

## Présentation de la problématique Les besoins de la petite reine

Roger Nordmann

Conseiller national PS, Lausanne  
Membre du comité de PRO VELO Suisse  
( [www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch) )  
Membre fondateur CYCLIC Lausanne  
(700 membres en 4 ans –  
[www.cyclic.info](http://www.cyclic.info))

Avant de consacrer la journée à la question  
« Où et comment parquer son vélo ? »

Il s'agit d'être au clair sur la question  
« Pourquoi se déplacer à vélo ? »

Raisons économiques, écologiques et liées à la  
promotion de la santé.

## Raisons économiques

Le vélo comme moyen de transport est :

- peu coûteux à l'usage  
(avantage croissant en raison des coûts de l'énergie fossile)
- peu coûteux en infrastructure et en investissement  
(surface routière, parcage, achat véhicule)
- efficace  
(très performant pour les trajets porte-à-porte jusqu'à 4 km)
- particulièrement performant en combinaison avec les transports publics

(bonne vitesse combinée, accroît l'accessibilité des arrêts,  
améliore la rentabilité des TP, soulage les infrastructures de TP surchargées pour les petites distances)

## Raisons écologiques

Le vélo comme moyen de transport

- excellent rendement énergétique :  
100 km en vélo à 20km/h nécessitent 1,6 kWh sous la forme d'aliments.  
En voiture : 8 litres d'essence, soit 80 kWh.  
Le vélo est donc 50x plus efficace que l'automobile !
- fonctionne à l'énergie renouvelable (food).
- pas d'étanchéification de surfaces supplémentaires
- silencieux
- pas de pollution de l'air

## Promotion de la santé

Excellent effet préventif contre la surcharge pondérale, les maladies cardio-vasculaires, le stress. diminution des frais de santé et liés à l'absentéisme.

A condition que le risque d'accident soit réduit à une mesure acceptable

(encouragement du port du casque, adaptation des infrastructures aux besoins du vélo, formation etc.).

5

## Il faut encourager l'usage du vélo

Dans un contexte d'urbanisation croissante

- La souplesse du vélo correspond aux besoins de notre époque, on parcourt de petites distances de manière individuelle.
- Pour les grandes distances, les transports publics sont très performants

Il faut informer, encourager et lever systématiquement les obstacles aux déplacements à vélo

(sécurité, technique, parking, formation, image, etc).

Aujourd'hui, nous nous consacrons à l'un des aspects : le parking des vélos dans les endroits très fréquentés.

6

## Les problèmes de stationnement (1)

Dus à la masse des vélos et à la durée du stationnement :  
gares, métro, centre commerciaux, bâtiments d'habitation, grandes entreprises et autres points névralgiques.

7

## Les problèmes de stationnement (2)

Problème de vol



8

## Les problèmes de stationnement (3)

Problème des détériorations des vélos



9

## Ces problèmes de stationnement doivent être résolus

- Malgré son apparence individualiste, le vélo est de plus en plus un transport de masse.
- Les problèmes de stationnements qui en découlent doivent être empoignés et résolus. Sinon, on bloque le développement du vélo, et celui-ci devient une nuisance dans le mobilier urbain.
- Résoudre ces problèmes est dans l'intérêt de ces centres névralgiques (à commencer par les CFF et les villes). Mais la prise de conscience n'est pas encore suffisante.

10

## Critère de succès dans la recherche de solution (1)

- Réduire au minimum le temps trajet à pied, pour maintenir l'avantage concurrentiel du vélo en mesurant le trajet « porte à porte ».
- Décentralisation des parkings en fonction des itinéraires d'accès à vélo et de la dénivellation (exemple : des deux côtés des voies et aux deux extrémités des quais).

11

## Critère de succès dans la recherche de solution (2)

Variété de l'offre :

- Certains veulent un toit et sont prêt à payer pour cela, voire à payer pour une surveillance et des réparations.
- D'autres sont d'accord de laisser leur vélo à la pluie, mais veulent pouvoir le cadenasser solidement

Les différents modèles peuvent et doivent cohabiter.

12

## Critère de succès dans la recherche de solution (3)

Adéquation du matériel et des emplacements  
Esthétique pour accroître l'acceptabilité



13

## Planifier et intégrer

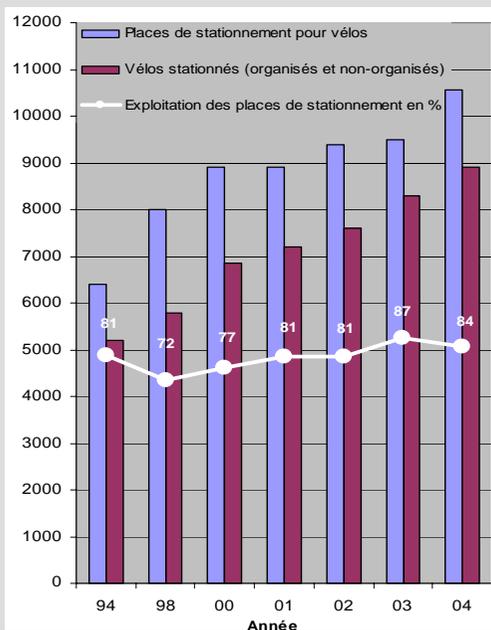
- Pas de cathédrales dans le désert (parallélisme avec le développement des itinéraires).
- Intégrer dans la planification: les surcoûts des adaptations vélo sont négligeables.
- Réalisations progressives par étape
- Intégrer les usagers pour comprendre leurs besoins

14

## Perspectives

Évolution de l'offre de place de stationnement entre 94 et 2004 à Cologne

Source: Newsletter vélostation n°18, 2004



15