

Cas pratique  
VÉLOSTATIONS –  
PLANIFICATION ET EXPLOITATION



30.01.2014

## Aperçu



*Les vélostations offrent sécurité et confort pour le stationnement des vélos, aux abords des gares comme dans d'autres lieux centraux générateurs de trafic (Source: Andreas Stäheli)*

La réalisation d'une vélostation est une démarche exigeante, dans laquelle des éléments de planification des transports, de construction et d'exploitation doivent être coordonnés. Ce cas pratique fait écho au guide publié récemment par l'OFROU et Pro Vélo Suisse «Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en œuvre». Il présente, à l'exemple des vélostations de Delémont et de Berthoud, les nombreux détails et précautions à prendre en compte dans la mise en place de telles infrastructures.

### **L'exemple de Delémont (env. 11'700 habitants)**

La vélostation de Delémont a été mise en place en janvier 2014, en réponse aux problèmes répétés de vandalisme et de vol de vélos à la gare, et dans le cadre de la politique de la promotion des modes doux ancrée dans le projet d'agglomération. A proximité immédiate des quais et sous-voie, la vélostation a été construite en reprenant certains éléments existants des infrastructures de stationnement (mur de soutènement pour la toiture, supports de stationnement, éclairage). Les équipements de base sont composés de 110 places de stationnement, d'une pompe à compresseur, de prises pour les vélos électriques, de casiers fermables et d'un petit local chauffé pour le personnel. Ce dernier est chargé de surveiller et d'entretenir la vélostation, mais aussi de la vente de titres d'accès, du conseil et de menus services à la clientèle (petites réparations, nettoyage, vente de matériel). Une plate-forme internet permet d'acheter des abonnements hors des heures de présence du personnel et l'accès est garanti 24h/24 pour les détenteurs d'un abonnement ou carte d'entrée valable. La gestion de la vélostation est effectuée dans le cadre d'un programme de réinsertion, sous la responsabilité de Caritas Jura. La majeure partie de l'exploitation de la vélostation est financée par les communes de l'agglomération.

### **L'exemple de Berthoud (env. 15'600 habitants)**

Après 16 ans d'existence et 6 années passées provisoirement sous tente, la vélostation de Berthoud a enfin reçu un écrin solide. La vélostation a été pensée comme pôle multimodal et centrale de mobilité. Les horaires des prochains trains seront affichés dans la vélostation, 6 véhicules Mobility sont stationnés juste devant. Le bâtiment sur deux étages regroupe, en plus des 200 places de stationnement sécurisées pour vélos, les locaux administratifs de la Fondation intact (l'exploitant), les centrales logistiques du service de cyclomessagerie et de livraison des courses à domicile, une petite boutique de vente des produits de la vélostation (ateliers de couture et cuisines) et 100 vélos électriques mis en location pour les près de 10'000 touristes attendus chaque année. Wi-fi, douche et WC sont à disposition des clients. Les ateliers de réparation et de recyclage et le service de nettoyage continuent d'occuper les locaux situés de l'autre côté de la gare, tandis que les ateliers de couture et de cuisine sont localisés dans d'autres lieux centraux de la commune. Les infrastructures ont été financées par les collectivités publiques et par la Fondation intact (coût total 2,7 mios). Le financement de l'exploitation résulte des prestations vendues et recettes de sponsoring (40%), ainsi que du travail mené avec et par les personnes en mesure (contributions sociales, 60%). Avec un chiffre d'affaire annuel de 5 mios et les quelques 200 personnes qui y travaillent simultanément, la vélostation de Berthoud constitue un pôle d'activités et d'emplois attractif et impressionnant.

## Description



*Une planification minutieuse et rigoureuse des infrastructures et du modèle d'exploitation est indispensable  
(Source: Büro für Mobilität AG)*

## Contexte

Les premières vélostations de Suisse ont été mises en service au milieu des années 90, sur le modèle des pays de l'Europe du Nord. Elles offrent aux cyclistes sécurité et protection pour leur vélo, face au nombre élevé de vols et de cas de vandalisme constatés dans les lieux centraux. La demande en prestations de service autour du vélo a également augmenté. Le potentiel des vélostations est loin d'être épuisé, en Suisse comme ailleurs. Gares, entreprises, centres de localités, lieux de formation, centres commerciaux ou grands lotissements, ces installations de stationnement pour vélos devraient continuer de se développer tant leurs avantages sont nombreux, en termes de promotion du vélo et de la mobilité combinée, d'aménagement urbain ou d'offre de services à la population.

## Offre

Vélos stationnés de manière désordonnée, nombreux cas de vol ou vandalisme, saturation des installations de stationnement existantes constituent quelques-unes des raisons justifiant la mise en place de vélostations. Elles constituent une des mesures possibles d'une politique publique de promotion du vélo ou de gestion de la mobilité en entreprise. Elles ne sont donc pas l'apanage exclusif des gares et, outre les pendulaires, peuvent répondre aux besoins de stationnement sécurisé d'habitants, clients de commerces, employés, étudiants et touristes.

Du simple parking à vélo vidéosurveillé à la centrale de mobilité, une vélostation peut revêtir des formes très diverses, dont le choix dépendra surtout d'objectifs politiques, des moyens financiers et de l'espace à disposition. L'offre se réfère à trois éléments distincts:

- Les équipements de base (supports de stationnement, système d'accès, dispositif de surveillance)
- Les prestations en libre-service (casiers fermables, gonflage des pneus, bornes pour vélos électriques)
- Les prestations annexes apportées par du personnel (information et conseil, réparation et nettoyage, vente de petit matériel, service d'ordre, location de vélos, centre de ramassage et de recyclage des vieux vélos, etc.)

Des prestations complémentaires peuvent également y être associées, en lien avec les transports publics, l'autopartage, la restauration, le tourisme ou les loisirs. La plupart des vélostations sont payantes, mais certaines proposent un secteur gratuit.

## Expériences

La **bonne planification du projet** joue un rôle décisif: la prise en compte des besoins et attentes de tous les groupes concernés permet d'élaborer un projet solide à la base. La question du modèle d'exploitation souhaité (présence de personnel sur place ou pas, prestations annexes proposées) doit être abordée tôt dans le processus, afin de déterminer rapidement les besoins en espace. La spécificité de l'infrastructure – destinée aux cyclistes – demande qu'une grande attention soit portée aux détails (accès, pentes des rampes, espaces de manœuvre, hauteurs sous plafond, etc.). Il est important de concevoir un projet flexible, afin de pouvoir réagir à l'évolution des conditions (hausse de la demande en stationnement, adaptation du volume de services proposés, etc.).

Les expériences effectuées jusqu'ici montrent qu'il n'existe pas de **limite quantitative inférieure en termes de nombre de places de stationnement** qui exclurait la mise en place d'une vélostation. La majorité des vélostations de Suisse proposent au moins 100 places de stationnement. Un nombre moins élevé de places est également possible dès lors que le type de vélostation et la forme d'exploitation retenus sont adaptés.

Les **formes d'exploitation** sont variées: en Suisse, la majorité des vélostations sont gérées dans le cadre d'un programme de réinsertion ou par un exploitant privé offrant un potentiel de synergies (gérant d'un parking automobiles ou d'un système de vélos en libre service par ex.), afin de limiter les coûts d'exploitation. La forme la plus simple correspond à une exploitation tout automatisée de la vélostation, avec surveillance électronique.

La **disposition des clients à payer** pour parquer leur vélo dans une vélostation, ainsi que le **taux d'occupation** de la vélostation, sont directement liés aux avantages que celle-ci procure : localisation favorable par rapport aux places de stationnement vélos gratuites ou destinées aux véhicules motorisés, sécurité, qualité des infrastructures et confort d'utilisation, services annexes proposés. Il est indispensable que la vélostation s'inscrive dans une conception globale du stationnement dans le périmètre concerné, définissant aussi l'offre en places gratuites pour les vélos, les places destinées aux deux-roues motorisés et aux voitures.

Le **profil-type des utilisateurs** des vélostations en Suisse n'a jamais été étudié en détail. En Suisse, plusieurs exploitants signalent une nette prédominance des pendulaires, aisément explicable par la localisation des vélostations aux abords des gares. Aux Pays-Bas, les vélostations sont aussi situées dans les centres-villes commerciaux, campus universitaires ou hôpitaux et drainent ainsi un autre type de clientèle.

## 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 varient fortement selon la situation: de l'installation provisoire au nouveau bâtiment construit en sous-sol en passant par l'intégration de la vélostation dans un bâtiment existant, le coût d'une place dans une vélostation avec un système d'accès électronique va de 3'000 à 10'000 Frs. Les coûts d'exploitation varient également beaucoup en fonction du modèle d'exploitation retenu, en particulier de la présence de personnel sur place et du nombre de prestations apportées en sus.

## Effets

### Environnement et énergie

Comparé à d'autres moyens de transport, le vélo a un excellent bilan énergétique, 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 d'environ 10% des automobilistes qui y stationnent, en faveur du vélo.

### Société

L'offre de services de mobilité contribue à améliorer la qualité de vie et l'implantation d'une vélostation constitue à cet égard un vrai plus en raison des prestations qui peuvent y être associées. L'exploitation d'une vélostation dans le cadre d'un programme d'occupation offre, à des personnes sans emploi ou au bénéfice de l'aide sociale, la possibilité de se réinsérer dans le marché du travail et dans la société tout en bénéficiant d'un emploi utile, d'un encadrement ciblé, de possibilités de formation continue et d'un service de placement.

### Economie

Les vélostations dégagent une activité économique (vente de services à une clientèle) qui s'inscrit en complément de l'activité commerciale locale. Le service de livraison à domicile à vélo de Berthoud, très utilisé, augmente l'attractivité des commerces locaux par rapport aux centres commerciaux implantés en périphérie. En outre, une vélostation – qu'elle soit exploitée par une entreprise privée ou sociale – crée des places de travail.

Enfin, la vélostation fait partie de la carte de visite d'une commune et permet, à ce titre, un positionnement positif en termes de marketing urbain.

## Outils

### Démarche

Les processus de planification, de construction et de mise en service d'une vélostation font s'imbriquer et interagir des aspects infrastructurels et opérationnels. La complexité du processus dépend de la taille de la vélostation, du type d'installation et du rattachement de la vélostation voire de l'intégration à d'autres processus d'exploitation existants. Dans le cas de petites installations, à l'instar des vélostations de gares régionales, ce processus peut être simplifié.

#### 1. Préparation

- Déterminer le besoin d'intervention (problèmes rencontrés, projets déclencheurs, besoins exprimés)
- Organiser le travail (groupes de travail, calendrier)
- Elaborer le concept directeur (lignes directrices, objectifs, stratégie globale)

#### 2. Planification

- Infrastructures: étudier et choisir l'emplacement, définir le nombre de places de stationnement et les besoins en espace nécessaires, agencer les espaces dans le bâtiment, définir un avant-projet et en estimer les coûts
- Exploitation: définir le modèle d'exploitation (besoins en personnel, prestations annexes proposées, tarifs, heures d'ouverture, etc.)

#### 3. Etude de projet

- Infrastructures: clarifier les détails techniques (dispositif d'accès, système de support, accès et signalisation de la vélostation, etc.) et obtenir le permis de construire
- Exploitation: concrétiser les détails d'exploitation dans un budget, établir un cahier des charges et un contrat de prestation avec l'exploitant

#### 4. Réalisation

- Réaliser le projet conformément aux procédures locales habituelles (autorisation de construire, construction)

#### 5. Exploitation

- Ajuster les flux financiers et des flux de prestations planifiés à la réalité rencontrée

#### 6. Evaluation

- Infrastructures: mesurer l'acceptabilité, la facilité d'utilisation, vérifier le bon entretien
- Exploitation: mesurer les recettes, examiner la courbe de croissance, vérifier la qualité du service

La communication et la recherche de financement constituent des tâches transversales accompagnant tout le processus décrit ci-dessus.

## Financement

Les infrastructures sont généralement cofinancées par des collectivités publiques (communes, agglomérations, cantons et Confédération) et / ou autres investisseurs (CFF, exploitant, partenaires tiers). Les coûts d'exploitation sont couverts par une combinaison de recettes propres, de financements tiers (sponsors, mandats tiers effectués par l'exploitant) et l'intervention des collectivités publiques (contributions sociales, subventions, garantie de déficit). L'expérience montre que l'exploitation d'une vélostation dans le cadre d'un programme d'occupation s'autofinance à raison d'environ 30%. Associées à un service de livraison des courses à domicile et à vélo, le niveau d'autofinancement augmente.

## Marketing

Le marketing et l'information sont des aspects qui revêtent une importance capitale pour garantir le succès d'une vélostation. Ils doivent être pensés et adaptés à chaque phase du projet (planification, réalisation, exploitation). Du décideur à l'utilisateur potentiel et effectif en passant par les partenaires potentiels et les médias, chaque groupe cible doit être informé de l'avancée et de la nature du projet par l'activation de canaux de communication adéquats et d'une argumentation spécifique.

Le Forum vélostations Suisse propose des rencontres d'information et une infolettre, ainsi qu'un réseau de des conseillers-ères spécialis-e-s pour les collectivités intéressées à mettre en place une telle infrastructure.

## Informations complémentaires

### Autres liens:

- Forum vélostations Suisse (avec lien vers toutes les vélostations de Suisse): [www.velostation.ch/fr](http://www.velostation.ch/fr)
- Site internet des vélostations:  
Berthoud: [www.wir-bringens.ch](http://www.wir-bringens.ch) (en allemand)  
Delémont: [www.delemont.ch/fr/Administration/Urbanisme-environnement-travaux-publics/Agglomeration/Velostation/Projet-de-velostation.html](http://www.delemont.ch/fr/Administration/Urbanisme-environnement-travaux-publics/Agglomeration/Velostation/Projet-de-velostation.html)
- Rapports des médias sur les vélostations:  
Berthoud: [www.wir-bringens.ch/images/dregion\\_TagderoffenenT%C3%BCr.pdf](http://www.wir-bringens.ch/images/dregion_TagderoffenenT%C3%BCr.pdf) (en allemand)  
Delémont: [www.rts.ch/g/NLKE](http://www.rts.ch/g/NLKE)

### Autres documents à télécharger:

- Guide Vélostations: recommandation pour leur planification et mise en service, PRO VELO Suisse et OFROU, 2013: [www.velostation.ch/fr/documents](http://www.velostation.ch/fr/documents)
- Rapports annuels de la vélostation de Berthoud: [www.wir-bringens.ch/jahresbericht](http://www.wir-bringens.ch/jahresbericht) (en allemand)

### Adresses de contact:

Forum vélostations Suisse  
c/o Pro Vélo Suisse  
Birkenweg 61, CP 6711  
CH-3001 Berne  
Tél. 031 318 54 17  
[info@velostation.ch](mailto:info@velostation.ch)

Stiftung intact (exploitant de la vélostation de Berthoud)  
Martin Wälti, co-directeur  
Bucherstrasse 6, CP 1229  
CH-3401 Burgdorf  
Tél. 034 423 23 80  
[martin.waelti@wir-bringens.ch](mailto:martin.waelti@wir-bringens.ch)

Ville de Delémont  
Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics  
Hubert Jaquier, chef de service  
Route de Bâle 1  
CH-2800 Delémont  
Tél. 032 421 92 92  
[uetp@delemont.ch](mailto:uetp@delemont.ch)

Demandez conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE de votre canton:

[www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html)

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2

CH-3011 Berne

Tél. 031 311 93 63

[mail@bfmag.ch](mailto:mail@bfmag.ch)

## Galerie de photos



Bonne signalisation des accès à la vélostation  
(source: Ville de Coire)



Rampe d'accès praticable à vélo  
(source: Andreas Stäheli)



Système d'accès automatisé, avec carte à puce  
(source: Andreas Stäheli)



Agencement intérieur lisible et généreux dans les espaces de manœuvre (source: Büro für Mobilität AG)



Support à deux étages économe en espace mais exigeant dans le dimensionnement du bâtiment  
(source: Büro für Mobilität AG)



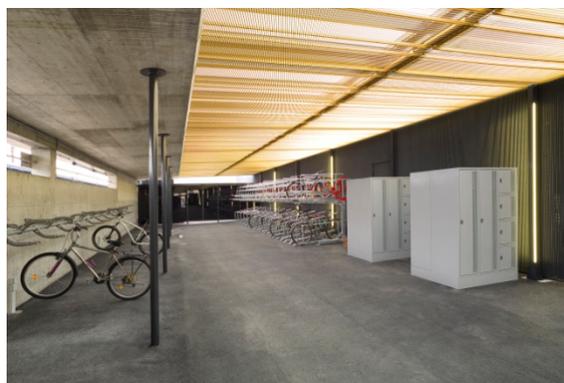
*Offre de services annexes à la clientèle grâce à la présence de personnel (source: Andreas Stäheli)*



*La livraison des courses à domicile, extension possible d'une vélostation (source: Stiftung intact)*



*La vélostation de Berthoud, véritable centrale de mobilité (source: Stiftung intact)*



*A Delémont, la vélostation a été construite en reprenant certaines infrastructures préexistantes (source: Pierre Montavon)*