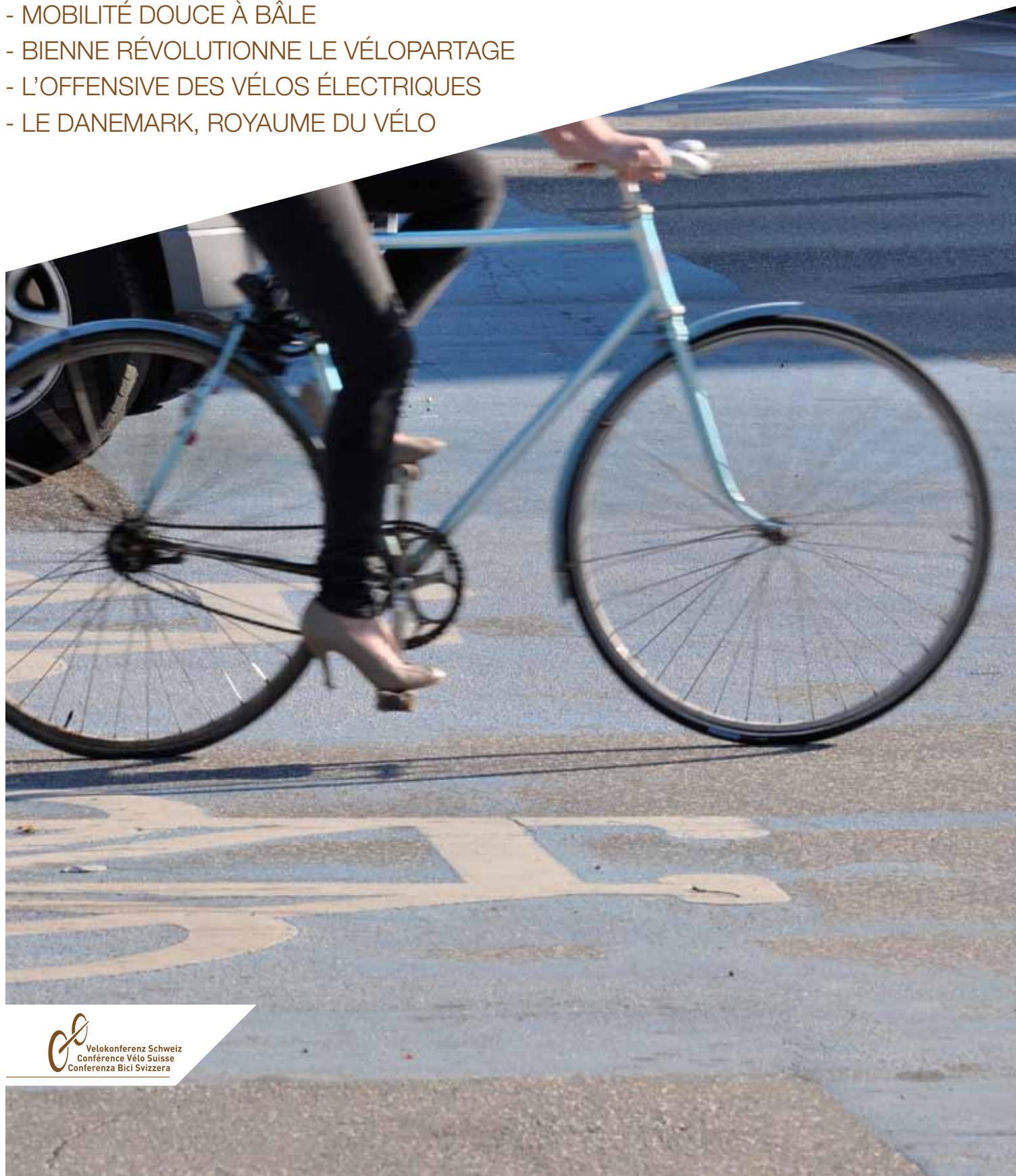


INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
- BIENNE RÉVOLUTIONNE LE VÉLOPARTAGE
- L'OFFENSIVE DES VÉLOS ÉLECTRIQUES
- LE DANEMARK, ROYAUME DU VÉLO



SOMMAIRE

3 ÉDITORIAL

4 MOBILITÉ DOUCE À BÂLE

8 BIENNE RÉVOLUTIONNE LE VÉLOPARTAGE

12 L'OFFENSIVE DES VÉLOS ÉLECTRIQUES

La Confédération veut une nouvelle réglementation pour les vélos électriques

Bâle : Un exemple de politique énergétique active

Widnau (SG): L'aventure à vélo (électrique)

New Ride – le programme de promotion des deux-roues électriques de SuisseEnergie

17 LE DANEMARK, ROYAUME DU VÉLO

Odense

Copenhague

19 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2011 À SCHAFFHOUSE

Les Chutes du Rhin bientôt équipées d'une nouvelle passerelle destinée à la mobilité douce

22 INFORMATIONS

IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

c/o Planum Biel AG

Rue Rechberger 1, case postale 1262, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

RÉDACTION

Barbara Auer

Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville

Münsterplatz 11, 4001 Bâle

Tél. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81

E-Mail: barbara.auer@bs.ch

RELECTURE

Aline Renard

Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Auguste-Tissot 4, 1006 Lausanne

Tél. 021 652 55 55, Fax 021 652 32 22

E-Mail: aline.renard@transitec.net

TRADUCTION FRANÇAISE

Delphine Renard, Lausanne

GRAPHISME

co.dex production ltd.

Rechbergerstrasse 1, Postfach 413, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63

E-Mail: contact@co-dex.ch

www.co-dex.ch

AUTEURS

- Barbara Auer, Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
- Jonas Schmid, responsable du projet velospot, Service de l'urbanisme de la Ville de Bienne
- Julian Baker, Bureau de la mobilité douce de la Ville de Berne
- Miriam Stoffel, Commune de Widnau
- Urs Walter, co-président de la Conférence Vélo Suisse
- Martin Baggenstoss, délégué à la mobilité douce, Ville et Canton de Schaffhouse
- Daniel Sigrist, Conférence Vélo Suisse

ÉDITORIAL

LE BULLETIN FAIT PEAU NEUVE

CHRISTOF BÄHLER, CO-PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Toujours plus de déplacements, toujours plus de trafic, toujours plus de monde sur les routes, et aucun signe que la tendance s'inverse dans un proche avenir! Le réseau routier et les transports publics peinent à suivre. On assiste à un accroissement des situations de conflits entre les usagers de la route, mais aussi entre les nombreuses personnes qui, chacune à sa manière, occupent l'espace public. Dans ce contexte, le potentiel de la mobilité douce pour résoudre les problèmes que nous vivons déjà et apporter des réponses aux défis futurs n'échappe ni aux politiciens ni aux professionnels de l'urbanisme et de la planification. Les cantons et les communes nomment des délégués à la mobilité douce et développent de nouvelles stratégies et des plans directeurs. Il s'agit d'une évolution qui ne peut que nous réjouir et a conduit l'Office fédéral des routes (OFROU) à augmenter significativement le soutien qu'il apportait déjà à la Conférence Vélo Suisse. L'une des premières retombées est sous vos yeux: j'ai nommé la métamorphose de l'Info-Bulletin, que nous avons voulu rafraîchi, plus consistant et plus attrayant. Désormais, l'édition allemande sera distincte de l'édition française afin d'améliorer la lisibilité, et le contenu des prochains numéros sera encore enrichi afin de couvrir au mieux les développements de l'actualité et les nouveautés techniques.

Son récent voyage à Copenhague n'a fait que renforcer notre comité dans sa conviction que le vélo est une solution d'avenir face aux difficultés croissantes des déplacements en ville. A Copenhague, la part modale du vélo s'élève à 40 %; les cyclistes y disposent d'un réseau dense et magnifiquement

aménagé de pistes cyclables adjacentes à la chaussée. Les axes principaux sont équipés d'ondes vertes dimensionnées pour 20 km/h. En hiver, ce sont les pistes cyclables qui sont déblayées les premières, car sans elles, la ville est paralysée. Pour se persuader pleinement du dynamisme et de l'importance de ce phénomène, il suffit de rouler le matin à l'heure de pointe avec les milliers d'autres vélos de Copenhague. A cette heure, en nous postant sur un carrefour d'une rue principale au centre-ville, nous avons compté entre 70 et 120 vélos qui passaient à chaque feu vert dans une seule direction. Ce sont donc entre 50'000 et 70'000 vélos qui passent chaque jour dans ce carrefour! Imaginez la place supplémentaire qu'il faudrait pour absorber autant de conducteurs de voiture? A Copenhague, prendre son vélo pour se déplacer est une action collective et quotidienne. C'est cette véritable culture du vélo qui explique le remarquable développement des infrastructures ad hoc, avec le soutien de la population et du monde politique.

Chez nous, Genève, Berne, Lucerne, Bâle, Zurich et Winterthour sont des villes bien différentes de la capitale danoise. Mais ce voyage nous a permis de glaner toutes sortes d'idées et de motivations nouvelles. Comment faire cohabiter au mieux les cyclistes avec les autres usagers de la route? Question brûlante à laquelle nous ne désespérons pas de répondre. En 2012, notre journée technique bisannuelle sera probablement intitulée; «Côte à côte ou dos à dos», et nous nous réjouissons déjà des discussions constructives qui ne manqueront pas de s'y produire.

MOBILITÉ DOUCE À BÂLE

BÂLE SERA-T-ELLE BIENTÔT LA PLUS CYCLOPHILE DES VILLES SUISSES ?

BARBARA AUER, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Le Département des travaux publics et des transports s'est engagé en 2010 dans une démarche stratégique dont la mobilité douce constitue un objectif essentiel. Cette démarche est illustrée sous forme d'une « carte stratégique » (voir plus loin) qui illustre en un clin d'œil la manière dont Bâle compte devenir la plus cyclophile des villes suisses.

CONTEXTE

Depuis de nombreuses années déjà, le canton de Bâle-Ville et en particulier son Département des travaux publics et des transports (BVD) encouragent la mobilité douce. Cela fait même plus de 30 ans que le vélo est à l'agenda politique.

La loi sur la protection de l'environnement de 1991 exige que la part modale des moyens de transport écologiques (déplacements à pied, à vélo et en transports en commun) augmente et que l'utilisation de ces moyens de transport soit activement encouragée par rapport aux déplacements en voiture individuelle, cela aussi bien par des mesures d'aménagement et d'exploitation des voiries que par des mesures de gestion, voire de réduction du trafic. Ce principe général a été confirmé et concrétisé dans le plan directeur de 2009. Le programme de législation en vigueur du Conseil d'Etat décrit dans son axe prioritaire « Bâle au centre de l'espace métropolitain » les objectifs et les mesures liés au report souhaité du trafic motorisé vers la mobilité douce.

Globalement, la politique en matière de transports de Bâle-Ville de ces dernières années a été couronnée de succès. Sur le réseau routier urbain, cela fait par exemple dix à vingt ans que le trafic individuel motorisé est resté stable, voire a partiellement diminué. La part modale du vélo est nettement plus

élevée que dans d'autres villes suisses aux caractéristiques similaires. Les nombreuses offensives politiques en cours en faveur de la mobilité douce et les résultats de l'enquête « villes-cyclables.ch – votre ville est-elle cyclophile ? » conduite par Pro Vélo en 2010 montrent toutefois qu'il reste de quoi faire et que le potentiel en termes de mobilité douce est loin d'être épuisé.

Depuis plusieurs années déjà, des moyens financiers sous la forme de crédits-cadre permettent la réalisation d'une multitude de petits et moyens projets dans le domaine de la mobilité douce. Les projets de plus grande envergure sont financés par l'allocation de crédits spécifiques ou s'inscrivent dans des projets plus globaux. Cependant, les crédits-cadre en cours (le deuxième pour les vélos et le premier pour les piétons) seront épuisés dans les trois prochaines années.

CLIMAT POLITIQUE

L'initiative en faveur de la mobilité douce et des transports en commun (« Initiative des villes »), soumise au vote populaire cantonal le 28 novembre 2010, a été nettement rejetée. Par contre, une majorité des votants ont approuvé le contre-projet présenté par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil (parlement). C'est ainsi que la loi sur la protection de l'environnement de Bâle-Ville inclut désormais l'objectif à l'horizon 2020 de faire diminuer de 10 % l'ensemble du trafic motorisé individuel (autoroutes exceptées). Un objectif supplémentaire est de délester durablement le reste du réseau routier lors de projets autoroutiers (élargissement de tronçons existants ou création de nouveaux tronçons), sachant que l'augmentation de trafic sur les autoroutes devra être compensée par une diminution correspondante sur le reste du réseau routier.





En sus de la promotion de la mobilité douce *per se*, un faisceau de mesures dans les domaines de la circulation, des transports en commun et du développement urbain doit permettre de réduire le trafic. En l'occurrence, Bâle-Ville compte agrandir ses zones 30, et un nouveau rapport est en préparation sur la gestion du stationnement. A court et moyen termes, la promotion des transports en commun passe par une extension du réseau de trams et de bus; à moyen et long termes par une extension du réseau RER („S-Bahn“). Par ailleurs, en termes d'aménagement du territoire, il s'agira de développer conjointement urbanisation et transports, ce à quoi s'attelle le projet d'agglomération.

DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE

En instaurant une gestion stratégique de la promotion de la mobilité douce, le Département des constructions et des transports de Bâle-Ville visait les objectifs suivants :

- répondre aux questions stratégiques essentielles;
- créer une *mind map* (carte mentale) fixant les priorités des différents projets;
- disposer d'un document de base pour la mise en œuvre des projets;
- optimiser le processus de définition des objectifs.

La première étape a consisté en une analyse de type SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats – Forces, Faiblesses, Opportunités et Risques) afin de mettre en lumière les forces et les faiblesses du projet, ses chances de réussir et les obstacles prévisibles au vu des contextes politique, économique, social, technologique, écologique et juridique. A partir de là ont été définies une Vision et une Mission, avec des thèmes stratégiques et les objectifs correspondants, représentés sous la forme d'une carte qui illustre les différents thèmes (colonnes) coiffés par la Vision (le toit).

La carte illustre par ailleurs les interconnexions entre les différents objectifs. Elle constitue un document central du projet,

dans le sens où elle fournit une vision d'ensemble de tous les domaines importants pour le développement stratégique. Elle représente également un outil de communication aussi bien sur le projet que sur les mesures concrètes de sa mise en œuvre auprès des collaborateurs, des partenaires et des tiers. Sur la base de cette carte a enfin été développé un « portefeuille » de mesures.

Afin que chacun se sente concerné par la mise en œuvre des différentes mesures et afin de pouvoir mesurer leur avancement, des indicateurs ont été définis pour chaque thème ainsi que pour les objectifs stratégiques les plus importants.

CONTENU DE LA STRATÉGIE

VISION

« Bâle, LA ville suisse de la mobilité douce »

Cette option stratégique peut se concrétiser selon les axes suivants :

- A Bâle, les infrastructures sont conçues pour les vélos, ce qui permet de se déplacer à vélo rapidement et en sécurité et de trouver facilement un endroit où parquer son vélo, notamment aux pôles TC;
- A Bâle, les rues appartiennent (aussi) aux piétons; pour cela, des zones piétonnes et des zones de rencontre sont mises en place, le réseau piétonnier relie les différents quartiers de la ville entre eux et permet d'accéder facilement aux zones de loisirs et aux itinéraires de tourisme pédestre;
- A Bâle, la mobilité douce est largement pratiquée et acceptée, grâce notamment à des campagnes d'information, des conseils à la mobilité et de la formation-sensibilisation, visant en particulier les enfants et les adolescents.



05



06



07



08



05 - 07 Se déplacer à Bâle
08 Brochure d'information

THÈMES STRATÉGIQUES

UNE INFRASTRUCTURE CONÇUE POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLES

Pour que les piétons et les cyclistes se sentent en sécurité dans le trafic et puissent se déplacer rapidement, il est indispensable de disposer d'un réseau cyclable de taille suffisante et de liaisons piétonnières cohérentes et agréables. En ce sens, une infrastructure optimale – incluant du stationnement pour vélos confortable et en nombre suffisant – est la pierre angulaire de toutes les mesures de promotion du vélo et, en son absence, toutes les autres mesures sont condamnées à rester inopérantes. Par ailleurs, les projets d'infrastructure représentent dans l'espace urbain un signe manifeste de la volonté du canton de Bâle-Ville de s'engager en faveur de la mobilité douce.

MARKETING DE LA MOBILITÉ DOUCE

Le marketing de la mobilité douce doit adopter une approche résolument holistique. Il englobe aussi bien des campagnes destinées à « vendre » les avantages de la mobilité douce que des mesures ciblées de gestion de la mobilité ou des services contribuant *in fine* à ce que les infrastructures disponibles soient employées de manière optimale.

LES JEUNES ET LA MOBILITÉ DOUCE

Le plaisir de se déplacer à vélo et à pied a souvent été acquis dans l'enfance par les personnes qui continuent à privilégier ces modes de déplacement à l'âge adulte. Il est donc essentiel de s'adjoindre l'aide des parents et d'autres « acteurs de démultiplication » pour créer une nouvelle génération de cyclistes à Bâle et afin de réhabiliter la marche à pied en ville.

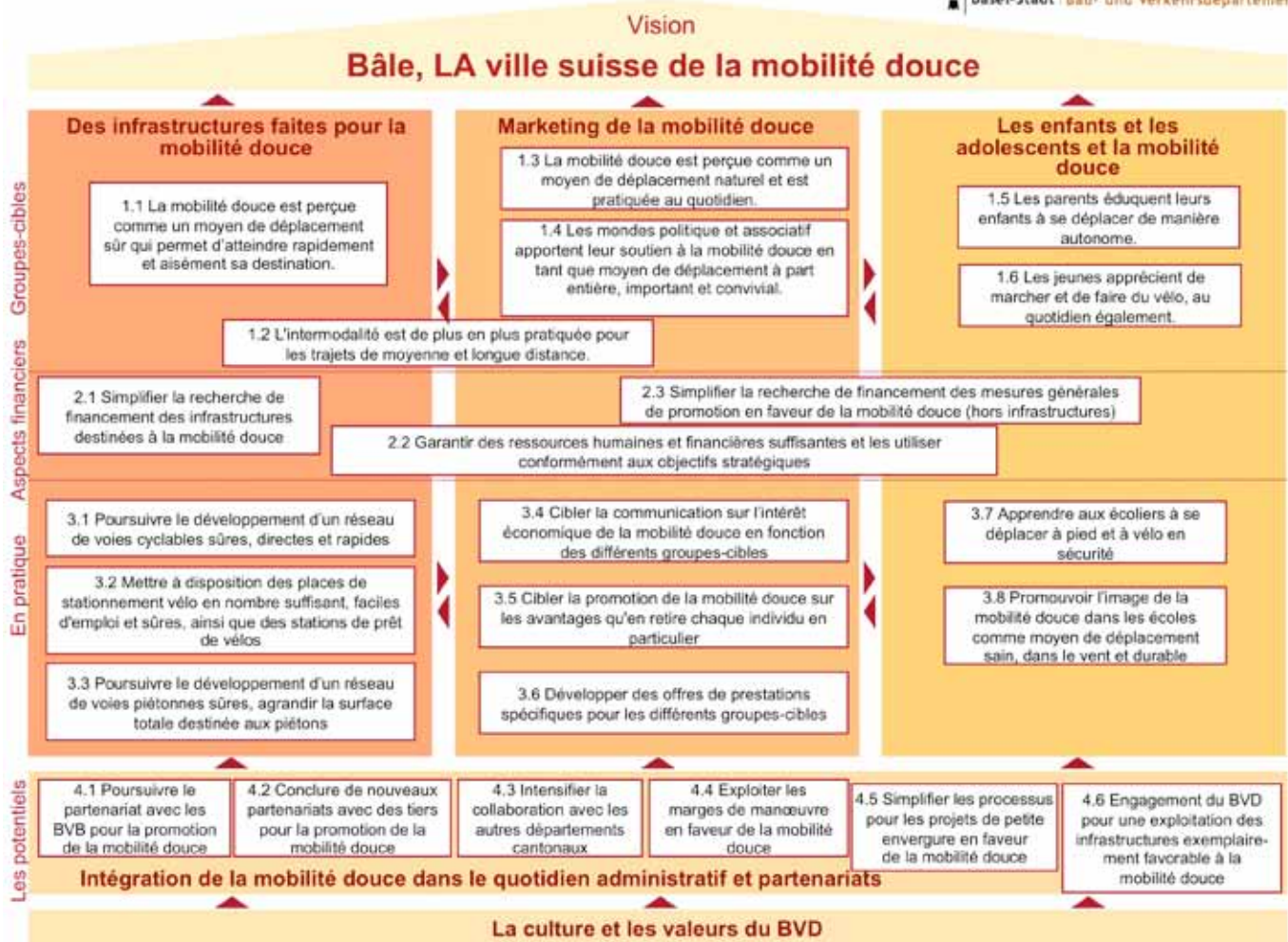
INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES PROCESSUS ADMINISTRATIFS ET PARTENARIATS

Des mesures spécifiques en faveur des piétons et des cyclistes sont certes essentielles, mais il est tout aussi crucial que la mobilité douce devienne un thème transversal concernant tous les services de l'administration. On s'efforcera ici d'exploiter toutes les marges de manœuvre disponibles au niveau du travail administratif quotidien et d'approfondir la collaboration entre le BVD et les autres départements. C'est ainsi seulement que la politique de promotion de la mobilité douce développera tous ses effets en étant intégrée à l'ensemble des tâches et processus administratifs.

LE « PORTEFEUILLE »

Comme déjà mentionné, le projet stratégique « Promotion de la mobilité douce » nécessite la mise en œuvre de mesures concrètes, rassemblées au sein d'un « portefeuille » de 64 projets pour les quatre ans à venir. Le portefeuille intègre non seulement une première estimation des délais et des coûts prévisibles, mais aussi un ordre de priorité. Voici quelques exemples des mesures prévues :

- Stratégie de marketing et de communication ;
- Plan « piétons » de la ville / carte « mobilité » ;
- Zones 30 dynamiques (en fonction des horaires scolaires) ;
- Promotion de la mobilité douce dans les écoles ;
- Recherche de nouveaux crédits-cadre afin d'assurer le financement futur ;
- Actualisation du plan sectoriel vélo avec distinction entre réseau de base et voies rapides.



Carte stratégique du Département des travaux publics et des transports (BVD)

DE QUOI L'AVENIR SERA-T-IL FAIT ?

De toute évidence, le projet comporte de nombreuses mesures que le BVD ne peut pas assumer seul et pour lesquelles il devra obtenir le soutien d'autres départements ou partenaires. Il n'est pas certain que toutes les mesures pourront réellement être mises en œuvre. Toutes les mesures seront constamment réévaluées au cours du projet et l'on doit s'attendre à ce que certaines mesures se révèlent peu utiles ou irréalisables et doivent être abandonnées; il est également possible que d'autres mesures viennent s'ajouter au portefeuille en fonction de développements aujourd'hui imprévisibles.

Parallèlement aux différentes actions à mener, le projet prévoit de développer un système d'indicateurs afin de monitorer l'effet obtenu en matière de promotion de la mobilité douce et bien sûr d'adapter le plan d'action en conséquence. Les indicateurs sont par exemple :

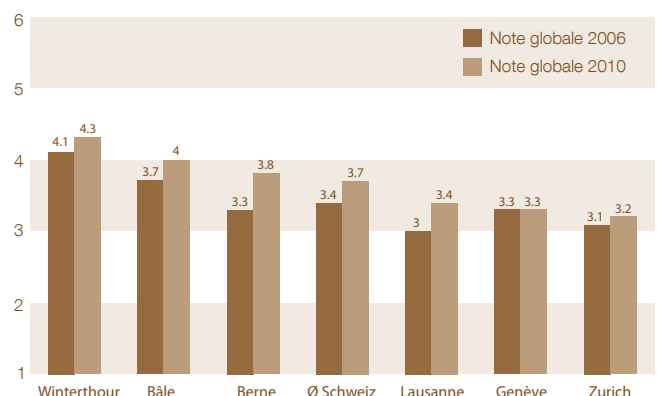
- Evolution de la demande en matière de mobilité douce;
- Evolution des parts modales;
- Données relatives aux infrastructures (par ex. nombre de zones de rencontre, de places de stationnement vélo, etc.);
- Sécurité (par ex. accidentologie).

De premiers pas importants ont été réalisés, qui assurent déjà que la mise en œuvre de la stratégie pourra avoir lieu. Fin 2010, suite à l'acceptation du contre-projet à l'initiative, un nouveau crédit-cadre de plus de dix millions de francs a

été voté pour la période 2011-2014. Ces moyens financiers supplémentaires permettront d'augmenter les ressources en personnel du BVD, de réaliser d'autres projets en matière d'infrastructures et d'exploitation, et de renforcer le volet de la communication.

Dans quelle mesure Bâle se rapprochera-t-elle ainsi de l'objectif de devenir la plus cyclophile des villes suisses... c'est ce que nous dira la prochaine enquête «Villes cyclables» de Pro Vélo.

ÉVOLUTION DES NOTES GLOBALES DES GRANDES VILLES SUISSES DE 2006 À 2010



Évolution des notes globales des grandes villes suisses de 2006 à 2010 (source : enquête villes-cyclables.ch, Pro Vélo Suisse, mai 2010)

BIENNE RÉVOLUTIONNE LE VÉLOPARTAGE

VELOSPOT, LE SYSTÈME BIENNOIS

JONAS SCHMID, RESPONSABLE DU PROJET VELOSPOT, SERVICE DE L'URBANISME DE LA VILLE DE BIENNE

Cela fait quelque temps que la vague du vélopartage a atteint la Suisse – surtout la Suisse romande. Si de nombreuses villes ont adopté une position attentive, Bienne s'est lancée en développant son propre système de vélos en libre-service, qui porte le nom de velospot et s'annonce très prometteur.

C'est à toute vitesse que les systèmes de vélos en libre-service se développent en Europe. Le vélopartage ne manque donc pas d'occuper également l'actualité suisse, même s'il a tardé à s'installer dans notre pays, peut-être parce qu'une proportion conséquente des déplacements s'effectuent déjà à vélo et que les offres de location de vélos sont bien présentes. Toutefois, le succès remporté par le vélopartage dans les pays qui nous entourent pousse naturellement les villes suisses à s'intéresser à leur tour de plus près au sujet. En Suisse romande, de nombreuses localités ont déjà développé des premiers réseaux de vélos en libre-service en collaboration avec le fournisseur de prestations velopass. A l'échelle nationale, l'entreprise de location de vélos Rent-a-Bike a également investi dans le vélopartage et a récemment annoncé le lancement aux côtés de CarPostal Suisse SA d'un nouveau système pour l'été 2011. Le paysage du vélopartage helvétique est donc en mouvement et en voie de diversification.

À BIENNE, ON A CHOISI UN SYSTÈME MAISON

C'est avec attention que Bienne a suivi et analysé les offres qui faisaient leur apparition en Suisse car le vélopartage est à l'ordre du jour depuis Expo02, à l'occasion de laquelle Bienne avait développé différentes offres innovantes en matière de mobilité. C'est en se basant sur un système similaire développé lors d'Expo02 pour les voitures (carsharing) qu'est né le projet d'un système de vélos en libre-service. L'urbaniste communal François Kuonen en a été le moteur et le père spirituel, avec pour fil rouge le constat suivant: le vélopartage ne peut se révéler d'utilité générale et n'avoir d'intérêt en termes de politique des transports que s'il est suffisamment développé, c'est-à-dire si un réseau dense de stations couvre toute la ville. A Bienne, le projet prévoyait donc d'emblée une cinquantaine de stations et un total de 300 vélos, avec un système d'accès moderne par carte à puce RFID.

Les systèmes déjà existants de vélos en libre-service ne correspondaient pas aux attentes du Service de l'urbanisme de la ville de Bienne. Le système velopass, par exemple, nécessite une infrastructure spécifique pour cadenasser les vé-

los: à Bienne, et pour la densité du réseau planifiée, il n'y a tout simplement pas la place nécessaire. Mais si l'on choisit un système de ce type, on se retrouve par ailleurs confronté à deux autres problèmes: d'une part le coût très élevé par vélo, prohibitif pour un projet qui compte couvrir toute la surface de la ville, d'autre part le fait que ce système suppose l'introduction de mobilier urbain supplémentaire dans un espace souvent déjà bien encombré, notamment au centre-ville.

Considérant ces différents éléments, le service d'urbanisme de la ville de Bienne et ses partenaires externes ont choisi de développer leur propre système de vélos en libre-service, qui soit acceptable en termes d'intégration dans l'espace urbain, de modulabilité, et bien sûr de coût.

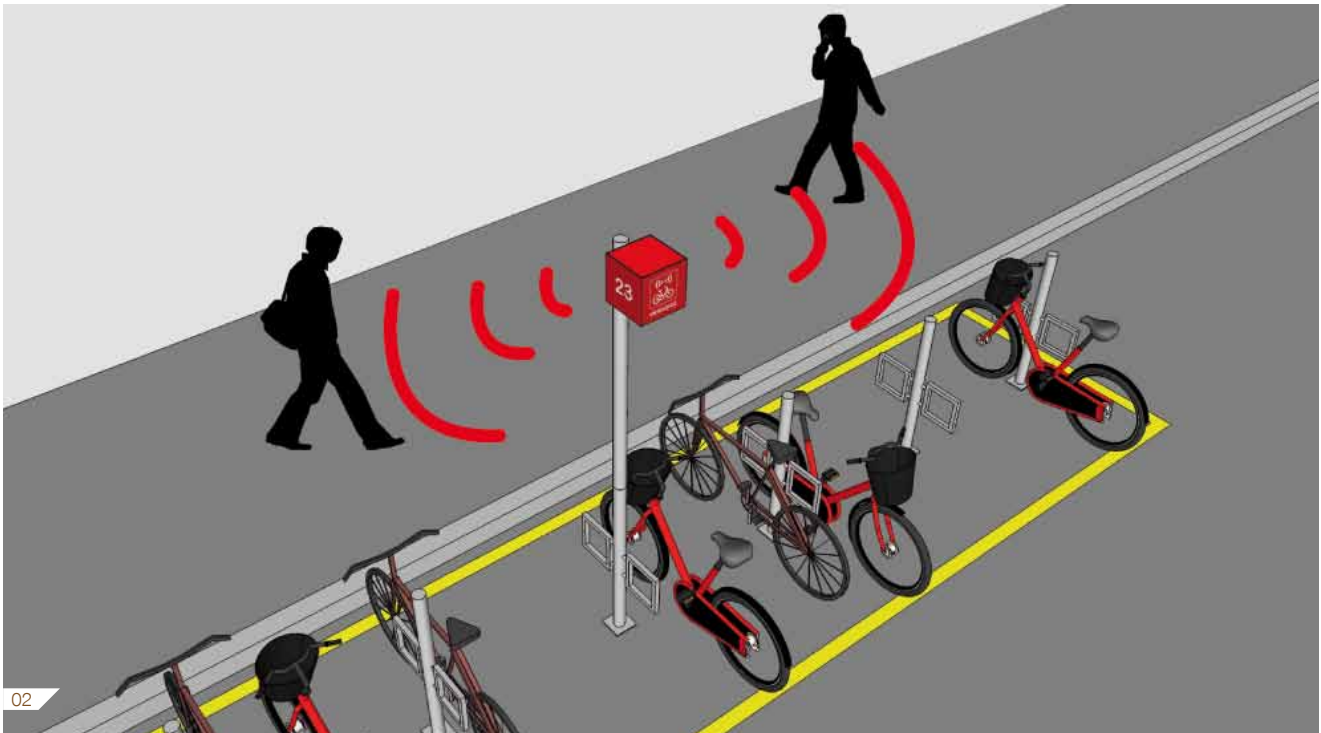
Au printemps 2009, alors que le projet était déjà en cours, une initiative parlementaire a pris les devants en réclamant que la ville de Bienne se penche sur la question d'un système de vélopartage. Le conseil municipal a voté en septembre 2009 un crédit d'engagement de 540'000.- pour la mise sur pied d'un système de vélos en libre-service et son exploitation pilote sur deux ans. Par ailleurs, le caractère innovant du projet a également retenu l'attention des offices fédéraux concernés par l'énergie et la mobilité; c'est ainsi que l'Office fédéral de l'énergie a soutenu le projet à hauteur de 120'000.-, faisant suite à une demande de financement déposée auprès du Centre de services pour une mobilité innovatrice (DETEC). Finalement, le projet bénéficie encore du soutien financier de la loterie bernoise et de l'entreprise Rolex Montres SA de Bienne.

LE SYSTÈME VELOSPOT – COMMUNICATION SANS FIL ENTRE LE VÉLO ET LA STATION

Le principe fondamental de velospot est à la fois original et élégant: les vélos ne sont pas accrochés à une station, mais communiquent avec cette dernière sans contact physique. Pour le reste, le système fonctionne de la même manière que d'autres systèmes récents de vélopartage: les utilisateurs s'enregistrent, l'accès se fait par une carte à puce RFID, et un serveur central contrôle et enregistre les locations.

Les stations de location, également appelées velospots, consistent en un boîtier qui incarne la station en tant que telle et contient le système de communication électronique. Les velospots communiquent avec les vélos par ondes radio courtes et l'information est ensuite relayée au serveur central par le réseau de téléphonie mobile. Le système fonctionne avec des piles et ne nécessite donc pas de gros travaux, ce qui réduit drastiquement le coût d'installation. Il peut être mis en place





02

sur un poteau, contre un mur ou dans un abri à vélos. A Bienne, les velospots sont le plus souvent montés sur le prolongement d'un potelet à vélos. C'est là l'originalité et le grand avantage du système biennois : sa flexibilité, puisque les stations peuvent facilement s'intégrer aux stationnements pour vélos, y compris ceux déjà existants. Si des fondations ont déjà été réalisées pour les potelets à vélos, l'installation d'une station prend moins de 30 minutes. Par ailleurs, la légèreté de l'installation rend le système particulièrement intéressant pour une mise en place temporaire lors de grandes manifestations ainsi que pour déplacer des stations au gré des fluctuations (saisonnnières ou fondamentales) de la demande.

Les vélos velospot sont équipés d'un cadenas électronique, qui s'ouvre lorsqu'on présente une carte préalablement activée devant le boîtier de commande. L'électronique installée sur les vélos marche également avec des piles. Les vélos sont du modèle Paper Bicycle, commercialisé par l'entreprise Velobility GmbH qui a remporté l'appel d'offres international. Le Paper Bicycle nécessite extrêmement peu d'entretien et son design bien particulier le rend immédiatement reconnaissable, ce qui est un aspect important pour le système velospot dont les vélos sont souvent stationnés au milieu de vélos standard. Il est équipé d'un panier à vélo devant le guidon et de surfaces

publicitaires à la hauteur des pédales, ce qui a permis de trouver deux sponsors qui sont le grand magasin Manor de Bienne et l'entreprise municipale Congrès Tourisme Sport SA.

La technologie du système velospot a été développée par une petite entreprise biennoise, Omnitron Engineering & Software, qui a fait bénéficier le projet de sa précieuse expérience en matière de systèmes électroniques de gestion de flottes. La fabrication a été assurée par l'entreprise VOH SA (Jura bernois), intéressée de longue date au projet et qui dispose des ressources suffisantes pour produire en grandes quantités les équipements nécessaires. Enfin, c'est une autre entreprise de la région, Letux Sàrl au Landeron, qui a développé les outils informatiques nécessaires à la gestion du système ainsi que le site internet de velospot.

GÉRER LA FLOTTE GRÂCE AUX PROGRAMMES D'OCCUPATION

Pour la satisfaction des usagers, il est primordial que les vélos soient bien entretenus et toujours dans un état irréprochable. Il est également crucial que les vélos soient si nécessaire déplacés d'une station à l'autre, car il arrive régulièrement que certaines stations soient surchargées alors que d'autres se retrouvent vides. Les systèmes de vélos en libre-service



03



04



sont donc très coûteux en termes de main-d'œuvre, mais les activités requises ne sont pas très exigeantes sur le plan professionnel, ce qui les rend très intéressantes pour les programmes d'emploi, qui déjà assurent souvent l'exploitation des systèmes existants en Suisse. A Bienne, il a ainsi été possible de conclure un contrat très avantageux avec l'entreprise Action Paysage Bienne-Seeland (entreprise sociale pour une gestion écologique du paysage) pour la gestion de la flotte. Cette entreprise de réinsertion, met à disposition du système des chômeurs de longue durée; en contrepartie, elle est indemnisée par la ville. Sans cet arrangement, velospot, qui doit assurer son autofinancement à la fin de la phase pilote, ne pourrait pas survivre.

Les collaborateurs du programme d'emploi se déplacent quotidiennement avec des vélos électriques pour contrôler et entretenir les vélos. Elles disposent de remorques à vélos, sur lesquelles on peut charger jusqu'à quatre vélos à la fois, pour les déplacer d'une station à l'autre. Un atelier spécifique a été monté dans l'entreprise Action Paysage afin de réparer les vélos et d'effectuer les tâches de maintenance en hiver.

En sus de sa valeur écologique, le projet velospot a donc une valeur sociale en offrant une activité utile à des chômeurs de longue durée, dont le travail est de surcroît visible dans l'espace public et donc directement reconnu par les autres membres de la société.

UNE PHASE PILOTE PROMETTEUSE

C'est depuis janvier 2011 que velospot est entré dans sa phase pilote au centre-ville de Bienne. Actuellement, le projet compte six stations de location et 30 vélos. Plus de 300 personnes se sont déjà inscrites et utilisent gratuitement le système pour la durée de la phase pilote. Les premières expériences sont très positives aussi bien pour les exploitants que pour les usagers. L'utilisation de la carte à puce RFID est aisée et très intuitive, et personne n'a encore eu besoin d'aide pour utiliser le système. De nombreux usagers s'en servent déjà au

quotidien. Selon les premières estimations, les jours de beau temps, chaque vélo est loué à plus de trois reprises, ce qui témoigne d'un excellent taux d'utilisation.

L'installation de cinq stations supplémentaires est prévue pour l'été 2011 et la flotte sera agrandie à 50 vélos. Simultanément, le système entrera dans sa phase d'exploitation et sera donc ouvert au grand public, avec la vente d'abonnements annuels, mensuels et de cartes journalières. Dès 2012, velospot devrait disposer d'une cinquantaine de stations et de 300 vélos, concrétisant ainsi l'objectif d'un système de vélopartage qui couvre la ville entière.

Différentes autres villes ont déjà annoncé leur intérêt pour velospot. Le système est conçu de telle sorte que l'infrastructure informatique est aisément transposable à d'autres localités. Nous sommes en train d'examiner la possibilité de créer une structure au niveau national qui permettrait d'exploiter velospot dans toute la Suisse. Les expériences très positives faites à Bienne indiquent que velospot pourrait bien représenter un système taillé sur mesure potentiellement intéressant pour toute la Suisse.

-
- 01 Un velospot près du magasin Manor de Bienne
 - 02 Principe fondamental de velospot
 - 03 Cadenas électronique des vélos velospot
 - 04 Collaborateur de l'entreprise Action Paysages Bienne-Seeland avec une remorque pour transporter les vélos
 - 05 Vélo velospot en action
-

Source des illustrations :
 Figures 1, 2, 3 et 5 : Service de l'urbanisme de la ville de Bienne / M. Edelmann,
 Figure 4 : Service de l'urbanisme de la ville de Bienne / G. Perrenoud

L'OFFENSIVE DES VÉLOS ÉLECTRIQUES

ETAT DES LIEUX ET QUELQUES EXEMPLES SUISSES

JULIAN BAKER, BUREAU DE LA MOBILITÉ DOUCE DE LA VILLE DE BERNE

LA CONFÉDÉRATION VEUT UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION POUR LES VÉLOS ÉLECTRIQUES : CASQUE OBLIGATOIRE POUR LES VÉLOS LES PLUS RAPIDES – AIDE À LA MANŒUVRE POUR LES VÉLOS DITS « LÉGERS »

Le marché du vélo électrique est en pleine expansion et l'éventail des produits proposés ne cesse de s'élargir. C'est ce qui incite la Confédération à adapter la réglementation en vigueur. Les vélos électriques dits « légers » pourront être équipés d'un moteur auxiliaire permettant de pousser le vélo plus facilement, et le port du casque sera obligatoire pour les vélos les plus rapides. La procédure de consultation concernant ces mesures et divers autres changements a eu lieu entre mai et août 2011.

Depuis 2005, les ventes de vélos électriques doublent pratiquement chaque année. Les vélos électriques gagnent non seulement en nombre mais aussi en vitesse. Le système actuel d'immatriculation distingue deux sortes de vélos électriques :

1. Les vélos électriques dits « légers », qui ne dépassent pas 25 km/h (lorsque cette vitesse est atteinte, le moteur cesse de fonctionner). Ils sont largement assimilés aux simples vélos pour leur immatriculation et leur réglementation.

2. Les vélos électriques plus rapides et plus puissants, avec une assistance qui leur permet d'atteindre des vitesses de 45 km/h et au-delà. Ils sont donc considérés comme des cyclomoteurs et doivent être équipés d'une plaque minéralogique jaune. Le conducteur doit passer le permis « M » pour vélomoteur (examen théorique uniquement).

Cependant, constatant une évolution en direction de vélos électriques toujours plus rapides, l'Office fédéral des routes (OFROU) souhaite affiner les dispositions légales en vigueur en proposant les adaptations suivantes :

– AIDE À LA MANŒUVRE POUR LES VÉLOS ÉLECTRIQUES DITS « CYCLOMOTEURS LÉGERS »

Les vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, munis aujourd'hui d'une vignette pour cycles, pourront désormais être également équipés d'un moteur auxiliaire permettant de pousser le vélo à moindre effort, ce qui facilitera le rangement et les manœuvres. La puissance du moteur ne devra pas dépasser 250 watts, la vitesse atteinte au moyen de la seule puissance du moteur (soit lorsqu'on ne pédale pas) ne devra pas dépasser 6 km/h. Si le port du casque est recommandé à leurs conducteurs pour des raisons de sécurité, il n'est pas imposé.

– CASQUE OBLIGATOIRE SUR LES « CYCLOMOTEURS ÉLECTRIQUES DE FAIBLE PUISSANCE » ET LIMITATION DE LA VITESSE ATTEINTE AVEC L'ASSISTANCE AU PÉDALAGE

Les vélos électriques d'une puissance maximale de 500 watts pourront désormais être équipés d'une assistance

Assistance au démarrage	Jusqu'à 25 km/h	Jusqu'à 45km/h	45 km/h et plus
Type de véhicule	Cyclomoteurs légers	Cyclomoteurs électriques de faible puissance (et autres cyclomoteurs)	Vélomoteur ou moto
Plaque minéralogique	Vignette vélo	Plaque jaune	Plaque blanche
Permis	Pas nécessaire (permis M pour les 14 à 16 ans)	Permis « M » pour vélomoteur	Permis de conduire A1
Âge minimal	14 ans	14 ans	16 ans
Utilisation des pistes cyclables	Obligatoire	Obligatoire	Interdite
Accès aux passages interdits aux vélomoteurs	Oui	Non	Non
Accès aux trottoirs avec accès aux vélos	Oui	Non	Non
Port du casque	Pas obligatoire	Obligatoire (casque à vélo ou de moto)	Obligatoire (casque de moto)

Tableau : Nouvelle classification des vélos électriques (projet)

au pédalage jusqu'à 45 km/h. La vitesse atteinte au moyen de la seule puissance du moteur (soit lorsqu'on ne pédale pas) ne devra pas dépasser 20 km/h (vitesse maximale des véhicules «de par leur construction»). Le port d'un casque homologué sera obligatoire. Aujourd'hui, les cycles électriques de ce type sont considérés comme des cyclo-moteurs pour lesquels des facilités sont prévues et ils sont munis d'une plaque minéralogique pour vélomoteurs; à l'avenir, ils seront réputés «cyclo-moteurs électriques de faible puissance» et la plaque minéralogique jaune sera maintenue.

— AUTRES CYCLOMOTEURS

Pour les autres cyclo-moteurs aussi, il convient de limiter l'assistance au pédalage à 45 km/h. La vitesse maximale autorisée en cas de propulsion par le seul moteur reste de 30 km/h (vitesse maximale des véhicules «de par leur construction»). Quant au port obligatoire du casque pour leurs conducteurs, il vaut depuis plus de 20 ans. Sont concernés les cyclo-moteurs d'une puissance maximale de 1000 watts, dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³ (moteur à combustion) et immatriculés avec une plaque minéralogique blanche, qui sera également maintenue.

CONSULTATION DE L'OFROU ET POSITION DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

La procédure de consultation portant sur la révision de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) a duré du 18 mai au 15 août 2011.

La Conférence Vélo Suisse se prononcera sur les propositions de l'OFROU. Les premières discussions montrent qu'une nouvelle réglementation est bien accueillie, mais que l'obligation de porter un casque et celle d'utiliser les pistes cyclables méritent une attention particulière. L'augmentation du nombre de vélos électriques pose en effet de plus en plus de problèmes sur les pistes cyclables, celles-ci n'étant à l'heure actuelle pas conçues pour des véhicules à grande vitesse (rayons, largeur, etc.). Ce problème est encore accentué par le fait que les vélos électriques ne font pas de bruit, sont nettement plus rapides que les vélos standard et ne s'en distinguent pas forcément très clairement par leur aspect extérieur. Les dépassements et les croisements sont de plus en plus difficiles, et le risque de télescopage ou de collision augmente.

Enfin, et bien que cet aspect ne soit pas l'objet de la modification de la réglementation, la Conférence Vélo Suisse souhaiterait que l'obligation d'utiliser les pistes cyclables soit abrogée.

BARBARA AUER, COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

BÂLE: UN EXEMPLE DE POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE ACTIVE

Grâce à la loi sur l'énergie entrée en vigueur en 1983, Bâle économise environ 10 % de l'électricité par rapport à la consommation suisse moyenne. La politique bâloise de l'énergie comprend un encouragement à l'économie d'électricité sous la forme d'un bonus, la promotion des énergies durables, et le soutien aux projets qui visent à favoriser l'efficacité énergétique.

Des actions sont régulièrement menées depuis 1996 par la ville de Bâle pour diminuer la consommation d'énergie. Elles sont aujourd'hui au nombre de 13 et ont permis d'économiser chaque année plus de 56 millions de kilowatt-heures (kWh), ce qui correspond aux besoins annuels de chauffage de 4000 foyers. Les actions en faveur de l'économie d'énergie ne permettent pas seulement de diminuer le niveau de consommation, mais créent aussi des commandes pour les entreprises

régionales; elles sont financées par une redevance spécifique sur le courant électrique.

L'action conduite en 2000, intitulée «die bessere Mobilität» (qu'on pourrait traduire par «Un plus pour votre mobilité»), voulait motiver les pendulaires à échanger leurs véhicules à moteur pour des vélos électriques. Pendant la durée de l'action, l'office de l'environnement et de l'énergie offrait à la population bâloise à un prix défiant toute concurrence 400 vélos électriques alimentés par une batterie solaire. Cette action continue aujourd'hui avec NewRide, le programme de SuisseEnergie, dans le cadre duquel tous les habitants qui achètent un vélo électrique bénéficient d'un rabais de 10 % et de deux ans de courant solaire gratuit, après quoi ils peuvent bien sûr acheter leur courant auprès de la «Basler Solarstrombörse» (bourse bâloise de courant solaire).



Photos 01, 02
www.newride.ch, roadshow à Bâle, 21-22 mai 2010
Pour davantage d'informations sur les actions et les projets:
www.energie.bs.ch



MIRIAM STOFFEL, COMMUNE DE WIDNAU

WIDNAU (SG): L'AVENTURE À VÉLO (ÉLECTRIQUE)

S'attaquer au réchauffement climatique: une tâche urgente dont la commune de Widnau, dans le canton de Saint-Gall, a depuis longtemps reconnu l'importance en mettant un développement énergétique durable à son agenda politique. De nombreuses mesures en cours protègent le climat et contribuent à augmenter la qualité de vie de ses 8700 habitants, notamment une planification attentive aux exigences du développement durable, l'efficacité énergétique et la promotion des énergies renouvelables. Elle s'engage également pour une mobilité durable.

Widnau est l'une des 226 «Cités de l'énergie» certifiées en Suisse qui ont à cœur de montrer ce que de simples communes peuvent faire pour assainir le climat. Widnau est particulièrement exemplaire dans les domaines de la mobilité, de l'organisation interne et des bâtiments communaux. Mentionnons à cet égard un excellent projet de vélos électriques destiné à encourager le passage de la voiture à ces deux-roues écologiques.

Ce projet créatif, partie intégrante des mesures prises dans le cadre de Cité de l'énergie, a démarré en août 2010 sous l'égide des autorités communales de Widnau et de la banque Raiffeisen Mittelrheintal. La e-velostation construite pour l'oc-

casion accueille trois modèles différents de vélos électriques, au nombre de 24 en tout. Le projet est entré dans sa deuxième saison en avril de cette année. L'offre des vélos électriques s'adresse surtout à trois publics-cible: diverses sociétés qui louent les vélos surtout le vendredi soir, les retraités qui utilisent les vélos surtout l'après-midi en semaine et les personnes qui font des excursions de plusieurs jours pendant les vacances. Les vélos sont également à disposition des entreprises intéressées. La première année d'exploitation recense 4200 kilomètres parcourus, soit Widnau – Séville et retour.

Pas besoin d'avoir fait de longues études pour louer un vélo électrique. Il suffit de s'inscrire au bureau de la commune, où l'on vous délivrera une carte e-bike pour la modique somme de 20.-. La réservation s'effectue au guichet communal ou sur internet et coûte 10.- par jour (15.- par jour pour les non résidents). La porte de la e-velostation s'ouvre en passant la carte devant le lecteur, idem pour la prise et la remise des clés. Lorsqu'un vélo est rendu, la commune vérifie son bon état de marche, le nettoie et le répare si nécessaire. Rien de tel pour vous motiver à laisser la voiture dans le garage et à s'offrir le plaisir d'une balade écologique...

MODE D'EMPLOI :



01 e-Bike-Station Widnau
02 Un vélo électrique de Widnau

Vous trouverez davantage d'informations sur le site www.widnau.ch



01



NEW RIDE – LE PROGRAMME DE PROMOTION DES DEUX-ROUES ÉLECTRIQUES DE SUISSEENERGIE

NewRide s'engage en faveur de la commercialisation de deux-roues électriques en Suisse allemande et en Suisse romande. Le programme, qui collabore avec les autorités communales, différentes entreprises et tout un réseau de fabricants, d'importateurs et de commerçants, offre de nombreux services intéressants en termes de logistique et de communication.

MESURES POUR LA PROMOTION DES DEUX-ROUES

- Soutien aux commerçants, importateurs et fabricants
- Encouragement des entreprises à mettre sur pied leurs propres initiatives en faveur des deux-roues électriques
- Faire pencher la balance en faveur d'une décision d'achat (expositions itinérantes, roadshows)
- Transmission d'informations bien documentées
- Garantie de qualité (label NewRide)
- Créer un environnement favorable à la promotion des deux-roues électriques

LES PARTENAIRES

Autorités communales

- Organisent des expositions (roadshows)
- Louent des véhicules à l'essai
- Fournissent une aide financière pour l'achat de deux-roues électriques

Les entreprises

- Mettent à disposition des deux-roues électriques à l'essai
- S'engagent en faveur de l'utilisation des deux-roues électriques
- Organisent des journées promotionnelles

01 Vélos électriques NewRide

Vous trouverez davantage d'informations sur le site www.newride.ch

LE DANEMARK, ROYAUME DU VÉLO

VOYAGE D'ÉTUDES DU COMITÉ AU DANEMARK

URS WALTER, CO-PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Début mai, le comité de la CVS s'est offert un voyage d'études privé dans deux villes peut-être uniques au monde, où le vélo est roi : Odense et Copenhague.

ODENSE

Odense, qui fut ville nationale danoise du vélo de 1999 à 2002, compte 187'000 habitants et autant de vélos. De ses 1000 kilomètres de réseau routier, 510 km comportent des pistes cyclables séparées du reste du trafic. La part modale du vélo en ville s'élève à 25 %, mais l'enthousiasme suscité par ce chiffre doit être tempéré par le fait que la moitié encore des déplacements (51 %) ont lieu en véhicule privé, et que les transports publics restent très marginaux avec 7 % de part modale.

N'oublions pas que nous sommes au Danemark : le design est important, même dans l'aménagement de l'espace public, avec la touchante préoccupation de rendre la vie agréable à ceux qui se déplacent à vélo. Cette philosophie se traduit notamment par des places de stationnement aux allures sculpturales et par la diffusion de musique dans les vélostations. Autre exemple de cette sollicitude, le déneigement est une véritable priorité : à 6h30 le matin, toutes les pistes cyclables sont dégagées.

Le réseau des pistes cyclables est quasiment fini. Le travail se concentre donc désormais sur les campagnes de communication et l'ironie non moralisatrice de différentes campagnes nous a fait sourire. Les automobilistes pendulaires constituent un groupe cible important et l'une des actions menées consistait à louer pour un temps déterminé des « vélos pendulaires », tandis qu'une autre proposait des vélos pliables à essayer gratuitement, avec la possibilité de les acheter ensuite à prix réduit. Notons enfin l'existence de projets d'intégration s'adressant à la population des jeunes immigrants, avec pour objectif de lutter contre le taux élevé de criminalité qui caractérise certains quartiers.

-
- 01 Odense, piste cyclable
 - 02 Odense, passage inférieur pour cycliste
 - 03 04 Odense, stationnement vélo





05

COPENHAGUE

Ce n'est pas d'aujourd'hui que la capitale danoise est pionnière en termes de politique du vélo. Le plan stratégique actuel a pour but de transformer cette ville déjà très cyclophile en la ville la plus cyclophile du monde. Un bon tiers (34 %) des kilomètres parcourus par les pendulaires le sont à vélo : la ville projette d'augmenter ce pourcentage à 50 %, un objectif particulièrement ambitieux, ainsi que le reconnaît lui-même notre collègue sur place. L'importance accordée au trafic cycliste se reflète dans l'organisation administrative : cinq personnes s'occupent de la seule « stratégie vélo », tandis que d'autres services spécifiques planchent sur différents projets, la sécurité du trafic, etc. Pour le seul projet du (nouveau système de) vélopartage, qui doit être mis en service en 2013, c'est un poste à plein temps qui a été créé.

Un aspect crucial de l'encouragement des déplacements à vélo, comme l'ont bien montré différentes enquêtes, est le temps. Les cyclistes veulent aller vite, c'est-à-dire devoir s'arrêter le moins possible. Un projet intitulé « traffic flow » a ainsi pour but d'augmenter la vitesse moyenne sur les itinéraires principaux, notamment en multipliant les ondes vertes pour cyclistes et en développant des « voies rapides » en provenance des quartiers périphériques.

L'infrastructure est également un bon moyen de communication. Des mesures simples telles que des poubelles inclinées le long des pistes cyclables ou des marchepieds aux carrefours ne coûtent pas cher et peuvent rapporter gros. Elles font parler d'elles : tous les médias ont intensivement relayé l'information sur les poubelles, bien que les dites poubelles ne soient pour l'instant qu'au nombre de deux...

« Ne pense pas à un éléphant ! » A Copenhague aussi, les campagnes publicitaires pour la sécurité ont la cote. De même qu'il est impossible de ne pas penser à un éléphant quand on vous enjoint de ne pas y penser, les gens pensent automatiquement aux accidents de la route quand ils voient un casque sur une affiche.

La planification des infrastructures repose sur un principe également très simple : « de A à B, coûte que coûte ». La continuité des itinéraires cyclables est une exigence incontournable, même s'il faut, pour l'assurer, adopter des mesures impopulaires ou onéreuses ; on notera à cet égard que Copenhague dispose de rues nettement plus larges que celles de la plupart des villes suisses.

LES IMPRESSIONS DU COMITÉ

L'infrastructure cyclable est d'une qualité exceptionnelle dans les deux villes. Les pistes cyclables, parallèles aux axes routiers mais clairement séparées (elles ressemblent à des bandes cyclables qu'on aurait surélevées), permettent de se déplacer rapidement et offrent un grand sentiment de sécurité. Elles reviennent au niveau de la route à l'emplacement des carrefours ; ainsi, certains aménagements seraient tout à fait transposables aux conditions suisses. Par rapport à la Suisse, on relève toutefois deux différences de taille : il y a de façon générale plus de place et les transports publics sont le parent pauvre par rapport au vélo.

Ce qui nous a le plus frappés, c'est la cohérence et la constance avec lesquelles le vélo est considéré comme un moyen de transport à part entière, planifié en tant que tel, et jouissant d'une infrastructure lui étant entièrement dédiée.

Les programmes de communication se distinguent par leur ton frais et original et n'hésitent pas à l'occasion à être franchement directs ; en Suisse, un peu plus d'insolence ne nuirait peut-être pas à la cause du vélo...

05 Copenhague, départ groupé, trafic pendulaire

Pour en savoir davantage :

City of Cyclists : www.kk.dk/cityofcyclists

The Danish Cyclists Federation : www.dcf.dk

Copenhagen Cycle Chic : www.copenhagencyclechic.com



06



07



08



09



10



11



12



13

06 Passerelle modes doux à Copenhague
 07 Stationnement à vélos à Copenhague
 08 Un carrefour à Copenhague
 09 Les célèbres poubelles inclinées „spécial vélos“, Copenhague

10 Cargo-bike dans la circulation, Copenhague
 11 Appuie-pieds au feu, Copenhague
 12 Stationnement à vélos avec protège-selles, Copenhague
 13 Heure de pointe du matin à Copenhague

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE 2011 À SCHAFFHOUSE

DANIEL SIGRIST, SECRÉTARIAT

MARTIN BAGGENSTOSS, DÉLÉGUÉ À LA MOBILITÉ DOUCE, VILLE ET CANTON DE SCHAFFHOUSE

L'organisation de cette 22^e assemblée générale était assurée par la Ville et le Canton de Schaffhouse et nous tenons à remercier chaleureusement nos collègues pour la qualité de leur accueil. Comme chaque année, les membres de la CVS ont pu bénéficier de précieuses informations sur les projets en cours au niveau local et l'assemblée générale est toujours l'occasion d'échanges bienvenus entre tous.

PARTIE STATUTAIRE

Urs Walter, co-président, a rendu hommage dans son allocution de bienvenue à Frans de Baan, membre d'honneur et ancien président, décédé il y a peu. La partie officielle de l'assemblée générale a pu être réglée en peu de temps. L'information essentielle concerne le soutien financier de plusieurs de nos projets par l'OFROU, ce qui assure à la CVS une base financière solide et nous autorise à élargir nos activités à de nouvelles tâches.

MOBILITÉ DOUCE À SCHAFFHOUSE (VILLE ET CANTON)

C'est Peter Käppler, municipal en charge des travaux publics, qui nous a souhaité la bienvenue au nom de la Ville de Schaffhouse et nous a présenté la politique des transports de la ville. Il ressort de son exposé que la ville de Schaffhouse a la chance d'avoir pour dirigeant politique un homme qui a l'expérience personnelle de ce que signifie se déplacer à vélo. Par ailleurs, Martin Baggenstoss, délégué à la mobilité douce, nous a parlé du projet spectaculaire de la passerelle des Chutes du Rhin (voir l'article consacré à ce sujet dans ce même Bulletin).

EXCURSION AUX CHUTES DU RHIN

Notre excursion à vélo jusqu'aux Chutes du Rhin fut l'occasion non seulement d'admirer une vue célèbre dans toute la Suisse (et même au-delà), mais aussi de déployer tout l'éventail de nos talents cyclistes pour nous frayer un chemin jusqu'à cette destination hautement touristique.

- 01 Schaffhouse, Herrenacker
- 02 piste cyclable
- 03 à midi
- 04 Martin Baggenstoss et Peter Eberlin
- 05 les Chutes du Rhin



01



02



03



04

LES CHUTES DU RHIN BIENTÔT ÉQUIPÉES D'UNE NOUVELLE PASSERELLE POUR LA MOBILITÉ DOUCE

Ce projet, partie intégrante du projet d'agglomération Schaffhouse plus, vise à améliorer l'accès aux Chutes du Rhin pour les cyclistes et les piétons grâce à la construction d'une nouvelle passerelle et à l'ouverture du Rheinquai (jusqu'ici exclusivement piéton) aux cyclistes, du Flurlingerbrücke au Rheinfallbrücke. Nous présentons ici une synthèse de la présentation faite aux membres de la CVS ayant participé à l'assemblée générale du 5 mai 2011.

LE PLAN DIRECTEUR DE LA RÉGION DES CHUTES DU RHIN

La région des Chutes du Rhin est une zone sensible, protégée au sens de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage. Le plan directeur est déterminant pour tous les aménagements potentiels dans cette région.

MOTIVATIONS INITIALES

C'est la diminution du nombre de visiteurs qui a conduit à la fondation de l'IG Rheinfall (communauté d'intérêt des Chutes du Rhin), dont l'objectif est de garantir un développement intégré de toute la région. Le terrain appartenant à SIG est destiné à être partiellement réaffecté en une zone mixte habitat-emplois, constituant ainsi un pôle de développement du projet d'agglomération. Par ailleurs, l'accessibilité des Chutes du Rhin sera substantiellement améliorée par la création de deux nouvelles stations du S-Bahn, l'une sur le Rheinbrücke et l'autre au centre de Neuhausen, ainsi que par l'aménagement

de nouveaux accès pour les personnes en chaise roulante, les piétons et les cycles.

ENTITÉS IMPLIQUÉES

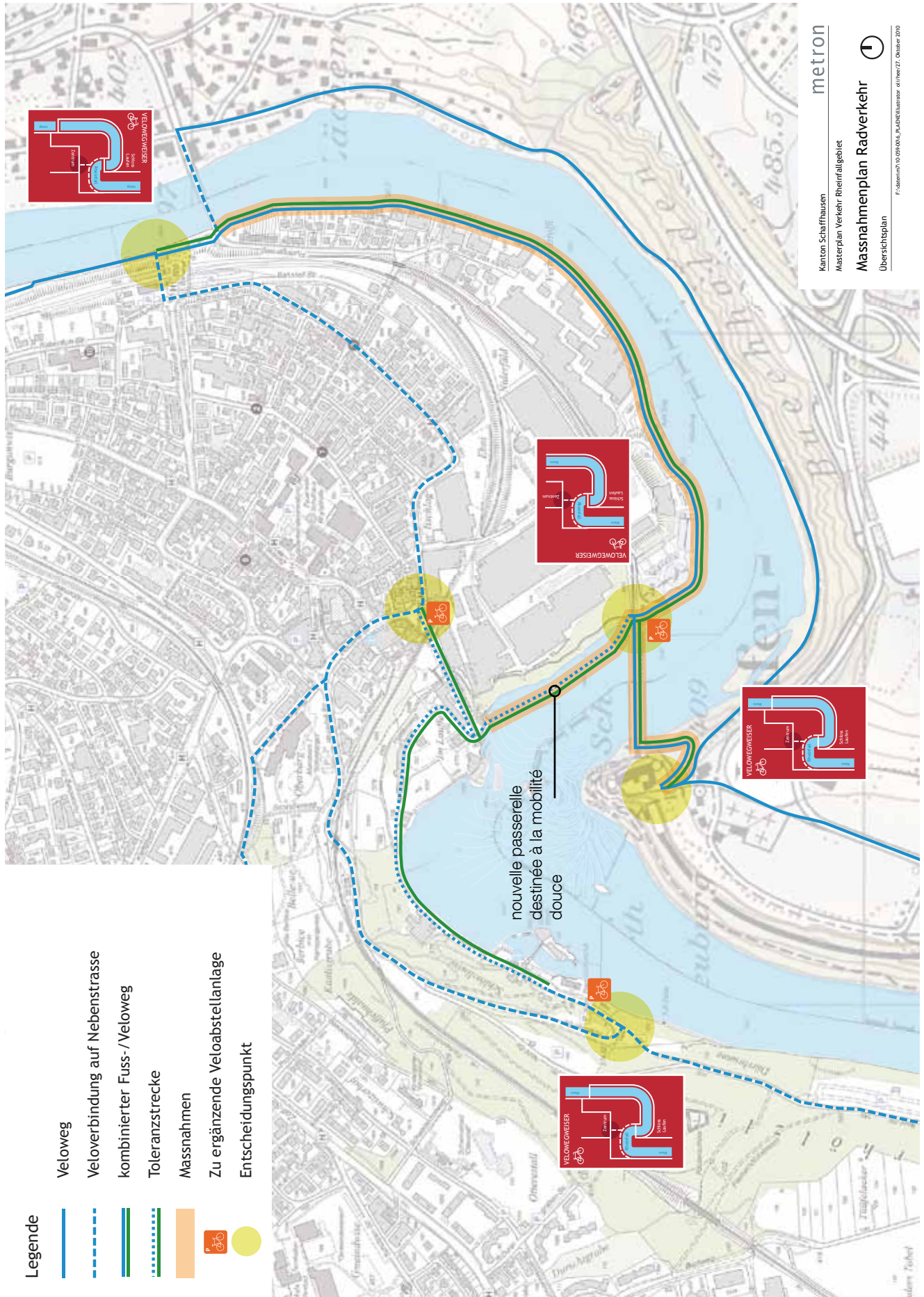
- Canton de Schaffhouse (Bureau de coordination des transports publics, délégué à la mobilité douce)
- Canton de Zurich (Office des transports)
- Commune de Neuhausen (constructions et bâtiments, urbanisme)
- Communauté d'intérêt des Chutes du Rhin
- Gérance immobilière du groupe SIG

AMÉLIORATIONS POSSIBLES POUR LES CYCLES

De nombreux itinéraires européens, nationaux et régionaux de cyclotourisme suivent le Rhin. L'objectif est de les faire passer le long des berges et le plus à plat possible et d'ouvrir l'accès au site touristique des Chutes. Cet objectif est également poursuivi dans le cadre du projet « Suisse Mobile 2030 ». Les mesures suivantes ont été envisagées :

- Nouvelle passerelle sur le Rhin (à plat et proche de l'eau) pour remplacer le tracé actuel (qui obligeait à faire un détour en montant puis en redescendant) ;
- Optimisation de l'itinéraire afin de le rendre attrayant, sûr, direct, le plus à plat possible ;
- Autorisation de circuler sur le Rheinquai entre le Flurlingerbrücke et le Rheinbrücke ;





PLAN DE SITUATION, SCHAFFHOUSE

- Sentier en lacets montant depuis le pont CFF jusqu'au château de Laufen (liaison cyclable par le pont CFF);
- Stationnement pour vélos aux endroits clés;
- Signalisation adéquate;

AMÉLIORATIONS POSSIBLES POUR LES PIÉTONS

- Passerelle sur le Rhin (à plat et proche de l'eau) pour remplacer le sentier actuel, étroit, au milieu de la pente, derrière les arbres, obligeant à monter puis à redescendre;
- Sentier en lacets montant depuis le pont CFF jusqu'au château de Laufen (pour les poussettes);
- Accès aux Chutes du Rhin pour les chaises roulantes depuis le Flurlingerbrücke via la passerelle sur le Rhin;
- Circuit touristique: Château de Laufen – Pont CFF – Chutes du Rhin (côté Schaffhouse) – bassin des Chutes – bac pour aller du côté de Zurich – Château de Laufen;

NOUVELLE PASSERELLE POUR LA MOBILITÉ DOUCE

Cette passerelle est l'une des nombreuses mesures inscrites dans le plan directeur des Chutes du Rhin. Parallèlement à l'ouverture du Rheinquai aux cycles, elle contribue à la mise

en valeur et à la modernisation des Chutes du Rhin. Ce projet ambitieux est soumis à de nombreuses contraintes car toute la zone est protégée par la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, ce qui expose le projet à des risques substantiels au niveau aussi bien du financement que de l'obtention des autorisations nécessaires. Le projet en est au stade de l'avant-projet et la dépose de la demande de permis de construire est prévue pour 2012.

LE PROJET EN CHIFFRES

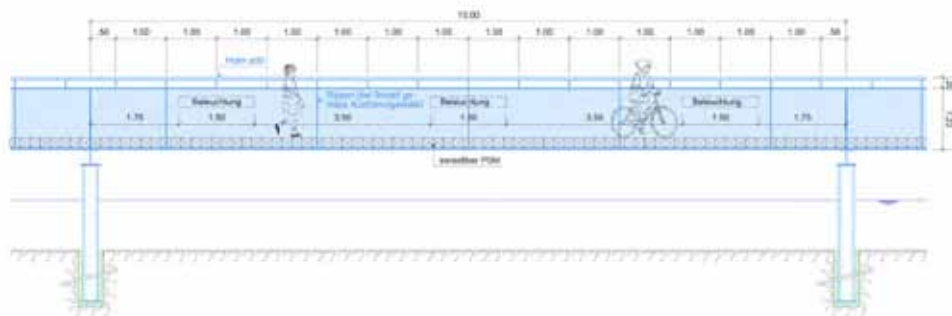
La passerelle ne sera accessible qu'aux piétons et aux cycles et constituera un itinéraire mixte piétons-cycles avec priorité aux piétons. Voici les principales données:

- Longueur: 250 mètres;
- Largeur: 3 mètres 50 (dans la version actuelle);
- Distance à la rive: environ 20 mètres;
- Tablier en fibres de verre, 20 cm d'épaisseur;
- Poutres composées à l'extérieur, revêtement en bois à l'intérieur et éclairage;
- Forme simple et sobre, s'agissant d'une zone protégée au sens de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage;

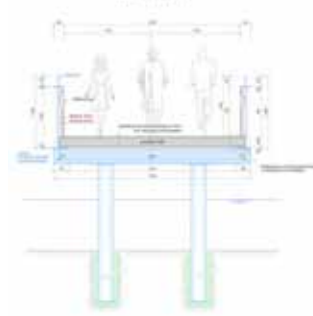
PLAN DE SITUATION DE LA PASSERELLE DES CHUTES DU RHIN



PLAN



PROFIL EN LONG (EXTRAIT)




PROFIL EN TRAVERS

INFORMATIONS

PRIX VÉLO ENTREPRISES 2011

Le « Prix Vélo pour entreprises cyclophiles » a été remis en mai 2011 lors d'une cérémonie qui s'est déroulée en Suisse allemande dans l'entreprise Biketec à Huttwil et en Suisse Romande aux Hôpitaux universitaires de Genève. Trois lauréats principaux et cinq autres lauréats de ce septième concours ont été distingués. C'est la première fois que des prix principaux sont décernés à des PME.

	Taille	Entreprise	Lieu
	PME	Basler Architekten	4051 Bâle
	PME	Caliqua AG	4002 Bâle
	Plus de 250 employés	Hôpitaux Universitaires de Genève	1211 Genève 4

BLASER ARCHITEKTEN AG, BÂLE

Le bureau d'architectes bâlois Blaser, une PME qui emploie environ 40 collaborateurs, a impressionné le jury par l'intégration d'une culture cyclophile à tous les niveaux. Depuis bientôt 30 ans, les architectes-cyclistes s'engagent pour la cause du vélo et des infrastructures cyclables: le vélo est intégré dans leur travail de planification et de construction de logements, de bâtiments commerciaux et industriels, et ils dessinent et construisent par ailleurs du stationnement pour vélos.

CALIQUA AG, BÂLE

Caliqua AG est une entreprise spécialisée dans les installations thermiques pour des services communaux et pour l'industrie. La promotion du vélo, initialement liée à l'initiative d'un collaborateur, s'est depuis lors muée en une tradition qui remonte à des années déjà. Elle ne s'arrête pas aux portes de l'entreprise: les familles des employés bénéficient de la cyclophilie de l'entreprise, et la moitié environ des 40 collaborateurs viennent au travail à vélo.

HÔPITAUX UNIVERSITAIRES DE GENÈVE (HUG)

Le jury a été très impressionné par le caractère exhaustif et généralisé de l'offre des HUG en matière de mobilité, ce d'autant plus que le contexte est loin d'être aussi favorable à la pratique du vélo en Suisse romande qu'en Suisse allemande. Les Hôpitaux Universitaires de Genève emploient plus de 11'000 personnes. En 2009, un budget de 500'000.- a été octroyé pour la mise en place de leur plan de mobilité, Mobihug, qui a son propre logo et un site internet dédié (<http://plan-mobilite.hug-ge.ch>). Le plan de mobilité se préoccupe aussi bien de la santé, notamment du maintien d'un poids corporel adéquat, que de l'environnement via la promotion des déplacements à pied et à vélo, des transports publics et du covoiturage. L'engagement des HUG pour une mobilité durable se concrétise également par l'existence d'un bureau central pour la mobilité et d'une campagne par voie d'affiches relayant le témoignage des collaborateurs.

Vous trouverez davantage d'informations sur le site www.prixvelo.ch

VELO-CITY 2011 À SÉVILLE

Le premier congrès international par ordre d'importance sur le vélo comme mode de déplacement dans le milieu urbain a eu lieu cette année à Séville sur le thème « the cycle of life ». Les conférences plénières et les ateliers ont mis l'accent sur quatre sujets principaux: l'utilité du vélo pour la santé des villes et des populations, l'éducation comme moyen de changer les

habitudes en termes de mobilité, la valeur des investissements publics et les effets directs de l'utilisation du vélo sur l'économie et l'emploi.

Les différentes présentations peuvent être téléchargées sur Internet depuis le site <http://www.velo-city2011.com>

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

c/o Planum Biel AG

Rue Rechberger 1, case postale 1262, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

