forum
vélostationssuisse

37–2015

INFOLETTER

Photo: mäd

Editorial

De Roland Pfeiffer

Le vélo a le vent en poupe !

Les systèmes de vélos en libre-service (VLS) s'implantent à vitesse grand V dans le monde entier: plus de 850 villes en sont déjà dotées, totalisant près d'un million de bicyclettes! En 2004, seules 11 villes disposaient de VLS; neuf ans plus tard, elles étaient plus de 700. En Chine, on assiste à une véritable renaissance du vélo. Sur le vieux continent, c'est la France qui est en tête du peloton. La Suisse est encore un peu à la traîne, mais les deux grands systèmes de VLS prévus à Zurich et à Berne lui donneront un véritable coup d'accélérateur.
L'essor actuel de la petite reine fait monter en flèche les besoins de stationnement. Et même le meilleur système de VLS ne pourrait parvenir à réduire de manière significative la demande de places de stationnement pour vélos dans les villes. Dans les centres urbains densément peuplés, où les espaces d'utilité publique sont déjà très sollicités (en particulier autour des gares), seules les vélostations pourront couvrir cette demande. Lors de la rencontre d'information de septembre, nous avons eu l'occasion de visiter la nouvelle vélostation d'Aarau. Cette dernière fournit désormais un abri sûr, confortable et central à plus de 500 vélos répartis sur deux structures. Bonne lecture !

Roland Pfeiffer
Groupe de pilotage des Forums vélostations et bikesharing
Président de la Conférence Vélo Suisse
Section «Mobilité douce», Ville de Berne

Une vélostation qui roule, oui, mais avec quels moyens ?

De plus en plus de vélostations sont ouvertes en Suisse, pourtant la question du financement de l'exploitation reste épineuse. La récente suppression du service de surveillance d'une vélostation à Olten pousse à repenser cette question.

Pérennité des vélostations d'Olten remise en question
En juillet dernier, des pancartes sur les portes des deux vélostations d'Olten annonçaient la fin de leur surveillance «en raison de mesures d'économie prise par le canton de Soleure dans le domaine de la réinsertion professionnelle», et ceci malgré une bonne fréquentation de ces installations. Afin de réaliser ces économies, le nombre de participants travaillant pour Oltech GmbH, entreprise sociale exploitante des vélostations, avait été drastiquement réduit, la contraignant à cesser la surveillance des deux vélostations. Toutefois, grâce aux discussions entre les différentes parties concernées qui ont suivi cette décision d'Oltech GmbH, la vélostation ouest pourra quand même bénéficier d'une surveillance jusqu'à la fin de cette année. D'ici là, différentes solutions possibles visant à assurer la pérennité de la vélostation seront évaluées.
Jusqu'à présent, le financement de l'exploitation était garanti par les

La vélostation d'Olten Ouest reste actuellement surveillée, contrairement à la vélostation Est, dont les portes sont maintenant ouvertes à tout un chacun.

Photos: Forum vélostations Suisse et Stiftung intact, Burgdorf

Le service de réparation – comme ici à Berthoud – contribue à l'attractivité d'une vélostation.

Vélos mal parqués aux abords des gares

L'évacuation comme solution (légale) ?

Page 4

Liste des fabricants et des distributeurs de stationnements pour vélo

La liste 2016 est jointe à la présente newsletter et peut être téléchargée sur www.velostation.ch

La question des tarifs

Pour financer l'exploitation des vélostations dans les gares, la question des tarifs appliqués se pose également. En Suisse les prix varient entre 0 et 200 francs par an, la grande majorité se situant entre 120 et 160 francs. Ces prix peuvent nous sembler plus ou moins élevés selon nos moyens financiers, les services proposés et l'importance que l'on accorde à la protection de son vélo. Cependant, lorsqu'on les compare au prix d'un macaron permettant le stationnement d'une voiture dans un quartier en ville (200 Fr. par an à Genève, 264 Fr. à Berne et 330 Fr. à Zurich), sur une place permettant le stationnement d'environ 10 vélos, les tarifs moyens des vélostations paraissent alors plutôt élevés. Pour lutter contre l'encombrement des voies de circulation aux abords des gares et encourager la mobilité douce, l'augmentation des tarifs ne parait en tout cas pas être la bonne solution. (VSA)

Des synergies intéressantes

La rencontre d'information de septembre a permis de visiter la vélostation d'Aarau et d'aborder la thématique des services. Les synergies possibles entre vélostation et livraison à domicile ont été discutées. L'après-midi a été consacrée au bikesharing et aux développements actuels dans de grandes villes suisses, ainsi qu'à l'exemple belfortain proposant dans une seule offre: vélos en libre-service, voitures de location et transports publics.

Les présentations sont disponibles sur www.bikesharing.ch et www.velostation.ch (VSA)

Photo: Forum vélostations Suisse

Plus de 90 personnes ont participé à la rencontre d'information.

subsides des régions sociales pour les participants au programme de réinsertion, par les ventes d'abonnements et de cartes journalières et par la mise à disposition des locaux de la vélostation par la ville.

Des solutions possibles

Lorsqu'elles peuvent compter sur du personnel en programme de réinsertion professionnelle et, éventuellement, sur des locaux mis à disposition, certaines vélostations parviennent à autofinancer leur exploitation. C'est le cas de la vélostation d'Aarau qui, depuis plusieurs années, autofinance la gestion de son fonctionnement et parvient à rémunérer ses employés. Le fait de pouvoir travailler avec une entreprise sociale est déterminant. Sans cela, les frais d'exploitation seraient trop élevés. L'entreprise sociale TRINAMO AG, exploitante de la vélostation, a également d'autres domaines d'activité, ce qui lui donne suffisamment de flexibilité pour trouver des occupations adaptées aux besoins et aux compétences de ses participants, lui permettant ainsi d'offrir un service de qualité. De plus, sans la synergie avec le service de livraison à domicile Voilà, la vélostation ne parviendrait pas à l'équilibre financier. Notons que la fermeture du centre-ville au trafic motorisé a été un facteur favorable au dynamisme de ce service. Thomas Widmer, responsable de la vélostation, insiste également sur l'importance de la proximité avec le client: «il ne suffit pas de proposer différents services, mais il faut investir en continu dans les relations publiques et la publicité et nourrir le contact avec les clients».

Mise à part la location de ses locaux, financés par la ville, la vélostation parvient donc à s'autofinancer. Cependant, Reto Schaffer, directeur de TRINAMO AG, attire l'attention sur le fait qu'il faut plusieurs années pour y parvenir. Selon lui, un soutien financier est indispensable durant les premières années d'exploitation.

(VSA)

Service de livraison à domicile à vélo – créer et exploiter les synergies

Le principe «d'acheter sans se charger» est simple: vous faites vos achats, vous les déposez et vous allez boire un café. Pendant ce temps, on vous livre vos commissions à domicile! En Suisse, ce service très apprécié est proposé dans 23 villes sous différentes formes, à différents prix et selon différents modèles d'affaires. Certains coursiers à vélo ont étoffé leur gamme de services en y intégrant la livraison à domicile (p. ex. Dring Dring à Lausanne et dans d'autres villes romandes). Mais pour être rentables dans ce segment de marché, les coursiers à vélo doivent pratiquer des prix relativement élevés et bénéficier d'un appui financier important de la part des détaillants et des villes. La plupart des services de livraison à domicile sont assurés par des entreprises sociales dans le cadre de programmes d'insertion socio-professionnelle. C'est notamment le cas à Berthoud, Zurich, Genève, Langnau et Liestal. Grâce aux prestations d'insertion versées par les pouvoirs publics et aux contributions des détaillants, ce modèle commercial permet d'atteindre une clientèle plus large en pratiquant des prix avantageux (CHF 5.– en moyenne) et de générer ainsi bien plus de livraisons.

Photo: Coopérative Migros Aar

Support de marchandises dans une grande surface où déposer les sacs d'achats destinés à la livraison à domicile.

La livraison à domicile intervient souvent en complément d'autres services. À Berthoud, par exemple, la fondation «intact» gère une véritable centrale de mobilité: une vélostation couverte qui propose également des services de livraison à domicile, de réparation, d'entretien de la flotte Mobility, de coursier et de location de vélos. L'Action Paysage Bienne-Seeland, la société TRINAMO à Aarau et la

Photo: TRINAMO AG

Le service de livraison à vélo *Voilà* contribue à l'équilibre financier de la vélostation d'Aarau.

vélostation de Liestal exploitent elles aussi les synergies qui existent entre les services de livraison à domicile et les vélostations. Ces synergies sont nombreuses :

- les locaux, tels qu'entrepôts, ateliers ou espace de vie, peuvent être partagés ;
- la répartition des tâches peut être organisée de manière centralisée et tenir compte des possibilités des différentes personnes participant au programme d'insertion ;
- les coûts d'assistance peuvent être réduits ;
- le démarchage des clients, le sponsoring et la communication peuvent être coordonnés et regroupés ;
- les services de livraison, de réparation et de location peuvent être effectués en interne.

L'expérience montre qu'une collaboration étroite entre les différents acteurs (entreprise sociale, pouvoirs publics, commerçants, associations professionnelles) constitue une condition préalable au succès durable de ces structures. L'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD) constitue une plateforme nationale pour les acteurs du domaine.

Pour en savoir plus :

- Association suisse des services de livraison à vélo (VLD) : **www.velolieferdienste.ch** **www.livraisonavelo.ch**
- Samuel Schmidiger, secrétaire général VLD : samuel.schmidiger@bfmag.ch

(SSCH)

Quoi de neuf ?

A **la gare de Cornavin à Genève,** une deuxième vélostation de 148 places a été ouverte par les CFF en mars 2015, complétant les 338 places de la vélostation de la Ville. Elle propose uniquement des abonnements annuels et n'a pas de personnel sur place. L'association Genèveroule s'occupe de l'exploitation des deux vélostations, et la Fondation des Parkings des aspects techniques, tels que la surveillance vidéo.

Photo: Werk- und Technologiezentrum Linthgebiet

Les clients de la vélostation de Rapperswil-Jona peuvent y acheter leur café-croissant.

Avec **la nouvelle ligne de RER Genève-Annemasse,** cinq vélostations verront encore le jour dans le canton de Genève, ainsi qu'une sixième sur territoire français à la gare d'Annemasse.

A Vevey, les travaux ont commencé et la nouvelle vélostation, devisée à 260 000 francs, ouvrira en décembre 2015. Elle comptera 130 places pour vélos et 34 places pour deux-roues motorisés. Elle n'aura pas de personnel sur place, et l'Œuvre suisse d'entraide ouvrière Vaud se chargera de la vente d'abonnement et de son exploitation.

La vélostation de Rapperswil-Jona a été ouverte début juillet. Elle offre 134 places et plusieurs services tels que petites réparations, nettoyage ou vente de petit matériel pour vélo. L'entreprise sociale Werk- und Technologiezentrum Linthgebiet est en charge de l'exploitation de la vélostation ainsi que du service d'ordre pour les vélos mal parqués autour de la gare.

(VSA)

Panneaux d'affichage des horaires pour cyclistes

À Berthoud et à Rapperswil-Jona, les utilisateurs de la vélostation ont maintenant à disposition un écran affichant les départs des trains. En août 2015, les CFF ont installé celui de Berthoud à l'entrée de la vélostation : il permet aux cyclistes de prendre connaissance en un coup d'œil des éventuelles modifications de l'horaire. La vélostation de Rapperswil-Jona a également été équipée d'un tel écran. Sur la base de ces expériences, les CFF décideront si ce service doit être étendu à d'autres vélostations.

Photo: Stiftung intact, Burgdorf

Projet PUSH & PULL

Le projet de dimension européenne PUSH&PULL a été lancé en 2014 et a pour objectif de convertir plus d'usagers à des formes de mobilité durables en combinant gestion du stationnement et management de la mobilité. Les revenus d'actions fortes «push», telles que l'introduction ou l'augmentation de taxes de stationnement et la réduction des surfaces de parcage, serviront à financer les mesures «pull» mises en œuvre simultanément, et destinées à rendre les transports publics, la marche à pied et le vélo plus attractifs. Ces mesures doivent également contribuer à la création d'espaces publics supplémentaires en zone urbaine.

Plus d'informations:
www.push-pull-parking.eu

(MLG)

Impressum

Infoletter N° 37/décembre 2015
Forum vélostations Suisse
c/o PRO VELO Suisse
Case postale, 3001 Berne
Tél. 031 318 54 17
info@velostation.ch
www.velostation.ch

Éditeur:
forum vélostationssuisse

Une prestations de:
PRO VELO SCHWEIZ·SUISSE
Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera

Avec le soutien de:
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Parution: une fois par année

Auteur-e-s de ce numéro:
Marie-Laure Gebhard (MLG), Roland Pfeiffer, Valérie Sauter (VSA), Samuel Schmidiger (SSCH)
Traduction: Vanja Guérin et Simon Mader
Relecture: Marie-Laure Gebhard et Christoph Merkli

Tirage: 1000 exemplaires en allemand, 400 exemplaires en français
Prix: gratuit

Production/ changements d'adresse:
c/o PRO VELO Suisse
Case postale, 3001 Berne

Mise en page:
tasty graphics gmbh Berne
Impression: Basisdruck AG Berne

Conseillers-ères du forum vélostations Suisse:
- Ursula Lehner Lierz
  velo: consult
  Tél. 044 79 18 60
  ull@veloconsult.ch
- Virginie Kauffmann
  Conseillère Suisse romande
  Büro für Mobilität AG
  Tél. 031 311 93 63
  virginie.kauffmann@bfmag.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

Vélos mal parqués aux abords des gares : l'évacuation comme solution (légale) ?

L'été dernier, la question suivante a été adressée à la Ville de Lucerne : « Sur quelles bases légales vous appuyez-vous pour qu'une organisation de droit privé puisse déplacer des vélos d'un endroit à un autre ? (…) D'après mes observations les motos autour de la gare ne sont ni ramassées, ni amendées par la police. Il y a donc une inégalité de traitement. »
A l'exemple de la Ville de Lucerne, les autorités peuvent en effet mandater un « service d'ordre » qui consiste notamment à déplacer les vélos en stationnement interdit dans les parkings officiels et à ramasser les vélos abandonnés. Aux endroits où la pression sur le stationnement se ressent fortement, les autorités compétentes peuvent aussi instaurer une « gestion » des places, c'est-à-dire limiter l'espace et la durée de stationnement des vélos et éventuellement percevoir une taxe auprès des propriétaires des vélos ramassés. Cette gestion des places nécessite une base juridique et une signalisation sur l'espace public. De nombreuses villes ont recours à ces mesures aux abords des gares.

Photo : Forum vélostations Suisse

Il n'est pas rare de voir des véhicules motorisés entraver des infrastructures cyclables, sans être pour autant amendés.

Bases légales

Selon l'ordonnance sur la signalisation routière, les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1 m 50 pour les piétons. Toutefois, la loi fédérale sur la circulation routière stipule aussi que « Les véhicules ne seront arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation. Autant que possible, ils seront parqués aux emplacements réservés à cet effet. » (Art.37, §2). Sur la base de cette disposition, les autorités peuvent donc, au moyen d'une signalisation, interdire le stationnement en dehors des zones délimitées et limiter la durée du stationnement sur ces zones. Le déplacement des vélos mal parqués est une mesure qui en découle, alternative à l'attribution d'une amende, puisque leur émission est difficilement possible sans plaque d'immatriculation. La police est la première instance à pouvoir faire appliquer les interdictions de stationnement figurant sur ces panneaux. En ville de Berne, par exemple, c'est la police de la circulation qui se charge de l'évacuation des vélos contrevenants. Le service d'ordre est aussi souvent effectué dans le cadre d'un projet social sur mandat des pouvoirs publics, lorsque les bases légales cantonales le permettent. C'est le cas de la Ville de Lucerne qui, depuis 2005, a mandaté Caritas Luzern pour s'occuper de son service d'ordre.

Des mesures utiles, bien que parfois désagréables…

Le service d'ordre et la gestion des places permettent notamment d'améliorer la disponibilité des parkings et de ne pas empiéter sur les espaces piétons. Cependant, ces mesures sont désagréables pour le propriétaire du vélo en question, d'autant plus si les infrastructures proposées sont inadaptées ou s'il y a un sentiment d'injustice, comme évoqué dans la citation ci-dessus. Comme le mentionne le manuel « Stationnement des vélos : Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation », la gestion des places et le service d'ordre fonctionnent uniquement si les parkings à vélos sont bien placés, bien équipés et en nombre suffisant. En résumé, l'utilité d'un service d'ordre pour vélos et de la gestion des places est, sur le fond, bien comprise par les cyclistes usagers des gares. Leur acceptation par les personnes concernées dépend cependant de leur sentiment face à l'équité des autorités dans les mesures mises-en-œuvre vis-à-vis des cyclistes et des autres usagers de la route.

(VSA)

Dernière information parvenue en 2015

Le 7 décembre 2015 aura lieu l'inauguration de la première vélostation à la gare de Baden. Vous en saurez plus à ce sujet dans notre prochaine Infolettre.
La rédaction et les conseillers-ères du Forum vous souhaitent de joyeuses Fêtes de fin d'année.