

RÉCOMPENSE POUR DES INFRASTRUCTURES CYCLISTES D'AVENIR 2010



PRIX VELO INFRASTRUCTURE

OO **PRO VELO**
SUISSE



Table des matières

Offensive Mobilité douce Soleure et région – LOS!	6
Infrastructure et mesures : bonne coordination de la planification, de la réalisation et de la communication	
Ville de Berthoud	8
Viaduc cycliste gare de Berthoud – Meiefeld – gare de Steinhof	
velopass	10
Vélos en libre service en Suisse romande	
Ampèresteg Zurich	12
Pont piéton sur la Limmat	
Caddie Service Genève	13
Service de livraison à domicile pour les clients de cinq communes limitrophes et la ville de Genève	
B & R Velogate, gare de Glattbrugg	14
Vélostation à la gare de Glattbrugg comprenant 114 places	
Vélos en libre service en ville de Fribourg	15
Trois stations, totalisant 32 vélos (dont 12 vélos électriques)	
bike arena emmetten	16
Offre touristique, locations, itinéraires cyclables et prestations pour cyclistes	
Cyclopod, Genève	17
Visites guidées de Genève avec le cyclopod	
« Flyer-Land Schweiz »	18
Activités touristiques en vélo électrique, agences de location et stations de recharge	
Passerelle pour la mobilité douce à Berne	19
entre Könizbergwald et la Freiburgstrasse, au-dessus de la Bernstrasse	

RÉCOMPENSE POUR
DES INFRASTRUCTURES
CYCLISTES D'AVENIR 2010



Lausanne Architectures	20
Balades à vélo s'inscrivant dans une sensibilisation architecturale, visites guidées audio, guides de poche pour les cyclistes et bien plus encore	
Plan général de la zone de la gare de Winterthour	21
Plan général de la circulation autour de la gare de Winterthour, particularités en faveur des cyclistes	
Piste cyclable autour du lac de Greifensee	22
Piste cyclable, tantôt en site propre, tantôt le long de la route, de 19,34 km ; peu de dénivelé ; circuit faisant le tour du lac de Greifensee	
Campagne de tolérance Greifensee	23
Campagne de sensibilisation et de signalisation pour une tolérance mutuelle entre usagers de la piste cyclable autour du lac de Greifensee	
Transport de vélos gratuit sur les lacs de Neuchâtel et de Morat	24
par la Société de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat SA (LNM)	
Carte vélo, Lausanne	25
Carte vélo, Vernier	26
Vélostation à Liestal	27
116 places de parking surveillées et 93 non surveillées à la gare de Liestal ; 20 emplois de solidarité	
Vélostation à St-Jacques, Bâle	28
Station pour vélos souterraine à la gare St-Jacques (Bâle), vidéosurveillance sur 510 m² et 300 places de parking gratuites	
Lotissement Zelgli, Winterthour	29
Parking à vélos pour 133 appartements	

RÉCOMPENSE POUR DES INFRASTRUCTURES CYCLISTES D'AVENIR 2010



Documentation

Description

PRO VÉLO Suisse recherche des projets, des aménagements ou des outils stratégiques exemplaires, qui œuvrent à la promotion de la petite reine auprès du grand public.

Le « Prix Vélo Infrastructure » (3e édition) s'adressait aux autorités publiques ainsi qu'aux entreprises qui contribuent, par des mesures exemplaires et innovantes, à renforcer la sécurité et le confort du trafic cycliste. Le lauréat du concours a reçu la somme de 10 000 francs. Deux prix de reconnaissance ont été décernés.

Le « Prix Vélo Infrastructure » est soutenu par l'Office fédéral des routes (OFROU), VeloSuisse et velopa. Partenaire média : Commune Suisse.

PRO VELO Suisse
Bollwerk 35
case postale 6711
3001 Berne
Téléphone 031 318 54 11
prixvelo@pro-velo.ch
www.prixvelo.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Concours, jury

Le concours Prix Vélo Infrastructure, organisé pour récompenser les infrastructures cyclables d'avenir, a été ouvert pour la troisième fois en septembre 2009. Le délai d'inscription était fixé au 31 janvier 2010. La distinction a été décernée le 28 mai 2010 à l'occasion de l'ouverture de la vélostation de Soleure. Ce concours est institué à un rythme biennal, en alternance avec le Prix Vélo Entreprises, décerné aux entreprises cyclophiles et dont la septième édition sera lancée en 2010.

RÉCOMPENSE POUR DES INFRASTRUCTURES CYCLISTES D'AVENIR 2010



Conditions cadres

Conditions de participation

Le concours est ouvert aux cantons, régions et communes, aux aménagistes, ingénieurs et architectes, aux entreprises touristiques et de transport ainsi qu'à toute organisation contribuant à promouvoir l'usage du vélo. Les projets doivent être déjà réalisés (depuis moins de 5 ans) ou présenter des garanties de mise en œuvre. Ils doivent se situer sur le territoire suisse et s'adresser au grand public. L'objectif est avant tout de récompenser les projets pouvant servir de modèles.

Types de mesures

Les projets doivent s'inscrire dans l'une des catégories ci-dessous :

- Instruments de planification : p. ex. schémas directeurs, plans de réseaux, stratégies, programmes de mesures
- Mesures pour le trafic cycliste : p. ex. mesures architecturales, signalisation, marquages
- Mesures pour le stationnement des vélos et le trafic combiné : p. ex. parcs à vélos, moyens en vue de faciliter les parcours mixtes

Critères d'appréciation

Les projets déposés ont été évalués par le jury selon les critères suivants:

- Efficacité obtenue : sécurité, attrait et augmentation du trafic cycliste
- Degré d'innovation : projet visionnaire, solutions inventives
- Efficience des moyens mis en œuvre
- Exemplarité : adaptable à d'autres situations
- Approche coordonnée : implication des personnes concernées
- Concept de communication

Jury

- Philippe Gasser, Association suisse des ingénieurs en transport (SVI)
- Andreas Gubler, président de VeloSuisse, Association suisse des fournisseurs de bicyclettes
- Luzia Meister, vice-présidente de PRO VÉLO Suisse
- Dominique Metz, directeur de Vélocité Lausanne
- Niklaus Schranz, Office fédéral des routes (OFROU)
- Hans Stöckli, président de la ville de Bienne
- Martin Urwyler, Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)



Offensive Mobilité douce Soleure et région – LOS!

Infrastructure et mesures : bonne coordination de la planification, de la réalisation et de la communication

Situation initiale

Des travaux entrepris dans le cadre du projet d'agglomération de Soleure ont révélé qu'il était temps de promouvoir la mobilité douce (MD) dans cette région. C'est ainsi qu'en 2005, sous la houlette du groupe de planification régionale Espace Soleure (RSU), les travaux de préparation, de mise en place et de mise en œuvre de la campagne « LOS! » ont débuté. À cet égard, un groupe technique ad hoc sur la mobilité douce a esquissé les éléments importants et nécessaires permettant de promouvoir la mobilité douce.

Méthode

LOS! se livre à un travail de fond. En effet, la campagne inventorie l'état du réseau de la mobilité douce, ses faiblesses et ses lacunes. Par ailleurs, LOS! promeut la réalisation de mesures en soumettant des propositions aux communes et aux cantons, puis en les accompagnant dans leur évaluation et leur mise en œuvre. LOS! informe le grand public, par exemple de l'état du réseau de la mobilité douce et des projets d'amélioration. Ainsi, LOS! devient le porte-drapeau des principales mesures de MD et se charge de la communication.

Mise en œuvre

Certaines mesures de MD prévues dans la région sont sélectionnées, classées projets-clef LOS! et bénéficient d'un écho durant leur phase de réalisation, dans l'idée de faire connaître à la population et aux médias ces nouvelles infrastructures et de motiver les autorités responsables à poursuivre les améliorations de l'infrastructure régionale de MD. Voici un aperçu des projets-clef :

- Route cantonale Luterbach–Attisholz avec sa bande cyclable continue et la mise aux normes des intersections
- Waldeggstrasse à Zuchwil avec chemin cycliste et piéton en site propre
- Pont Rötibrücke à Soleure, réfection du pont avec bande cyclable-trottoir et trottoir piéton séparé
- Tangente ouest de Soleure, passerelle cycliste et piétonne
- Kreisschule HOEK, OZ13, sécurisation du chemin menant à l'école et piste cyclable continue
- Réaménagement de la place de la gare et VeLOS!tation de la place de la gare de Soleure, parking à vélos souterrain surveillé (ouverture en 2010).

Organisation

groupe de planification
régionale
Espace Soleure
c/o Johannes Friedli
président
Hauptstrasse 4
3254 Balm b. Messen
www.so-los.ch

Calendrier

2005 : plan général
La campagne LOS! est
prévue depuis longtemps
et axée sur le calendrier
du projet d'agglomération
de Soleure





Financement

En principe, LOS! cherche à promouvoir de manière ciblée et efficace la MD en s'appuyant sur des moyens modestes, d'intenses synergies et un bon réseau. Il faut savoir que, jusqu'à présent, LOS! a été exclusivement financé par les deniers publics, mis à part un seul projet soutenu par des sponsors. Les coûts des relations publiques, dont le montant annuel s'élève à quelque 50 000 à 80 000 francs, sont supportés par le RSU, c'est-à-dire par les communes de la région et le canton. Le financement de la planification de l'infrastructure se fait différemment.

Appréciation du jury

- L'Offensive Mobilité douce Soleure et Région – LOS ! se distingue auprès du jury par :
- son orientation régionale et son comité de pilotage suprarégional, qui intègre les villes mais également les petites communes.
- le positionnement de l'Offensive Mobilité douce Soleure comme projet phare, notamment dirigé par le président du groupe de planification régionale Espace Soleure.
- le nombre d'événements organisés, le soutien des projets partenaires et la communication ciblée (concours, organisation de bourses aux vélos, balades des médecins, engagement pour les cours de conduite cycliste et l'organisation de la slow up et campagne d'affichages « mobilité douce (lit. lente) – plus rapide qu'on ne pense ! »)
- le Corporate Design conséquent et visible sur les infrastructures construites (habillage de la vélostation)
- le travail systématique par rapport aux infrastructures dédiées à la mobilité douce, grâce auquel des ajouts aux plans directeurs communaux ont pu être apportés, sur la base de l'analyse de l'état du réseau et d'une consultation.
- la nomination, dans chaque commune, d'un répondant auprès des habitants pour les questions de mobilité douce, qui recueille les remarques et réactions concernant l'infrastructure et les fait suivre aux différentes personnes en charge.



RÉCOMPENSE POUR
DES INFRASTRUCTURES
CYCLISTES D'AVENIR 2010





Ville de Berthoud

Viaduc cycliste gare de Berthoud – Meiefeld – gare de Steinhof

Situation initiale

Jusqu'à présent, il n'y avait pas, à Berthoud, une route sûre raccordant la partie ouest de la ville au centre-ville et à la gare. L'idée d'un viaduc était censée combler cette lacune du réseau de MD de Berthoud. Il y a sept ans déjà, durant les travaux relatifs au plan directeur sur la circulation dans la ville de Berthoud, IG-Velo (devenu Pro Vélo Emmental) avait proposé un itinéraire cyclable longeant le chemin de fer des BLS AG (ex-Transports régionaux du Mittelland [RM]), baptisé viaduc cycliste.

Méthode

Au printemps 2009, l'engagement résolu de divers acteurs (BLS AG, CFF, politiques et direction des travaux publics de Berthoud) a permis de lancer une étude de faisabilité sur un tel viaduc. Cette dernière a révélé qu'il n'existait pas d'obstacles majeurs à l'application d'une telle idée. Au contraire, la suppression de l'infrastructure des RM (Transports régionaux du Mittelland) à la gare de Berthoud, la suppression de la troisième voie BLS pour doubler les voies BLS et la conception du pôle de développement de la gare constituaient les conditions idéales pour mettre en œuvre le projet d'un chemin cyclable reliant la gare de Steinhof – Meiefeld – gare. Le crédit fut accordé en mars 2007 par le Conseil d'Etat de Berthoud si bien que, dès juillet 2008, les travaux de construction ont pu démarrer.

Mise en œuvre

D'emblée, l'accent a été mis sur la coordination avec les BLS et leurs travaux d'aménagement des voies, afin d'exploiter les synergies et d'optimiser les coûts de part et d'autre. Le tronçon Steinhof – Meiefeld constituait la première étape, tandis que le raccordement Meiefeld – gare de Berthoud, la deuxième. La piste cyclable a été balisée et dotée d'un éclairage pour créer un chemin attrayant, la nuit aussi. À la construction de la voie cyclable et piétonne, l'écologie a fait l'objet d'une attention particulière ; aussi, des stations sèches ont été aménagées pour offrir un espace aux reptiles et autres petits animaux. Les travaux se sont achevés en mai 2009 suite à quoi la piste a pu être officiellement inaugurée.

Maître d'ouvrage

Ville de Berthoud
direction des travaux
publics

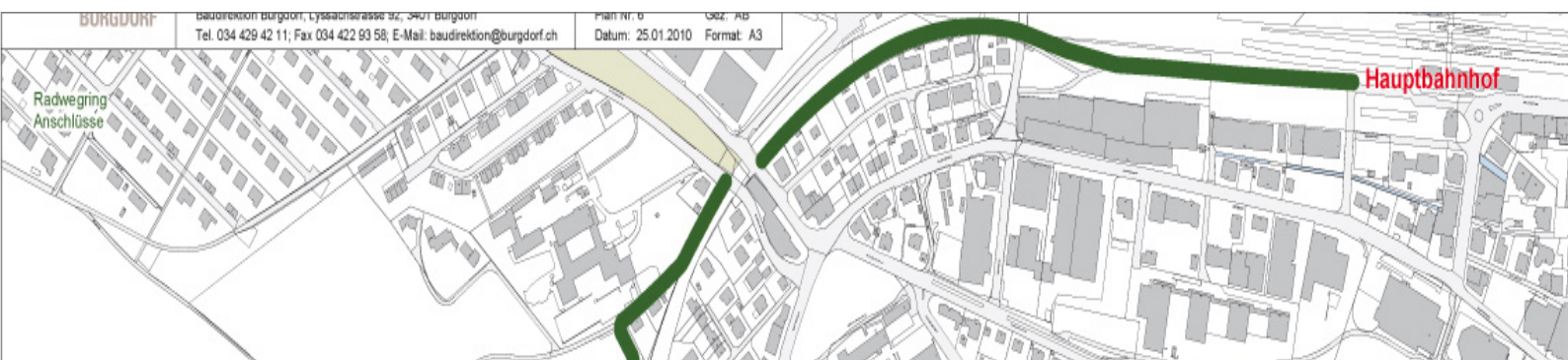
Responsable du projet

Susanne Szenkuti

Calendrier

2003 : plan général de
la ville de Berthoud,
étude générale du trafic
de l'agglomération de
Berthoud et dépôt du
projet Pro Vélo
2004 : étude de faisabili-
té et avant-projet
juillet 2008 : début des
travaux
mai 2009 : inauguration





Financement

Les coûts de construction de la nouvelle piste cyclable, y compris de l'élargissement du pont, se sont montés au total à 1 260 000 francs. Les charges ont été intégralement assumées par la ville de Berthoud. La piste cyclable a pu être financée entièrement par le biais du « fonds parking » (recettes des parkings de la ville). Grâce à une bonne coordination avec les BLS, d'importantes économies ont pu être réalisées dans l'exécution des travaux.

Appréciation du jury

Le jury a particulièrement apprécié :

- la création d'un itinéraire direct et sécurisé de la périphérie jusqu'à la gare
- la possibilité d'effectuer ce trajet sans avoir à traverser de carrefours et en évitant les différences de niveaux et les désagréments dus aux détours
- la combinaison entre assainissement de tronçons existants et la construction de la nouvelle piste cyclable
- les économies résultant des synergies entre tracé de chemin de fer et piste cyclable
- l'approche coordonnée et l'étroite collaboration entre l'exploitant de la ligne (BLS Berne – Lötschberg – Simplon AG), les autorités communales et Pro Vélo Emmental, ainsi que le travail de conviction mené auprès des partis politiques



**RÉCOMPENSE POUR
DES INFRASTRUCTURES
CYCLISTES D'AVENIR 2010**





Prix de reconnaissance

velopass

Vélos en libre service en Suisse romande

Situation initiale

Le deuxième projet récompensé d'un prix de reconnaissance est original en ce qu'il adapte parfaitement aux circonstances helvétiques un concept de vélos en libre service existant à l'étranger. En effet, instauré il y a quelques années à Paris, le système Vélib' a fixé de nouveaux critères en termes de location de vélos dans les villes. D'autres villes en France, en Belgique ou en Italie ont suivi et établi des services similaires. Et maintenant, la Suisse romande leur emboîte le pas.

Méthode

Après plusieurs années de collaboration, quelques villes de l'Arc lémanique ont étendu le système Lausanne Roule à velopass, un concept de location de vélos en libre service fonctionnel 7j/7, 24h/24, depuis l'automne 2009. Ainsi, velopass regroupe sous une seule bannière diverses villes romandes. Le système est né dans la région Morges-Lausanne-Riviera avec une poignée de stations en 2009, tandis qu'on dénombre 15 stations équipées de 175 vélos aujourd'hui, dont celles de l'université de Lausanne et de l'EPFL, ou celle propre à Nestlé, à Vevey. Au printemps 2010, deux nouvelles villes ont adhéré à velopass : Fribourg et Yverdon. Fribourg innove et propose même des vélos électriques.

Financement

Les coûts d'une station se composent de coûts d'investissement et d'entretien. Les premiers sont à la charge du mandant (commune, entreprise) et couvrent l'avant-projet ainsi que l'infrastructure. La publicité permet d'en réduire le montant. Les deuxièmes (entretien et réparations) demeurent modestes si l'on engage une collaboration étroite avec les services sociaux communaux et que l'on est associé aux programmes d'intégration dans le monde du travail. Les autres dépenses sont financées par les recettes des abonnements, la publicité sur les vélos, les sponsors et une contribution du mandant.

Organisation

velopass

Place de l'Europe 1b
1003 Lausanne
www.velopass.ch

Responsables

Luc Girardet, directeur
Elise Méan, communication

Calendrier

juin 2009 : inauguration du
premier réseau de vélos
en libre service Lausanne-
Morges, sous le nom
« Suisse Roule »

juillet 2009 : ouverture du
réseau Riviera

janvier 2010 : nouveau
nom et nouvelle
structure d'entreprise





Mise en œuvre

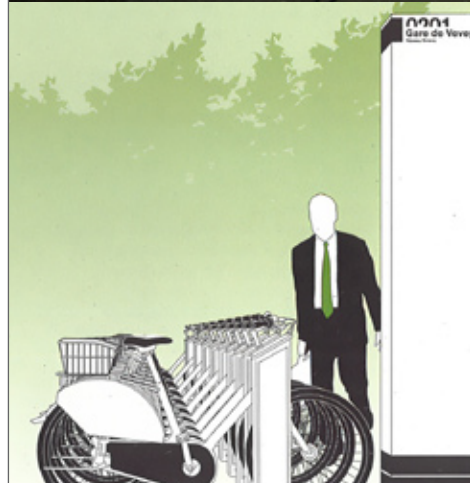
Il s'agit d'un système tout à fait modulable, qui permet d'ajouter des emplacements avec une ou plusieurs stations de 10 à 20 vélos chacune et qui peut être adapté tant aux petites communes qu'aux grandes villes. On peut choisir le type de station et le nombre de vélos et l'exploitant a le choix entre plusieurs modèles.

Du point de vue technique, velopass fonctionne avec une carte à puce équipée de technologie RFID, ce qui lui permet d'être utilisée non seulement dans toutes les stations velopass mais aussi dans le système Mobility (car sharing). La carte journalière coûte 5 francs contre 60 francs pour la carte annuelle. La location coûte 1 franc/heure, mais l'attrait caractéristique sont les 30 premières minutes gratuites à chaque utilisation. Comptant déjà 3500 abonnés, le système dispose du potentiel nécessaire pour modifier dans la durée le transfert modal en ville.

Appréciation du jury

Le jury juge les éléments suivants comme particulièrement remarquables :

- la flexibilité du système, qui est adapté aux petites communes et aux grandes villes mais aussi aux entreprises qui désirent gérer la mobilité de leurs collaborateurs entre différents sites
- la collaboration et la coopération entre les villes et communes et non la concurrence
- la compatibilité d'accès entre tous les sites gérés par velopass ainsi qu'avec Mobility CarSharing, grâce à l'intégration du système de carte RFID
- la dimension sociale : le système s'appuie sur des partenaires locaux et est ainsi bien intégré au tissu social et associatif de chaque lieu
- l'effet important sur le nombre de cyclistes : le nombre de vélos empruntés a doublé depuis l'inauguration du système en libre service (par rapport au système précédent de Lausanne Roule)



RÉCOMPENSE POUR
DES INFRASTRUCTURES
CYCLISTES D'AVENIR 2010





Ampèresteg Zurich

Pont piéton sur la Limmat

Situation initiale

Serpentant à travers la ville de Zurich, la Limmat représente certes un espace de bien-être pour les citoyens, mais constitue également un obstacle naturel aux promeneurs et aux cyclistes, qui se voient contraint de faire de gros détours.

Méthode

Un groupe de personnes engagées se saisit du problème en 2000 et lance les premières idées d'une valorisation des quartiers en plein développement à l'ouest de la ville. Par la suite, l'office des ponts et chaussées organise un concours de projets.

Financement

1,9 million de francs, dont 10 000 francs provenant de la dissolution du groupe initiateur.

Mise en œuvre

L'Ampèresteg, un pont en acier doté de poutres latérales longitudinales, relie un quartier à l'urbanisme dense d'un côté à une aire comprenant parc et lotissements de l'autre et permet de rejoindre les itinéraires cyclistes communaux et nationaux (plan directeur pour le vélo). La moitié des passants choisissent l'Ampèresteg pour éviter le détour par les ponts avoisinants, Wipkingerbrücke ou Hardturmsteg, tandis que l'autre moitié sont des promeneurs nouveaux.

Appréciation du jury

Le jury loue particulièrement l'esthétisme de l'Ampèresteg, qui fait sensation en Suisse, bien sûr, mais aussi à l'étranger. Par ailleurs, il salue l'excellente collaboration avec le groupe initiateur du projet « Zürich West » et la participation de la population.

Maître d'ouvrage

ville de Zurich
office des ponts
et chaussées

Responsable du projet

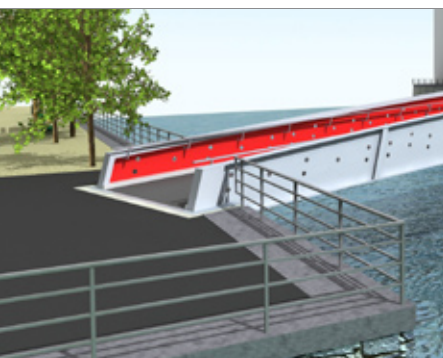
Thomas Schmidt

Calendrier

idée et examen des condi-
tions du projet

2003 : concours

2005 : ouverture





Organisation

Association Caddie Service
Av. du Mail 1
1205 Genève
www.caddie-service.ch

Responsable du projet

Anne Marie Cruz

Calendrier

2007 : fondation de
l'association et lancement
de Caddie Service au centre
commercial de La Praille

2009 : deuxième service
au centre commercial de
Carouge

Caddie Service Genève

Service de livraison à domicile pour les clients de cinq communes limitrophes et la ville de Genève

Situation initiale

À Genève, l'organisation à but non lucratif Caddie Service a remarqué qu'une grande partie des achats se faisaient en voiture dans les centres commerciaux, d'une part car la voiture offre une grande souplesse dans l'organisation de sa journée et de l'autre parce que le volume des courses dépasse souvent ce que l'on peut transporter à vélo, à pied ou en transports en communs. Du reste, les communes de Lancy, de Carouge et de Plan-les-Ouates se sont engagées sur la voie du développement durable. L'objectif de Caddie Services est d'encourager le report modal de la voiture vers les modes de transport écomobiles.

Méthode

Caddie Service s'inspire de l'expérience de la ville de Berthoud et s'appuie sur les compétences de la société de conseil mobilidée sàrl.

Financement

L'association Caddie Service exploite le service de livraison à domicile dans un équilibre budgétaire. Les pouvoirs publics sont impliqués à différents niveaux : le canton de Genève verse des contributions en faveur de la mobilité écologique par le biais du fonds de promotion des transports publics, et la collaboration avec le projet de réinsertion de l'Hospice général permet d'économiser de l'argent. D'autres partenaires, comme l'association des commerçants ou l'ATE, apportent un soutien à l'organisation, soit financièrement, soit par leur travail au sein du comité. La cotisation annuelle s'élève à 100 francs.

Mise en œuvre

Le service proposé consiste à prendre en charge les commissions, à les emballer puis à les livrer devant la porte. Les emballages isothermes sont consignés et peuvent être remboursés. Les courses sont livrées par vélo électrique, un service qui coûte 5 francs par livraison.

Appréciation du jury

Le jury distingue Caddie Service pour son rôle de pionnier en Suisse romande et se félicite qu'une association à but non lucratif ait lancé un projet de mobilité durable dans un contexte commercial.





B & R Velogate, gare de Glattbrugg

Vélostation à la gare de Glattbrugg comprenant 114 places

Situation initiale et Méthode

Durant la construction de la ligne de tram du Glattal, les bâtiments désaffectés ont été démolis, cédant de la place à une nouvelle station Bike & Ride avec magasin et kiosque formant un îlot entre les voies de chemin de fer et les rails du tram.

Financement

900 000 francs, par la ville d'Opfikon

Mise en œuvre

Le dispositif contient 144 places pour vélos et trottinettes ainsi qu'un atelier attenant, non chauffé. Pour des raisons de places, le parking est aménagé sur deux demi-étages décalés, directement accessibles par deux rampes d'escaliers depuis la Place de la gare.

Appréciation du jury

Le jury a été particulièrement séduit par l'architecture remarquable de la vélostation Bike & Ride ainsi que par l'augmentation des capacités à 200 places, et se félicite du fort taux d'occupation de la structure. Grâce au système de carte d'accès et à la vidéosurveillance, les usagers jouiront d'un sentiment de sécurité accru, ce qui pourrait même se refléter dans le nombre de cyclistes.

Maître d'ouvrage

ville d'Opfikon
gérance immobilière
Peter Cathomas

asa AG
Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG
Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil
Felix Güntensberger

Calendrier

mars 2008 : début de la
construction

décembre 2008: fin de la
construction





Vélos en libre service en ville de Fribourg

Trois stations, totalisant 32 vélos (dont 12 vélos électriques)

Situation initiale

Pour de nombreuses personnes, la topographie de Fribourg est un facteur de dissuasion pour utiliser le vélo. Ce renoncement au vélo se reflète dans la répartition modale.

Méthode

Suite à la présentation de la société qui a mis en place le Vélib' à Paris, la ville de Fribourg a mis sur pied un groupe de travail, qui se compose de Fribourg Tourisme, l'Université de Fribourg, Pro Vélo Fribourg et de partenaires privés. Une collaboration a finalement pu se faire avec Suisse Roule (qui s'appelle « velopass » aujourd'hui), ce qui permettra de profiter des synergies régionales.

Financement

600 000 francs pour trois stations (au total sur cinq ans).

Mise en œuvre

Fribourg fait partie du système velopass, qui existe depuis 2009 et qui est opérationnel dans la région lausannoise. Elle est la deuxième ville européenne à utiliser des vélos électriques dans son assortiment en libre service, 24h/24. Trois stations sont situées aux lieux les plus fréquentés de la ville : la gare, l'université et le stade St-Léonard. Il est prévu d'étendre le réseau avec l'appui d'entreprises fribourgeoises, de l'administration de la ville et du canton.

Appréciation du jury

Le jury a évalué le système fribourgeois par rapport au système de vélos en libre service velopass dans son intégrité, et loue le caractère pionnier des vélos électriques dans l'offre.

Maître d'ouvrage

ville de Fribourg, Direction
de la police locale et de la
circulation
www.velopass.ch

Responsable division

Fabien Noël

Calendrier

avril 2009 : début de la pla-
nification

avril 2010 : inauguration





bike arena emmetten

Offre touristique, locations, itinéraires cyclables et prestations pour cyclistes

Situation initiale

Il devenait urgent de remédier à la situation : conflits avec les propriétaires terriens, droits de passage non garantis, conditions dangereuses pour les randonneurs ou encore le manque d'offre touristique dans la région.

Financement

« Tourismus Emmetten » est responsable de l'arena.

Mise en œuvre

Sur proposition d'un sportif et d'un photographe local, la commission du vélo a été enclenchée pour mettre sur pied un centre de location, un parc cycliste naturel et un « Wood Trail » (circuit forestier sur des planches en bois) ; on y a ensuite ajouté des prestations tels des cours de conduite cycliste et des itinéraires cyclables balisés.

Appréciation du jury

Le jury est impressionné par la diversité de la palette d'offres et de mesures proposées par Tourismus Emmetten pour promouvoir la santé et l'exercice sur VTT.

Initiateur

bike arena emmetten
Hinter-Hostatt-Strasse 4
6376 Emmetten
www.tourismus-emmetten.ch

Responsables

Judith Kiener
communication
Toni Mathis
chef de projet

Calendrier

été 2008 : lancement du
projet

juin 2009 : ouverture





**Initiatrice et
responsable du projet**

Aurélie Anstett
150, rue de Fleurs
F-74300 Cluses (F)

Cyclopod, Genève

Visites guidées de Genève avec le cyclopod

Situation initiale

La loi genevoise sur le tourisme, modifiée en 2005, est favorable aux questions écologiques et au tourisme durable. Aussi, l'entreprise Cyclopod se fonde là-dessus pour créer une nouvelle attraction touristique : le cyclopod.

Méthode

Le cyclopod est un tricycle doté d'une assistance électrique. Le conducteur peut prendre 2 à 3 passagers sur la banquette arrière et rouler à une vitesse d'env. 25 km/h. Il cible les 25 – 35 ans, attirés par ce véhicule insolite, et les 30 – 60 ans, qui seront conquis par les possibilités culturelles accessibles par voie oisive.

Financement

Sponsoring et ressources des pouvoirs publics et d'une fondation, vente du cyclopod comme surface publicitaire.

Mise en œuvre

La petite entreprise prévoit de proposer 3 à 5 cyclopods pour des promenades thématiques tant aux touristes qu'aux locaux, en employant 3 à 5 personnes multilingues.

Appréciation du jury

Le jury observe avec intérêt l'évolution de cette nouvelle attraction à Genève, qui constitue encore un projet mais qui devra être financée puis se réaliser.





Initiateur

Biketec AG
Schwende 1
4950 Huttwil
www.flyer.ch

Communication

Simon Brülisauer

Calendrier

2003 – 2009 :
mise en place des projets
de location FLYER

2009 : intégration dans
FLYER-Land

2010 : intégration de
FLYER-Land Schweiz dans
la Suisse à vélo
de SuisseMobile

« Flyer-Land Schweiz »

Activités touristiques en vélo électrique, agences de location et stations de recharge

Situation initiale

Grâce à la « Herzroute » (route du cœur), dans la vallée de l'Emmen, en Haute-Argovie, l'idée de créer une nouvelle attraction avec les vélos électriques a fait son petit bonhomme de chemin. Les tests ont été concluants et Biketec AG recherche de nouveaux partenaires, qu'il met en réseau depuis 2009 sous la houlette de FLYER-Land-Schweiz.

Méthode

Des agences de location et 500 stations de recharge ont été mises en place avec des organisations touristiques et des partenaires comme des hôtels, des campings ou des remontées mécaniques.

Financement

La construction et l'exploitation de l'infrastructure touristique coûtent plusieurs millions de francs par an.

Mise en œuvre

L'entretien et la maintenance des cycles sont pris en charge par les spécialistes dans les centres FLYER ; le marketing effectué par FLYER-Land Schweiz est réalisé de manière centralisée ; la communication se fait au niveau local, au travers des canaux touristiques régionaux.

Appréciation du jury

FLYERLAND Schweiz propose la location de FLYER et des stations de recharge sur une plateforme nationale, en combinant son produit avec d'autres attractions touristiques de façon innovante. Par ses efforts (y compris dans le marketing), Biketec AG contribue à redorer le blason de la petite reine.





Passerelle pour la mobilité douce à Berne

entre Könizbergwald et la Freiburgstrasse, au-dessus de la Bernstrasse

Situation initiale

Ce projet s'inscrit dans le projet d'aménagement d'un tram à Berne ouest, et en constitue un projet partiel, sachant que le nœud « passage inférieur » représentait de sérieux problèmes pour la mobilité douce en raison des entrées d'autoroutes, du chemin de fer, des rails de tram et des voies de raccord longitudinales et transversales.

Méthode

Dès l'ébauche du projet de tram à Berne ouest, en 1999, on s'est intéressé au sort des cyclistes. Parmi plusieurs projets, le pont de mobilité douce a été évalué puis réalisé. Ainsi, le raccordement a vu le jour en octobre 2009.

Financement

Dans le cadre du projet de tram à Berne ouest : 1,1 million de francs.

Mise en œuvre

Pour la mobilité douce, cette nouvelle liaison signifie que les cyclistes allant en direction de la ville bénéficient d'une sécurité accrue grâce à une séparation du trafic et d'une montée moins raide que celle de la rampe du tram. Ils échappent à présent au changement de voie vers la gauche pour accéder à la voie de bus, manœuvre obligatoire et néanmoins dangereuse.

Appréciation du jury

Le jury apprécie l'idée d'une passerelle propre à la mobilité douce qui apporte sécurité et confort aux cyclistes dans une zone où le trafic est intense. Toutefois, on n'enregistre pas d'augmentation sensible du nombre de cyclistes, et ce type d'infrastructure existe aussi dans d'autres villes du pays. À relever que la communication autour de cette petite pierre à l'édifice du projet à l'ouest de Berne (notamment la mise en valeur de la mobilité douce par une manifestation d'inauguration formelle et officielle) a été gérée de manière exemplaire.

Maître d'ouvrage
ville de Berne, service piéton et cycliste « Fachstelle Fuss- und Veloverkehr »

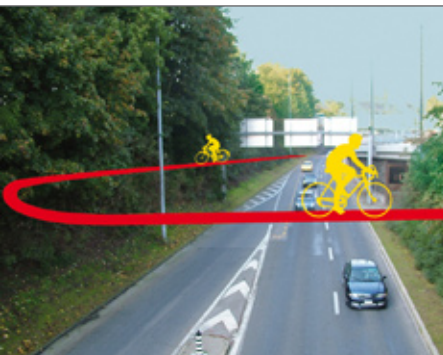
Responsable
Julian Baker

Calendrier
1999 : concours d'idées

2001 : examen d'une voie pour cyclistes

2006 : examen des différentes options

2009 : construction et ouverture





Lausanne Architectures

Balades à vélo s'inscrivant dans une sensibilisation architecturale, visites guidées audio, guides de poche pour les cyclistes et bien plus encore

Situation initiale et méthode

Les balades à vélo de Lausanne Roule proposent depuis 2005 déjà de redécouvrir la ville sous l'angle d'un thème spécifique dans le but de combattre le préjugé d'une topographie escarpée.

Méthode

Les initiateurs ont adopté l'idée, fondé l'association Lausanne Architectures et proposent depuis lors, à intervalles réguliers, de visiter la ville à vélo en découvrant son patrimoine architectural. Ces activités s'inscrivent dans un éventail d'offres, parmi lesquelles on compte la première édition de la ville-exposition, où l'on pédale dans un musée à ciel ouvert.

Financement

Le projet et les activités proposées ont été financés par divers partenaires et par le produit de la vente des guides.

Mise en œuvre

Pour découvrir la ville par ses propres moyens, rien de plus simple que de télécharger les fichiers mp3, pdf ou mms sur www.lesbaladeurs.ch et de suivre le circuit. En complément, il existe aussi des guides de poche (incluant l'itinéraire).

Appréciation du jury

Le projet encourage l'usage du vélo dans une ville dont la topographie n'est pas idéale pour cette activité. La combinaison de l'exploration architecturale et d'une visite guidée à vélo est tout à fait innovante. Le jury apprécie la professionnalité de la communication et le travail bénévole effectué, en dépit du budget serré.

Initiateur

Association
Lausanne Architectures
Place de l'Europe 1b
1003 Lausanne
www.lausanne-architectures.ch

Communication

Manon Giger

Calendrier

avril à août 2007 :
conception

printemps 2008 :
sélection de balades

été 2008 : guides de poche

à partir de 2009 :
tours guidé





Plan général de la zone de la gare de Winterthour

Plan général de la circulation autour de la gare de Winterthour, particularités en faveur des cyclistes

Situation initiale

La zone de la gare est la plus fréquentée de Winterthour et elle joue un important rôle urbanistique. Aussi, une rénovation des bâtiments et du quartier était urgente, tant au niveau structurel qu'architectural. Un concours a ainsi été lancé en 2003 autour de l'idée de traversée des voies au centre-ville.

Méthode

Un crédit cadre sera utilisé pour réaliser, par étapes, six projets partiels qui s'inscrivent dans le plan général de la zone de la gare de Winterthour et qui sont donc liés les uns aux autres. Plusieurs projets partiels contiennent des aspects favorables aux cyclistes.

Financement

Crédit cadre de 84 millions de francs.

Mise en œuvre

La première étape de la traversée des voies au centre-ville (non comprise dans le crédit cadre) et l'ouverture du parking à vélos privé « poste d'aiguillage RailCity » sont effectuées.

Appréciation du jury

Le jury considère le plan général très intéressant et porteur d'avenir, et reconnaît la place accordée au vélo dans le périmètre de la gare de Winterthour. La traversée nord vaut une mention spéciale, avec son aménagement particulièrement pratique pour les vélos.

Maître d'ouvrage

ville de Winterthour
Département de la gestion
du territoire

Responsable

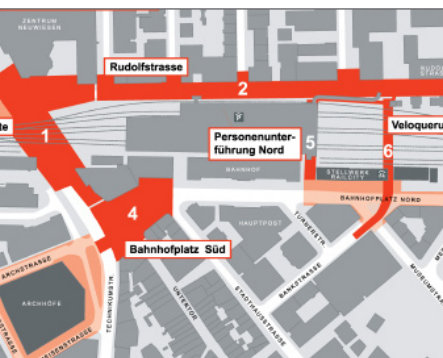
Walter Bossert
conseiller municipal
Herbert Ernst
chef de projet

Calendrier

2003 : mise au concours

mai 2009 : votation
populaire

2012 : traversée nord et
parking à vélos
de la Rudolfstrasse





Piste cyclable autour du lac de Greifensee

Piste cyclable, tantôt en site propre, tantôt le long de la route, de 19,34 km ; peu de dénivelé ; circuit faisant le tour du lac de Greifensee

Situation initiale

L'idée d'une piste cyclable faisant le tour du lac de Greifensee a émergé dans les années 1970 déjà. Au cours de la conception, les besoins des rollers ont été intégrés au projet.

Méthode

La création de la piste cyclable autour du Greifensee n'a pas été évidente. On a dû déplacer une maison, transplanter un pré à litière, construire 5 ponts et 8 ponceaux pour traverser des cours d'eau et déplacer 2 km de route. En-dehors des agglomérations, la piste large de 3 m est séparée de la route par un couloir vert. À certains endroits, cyclistes, piétons et rollers se partagent le chemin. Ce dernier se rétrécit dans le village de Greifensee si bien qu'on y croise aussi des riverains et des automobilistes.

Financement

En correction de l'inflation : env. 20 millions de francs sur 27 ans.

Mise en œuvre

Le circuit autour du Greifensee est devenu un lieu d'excursion parmi les plus appréciés du canton de Zurich et attire quelque 2500 cyclistes les jours de beau temps. Ils ont trois circuits au choix : soit le chemin de la rive (chemin en gravier, pour piétons et cyclistes), soit le chemin faisant la boucle (chemin goudronné ; pour piétons, cyclistes, rollers, etc.), soit enfin la route. En raison de la popularité du circuit, il n'est pas rare d'observer des conflits entre groupes d'utilisateurs.

Appréciation du jury

Le jury félicite l'office zurichois des ponts et chaussées pour sa détermination et sa ténacité en faveur de la piste cyclable autour du Greifensee jusqu'à son achèvement l'an dernier : un engagement exemplaire. Le jury a considéré la piste cyclable autour du lac de Greifensee et la campagne de tolérance comme un ensemble. En effet, les deux projets apportent une valeur ajoutée substantielle, même si le succès du présent projet est tel qu'il exige des solutions apportées par la campagne.

Maître d'ouvrage

Direction des travaux
publics du canton de Zurich
office des ponts
et chaussées

Responsable du projet

Othmar Martin

Calendrier

1982 - 2009 : conception
et réalisation de 19 étapes
indépendantes les
unes des autres





Campagne de tolérance Greifensee

Campagne de sensibilisation et de signalisation pour une tolérance mutuelle entre usagers de la piste cyclable autour du lac de Greifensee

Situation initiale

La campagne de tolérance Greifensee a vu le jour suite à l'attrait et au succès de la piste cyclable autour du Greifensee. Elle vise à résoudre les conflits qui surviennent en raison de la forte fréquentation aux endroits problématiques (jonctions, rétrécissements).

Méthode

Soutenue par des représentants des polices municipale et cantonale, des planificateurs cantonaux et des groupes d'aménagement régionaux, la fondation du Greifensee a établi un plan de circulation pour la mobilité douce, qui s'articule autour du principe suivant : circulation commune grâce à la tolérance, la compréhension et la connaissance des autres usagers de la route, plutôt qu'une séparation des modes de transport entre chemin en gravier, piste cyclable et route cantonale.

Financement

Budget : 115 000 francs ; ressources provenant de la fondation du Greifensee, des communes autour du Greifensee, de l'office cantonal des ponts et chaussées et de sponsors.

Mise en œuvre

L'objectif de la campagne réside dans l'adaptation de la vitesse des divers groupes d'usagers grâce aux panneaux de signalisation, au marquage au sol et à une communication, afin de faciliter la cohabitation sur la piste commune. Le projet en est encore à ses balbutiements.

Appréciation du jury

Le jury estime que l'engagement de la fondation du Greifensee en faveur de la tolérance sur la piste cyclable du Greifensee est exemplaire. Son succès ne pourra se mesurer qu'à l'issue du projet.

Organisation

fondation du Greifensee
Bankstrasse 8
8610 Uster
www.greifensee-stiftung.ch

Responsable du projet

Patricia Bernet

Calendrier

janvier 2010 à décembre

2012 : conception,
balisage et signalisation,
communication





Transport de vélos gratuit sur les lacs de Neuchâtel et de Morat

par la Société de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat SA (LNM)

Situation initiale

Jusqu'en 2006, le prix du transport des vélos à bord des bateaux de la LNM variait entre 5 et 8 francs.

Méthode

Dans la volonté de rendre la région des Trois-Lacs plus attrayante, surtout pour les familles, le conseil d'administration de la LNM a décidé de transporter les vélos gratuitement dès la saison 2006.

Financement

Si le transport gratuit de vélos n'a pas nécessité d'investissements, il a occasionné un manque à gagner s'élevant à quelque 50 000 francs/an (base : 2005). Or on enregistre une augmentation de clients cyclistes, y compris des nouveaux, ce qui devrait compenser le manque à gagner. On se trouve donc clairement dans une situation où tout le monde sort gagnant.

Mise en œuvre

La communication de cette nouveauté a été diffusée sur le site web, les horaires et les panneaux d'information des ports. Les écoles ont été informées par courriel et les médias ont couvert l'événement.

Appréciation du jury

Le jury considère le transport des vélos par la société de navigation comme un service remarquable pour les cyclistes, qui donne de nouvelles possibilités d'excursions, surtout aux familles et aux groupes. Il espère que l'avantage concurrentiel et le succès dont jouit la LNM grâce au transport gratuit de vélos animeront également d'autres sociétés de transport à proposer ce service.

Organisation

Société de Navigation
sur les Lacs de
Neuchâtel et Morat SA
2000 Neuchâtel
www.navig.ch

Direction

Jean-Jacques Wenger

Calendrier

2006 : étude de faisabilité
et préparation

depuis 2007 : réalisé





Carte vélo, Lausanne

Situation initiale

La première édition de la carte cycliste de Lausanne et de ses environs (de Paudex à Renens), datant de 2006 et tirée à 35 000 exemplaires, était épuisée.

Méthode

La réédition du plan a réuni le délégué vélo de Lausanne, un représentant de la ville, responsable des projets d'aménagement, ainsi qu'un représentant de Pro Vélo Lausanne. D'autres partenaires ont également participé au projet, dont les services de police.

Financement

La révision et la réimpression du plan à un tirage de 35 000 exemplaires ont été assumées par la ville de Lausanne, le canton de Vaud et les annonceurs pour un coût total de 60 000 francs, travail de graphisme compris.

Mise en œuvre

La ville a réédité la carte sur demande des communes riveraines et en a profité pour étendre le plan, y intégrer les stations de vélos en libre service (VLS) et le métro M2. On y trouve aussi les itinéraires nationaux et régionaux de la Suisse à vélo. La carte vélo est gratuite en version papier et téléchargeable par internet.

Appréciation du jury

Le jury apprécie le plan cycliste de Lausanne. De par sa fonction, ce dernier combine les différents types d'infrastructure cycliste et représente par là un élément fondamental dans la promotion de la petite reine comme moyen de locomotion. Par ailleurs, la carte offre de nombreuses informations utiles sur les parcours, les distances et les accès aux transports publics. Elle contient en outre des adresses des marchands de cycles, des conseils de sécurité et le dénivelé, afin d'aider le cycliste à bien choisir son itinéraire.

Organisation

Stadt Lausanne
Direction des Travaux
Service des routes
et de la mobilité
www.lausanne.ch/velo

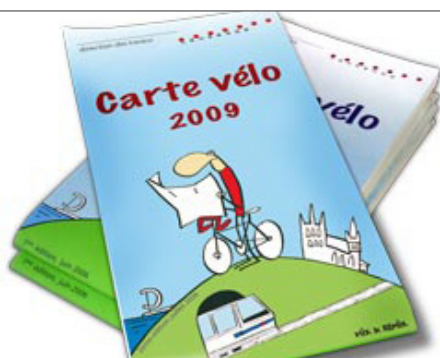
Responsable

Jean-Christophe Boillat

Calendrier

2006 : 1re édition

2009 : réédition





Carte vélo, Vernier

Situation initiale

De par sa proximité avec Genève, la ville de Vernier s'est sensiblement urbanisée au cours des dernières années. Et, malgré les principaux axes qui mènent tous à Genève, la commune s'attelle à promouvoir le cyclisme en proposant un plan de ville pour les déplacements à vélo.

Méthode

La commune de Vernier a établi la carte cycliste en étroite collaboration avec Pro Vélo Genève.

Financement

La carte vélo a été imprimée en août 2009, tirée à 6000 exemplaires et financée par la commune de Vernier.

Mise en œuvre

Au verso de la carte des itinéraires cyclables conseillés, on trouve le descriptif de deux balades thématiques, pour inciter les cyclistes soit à faire une excursion dans la nature, soit à découvrir un cadre très urbain de Vernier. Bien entendu, le plan comporte également un index des rues et les adresses importantes. Il est téléchargeable sur internet.

Appréciation du jury

Le jury apprécie le plan cycliste de Vernier. De par sa fonction, ce dernier combine les différents types d'infrastructure cycliste et représente par là un élément fondamental dans la promotion de la petite reine comme moyen de locomotion. Par ailleurs, la carte offre de nombreuses informations utiles sur les parcours et les distances afin d'aider le cycliste à bien choisir son itinéraire.

Organisation

Gemeinde Vernier
www.vernier.ch/mobilite

Responsable

Igor Moro
responsable mobilité

Calendrier

septembre 2008 : mandat
de Genève à Pro Vélo

août 2009 : impression





Vélostation à Liestal

116 places de parking surveillées et 93 non surveillées à la gare de Liestal ; 20 emplois de solidarité

Situation initiale

En automne 2006, la ville de Liestal a engagé un groupe de travail pour examiner le projet de construire une station pour vélos assortie de postes-solidarité.

Méthode

Une filiale de l'association Job Club de Bâle, créée dans le seul but d'exploiter la vélostation et partenaire de longue date des services sociaux de Liestal, gère la vélostation de manière autonome en termes d'organisation, de ressources en personnel et de structure, dans le cadre d'un mandat de prestations.

Financement

La ville de Liestal et la fondation ALU se partagent les coûts des deux années pilote qui se composent de coûts d'investissement dans l'infrastructure (444 000 francs) et de coûts d'exploitation du programme d'introduction au système (150 000 francs). Le sponsor principal (EBL) prend à sa charge 55 000 francs.

Mise en œuvre

L'accès à la vélostation passe par une porte coulissante automatique qui s'ouvre par carte et donne sur la terrasse de la poste. La station pour vélos offre plus de 200 places de parking, une caméra de surveillance, un service de nettoyage et de réparation, un service de location de vélos, un service de livraison à domicile et de recyclage et même un coin toilette ainsi qu'un service de cirage de chaussures.

Appréciation du jury

Le jury apprécie beaucoup le concept et l'agencement de la vélostation. D'après lui, les divers services proposés et le coin toilette sont très accueillants et porteurs d'avenir. Par ailleurs, la vélostation de Liestal a été prise en compte de façon optimale dans le réaménagement de la zone de la gare. Mention spéciale du jury à l'excellente collaboration avec la ville, les commerçants, Pro Vélo des deux Bâle, les sponsors et les services sociaux.

Maître d'ouvrage

Velostation Liestal GmbH-
Seestrasse 4
4410 Liestal
www.velostationlietal.ch

Organisation

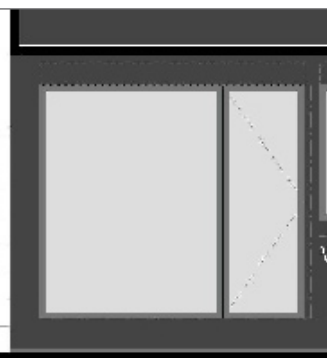
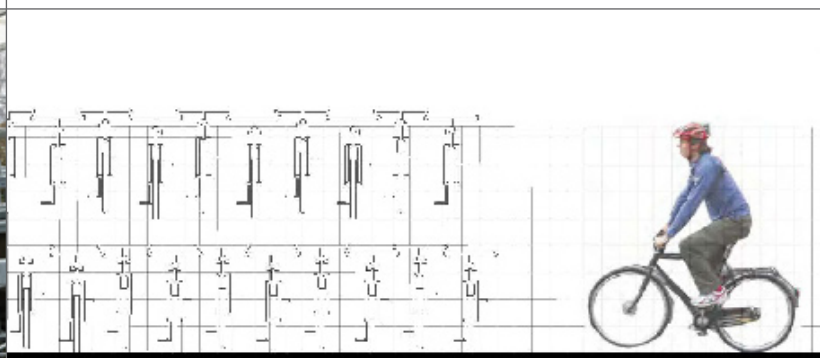
Marie-Thérèse Véron
directrice
Oswald Hürlimann
responsable d'exploitation

Calendrier

2006 : étude de faisabilité

hiver 2009/2010 : début
des travaux

mars 2010 : ouverture





Vélostation à St-Jacques, Bâle

Station pour vélos souterraine à la gare St-Jacques (Bâle), vidéosurveillance sur 510 m² et 300 places de parking gratuites

Situation initiale

Une partie de l'autoroute A3, la dénommée tangente nord de Bâle, s'est construite de 1994 à 2008. Ces travaux ont requis des mesures de compensation urbanistiques, qui ont conduit au réaménagement de la Vogesenplatz.

Méthode

Le réaménagement de la zone de la gare de St-Jacques a été mis au concours dans le cadre des mesures d'urbanisation de Bâle nord. Les synergies avec le projet de construction du Volta-Zentrum ont permis de concevoir une vélostation souterraine à St-Jacques, sous la Vogesenplatz.

Financement

Le crédit de construction s'élève à 1 460 000 francs. Les coûts d'entretien et d'exploitation annuels sont estimés à 25 000 francs et s'inscrivent dans le budget ordinaire de l'office des ponts et chaussées.

Mise en œuvre

La constellation des bâtiments autour de la Vogesenplatz prédétermine l'emplacement, les accès et la grandeur de la station pour vélos. Les parkings sont équipés d'étriers en surélévation alternée auxquels on peut accrocher le vélo. Les rampes d'accès débouchent sur des portes mécaniques, qui s'ouvrent par carte. Certes celles-ci sont gratuites, mais combinées au système de vidéosurveillance, l'accès à la station s'en retrouve limité et la sécurité accrue. Le parking comporte de grandes baies vitrées qui permettent une communication visuelle avec le parking automobile. Enfin, un accès direct de la station de vélos aux quais sera ajouté dans les années à venir.

Appréciation du jury

Le jury loue la conception visionnaire d'implanter une station pour vélos au cœur d'un projet urbanistique avant même qu'il y ait la demande.

Maître d'ouvrage

Département construction et transports du canton
Bâle-Ville, office des ponts et chaussées

Responsable

Thomas Grieder

Calendrier

2005 : mise au concours

2008 : construction

octobre 2009 : inauguration





Lotissement Zelgli, Winterthour

Parking à vélos pour 133 appartements

Situation initiale

La conception de 131 nouveaux appartements comporte un parking à vélos central et couvert de 200 places pour les habitants.

Méthode

Le parking à vélos a été réalisé dans le cadre du réaménagement de la zone, par les artistes Karim Noureldin et Erik Steinbrecher.

Financement

Prévu dans les coûts globaux

Mise en œuvre

Attirant l'attention, le parking à vélos s'intègre bien dans le complexe, grâce au travail d'un architecte paysagiste. Le lotissement Zelgli-Mattenbach est lauréat du prix d'architecture de la région de Winterthour 2008.

Appréciation du jury

Le jury se félicite de la candidature d'un bureau d'architectes en faveur d'une infrastructure cycliste dans un lotissement privé. Il s'agit du seul projet déposé n'émanant pas d'une autorité cantonale, municipale ou communale ou d'une association. Le parking à vélos est un bijou architectural, malgré son impact très limité.

Maître d'ouvrage

L+B AG
HGV
Winterthur
Robert Hofer

Architectes

PARK
Feldstrasse 133
8004 Zurich
Markus Lüscher

Calendrier

2004 – 2005 :
concours ouvert

