

Prix Velo Infrastruktur 2012**Innovative velofreundliche Infrastrukturprojekte ausgezeichnet**

An der Fachtagung von Pro Velo und Fussverkehr Schweiz am 15. Mai in Solothurn wurde zum vierten Mal der Prix Velo Infrastruktur vergeben. Dieser Preis wird alle zwei Jahre von Pro Velo Schweiz – mit Unterstützung durch das Bundesamt für Strassen ASTRA, velosuisse und velopa – verliehen. Er zeichnet wegweisende Infrastrukturprojekte aus, die das Velofahren für die Bevölkerung attraktiver machen. Der Hauptpreis ging dieses Mal nach Basel für die Fuss- und Velobrücke „Stückisteg“. Die 50 m lange Brücke ist diagonal auf den Eingang eines Einkaufszentrums ausgerichtet und verbindet somit auf ideale Weise die Quartiere beidseits des Flusses „Wiese“. Dank einer Breite von 5 m kann der Fuss- und Veloverkehr auf separaten Spuren geführt werden. Neben dem Hauptpreis wurden auch zwei Anerkennungspreise vergeben: Der Kanton Graubünden überzeugte mit dem neuen separaten Veloweg Fideris-Dalvazza entlang einer Nationalstrasse und Bahnstrecke. Die Stadt Biel punktete mit ihrem massgeschneiderten, flächendeckenden und flexiblen BikeSharing-System „velospot“. (Sprachen: de und fr)

Weitere Informationen:

PRO VELO Schweiz

www.pro-velo.ch/de

Prix Velo Infrastruktur 2012:

www.pro-velo.ch/de/themen-und-angebote/infrastruktur/prix-velo-infrastruktur/prix-velo-infrastruktur-2012

Prix Vélo Infrastructure 2012**Projets d'infrastructures cyclables innovantes récompensés**

Lors de la journée d'étude de Pro Velo et Mobilité piétonne le 15 mai dernier à Soleure, le Prix Vélo Infrastructure a été remis pour la quatrième fois. Ce prix est décerné tous les deux ans par Pro Velo Suisse, avec le soutien de l'office fédéral des routes OFROU, de velosuisse et de velopa. Il récompense des infrastructures cyclables d'avenir rendant le vélo plus attrayant pour la population. Le prix principal revient cette année au canton de Bâle pour sa passerelle cycliste et piétonne «Stückisteg». Ce pont long de 50 m relie en diagonale l'entrée d'un centre commercial et les quartiers des deux côtés de la rivière Wiese. Grâce à une largeur de 5 m, piétons et cyclistes peuvent y circuler sur voies séparées. Deux prix de reconnaissance ont en outre été attribués: le canton des Grisons a convaincu avec son nouvel itinéraire vélo séparé Fideris-Dalvazza, le long d'une route nationale et d'une voie ferrée. La ville de Bienne a quant à elle marqué des points avec son système de vélo en libre-service sur mesure «velospot», à la fois flexible et généralisé à la ville entière. (langue: allemand/français)

Pour plus d'informations:

PRO VELO Suisse

www.pro-velo.ch/fr

Prix Vélo Infrastructure 2012:

www.pro-velo.ch/fr/themes-et-projets/infrastructures/prix-velo-infrastructure/prix-velo-infrastructure-2012

03.07.2012

Association faîtière nationale
pour les intérêts des cyclistes
Bollwerk 35 | Case postale 6711
CH-3001 Berne

Tél 031 318 54 11 | Fax 031 312 24 02
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch
CP 34-2641-5

Communiqué de presse du 15 mai 2012

Qu'est-ce qui fait d'une infrastructure cycliste, un projet exemplaire ?

PRO VELO Suisse récompense pour la quatrième fois les infrastructures cyclables d'avenir à travers le « Prix Vélo Infrastructure ». 20 projets se sont portés candidats. Le « Stückisteg » à Bâle remporte le prix principal alors que deux prix de reconnaissance sont décernés au Canton des Grisons pour le sentier cycliste Fideris – Dalvazza et à la ville de Bienne pour système bikesharing « velospot ».

Nouvelle passerelle « Stückisteg » à Bâle, un tapis rouge pour cyclistes et piétons (prix principal)

Si d'antan les propriétaires de châteaux marquaient l'entrée de leur demeure avec une allée bordée d'arbres, le « Stückisteg » en montre le pendant moderne. Le département de construction et du trafic du canton de Bâle-Ville, en collaboration avec l'initiateur du centre commercial, a saisi la chance de symboliquement « dérouler le tapis rouge » pour la mobilité douce. Malgré différents ponts préexistants à proximité, cette passerelle fut placée exactement au bon endroit pour rendre service et montrer son caractère symbolique : en diagonale à travers la rivière et visant avant tout directement l'entrée du centre commercial. Le « Stückisteg » est une passerelle pour piétons et cyclistes, longue de 55 mètres avec une largeur utilisable de 5 mètres. Elle offre aux cyclistes une piste à deux voies contraires, séparée du trafic piétonnier. Cette liaison relie sur le chemin le plus court la Wiesenplatz avec le quartier en développement rapide de Kleinhüningen et le nouveau centre commercial « Stücki ».

Sentier cycliste Fideris – Dalvazza, département des routes du canton des Grisons (prix de reconnaissance)

Une fois de plus, un Prix Vélo est attribué dans les Grisons : après la place de la gare de Coire en 2007 c'est au tour du Prättigau. Auparavant la route cycliste régionale n° 21 (Sargans – Klosters) passait entre Jenaz et Dalvazza par un parcours peu attrayant avec beaucoup de dénivellations. C'est pourquoi les cyclistes utilisaient la route nationale, liaison directe, mais dangereuse et très utilisées par les automobilistes. La nouvelle construction du tronçon Fideris – Dalvazza rend le trajet plus attrayant et plus sûr. La séparation entre les flux cyclistes et piétons et le trafic motorisé sur la route nationale fortement fréquentée est rendue possible par la construction d'un chemin cycliste séparé entre Landquart et la voie de la Rhätische Bahn (entreprise de transport régional). Les ouvrages d'art importants, tels que passerelles et passages sous voie créent des espaces protégés pour les cyclistes, soient-ils des touristes ou des baigneurs locaux.

La ville de Bienne marque à nouveau des points avec son système de vélos en libre-service « velospot » (prix de reconnaissance)

Après avoir remporté le Prix principal en 2005 avec leur concept de stationnement, c'est à présent leur système de bikesharing « velospot » développé sur mesure et sur l'ensemble de la ville qui amène un prix de reconnaissance au berceau technologique du pied du Jura. Ce système mobile est connecté sans fil avec la borne de communication de la station de prêt jusqu'à une distance de 50 m. Cela permet de mettre en place des stations de prêt sans mesures de construction sur des parkings existants, à côté de firmes partenaires et à tout endroit qui nécessite le prêt d'un nombre variable de vélos. La différence par rapport aux systèmes existants réside dans le cadenas électronique qui lit les cartes directement. Le cadenas est relié sans fil avec la borne de communication de la station de prêt. Il est prévu d'étendre le système sur tout le territoire de la Ville de Bienne jusqu'en été 2012 avec plus de 40 stations de prêt et 250 vélos. www.velospot.ch

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

Le cinquième PRIX VELO pour infrastructures d'avenir sera mis au concours en 2013. Le PRIX VELO pour entreprises cyclophiles sera lancé pour la septième fois en automne.

Renseignements

Marianne Fässler, Cheffe de projet PRIX VELO, PRO VELO Suisse, Tél. 031 318 54 15
Jean-François Steiert, président de PRO VELO Suisse, conseiller national,
079 204 13 30

Rapport du jury, photos des lauréats (dès 19 heures) et documentation détaillées des projets primés :

Site web [Prix Vélo Infrastructure 2012](#)

PRO VELO Suisse est l'association faîtière nationale de défense des intérêts des cyclistes en Suisse. Elle regroupe 39 associations régionales et plus de 30 000 membres individuels.

Rapport du jury de la 4^e édition du « Prix Vélo Infrastructure 2012 »

Critères d'appréciation

- 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

Membres du jury :

- Marion **Doerfel**, Ingénieure en transport et professeure à l'HESB « Architecture, bois et génie civil », Berthoud
- Emmanuel **Fankhauser**, Ingénieur en transport, Citec Ingénieurs Conseils SA, Association suisse des ingénieurs en transport (SVI), Conférence Vélo Suisse, Genève
- Cindy **Freudenthaler**, Déléguée vélo, Service des routes et de la mobilité ville de Lausanne
- Andreas **Gubler**, Président et secrétaire général de velosuisse, Association suisse des fournisseurs de bicyclettes, Berne
- Luzia **Meister**, Avocate, Vice-présidente de PRO VELO Suisse, Granges
- Christoph **Masoner**, Secrétaire général du service coursiers swissconnect ag, Lucerne
- Niklaus **Schranz**, Responsable vélo, Office fédéral des routes (OFROU), Berne
- Martin **Urwyler**, Délégué de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), Conférence Vélo Suisse, Office des ponts et chaussées, ville de Lucerne

Nouvelle passerelle « Stückisteg » à Bâle, un tapis rouge pour cyclistes et piétons (prix principal)

Le « Stückisteg » est une passerelle pour piétons et cyclistes, longue de 55 mètres avec une largeur utilisable de 5 mètres. Elle offre aux cyclistes une piste à deux voies contraires, séparée du trafic piétonnier. Cette liaison pour la mobilité douce traverse la rivière « Wiese » en diagonale à 1.5 km de son embouchure avec le Rhin et relie sur le chemin le plus court la Wiesenplatz avec le quartier en développement rapide de Kleinhüningen et le nouveau centre commercial « Stücki ». Cette liaison offre une largeur de 5 m de surface utilisable à la mobilité douce. La séparation des espaces assure aux cyclistes, de ne croiser ni cycliste circulant en sens opposé ni piétons et les mène via un carrefour sécurisé directement devant l'entrée principale du centre commercial. Cette passerelle, faite d'acier et de béton, construite comme mesure d'accompagnement lors de la construction du centre commercial « Stücki », enjambe la « Wiese » sans piliers et s'intègre de façon harmonieuse dans l'environnement riverain. Elle relie les quartiers de façon vivante et approche de la ville.

Le département de construction et du trafic du canton de Bâle-Ville, en collaboration avec l'initiateur du centre commercial, a saisi la chance de symboliquement « dérouler le tapis rouge » pour la mobilité douce. Malgré différents ponts préexistants à proximité, cette passerelle coutant 1,2 millions de francs fut placée exactement au bon endroit pour rendre service et montrer son caractère symbolique : en diagonale à travers la rivière (et par conséquent revenant plus cher qu'une solution perpendiculaire) et visant avant tout directement l'entrée du centre commercial. Si d'antan les propriétaires de châteaux marquaient l'entrée de leur demeure avec une allée bordée d'arbres, le « Stückisteg » en montre le pendant moderne comme exemple unique !

Sentier cycliste Fideris – Dalvazza, département des routes du canton des Grisons (prix de reconnaissance)

Auparavant la route cycliste régionale n° 21 (Sargans – Klosters) passait entre Jenaz et Dalvazza par un parcours peu attrayant avec beaucoup de dénivellations. C'est pourquoi les cyclistes utilisaient la route nationale, liaisons directe, mais dangereuse et très utilisées par les automobilistes. La nouvelle construction du tronçon Fideris – Dalvazza (3.6 km, avec une largeur de 2.5 mètres et asphalté sur toute la longueur) rend le trajet plus attrayant et plus sûr. La séparation entre les flux cyclistes et piétons et le trafic motorisé sur la route nationale fortement fréquentée est rendue possible par la construction d'un chemin cycliste séparé entre la Landquart et la voie de la Rhätische Bahn (entreprise de transport régional).

Le montant important d'un total de 4.5 millions de francs fut financé par les fonds pour la construction des routes nationales, le Canton des Grisons et Pro Prättigau et prouve le fort engagement du Canton pour une amélioration véritable du trafic cycliste. Les ouvrages d'art importants, tels que passerelles et passages sous voie créent des espaces protégés pour les cyclistes, soient-ils des touristes ou des baigneurs locaux. Le projet comprend aussi des améliorations de la construction de la liaison directe entre Jenaz et Fideris. Cette liaison, auparavant un sentier non-goudronné à travers les champs, devient un trajet sûr par tous les temps pour écolières et écoliers ainsi que pour les pendulaires.

Le grand confort de ce trajet pour cyclistes, qui leur donne sentiment positif d'être vraiment pris au sérieux, et un exemple type de la façon de compléter des lacunes dans le réseau cycliste existant. Un petit bémol peut toutefois être relevé dans l'entretien : l'hiver, le service de nettoyage n'est pas assuré. Au plus tard quand l'interdiction d'emprunter la route nationale prévue sera appliquée, il faudra penser sérieusement à assurer le passage toute l'année.

Système de vélos en libre-service « velospot » de la ville de Bienne (prix de reconnaissance)

Le système « velospot » fonctionne comme d'autres systèmes de bikesharing dans le monde entier : les utilisateurs sont enregistrés et l'accès se fait par une carte RFID, un serveur central surveille les locations et les enregistre. La grande différence avec des systèmes existants réside dans le cadenas électronique qui lit les cartes directement. Le cadenas est reliée sans fil avec la borne de communication de la station de prêt jusqu'à

une distance de 50 m. Cela permet de mettre en place des stations de prêt sans mesures de construction sur des parkings existants, à côté de firmes partenaires et à tout endroit qui nécessite le prêt d'un nombre variable de vélos. Le système de fermeture, développé par la Ville de Bienne en collaboration avec des entreprises partenaires de l'Arc Jurassien, lit les cartes qui sont passées à proximité et facilite ainsi la location. Il est prévu d'étendre le système sur tout le territoire de la Ville de Bienne jusqu'en été 2012 avec plus de 40 stations de prêt et 250 vélos. L'aspect écologique du projet est accompagné d'un volet social. La maintenance des vélos et la gestion de la flotte sont confiées aux participants d'une entreprise sociale qui gagnent ainsi une activité pleine de sens avec un avantage visible par le grand public.

La force d'innovation et le courage de la Ville de Bienne nous convainquent. La ville technologique située au pied sud du Jura gagne des points avec ce système auto-développé et sur mesure sur tout le territoire.

Liste des dix gagnants des années précédentes

2010

- Soleure et région avec l'Offensive Mobilité douce (prix principal)
- Ville de Berthoud et sa piste cyclable longeant les voies (prix de reconnaissance)
- Système de bikesharing « velopass » en Suisse romande

2007

- Ville de Coire avec « Stationnement des vélos en gare de Coire » (prix principal)
- CarPostal région Grisons avec « Transport généralisé des vélos » (prix de reconnaissance)
- Fondation La Suisse à vélo (SuisseMobile) « La Suisse des régions à vélo », (prix spécial)

2005

- Ville de Bienne avec son plan de mesures en faveur du vélo (prix principal)
- Canton de Zoug pour sa planification du réseau cycliste (prix de reconnaissance)
- Ville de Winterthur pour sa politique durable et complète en faveur du vélo (prix de reconnaissance)
- Ville de Thoun pour sa promotion combinée du vélo (prix de reconnaissance)

Berne, 24 avril 2012

Marianne Fässler, Cheffe de projet PRO VELO Suisse

Prix Velo Infrastruktur 2012 - Liste der Bewerber
Prix vélo infrastructure 2012 - liste des candidats

Projekt / projet	Projektverfasser / porteurs du projet
velofreundliches Hünenberg	Gemeinde Hünenberg
velospot	Stadt Biel/Ville de Bienne, Stadtplanung/Département de l'urbanisme
Copertura Bikesharing modello FREEDOM	Ing. Andrea Bernasconi, Lugano
Radweg Fideris - Dalvazza Prättigau	Tiefbauamt Graubünden
"velofreundliches Restaurant"	Pro Velo Thurgau, in Vertretung von Thurgau Tourismus
PubliBike, das neue (e)Bike-Sharing-System von PostAuto, SBB und Rent a	PubliBike, Bern
Birskopfsteg	Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Stückisteg	Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt
Stadt Zofingen Bahnhof/Florastrasse, Abstellplätze für Zweiräder	Stadt Zofingen, Bauverwaltung/Tiefbau und Planung
temporäre Velo- und Fussgängerbrücke Hagneckkanal	Bielensee Kraftwerke
Velostation Fachhochschule St. Gallen	Tiefbauamt Stadt St. Gallen
"freie und sichere Fahrt für Velos durch die Haltestelle Opernhaus dank	Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr
Transport gratuit vélos LNM	Société de Navigation S.A. (LNM), Neuchâtel
Umnutzung und Neugestaltung FO-Trassée Naters	Vomsattel Wagner Architekten ETH BSA SIA
Sécurisation du franchissement des voies de TRAM pour les cyclistes	Direction générale de la mobilité, Etat de Genève
Tram 8 - Hilfsbrücke für Velofahrende und Fussgänger, Basel	Tiefbauamt Basel-Stadt
Veloordnungsdienst Sursee	Caritas Luzern
MTB-Netz Kanton Uri	Amt für Raumentwicklung, Wanderweg- und Bikesfachstelle des
ibatours3 - Freizeittourenplattform	Tours3 GmbH, Lörrach
Das Velo kommt zum Zug - regionaler Radweg Frauenfeld	Tiefbauamt Stadt Frauenfeld



NEWSLETTER

COMPTE RENDU DE LA JOURNÉE D'ÉTUDE



Photo: mäd

Editorial

De Jürg Blattner

Les projets d'agglomération comme tremplin

Le chansonnier bernois Mani Matter chantait «la chanson des gares dont le train est déjà parti ou pas encore arrivé». De nos jours, ces gares n'existent pratiquement plus en Suisse. Construites en son temps aux marges de la ville, ou proche de leur portes, les gares sont aujourd'hui au centre du tissu urbain. Leur fonction de porte sur la ville et le monde est restée. D'autres fonctions se sont fortement renforcées: d'abord comme pôle de développement stratégique avec une accessibilité souvent optimale. Puis comme interface de transport – non seulement en ce qui concerne les liaisons ferroviaires, mais également les liaisons urbaines, en particulier les liaisons pour les modes doux entre les quartiers séparés par les rails. Et finalement en tant que part multifonctionnelle de l'espace public. Les gares doivent répondre à une rare complexité d'exigences territoriales, architecturales, économiques, techniques et sociales. Une mission centrale pour le développement urbain durable du territoire – et de ce fait soutenu par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération. Une mission, qui peut être concrétisée par une approche globale dans la planification et la gestion.

Jürg Blattner
Office fédéral du développement territorial, chef de section Politique des agglomérations

Vers, sur, sous et à travers la gare

Le 15 mai 2012, une journée d'étude organisée par PRO VELO Suisse et Mobilité piétonne a été consacrée à la question de l'accessibilité et de la perméabilité des gares pour les modes doux. Des spécialistes d'entreprises de transport, d'institutions publiques, d'associations et d'organismes scientifiques ont mis en évidence les besoins et les solutions des différentes parties prenantes (voir article principal). Des visites en ville de Soleure ainsi que des ateliers ont permis d'approfondir la thématique (voir pages 2 à 4).

L'histoire du développement urbain est étroitement liée à celle des gares. Jürg Blattner, chef de section Politique des agglomérations à l'Office fédéral du développement territorial, a rappelé les différentes fonctions des gares (voir éditorial). Nulle part ailleurs les flux de piétons et les besoins de stationnement sont aussi importants que dans l'environnement des gares urbaines. L'horaire cadencé entraîne une forte concentration des flux de voyageurs

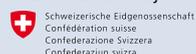
à l'heure pleine et à la demi-heure. Comme l'a fait remarquer Laëtizia Béziane de l'Office fédéral des transports, les structures d'accueil doivent être redimensionnées, par exemple par de nouvelles liaisons transversales entre les voies, un élargissement des quais, une bonne orientation de la clientèle et une meilleure signalétique. Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), actuellement en consulta-

Des solutions créatives sont encore à développer pour permettre une perméabilité des gares aux modes doux tout en cohabitant harmonieusement.



Photo: Ville de Wil (SG)

Patronat de la journée: Accueil:



Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU



Remise du Prix Vélo Infrastructure

Les gagnants ont été récompensés dans le cadre de la journée d'étude.

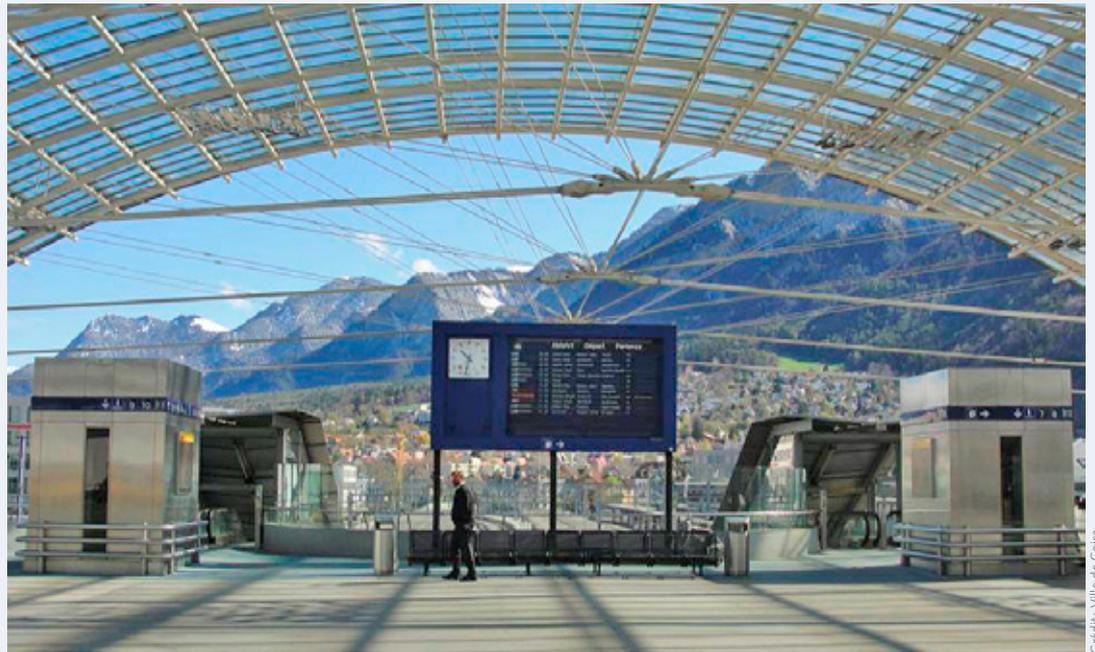
Estimation des flux potentiels de piétons et de cyclistes

Urs Walter, responsable Mobilité douce au Département des travaux publics de la Ville de Zurich, a présenté le projet de passage souterrain à la gare d'Oerlikon. Pour évaluer les besoins, l'équipe de projet a calculé le nombre total de voyageurs et estimé son évolution d'ici à l'inauguration de la galerie en 2016 sur la base du modèle développé par les CFF. Olivier Neuhaus, architecte-urbaniste à la Ville de Neuchâtel, a quant à lui présenté le projet de passerelle du Millénaire. Pour ce projet également, le total d'utilisateurs potentiels de la nouvelle infrastructure d'accès à la gare et du quartier Ecoparc a été évalué.

L'analyse du potentiel sert de base de dimensionnement et permet de définir une clé de répartition des coûts entre les différents maîtres d'ouvrage (Ville, canton, CFF). La discussion qui a suivi a mis en évidence les points suivants :

- Les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes sont souvent sous-dimensionnées. Les valeurs retenues pour l'analyse du potentiel sont souvent inférieures aux valeurs effectives : les bonnes infrastructures sont bien fréquentées et génèrent des flux de trafic plus importants. Il est donc essentiel de penser à long terme et de dimensionner les infrastructures en conséquence.
- L'analyse du potentiel est indispensable pour mettre en évidence les besoins et convaincre les politiques.
- Il existe différents instruments de modélisation des flux de piétons mais ils ne sont que trop rarement utilisés.
- Il manque souvent une évaluation a posteriori des projets. L'idéal serait de la réaliser trois ans après la mise en service. Les chiffres et les expériences consignés pourraient être utilisés pour de futurs projets.

Modération atelier A: Aline Renard,
Conférence Vélo Suisse (KK)



La nouvelle gare de cars postaux située au-dessus des quais soulage la place de la gare de Coire d'une partie de son trafic.

tion parlementaire, modifiera les compétences au sein des gares. A l'avenir, les entreprises ferroviaires concernées seront responsables des structures d'accueil (quais et passages souterrains inclus) en collaboration avec les cantons.

D'après *Markus Streckeisen*, responsable Gérance à la division Immobilier des CFF, la demande de mobilité ferroviaire continuera de croître. Le réseau ferroviaire accueille chaque jour un million de passagers, dont les exigences vis-à-vis de l'infrastructure sont élevées. Il convient donc d'aménager suffisamment de place pour les flux de voyageurs, de leur offrir du matériel de qualité, d'assurer un nettoyage régulier et d'adapter l'offre aux besoins. Le développement commercial ne doit pas gêner le flux piétonnier. Quant aux cyclistes, ils souhaitent disposer d'installations de stationnement si possible avec accès direct aux quais. Désormais, les CFF soutiennent la construction de vélostations dans les grandes gares.

Dominique von der Mühl, de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), a souligné la complexité du processus de planification des gares et énoncé les grandes orientations d'une planification adéquate. Parallèlement aux aspects techniques tels que la canalisation des flux piétonniers, il convient de considérer la gare comme un lieu de vie et de rencontre au cœur de la ville où le piéton est roi. Le défi consiste à

coordonner les différents acteurs. Les nombreuses délimitations, compétences et interfaces dans la planification doivent être intégrées dans un vaste concept sous-tendu par une vision globale. Cette dernière ne peut se concrétiser que si le bon fonctionnement du réseau de transports publics ET l'attrait de la vie urbaine sont assurés.

«Le vélo est le moyen de transport le plus rapide pour se rendre à la gare» : tel est le principal argument invoqué par les cyclistes, a fait remarquer *Martin Wälti*, membre du comité de PRO VELO Suisse et promoteur des vélostations de Berthoud et d'ailleurs. Mais le vélo ne peut être rapide que si son propriétaire le retrouve dans son état d'origine après le voyage en train. Le vol et le vandalisme constituent les principaux obstacles à éliminer. Même si les CFF ont réalisé des progrès réjouissants dans le domaine de l'accessibilité des trains et des gares pour les cyclistes, ils ont encore beaucoup à faire pour réduire l'effet de coupure. Les voies séparent les zones d'habitation et constituent un obstacle de taille à la planification de liaisons attrayantes entre les quartiers. Il existe pourtant un large éventail de possibilités pour simplifier les croisements et la cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

Sur ce plan, la gare de Coire peut être considérée comme un modèle de réussite, qui comble pratiquement toutes les attentes. Tout a

commencé avec l'inauguration de la gare CarPostal au-dessus des voies en 1992, a expliqué *Pius Staldler*, responsable de la planification des transports à la Ville de Coire. Cette vaste halle disposant d'un accès direct aux quais est devenue un emblème urbanistique. Le passage souterrain qui relie la vieille ville à la ville nouvelle a été déplacé dans le cadre d'une autre étape d'aménagement. Elle correspond désormais à la logique urbanistique. Cette transformation répondait à un besoin réel : 40% des piétons utilisent le passage souterrain comme accès à la ville. Les cyclistes disposent d'une vélostation et de nombreuses installations de stationnement de chaque côté de la gare. Bien que des rampes à pente modérée aient été aménagées, il est officiellement interdit de circuler à vélo dans le passage souterrain ; dans la pratique, cette interdiction n'est toutefois pas souvent respectée. La dernière étape d'aménagement a été consacrée au réaménagement de la place de la gare. Le terminal de bus et la nouvelle station Coire-Arosa marquent la place de la gare, qui remplit à merveille sa fonction de zone de rencontre grâce à ses dimensions généreuses et à sa disposition accueillante.

(TS)

Toutes les présentations à télécharger :
www.pro-velo.ch/journeedetude

Financement : quelles synergies possibles ?

Susanne Szentkuti, cheffe de projet Mobilité/énergie et environnement à la Ville de Berthoud, a présenté le projet de piste cyclable parallèle aux voies ferrées réalisé en 2009. Les synergies avec l'entreprise de transport ont été une condition préalable à l'aboutissement du projet. L'idée est née dans le cadre du concept « Berthoud, Cité modèle pour les piétons et les cyclistes » (FuVeMo). En dépit de sa faisabilité, elle n'a toutefois pas pu être concrétisée immédiatement pour des raisons financières. Il a fallu attendre les travaux de doublement de la voie et d'assainissement d'un pont ferroviaire pour que le projet puisse voir le jour. Le BLS a accepté d'élargir le pont pour pouvoir accueillir la piste cyclable. Grâce à cette synergie, les coûts du projet ont diminué de 25 % pour la Ville. Le Conseil municipal a alors approuvé à l'unanimité le crédit de

1,2 million de francs à la charge du « fonds parking ».

Le projet d'aménagement du BLS et le fait que les habitants de Berthoud soient particulièrement sensibles aux besoins de la mobilité douce ont été des facteurs-clés dans l'aboutissement du projet. En ce qui concerne la Ville, le caractère symbolique et exemplaire du projet a également été un élément décisif. De plus, la Ville a pu mettre en évidence l'utilité de la piste cyclable pour la population. La synergie avec le BLS était basée sur une collaboration anticipée et sur l'utilité directe de la liaison pour la clientèle du BLS.

Depuis l'aménagement de la piste cyclable, le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération a ouvert de nouvelles possibilités de financement. Dans certaines situations, la participation d'investisseurs peut et doit contribuer



Photo: Ville de Berthoud

La piste cyclable parallèle aux voies ferrées du BLS relie la gare de Steinhof à celle de Berthoud.

considérablement à la réussite d'un projet (voir article sur le Prix Vélo 2012). Le travail de persuasion constitue un élément important et doit être intégré dans la planification. Il convient notamment d'illustrer l'argumentation par des exemples réussis et des succès financiers.

Modération atelier B: Christoph Merkli, PRO VELO Suisse (SW)

Processus de planification d'infrastructures cyclistes et piétonnes attrayantes aux abords des gares

Markus Zahnd, du service Développement urbain de la Ville de Langenthal, a présenté le processus de planification pour des infrastructures cyclistes et piétonnes attrayantes à la gare de Langenthal. Lors de la discussion qui a suivi, cinq points ont été mis en évidence pour la réalisation ciblée de projets complexes:

- Processus itératif avec échange régulier: les résultats intermé-

diaires doivent être consolidés et intégrés dans la prochaine phase du projet.

- Associer tous les acteurs: un cercle vertueux se crée si l'on parvient à développer des situations gagnant-gagnant. Les ateliers ont fait leurs preuves; dans le développement du projet, ils permettent de mettre en évidence les besoins et d'envisager des perspectives à long terme;

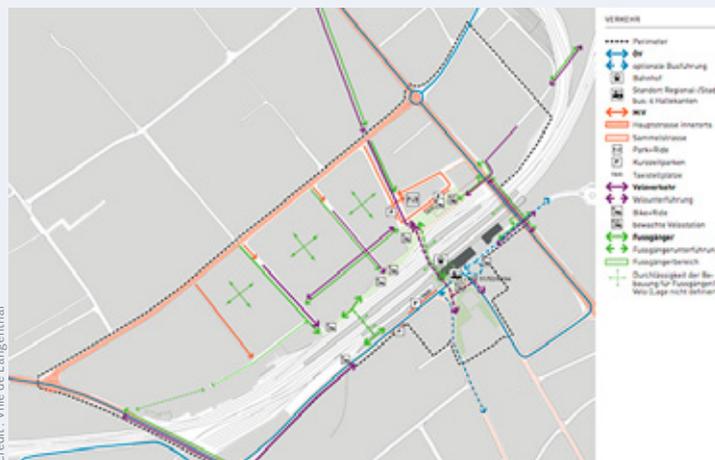
dans une phase ultérieure, ils peuvent servir à optimiser les projets.

- Les procédures d'appel d'offres classiques ne sont pas assez flexibles. Les procédures qualitatives comme les mandats d'étude sont plus appropriées, car un échange technique reste possible dans le cadre du processus d'élaboration.

- Les instruments de planification doivent être utilisés à bon escient: le plan directeur de développement avec force obligatoire pour les autorités a été cité comme une étape possible.

- Les gares sont des plaques tournantes multimodales; à ce titre, elles jouissent d'une considération particulière dans les programmes d'agglomération. Les chances d'obtenir des contributions fédérales peuvent donc servir d'impulsion pour la planification d'infrastructures cyclistes et piétonnes aux abords des gares.

Modération atelier C: Pascal Regli, Mobilité piétonne (PR)



Crédit: Ville de Langenthal

Le plan directeur des transports prévoit de nouvelles traversées de la gare de Langenthal pour les piétons et les cyclistes.

Réseaux cyclistes et piétons dans la planification d'une gare

Il y a dix ans, l'Expo 02 offrait à la Ville de Bienne des opportunités d'aménagement urbain dont les marques se voient encore aujourd'hui. L'une d'elles est la liaison à travers la gare menant de la place de la gare à la place Robert Walser et reliant ainsi le Nord et le Sud de la ville.

Aujourd'hui, comme le mentionne François Kuonen, urbaniste de la Ville de Bienne, la gare arrive aux limites de sa capacité aux heures de pointe. La multiplicité des fonctions qui la caractérisent nécessite une nouvelle réflexion sur l'aménagement de la gare, de ses environs et de sa perméabilité pour les modes doux.

Dans ce cadre, les CFF sont un partenaire incontournable pour parvenir à des solutions répondant au mieux à tous les besoins. Grâce à une démarche initiée par les dix plus grandes villes de Suisse et menée par VLP-ASPAN auprès des CFF, il a été possible de simplifier la communication et de clarifier certains processus dans la relation entre les villes et les CFF. Sur cette base, la Ville de Bienne a pu trouver un terrain d'entente pour le financement des nouveaux projets de la gare. Les discussions qui ont suivi au cours de l'atelier ont souligné le grand intérêt de connaître les démarches et processus des autres villes dans l'objectif de faciliter la communication et la collaboration avec les CFF.

Modération atelier D: Christa Perregaux, VLP-ASPAN (MP)



Photo: Ville de Bienne

L'Expo 02 a donné à Bienne l'impulsion pour prolonger le passage souterrain et l'ouvrir côté lac afin de relier les quartiers.

Bases de planification – acquis et lacunes

La base de discussion de l'atelier est un recueil des principales normes VSS impliquées dans les traversées et les liaisons vers gares pour les modes doux préparé à l'amont par Christof Bähler. Quatre exigences de base ressortent dans chacune des normes actuelles: les traversées doivent être sûres, directes, attractives et cohérentes avec le réseau global. Or, le secteur des gares pose de nombreuses questions supplémentaires. Quelques aspects sont ressortis:

- La présence d'utilisations annexes, les commerces par exemple, n'est pas mentionnée dans des normes. Si elles sont tout à fait souhaitées pour augmenter la sécurité sociale, elles ont une incidence importante sur le fonctionnement d'une infrastructure (p. ex: flux de personnes).
- L'organisation du projet, le rôle des propriétaires fonciers, des organisations impliquées et les synergies potentielles avec d'autres processus sont à prendre en compte.
- Une certaine divergence entre les normes VSS et le minimum garantissant l'accès aux quais que les CFF acceptent de financer a également été noté. Cela engendre des frais supplémentaires importants pour les autorités locales qui souhaitent construire des infrastructures génériques pour les modes doux.
- L'importance d'avoir une vision globale et coordonnée des réseaux piétons et cyclistes ressort comme centrale et déterminante. Certaines questions devraient être résolues en amont de la planification technique: s'agit-il d'un maillon principal ou secondaire? Veut-on une liaison piétonne, cycliste, les deux? En mode de cohabitation ou de séparation? Combien d'accès aux quais?

Modération atelier E: Christoph Bähler, Conférence Vélo Suisse (MG)

Visites à Soleure

A Soleure comme dans la plupart des gares, plusieurs éléments doivent être conjugués et coordonnés pour assurer la perméabilité et l'accessibilité aux gares pour les modes doux. Aménagement de la place de la gare, assainissement et/ou élargissement des sous-voies, nouveaux franchissements, planification des réseaux pour les différents moyens de déplacement, planification des secteurs alentours qu'ils soient privés ou publics, sont autant de pièces du même puzzle. Les visites de l'après-midi ont permis de discuter sur place des étapes, réalisées ou à venir, de ces processus.

Place de la gare Soleure

Stefan Niggli, de l'Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure, a proposé aux participants un aperçu du projet de réaménagement de la gare de Soleure réalisé en 2009. L'objectif du projet était de faire de la place de la gare une plateforme de transport attrayante avec des correspondances efficaces et sûres entre les différents moyens de transport, en particulier pour les cyclistes et les piétons. L'entreprise a été facilitée par l'ouverture de l'autoroute A5 et du contournement ouest, qui ont considérablement allégé le volume de trafic sur la place de la gare et autour de la gare. De plus, la réduction du nombre de voies de circulation a permis de gagner de la place. Depuis, les modes doux ne sont plus contraints de traverser la route en souterrain. Ce réaménagement a permis de raccourcir les déplacements et d'améliorer le sentiment de sécurité. Le passage souterrain a été assaini et réaffecté en vélostation.

Vélostation Soleure

Bruno Käser, directeur du projet social ProWork SA, a présenté l'infrastructure et le fonctionnement de la vélostation souterraine. La clientèle peut accéder à vélo à la station depuis le côté nord de la gare par le passage souterrain assaini. L'accès depuis l'autre côté de la gare est moins pratique: le vélo doit être glissé sur un rail depuis l'escalier. La Ville examine actuellement la possibilité d'aménager des places de stationne-



Photo: PRO VELO Suisse

Les places de stationnement pour vélo et la vélostation surveillée améliorent le sentiment de sécurité dans le passage souterrain, notamment grâce à la couleur vive.

ment supplémentaires côté sud de la gare.

Au total, la vélostation offre 600 places de stationnement, dont 160 sont surveillées. La capacité de la vélostation est pleinement utilisée: le deuxième niveau des râteliers est lui aussi très souvent plein. La gestion de la vélostation et des différentes offres associées (location de vélos, nettoyage, petites réparations, etc.) offre un emploi utile et intéressant à 16 personnes.

L'exploitation de la vélostation est déficitaire; le déficit est comblé pour moitié par la Ville de Soleure et les communes de la région.

Passage souterrain de la Poste

On trouve dans de nombreuses gares suisses des passages sous-voies initialement destinés au transit des colis et de la Poste. A Soleure, le souterrain de la Poste a été ouvert aux cyclistes et aux piétons en 2002, comme l'a expliqué Benedikt Affolter, responsable du Département des travaux publics de la Ville de Soleure. Long, étroit et tapissé de graffitis, ce passage est toutefois peu attrayant. L'accès nord a été élargi et la revalorisation du côté sud est prévue dans le cadre d'un projet de construction. La planification ayant pris du retard, la Ville de Soleure a décidé d'installer un escalier métallique provisoire pour offrir un accès

supplémentaire. Cette mesure devrait permettre d'améliorer la fréquentation de la galerie et, ainsi, le sentiment de sécurité des passants. Un élargissement du passage souterrain (de seulement trois mètres) n'est toutefois pas prévu.

Gare de l'Ouest

La gare aujourd'hui secondaire de Soleure était à l'époque la gare principale, explique Daniel Laubscher, aménagiste à la Ville de Soleure. Elle jouit actuellement d'un passage piéton et vélo excentré d'une huitante de mètres au Nord et d'un accès aux quais souterrain, comportant un escalier. Des variantes ont été étudiées dans le cadre du projet d'agglomération pour améliorer les liaisons entre les quartiers, car l'Ouest de la Ville est un secteur de développement clé. La variante maximale prévoit de déplacer la liaison d'une vingtaine de mètres dans l'alignement de la rue ainsi qu'un accès par rampe. La variante minimale retenue à court terme comporte, outre des mesures cosmétiques, un ascenseur qui permet l'accessibilité en fauteuil roulant du souterrain actuel. Il devrait également pouvoir être utilisable pour le transport de vélos. Cette variante génère à elle seule des coûts estimés à 1.5 mio francs.

(MG/SW)

Qu'est-ce qui fait d'une infrastructure cycliste, un projet exemplaire ?

A travers le «Prix Vélo Infrastructure», PRO VELO Suisse récompense pour la quatrième fois les infrastructures cyclables d'avenir. 20 projets se sont portés candidats. Le «Stückisteg» à Bâle remporte le prix principal et deux prix de reconnaissance sont décernés au Canton des Grisons pour le sentier cycliste Fideris – Dalvazza et à la ville de Bienne pour système de bikesharing «velospot».

Passerelle Stückisteg: un tapis rouge pour cyclistes bâlois (prix principal)

Si d'antan les propriétaires de châteaux marquaient l'entrée de leur demeure avec une allée bordée d'arbres, le «Stückisteg» en montre le pendant moderne. Le département de construction et du trafic du canton de Bâle-Ville, en collaboration avec l'initiateur du centre commercial, a saisi la chance de symboliquement «dérouler le tapis rouge» pour la mobilité douce. Malgré différents ponts préexistants à proximité, cette passerelle fut placée exactement au bon endroit pour rendre service et montrer son caractère symbolique: en diagonale à travers la rivière et visant avant tout directement l'entrée du centre commercial. Le «Stückisteg» est une passerelle pour piétons et cyclistes, longue de 55 mètres avec une largeur utilisable de 5 mètres. Elle offre aux cyclistes une piste à deux voix contraires, séparée du trafic piétonnier. Cette liaison relie sur le chemin le plus court la Wiesenplatz avec le quartier en développement rapide de Kleinhüningen et le nouveau centre commercial «Stücki».

Sentier cycliste sans compromis aux Grisons (prix de reconnaissance)

Une fois de plus, un Prix Vélo est



Photo: Ville de Bienne

La force d'innovation et le courage de la Ville de Bienne ont convaincu le jury avec ce système auto-développé et sur mesure sur l'ensemble du territoire.



Credit: Centre commercial Stücki

Prix principal: si d'antan les propriétaires de châteaux marquaient l'entrée de leur demeure avec une allée bordée d'arbres, le «Stückisteg» en montre le pendant moderne comme exemple unique d'un projet PPP!

attribué dans les Grisons: après la place de la gare de Coire en 2007 c'est au tour du Prättigau. Auparavant la route cycliste régionale n° 21 (Sargans-Klosters) passait entre Jenaz et Dalvazza par un parcours peu attrayant avec beaucoup de dénivellations. C'est pourquoi les cyclistes utilisaient la route nationale, liaisons directe, mais dangereuse et très utilisées par les automobilistes. La nouvelle construction du tronçon Fideris-Dalvazza rend le trajet plus attrayant et plus sûr. La séparation entre les flux cyclistes et piétons et le trafic motorisé sur la route nationale fortement fréquentée est rendue possible par la construction d'un chemin cycliste séparé entre Landquart et la voie de la Rhätische Bahn (entreprise de transport régional). Les ouvrages d'art importants, tels que passerelles et passages sous voie créent des espaces protégés pour les cyclistes, soient-ils des touristes ou des baigneurs locaux.

Vélos en libre-service sur mesure à Bienne (prix de reconnaissance)

Après avoir remporté le Prix principal en 2005 avec leur concept de stationnement, c'est à présent leur système de bikesharing «velo-

spot» développé sur mesure et sur l'ensemble de la ville qui amène un prix de reconnaissance au berceau technologique du pied du Jura. Ce système mobile est connecté sans fil avec la borne de communication de la station de prêt jusqu'à une distance de 50 m. Cela permet de mettre en place des stations de prêt sans mesures de construction sur des parkings existants, à côté de firmes partenaires et à tout endroit qui nécessite le prêt d'un nombre variable de vélos. La différence par rapport aux systèmes existants réside dans le cadenas électronique qui lit les cartes directement. Le cadenas est relié sans fil avec la borne de communication de la station de prêt. Il est prévu d'étendre le système sur tout le territoire de la Ville de Bienne dans les prochains mois à plus de 40 stations de prêt et 250 vélos. Le Prix Vélo Infrastructure est soutenu par l'Office fédéral des Routes (OFROU), velosuisse et velopa. Partenaire média: «Commune Suisse». Le cinquième PRIX VELO pour infrastructures d'avenir est mis au concours en 2013, en alternance avec le Prix Vélo Entreprise.

(MF)

www.prixvelo.ch

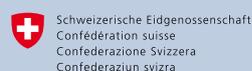
Informations

Toutes les présentations de la journée peuvent être téléchargées sous: www.pro-velo.ch/journeedetude

Organisation de la journée



Patronat



Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Accueil



Impressum

Editrice Newsletter:

Coordination vélostations Suisse
c/o PRO VELO
Suisse, Case postale 6711,
3001 Berne
Tél. 031 318 54 14
info@velostation.ch
www.velostation.ch

Auteurs des articles de ce numéro:

Manon Giger (MG)
Marianne Fässler (MF)
Katja Krtschek (KK)
Mathieu Pochon (MP)
Pascal Regli (PR)
Thomas Schweizer (TS)
Sibylle Waltert (SW)
Traductions: Vanja Guérin et Manon Giger

Edition spéciale compte-rendu

Journée d'étude:
Tirage: par e-mail à environ 1000 exemplaires en allemand; 350 en français

Prix: gratuit

Production/changements d'adresse:

c/o PRO VELO, Suisse,
Case postale 6711, 3001 Berne

Mise en page:

tasty graphics GmbH Berne