



Bureau suisse de coordination des vélostations

News letter

18-2004

Le vélo du premier étage

La place est comptée dans bien des garages à vélos. Pourquoi ne pas les superposer ? Trois aménagements de ce type ont déjà été réalisés en Suisse et nous avons demandé à des utilisateurs de les tester.



Foto: mité a dispositon

Vélostation Schaffouse: symbole d'un nouveau départ

Au moment de pénétrer dans la vélostation « Schanzenbrücke », située à l'extrémité supérieure du pont du même nom, la porte s'ouvre automatiquement. C'est ensuite que les choses se gâtent : à l'intérieur du long couloir, seule la force musculaire aidera à hisser le vélo dans l'un des supports supérieurs. Toutes les constructions à deux étages fonctionnent selon ce principe et se différencient essen-

tiellement par le genre de système de fixation, la longueur et la rigidité du rail télescopique et la force du ressort qui diminue l'effort musculaire.

Le classique : modèle Josta

Sur le modèle « classique » de Josta, deux broches recouvertes de plastique sur la partie inférieure du rail retiennent le vélo en position verticale. Elles se ferment dès qu'un vélo est garé et se fixent autour de la jante,

Concept «Bike & ride» de Cologne

La ville de Cologne augmente fortement la proportion de pendulaires qui se déplacent à vélo grâce au programme «Bike & ride».

Page 3

Cotisation annuelle 2005

Le Bureau suisse de coordination des vélostations vous invite à régler la cotisation annuelle 2005 au moyen du bulletin de versement annexé.



par Frans de Baan

Place aux Vélos!

Le guide pour la planification et la réalisation de places de stationnement pour deux-roues « Place aux Vélos » a été publié en 1993 à l'initiative de la Conférence Vélo Suisse SVK. A l'époque, les infrastructures bien conçues étaient plutôt rares, notamment en raison du manque ou de l'insuffisance de connaissances techniques adéquates du côté des planificateurs et des maîtres de l'ouvrage. L'un des buts premiers de la brochure « Place aux Vélos » visait de ce fait à combler les lacunes en mettant des bases optimales à disposition. Les auteurs ont développé des méthodes axées sur la pratique en vue de cerner les besoins ainsi que des critères relatifs au dimensionnement, à la disposition et aux dispositifs de protection des aménagements. La norme VSS sur le trafic des deux-roues légers et l'aménagement de places de stationnement à leur intention, ainsi que divers articles de lois communales, se sont également inspirés de la brochure.

Plus de dix ans après, le guide « Place aux Vélos » est épuisé. Entre-temps, des progrès significatifs ont été réalisés dans le domaine des vélostations et de leur exploitation. Le moment est donc venu de publier une réédition actualisée. Sous la direction du membre du comité Martin Urwyler, un groupe de travail de la SVK s'apprête à s'en charger sur mandat de l'OFROU.

Frans de Baan est président de la Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables SVK/CORAC

Editorial

entre les rayons. La roue est donc immobilisée dès le premier contact. Un léger mouvement de levier suffit pour relâcher la roue et il faut alors la force du bras pour pousser le vélo le long du rail vers le haut en le tenant par la selle. Un autre mouvement de levier et la roue arrière est elle aussi agrippée dans la pince.

Sur le plan de l'entretien, ce modèle à deux étages Josta, qui a fait ses preuves, demande juste de huiler les rouleaux des rails télescopiques toutes les deux semaines. Le fabricant se charge des travaux de maintenance plus importants.

Un rail latéral au lieu de la pince à jante chez Orion

Quel que soit le système de parbage sur deux étages, il faut aux utilisateurs exercés cinq mouvements pour garer un vélo au niveau supérieur. A Bienne, les quatre secteurs de la vélostation sont aménagés avec des systèmes à deux étages d'Orion qui a dû adapter spécialement son modèle original : ici, un long cintre latéral sert de système de fixation simple mais confortable ; d'autre part,

l'étage supérieur a été installé à la même hauteur sur toute la longueur, du fait que la hauteur totale du parking n'étant que de 2,4 mètres, il n'était pas possible d'appliquer l'étagement usuel.

Ce système Orion se distingue surtout par ses longs arceaux latéraux qui stabilisent bien le vélo. Toutefois, son ajustement dans le rail est moins aisé qu'avec le système Josta. Il faut en effet franchir un seuil de retenue qui constitue une double protection pour empêcher le vélo de rouler en arrière sur le rail télescopique incliné. Ces deux « obstacles » exigent l'usage des deux mains pour soulever et pousser. La force nécessaire pour relever et repousser le rail est à peu près équivalente avec les deux systèmes concurrents, même si le cran de sûreté du modèle Orion en exige un peu plus. Dans l'ensemble, cette construction est un peu plus élégante et esthétique.

Les systèmes de parbage Josta et Orion diffèrent aussi au niveau des emplacements inférieurs. Si tous deux guident le vélo vers l'avant sur un rail fixé au sol, le système Josta

fait simplement passer la roue avant sur le rail en franchissant un pivot légèrement surélevé. Dès que ce point est franchi, le vélo ne peut plus glisser en arrière. Sur le système Orion, un arceau retient fermement le vélo.

Prototypes dans les starting-blocks

Deux autres systèmes de parbage à deux étages, les Cycle Max et PedalParc doppio, existent pour l'instant à l'état de prototypes. Celui de Cycle Max est en phase d'expérimentation à la vélostation de la gare de Lucerne. Pour atteindre le second niveau, ce modèle est doté d'un long rail télescopique allant jusqu'au sol. Mais attention : si l'utilisateur s'empare du rail tout au bout de la poignée, il risque de s'écorcher les doigts. Ce modèle est doté d'un système de fixation spécial : un rail profilé en biseau qui se fixe au pneu avant au moyen de ressorts. De plus, une plaque montée à l'arrière du rail évite au vélo de reculer.

Un autre prototype est exposé dans les locaux de la fabrique Velopa de

Spreitenbach : le PedalParc doppio. C'est le seul modèle offrant un mécanisme assisté par des ressorts qui facilite sensiblement la mise en place et le retrait du vélo sur le rail incliné. Il est vrai qu'il faut tout de même une certaine force pour contrer la résistance des ressorts. Velopa a mis au point le système Pedal-Parc pour fixer le vélo sur le rail : la pédale droite est guidée dans une tôle coupée en arrondi vers une fente où elle s'emboîte. Cette fixation parfaite à l'axe du pédalier assure une stabilité nettement supérieure à celle de tous les autres modèles. De plus, le système Velopa est le seul à être conçu de manière modulaire : les niveaux inférieur et supérieur sont indépendants l'un de l'autre.

Chaîne, cadenas, guidon plus haut : qu'en faire ?

Le système de parbage à deux étages tel qu'il existe à la gare de Berne n'est plus fabriqué. Ici, Velopa avait dû installer a posteriori son système Josta de ressorts avec un dispositif de verrouillage automatique. Comme des pinces se referment autour

Systèmes de parbage à deux étages en comparaison

	Josta	Orion	Prototype Cycle Max	Prototype PedalParc doppio
Localité	 Vélostation Schanzenbrücke Berne	 Vélostation gare de Bienne	 Vélostation gare de Lucerne	 En test chez Velopa
Particularité	Etoile de fixation simple et efficace avec broches qui se fixent autour de la jante	Installation élégante, cintre de fixation latéral pratique (exécution spéciale)	Longueur du levier requiert moins de force, Risque d'endommager les vélos ou les paniers	Mécanisme de levage assisté par ressorts. Niveaux inférieur et supérieur indépendants.
Sécurité des utilisateurs de l'étage supérieur	Le rail se plie et est sécurisé. Tenir les enfants à l'écart.	Le rail se plie et est sécurisé. Tenir les enfants à l'écart. Point de guidage difficile	Le rail descend jusqu'au sol: risque de blessure à la poignée arrière. Tenir les enfants à l'écart	Le mécanisme assisté par ressorts empêche le rail de retomber
Mise en place/retr. niveau inférieur	Très facile	Facile, rail de guidage trop mince pour des pneus ballon.	La fixation à l'avant requiert de l'élan, voire de la force	Tous les systèmes à plat peuvent s'adapter au-dessous
Force requise pour garer en haut	Moyenne	Elevée	Elevée, long levier	Moyenne. Point de sécurité encore difficile à passer.
Risques d'endommager câbles etc.	Risque faible: les supports sont décalés en hauteur	En haut, tous les vélos à la même hauteur, espacés de 65 cm.	Risque élevé, tous les vélos à la même hauteur au niveau sup.	Risque faible: supports tous décalés dans les deux niveaux
Longueur du rail	en position garée sup.: 180 cm	170 cm	205 cm	150 cm
Distance du rail au sol	130 / 145 cm	130 cm (à Bienne)	142 cm	137 cm / place voisine décalée
Mécanique/entretien	Lubrification des rouleaux et des coussinets	Rouleaux en acier, robustes	Rouleaux en plastique, système de maintien de la roue exigeant	Rouleaux en plastique sans entretien
Contact/Infos	www.josta.de	www.orion-bausysteme.de	www.cyclemax.ch	www.velopa.ch

Photos: Peter Mithrasen

des jantes du vélo, il n'est plus nécessaire de le cadenas. Depuis, Velopa a également appliqué ce système de verrouillage automatique à son support Pedal-Parc : un verrou bloque le pédalier.

Les cyclistes sont ainsi débarrassés d'un souci : cadenas un vélo n'est en effet jamais une sinécure avec tous les systèmes à deux étages ! Les cadenas à chaîne ou en cintre doivent d'abord être retirés du vélo avant de le pousser dans son support. Si le vélo est garé au niveau inférieur, il n'est en effet plus possible, vu l'exiguïté de l'emplacement, de retirer ensuite un cadenas fixé autour du cadre et en haut, il n'est carrément plus atteignable.

Quant aux propriétaires de grands vélos munis d'un guidon très haut, ils ont bien de la peine à trouver un emplacement adéquat dans tous les garages à deux étages. La hauteur est généralement insuffisante. A Bienne, on estime qu'environ 5% des vélos ne sont pas compatibles avec un système à deux niveaux.

Les câbles qui s'emmêlent et les papiers qui se coincent sont monnaie courante dans des supports dont les écarterments ne sont que de 45 cm. Il faut toujours beaucoup d'adresse pour basculer et faire passer délicatement le vélo. Et ne parlons pas des mamans qui ont un siège d'enfant avec un haut dossier : elles devront obligatoirement hisser le vélo au niveau supérieur puisqu'en bas, le siège est dans la trajectoire du rail télescopique.

Conclusion

Josta et Orion ont des modèles de série au point pour une utilisation normale. Le fait que deux concurrents suisses s'affrontent sur le même terrain témoigne du réveil de la branche. La production en série montrera si les modèles Cycle Max et PedalParc doppio réussissent à s'imposer. Leur construction modulaire laisse davantage de liberté aux concepteurs de vélostations qui sont aussi attentifs au facteur prix : celui-ci oscille entre 300 et 400 francs. Les installations de Berne et de Bienne ayant été transformées et adaptées à des besoins différents, leur coût n'a pas été pris en compte dans ce test.

René Hornung
www.velostation.ch
www.velostationbern.ch

Bike & ride à Cologne : un succès encourageant

Depuis 1994, la ville de Cologne n'a cessé d'améliorer son offre « Bike & ride ». Des cyclistes de plus en plus nombreux en profitent.

Action pionnière
– la ville de
Cologne s'occupe
des besoins des
cyclistes.



Foto: mit a dépositior

Dans cette ville d'un peu plus d'un million d'habitants, le vélo occupe de nouveau une place de choix sur l'agenda politique depuis le début des années 90, alors qu'elle était entièrement vouée à l'automobile jusque dans les années 70. La réalisation de systèmes de parage adaptés est l'une des priorités. C'est en 1994 que le programme « Bike & ride » (B&R) a été lancé dans le but de réaliser des places de stationnement pour deux-roues en suffisance à proximité des gares, des stations de R.E.R. et de tram, afin d'exploiter au mieux les potentiels de la combinaison transports publics / vélo. Il est vrai que ceux-ci sont considérables : Cologne est l'un des grands nœuds ferroviaires d'Allemagne et possède un réseau très dense de transports publics urbains. Le programme B&R de Cologne est une action pionnière, puisque aucune autre ville de cette importance n'a conçu une approche aussi globale et systématique. Dans une première étape, il s'agissait de recenser l'ensemble des 210 gares, stations de R.E.R. et de tram, en relevant notamment la qualité, la quantité et l'exploitation des systèmes de parage existants, l'accessibilité à vélo. Au total, l'étude a ainsi dénombré près de 6 000 places de stationnement pour deux-roues, dont la qualité a été jugée insuffisante dans la

moitié des cas. En moyenne, l'exploitation des capacités était de l'ordre de 80%, même si les aménagements situés dans le centre et à des emplacements particulièrement sollicités étaient largement saturés. 94 des 210 gares et stations ont été intégrées dans le programme. Un potentiel total de 10 500 places B&R a été mis en évidence. Les investissements nécessaires ont été chiffrés à l'équivalent de 14.1 millions de francs.

los ainsi qu'une réalisation rapide et efficace, des normes ont été définies et résumées dans un manuel B&R. Pour chaque station, il présente les résultats de l'analyse, les caractéristiques, des recommandations d'optimisation, le calcul des coûts, des plans détaillés ainsi que les résultats du monitoring. Les aménagements prévus ont été classés en plusieurs catégories, allant de la grande station B&R avec plusieurs centaines de places de stationnement jusqu'à des réalisations plus modestes. Des étudiants de la School of Design de Cologne ont réalisé le projet de la « boîte à vélos de Cologne » dans le cadre d'un concours organisé en 2003. A la fin de la même année, la première vélostation de Cologne d'environ 1000 places a été inaugurée à proximité de la gare centrale. D'autres sont prévues vers certaines des principales gares empruntées par des pendulaires.

Hausse constante de la demande

A la fin de cette année, le concept B&R sera réalisé à 83%. Pour l'instant, l'essentiel des efforts s'est concentré sur le remplacement d'aménagements existants qui n'étaient plus adaptés. Un monitoring régulier permet de tenir compte des besoins effectifs avec flexibilité. Même si le nombre de places B&R a pratiquement doublé depuis 1994, les capacités sont exploitées à plus de 80% – ce qui signifie que la demande a augmenté massivement.

par Ursula Lehner-Lierz

Source : Ville de Cologne, Stadtplanungsam, 2004

Manuel B&R

En vue d'assurer un standard qualitatif élevé et homogène des nouveaux systèmes de parage pour vé-



Acceptation politique croissante

Le programme B&R bénéficie également d'un soutien croissant au conseil municipal. En effet, les résultats des analyses, du monitoring et des contrôles d'impact sont éloquentes. C'est ainsi qu'à fin 2003, le conseil municipal de Cologne a voté une nouvelle enveloppe budgétaire de CHF 775'000.–.

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

Heinz Juon, Arbeitsamt Winterthur, tél. 052 267 61 66
heinz.juon@win.ch

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

Impressum

Newsletter du Bureau suisse de coordination des vélostations

No 18/2004 / décembre

Editeur :

Bureau suisse de coordination des vélostations,
www.velostation.ch

Rédaction :

Bureau suisse de coordination des vélostations, c/o CI Vélo Suisse
Paraît 3 fois par an

Auteurs de ce numéro :

René Hornung, Ursula Lehner-Lierz, Christoph Merkli, Pete Mijnsen

Tirage : 1'500 exemplaires en allemand / 200 exemplaires 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 / tnt-graphics

Impression :

ropress
Traduction : Isabelle Solna
Réalisé avec le soutien de l'Office fédéral des routes, Worblentalstrasse 68, Ittigen, 3003 Berne, tél. 031 322 94 11, info@astra.admin.ch
www.trafic-lent.ch

Thomas Feuer, conseiller municipal de la Ville de Schaffhouse, s'est montré convaincu des multiples avantages de la nouvelle vélostation



Photo Martin Wälti

Rencontre fructueuse à Schaffhouse

Lors de la rencontre d'information à Schaffhouse, les responsables de la nouvelle vélostation ont répondu aux questions d'un public de spécialistes.

En novembre, la 15^e rencontre d'information des vélostations suisses a réuni une cinquantaine d'intéressés à Schaffhouse. Dans son allocution de bienvenue, le conseiller municipal Thomas Feuer a souligné quatre aspects majeurs qui plaident en faveur de la création de nouveaux garages à vélos : mobilité, social, architecture et santé. Les interventions successives de l'architecte Armin Görner, de l'exploitant Robert Schmid et de la directrice de la CI Vélo Evi Cajacob ont ensuite révélé une image diffé-

renciée du concept architectural et commercial de la nouvelle réalisation et mis en évidence les expériences réunies à cette occasion. Une fois de plus, la discussion animée qui a suivi entre les représentantes et représentants de structures existantes et de nouveaux projets était d'un grand intérêt.

Les présentations et le procès-verbal de la rencontre d'information peuvent être téléchargés sur www.velostation.ch (en allemand uniquement).

« Velogate » déménage

La vélostation zurichoise, plus connue sous le nom de « Velogate », vit dans le provisoire depuis son inauguration en 1998. On savait en effet d'emblée qu'elle devrait déménager, son emplacement étant sollicité par les CFF avec le début des travaux de la nouvelle station souterraine « Löwenstrasse ». Ce moment est venu, puisque la demande de permis de construire a été déposée. En mars 2005, une nouvelle vélostation sera inaugurée à côté du Musée national. En plus de 168 places surveillées, l'offre comprend la vente de billets, de petites réparations et le prêt de vélos gratuits dans le cadre de l'action « Zürich rollt ».

Standards des garages à vélos

Les CFF et la CI Vélo Suisse ont adopté de nouveaux standards applicables dans le cadre de travaux de réaménagement de garages CFF. Ceux-ci prévoient une combinaison de range-vélos avec système antivol intégré au niveau du pédalier et de simples arceaux. En même temps, l'aménagement devrait être couvert et éclairé. Les standards qui viennent d'être définis sont le résultat d'une expérience pilote menée vers la gare de Muttenz. A l'avenir, ils seront appliqués à toutes les nouvelles réalisations.

Know-how für Velostationen



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

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



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