

# En route vers l'avenir

Chaque jour, 120 000 Suisses se rendent à la gare à vélo. Avec l'entreprise V-Locker, les CFF lancent un essai pilote pour tester le «Smart Bike Parking»: une tour où garer les vélos, qui permet de gagner de la place, mais aussi de laisser les bicyclettes en toute sécurité à proximité des petites et moyennes gares qui n'ont pas de vélostation surveillée.

TEXTE Céleste Blanc

## 5000

vélos en moyenne étaient garés tous les jours autour de la gare de Berne en 2018, dont une grande partie en dehors des espaces prévus. En 2009, ils étaient seulement 3000.

## 95 546

places de stationnement pour vélo étaient disponibles en 2019 dans le cadre du dispositif Bike+Rail classique des gares. En 2012, ce chiffre se montait à environ 86 000.

## 2

à 4 mètres carrés: c'est la surface moyenne nécessaire à un vélo dans un système de stationnement classique installé de plain-pied. Cela correspond à la taille du vélo ainsi qu'à l'espace nécessaire pour le manœuvrer.

## 88,5%

d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins sont nécessaires pour construire 100 tours V-Locker (403 188 kg) par rapport à un garage souterrain de 1000 vélos (3 519 008 kg).

## 10 000

mètres carrés sont nécessaires au stationnement des vélos à la gare de Berne, soit 5000 places. En raison des supports pour vélo à deux niveaux et des espaces sans support, il est cependant bon de prévoir un peu plus large que seulement 2 mètres carrés par vélo.

## «LA GARANTIE D'AVOIR UNE PLACE»



Jens Kirchoff,  
CEO de  
V-Locker

### Quelle est l'idée du «Smart Bike Parking» automatisé?

Ces dix dernières années, le nombre de pendulaires qui se rendent à la gare à vélo a presque doublé. Les places pour entreposer les bicyclettes manquent, le stationnement est anarchique. Les tours V-Locker permettent de remédier à ces problèmes. En réservant un box, vous avez la garantie de trouver une place pour ranger votre vélo, ainsi qu'un casier à clé pour votre casque et vos bagages, même aux heures de pointe. Notre dispositif offre aussi plus de sécurité: beaucoup n'aiment pas laisser leur vélo à la gare, surtout s'il s'agit d'un modèle électrique, à cause des vols et du vandalisme. Or le box est individuel et fermé, seul l'utilisateur y a accès. «Smart Bike Parking» est un système à la fois pratique et sûr. À terme, il devrait inciter davantage de personnes à privilégier le vélo à la voiture pour se rendre à la gare.

### Comment fonctionne le «Smart Bike Parking»?

C'est très simple: il faut télécharger l'appli, créer un compte d'utilisateur, puis réserver directement via l'appli un box disponible à l'endroit souhaité. Le système de navigation vous guide ensuite jusqu'à son emplacement et vous pouvez mettre en marche l'installation en quelques clics. L'ascenseur rotatif s'arrête juste devant la porte du box individuel. Ce dernier est débloqué lorsque la personne concernée se trouve dans un rayon de 50 mètres autour de la tour. En tout, il faut entre dix secondes et une minute maximum pour déposer son vélo.

### Comment les tours V-Locker sont-elles fabriquées?

Elles sont composées d'un système modulaire comparable aux Lego: plusieurs modules peuvent être empilés les uns sur les autres. Une tour peut ainsi contenir entre 6 et 20 emplacements. Sur un parking automobile, il est possible d'installer jusqu'à trois tours, soit 60 box à 0,3 mètres carrés par vélo, un record. Le système permet aussi de décentraliser les places de stationnement pour vélo et de les répartir en fonction des besoins. Les flux de pendulaires, qui convergent aujourd'hui vers les parcs centralisés aux heures de pointe, peuvent ainsi être interceptés et redirigés sur plusieurs endroits, ce qui garantit un accès aux trains plus rapide.

### Le projet est en phase de test. Avez-vous déjà des idées concrètes pour la suite?

En septembre 2020, nous avons lancé une phase de test à la gare CFF de Münchenbuchsee, avec deux installations automatiques de douze box. Dans les mois à venir, d'autres tours seront mises en place dans l'espace public zurichois, leur date de livraison dépend du délai nécessaire à l'obtention du permis de construire. La liste des emplacements nouvellement mis en service figure d'ailleurs sur notre site Internet. Nous considérons que les 800 gares de Suisse offrent un vaste potentiel. Par rapport aux vélostations souterraines, notre solution limite aussi fortement les émissions de CO<sub>2</sub> et nous envisageons d'installer sur les structures des panneaux solaires pour fournir le courant nécessaire au fonctionnement des tours, et même au chargement des vélos électriques rangés dans les box. Toute la société y gagne: les pendulaires comme le climat.

V-Locker AG est depuis 2020 un projet subventionné par la Fondation Suisse pour le Climat. L'entreprise mène également des tests en Allemagne. Plus d'informations sur: v-locker.ch



Le projet pilote mené à la gare de Münchenbuchsee comprend deux tours de box à vélos.