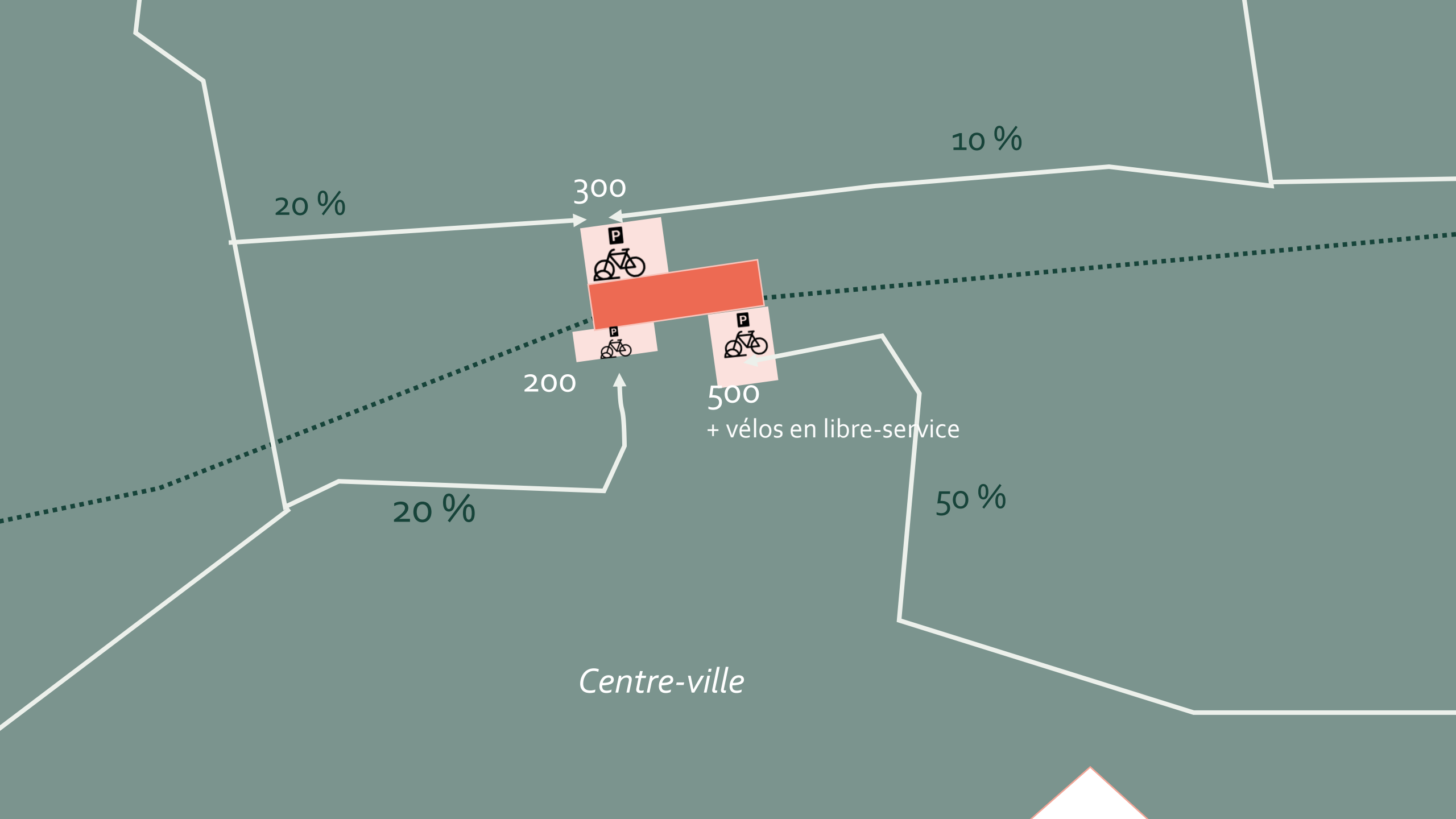
Pour moi, il ne s'agit jamais
de « copier le modèle
néerlandais ».

Il est essentiel de
comprendre le contexte
local et de s'appuyer sur
son expérience pour étayer
ses arguments et renforcer
les projets.



Répartition





20 %

10 %

300

P



P



200

P



500

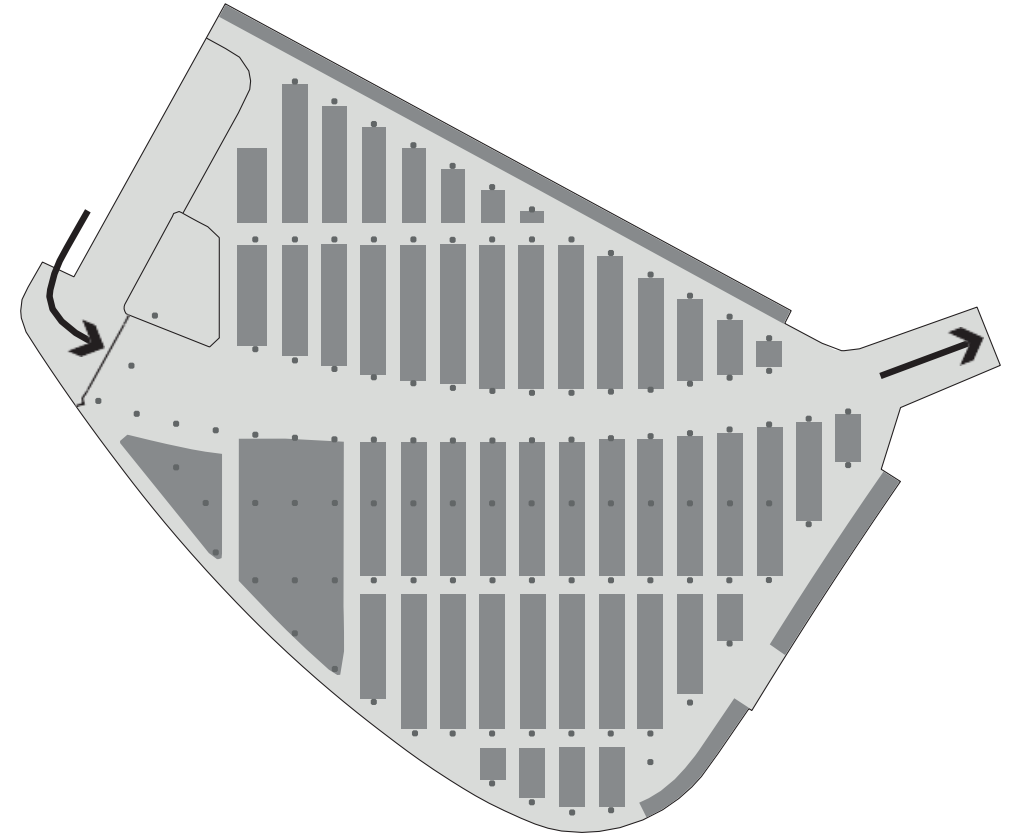
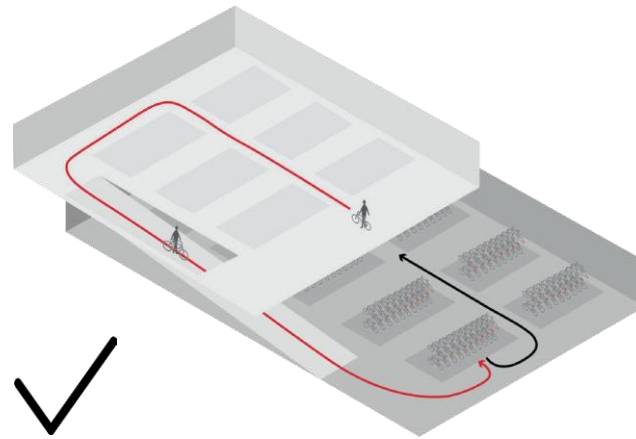
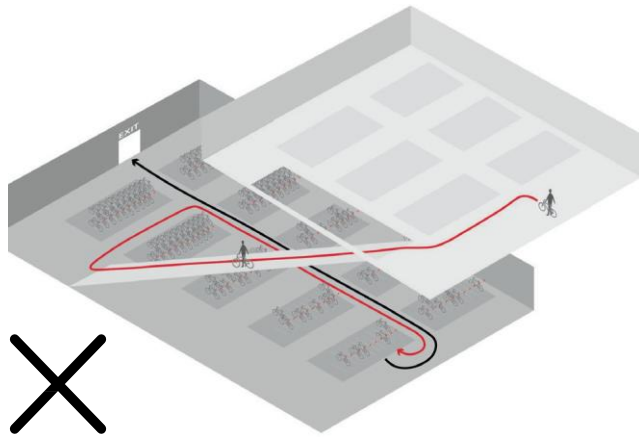
+ vélos en libre-service

20 %

50 %

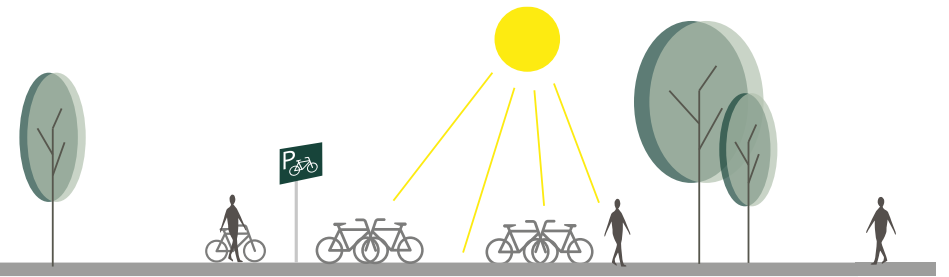
Centre-ville

Itinéraires logiques et directs

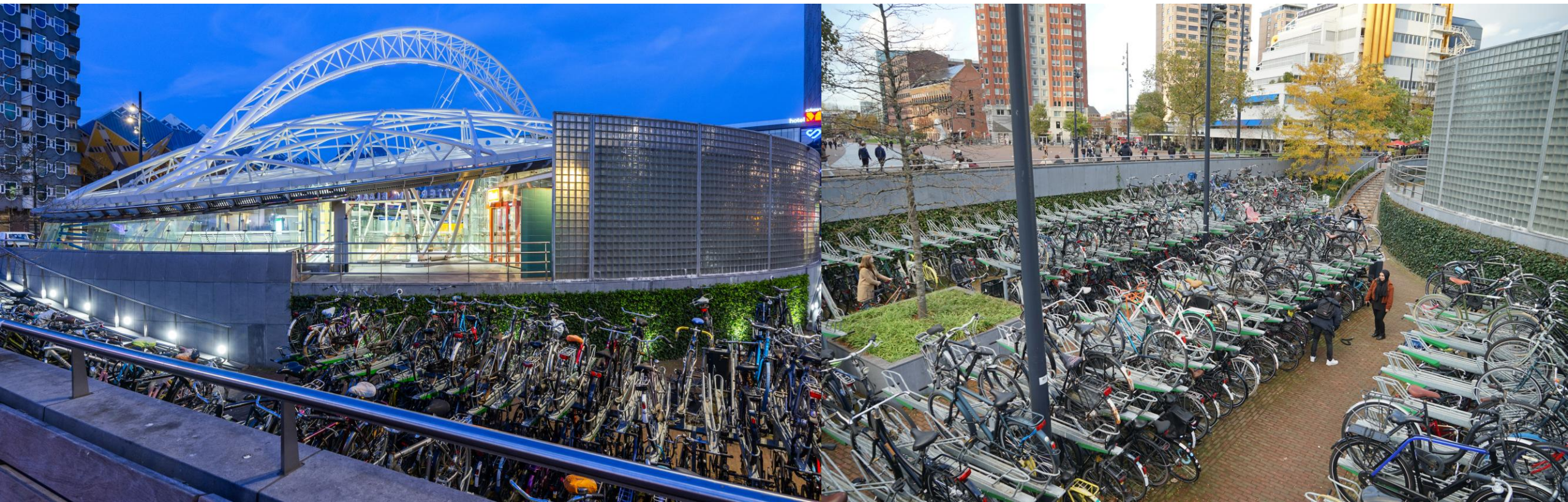
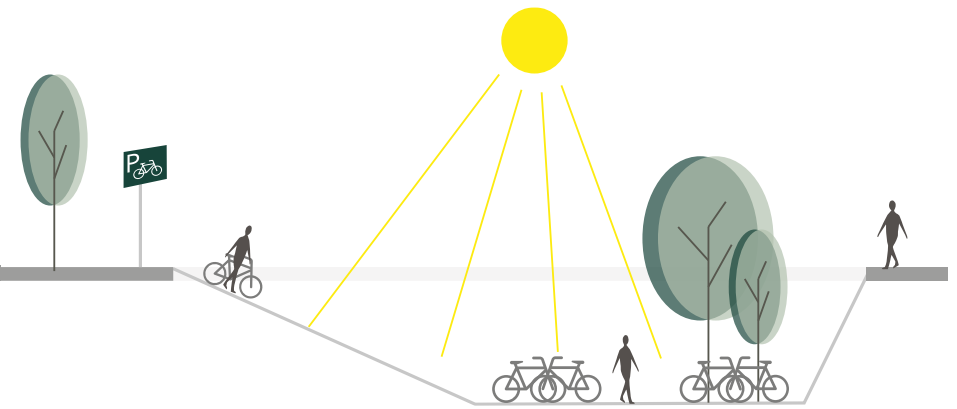


“Les parkings à vélos font partie intégrante de l'espace public. Ils devraient être conçus avec le même niveau de qualité”

Des espaces publics attrayants



Des espaces publics attrayants



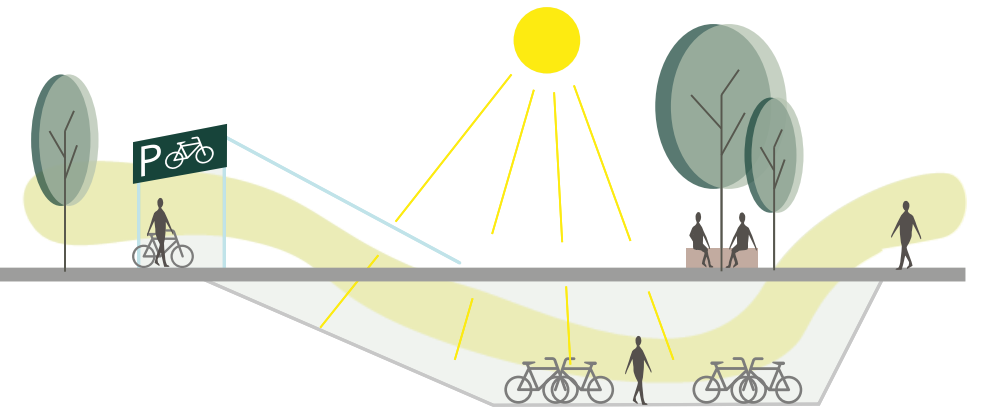
Des espaces publics agréables

Où l'on se sent en

sécurité

De jour et de nuit

Des espaces publics agréables



Un lieu où l'on se sent bien même s'il est souterrain



Et est-ce que ça marche
toujours comme prévu ?
Non...





Les gens ont tendance à se garer le plus près possible de leur destination



Dans de nombreux cas, dans les nouveaux programmes immobiliers, les places de stationnement pour voitures sont plus facilement accessibles que celles pour vélos.

Influencer les comportements par la conception



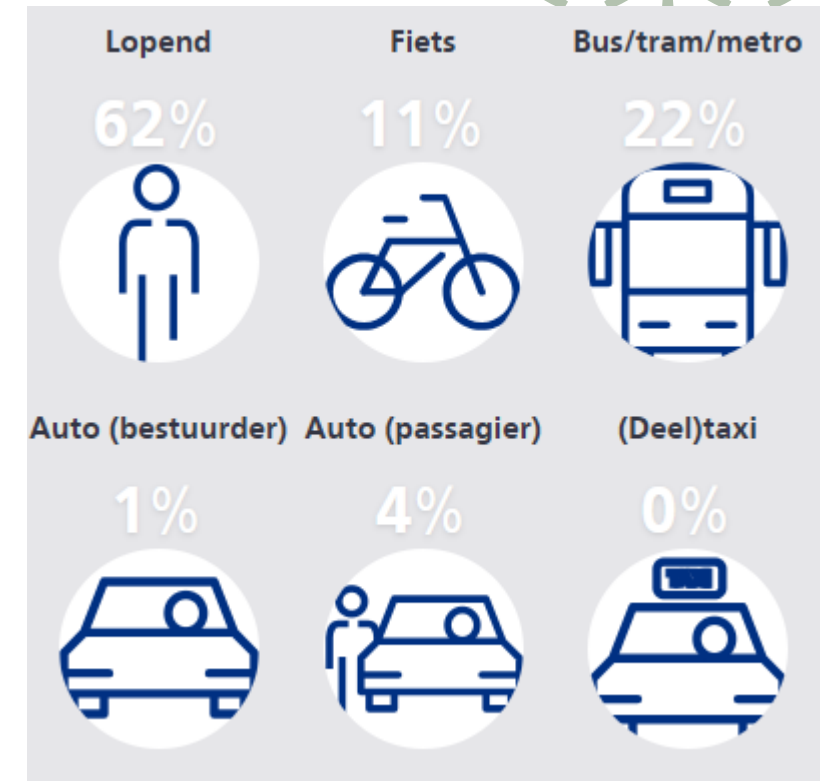
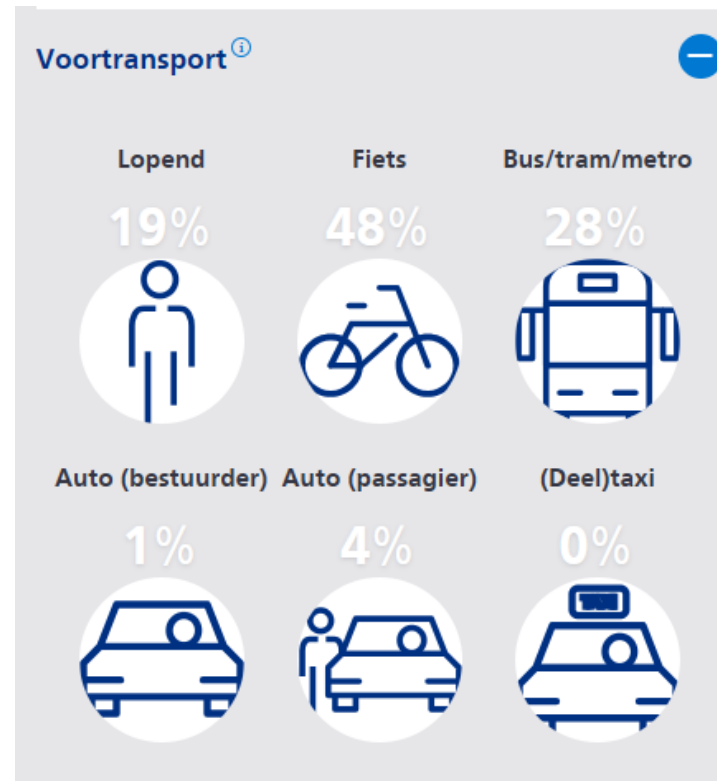


Influencer les comportements par le design

“Cela demande du temps
et des efforts constants (ainsi que
des discussions)”

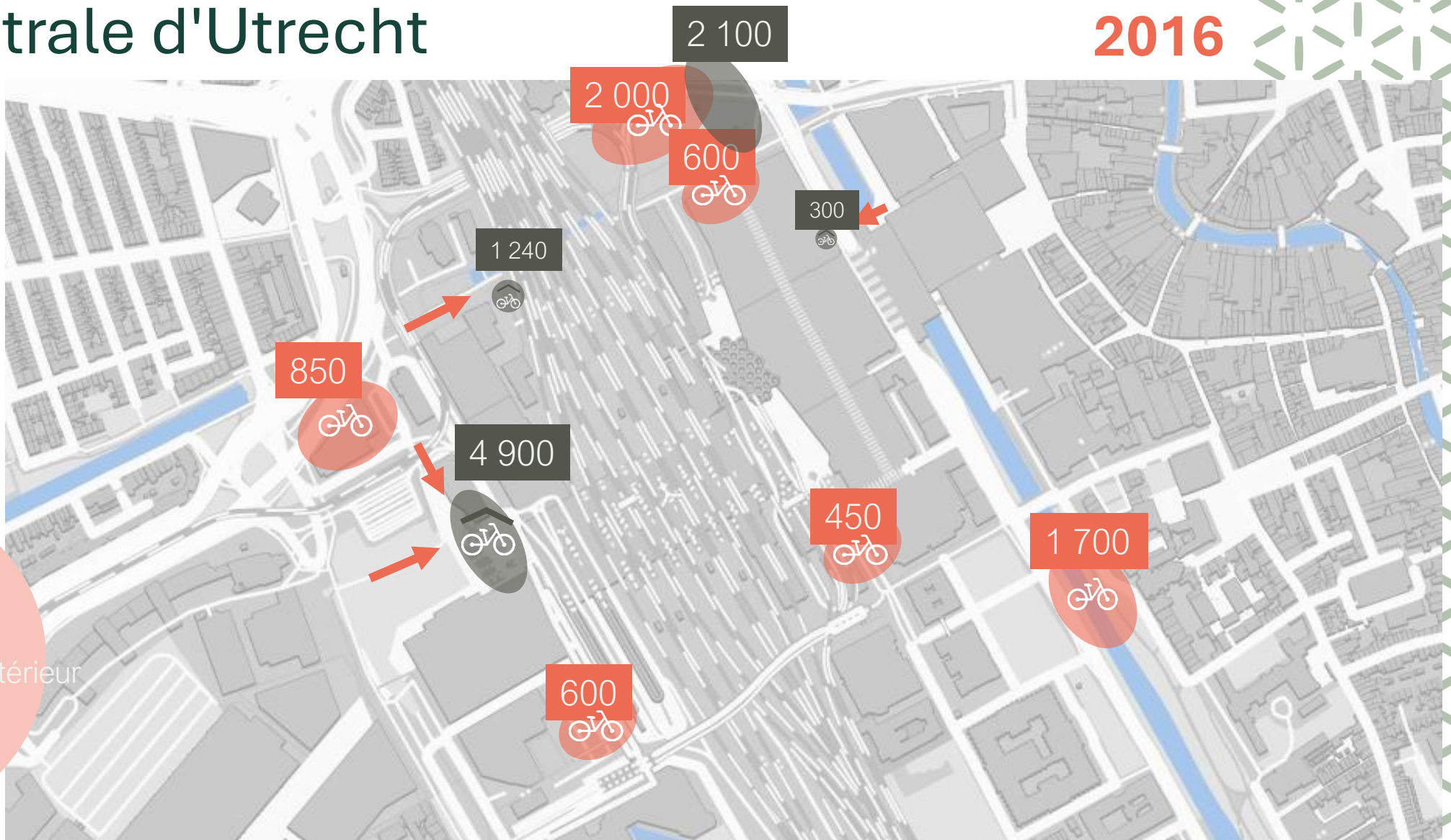
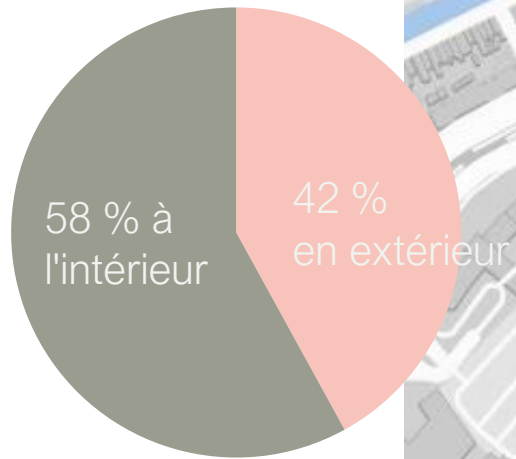
Gare centrale d'Utrecht

- 227 000 voyageurs par jour
 - 175 500 arrivées/départs
 - 52 500 correspondances
- Premier kilomètre
 - 48 % à vélo
 - 19 % à pied
- Dernier kilomètre
 - 62 % à pied
 - 11 % à vélo



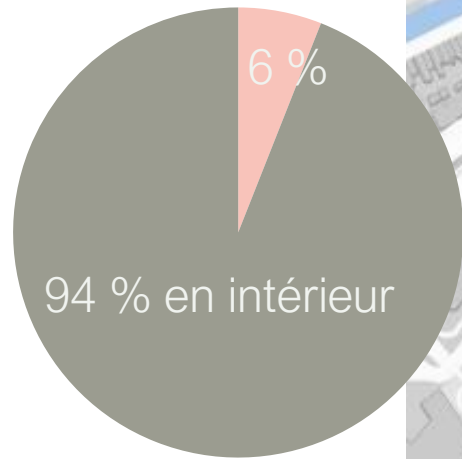
Gare centrale d'Utrecht

2016



Gare centrale d'Utrecht

2022



2016



2022



Source : municipalité d'Utrecht



2016



2022



Source : municipalité d'Utrecht



Gare centrale d'Utrecht

2 026



Exemple centre-ville

Place
Rodetoren
Zwolle

➤ Passage d'un parking pour voitures à un parking pour vélos

2014
38 voitures



- ✧ **2015**
- ✧ 15 voitures
- ✧ ET
- ✧ 160 vélos avec présence du personnel



2018

15 voitures

Parking à vélos éphémère

ET

160 vélos avec présence de



✧ **2025**

✧ 300 vélos

✧ Plus d'espace pour les vélos cargo et les cyclomoteurs



Retour aux interfaces multimodales

« Et si on
intégrait
vraiment les
parkings à vélos
Pourraient-ils
devenir la gare
elle-même ?! »

gare Dordrecht



- Grande gare située au centre d'une ville de taille moyenne
- 28 000 voyageurs

	Premier kilomètre	Dernier kilomètre
À pied	27 %	53 %
Vélo	36 %	13 %
Bus/tram/métro	25 %	24 %
Voiture/taxi	12 %	10

Accès libre

Surveillé

Accès libre

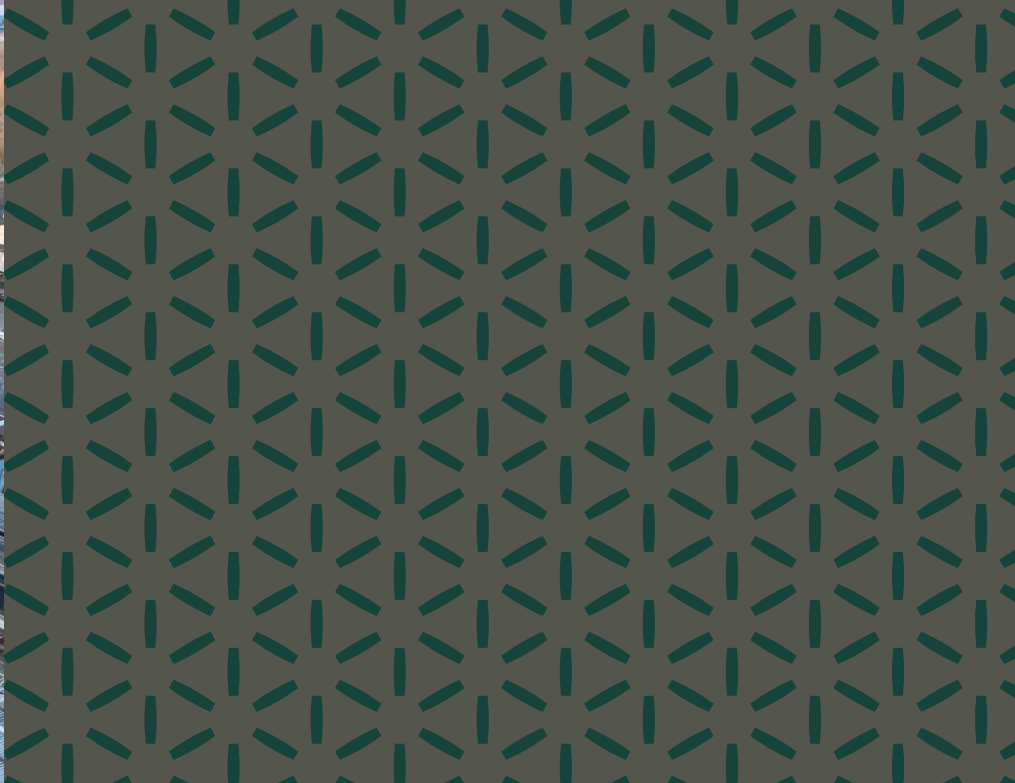
Accès libre















Simone Jorink

