

# INFO BULLETIN

# 2/2006



## Inhalt

Editorial	3
Aktivitäten	4
Veranstaltungskalender	4
Mitgliederversammlung in Delémont (JU)	5
Kantonale Velorouten (JU)	6
Langsamverkehr in der Stadt Delémont	8
BYPAD, Qualitätssicherung in der Velopolitik	
- Weiterentwicklung der Methode	10
- Fragen an Zürich, Lausanne und Genf	13
Mitglieder stellen sich vor:	
- Fachstelle Mobilität, Stadt Genf	18
- Emch + Berger	20
«Vélo'V»	22

## Sommaire

Editorial	3
Activités	4
Calendrier des manifestations	4
Assemblée générale à Delémont (JU)	5
Itinéraires cyclables cantonaux (JU)	6
Mobilité douce en ville de Delémont	8
BYPAD, Assurance qualité dans la politique cyclable	
- Le progrès de la méthode	10
- Questions aux villes de Zurich, Lausanne et Genève	13
Les membres se présentent:	
- Service de la mobilité de la ville de Genève	11
- Emch + Berger	20
«Vélo'V»	22

### Redaktionskommission / Commission de rédaction Redaktion und Gestaltung / Rédaction et graphisme

Barbara Auer  
 Hochbau- und Planungsamt Kanton BS  
 Rittergasse 4, 4001 Basel  
 Tel 061/267 40 39, Fax 061/267 67 43  
 Email: barbara.auer@bs.ch

### Redaktionsstelle West / Correspondants Ouest

Christof Bähler  
 Tiefbauamt Kanton Bern  
 Reiterstrasse 11, 3011 Bern  
 Tel 031/633 35 90, Fax 031/633 35 80  
 Email: christof.baehler@bve.be.ch

### Redaktionsstelle Ost / Correspondants Est

Jean-Louis Frossard  
 Limmatquai 100, 8001 Zürich  
 Tel 044/260 44 88, Fax 01/260 44 89  
 Email: frossard@frossard.com

### Redaktionsstelle Zentrum / Correspondants Centre

Martin Urwyler  
 Tiefbauamt Stadt Luzern  
 Industriestr. 6, 6005 Luzern  
 Tel 041/208 85 96, Fax 041/208 86 99  
 Email: martin.urwyler@stadtluzern.ch

### Redaktion, Übersetzung F>D / Rédaction, traduction F>A

Aline Renard  
 Projektleiterin Verkehr und Umwelt, Baudirektion  
 Lyssachstrasse 92, 3400 Burgdorf  
 Tel 034/429 42 31, Fax 034/422 93 58  
 Email: aline.renard@burgdorf.ch

### Übersetzung D > F / Traduction A > F

Danièle Renard, Lausanne

### Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz / Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse

c/o Planum Biel AG  
 Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne  
 Tel 032/365 64 50, Fax 032/365 64 63  
 Email: info@velokonferenz.ch

### Redaktionsschluss / Délai pour l'envoi à la rédaction

Für das Info-Bulletin 1/07  
 25. Mai 2007

pour l'Info-bulletin 1/07  
 25 mai 2007

## Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Der Vorstand der Velokonferenz Schweiz hat ein sehr aktives und intensives Jahr mit enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA und einer erfolgreichen Fachtagung im Herbst hinter sich. Der Jahresbericht ([www.velokonferenz.ch/jahresbericht](http://www.velokonferenz.ch/jahresbericht)) gibt Euch ausführlich darüber Auskunft.

Die zweite Ausgabe 2006 des Infobulletins beinhaltet Beiträge unseres Gastgebers der diesjährigen Generalversammlung - der Stadt Delémont und des Kantons Jura. Für die kalte Jahreszeit haben wir uns zudem ein wetterunabhängiges und aufgrund der Sparrunden in allen öffentlichen Institutionen immer wichtigeres Thema ausgesucht: Wir stellen BYPAD, ein Qualitätsaudit in der Velopolitik, anhand von Städten vor, welche diesen Prozess durchlaufen haben. Dabei ist uns die Stadt Genf mit seiner äusserst aktiven Velopolitik besonders aufgefallen. Zudem freuen wir uns, Ihnen das Neumitglied Emch+Berger, welches an der GV 2006 aufgenommen wurde, näher vorstellen zu können.

Ich wünsche euch im Namen des Vorstands ein glückliches und erfolgreiches 2007!

Barbara Auer  
Für die Redaktion

## Editorial

A nos amis lecteurs

2006 aura été, pour le Comité directeur de la Conférence Vélo Suisse, une année de grande vitalité, avec des activités nombreuses, au premier rang desquelles figure notre étroite collaboration avec l'OFROU – mais aussi une Journée technique très réussie en automne dernier. Notre rapport de gestion ([www.velokonferenz.ch/jahresbericht](http://www.velokonferenz.ch/jahresbericht)) vous permettra d'en savoir plus.

Dans ce second numéro de notre bulletin 2006, nous accueillons tout d'abord ceux qui nous ont accueillis pour notre dernière assemblée générale: la ville de Delémont et le canton du Jura. Puis nous abordons, en dehors de toutes contingences saisonnières, un thème qui, en raison de la rigueur budgétaire omniprésente dans les administrations publiques, prend de plus en plus de relief: celui des audits qualité en politique cyclable. C'est la démarche BYPAD. Un certain nombre de villes européennes l'ont déjà suivie. Parmi elles Genève, que nous avons retenue plus particulièrement, pour la politique extrêmement active qu'elle mène dans ce domaine. Enfin nous avons le plaisir de publier dans ce numéro le portrait d'un membre nouveau accueilli lors de notre dernière assemblée générale; il s'agit du bureau Emch+Berger.

Au nom du Comité directeur, je vous présente nos vœux les meilleurs pour 2007!

Barbara Auer  
Pour la rédaction

## Aktivitäten

### **Vernehmlassung VSS-Norm 640 561**

Rückhaltesysteme für Fahrzeuge

### **Vernehmlassung VSS-Norm 640 246**

Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr: Unterführungen

### **Vernehmlassung VSS-Norm 640 247**

Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr: Überführungen

([www.velokonferenz.ch/vernehmlassungen](http://www.velokonferenz.ch/vernehmlassungen))

## Veranstaltungen

### **Technische Fachtagung, 17. November 2006**

Am 17. November 2006 fand die Fachtagung Veloverkehr 2006 statt. Sie stand unter dem Thema «Attraktiver Veloverkehr - Verhindern baulicher und betrieblicher Hindernisse» und wurde in diesem Jahr durch die Velokonferenz Schweiz organisiert. Neben der finanziellen Unterstützung stellte das Bundesamt für Strassen ASTRA an seinem neuen Standort auch erstmals die Räumlichkeiten zur Verfügung.

Mehr als hundert Fachleute, Interessensvertreter und Medienschaffende haben an der Tagung teilgenommen und damit zum guten Erfolg beigetragen. Die Referate schlugen den Bogen von der wissenschaftlichen Erhebung der Gründe für die Nichtbenutzung des Velos, über eine exemplarische Sammlung verschiedener baulicher und betrieblicher Hindernisse zu den Vor- und Nachteilen verschiedener Lösungsansätze aus Sicht des Veloverkehrs bei der Sanierung von Ortsdurchfahrten. In den weiteren Referaten wurde über die aktuellen Arbeiten im Bereich der Normen, über das Projekt Handbuch Infrastruktur Veloverkehr der Velokonferenz Schweiz und über Aktuelles zum Veloverkehr im ASTRA informiert.

Besten Dank den Verantwortlichen des ASTRA für ihre Unterstützung, den Organisatoren für die gelungene Durchführung und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Interesse.

### **Velo-city 2007**

“From vision to reality”, Internationale Velokonferenz  
Datum und Ort: 12.-15.06.2007, München  
Information und Anmeldung: [www.velo-city2007.com](http://www.velo-city2007.com)

## Activités

### **Consultation de la norme VSS 640 561**

Dispositifs de retenue de véhicules

### **Consultation de la norme VSS 640 246**

Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers; passages inférieurs

### **Consultation de la norme VSS 640 247**

Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers; passages supérieurs

([www.velokonferenz.ch/vernehmlassungen](http://www.velokonferenz.ch/vernehmlassungen))

## Manifestations

### **Journée technique, 17 novembre 2006**

Réunion, le 17 novembre 2006, de la Conférence Vélo Suisse, pour la Journée technique qu'elle organisait sur le thème «Pour un réseau cyclable attrayant, sans obstacle d'ordre constructif ni fonctionnel». Au-delà de son soutien financier, l'Office fédéral des routes OFROU nous accueillait aussi, pour la première fois à cette occasion, dans ses nouveaux locaux d'Ittigen, à côté de Berne.

Cette journée a rencontré un beau succès puisqu'elle a attiré une grosse centaine de personnes, représentant les milieux techniques, différents groupes d'intérêts, ou encore la presse. Les exposés présentés ont dessiné une large trajectoire, allant de l'étude scientifique des raisons pour lesquelles le vélo n'est pas utilisé aux avantages et inconvénients, pour le trafic cycliste, de solutions adoptées lors du réaménagement de traversées de localités, en passant par un inventaire, dressé sur la base d'exemples, des différents obstacles d'ordre constructif ou fonctionnel. Sans oublier les travaux en cours dans le domaine des normes, ni le projet du Manuel Infrastructure cyclable. Enfin l'OFROU a donné un aperçu de ses activités présentes pour ce qui concerne le trafic cycliste.

La Conférence Vélo Suisse exprime sa vive gratitude à l'OFROU pour son active participation à cette Journée technique. Elle tient à remercier aussi les organisateurs qui ont œuvré au succès de la rencontre, et tous ceux qui, par leur présence, ont témoigné leur intérêt pour notre action.

### **Velo-city 2007**

“From vision to reality”, conférence cycliste internat.  
Date et lieu: 12.-15.06.2007, Munich  
Informations et inscription: [www.velo-city2007.com](http://www.velo-city2007.com)

## Mitgliederversammlung in Delémont vom 29. September 2006

### Bericht der Geschäftsstelle der Velokonferenz, von Daniel Sigrist, Planum Biel AG

In Delémont trafen sich am 29. September 2006 20 Mitglieder zur 17. Mitgliederversammlung der Velokonferenz Schweiz. Nach dem statuarischen Teil lud Frau Renée Sorg, Baudirektorin der Stadt Delémont, zum Apéro im herrschaftlichen Rathaus. Am Nachmittag stellte Denis Barthoulot (Kanton Jura) den Teilrichtplan „Kantonale Radrouten“ vor und Hubert Jaquier (Stadt Delémont) erläuterte die Strategie des Langsamverkehrs in der Agglomeration Delémont. Besonders aufschlussreich waren die Diskussionen unterwegs mit dem Velo. Die beiden Gastgeber führten eindrücklich vor, wie der Langsamverkehr primär mit einer zweckmässigen Raumplanung gefördert wird. Nachahmenswert, wie die Stadt mit raumplanerischen Mitteln erreichte, dass Grossverteiler in der Innenstadt ihre Liegenschaften erneuerten statt am Stadtrand neue Einkaufszentren zu bauen. Nebst der Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Umnutzung historischer Gebäude war dies eine Grund, weshalb Delémont 2006 den Wakkerpreis des Schweizerischen Heimatschutzes erhielt. Für Tiefbaufachleute war interessant, wie der Kanton Jura verschiedene Belagsarten ausprobiert, die wenig Rollwiderstand aufweisen aber den Eindruck einer Naturstrasse vermitteln. Vielen Dank für den herzlichen Empfang und die professionelle Führung.

## Assemblée générale à Delémont du 29 septembre 2006

### Compte rendu du secrétariat de la Conférence Vélo Suisse, Daniel Sigrist, Planum Biel AG

Le 29 septembre 2006, une vingtaine de membres se sont retrouvés à Delémont pour la 17<sup>e</sup> assemblée générale de la Conférence Vélo Suisse. A l'issue de la partie statutaire, Mme Renée Sorg, membre de l'Exécutif de la Ville en charge de l'Urbanisme et de l'Environnement, nous a reçus pour un apéritif dans la demeure patricienne qui abrite l'Hôtel de Ville. L'après-midi, Denis Barthoulot, du canton du Jura, nous présentait le «Plan sectoriel des itinéraires cyclables cantonaux», et Hubert Jaquier, représentant la Ville de Delémont, la politique de la mobilité douce dans l'agglomération delémontaine. La visite illustrative qui suivit, à vélo dans la ville et sur le réseau cyclable, fut riche en informations et en discussions. L'occasion, pour nos deux guides, de souligner à plusieurs reprises le rôle essentiel d'un aménagement du territoire adéquat dans l'encouragement des déplacements à vélo. Delémont offre un exemple à suivre par la manière dont elle a aménagé son espace en amenant de grandes chaînes de distribution à rénover leurs bâtiments au cœur de la ville plutôt que d'aller construire des centres commerciaux à la périphérie. Une réussite que le Prix Wakker 2006 de Patrimoine Suisse a notamment récompensée, en même temps que l'aménagement de l'espace public et la transformation de bâtiments historiques. Les ingénieurs civils se sont montrés intéressés par les différents revêtements routiers testés par le canton du Jura: opposant une faible résistance au roulement, ces revêtements donnent néanmoins à l'utilisateur l'impression qu'il circule sur une chaussée à l'état brut. Nos vifs remerciements pour cet accueil chaleureux, et pour tout ce que nous ont appris et fait découvrir nos guides si compétents.



Die Velokonferenz Schweiz vor dem Bahnhof Delémont  
 La Conférence Vélo Suisse devant la gare de Delémont



Die Reiseführer Denis Barthoulot und Hubert Jaquier  
 Nos guides de la journée, Denis Barthoulot et Hubert Jaquier

## Kantonale Velorouten (JU) Auszug aus dem Referat von Denis Barthoulot (Referat unter [www.velokonferenz.ch/referate](http://www.velokonferenz.ch/referate))

### Chronologischer Überblick zum Teilrichtplan der Velorouten (PSIC)

- 1991 - 1993: umfassende Konsultation. Herstellung von Plan, Bericht und Gesetzesvorlage.  
03.05.1994: PSIC durch die Regierung angenommen.  
21.12.1994: vom Parlament genehmigter Rahmenkredit über CHF 6'500'000 zuhanden Tiefbauamt für die Realisierung von 1. Prioritäten gemäss PSIC in 10 Jahren.  
26.11.2002: Regierungsbeschluss bezüglich Anpassung des PSIC.  
20.09.2006: Zweckgebundener Parlamentsbeschluss zur Finanzierung der kantonalen Ausgaben zur Umsetzung prioritärer Teilstücke des kant. Veloroutennetzes bis im 2015.

### Anwendung des Dossiers

Dokumente:

- Plan, Bericht und Koordinationspapier
- Gesetz über die Velorouten (vom 21. Dez. 1994)

Prioritäten 1 und 2

Klassierung der Teilstücke :

- Regional 139.1 km (87 km bestehend)
- Lokal 144.3 km (123 km bestehend)
- Ergänzend 236 km

## Itinéraires cyclables cantonaux (JU) Extrait de l'exposé de Denis Barthoulot (exposé sous [www.velokonferenz.ch/referate](http://www.velokonferenz.ch/referate))

### Historique du plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC)

- 1991 - 1993: vaste consultation. Établissement des plans, du rapport et du projet de loi.  
3 mai 1994: PSIC approuvé par le gouvernement.  
21 déc. 1994: arrêté du parlement octroyant un crédit-cadre de 6 500 000 francs au Service des PCH pour la réalisation, dans les 10 ans, des priorités 1 mentionnées sur le PSIC.  
26 nov. 2002: arrêté du gouvernement portant adaptation du PSIC.  
20 sept. 2006: arrêté du parlement destiné à couvrir les dépenses cantonales pour la réalisation, jusqu'en 2015, des tronçons prioritaires du réseau cyclable cantonal.

### Gestion du dossier

Documents:

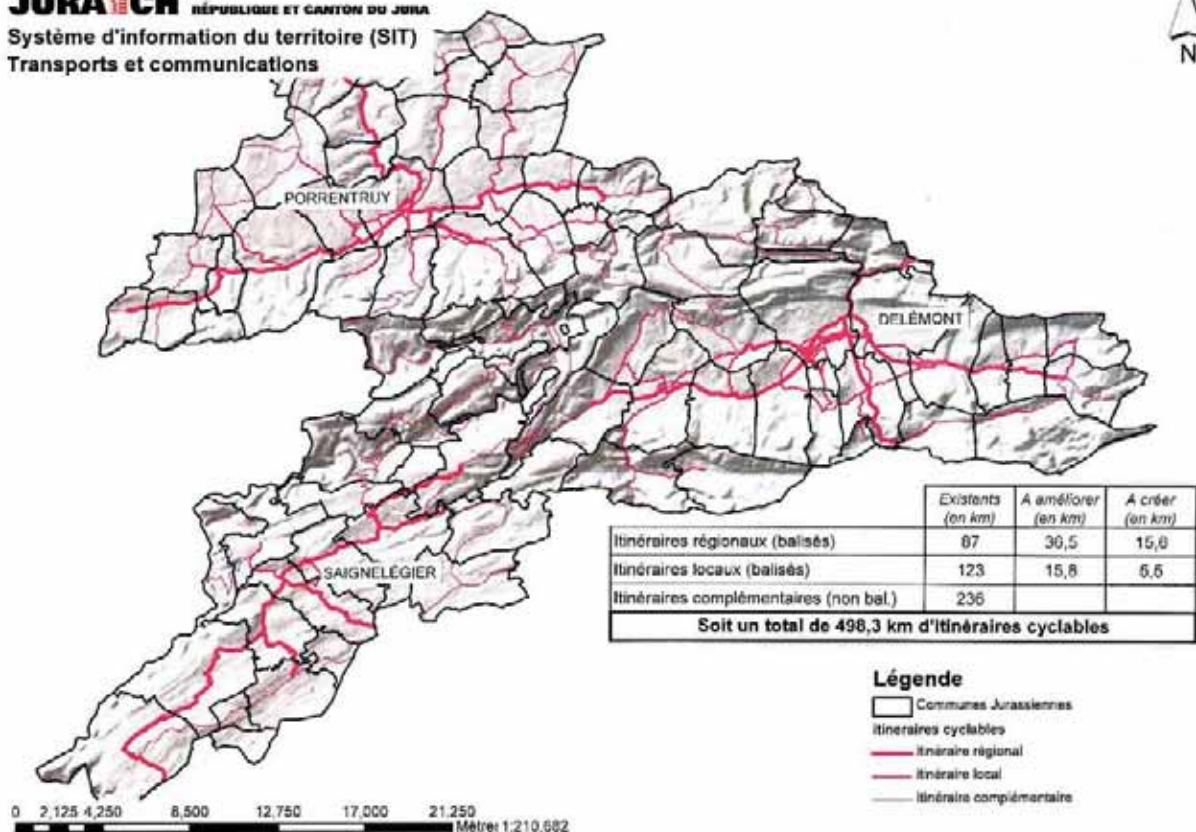
- Plan, rapport et fiche de coordination
- Loi sur les itinéraires cyclables (du 21 déc. 1994)

Priorités 1 et 2

Classement des tronçons:

- Régionaux 139.1 km (87 km existants)
- Locaux 144.3 km (123 km existants)
- Complémentaires 236 km

**JURA CH** RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA  
Système d'information du territoire (SIT)  
Transports et communications



**Budget / Ausgaben PSIC**

Rahmenkredit über 6'500'000.– für die Realisierung der in Priorität 1 klassierten Abschnitte.

Ausgabenstand Ende 2005: rund Fr. 2'313'000.—

Jährliche Budgets (gemäss kantonomer Finanzplanung):

Fr. 400'000.-- (2004)	Fr. 500'000.-- (2006)
Fr. 500'000.-- (2005)	Fr. 500'000.-- (2007)

Ab 2015 muss für die Realisierung der Abschnitte in 2. Priorität ein neuer Rahmenkredit in der Höhe von rund Fr. 5'000'000 vom Parlament JU angenommen werden.

**Auswahl der zu realisierenden Strecken**

Kriterien:

- Umsetzung der Abschnitte in Priorität I des PSIC
- Schulwege / Zugänge zu wichtigen Sportgebieten
- Verbindungslücken schliessen (fehlende Abschnitte auf bestehenden Verbindungen)
- touristische Rundfahrten - Ausflugsstrecken



Neuer Steg über / Nouvelle passerelle sur La Sorne



Kalkhaltiger Splitt 2schichtig / Gravillonnage calcaire bi-couche

**Budget / Dépenses PSIC**

Crédit-cadre de 6 500 000.– pour la réalisation des tracés classés en priorités 1.

Dépenses à fin 2005: env. Fr. 2 313 000.—

Budgets annuels (selon planification financière cant.):

Fr. 400 000.-- (2004)	Fr. 500 000.-- (2006)
Fr. 500 000.-- (2005)	Fr. 500 000.-- (2007)

Dès 2015, un nouveau crédit-cadre d'env. Fr. 5 000 000 devra être accepté par le Parlement JU pour la réalisations des tracés classés en priorité 2.

**Choix des itinéraires à réaliser**

Critères:

- Réalisation des tronçons classés en priorité I au PSIC
- Liaisons scolaires / accès zones sportives importantes
- Terminer les liaisons (secteurs manquants sur des liaisons)
- Circuits touristiques - Liaisons de randonnées



Steg über / Passerelle sur Le Tabeillon, Glovelier



Kalkhaltiger Splitt 1schichtig / Gravillonnage calcaire mono-couche

**Langsamverkehr in der Stadt Delémont**  
Auszug aus dem Referat von Hubert Jaquier, Stadtplaner  
(Referat unter [www.velokonferenz.ch/referate](http://www.velokonferenz.ch/referate))



*Individueller Wohnraum, 2-3 Autos... oder Mischverkehr ?*

**Mobilité douce en ville de Delémont**  
Extrait de l'exposé de Hubert Jaquier, urbaniste communal  
(exposé sous [www.velokonferenz.ch/referate](http://www.velokonferenz.ch/referate))



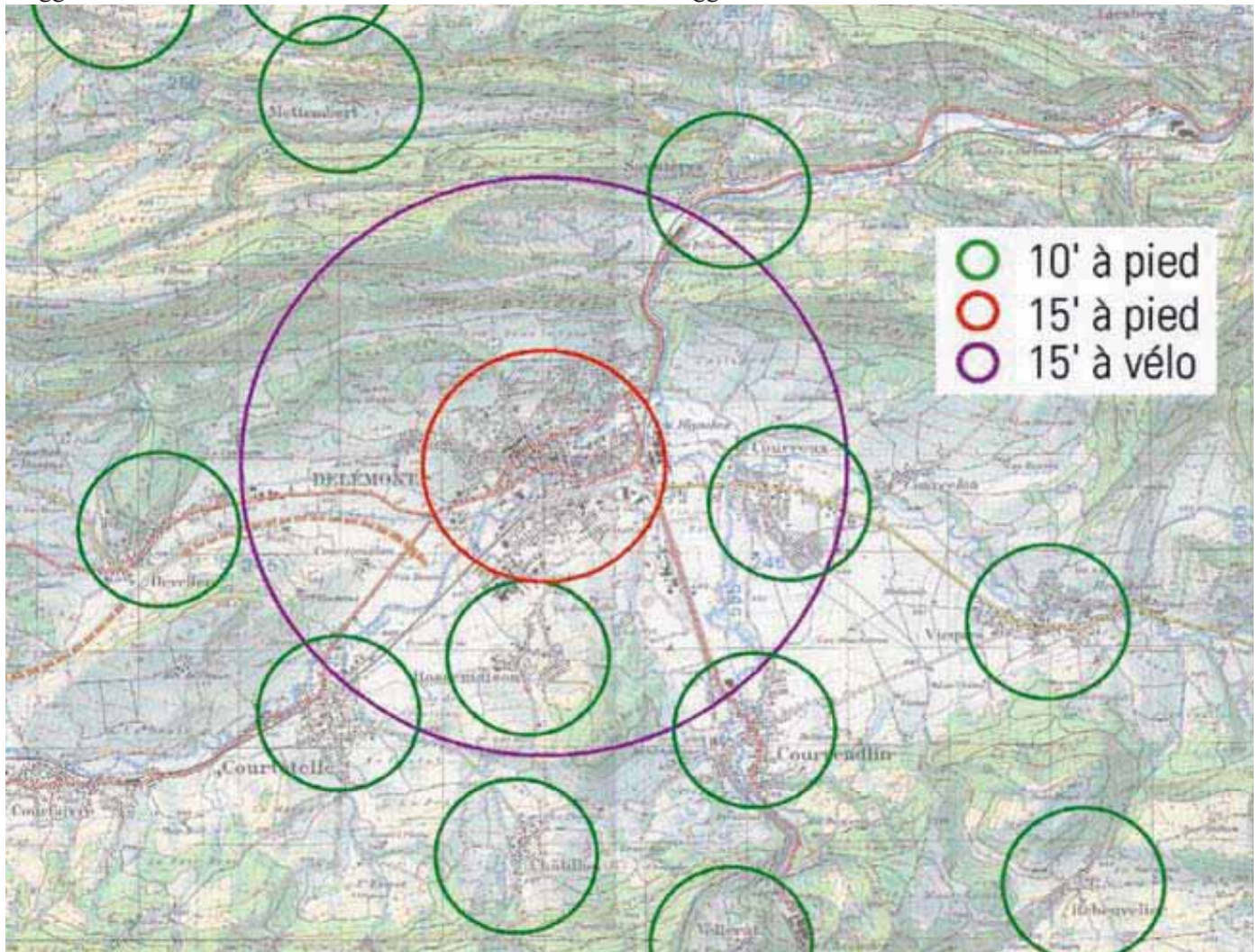
*Habitat individuel, 2-3 voitures... ou mixité ?*

**Delémont in Kürze**

- Stadt: 11'500 Einwohner
- Agglomeration: 25'000 Einwohner

**Delémont en bref**

- Ville: 11 500 habitants
- Agglomération: 25 000 habitants



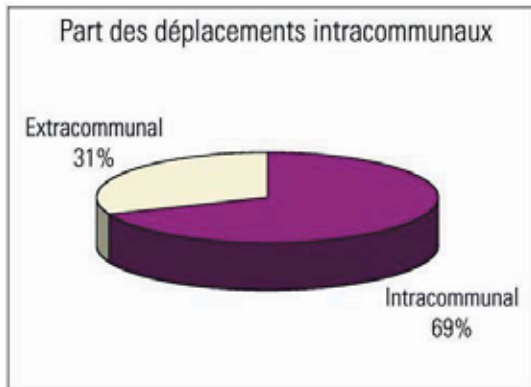
*Potential des Langsamverkehrs*

*Potential de la mobilité douce*



**Potential des Langsamverkehrs**

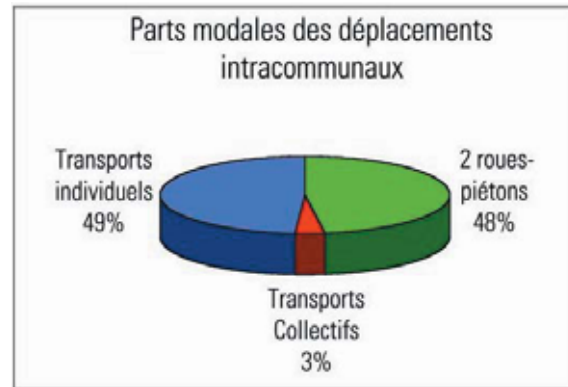
+50% Distanzen < 3km



Wege Wohnen-Arbeiten in der Agglomeration von Delémont

**Potential de la mobilité douce**

+50% Distances < 3km



Déplacements domicile-travail dans l'agglomération de Delémont

**Ziele der Stadt Delémont**

- Gebietsentwicklung rund um Langsamverkehr
  - Koordination von Stadtentwicklung und Verkehr
  - Aktivitäten im Zentrum beibehalten
  - Sinnvolle Platzierung öffentlicher Einrichtungen
  - Quartierentwicklung zugunsten sanfter Mobilität
  - Zentren wiederbeleben: Priorität auf Mischverkehr
- Verkehrsnetze verbessern und sicherer machen
- öffentliche Räume für sanfte Mobilität organisieren
  - Attraktive Gestaltung
  - Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- Langsamverkehr promoten
  - Erziehung und Sensibilisierung
  - Information und Kommunikation
  - Signalisation
  - Veranstaltungen und öffentliche Feste
  - Konkrete Aktionen: pedibus, roadshow – New ride
- «Alternative» Mobilität fördern
  - Öffentlicher Verkehr
  - Carsharing
  - Mitfahrangebote

**Mittel und Instrumente**

- Lokaler Nutzungsplan
- Label «Energistadt»
- Richt- und Spezialpläne
- Baubewilligung – Bedingungen und Normen
- Alle Eingriffe im öffentlichen Raum

**Objectifs de la ville de Delémont**

- Développer le territoire autour des modes doux
  - Coordination de l'urbanisation et des transports
  - Maintien des activités au centre
  - Localisation judicieuse des équipements publics
  - Conception des quartiers favorable aux modes doux
  - Revitalisation des centres: priorité à la mixité
- Améliorer et sécuriser les réseaux de circulation
- Organiser les espaces publics autour des modes doux
  - Aménagements attractifs
  - zones 30 et zones de rencontre
- Promouvoir les modes doux
  - Education et sensibilisation
  - Information et communication
  - Signalisation
  - Manifestations et fêtes publiques
  - Actions concrètes: pedibus, roadshow – New ride
- Encourager les transports «alternatifs»
  - Transports publics
  - Auto-partage
  - Co-voiturage

**Moyens et instruments**

- Plan d'aménagement local
- Label «Cité de l'énergie»
- Plans directeurs et plans spéciaux
- Permis de construire – conditions et normes
- Toute intervention sur les espaces publics



Leitmotiv:  
"Saisir toutes les opportunités"  
"Alle Möglichkeiten nutzen"

Bahnhof - Begegnungszone

gare - zone de rencontre

## **Qualitätssicherung in der Velopolitik Weiterentwicklung der BYPAD-Methode und Er- fahrungen in der Schweiz, Ursula Lehner-Lierz, velo:consult**

Starke Velonutzung und hohe Verkehrssicherheit der Velo Fahrenden kommen nicht von ungefähr und sind nicht über Nacht erreichbar. Sie allein mit Faktoren wie Infrastruktur, günstiger Topografie, Klima, Tradition etc. erklären zu wollen, würde zu kurz greifen. Sie sind Ergebnis gut aufeinander abgestimmter politischer Entscheidungen und deren Umsetzungen über einen langen Zeitraum. In einer Studie der Velopolitik europäischer Städte im letzten Jahrhundert (Albert de la Bruhèze, A; Veraart, F (1999): Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Stichting Historie der Techniek, Enschede/Eindhoven.) – darunter Basel – konnte nachgewiesen werden, dass verkehrspolitische Weichenstellungen Langzeitfaktoren sind, die auch noch nach Jahrzehnten Nachwirkungen auf die Velonutzung zeigen. Dreh- und Angelpunkt ist eine qualitativ hochwertige Velopolitik, die die Erfolgs- und Misserfolgskriterien der Velonutzung kennt und berücksichtigt. Doch was ist «gute» Velopolitik?

### **Velopolitik als dynamischer Prozess**

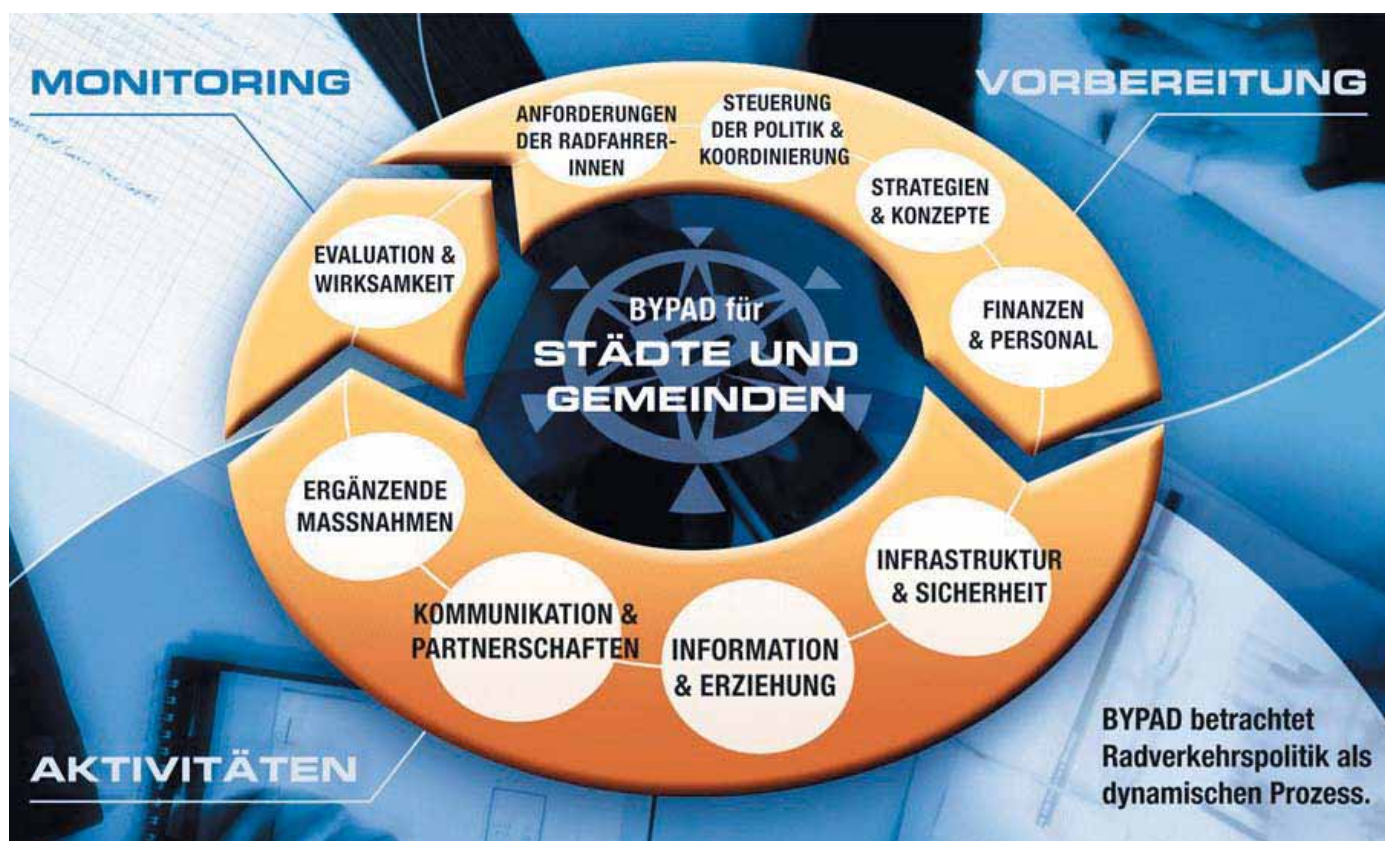
Mit dem Ziel, Gemeinden darin zu unterstützen, eine wirksame Velopolitik zu führen, wurde Ende der 1990er Jahre BYPAD – Bicycle Policy Audit - entwickelt. BYPAD wendet Techniken des totalen Qualitätsmanagements an und macht sich dabei positive velopolitische Erfahrungen anderer europäischer Städte zu Nutze. Insgesamt wird Velopolitik als ein dynamischer Prozess aus neun Modulen betrachtet, die alle zusammen die Qualität der Velopolitik bestimmen (siehe Abbildung). In einem moderierten Prozess können Gemeinden ihre Velopolitik auf den Prüfstand stellen. Dabei wird nicht nur geprüft, welche konkreten Pro-Velo-Massnahmen getroffen worden sind, sondern auch, ob diese den Anforderungen der Velo Fahrenden gerecht werden und wie die Velopolitik organisiert und in die übrige Politik eingebettet ist. Drei Parteien mit ihrer jeweils spezifischen Perspektive spielen im Auditprozess die zentrale Rolle: Politikerinnen und Politiker, die velopolitische Entscheidungen treffen, Verwaltungsfachleute, die velopolitische Konzepte ausarbeiten bzw. umsetzen, und Vertreterinnen und Vertreter der örtlichen Velo Fahrenden, die als ‚Kundinnen‘ die Ergebnisse dieser Politik nutzen. Unter Begleitung externer BYPAD-Auditoren suchen sie gemeinsam nach einem Konsens über den aktuellen Stand der Velopolitik und definieren Qualitätsziele für die künftige Velopolitik. Ergebnis eines BYPAD-Audits sind ein umfassender Evaluationsbericht der bisherigen sowie ein konkreter Qualitätsplan für die künftige Velopolitik.

## **Assurance qualité dans la politique cyclable La méthode BYPAD, ses progrès et ses applications en Suisse, Ursula Lehner-Lierz, velo:consult**

Que le vélo soit beaucoup utilisé dans les déplacements, et que les usagers soient en sécurité sur la route, cela ne doit rien au hasard et cela n'arrive pas du jour au lendemain. Une telle situation ne s'explique pas seulement en termes d'infrastructure, de topographie propice, de climat ou de tradition. Elle est le résultat de décisions politiques cohérentes, mises en œuvre sur une longue période. Une étude portant sur la politique cyclable d'un certain nombre de villes européennes au cours du siècle dernier (Albert de la Bruhèze, A; Veraart, F. (1999): Fietsverkeer in praktijk en beleid in die twintigste eeuw. Stichting Historie der Techniek, Enschede/Eindhoven) – dont Bâle – a montré que les orientations prises en matière de politique des transports s'inscrivent dans le long terme avec, sur l'usage du vélo, des répercussions sensibles des dizaines d'années plus tard encore. La pierre angulaire d'un tel dispositif est une politique cyclable de qualité, qui connaisse et prenne en compte les facteurs de réussite ou d'échec pour l'usage du vélo. Encore faut-il savoir ce qu'est une «bonne» politique cyclable.

### **La politique cyclable, un processus dynamique**

BYPAD (BicYcle Policy AuDit, Audit de la politique cyclable) est né à la fin des années nonante, de la volonté d'aider les collectivités publiques à mener une politique cyclable efficiente. BYPAD applique les techniques du management total de la qualité et met à profit les expériences positives faites par d'autres villes européennes dans leur politique cyclable. Celle-ci est considérée comme un processus dynamique en neuf modules qui, mis ensemble, déterminent sa qualité (voir illustration). Il s'agit pour les communes d'évaluer elles-mêmes leur politique cyclable, sous la conduite d'un auditeur BYPAD externe. Non seulement elles jugent ainsi la valeur des mesures concrètement prises en faveur du vélo, mais encore elles examinent si ces mesures répondent aux attentes des cyclistes eux-mêmes et comment elles sont intégrées dans les autres structures politiques. Sont directement impliquées dans cet audit trois catégories d'acteurs, dont chacune apporte son point de vue spécifique: les élus, qui décident de la politique cyclable, les techniciens de l'administration, qui élaborent et mettent en œuvre les dispositifs de la politique cyclable, enfin les représentants des associations cyclistes locales, qui sont les «usagers» de cette politique. Le but de ce débat est de se mettre d'accord sur un «état des lieux» de ce qui se fait en politique cyclable, et d'en rendre compte dans un rapport d'évaluation globale, puis de définir des objectifs qualité pour la politique future, formulés dans un plan qualité qui présente des mesures concrètes.



*BYPAD für Städte und Gemeinden; BYPAD betrachtet Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess: Monitoring – Vorbereitung – Aktivitäten*

*BYPAD pour villes et communes; BYPAD considère la politique cyclable comme un processus dynamique: Supervision – Préparation – Actions*

*(Attentes des usagers – Pilotage et coordination politiques – Stratégies et projets – Ressources financières & humaines – Infrastructures & sécurité – Information & éducation – Communication & partenariats – Mesures complémentaires – Evaluation & impact)*

In zwei EU-Projekten wurde BYPAD seit 1999 von einem internationalen Konsortium entwickelt und erprobt. Inzwischen ist ein europaweites Netz von über 65 BYPAD-Städten und 34 AuditorInnen aus 20 Ländern aufgebaut worden. In der Schweiz wurde BYPAD bisher im Kanton Basel-Stadt (2002) und den Städten Lausanne (2004), Genf (2004) und Zürich (2006) eingesetzt.

Depuis 1999, BYPAD a été développé et testé par un groupement international d'entreprises, dans deux projets européens. A l'heure actuelle, le réseau BYPAD compte plus de 65 villes et 34 auditeurs, représentant 20 pays en Europe. En Suisse, BYPAD a déployé son activité dans le canton de Bâle-Ville (2002) et dans les villes de Lausanne (2004), Genève (2004) et Zurich (2006).

### **Erfahrungsaustausch gross geschrieben**

Mit dem Audit werden Städte Teil des Europa weiten BYPAD-Netzwerks, das die Möglichkeit zu einem intensiven Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen bietet. Über die internen Seiten der BYPAD-Website haben BYPAD-Städte gegenseitigen Zugriff auf die Audit-Ergebnisse und können sich über die Kontaktinformationen direkt bilateral mit anderen BYPAD-Anwendern austauschen. Die regionalen Workshops – nach Sprachregionen – haben ergeben, dass der Bedarf für intensiven Erfahrungsaustausch bei den Städten gross ist und sie vor allem voneinander lernen wollen. Gleichzeitig wurde vielfach der Bedarf für ein BYPAD-Instrument für kleine Gemeinden und für Regionen geäussert.

### **Les échanges d'expériences avant tout**

Par l'audit, les villes entrent dans le réseau BYPAD à l'échelle de l'Europe, avec la possibilité d'échanger activement connaissances et expériences acquises. Sur le site Internet BYPAD, les villes affiliées peuvent consulter les résultats d'audit des unes et des autres, et prendre contact directement avec d'autres utilisateurs BYPAD pour un échange bilatéral d'informations. Des journées d'études organisées par régions – linguistiques – ont révélé que les villes sont demandeuses d'expériences échangées et qu'elles veulent avant tout apprendre les unes des autres. Autre vœu qui s'est souvent exprimé: que soit créé un outil BYPAD pour les petites villes et pour les régions et structures intercommunales.

## **BYPAD Platform**

Mit Förderung der Europäischen Kommission läuft derzeit ein drittes BYPAD-Projekt – BYPAD Platform (2006-2008). Dank finanzieller Förderung durch den Kanton Zürich, den Kanton Basel-Stadt und das Bundesamt für Sport (BASPO) kann Ursula Lehner-Lierz, velo:consult, die BYPAD von Anfang an mitentwickelt hat, auch weiterhin an BYPAD mitwirken. Ziel ist es, die Methode weiter zu entwickeln, das Städte- und Auditorennetzwerk auszubauen und den Erfahrungsaustausch anzukurbeln.

Im 2006 sind bereits die BYPAD-Instrumente für kleine Gemeinden und für Regionen entwickelt und die bestehende Methode verbessert worden. Das Auditorennetz ist weiter ausgebaut. Derzeit laufen Pilotanwendungen von BYPAD-Region in verschiedenen europäischen Ländern. Auch dabei spielt der Erfahrungsaustausch eine wichtige Rolle. Da ‚Regionen‘ (die nächste politisch-administrative Ebene oberhalb der Gemeinden) sehr heterogene Gebilde sind, arbeiten die AuditorInnen verschiedener Länder – sofern es die Sprachen erlauben - nach der ‚Twin-Formel‘ in den Audits zusammen, um möglichst schnell möglichst viel Erfahrung zu sammeln. Ein e-Newsletter ist publiziert worden; eine öffentlich zugängliche Good-Practice-Datenbank auf der BYPAD-Website liefert erfolgreiche velopolitische Massnahmen aus ganz Europa frei Haus. Ein internationales BYPAD-Seminar findet im Rahmen der Velo-city-Konferenz am 13.6.2007 in München statt.

Ansprechpartner für BYPAD-Audits in der Schweiz

Deutschschweiz:

Ursula Lehner-Lierz

velo:consult

Asylstrasse 66

CH-8708 Männedorf

Tel.: +41(0)44 790 18 60

Email: ull@veloconsult.ch

Mehr Info: [www.bypad.org](http://www.bypad.org)

Abonnement e-Newsletter: [ull@veloconsult.ch](mailto:ull@veloconsult.ch)

Internationales BYPAD-Seminar, 13.6.2007, München

## **Erfahrungsberichte aus der Schweiz**

Das Info Bulletin befragte Vertreterinnen und Vertreter der Schweizer BYPAD-Anwender über ihre Erfahrungen mit diesem Instrument:

- Urs Walter, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Velobeauftragter
- Olivier Français, Mitglied der Exekutive der Stadt Lausanne, Ressortverantwortlicher Bau
- Barbara Pillonel, Co-Velobeauftragte, Mobilitätsfachstelle der Stadt Genf

## **Plate-forme BYPAD**

Soutenu par la Commission européenne, un troisième projet BYPAD est actuellement en cours: la plate-forme BYPAD (2006-2008). Avec le soutien financier des cantons de Zurich et de Bâle-Ville, ainsi que de l'Office fédéral du sport (OFSP), Ursula Lehner-Lierz, de velo:consult, qui a œuvré pour BYPAD depuis le début du projet, pourra continuer à y collaborer. L'objectif est maintenant de faire progresser la méthode, d'étendre le réseau des villes et des auditeurs, enfin d'intensifier les échanges d'expériences.

En 2006 déjà, des outils BYPAD ont été développés à l'usage des petites villes et pour les régions, avec des améliorations au niveau de la méthode. Le réseau des auditeurs s'est étoffé. Des applications pilotes de BYPAD au niveau de la région sont en cours dans plusieurs pays européens, qui mettent eux aussi l'accent sur les échanges d'expériences. Etant donné que les régions (une région étant l'entité politico-administrative immédiatement au-dessus de la commune) sont des constructions très hétérogènes, elles font appel à des auditeurs de différents pays qui travaillent «en jumelage» dans les audits, dans le souci de réunir un maximum d'expériences le plus rapidement possible. Sur son site Internet, BYPAD propose un bulletin d'information et alimente une base de données, librement accessible depuis chez soi, qui présente des «Exemples de bonne pratique» illustrant des réussites en matière de politique cyclable. Enfin un séminaire international BYPAD aura lieu dans le cadre de Velocity 2007, le 13 juin à Munich.

Pour des audits BYPAD en Suisse, s'adresser à:

Suisse romande:

Emmanuel Fankhauser

Citec Ingénieurs-Conseils SA

47, rte des Acacias, case postale 1711

CH-1211 Genève 26

Tél.: +41(0)22 809 60 06

Courriel: [emmanuel.fankhauser@citec.ch](mailto:emmanuel.fankhauser@citec.ch)

Pour plus d'informations sur BYPAD: [www.bypad.org](http://www.bypad.org)

Bulletin d'information électronique: [ull@veloconsult.ch](mailto:ull@veloconsult.ch)

Séminaire international BYPAD, 13.6.2007, Munich

## **Exemples en Suisse**

Le Bulletin a demandé à quelques représentants de villes avec audit BYPAD ce qu'ils ont retiré de cette expérience.

- Urs Walter, délégué vélo, direction des travaux publics de la Ville de Zurich
- Olivier Français, Conseiller municipal de la Ville de Lausanne, responsable de la Direction des Travaux
- Barbara Pillonel, co-responsable vélo au Service de la mobilité de la Ville de Genève

## Stadt Zürich, Urs Walter, Velobeauftragter

### **1. Was sind die wichtigsten Erkenntnisse?**

Unsere politisch-institutionellen Rahmenbedingungen sind sehr gut, aber die Umsetzung auf Sachebene funktioniert noch nicht reibungslos.

Daran müssen wir arbeiten. Wir haben in den letzten Jahren viel in Infrastruktur investiert, dies aber zum Teil zu wenig kommuniziert. Dort haben wir Nachholbedarf.

### **2. Hat BYPAD neue Anregungen gebracht?**

Bei Richtplanung und Projektierung differenzieren wir bereits zwischen geübten und ungeübten Velo Fahrern. Dank BYPAD werden wir uns künftig auch bei der Öffentlichkeitsarbeit stärker auf spezifische Zielgruppen konzentrieren, wie z. B. Kinder oder Studierende.

Die vielen ausländischen Beispiele der Auditorin regen dazu an, wieder Visionen zu entwickeln. Das geht im Büroalltag leicht unter.

### **3. Hat der BYPAD-Prozess schon irgendwelche Konsequenzen gehabt?**

Wir arbeiten derzeit an einem Aktionsplan auf Basis der BYPAD-Erkenntnisse. Die ursprünglich für 2009 geplante grosse Velokampagne realisieren wir jetzt schon 2007, als Hauptthema unserer „Mobilitätskultur“. Die Schulinstruktion der Polizei hat neue Konzepte für die Veloschulung von Schülern im Quartier entworfen.

### **4. Entsprach BYPAD ihren Erwartungen? Wo mehr, wo weniger?**

BYPAD lieferte eine sehr präzise Analyse. Die Diskussion der wichtigsten Handlungsfelder durch die BYPAD-Gruppe war zwar stark durch persönliche Ansichten der Beteiligten geprägt, der Bericht dokumentiert aber ausführlich die Analyseergebnisse. So können sie in die Handlungsfelder der BYPAD-Gruppe integriert werden. Interne Probleme auf der Sachebene wurden beim Audit zwar festgestellt, konnten aber durch die Zusammensetzung der Gruppe (Stadträte, Verwaltungsfachleute, Externe) nicht weiter diskutiert werden. Nicht zuletzt ist BYPAD eine hervorragende Imagepflege für die Zürcher Veloförderung.

### **5. Würden Sie BYPAD nochmals anwenden?**

BYPAD hilft, die Verwaltung für die Veloförderung zu sensibilisieren.

Eine Wiederholung könnte ich mir bei wesentlichen personellen Änderungen oder bei einer strategischen Neupositionierung der Verkehrspolitik vorstellen, etwa nach vier bis acht Jahren.

## Ville de Zurich, Urs Walter, délégué Vélo

### **1. Quelles sont les principales conclusions délivrées par l'audit BYPAD?**

Au niveau politico-institutionnel, nous avons un très bon contexte; la transposition dans les faits, en revanche, ne va pas toujours sans à-coups. Là, nous devons faire mieux. Nous avons beaucoup investi ces dernières années dans l'infrastructure, sans que notre information soit suffisante. Il va falloir combler ce déficit.

### **2. BYPAD a-t-il apporté de nouvelles impulsions?**

Au moment des plans directeurs et des études, nous distinguons déjà entre cyclistes expérimentés et non expérimentés. Avec BYPAD, c'est aussi dans les relations publiques que nous allons mieux cibler certains groupes spécifiques, par exemple les enfants, ou les étudiants.

Les nombreux exemples de l'étranger rapportés par notre auditrice nous incitent à davantage d'imagination – qui souffre du rythme soutenu du quotidien d'un bureau..

### **3. Le processus BYPAD e-t-il déjà eu, d'une manière ou d'une autre, des retombées?**

Nous travaillons en ce moment sur un programme d'action inspiré par notre processus BYPAD. Nous nous allons réaliser une grande campagne de promotion vélo - prévue pour 2009 - en 2007 déjà, comme thème principal de notre «culture de la mobilité». A la police de la circulation, de nouvelles idées ont aussi vu le jour pour l'enseignement dans les écoles et dans les quartiers.

### **4. BYPAD a-t-il répondu à vos attentes? Où plus? Où moins?**

BYPAD nous a fourni une analyse très précise. Quand nous avons discuté dans le groupe BYPAD des principaux domaines dans lesquels agir, il est vrai que chacun défendait un point de vue personnel; mais le rapport est complet et bien documenté sur les résultats de l'analyse. Des résultats à reprendre dans le programme d'action du groupe BYPAD. Quant aux problèmes du suivi concret, ils ont bien été constatés au cours de l'audit mais, compte tenu de la composition du groupe, il n'a pas été possible d'en approfondir la discussion. Je voudrais souligner aussi que BYPAD fait énormément pour l'image de la promotion vélo à Zurich.

### **5. Est-ce que vous seriez prêts à appliquer encore une fois la méthode BYPAD?**

Pour la promotion du vélo, BYPAD aide à sensibiliser l'administration.

Quant à répéter l'audit, je pourrais l'envisager en cas de changements importants au niveau des personnes, ou s'il s'agissait de prendre de nouvelles options stratégiques en matière de politique des transports, par exemple au bout de quatre ou de huit ans.

## Stadt Lausanne, Olivier Français, Mitglied der Exekutive, Ressortverantwortlicher Bau

### **1. Was sind die wichtigsten Erkenntnisse?**

Bei der Behandlung der verschiedenen Themen im BYPAD-Audit sind folgende essentiellen Resultate herausgekommen

- gute Berücksichtigung der Velopolitik in der Richtplanung und seiner Umsetzung;
- Auf die Bedürfnisse der Benutzer abgestimmte Massnahmen und Projekte (Arbeitsgruppen) und in den letzten Jahren eingesetzte Mittel (Budget, Stelle des Velobeauftragten)
- Notwendigkeit die Kommunikation sowie die Arbeit mit Zielgruppen und Partnern zu entwickeln

### **2. Hat BYPAD neue Anregungen gebracht?**

BYPAD hat die Themen im Bereich des Veloverkehrs hervorgehoben, bei welchen noch Handlungsbedarf besteht. BYPAD hat ebenfalls bestätigt, dass die in letzter Zeit eingeschlagene Ausrichtung der Veloförderung erfolgversprechend ist (Velokarte Lausanne, Förderung von E-Bikes, Velopolizei).

### **3. Hat der BYPAD-Prozess schon irgendwelche Konsequenzen gehabt?**

Siehe Frage 2. BYPAD hat die eingeschlagene Richtung im Bereich der Veloförderung und Kommunikation bestätigt. Beispielsweise wurde die erste Ausgabe des Velostadtplans Lausanne dieses Jahr herausgegeben. Auch wird der Langsamverkehr im Mobilitätsplan der Stadtverwaltung, welcher gerade eingesetzt wird, gebührend berücksichtigt. Dies ist kein direktes Ergebnis von BYPAD, das Audit hat dessen Nutzen aber betont.

### **4. Entsprach BYPAD ihren Erwartungen? Wo mehr, wo weniger?**

Dank dem Audit konnte mit den verschiedenen Akteuren der Veloförderungspolitik in Lausanne Bilanz gezogen werden. Allerdings ist ein grösserer Teil des Entwicklungspotentials bereits unserern Amtsstellen bekannt und ist bereits in Verbesserung. Hingegen ist die Idee, die Veloförderungs-Aktionen auf andere Zielgruppen (Erziehung, Gesundheitswesen) auszuweiten, relativ neu.

### **5. Würden Sie BYPAD nochmals anwenden?**

Eine Wiederholung des Audits zur Veloförderung wird kurzfristig nicht in Betracht gezogen. Mittelfristig könnte es wieder angewandt werden, sobald die Begleitmassnahmen zum Projekt M2 realisiert und die Revision des kommunalen Richtplans durchgeführt sind.

## Ville de Lausanne, Olivier Français, Conseiller municipal, responsable de la Direction des Travaux

### **1. Quelles sont les principales conclusions délivrées par l'audit BYPAD?**

Dans les différents thèmes traités par l'audit BYPAD, il est ressorti essentiellement les résultats suivants:

- bonne prise en compte de la politique cyclable dans les textes (Plan Directeur Communal) et dans son suivi;
- bonne réponse aux besoins des usagers (groupes de travail) et moyens mis en œuvre ces dernières années (budget, poste de délégué);
- nécessité de développer le domaine de la communication ainsi que le travail avec les groupes cibles et partenaires.

### **2. BYPAD a-t-il apporté de nouvelles impulsions?**

BYPAD a permis de mettre l'accent sur certains points restant à développer dans le domaine du vélo. BYPAD a permis de confirmer que les orientations prises récemment dans le domaine de la promotion du vélo étaient intéressantes (carte vélo lausannoise, promotion du vélo électrique, brigade de police à vélo).

### **3. Le processus BYPAD e-t-il déjà eu, d'une manière ou d'une autre, des retombées?**

Voir question 2. BYPAD a permis de confirmer certaines orientations prises dans le domaine de la promotion et de la communication. A titre d'exemple, la première édition de la carte vélo lausannoise a vu le jour cette année. On peut également citer la bonne prise en compte de la mobilité douce dans le plan de mobilité d'entreprise actuellement mis en place par la Commune de Lausanne. Ces éléments ne proviennent pas directement de l'action BYPAD, mais BYPAD a permis de souligner leur utilité.

### **4. BYPAD a-t-il répondu à vos attentes? Où plus? Où moins?**

Ce projet a permis de faire le point avec les différents acteurs liés à la politique de promotion du vélo à Lausanne. Toutefois, la plupart des domaines à développer étaient déjà connus de nos services et en cours d'amélioration. Par contre, l'idée d'étendre les actions de promotion du vélo à d'autres groupes cibles est relativement nouvelle (éducation, milieux de la santé).

### **5. Est-ce que vous seriez prêts à appliquer encore une fois la méthode BYPAD?**

Un ré-audit de la politique de promotion du vélo n'est pas envisagé à court terme. A moyen terme, il pourrait être appliqué, une fois les mesures d'accompagnement du projet m2 réalisées et après la révision du Plan Directeur Communal.

## Stadt Genf, Barbara Pillonel, Co-Velobeauftragte, Mobilitätsfachstelle

### *Ausgangslage*

Seit Mitte der 80er Jahre wird in Genf aufgrund der dann formulierten Velopolitik gearbeitet, so dass ein Velowegnetz entstanden ist. Dabei besteht die grösste Schwierigkeit darin, dass nicht die Stadt sondern der Kanton Genf für den Bau, Betrieb und Unterhalt des städtischen Strassennetzes zuständig ist. Aufgrund der unterschiedlichen politischen Ausrichtung der betroffenen Ämter mangelt es an Koordination zwischen den Planungen und Vorhaben sowie in der Prioritätensetzung. Sichtbare Folgen davon sind insbesondere Lücken im Velowegnetz und fehlende Veloinfrastrukturen auf oder entlang der Hauptverkehrsachsen. Im Weiteren werden die Bedürfnisse und Anforderungen der Velo Fahrenden, insbesondere bei der Erschliessung von publikums- und daher verkehrsintensiven Einrichtungen (SBB-Bahnhof, Einkaufsmeile im Stadtzentrum, Unigebäuden, usw.), zu wenig berücksichtigt.

Auch wird von den Verbänden kritisiert, die Behörden würden Kompromisslösungen mit den Einsprechenden suchen, was aus ihrer Sicht die Realisierung eines durchgehenden, konsistenten Netzes verhindert.

Schliesslich muss hier noch erwähnt werden, dass die Projekte und Realisierungen der letzten zwanzig Jahre sich nicht nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung richteten. Folglich stiessen die durch die zuständigen Fachstellen sowie durch die Verbände (aspic) entwickelten Ansätze auf Widerstand. Heute hat ein Paradigmawechsel stattgefunden, die Förderung des Langsamverkehrs und die Realisierung von entsprechenden Infrastrukturmassnahmen werden besser akzeptiert.

### *1. Was sind die wichtigsten Erkenntnisse?*

Im BYPAD-Audit sind vier Qualitätsstufen definiert. In der Schlussbewertung positioniert sich die Stadt Genf zwischen den Stufen 2 und 3. Das heisst, dass die Anliegen und Bedürfnisse des Veloverkehrs (noch) nicht systematisch, aber immer häufiger und besser, berücksichtigt werden.

Allgemein überwiegt die Zufriedenheit. Die Radverkehrspolitik hat zu konkreten Realisierungen geführt und der Dialog mit den Interessensverbänden bewährt sich, auch wenn diese noch stärker einbezogen sein möchten. Für die kantonalen Ämter ist die aktuelle Radverkehrspolitik nicht verbindlich genug, um als Arbeitsgrundlage für den notwendigen Netz-Ausbau gelten zu können.

Es hat sich also klar gezeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen den städtischen und kantonalen Fachstellen verbessert werden muss. Mit der gemeinsamen Erarbeitung von Grundlagen sollen die jeweiligen Zuständigkeiten geklärt werden, damit Projekte effizienter abgewickelt werden können.

## Ville de Genève, Barbara Pillonel, co-responsable vélo au Service de la mobilité

### *Contexte*

A Genève, depuis le milieu des années quatre-vingt, une véritable politique municipale en faveur du vélo a permis de mettre en place un réseau cyclable. La difficulté majeure rencontrée dans cet accomplissement est due au fait que la municipalité n'est pas compétente pour organiser et gérer son réseau routier. Cette responsabilité échoit au canton. Les orientations politiques différentes de ces deux administrations ont engendré des problèmes de coordination et de priorités souvent peu en phase. Il en résulte un manque de continuité dans les aménagements, des mesures inexistantes sur certains grands axes et une prise en compte insuffisante des besoins cyclistes, notamment pour accéder à de grands pôles générateurs de trafic (gare, rues basses, bâtiments universitaires, etc.). De plus, en raison de notre système démocratique, les milieux associatifs reprochent aux élus le choix d'une politique du compromis avec les opposants, ce qui, selon eux, ne favorise pas la réalisation d'un réseau cyclable cohérent et continu.

Il est encore à relever que durant les vingt dernières années, le courant de pensée dominant n'était pas du tout orienté vers un développement durable. Aussi les projets défendus par les techniciens et les milieux associatifs (aspic: association pour les intérêts des cyclistes) rencontraient beaucoup d'hostilité. Aujourd'hui les mentalités ont évolué et le climat est plus favorable à la mise en place de mesures pour les mobilités douces.

### *1. Quelles sont les principales conclusions délivrées par l'audit BYPAD?*

Les conclusions apportées nous donnent une position par rapport aux 4 niveaux de qualité développés par BYPAD. La Ville de Genève se positionne entre les niveaux 2 et 3. Cela signifie que les enjeux liés au vélo ne sont pas toujours pris en compte de manière systématique, mais qu'ils tendent à le devenir.

Sur le plan fonctionnel, le sentiment général est plutôt satisfaisant. La politique en faveur des deux-roues a apporté des réalisations concrètes et les discussions avec les milieux associatifs fonctionnent bien, même si ces derniers souhaiteraient être plus impliqués.

Par contre, nous avons réalisé que les techniciens de l'Etat considéraient qu'il n'existait pas de véritable politique cyclable, sur laquelle ils puissent s'appuyer pour orienter le développement du réseau.

De ce fait, la collaboration entre les techniciens de la Ville et du Canton doit être améliorée. Des bases communes doivent être plus clairement définies afin de permettre de reconnaître le champ des compétences de chaque partie et ainsi de rendre l'élaboration de projets plus performante.

Neben diesen allgemeinen Schlussfolgerungen hat das Audit aufgrund der Vorschläge der befragten Personen auf einzelne konkrete, zu ergreifende Massnahmen hingewiesen. Einige davon konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden.

## **2. Hat BYPAD neue Anregungen gebracht?**

Ein direkter Zusammenhang zwischen dem BYPAD-Audit und dem Aufgleisen einzelner Projekte kann so nicht festgestellt werden. Allerdings wurden in den dem Audit folgenden Monaten folgende Themen behandelt:

- Erarbeitung eines neuen Leitbilds für das kommunale Velowegnetz, Resultat der Überarbeitung des ersten Velorichtplans der Stadt Genf von November 1988. Einerseits wurde das bestehende Netz geprüft und aktualisiert, andererseits wurden Kategorien für die noch zu entwickelnden Routen gebildet. Dies gilt nun als Diskussionsgrundlage mit den betroffenen Partnern und Akteuren.
- Seit der Einrichtung der städtischen Mobilitätsfachstelle werden die Veloanliegen und –anforderungen bei Planungsvorhaben systematisch berücksichtigt und behandelt. Dank gezielter Weiterbildung werden zudem die Kompetenzen sowie die Motivation der Mitarbeitenden der Fachstelle verbessert und verstärkt.
- Eine fruchtbare Zusammenarbeit hat sich mit den Verbänden etabliert, insbesondere mit der aspic. Dessen Vorstand in neuer Zusammensetzung will sich im Gegensatz zu ihren Vorgängern, hauptsächlich Gründungsmitglieder, vermehrt in der Veloförderung engagieren. Diese Projekte sind allerdings bereits 2004 gestartet. Sie sind daher weniger dem BYPAD-Audit zu verdanken als engagierten Personen und deren Motivation. Das Audit hat aber vermutlich einen Beitrag in der komplexen Klärung der Rollenverteilung unter den betroffenen Akteuren geleistet.
- Mit der Organisation des SLOW UP hat der Kanton gezeigt, dass ihm die Förderung des Langsamverkehrs auch über gezielte Anlässe und nicht nur mittels Marketing- und Kommunikationsmassnahmen wichtig ist.
- Dank dem Audit konnten gewisse Kommunikationsmassnahmen gerechtfertigt werden.
- Schliesslich konnte die Planung einer Umgestaltung der Mont-Blanc-Brücke (Seequerung mit DTV: 85'000 Fhz) aufgegleist werden, damit diese neuralgische Verbindung velotauglich wird.

## **3. Hat der BYPAD-Prozess schon irgendwelche Konsequenzen gehabt?**

Wie bereits unter 2. erwähnt kann kein direkter Zusammenhang eindeutig erkannt werden. Allerdings wird in letzter Zeit festgestellt, dass wichtige Velomassnahmen auch in mehreren, nicht velospezifischen Stadtentwicklungsprojekten integriert werden:

Pour ce qui concerne des conclusions plus détaillées, l'audit a fait ressortir de nos propositions différentes actions concrètes qui pourraient être réalisées (depuis, certaines d'entre elles ont pu être développées avec succès).

## **2. BYPAD a-t-il apporté de nouvelles impulsions?**

Il est difficile d'imputer un lien direct entre l'effet BYPAD et la mise en route de certains dossiers. Néanmoins, il est à relever que les points suivants ont été traités dans les mois qui ont suivi l'audit:

- Nouvelle image directrice du réseau cyclable municipal. Réadaptation et reformulation du premier plan directeur du réseau cyclable de Genève (novembre 1988). Ce travail a permis de faire une mise à jour du réseau cyclable existant et de se positionner par rapport à des catégories d'itinéraires à développer. Cela constitue une base de travail pour discuter avec nos partenaires.
- Suite à la création du service de la mobilité, le traitement et l'intégration des problématiques cyclables sont systématiquement prises en compte dans les projets d'aménagement. D'autre part, la formation continue délivrée aux collaborateurs dudit service est motivante et améliore leurs compétences.
- Dans le cadre de la promotion du vélo, de nouvelles collaborations fructueuses ont pu se développer, notamment avec l'aspic. Il est à relever que le comité de cette association, jusqu'alors composé majoritairement de membres fondateurs, a été renouvelé et qu'il souhaite davantage s'investir dans des activités de promotion du vélo. Ces projets ayant débuté dès 2004, on ne peut pas les imputer à BYPAD, mais plutôt aux acteurs potentiels et à leurs motivations. Néanmoins, on peut estimer que l'audit a agi comme un catalyseur dans un processus complexe de définition des rôles de chacun.
- Le Canton de Genève s'est investi dans un aspect promotionnel de sensibilisation aux mobilités douces en organisant le SLOW UP.
- L'audit a permis de justifier certains choix en rapport avec la communication.
- Un nouveau projet concernant l'aménagement d'un axe structurant du réseau cyclable, à savoir la traversée de la Rade sur le Pont du Mont-Blanc (85 000 vhc/j) est en phase d'étude.

## **3. Le processus BYPAD a-t-il déjà eu, d'une manière ou d'une autre, des retombées?**

Comme expliqué au point 2, les liens directs ne peuvent pas être clairement établis. Toutefois, il est à relever que depuis peu, différents projets d'aménagements urbains non spécifiques aux aménagements cyclables, intègrent des infrastructures importantes pour les vélos:



- Leistungsvereinbarung zwischen der Stadt und einer Plakatierungsgesellschaft: nach der Ausstattung des öV-Netzes mit Wartehallen wird nun über die Einrichtung von Hunderten gedeckter Veloabstellplätze verhandelt, was die Sichtbarkeit und die Attraktivität des Veloverkehrs deutlich steigern würde. (in Planung)
- Velostation SBB-Bahnhof Cornavin: konkretes Projekt unter Federführung eines anderen Amtes. (in Planung)
- Projekte CEVA (Bahnverbindung Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, grenzüberschreitend), TCMC (neue Tramlinie Cornavin-Meyrin-CERN) und TCOB (neue Tramlinie Cornavin-Onex-Bernex): allgemein werden bei öV-Projekten die Bedürfnisse des Veloverkehrs besser berücksichtigt. Nicht nur wird nach Abstellmöglichkeiten für Zweiräder in der Nähe der Umsteigepunkte gesucht, auch wird die Zugänglichkeit der Bahnhöfe und wichtigsten Haltestellen unter Berücksichtigung des Veloverkehrs gestaltet. (in Planung)
- Öffentlichkeitsarbeit: die Zielsetzung wurde überprüft, das Zielpublikum genauer definiert und ein neues Konzept zur Sensibilisierung und Motivation, das Velo als Alltagsverkehrsmittel zu benutzen, erarbeitet. (umgesetzt, wird weiterverfolgt)
- Werbematerial: neuer, auf das anvisierte Zielpublikum fokussierter Ansatz. Bis anhin wurden zwei Flugblätter mit Tourenbeschrieb „Velo-Tour“ herausgegeben, weitere folgen. (umgesetzt, wird weiterverfolgt)
- Velos stehen dem städtischen Personal kostenlos zur Verfügung, die Flotte wurde erweitert. Seit kurzem werden die Velos als „Fahrzeuge“ betrachtet und als solche durch die für den Unterhalt aller anderen städtischen Fahrzeugen (Personenwagen, Lastwagen) zuständige Dienststelle gewartet und betrieben. (umgesetzt, wird weiterverfolgt)
- Sensibilisierungskurse zum Langsamverkehr wurden im Weiterbildungsangebot des städtischen Personals aufgenommen. Zum Abschluss des Kurses werden die realisierten Veloinfrastrukturen auf zwei Rädern befahren. (umgesetzt, wird weiterverfolgt)
- Contreprestation commerciale entre la Ville et une société d'affichage: après les transports publics qui ont bénéficié d'abribus, c'est au tour de la mobilité cyclable d'être considérée et valorisée en faisant l'objet de négociations pour la pose d'une centaine de couverts à vélos sur le domaine public. (stade de projet)
- Vélo station gare CFF de Cornavin. Un projet concret, conduit par un autre service, voit le jour. (stade de projet)
- Projets CEVA (liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), TCMC (tram Cornavin-Meyrin-CERN) et TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex). Les problématiques cyclables sont mieux prises en compte dans les grands projets de développement des transports publics et dans leur suivi. Les besoins en stationnement pour les deux-roues aux abords des zones d'intermodalité sont considérés et les mouvements cyclables pour accéder aux gares et aux stations importantes sont mieux gérés. (stade de projet)
- Promotion de type événementiel: les objectifs visés ont été réexaminés. Un public cible a été plus clairement défini et un nouveau concept d'incitation à pratiquer le vélo a été développé. (réalisé et poursuivi)
- Edition de matériel promotionnel: une nouvelle formule, centrée sur le public cible, a été élaborée. A cette fin deux documents «Vélo-Tour» ont été édités. (réalisé et poursuivi)
- Mise à disposition de vélos au sein de l'administration municipale: le parc des véhicules a été augmenté. Depuis peu, la gestion et l'entretien de ces derniers incombent au service qui gère l'ensemble des véhicules municipaux. Le vélo est considéré comme véhicule au même titre qu'un camion ou une voiture de service. (réalisé et poursuivi)
- Des cours de sensibilisation aux mobilités douces ont été promulgués dans le programme de formation des employés. A l'issue du cours, une visite à vélo des aménagements réalisés a été organisée. (réalisé et poursuivi)

#### **4. Entsprach BYPAD ihren Erwartungen? Wo mehr, wo weniger?**

Alle Befragten konnten dank dem BYPAD-Fragebogen ihre Anliegen und Bedürfnisse äussern und formulieren. Dies hat uns zahlreiche wichtige Hinweise geliefert, die wir ohne Audit nicht in Erfahrung hätten bringen können. Die Stadt ist in Mitwirkungsverfahren immer Partei, weshalb sie die Situation nicht objektiv beurteilen kann. Deswegen hat sich die Durchführung des Audits auf jeden Fall gelohnt. Die Stärken und Schwächen der in Genf recht langen und komplexen Verfahren, die von der Planung bis zur Realisierung verschiedene städtische und kantonale Ämter betreffen, konnten hervorgehoben werden. Diese Analyse erfolgte zudem neutral, nicht

#### **4. BYPAD a-t-il répondu à vos attentes? Où plus, où moins?**

La place que donne l'audit aux différents acteurs qui ont répondu au questionnaire a véritablement permis d'exprimer les attentes et les développements souhaités de chacun. Cela est riche d'enseignements et sans BYPAD, nous n'aurions pas eu accès à ces données. Dans les processus de concertation conduits par la Ville avec les usagers, elle est partie prenante et ne peut pas avoir de regard objectif. Donc, sur ces aspects, nous sommes satisfaits d'avoir participé à l'audit. Dans le cas particulier de Genève où le processus de réalisation entre un projet et sa réalisation est particulièrement long, impliquant des acteurs de différentes administrations, l'audit a eu

wertend, bei nicht erreichten Zielen wurde nicht nach „Schuldigen“ gesucht. Wir hatten allerdings vom Auftragnehmer mehr Vorschläge, innovative Ideen und neue Ansätze erwartet.

Wir sind gespannt auf die Ergebnisse und Bewertung des Audits in anderen Städten.

##### **5. Würden Sie BYPAD nochmals anwenden?**

Ja. Die zu verfolgende Strategie soll langfristig angelegt sein und darf sich nicht nach den vierjährigen Legislaturperioden richten. Deshalb ist es wichtig, dass der methodologische Ansatz immer gleich bleibt. So kann sich der neu gewählte Ressortverantwortliche im Vergleich zu seinem/r Vorgänger/in positionieren. Auch ist es interessant und lehrreich, eine objektive Vergleichsbasis mit anderen Städten und Gemeinden bezüglich Radverkehrspolitik zu haben.

Wenn der/die Ressortverantwortliche wieder gewählt wird, wäre eine Erfolgskontrolle alle 2 bis 3 Jahre ausreichend. Erfolgt ein Wechsel in der Ressortverteilung, sollte wieder ein vertieftes Audit durchgeführt werden.

l'avantage de faire ressortir les points forts et les points faibles des différentes étapes, d'une manière objective, sans chercher à faire endosser de responsabilité pour des résultats non atteints. Comme il y a toujours des attentes, nous regrettons peut-être l'absence d'idées originales et innovantes de la part du mandataire, nous attendions une attitude plus propositive de leur part.

Nous sommes très intéressés aux résultats de l'audit dans d'autres villes.

##### **5. Est-ce que vous seriez prêts à appliquer encore une fois la méthode BYPAD?**

Oui, en raison des mandats politiques qui arrivent à échéance tous les 4 ans, il est important de garder une méthodologie qui permette d'une part à un nouveau magistrat de se situer par rapport à son prédécesseur et d'autre part qui apporte un point de comparaison objectif sur les politiques cyclables menées dans d'autres villes.

A cet effet, un suivi de l'audit tous les 2-3 ans pourrait être envisagé si le même magistrat conserve son poste. Un audit plus complet serait souhaitable avec un changement de magistrat.

## Mitglieder stellen sich vor

### Fachstelle für Mobilität, Stadt Genf



Die Mobilitätsfachstelle ist für die Planung und Projektierung im Verkehrs- und Mobilitätsbereich zuständig. Als kommunales Pendant zum kantonalen Mobilitätsamt erarbeitet sie dem Bundesrecht entsprechende Sanierungsprogramme (Luft, Lärm) für das kommunale Strassennetz, organisiert Sensibilisierungsaktionen zur Förderung der umweltschonenden Mobilität, und setzt diese um.



## Les membres se présentent

### Service de la mobilité, Ville de Genève

DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT,  
DES CONSTRUCTIONS ET DE LA VOIRIE  
Direction des espaces publics et de la voirie  
Domaine des espaces publics

rue du Stand 25  
1204 Genève  
tel: 022 418 82 60  
email: [mobilite@ville-ge.ch](mailto:mobilite@ville-ge.ch)  
[www.ville-ge.ch/velo](http://www.ville-ge.ch/velo)

Le service de la mobilité est chargé des études et projets en matière de transports et de circulation en Ville de Genève. Il est le correspondant communal pour l'Office cantonal de la mobilité, organise les programmes d'assainissement (air, bruit) des voies communales conformément à la législation fédérale, élabore et met en œuvre des actions de sensibilisation encourageant l'usage des modes de déplacement écomobiles.

**Technische Aufgaben:**

- Planung und Umsetzug der Tempo-30-Zonen sowie Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Quartieren;
- Veloroutennetz ausbauen [www.ville-ge.ch/velo](http://www.ville-ge.ch/velo);
- Erarbeitung von Sanierungsprogrammen gemäss Bundesgesetz auf kommunalem Strassennetz zur Reduktion der Lärmemissionen und der Luftschadstoffe;
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Mobilitätsbehinderte;
- Fachliche Begleitung bei Gestaltungen öffentlicher Bereiche (Begegnungszone, Fussgängerzone);
- Strategische Überlegungen zum Verkehrsregime in Quartieren;
- Planungsprojekte zugunsten des Öffentlichen Verkehrs.



**Missions techniques:**

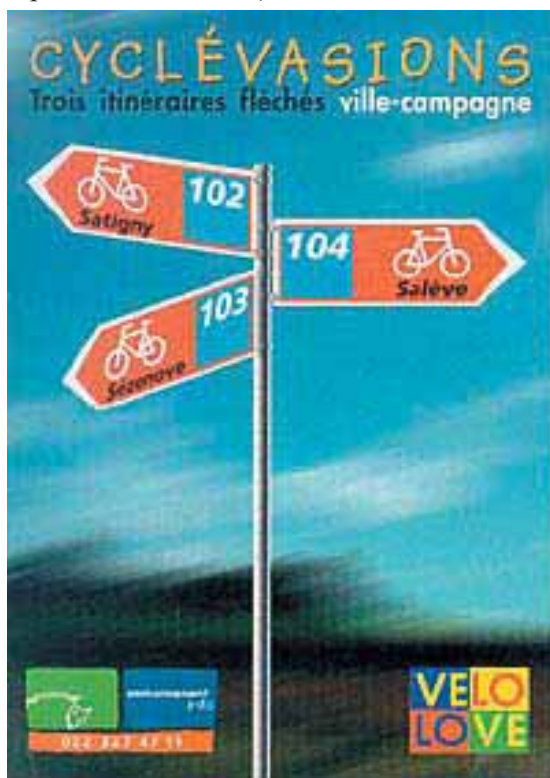
- développement et suivi de zones 30km/h et de mesures pour l'amélioration de la sécurité des déplacements dans les quartiers;
- développement du réseau cyclable [www.ville-ge.ch/velo](http://www.ville-ge.ch/velo);
- organisation de programmes visant à diminuer le bruit et la pollution dus au trafic motorisé sur les voies de circulation communales, selon la législation fédérale (air, bruit);
- amélioration des conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite;
- appui à l'aménagement des espaces publics (zone de rencontre, zone piétonne);
- réflexions sur l'organisation des circulations dans les quartiers;
- projets d'aménagement en faveur des transports publics.

**Informations- und Sensibilisierungsaufgaben:**

- Förderung der umweltschonenden Mobilität: zu Fuss, Velo, öffentlicher Verkehr, Carsharing, Mitfahrmöglichkeit;
- Organisation der Mobilitätswoche im Rahmen der Europäischen Anlasses;
- Förderung und Entwicklung von betrieblichen Mobilitätsplänen;
- Entwicklung des «bouquet de Transports» (Mobilitätsplan der Stadt Genf).

**Missions de sensibilisation et d'information:**

- promotion de l'écomobilité: marche, vélo, transports publics, autopartage, covoiturage;
- organisation de la Semaine de la mobilité dans le cadre de la manifestation européenne;
- promotion et développement de plans de mobilité d'entreprises;
- développement du «bouquet de Transports» (plan de mobilité de la Ville de Genève).



Möchten Sie Ihr Büro oder Ihre Verwaltungsstelle vorstellen? Die Geschäftsstelle nimmt gerne Ihre Unterlagen für eines der nächsten Bulletins entgegen. Désirez-vous présenter votre bureau ou votre administration? Le secrétariat se réjouit de recevoir votre documentation pour une des prochaines parutions du Bulletin.

Mitglieder stellen sich vor



**Emch+Berger AG**  
Ingenieure und Planer

## Langsamverkehr



### Verkehrsplanung

- Siedlung / Verkehr / Umwelt
- Konzepte
- Varianten- und Machbarkeitsstudien
- Wettbewerbe
- Gesamtplanung



### Verkehrssicherheit / Verkehrsberuhigungen

- Strassenräume
- Fussgängerzonen / Begegnungszonen
- Tempo 30 Zone
- Veloverkehr / Schulwegsicherung
- Unfallanalyse



### Forschung Verkehr

- Mobilität / Verkehrsverhalten
- Modellierung / Simulationen
- Erhebungsinstrumente
- Verkehrserhebungen



### Mobilität - Verkehrsökonomie

- Mobilitätsstrategie
- mobility pricing
- Wirtschaftlichkeit / Bewertung
- Mobilitätsmanagement / Verkehrsmanagement

#### Emch+Berger AG Bern

Gartenstrasse 1  
Postfach 6025  
3001 Bern  
T: +41 31 385 61 11  
F: +41 31 385 61 12  
E-mail: [bern@emchberger.ch](mailto:bern@emchberger.ch)  
Web: [www.emchberger-be.ch](http://www.emchberger-be.ch)

#### Emch+Berger AG St. Gallen

Falkenriedstrasse 27  
9006 St. Gallen  
T: +41 71 244 56 20  
F: +41 71 244 56 34  
E-mail: [info@emchberger-sg.ch](mailto:info@emchberger-sg.ch)  
Web: [www.emchberger-sg.ch](http://www.emchberger-sg.ch)

#### Emch+Berger AG Zürich

Forchstrasse 59  
Postfach 1772  
8032 Zürich  
T: +41 44 389 91 11  
F: +41 44 389 91 12  
E-mail: [info@emchberger-zh.ch](mailto:info@emchberger-zh.ch)  
Web: [www.emchberger-zh.ch](http://www.emchberger-zh.ch)

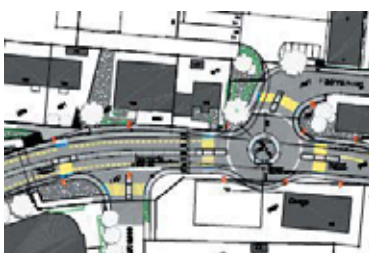
Kontaktperson: Stefan Dasen, Dipl. Ingenieur ETH/SVI Tel: +41 44 389 91 43 [stefan.dasen@ebzh.ch](mailto:stefan.dasen@ebzh.ch)

Les membres se présentent



**Emch+Berger SA**  
Ingénieurs-conseils

## Mobilité douce



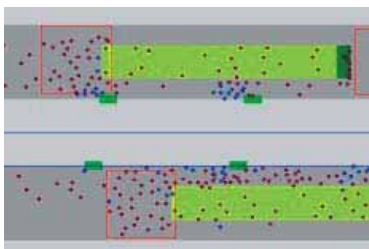
### Planification du trafic

- Urbanisme / trafic / environnement
- Concepts
- Etudes de variantes et de faisabilité
- Concours
- Planification générale



### Sécurité routière/ modération du trafic

- Espace-rue
- Zones piétonnes / zone de rencontre
- Zone limitées à 30km/h
- Mobilité douce / sécurité sur le chemin de l'école
- Analyse des accidents



### Travaux de recherche sur le trafic

- Mobilité / comportement de transport
- Modélisations / simulations
- Instruments de recensement
- Recensement du trafic



### Mobilité – économie du trafic

- Strategie de mobilité
- Mobility pricing
- Economie / évaluation
- Management de la mobilité / gestion du trafic

**Emch+Berger SA Berne**  
Succursale de Lausanne  
Chemin d'Entre-Bois 29  
Case postale 5  
1000 Lausanne 8  
Tél. +41 21 646 99 71  
Fax +41 21 648 32 72  
E-Mail: lausanne@emchberger.ch  
Web: www.emchberger-la.ch

**Emch+Berger WSB AG**  
Gewerbstrasse 11  
6330 Cham  
Tel. +41 41 740 55 51  
Fax +41 41 741 25 80  
E-Mail: info@ebwsb.ch  
Web: www.ebwsb.ch

**Emch+Berger AG Solothurn**  
Schöngrünstrasse 35  
4500 Solothurn  
T: +41 32 624 48 48  
F: +41 32 624 48 96  
E-mail: info@emchberger-so.ch  
Web: www.emchberger-so.ch

Personne de contact: Alain Maradan, Ingénieur en transport HTL / SVI Tél: +41 31 385 62 65 alain.maradan@emchberger.ch

## «Vélo'V»

Bericht von Claude Morel, Fachstelle Mobilität, Stadt Genf

Am 3. März 2006 hat sich eine Delegation mit Vertretern von «Genf rollt», Péclôt 13, Promo Vélo, dem Kanton und der Stadt Genf nach Lyon begeben, um «Vélo'V» kennenzulernen, ein Selbstbedienungs-System für Veloverleih, welches in Lyon und Villeurbanne eingesetzt wird. Es handelt sich um einen Park von 1'600 Velos (welche nächstens auf 3'000 aufgestockt wird) zur Selbstbedienung, verteilt auf 173 Stationen, welcher im Juni 2005 installiert wurde.

Wir wurden von Frau Florence Larcher (Projektleiterin Langsamverkehr in Grand Lyon) empfangen und detailliert über «Vélo'V» informiert. Trotz fürs Velofahren ungünstigem Wetter konnten wir beobachten, dass das System besonders auf Presqu'île ein Erfolg war.

Mit «Vélo'V» ist das Velo Bestandteil der städtischen Kulisse und macht die Stadt für alle zugänglicher. Das System kann als öffentliches Verkehrsmittel betrachtet werden mit dem Vorteil, dass man sich alleine und frei fortbewegen kann.

### Wie es funktioniert



Schritt 1 / Etape 1  
seine Karte einführen  
passer sa carte



Schritt 2 / Etape 2  
sich identifizieren  
s'identifier

## «Vélo'V»

Compte rendu de Claude Morel, service de la mobilité, Ville de Genève



Le 3 mars 2006, une délégation comprenant des représentants de Genève Roule, Péclôt 13, Promo Vélo, le Canton et la Ville de Genève s'est rendue à Lyon en vue de découvrir «Vélo'V», système de vélos en libre service mis en place à Lyon et Villeurbanne. Il s'agit d'un parc de 1 600 vélos (qui devrait être porté à 3 000 prochainement) en libre service répartis sur 173 stations qui a été installé en juin 2005.

Nous avons été accueilli par Madame Florence Larcher (chef de projets circulations douces au Grand Lyon) qui a présenté «Vélo'V» en détail. Malgré une météo peu propice à la pratique du vélo, nous avons pu observer que le système rencontrait un vif succès surtout sur la Presqu'île.

Avec «Vélo'V», le vélo fait partie du décor urbain et rend la ville plus accessible à tous. Il peut être considéré comme un transport public à part entière dont l'avantage est de se déplacer seul et librement.

### Comment ça fonctionne



Schritt 3 / Etape 3  
sein Velo aussuchen  
selectionner son vélo



Schritt 4 / Etape 4  
sein Velo entgegennehmen  
dévrouiller son vélo

Die Stärke des Systems besteht in der Möglichkeit, leicht und zu jeder Tages- und Nachtzeit über ein Velo zu verfügen (Distanzen zwischen den Stationen um 300m), um sich zu seinem Fahrziel zu begeben, wo es ebenfalls leicht ist, das Velo zurückzugeben.

Der Schwachpunkt liegt darin, dass gewisse Bewegungen einseitig gerichtet sind, sodass an gewissen Stationen kein Velo mehr verfügbar ist, während an anderen Stationen kein freier Platz zum zurückgeben mehr vorhanden ist, weil die Station besetzt ist. Dieses Problem stellt sich vor allem bei Strecken mit starkem Gefälle, wo die Velos vorwiegend für die Abfahrt benutzt werden. Es braucht deshalb eine häufige Rückführung der Velos zu den höher gelegenen Stationen, was Personal und Transportfahrzeuge bedingt. Das System stellt auch Probleme an Orten, wo die Nachfrage zeitlich punktuell sehr gross ist. Das ist z.B. um den Campus der Fall.

Le point fort du système est la possibilité de disposer facilement, et à n'importe quelle heure, d'un vélo (stations distantes d'environ 300 m l'une de l'autre) pour se rendre à sa destination d'où il est tout aussi facile de le restituer.

Le point faible réside dans le fait que certains flux sont unidirectionnels ce qui a pour effets qu'à certaines stations aucun vélo n'est disponible alors qu'à d'autres, il ne reste aucune borne pour restituer un vélo car la station est complète. Ce problème se pose surtout lorsqu'il y a des pentes, auquel cas les vélos seront plutôt utilisés pour la descente. Il faut alors avoir recours à un « rapatriement » fréquent de vélos vers la station supérieure ce qui implique du personnel et des véhicules de transport. Le système pose également problème aux lieux où la demande est très forte à des moments ponctuels de la journée. C'est le cas par exemple aux abords des campus.



Diese Mängel können mittels einer sinnvollen Anordnung der Stationen leicht gelöst werden.

Ces défauts peuvent, moyennant une localisation judicieuse des stations, être facilement résolus.

Einige Zahlen:

- 1'600 Velos
- 173 Stationen im Abstand von ca. 300 m
- 3/4 der Stationen sind auf weggefallenen Autoparkplätzen aufgestellt (180 Auto-PP entfallen)
- 5 Velos auf einem Auto-PP
- 300'000 Vermietungen pro Monat
- 15'000 Bewegungen pro Tag
- Erhöhung der Velo-Benutzung von 2004 bis 2005: 16%, davon sind 1/4 von «Vélo'V»
- 7 % der Benutzer haben die Autobenutzung aufgegeben
- 95% der «Vélo'V»-Kunden waren vorher Nicht-Velofahrer
- Betriebskosten: 1'000 EUR pro «Vélo'V» / Jahr
- Infrastrukturkosten: 1'000 EUR pro «Vélo'V», d.h. eine Station mit 20 Vélo'V ca. 20'000 EUR
- Einnahme: 130'000 EUR in 6 Mt.



Répartition des stations

Quelques chiffres:

- 1 600 vélos
- 173 stations distantes d'environ 300 m les unes des autres
- 3/4 des stations sont construites sur des places de parking voiture supprimées (180 places voitures supprimées)
- 5 vélos pour une place voiture
- 300 000 locations par mois
- 15 000 mouvements / jour
- augmentation de l'utilisation du vélo de 2004 à 2005: 16% dont 1/4 sont des «Vélo'V»
- 7% des utilisateurs ont renoncé à utiliser leur voiture
- 95% des clients «Vélo'V» n'avaient pas fait de vélo en ville auparavant
- coût de fonctionnement: 1 000 EUR par «Vélo'V» / an
- investissement infrastructure: 1 000 EUR par «Vélo'V», soit une station de 20 Vélo'V environ 20 000 EUR
- recette: 130 000 EUR en 6 mois

Dabei muss beachtet werden, dass eine solche Infrastruktur kostenintensiv ist (für Grand Lyon wurden 50 Mio. Euros investiert, amortisiert auf 13 Jahre). Dies ist nur möglich, wenn mit privaten Firmen die Finanzierung, die Umsetzung und der Betrieb ausgehandelt werden können. Als Gegenleistung werden z. B. öffentliche Konzessionen angeboten:

Vertrag zwischen J.C. Decaux und Lyon über 13 Jahre:

- 200 neue öffentliche Plakatafeln

Il faut toutefois prendre en compte que ce type d'opération est coûteuse (pour le Grand-Lyon elle se monte à 50 millions d'euros amortis sur 13 ans). Une telle opération ne pourrait être mise en place qu'à la condition de négocier avec des sociétés privées pour le financement, la mise en oeuvre et l'exploitation, en offrant des contreparties comme, par exemple, des concessions publiques:

Contrat entre J.C. Decaux et Lyon sur 13 ans:

- 200 nouveaux panneaux publicitaires

Internet-Seite: <http://www.velov.grandlyon.com>

Site internet: <http://www.velov.grandlyon.com>

