



Bureau suisse de coordination des vélostations

News letter

16-2004

Faire décoller le projet «vélostations»

La 14e réunion d'information à Berne a montré que la volonté de promouvoir les vélostations existe du côté de l'administration fédérale. La présentation d'un programme en Allemagne a passionné les participants.



Photo: Entwicklungsgesellschaft Radstationen NRW

Un contrat avec les chemins de fer allemands assure le financement des vélostations dans la région NRW.

Le conseiller national Peter Vollmer a souhaité la bienvenue aux participants au nom de l'Union des transports publics UTP. En qualité d'ex-président de la CI Vélo Suisse, il a exprimé sa satisfaction à l'égard du développement professionnel de la promotion du vélo et souligné l'importance du vélo pour combler des lacunes dans la chaîne de la mobilité.

Heike Kiesslich a présenté, en sa qualité d'invitée allemande, les expériences réunies dans le cadre du

programme «100 vélostations pour la Westphalie-Rhénanie du Nord». Une convention-cadre entre ce land et les chemins de fer allemands a permis de régler son financement (voir article en page 3).

Les participants ont appris avec regret l'annulation au dernier moment de l'exposé prévu sur l'avancement de la stratégie vélo des CFF. Florentin Abächerli, délégué aux aménagements en faveur du vélo, s'en est excusé et a expliqué qu'il n'était pas en mesure de s'exprimer sur la stratégie des

Editorial



par Rudolf Dieterle

Pour l'amélioration de la circulation dans les agglomérations

Les modèles directeurs pour la mobilité douce (MD) dont l'Office fédéral des routes (OFROU) achève actuellement la conception comporteront également une stratégie dédiée à la «mobilité combinée», dont le but est d'assurer des connexions optimales entre les infrastructures des transports publics, les déplacements en voiture et la MD.

A cet égard, les vélostations jouent un rôle central. Les transports publics (TP) en bénéficient d'ailleurs tout autant que la MD, à travers un élargissement du cercle de clients potentiels. La circulation mixte trafic individuel motorisé/TP profite elle aussi de l'amélioration générale de tout le système des transports. De ce fait, la création de vélostations s'intègre parfaitement dans le cadre des efforts de la Confédération en vue d'améliorer la circulation dans les agglomérations.

C'est également sur la base de ces réflexions que l'OFROU soutient depuis 2001 la publication de ce bulletin d'information du Bureau suisse de coordination des vélostations. Cet engagement vise à contribuer à l'approfondissement des connaissances techniques de toutes les personnes qui participent à la planification, la construction et l'exploitation de vélostations. Afin de diffuser ce «savoir-faire vélostations» à l'échelle nationale, une version française du bulletin est publiée dès cette année.

Rudolf Dieterle est directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU)

Vision: 100 vélostations

La Westphalie-Rhénanie du Nord compte déjà 50 vélostations conçues sur un modèle homogène.

Page 3

Une motion pour plus d'argent

Les réactions positives sur la motion «Bike'n'Ride» montrent, qu'il vaut la peine d'agir de la même dans d'autres cantons.

Page 4

CFF dans ce domaine, les décisions internes n'ayant pas encore été prises. Le service chargé de la conception des stratégies a été réorganisé pour devenir un nouveau service appelé «Mobilité combinée». De ce fait, les «modèles directeurs vélo» ont une nouvelle fois été ajournés.

Les bases légales manquent

Ulrich Seewer, de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), a exposé les intentions de la Confédération dans le domaine de la mobilité combinée et des «centrales de mobilité». Selon lui, le fait que la politique gouvernementale se concentre de manière sectorielle sur le rail et la route constitue un ob-

Niklaus Schranz, de l'Office fédéral des routes (OFROU), a abordé dans son intervention l'état d'avancement des modèles directeurs pour la MD et rappelé que le vélo représente, en plus d'une forme de mobilité en soi, un élément important de la mobilité combinée. Si la nécessité d'agir dans le domaine de la mobilité combinée ressort clairement des modèles directeurs, l'aide au développement initialement prévue a en revanche été abandonnée. D'éventuelles aides financières de la Confédération seraient sans doute le plus facilement envisageables par le biais de l'intégration de vélostations dans les programmes destinés aux agglomérations. Aujourd'hui déjà, des

La discussion qui a suivi a montré que l'intérêt et la volonté de promouvoir le vélo existent au niveau des administrations fédérales, mais

exploitants et des constructeurs de vélostations ou d'autres intéressés. Le compte rendu de la situation en Westphalie-Rhénanie du Nord était



«Les exploitants de vélostations devraient échanger leurs expériences au-delà des frontières.»

Heike Kiesslich, Allemagne

stacle majeur à la promotion du vélo. Par ailleurs, il n'y aurait pas actuellement à l'ARE de service spécifiquement dédié au vélo, même si l'Office est conscient de l'importance de la Mobilité douce (MD).

politiciennes et des politiciens prévoyants s'engagent pour mettre en place les bases légales du financement de tels aménagements également au niveau des cantons (voir article en haut de la page 4).

qu'il faut des bases légales dans ce sens pour que ces intentions se traduisent par des subventions. Les résultats de la votation sur la RPT cet automne fourniront de premiers indices dans ce sens.

La coexistence de places de stationnement payantes et non payantes est un problème qui préoccupe différents exploitants de vélostations. Tout le monde a reconnu que les places payantes doivent offrir des avantages concrets (couverture, surveillance, proximité des voies) par rapport aux places gratuites.

Un réseau international

La 14^e réunion d'information a été pour la cinquantaine de participants l'occasion de nouer des contacts et d'échanger des expériences avec des

particulièrement intéressants. Heike Kiesslich a suggéré d'organiser un forum international d'exploitants pour continuer de stimuler l'échange d'expériences et d'idées.

David Reinhard

Le procès-verbal et les présentations de la réunion d'information sont publiés sur le site www.velostation.ch à la rubrique Archives.



Photo: zVg

Il faut une volonté publique

Un consensus sur l'importance de promouvoir les vélostations semblait régner à tous les niveaux politiques lors de la 14^e réunion d'information à Berne. Force est toutefois de constater que leur réalisation butte souvent sur le problème du financement. Pour que les fonds nécessaires soient réellement mis à disposition, il faudrait des bases légales à tous les niveaux et la volonté de les appliquer:

- Au niveau fédéral, il faut un article dans la constitution sur le trafic dans les agglomérations, tel qu'il est prévu dans la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT), et des décisions concrètes relatives au soutien financier des vélostations.
- Au niveau des cantons, il faut aussi créer les bases en vue du financement de telles infrastructures (à l'instar de la motion «Bike'n'Ride» à Berne).
- Les villes pourraient prioritairement intervenir au niveau de l'obligation de ré-

aliser des places de stationnement. Au moyen de demandes de cofinancement adressées à la Confédération, aux cantons et aux entreprises de transport impliquées, elles démontrent la nécessité de créer des places de stationnement sûres pour les vélos.

- Des groupes de planification régionaux et des agglomérations intègrent les vélostations dans leurs programmes pour les agglomérations.
- Les CFF, en tant que principal partenaire des villes, présentent leurs «modèles directeurs vélo» avec des propositions de financement concrètes.
- La CI Vélo Suisse s'engage pour faire valoir rapidement les revendications des cyclistes en matière de places de stationnement attrayantes.

Comité du Bureau suisse de coordination des vélostations

La vision: 100 vélostations

La Westphalie-Rhénanie du Nord compte déjà 50 vélostations. Un succès grâce à l'engagement de l'État et des chemins de fer allemands.

La Westphalie-Rhénanie du Nord qui, avec 18 millions d'habitants, est le land le plus peuplé d'Allemagne, compte déjà 50 vélostations offrant au total près de 16 000 places de stationnement. 40 d'entre elles ont été réalisées depuis la création en 1996 de l'agence « Entwicklungsagentur Radstationen NRW » chargée de l'aménagement de nouvelles places et de la constitution d'un réseau de stations existantes. Heike Kiesslich, collaboratrice de l'agence, a résumé les expériences du programme « 100 vélostations en Westphalie-Rhénanie du Nord » lors de la 14e rencontre d'information à Berne.

Espaces mis à disposition

Pour atteindre cet objectif, la Westphalie-Rhénanie du Nord (NRW) a conclu en 1997 une convention-cadre avec les chemins de fers allemands (Deutsche Bahn) prévoyant notamment un soutien à l'agence. Par ailleurs, les chemins de fers allemands se sont engagés à mettre à disposition des surfaces adéquates à des emplacements centraux sans demander de loyer pendant dix ans. De leur côté, les autorités régionales se sont engagées à subventionner les aménagements à raison de 1500 eu-

ros par place au maximum. Seraient pris en compte la construction et l'équipement de vélostations de plus de 100 places situées à des carrefours des transports publics.

L'objectif déclaré de la convention-cadre est d'offrir des alternatives aux voitures individuelles dans toute la mesure du possible. L'amélioration des possibilités de combinaison rail/vélo augmente l'attrait de cette forme de transport écologique et est ainsi pleinement dans l'intérêt des chemins de fer et des pouvoirs publics. Pour les villes, l'aménagement de vélostations représente une valorisation urbanistique des gares. Comparaison de la situation en Suisse: Ici, il y a actuellement 15 vélostations, bientôt 16 avec celle de Schaffhouse. Les formes d'exploitation, horaires et prix sont variables. Leur aspect n'est pas homogène et les services sont proposés sous différents noms.

Pour l'éviter, assurer une image professionnelle et une identification maximale de la part des usagers, l'agence allemande NRW a développé un concept de marque. Les sociétés qui veulent afficher le label « Radstation » doivent assurer au minimum les prestations de surveillance, de protection contre les in-

tempéries, de service et de location de vélos. La présentation homogène est assurée au moyen de différentes caractéristiques telles que le logo, le marquage, la conception et le placement des panneaux indicateurs. Les prix des prestations de base sont également homogènes.

Néanmoins, un problème au moins est commun aux vélostations suisses et allemandes: malgré les dispositions de la convention-cadre, la recherche d'espaces adéquats à des emplacements centraux constitue un défi de taille. En effet, si les chemins de fer sont contraints de mettre des espaces à disposition, c'est à eux de juger de ce qui est « adéquat »; la convention laisse ici une grande marge d'interprétation.

Le programme a pourtant permis d'augmenter le nombre de cyclistes. On compte davantage de vélos autour des gares, même si une grande partie est garée hors des vélostations. Il a également créé de nouveaux emplois et bon nombre de ses participants ont pu être réinsérés sur le marché du travail « normal ».

Créer des emplois

Le succès du projet en NRW montre clairement que la promotion des vélostations ne s'arrête pas à l'infrastructure, mais exige aussi, au stade de l'exploitation, une gestion professionnelle, une coordination entre vélostations et de nombreuses mesures de marketing. Pour fidéliser les clients et attirer leur attention, l'image doit par ailleurs être aussi homogène et marquante que possible.

David Reinhard

Stationnement gratuit pour les clients



Les clients de l'Atelier Velociped peuvent continuer de déposer gratuitement leur vélo à la vélostation surveillée de la gare de Lucerne, un autocollant de la société faisant office de vignette de stationnement.

L'équipe de Velociped transforme ainsi en offre permanente l'action prévue au départ comme cadeau pour le 15e anniversaire de l'entreprise.

Une vélostation pour Schaffhouse

De nombreuses festivités marqueront l'inauguration officielle de la vélostation par le Conseil municipal le 15 mai 2004, lors de la Journée du vélo.

La vaste construction moderne et haute en couleurs dresse ses 4 étages comme une porte ouvrant sur le nord de la Bahnhofstrasse.

Elle réunit 300 places de stationnement pour deux-roues. La vélostation, surveillée au rez-de-chaussée et au 1er étage, est exploitée par la fondation Impuls, tandis que les places du 2e niveau peuvent être utilisées gratuitement et sont placées sous vidéosurveillance. Les trois étages communiquent directement avec la voie 1 par des rampes d'accès. Cette vélostation représente une étape majeure sur la voie qui fera de Schaffhouse une « cité du vélo ».

Evi Cajacob

Rien n'est possible sans marketing. Avec cette publicité, Brême veut inciter la population à utiliser sa vélostation.



Photo: Brepark/Wächter Wächter

Adresses de contact permanentes

Bureau suisse de coordination des vélostations
c/o CI Vélo Suisse
Case postale 6711
3001 Berne
Tél. 031 318 54 11
info@velostation.ch
www.velostation.ch

Conseillers du service de coordination
Martin Wälti, Büro für Mobilität AG, tél. 079 467 99 36
martin.waelti@bfmag.ch

Andreas Stäheli, bureau d'ingénieurs Pestalozzi und Stäheli, tél. 061 361 04 04
staeheli@ps-ing.ch

Heinz Juon, Arbeitsamt Winterthur, tél. 052 267 61 66
heinz.juon@win.ch

Impressum

Bulletin du Bureau suisse de coordination des vélostations
N° 16/2004 / Mai

Editeur:
Bureau suisse de coordination des vélostations,
www.velostation.ch

Rédaction:
Bureau suisse de coordination des vélostations,
c/o CI Vélo Suisse
Case postale 6711, 3001 Berne

Parution: 3 fois par an

Auteurs des articles de ce numéro:
Evi Cajacob, David Reinhard, Martin Wälti

Tirage: 1500 exemplaires en allemand / 200 en français

Prix: gratuit

Production / changements d'adresse: Verlag velojournal, Cramerstrasse 17, 8004 Zurich, tél. 01 242 60 35,
info@velojournal.ch,
www.velojournal.ch

Conception graphique / mise en page: Typisch GmbH / tnt-graphics

Impression: Ropress

Traduction: Isabelle Solna

Produit avec le soutien de l'office fédéral des routes
www.astra.admin.ch
www.mobillite-douce.ch

Motion demandant de l'argent au canton

Les réactions positives sur la motion «Bike'n'Ride» montrent, qu'il vaut la peine d'agir de la même manière dans d'autres cantons.

La motion «Bike'n'Ride» a été déposée au Grand Conseil bernois en automne 2003. Elle demande d'augmenter les subventions pour la construction d'installations stationnement de cycles et des bases légales en vue d'obliger les entreprises de transport à participer au financement de la construction et de l'exploitation d'installations Bike'n'Ride.

La motion est basée sur une perspective d'encouragement de ce type d'aménagements de la part de la Confédération par le biais d'un pro-

gramme de promotion. Toutefois, la participation de la Confédération ne dépassera pas celle des cantons. C'est pourquoi le canton de Berne doit lui aussi augmenter des limites aujourd'hui insuffisantes. De plus, la motion demande au Conseil d'Etat d'inscrire dans la loi cantonale sur les transports publics une obligation pour les entreprises de transport de mettre à disposition des terrains et des constructions adéquats pour l'aménagement de vélostations. En outre, il doit étudier dans quelle mesure ces entreprises pourraient être

contraintes de participer au financement d'installations «Bike'n'Ride» ou d'en réaliser elles-mêmes.

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat reconnaît l'importance générale de la demande des motionnaires et propose son acceptation comme postulat.

Large soutien politique

La motion a été déposée par les trois parlementaires Johanna Wälti-Schlegel (les Verts, liste libre), Hans-Jürg Käser (PRD) et Peter Bernasconi (PS) ainsi que par 71 autres signataires. L'exemple mériterait d'être repris dans d'autres cantons, car seul un soutien et un lobbying à tous les niveaux politiques permettraient de créer les bases légales du financement de vélostations. A défaut, chacun continuera avec plaisir de rejeter la responsabilité d'un service à l'autre.

David Reinhard

Coire: davantage de place pour les vélos

Après trois ans sans vélostation, Coire aura des installations souterraines surveillées. L'offre en places de stationnement va pratiquement doubler.

Les intérêts des cyclistes sont pris en compte dans le cadre de la transformation complète de la gare de Coire. Des deux côtés de la gare, à des emplacements stratégiques, des vélostations souterraines surveillées de 550 places bénéficieront d'un accès direct au nouveau passage couvert. De plus, 420 à 470 places supplémentaires, couvertes mais non surveillées, seront également aménagées. Les derniers plans prévoient même une

vélostation supplémentaire dans l'aile ouest de la gare.

Prix abordables

Les places surveillées seront payantes, mais la ville veillera à ce que les prix des abonnements restent accessibles aux nombreux écoliers qui laissent leur vélo à la gare.

Par rapport à la situation actuelle, le nombre de places de stationnement doublera pratiquement. Les responsables des travaux publics de la

Ville de Coire sont convaincus que ce nombre relativement élevé de places est plus que justifié. La Ville de Coire est le maître de l'ouvrage et assurera l'exploitation ultérieure des vélostations. Celle située sous la place de la gare sera raccordée au nouveau parking souterrain et surveillée par son personnel, comme cela s'est fait à Bienne.

Il y a déjà eu une vélostation à Coire. Elle avait été construite par la CI Vélo Coire avant d'être reprise par l'association ProWiv (programme d'occupation pour chômeurs), laquelle a finalement dû jeter l'éponge au printemps 2001 pour des problèmes financiers et de personnel. Malgré le chantier de la gare de 2004 à 2008, la première vélostation devrait être inaugurée en 2005.

David Reinhard