

Cas pratique
VELOSTATIONS
Aménagement et
exploitation



30.05.2007

Aperçu



Le pictogramme « vélostation » garantit un stationnement sûr et confortable des vélos.

Le manque de places de stationnement, les vols, les actes de vandalisme, une selle détrempée, des zones de stationnement bondées et l'absence d'installations et de services adéquats dissuadent bien des personnes d'enfourcher leur vélo pour se rendre à la gare ou au travail ou pour aller faire leurs courses. La promotion des vélostations – installations fermées, offrant par conséquent une protection contre le vol, les intempéries et les déprédations – comble ainsi une lacune importante dans la chaîne de mobilité intégrée de porte à porte, tout en favorisant la promotion des transports publics.

L'exemple de Berthoud

En 1997, la CI Vélo Berthoud (ancien nom de Pro Vélo) créait une vélostation dans l'ancien hangar à marchandises de la gare de Berthoud. C'était, à l'époque, une des premières installations surveillées de Suisse. Conçue et exploitée au départ comme un parking à vélos surveillé, cette installation est rapidement devenue un laboratoire destiné à développer de nouveaux services en matière de mobilité, à tester l'intérêt des usagers pour ces services et à les exploiter ensuite. Pensée à l'origine comme un projet d'occupation des chômeurs, la vélostation de Burgdorf s'est développée, au gré du contexte, pour devenir une entreprise sociale. L'entreprise qui s'appelle depuis 2006 « Betrieb Velostation Burgdorf Dienstleistungen » (Entreprise de services de la vélostation de Berthoud), comprend aujourd'hui huit domaines d'activité: la vélostation, le service de livraisons à domicile, le courrier à vélo, le courrier express, le recyclage, l'atelier de réparation de cycles, un

service d'entretien et de nettoyage des espaces publics et privés (PROPR), ainsi qu'un atelier. La livraison à domicile en vélo, un service dont on ne pourrait maintenant plus se passer à Berthoud et dans les communes voisines d'Oberburg et Lyssach, est devenue la véritable image de marque de cette entreprise.

Vingt-cinq communes de la région sont désormais associées à la vélostation, qui a employé, en 2006, 157 chômeurs de longue durée.

L'exemple de Bâle

Le parking à vélos de Bâle est exploité sur une base privée par une communauté de services de deux entreprises sociales sises dans cette ville. Avec 1300 places de stationnement pour vélos, 288 consignes et 25 box, il constitue la plus grande vélostation de Suisse. Parallèlement à sa fonction première de place de stationnement sécurisé pour vélo, le parking à vélos offre à ses clients une gamme étendue de services liés au vélo. Les clients peuvent laisser leur vélo pour des réparations ou un nettoyage complet, emprunter gratuitement des vélos de remplacement et acheter toutes sortes d'articles et d'accessoires utiles au cycliste. Des bornes de recharge pour les vélos électriques ainsi qu'une station de gonflage gratuite complètent l'offre proposée.

Description



Outre la surveillance des vélos, les vélostations modernes offrent, toute une gamme de services annexes.

Contexte

Les gares sont des espaces très fréquentés; elles constituent des plaques tournantes et des lieux de multiples changements de moyens de locomotion. A proximité, les cyclistes ne trouvent souvent que des conditions de stationnement de qualité médiocre: manque de protection contre les intempéries, moyens de sécurité insuffisants contre le vol et le vandalisme, zones de stationnement bondées ou très éloignées des quais. Une analyse des besoins en matière stationnement des vélos à proximité des gares, « Veloparkierung an Bahnhöfen (2003) » révèle un déficit de plus de 55 000 places dans les gares des grandes villes de Suisse, dont au moins 19 000 devraient être créées dans les vélostations. En effet, les vélostations augmentent le confort et la sécurité des cyclistes et contribuent à rendre les transports publics plus attrayants. Il existe aujourd'hui en Suisse 21 vélostations dans des gares, qui offrent entre 48 (St-Gall) et 1300 (Bâle) places de stationnement.

Offre

Les vélostations sont des installations fermées, offrant une protection contre le vol, le vandalisme, les intempéries et les dommages. L'accès n'est autorisé qu'aux ayants droit et l'utilisation est généralement payante.

L'implantation de vélostations s'avère utile à des emplacements où la demande en places de stationnement de vélos est importante, soit dans les gares, mais aussi dans les zones d'activités économiques des centres villes (pour les personnes qui y travaillent ou y habitent ainsi que pour les clients) et dans les quartiers urbains. La surveillance est assurée par du personnel et/ou par des moyens électroniques, tels que des caméras vidéo. Suivant l'emplacement et le type d'exploitation, d'autres services en rapport ou non avec le vélo peuvent être proposés et s'avèrent généralement utiles.

Parmi les services en rapport avec le vélo, on peut citer:

- consignes
- station de gonflage
- atelier de réparation
- bornes de recharge pour les vélos électriques
- vestiaires / douches / toilettes

Les services sans rapport avec le vélo comprennent notamment:

- café, bar
- service de livraison à domicile
- service de courrier rapide
- conseils en matière de mobilité

Expériences

Les responsables de la planification des mesures visant à promouvoir le vélo (communes, cantons, entreprises de transport, privés) ont l'habitude de réaliser des projets de construction et disposent de structures bien établies à cet effet. Toutefois, lors de la planification d'une vélostation, il faut également prendre en considération les spécificités des prestataires de services. Cette approche doit se fonder sur les instruments propres à la gestion de projet. Il est donc judicieux d'élaborer des lignes directrices et un business plan. Les expériences faites en Suisse en ce qui concerne les vélostations ont montré que trois formes d'exploitation sont envisageables:

- exploitation dans le cadre d'un programme d'occupation des chômeurs;
- exploitation par un fournisseur privé (p. ex. un marchand de cycles);
- exploitation entièrement automatisée avec surveillance électronique.

S'agissant de l'exploitation d'une vélostation, il est important de pouvoir réagir de manière flexible à l'évolution des conditions. Ainsi, l'on observe, par exemple, que du fait de l'évolution du marché du travail et des délocalisations de plus en plus fréquentes d'entreprises de production dans des pays à bas salaire, les collaborateurs employés dans des vélostations exploitées dans le cadre d'un programme d'occupation sont de plus en plus qualifiés. Bien que les chances de réinsertion des chômeurs engagés temporairement n'en aient pas été améliorées pour autant, cette situation a néanmoins eu un effet positif: la qualité des services offerts par la vélostation a pu être continuellement améliorée. Avec l'amorce actuelle d'une reprise de la conjoncture, le paysage se modifie à nouveau: la demande en ce qui concerne les services offerts par les vélostations augmente alors que le nombre de personnes à même de la satisfaire du point de vue des qualifications et de la charge de travail diminue.

Profil

Moyens de transport

- mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- transports publics
- transports individuels motorisés
- transports de marchandises

Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- ✓ déplacements professionnels
- ✓ déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

Domaines d'action

- ✓ prestation de service
- marketing
- management de la mobilité
- planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- ✓ 1 an
- ✓ 2 ans
- 5 ans

Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ élevés (> Fr. 20'000.--)

Remarques

Les coûts de construction par place de stationnement peuvent varier selon la situation: ils se situent aux alentours de Fr. 1000.- pour des locaux existants, de Fr. 5000.- dans le cas de transformations et de Fr. 7000.- à Fr. 10 000 (en fonction de la situation de l'emplacement) pour de nouveaux locaux.

Effets

Environnement et énergie

Comparé à d'autres moyens de transport, le vélo a un bilan énergétique excellent, nécessite très peu de place, est silencieux et non polluant. On peut estimer que l'implantation d'une vélostation dans une gare aura pour effet un transfert modal de 12,5% des automobilistes qui y stationnent, vers le vélo (guide sur les vélostations <http://www.velostation.ch/pdf/diverse/guide.pdf>).

Société

Les services en matière de mobilité contribuent à améliorer la qualité de vie et l'implantation d'une vélostation offre, à cet égard, des avantages non négligeables.

L'exploitation d'une vélostation par un programme d'occupation offre, à des personnes sans emploi ou à des chômeurs de longue durée, la possibilité de se réinsérer dans le marché du travail tout en bénéficiant d'un emploi utile, d'un encadrement ciblé, de possibilités de formation continue et d'un service de placement.

Economie

On a pu démontrer que les services proposés dans le cadre des vélostations valorisent les zones d'achat près desquelles ils sont implantées et peuvent être considérés comme un complément de l'activité commerciale locale. Le service de livraison à domicile à vélo de Berthoud, qui est très utilisé, augmente, par exemple, l'attractivité des commerces locaux par rapport à celle des centres commerciaux implantés en rase campagne.

Une vélostation – qu'elle soit exploitée par une entreprise privée ou sociale – fait partie de l'économie locale et garantit ou crée des places de travail, en tant qu'employeur et client.

Outils

Démarche

Il est primordial que les vélostations soient intégrées dans un concept global de stationnement des vélos dans le périmètre concerné. Dans cette approche, le stationnement des vélos doit être planifié et réalisé en tenant compte des spécificités des groupes cibles. En effet, une partie des cyclistes est disposée à utiliser la vélostation et prêt à mettre pour cela la main au portemonnaie, alors qu'une autre partie souhaite pouvoir continuer à déposer son vélo à proximité de sa destination sans déboursier un centime. Dans la pratique, les principaux éléments ayant fait leurs preuves en ce qui concerne la conception, la planification, la construction et l'exploitation de vélostations sont les suivants:

1. Conception de la vélostation

- Lignes directrices: leur objectif est de définir les bases et les conditions-cadres pour les démarches ultérieures et de donner une vue d'ensemble de la vélostation qui vaut pour tous les acteurs concernés.
- Concept: il est élaboré sur la base des lignes directrices et comprend notamment des indications concernant le modèle d'exploitation, le programme d'aménagement, le nombre de places de stationnement et les services offerts.
- Business plan: étant donné que les offres sont fortement axées sur la clientèle, il est conseillé d'élaborer un business plan qui puisse, à la fois servir de base décisionnelle et garantir que les services proposés par la vélostation sont conformes aux besoins du marché.

2. Planification et construction

- Organisation des espaces: elle permet de définir les fonctions avec les mouvements qui y sont liés. De nombreux mouvements se faisant à vélo ou avec le vélo, il y a lieu de veiller à disposer de locaux aussi spacieux que possible.
- Equipement spécifique: système d'accès, dispositifs de parcage, signalisation dans le périmètre.
- Accès: les accès à la vélostation doivent être autant que possible directs et sécurisés. Les cyclistes sont peu enclins à faire des détours et n'aiment pas les conditions de circulation peu sûres.

3. Exploitation

- Organisation: l'exploitant remplit, pour le compte de l'autorité responsable (p. ex. la ville), un mandat de prestations qui définit les critères économiques et le cahier des charges sur la base desquels il doit gérer la vélostation.
- Modèles d'exploitation: le modèle le plus fréquent est une vélostation exploitée dans le cadre d'un programme d'occupation de chômeurs. D'autres formes comprennent une exploitation par un fournisseur

privé (p. ex. un marchand de cycles) ou des vélostations surveillées par du personnel, voire entièrement automatisées avec une surveillance électronique.

- Tâches générales: gestion de l'entreprise, offre de prestations conformes aux désirs des clients, encadrement du personnel, nettoyage, entretien, service d'ordre, etc.

Financement

En Suisse, le financement des infrastructures des vélostations n'est pas réglementé au plan national ou cantonal. La promotion d'aménagements supplémentaires pour les vélos est envisageable dans le cadre des programmes d'agglomérations.

L'expérience montre que l'exploitation d'une vélostation dans le cadre d'un programme d'occupation s'autofinance à raison d'environ 30%. Avec un service de livraison à domicile à vélo, on arrive même à une proportion de 50 à 60%. Ces ressources proviennent de la vente de produits et de services ainsi que du sponsoring. Pour un programme d'occupation employant de 20 à 30 personnes, l'apport financier supplémentaire que doit prévoir le service social, s'élève à environ CHF 0,6 million par an (sans les infrastructures).

Marketing

Le marketing et l'information sont des aspects qui revêtent une importance capitale pour garantir le succès d'une vélostation. Le Bureau suisse de coordination des vélostations assume désormais une partie de ces activités et continue à promouvoir l'image positive des vélostations en Suisse.

Informations complémentaires

Pour en savoir plus:

- Bureau suisse de coordination des vélostations <http://www.velostation.ch>
- Entreprise de services de la vélostation de Berthoud <http://www.wir-bringens.ch> (site en allemand)

Autres documents à télécharger:

- Guide pour la planification et la mise en service de vélostation <http://www.velostation.ch/pdf/diverse/guide.pdf>
- Rapport annuel 2005 de la vélostation de Berthoud: <http://www.wir-bringens.ch/pdf/jb2005.pdf> (en allemand)
- Modèle pour l'aménagement des locaux: http://www.velostation.ch/pdf/diverse/muster_raumprogr.pdf (en allemand)

Adresses de contact et fournisseurs:

Bureau suisse de coordination des vélostations
c/o Pro Vélo Suisse
Bollwerk 35
Case postale 6711
CH-3001 Berne
Téléphone 031 318 54 11
E-mail info@velostation.ch

Velostation Burgdorf Dienstleistungen (Entreprise de services de la vélostation de Berthoud)
Martin Wälti, Directeur
Gare
Case postale
3401 Berthoud
E-mail martin.waelti@wir-bringens.ch

Dienstleistungsgemeinschaft Veloparking (Communauté de services de stationnement de vélos)
Place de la Gare centrale Bâle
c/o ISS Facility Services AG
Case postale
St. Jakobs-Str. 170a
CH-4132 Muttenz 2
Téléphone 061 272 09 10
E-mail info@veloparking.ch

Demandez conseil aux représentants de Mobilservice PRATIQUE de votre canton:
<http://www.mobilservice.ch/fr/praxis/beratung/kanton.asp>

Responsable de l'élaboration du présent cas pratique:

Canton de Berne
beco
Protection contre les immissions
Laupenstrasse 22
3011 Berne
Hotline: 031 633 57 83 ou hotline.bern@mobilservice.ch

Galerie de photos



velostation burgdorf dienstleistungen

 Einkaufen ohne zu schleppen
HAUSLIEFERDIENST

 Schnelles von Tür zu Tür, schweizweit
VELOKURIER

 Transporte im Emmental und Oberaargau
EXPRESSKURIER

 Bewachung und Vermietung
VELOSTATION

 Annahme von Velos und Elektrogeräten
RECYCLING

 Pflege und Reinigung im öffentlichen und privaten Raum
 Handarbeit im Atelier
PROPR

 Reparatur und Verkauf
VELOWERKSTATT

www.wir-bringens.ch

