



News letter

17-2004

Comparaison de modèles d'exploitation

La vélostation d'Interlaken est assurée par du personnel dans le cadre de programmes d'occupation tandis que celle de Bienne est basée sur l'économie privée. Quels sont les avantages et inconvénients des deux systèmes?

Editorial



par Nils von Allmen

Confort et les travaux

Alors que dans des villes plus grandes, des vélostations dotées de systèmes d'accès électroniques ont pu être aménagées dans de nouvelles constructions, nous misons à Interlaken sur des installations avec service et tenons à assurer des prestations annexes telles qu'un atelier de réparation. L'intégration de chômeurs en fin de droits constituait également un objectif majeur de la vélostation. C'est ainsi qu'elle a permis de créer 10 emplois de jour qui offrent la possibilité d'améliorer leurs chances de placement. En plus de redonner confiance aux personnes concernées, une réinsertion professionnelle évite aussi de lourdes charges d'aide sociale. Parallèlement, avec 300 places de stationnement utilisées, l'offre répond apparemment à un besoin évident en mettant à la disposition des cyclistes des places abritées et surveillées à proximité de la gare. Dans ce sens, une vélostation augmente également le confort de la gare et incite les pendulaires à s'y rendre en vélo. Interlaken profite ainsi de l'effet de désengorgement du centre-ville.



Photo: Thomas Wüchler

Service pour cyclistes et offre d'emploi pour chômeurs: la vélostation d'Interlaken

A Aarau, la première vélostation de Suisse fête cette année ses dix ans. L'installation, aménagée à un emplacement idéal vers la gare, offre environ 150 places couvertes et surveillées pendant les heures d'ouverture par des personnes participant au programme d'occupation «Stollenwerkstatt», une offre dite du deuxième marché du travail. Depuis 1994, quatorze villes de Suisse alémanique se sont

inspirées de cette manière de combiner service et offre d'emploi, dont Interlaken.

A Bâle et à Bienne en revanche, les responsables ont confié l'exploitation des vélostations à des prestataires professionnels, celle de Bâle combinant un fonctionnement sans et avec personnel. A Bienne, l'exploitation de la vélostation est couplée à celle du parking souterrain attenant.

Rencontre d'information le 4.11.04

Vous trouverez ci-joint et sur www.velostation.ch l'invitation ainsi que des informations détaillées sur la 15^e rencontre d'information qui aura lieu à Schaffhouse.

Fil conducteur «vélostations»

Ce guide pratique représente un précieux instrument de travail en vue de la planification et de la réalisation d'une vélostation. Voir

Page 3

Nils von Allmen, conseiller municipal, directeur des Affaires sociales de la Ville d'Interlaken

Arguments économiques à Bienne

Une comparaison des trois modèles d'exploitation à Interlaken, Bâle et Bienne révèle d'emblée des différences au niveau des concepts qui les guident: pour certains initiateurs de vélostations, la création d'emplois pour des chômeurs en fin de droits est fréquemment un enjeu aussi central que le service apporté aux clients. 8 ans après l'inauguration de

ture. Les clients, qui doivent commander eux-mêmes l'ouverture et la fermeture des consignes à vélos à l'aide d'une carte à puces, acceptent très bien ce système selon Sigrist. Parmi les inconvénients, il relève le fait que l'utilisation de la vélostation est dépendante des heures d'ouvertures du parking.

Image et qualité du service

Toutes les autres vélostations de Suisse font intervenir plusieurs personnes pour s'occuper des clients et de leurs vélos. Il est évident qu'un système mixte comme celui de Bâle-Ville coûte nettement moins cher au canton que la vélostation d'Interlaken, qui bénéficie également de subventions cantonales et participe à un programme d'occupation pour chômeurs. Selon la préposée cantonale au trafic cycliste Barbara Auer, Bâle, qui se veut une ville cycliste, est prête à consentir les investissements nécessaires à une offre professionnelle, notamment parce que la vélostation s'inscrit dans le cadre d'un concept général de parking autour de la gare. Comme à Bienne, la demande croissante confirme la justesse de la décision. D'intenses discussions sont actuellement en cours sur les lieux et la manière de réaliser de nouveaux parkings à vélos.

Si Bâle et Bienne misent sur une exploitation automatisée et professionnelle, Interlaken privilégie l'engagement social et une offre élargie. C'est ainsi que plus de 10 personnes s'occupent, sept jours sur sept, de la surveillance, du nettoyage, de la réparation et de la vente de vélos. Le responsable de la vélostation, Martin Fausch, constate que ce sont précisément ces prestations annexes qui sont de plus en plus sollicitées, plutôt que la consigne en tant que telle. Pour l'Oeuvre suisse d'entraide ouvrière OSEO et la municipalité, coresponsables du programme, la diversité du travail proposé constitue une motivation centrale. La vélostation permet en effet à des chômeurs de longue durée, encadrés par des professionnels, d'acquérir des qualifications supplémentaires améliorant l'aptitude au placement tout en étant en contact avec les clients.

Place de travail ou service

En raison des enjeux très différents, il est difficile d'établir des compa-



Photo: Dominic Bättler

Bâle

La vélostation de Bâle a été inaugurée en 2002. Elle offre 1 300 places, dont 650 dans la partie fermée et payante. S'y ajoutent divers services tels que des boxes à vélos, la location de cycles et des douches. Ouverte et surveillée pratiquement 24 heures sur 24, l'installation est complétée par un magasin de vélos avec atelier de réparation et un café avec Take Away.



Photo: Thomas Wechsler

Interlaken

La vélostation d'Interlaken est en service depuis 1997 et réunit 300 places. L'offre comprend la surveillance des vélos par du personnel, du premier au dernier train, le nettoyage et la réparation, la vente de vélos d'occasion et l'élimination de cycles usés.

la première vélostation à Aarau, celle de Bâle a choisi la voie de l'économie mixte: le fonctionnement est financé d'une part par les clients et d'autre part par le canton de Bâle-Ville. La Ville de Bienne a fait un pas de plus en concrétisant une offre qui, selon son concepteur Daniel Sigrist, s'autofinance entièrement par les recettes.

Il est évident qu'un modèle purement commercial comme celui de Bienne impose de limiter au maximum les coûts d'exploitation, frais de personnel en tête. Par conséquent, cette vélostation fonctionne avec une seule personne qui est en même temps responsable de la surveillance du parking souterrain. C'est d'ailleurs cette synergie avec le parking qui est à l'origine de la réalisation et de l'exploitation de la struc-

raisons. Le lien entre modèle d'exploitation et philosophie de l'offre est évident: d'un côté, une offre recourant largement à l'électronique dans des locaux neufs et de l'autre, des prestations assurées par des chômeurs ou des personnes au bénéfice de l'aide sociale dans le cadre d'emplois à bas seuil d'accès. Les responsables des trois installations sont pourtant unanimes à considérer que les clients apprécient les prestations fournies et que celles-ci répondent apparemment à un be-

soin. A Interlaken, l'équilibre recherché entre l'intérêt de l'emploi et la qualité du service représente assurément un défi permanent, comme pour tous les programmes d'occupation.

Le fait est que les pouvoirs publics assument toujours une part importante du financement d'une vélostation, que ce soit pour la construction ou l'exploitation. L'investissement annuel net est sans doute difficile à évaluer et dépend surtout des objectifs pris en compte: simple réalisation d'une infrastructure ou, comme à Interlaken, projet social plus large avec la création d'emplois pour chômeurs sur le «marché gris». Le modèle biennois, avec une gestion axée sur les principes de l'économie de marché, se situe au bas de l'échelle des coûts. A l'autre extrémité, on trouve la vélostation de Bâle, qui est également considérée comme un moyen d'organiser et de promouvoir le trafic cycliste.

En raison de cette diversité des facteurs d'influence, il est impossible de parler d'une véritable tendance dans le cadre du développement de vélostations en Suisse. Lorsque des communes et des cantons visent une offre professionnelle, les modèles d'exploitation avec des partenaires privés sont sans doute au premier plan. D'un autre côté, compte tenu d'un chômage structurel bien plus élevé que par le passé, l'aspect de l'emploi devrait continuer de peser sur les projets de vélostations. Les deux dernières réalisations à Berne (Bollwerk) et à Schaffhouse en sont de nouvelles preuves.



Photo: Denise Schiffmann

Biel-Bienne

La «Velo-Station-vélo Biel-Bienne» a été inaugurée en 2003. Elle peut accueillir 405 vélos et comprend des consignes fermées. Un gardien est affecté à la surveillance de la vélostation et du parking souterrain attendant tous les jours jusqu'à 22 heures.

Christoph Merkli

Mise en oeuvre cahoteuse d'un concept visionnaire

En mars 2003 la ville de Berne avaient présenté un concept de places de stationnement d'avant-garde vers la gare de Berne. Maintenant, pendant la phase de réalisation, la CI Vélo Berne appelle à manifester contre les mesures répressives. Qu'est-ce qui s'est passé?



Photo: Bruno Schmicki

Il y a longtemps qu'on n'avait plus vu cela à Berne: manifestation pour la défense des cyclistes

Selon les médias bernois environ 350 personnes ont participé dans la soirée du 23 août à une manifestation à vélo contre la «réglementation répressive du parcage» et pour une «ville cycliste attrayante». La CI Vélo Berne s'était ralliée à l'appel des Jeunes Alternatifs de Berne et de la Jeunesse socialiste. Il y a un peu plus d'un an, la CI Vélo vantait pourtant les mérites du concept, même si nous avions déjà souligné à l'époque la nécessité de places gratuites en suffisance en plus des deux vélostations «Schanzenbrücke» et «Bollwerk».

Apparemment, la situation que la CI Vélo Berne craignait alors s'est produite: à part la vélostation Bollwerk, peu des places prévues dans le concept ont été réalisées jusqu'à présent. Selon la CI Vélo, il manque environ 1000 places. L'élément répressif du concept a malgré tout été introduit, c'est-à-dire qu'il est interdit de stationner en dehors des zones

marquées et que la durée de parcage est limitée à 4 jours. Les vélos mal stationnés sont enlevés et doivent être récupérés au poste de police moyennant le paiement d'une amende et de frais d'un montant total de 40 francs.

A l'instar du concept de parcage lui-même, de telles méthodes constituent un phénomène nouveau en Suisse. Si à Bâle, il est également interdit de déposer des vélos sur la place au-dessus de la vélostation, la répression se limite à des panneaux d'interdiction de stationnement et à l'absence de places marquées. C'est la dureté du ton adopté à Berne qui indispose les cyclistes, et ce d'autant plus que trois rues de la vieille-ville ont été interdites aux vélos presque en même temps que l'introduction de la nouvelle réglementation du parcage.

Dans sa réaction suite à la manifestation, le directeur du Département des travaux publics bernois, Alexander Tschäppät, a rappelé que le pro-

jet «Milchgässli» apporterait 500 places supplémentaires – payantes – à un emplacement de premier ordre. Il est vrai qu'on en parle depuis des années, mais cette vélostation à proximité immédiate du passage souterrain n'est toujours qu'un projet. Compte tenu de la situation tendue des finances publiques, un investissement de l'ordre de 3 millions de francs ne devrait pas passer facilement la rampe. Une autre vélostation prévue dans le concept, «Schanzenbrücke», est elle aussi toujours dans les tiroirs. C'est donc plutôt à long terme que ces projets amélioreront l'organisation du parcage des vélos. En attendant, la ville devra bien trouver des solutions pour mettre des places gratuites à disposition près de la gare, d'autant que le réaménagement de la place prévu de longue date supprimera encore des emplacements de parcage.

Christoph Merkli

Guide pratique pour la réalisation d'une vélostation

Un nouvel instrument de travail fournit des informations et des conseils pour la planification, la réalisation et l'exploitation de vélostations.

Depuis le lancement de la première vélostation de Suisse au milieu des années 90, des questions identiques ou similaires autour de la réalisation de tels aménagements font régulièrement surface parmi les futurs exploitants et les responsables de vélostations, les personnes chargées de la planification, au sein d'associations, dans l'administration et les instances politiques. Depuis cet été, un guide pratique financé par le programme fédéral Energie Suisse et codéveloppé par la CI Vélo Suisse comble ces lacunes et met à la disposition des intéressés un instrument de travail facilitant toutes les étapes de la planification et de la réalisation de parkings à vélos.

Les différentes étapes sont illustrées très clairement sur la base d'exemples concrets, de la planification en passant par la phase d'étude, la construction et l'exploitation jusqu'à l'évaluation et la communication. Le guide sera mis à jour périodiquement et s'adresse plus particulièrement à ceux qui prévoient de réaliser une vélostation à proximité d'une gare. Une analyse des besoins effectuée par la CI Vélo Suisse a montré qu'il manque environ 55 000 places de stationnement pour vélos vers les principales gares du pays, dont 19 000 dans des vélostations plus ou moins grandes. Le Bureau suisse de coordination des vélostations considère donc ce guide comme un pas important pour continuer d'améliorer une situation encore insatisfaisante dans bien des villes.

Le guide «Leitfaden Velostationen» (disponible en allemand uniquement) peut être téléchargé sur www.velostation.ch (rubrique News) ou commandé comme brochure en couleur au prix de Fr. 40.– (Fr. 30.– pour les membres du Bureau suisse de coordination des vélostations):

Bureau suisse de coordination des vélostations

c/o CI Vélo Suisse

Case postale 6711, 3001 Berne

Tél. 031 318 54 11, Fax 031 312 24 02

info@velostation.ch, www.velostation.ch

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° 17/2004 / Septembre

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:
Andreas Blumenstein,
Christoph Merkli

Tirage: 1200 exemplaires en allemand / 300 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 / BIG GmbH

Impression: Ropress

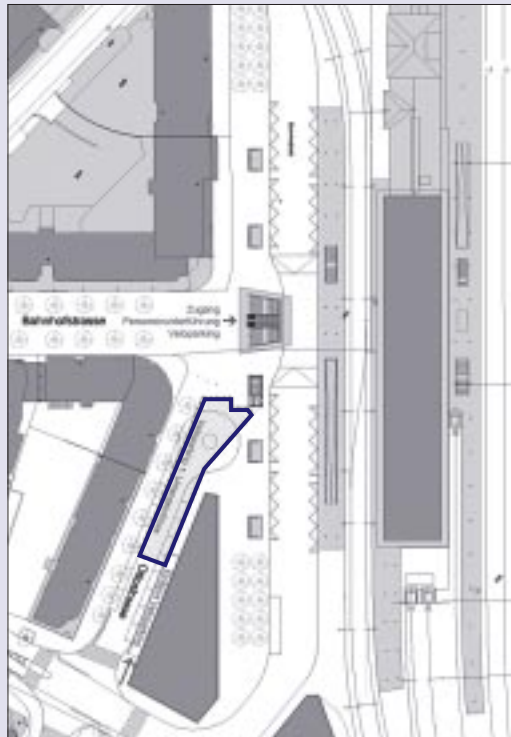
Traduction: Isabelle Solna

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

Bientôt un nouveau modèle à suivre

D'ici au printemps 2008, il y aura 700 places de stationnement dans les deux vélostations à la gare de Coire. Le Bureau suisse de coordination des vélostations a apporté un précieux soutien au niveau de la planification.

Illustration: Architekturbüro Clavot



La vélostation au sud de la gare de Coire avec accès direct au passage souterrain

Après transformation, la gare de Coire comptera parmi les plaques tournantes du trafic ferroviaire les plus modernes de Suisse. Le concept tient pleinement compte des besoins des usagers dans le cadre des transports combinés et, en particulier, du trafic lent. «Promouvoir les déplacements à pied, à vélo et avec les transports publics est pour la Ville de Coire la manière la plus raisonnable et la plus avantageuse de maîtriser une mobilité croissante», a déclaré Roland Arpagaus, responsable des nouvelles

vélostations à la Direction des travaux publics de Coire. Les coûts de la 2e tranche des travaux, dont les maîtres de l'ouvrage sont les CFF, RhB et la Ville de Coire, s'élèvent à 61 millions de francs, dont un peu plus de 2,2 millions de francs représentent des crédits alloués par la Ville à la construction de deux vélostations. En assumant seule ce financement, la Ville de Coire fait preuve d'une politique du vélo résolument progressiste qui exprime l'intérêt qu'elle témoigne aux conducteurs de deux-roues.

Standard élevé

Dans le cadre de la planification, la définition des emplacements a été l'une des tâches les plus complexes, se souvient Arpagaus. Les sites Ottostrasse (300 places) et Gürtelstrasse (400 places) sont tous les deux souterrains et suffisamment proches des quais. Cet aspect est essentiel pour que des places surveillées et payantes soient effectivement utilisées. D'autre part, une grande attention a été portée à la qualité des aménagements: les espaces et passages se caractérisent par la légèreté, l'élégance et la transparence, afin d'assurer une sécurité maximale aux utilisatrices et utilisateurs même dans les heures moins fréquentées.

Coire a également prévu diverses mesures de marketing en vue de stimuler l'utilisation des aménagements. C'est ainsi que les tarifs seront modérés, afin de lever les réserves éventuelles des usagers et, en même temps, de récompenser les cyclistes d'avoir choisi un moyen de transport adapté à l'environnement urbain.

Précieux soutien

Pendant la planification et la phase de projet, les responsables de Coire entretenaient des contacts réguliers avec le Bureau suisse de coordination des vélostations. «Cela nous a dynamisés, motivés et soutenus moralement», déclare Arpagaus. Et plus encore: la visite d'autres vélostations, comme celles de Bienne et de Bâle, la participation à des rencontres d'information, des ressources techniques ainsi que la mise en contact avec des experts par le biais de la Newsletter ont incité les responsables du projet à apporter des améliorations aux niveaux de l'offre, du standard de construction et de la sécurité.

Andreas Blumenstein

Know-how für Velostationen



...z.B. für die Velostation Bern Bollwerk, seit dem 1.4.03 in Betrieb. **BikeControl® by Velopa:** Ausbau mit Einzel-Veloplast-Sicherung oder «light» als Zutritts-Management-System.

Optionen: autom. Schiebetüren, Schliessfachanlage, Videoüberwachung, Parkleitsystem usw.

velopa

Velopa AG

Limmatstrasse 2, Postfach
CH-8957 Spreitenbach
marketing@velopa.ch

Tel. +41 (0)56 417 94 00
Fax +41 (0)56 417 94 01
www.velopa.ch