

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

- ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES
- STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS À LAUSANNE
- COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
- VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE



SOMMAIRE

3	ÉDITORIAL
4	ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES
6	STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS À LAUSANNE
10	COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE
14	VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE
21	ACTUALITÉS
23	INFORMATIONS

IMPRESSUM

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63
Courriel : info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

RÉDACTION

Barbara Auer
Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Münsterplatz 11, 4001 Bâle
Tél. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81
Courriel : barbara.auer@bs.ch

RELECTURE

Cindy Freudenthaler
Déléguée vélo, Ville de Lausanne – Direction des Travaux
Rue du Port-Franc 18, 1002 Lausanne
Tel. 021 315 38 36
Courriel : cindy.freudenthaler@lausanne.ch

TRADUCTION FRANÇAISE

Déline Renard

GRAPHISME

co.dex production ltd.
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2500 Biel/Bienne
Tél. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63
Courriel : contact@co-dex.ch
www.co-dex.ch

CONTRIBUTIONS

- Julian Baker, Kontextplan AG, Berne et Soleure
- Cindy Freudenthaler, Déléguée vélo de la Ville de Lausanne
- Kathrin Grotrian et Samuel Wolf, Service de la mobilité du Canton de Bâle-Ville
- Daniel Nussbaumer et Martin Urwyler, Service des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne
- Thomas Zahnd, Arge planum biel ag / co.dex

EDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES DE LA CVS,

La mise en oeuvre des mesures prônées par l'Initiative des villes ou par ses contre-projets représentera un grand défi dans les années à venir. D'ambitieux programmes, stratégies et plans d'action en faveur de la mobilité douce et des transports publics devraient ainsi être mis en oeuvre dans les dix prochaines années.

Il est donc indispensable de suivre l'avancement de ces planifications et de mesurer l'efficacité des aménagements réalisés. D'une part pour que les pouvoirs publics puissent juger de leur succès et les piloter en conséquence, et d'autre part pour disposer d'éléments de base pour une communication transparente.

Les méthodes de mesure bien connues, comme les comptages ou le micro-recensement, assurent le suivi d'indicateurs isolés, mais ne permettent pas de se prononcer globalement sur la réussite d'un programme. Plusieurs villes développent donc de nouveaux concepts d'évaluation pour pouvoir mesurer les effets de leur politique en matière de transports.

C'est principalement la mobilité douce (déplacements à pied et à vélo) qui souffre jusqu'à présent d'une documentation lacunaire. Des relevés systématiques commencent aujourd'hui à être pratiqués en différents lieux, ce que reflètent les articles de ce Bulletin consacrés aux stratégies de comptage des vélos à Lausanne ou de la mobilité douce à Bâle. L'installation de compteurs permanents permet de suivre de manière précise et fiable l'évolution du nombre de déplacements à vélo dans une ville, indiquant en détail les fluctuations à l'échelle de l'année, mais aussi de la semaine et au cours d'une journée, ainsi que l'évolution à long terme. En ce qui concerne la promotion du vélo, ces développements représentent un progrès considérable et une aide précieuse, car ce qui compte, c'est ce que l'on compte!

Au nom du comité

Urs Walter



ANALYSE DE POTENTIEL POUR LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES

EXPÉRIENCE RÉUSSIE DANS LE CANTON DE BERNE

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG, BERNE ET SOLEURE

Nous rapportons ici notre expérience avec une méthode développée et validée pour l'estimation du potentiel vélo dans le cadre du nouveau plan sectoriel vélo. Il s'agit d'une approche efficace, fondée sur des données objectives, qui permet de centrer l'emploi des ressources financières sur les tronçons les plus prometteurs des itinéraires de déplacement.

DES INTERVENTIONS CENTRÉES SUR LES BESOINS

Le plan sectoriel vélo du canton de Berne date de 2004. Il a vieilli et doit être remanié pour l'adapter à l'évolution des besoins. Le nouveau plan doit veiller d'une part à mettre en valeur le réseau cyclable cantonal coordonné et d'autre part à identifier les besoins prioritaires afin de favoriser un emploi le plus efficace possible des ressources dans un contexte de tensions budgétaires cantonales.

En plus des critères qualitatifs habituels, il s'agit désormais d'inclure des données quantifiables. L'objectif est de mettre l'accent, là où le potentiel de développement du vélo est maximal. Dans ce cadre, le bureau d'ingénieurs Kontextplan AG a été mandaté pour développer et tester une méthode adaptée à l'évaluation dudit potentiel.

Le chef de projet du Centre de prestations de l'Office des ponts et chaussées de Canton de Berne, Peter Muheim, résume ainsi l'objectif: «concentrer les mesures sur les endroits où les besoins sont objectivement les plus importants, et non pas là où les gens crient le plus fort».

EMPLOI EFFICIENT DES RESSOURCES, ÉVALUATION SCRUPULEUSE DES RÉSULTATS

L'Office des ponts et chaussées a commencé par définir un ensemble de critères intervenant dans le choix du réseau de base et des liaisons principales. Par liaisons principales, on entend tous les tronçons qui présentent un potentiel élevé pour les déplacements à vélo au quotidien et qui sont intégrés au réseau de manière cohérente. Il est rapidement apparu qu'un système d'information géographique (SIG) hautement performant était indispensable.

À l'issue de ces premières réflexions, Kontextplan a développé un SIG capable de livrer des prévisions pertinentes. La méthode adoptée tient compte de la densité d'habitants et d'emplois, du bassin versant, de la dénivellation (kilomètre-effort), des itinéraires de cyclotourisme, du chemin des écoliers et des pôles générateurs tels que les gares ou les lieux cen-

traux. Un modèle gravitationnel dans lequel l'attraction diminue proportionnellement au carré de la distance a été retenu. Pour l'estimation des kilomètres-effort, un modèle numérique de terrain a été employé.

Afin de définir précisément la méthodologie (degré de finition, limitations, principes) et la démarche possible pour l'ensemble du canton, une expérience pilote a été menée dans la région de l'Emmental. Avec le concours de l'Arrondissement d'ingénieur en chef IV, la méthode SIG a pu être testée et les ajustements nécessaires effectués. Toutes les routes cantonales et les routes communales et privées retenues ont été automatiquement divisées en tronçons de 300 mètres de long et analysées. Le résultat se présente sous la forme d'une carte qui illustre, pour chaque tronçon, le potentiel de développement des déplacements à vélo.

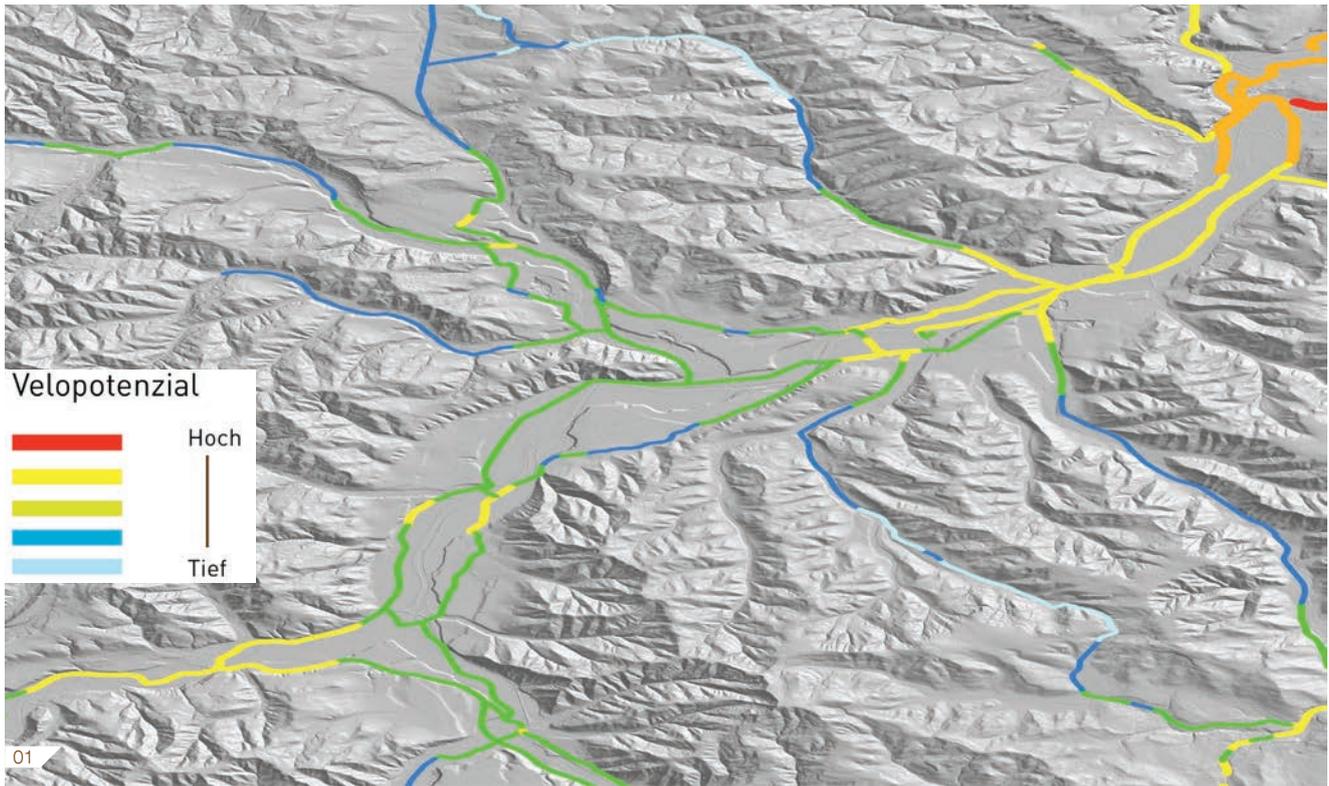
L'ANALYSE DE POTENTIEL, UN COMPLÉMENT D'INFORMATION

L'analyse de potentiel a permis d'identifier des liaisons principales possibles ainsi que les lacunes majeures du réseau. Mais les connaissances du terrain de l'Arrondissement d'ingénieur en chef IV ont également été incluses.

Le mandant s'est montré satisfait du caractère objectif de la méthode et de la possibilité qu'elle offre d'employer les ressources de manière plus efficace encore. «Les cartes de potentiel permettent une appréciation neutre et objective des besoins des communes et des régions, et cela dépassionne les discussions en leur fournissant des bases concrètes», a commenté Peter Muheim.

L'analyse de potentiel est également intéressante pour la suite de la révision du plan sectoriel, le changement du potentiel (changement dans la densité de population, création de nouveaux emplois, remaniement de la carte scolaire, etc.) pouvant mener à une redéfinition des liaisons principales.

Les résultats de la phase préliminaire ont conduit à appliquer à l'ensemble du canton la méthode d'analyse de potentiel qui a été développée.



01 Représentation schématique du potentiel de développement des déplacements à vélo dans une région donnée.

STRATÉGIE DE COMPTAGE DES VÉLOS

LAUSANNE ET SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS (SDOL)

CINDY FREUDENTHALER, DÉLÉGUÉE VÉLO DE LA VILLE DE LAUSANNE

Comment et où effectuer des comptages du trafic cycliste? A quelle fréquence et quand faire ces relevés? La Ville de Lausanne et les Communes de l'Ouest lausannois se sont associées pour élaborer une stratégie commune et cohérente dans le but de suivre l'évolution du trafic cycliste et de mesurer les effets des mesures prises en faveur de la mobilité douce.

La mobilité douce est un élément incontournable du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et représente un potentiel considérable d'amélioration du système de transports.

Pourtant les données chiffrées sur les déplacements non motorisés sont peu nombreuses ou morcelées. À Lausanne, des comptages manuels sont effectués depuis 2000 et deux compteurs permanents ont été installés en 2010. Du côté de l'ouest lausannois, les données sont limitées et très ponctuelles. Seule la commune d'Ecublens dispose d'un diagramme de charges cyclistes.

UNE ÉTUDE COMMUNE AUX OBJECTIFS MULTIPLES

Compte tenu du constat ci-dessus et de la volonté de donner plus de visibilité à la mobilité douce, le Schéma Directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) et la Ville de Lausanne se sont associés pour élaborer une stratégie de comptage commune et permettre ainsi la mise en place d'indicateurs vélos. Le territoire considéré regroupe neuf communes et quelque 200'000 habitants.

COMPARAISON TECHNOLOGIQUE

TECHNIQUE DE COMPTAGES	PÉRIODICITÉ	FIABILITÉ DÉTECTION DEUX-ROUES	DIFFÉRENCIATION DEUX-ROUES	RAPIDITÉ DU TRAITEMENT	FLEXIBILITÉ	COUVERTURE TERRITORIALE
terrain (manuel)	— ponctuel — périodique	++	+	~	~	— sections — carrefours
vidéo (manuel)	— ponctuel — périodique	++	+	~	~	— sections — carrefours
tubes pneumatiques	— périodique	~	—	+	+	— sections
radar (IR / laser)	— périodique — permanent (?)	~	—	+	+	— sections
boucle inductive	— permanent	~	—	+	—	— sections

- comptages manuels : fiables mais coûteux
- comptages automatiques : efficaces en termes de ressources
- comptages permanents : une seule technique satisfaisante

Tableau de comparaison technologique, Transitec

Plus particulièrement, l'étude se fixe cinq objectifs pour l'ensemble du territoire :

- Estimer la demande vélo satisfaite
- Mesurer la variabilité de l'usage du vélo
- Évaluer les effets des mesures prises en faveur du vélo
- Estimer la part modale du vélo à certains écrans ou cordons-clés
- Comparer les comptages d'année en année

MÉTHODE ET PRÉCISION DES COMPTAGES : UN CHOIX TECHNOLOGIQUE ?

Le comptage des vélos peut être effectué manuellement ou à l'aide de compteurs automatiques. Dans le premier cas, la fiabilité des informations récoltées et leur niveau de détail sont élevés, mais cela nécessite beaucoup de ressources humaines. Dans le second cas, la récolte de données sur des périodes plus importantes est possible et les ressources humaines nécessaires sont limitées au strict minimum. Pourtant, ces méthodes automatiques posent des problèmes notamment en termes de fiabilité. Ainsi, compter des vélos, tous les vélos et rien que des vélos devient un défi technique en soi.

Après comparaison des différentes technologies, la boucle inductive spécifique développée par l'entreprise Eco-Compteur reste la plus fiable et la plus adaptée aux comptages en trafic mixte.

UNE STRATÉGIE EN TROIS MODULES

L'étude doit répondre aux cinq objectifs énoncés, tout en tenant compte des contraintes suivantes :

- Ressources limitées
- Périmètre important et grande diversité des problématiques
- Demande des cyclistes particulièrement diffuse et sensible aux aléas climatiques
- Technologies de comptage pas forcément adaptées aux vélos

Considérant ces objectifs et contraintes, ainsi que les technologies disponibles et les couvertures territoriales envisageables, la stratégie proposée est constituée de trois modules. Ces derniers répondent à des besoins différents et peuvent être mis en place indépendamment les uns des autres, ce qui facilite un déploiement échelonné.

MODULES DE LA STRATÉGIE DE COMPTAGE

	TYPE DE COMPTAGES	COUVERTURE TERRITORIALE	TECHNIQUE DE COMPTAGE	FRÉQUENCE
MODULE 1	Permanents	Par type d'axe	– Boucle inductive	Permanents
MODULE 2	Ponctuels	Selon besoin	– Manuels – Tube pneumatique – Radar	Selon besoin
MODULE 3	Périodiques	Par écrans / cordons	– Manuels – Tube pneumatique – Radar – Caméra	Simultanéité avec Lausanne Région (tous les 5 ans); Fréquence plus rapprochée possible à certains écrans / cordons

TRAITEMENT ET PUBLICATION DES DONNÉES

- » Module 1 – Comptages permanents – Première priorité :
Des comptages permanents (boucles inductives) sont à mettre en place sur différents axes „types“ du réseau cyclable (hiérarchie du réseau routier, topographie, proximité avec de gros générateurs, etc.). Ceux-ci doivent permettre de collecter des données exhaustives sur l'usage du vélo.
- » Module 2 – Comptages ponctuels – Deuxième priorité :
Des comptages ponctuels dans l'espace et dans le temps sont à prévoir. Ceux-ci doivent permettre d'évaluer les effets de diverses mesures prises en faveur du vélo (par exemple réalisation d'une nouvelle infrastructure). Ces comptages seront essentiellement manuels.
- » Module 3 – Comptages périodiques – Troisième priorité :
Des comptages périodiques sont à envisager. Ceux-ci sont effectués de manière récurrente à des points précis du réseau et permettent de compléter la connaissance de l'usage du vélo à Lausanne et dans le SDOL (analyse par écran, parts modales, etc.). Ces comptages devraient être coordonnés à ceux de Lausanne Région.

Tableau „Modules de la stratégie de comptage, Transitec

MODULE 1 : COMPTAGES PERMANENTS

Ce module constitue le socle de la stratégie et doit être réalisé en priorité. Il permettra de récolter des données exhaustives sur l'usage du vélo et de connaître la demande vélo satisfaite en plusieurs points clés du réseau, l'évolution dans le temps de cette dernière et la variabilité de l'usage du vélo dans le temps. Douze emplacements de comptage ont été sélectionnés sur la base des éléments de hiérarchie du réseau routier et cyclable, de type d'axe, de topographie, de type d'itinéraire et selon la présence de pôle générateur.

MODULE 2 : COMPTAGES PONCTUELS

Lors de la requalification d'un axe ou de la création d'un nouveau franchissement, les images «avant/après» sont souvent lacunaires. Cela alors même que ces aménagements peuvent modifier de manière sensible l'attractivité du vélo ou les différents itinéraires empruntés. L'élaboration d'un mini-concept d'évaluation intégré au projet d'infrastructure est ainsi préconisée pour les principales mesures cyclables prévues dans le PALM. Ce module éminemment évolutif permettra d'évaluer les effets des différentes mesures prises en faveur du trafic cycliste.

MODULE 3 : COMPTAGES PÉRIODIQUES

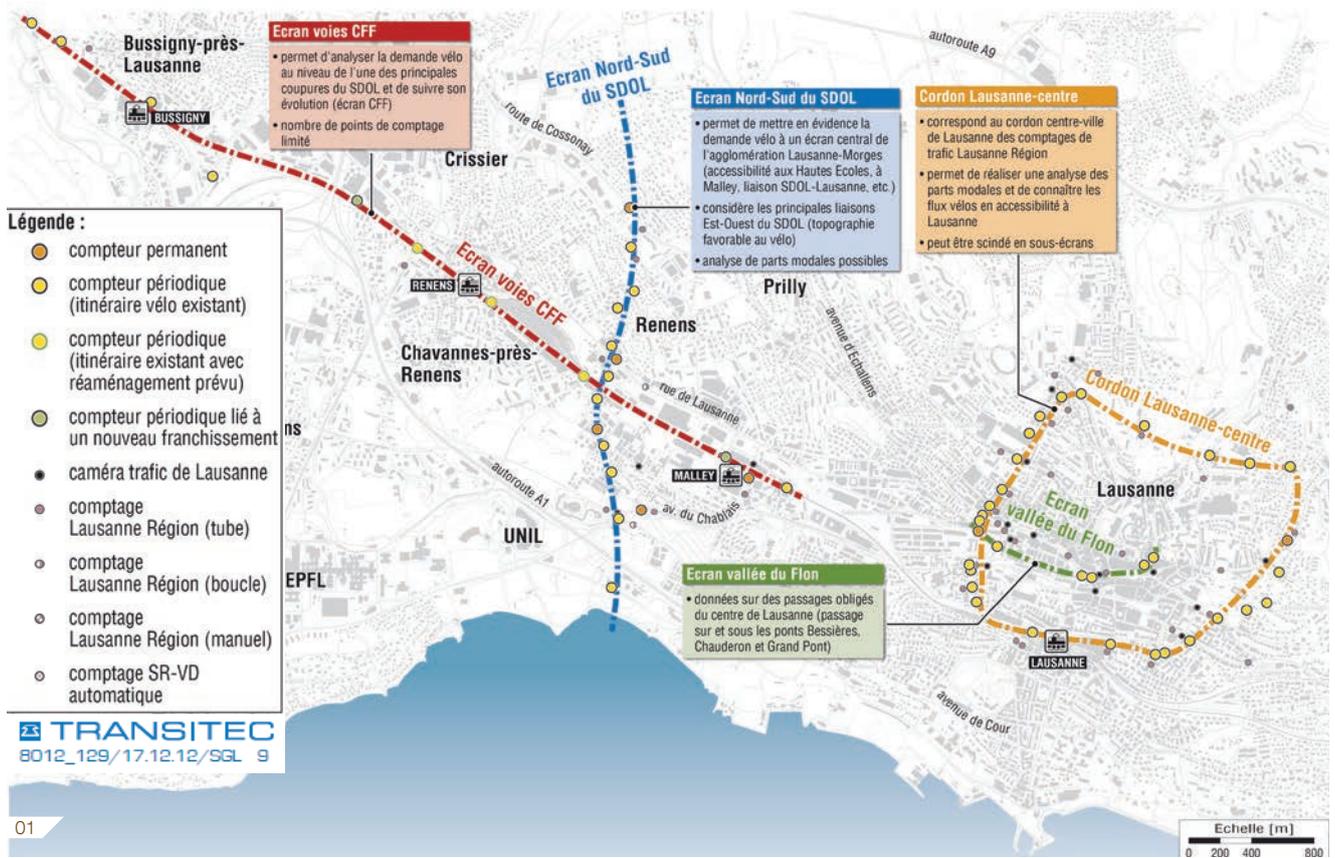
Le troisième module proposé prend la forme de trois écrans et d'un cordon de comptages, regroupant ainsi 55 points de comptage dont six sont communs avec les compteurs permanents projetés. Ce module permet notamment de mesu-

rer la demande satisfaite en termes d'accessibilité à différents secteurs, de comparer la pratique du vélo avec celle d'autres modes de transports et enfin de communiquer sur la place et la pertinence du vélo en tant que mode de déplacement complémentaire aux TIM et TP. En première étape, les écrans et cordon proposés sont exhaustifs. Cependant, il est probable que les points de passage les moins utilisés ne seront pas systématiquement utilisés lors de chaque campagne.

MISE EN ŒUVRE ET PERSPECTIVES

Le SDOL et Lausanne disposent désormais d'une ligne directrice claire et cohérente sur les emplacements de comptages, les techniques à disposition et la fréquence de comptage. La stratégie modulaire proposée offre une certaine flexibilité dans la mise en œuvre par les différentes communes concernées. En revanche, le document réalisé met également en évidence des logiques intercommunales et d'agglomération dans l'établissement des écrans et cordon de comptage. Une mise en œuvre du module 3 par campagne requiert ainsi une coordination entre communes ou à l'échelle de la région. Pour les TIM et TP, cette logique régionale se traduit déjà par les comptages de Lausanne Région qui s'effectuent tous les cinq ans. Des rapprochements potentiels sont déjà en discussion et devraient aboutir à l'intégration d'une quinzaine de points de comptage du trafic cycliste dans la prochaine campagne Lausanne Région 2014 à titre d'essai.

CARTE DES COMPTAGES PÉRIODIQUES PAR ÉCRANS ET CORDON



01 Carte: module 3 – comptages périodiques par écrans et cordon

COMPTAGE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BÂLE

CONCEPT DE MONITORING DU TRAFIC PIÉTONNIER ET CYCLISTE

KATHRIN GROTRIAN ET SAMUEL WOLF, SERVICE DE LA MOBILITÉ DU CANTON DE BÂLE-VILLE

Avec un programme légal qui prévoit de réduire le trafic individuel motorisé, la mise en place d'un monitoring complet du trafic à Bâle-Ville est nécessaire. La mobilité douce constitue une composante essentielle mais les données sont actuellement insuffisantes. Le Canton tient à changer cela.

En novembre 2010, la population bâloise a voté sur l'initiative cantonale pour la promotion des transports publics et de la mobilité douce dans le canton de Bâle-Ville (« initiative des villes ») et sur le contre-projet du Grand Conseil pour une adaptation de la loi sur la protection de l'environnement et un crédit-cadre pour la promotion de la mobilité douce. L'initiative des villes a été rejetée, mais le contre-projet a été accepté. Les modifications suivantes ont été apportées à la loi sur la protection de l'environnement :

- Sur le territoire du canton, les charges de trafic des transports individuels motorisés diminuent d'ici à 2020 d'au moins 10% par rapport à la situation actuelle (hors charges de trafic des routes à grand débit).
- Les charges de trafic de l'ensemble du réseau routier cantonal doivent être évaluées périodiquement et de manière différenciée selon le type de routes.

Afin de pouvoir apprécier l'évolution du trafic et juger si les objectifs sont atteints, il est indispensable de mesurer les charges de trafic de chaque mode de transport – TIM, TP, et vélos et piétons.

TRAFIC CYCLISTE

Le canton de Bâle-Ville a mis en service, en 2011 et 2012, 14 nouveaux compteurs à vélos, qui viennent compléter les six compteurs déjà installés les années précédentes. Un total de 20 compteurs permanents sont donc à disposition. Huit de ces installations emploient le système TDS¹, que le canton a également mis en place pour le comptage du trafic individuel motorisé. Les compteurs avec système TDS sont installés exclusivement sur des pistes cyclables séparées du reste du trafic et enregistrent tous les véhicules qui y circulent.

Le système Eco-Compteur² est utilisé par 12 des nouvelles installations et permet de compter les vélos en trafic mixte. Chaque vélo est reconnu à sa signature magnétique par le compteur qui exclut l'ensemble des autres véhicules.

Les bases de la méthode de mesure, à savoir des boucles inductives fraisées dans la chaussée, restent les mêmes.

01 Compteur au Heuwaage-Viadukt (TDS)

02 Compteur à la Burgfelderstrasse (Eco-Compteur)



CHOIX DES EMPLACEMENTS

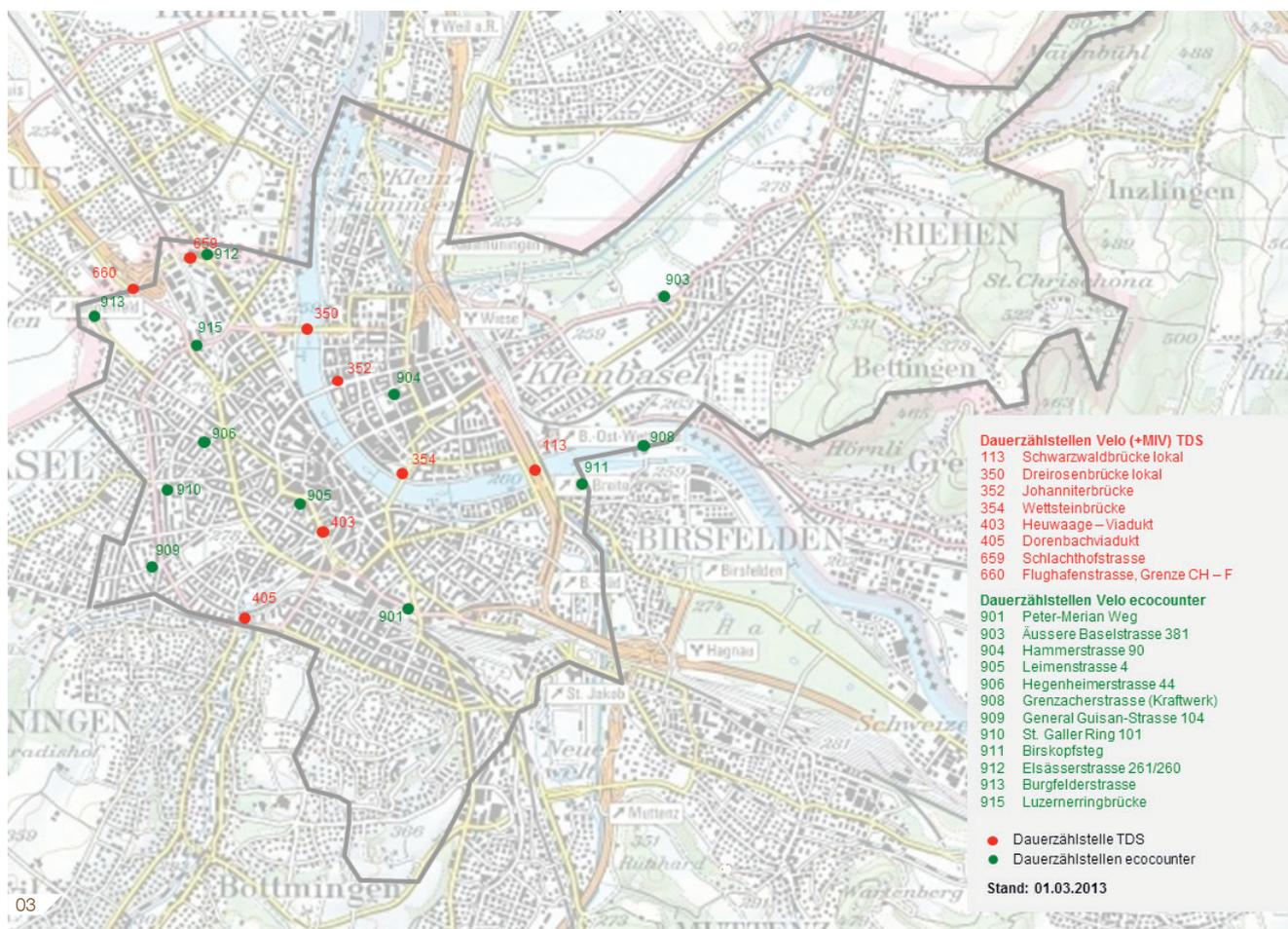
Les nouveaux emplacements ont été déterminés sur la base du mandat de recherche SVI 2001/503: Enquête sur le trafic piétonnier et cycliste (septembre 2005, en allemand) et de différentes normes VSS³. Les critères suivants ont ainsi été définis:

- L'emplacement retenu est représentatif pour un tronçon d'itinéraire (les facteurs ponctuels pouvant biaiser les résultats doivent être exclus).
- Toute influence négative sur la circulation des vélos liée à la présence d'autres modes de transports et qui pourrait également fausser le comptage doivent être exclus.
- Différents quartiers et types d'axes sont couverts et décomptés.
- La faisabilité technique (fraisage des boucles inductives) doit être assurée. Pour les comptages en section, un relevé par direction doit être possible.

Par ailleurs, il s'agit de prendre en compte toute une série d'autres facteurs d'influence liés au réseau et à l'environnement, notamment la sécurité du trafic, le caractère plus ou moins direct des itinéraires (détours), le régime de priorité (stops, signalisation lumineuse), l'orientation et la visibilité, la pente et la dénivellation, le confort du déplacement (revêtement, exposition au bruit et aux gaz d'échappement), et l'éclairage.

Huit des compteurs se trouvent sur des routes principales, un sur une route collectrice, et sept autres sur des routes de desserte locale. De la sorte, des données sont collectées sur des routes aussi bien denses en trafic que plutôt calmes. Pour tenir compte du fait que Bâle est une ville frontière, trois des compteurs se trouvent dans la zone frontière entre la France et la Suisse. Six autres sont situés le long des limites cantonales afin de mesurer le trafic pendulaire. Les autres installations sont réparties sur presque tous les ponts sur le Rhin – soit des points de passage obligé – ainsi qu'au centre-ville et recensent le trafic pendulaire et de loisir.

03 Carte des emplacements de comptage



QUALITÉ DES COMPTAGES

Un contrôle par comptage manuel parallèle a été effectué en 2011 à tous les emplacements pour détecter d'éventuels problèmes. Les écarts occasionnellement observés avaient les origines diverses :

- Comptage de voitures ou de bus circulant en parallèle de l'itinéraire cycliste (appareils TDS)
- Comptage du même vélo à plusieurs reprises aux montées et aux carrefours (système Eco-Compteur)
- Parfois mauvaise reconnaissance du véhicule (vélo, vélomoteur, vélo avec remorque)
- Vélos échappant au comptage (boucles trop petites)

Suite à ces résultats, les installations ont été en partie réaménagées et adaptées. Les erreurs systématiques ont été gérées par l'introduction de facteurs de correction. Le tout a permis de diminuer significativement les écarts de mesure.

MONITORING DU TRAFIC CYCLISTE

Grâce aux 20 compteurs permanents, il est pour la première fois possible en 2013 d'estimer l'évolution de la part des déplacements à vélo. Le bureau Rapp a été mandatée pour développer une méthode permettant, à partir des données des comptages, de mesurer les changements dans les déplacements à vélo d'une année sur l'autre et de calculer l'index de développement du vélo.

INFLUENCE DE LA MÉTÉO

Il est incontestable que la météo influence significativement les déplacements de nombreux usagers du vélo. Nous avons cherché à connaître l'ampleur de cette influence par une analyse de régression sur les données de nos compteurs et de la température ambiante. Nous avons observé une variation de 3-4% du nombre de passages pour chaque degré de hausse ou de baisse de la température. Cependant, cette observation varie largement entre différents emplacements, laissant supposer que d'autres paramètres jouent un rôle au moins aussi important.

En 2011, un modèle de corrélation a été développé par l'Office Statistique de la Ville de Zurich. Celui-ci représente les données de comptage des vélos en lien avec les différentes variables ci-dessous :

- Influence de l'emplacement du comptage
- Vacances scolaires
- Vacances universitaires
- Somme des précipitations quotidiennes
- Couverture neigeuse (qui peut exister indépendamment de précipitations le jour même)
- Température moyenne de la journée
- Température minimale de la journée
- Température maximale de la journée

Ce modèle a montré que la combinaison de deux variables, la température moyenne et les précipitations, exerçait l'influence principale sur la quantité de déplacements à vélo. Lorsque la température est élevée, la présence ou non de précipitations influence très significativement le nombre de

passages enregistrés. En revanche, lorsque la température est basse, la quantité de précipitations ne joue plus qu'un rôle négligeable, laissant supposer que les personnes qui prennent leur vélo même lorsqu'il fait très froid ne se laissent pas non plus décourager par la pluie ou la neige.

Cette année, l'Office Statistique de la Ville de Zurich calculera dans quelle mesure les variations de la fréquence de passage des vélos sont en relation avec les variations météorologiques et comparera cette relation avec celle observée l'année précédente. Les résultats de cette étude permettront de développer un index de développement du vélo indépendant des variations météorologiques.

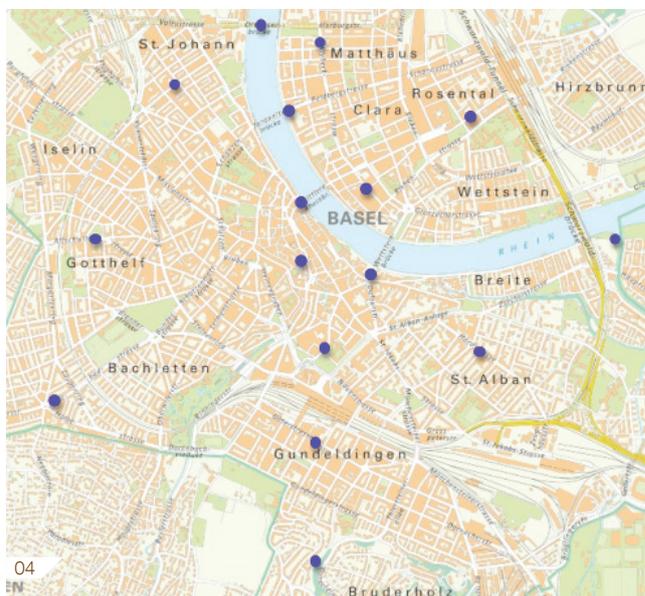
DÉPLACEMENTS À PIED

Pour les mêmes raisons et dans le même contexte que mentionné ci-dessus, le canton de Bâle-Ville a également mis en place, fin 2012, un réseau de compteurs pour les piétons qui couvre tout le périmètre de la ville. Un total de 18 compteurs permanents enregistre automatiquement les passages des piétons et livre des informations sur les changements dans le comportement des personnes qui se déplacent à pied.

Des voix critiques s'étant élevées dans la presse, l'avis du chargé de la protection des données du Canton de Bâle-Ville a été requis et confirme que ces comptages ne portent pas atteinte à la protection de la personnalité. En effet, un tel comptage ne fait qu'enregistrer une présence, sans prendre d'informations personnelles ni enregistrer d'images. Les passants sont détectés par un système de capteurs infrarouge (Pyro Box de Eco-Compteur), via la chaleur qu'ils émettent.

CHOIX DES EMPLACEMENTS

Les emplacements ont été choisis de manière à donner une représentation la plus exhaustive possible des différents quartiers de Bâle. Une attention a été portée pour que les distances entre compteurs et la répartition des types de déplacement (loisirs, travail, achats) correspondent au mieux aux paramètres du microrecensement de 2010.



QUALITÉ DES COMPTAGES

Nous n'avons pas encore pu effectuer de contrôle global de la qualité de mesure par nos appareils. Cependant, les premières observations ont montré qu'un calibrage était nécessaire. La source d'erreur la plus fréquente est le passage de plusieurs personnes marchant à côté l'une de l'autre (agglutination). Cela conduit à sous-estimer le nombre de passages, surtout aux emplacements très fréquentés.

Enfin, les compteurs n'ont pas été épargnés par le vandalisme. Les fixer simplement aux panneaux de circulation n'est pas sans risque; ils sont parfois délibérément enlevés par des tiers, ou endommagés par les voitures en train de se parquer. Tout cela entraîne des pertes de données. Par soucis d'amélioration, le Canton a envoyé un tout-ménage informant la population sur ces compteurs, notamment leurs emplacements et leur technologie ainsi que les objectifs visés.

MONITORING DU TRAFIC PIÉTONNIER

L'index de développement des déplacements à pied obéit à d'autres contraintes que celui des vélos et ne peut être calculé avec les mêmes méthodes. Le bureau Pestalozzi & Stäheli a été mandatée pour développer une méthode de calcul en utilisant les données du microrecensement de 2010.

¹ Traffic Data Systems GmbH, Hambourg, Allemagne

² Eco-Compteur, Lannion, France

³ Norme VSS 640 000 Recensements dans les transports; bases, Norme VSS 640 002 Recensements de la circulation, comptages, Norme VSS 640 005b Recensements du trafic; courbes de variation et trafic journalier moyen des jours ouvrables

04 Compteurs permanents des piétons, plan de Bâle-ville (extrait)
05 Pyro Box dans la Rosentalstrasse



05

LA VÉLOSTATION DE LA GARE DE LUCERNE

MARTIN URWYLER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE
DANIEL NUSSBAUMER, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE LA VILLE DE LUCERNE
THOMAS ZAHND, ARGE PLANUM BIEL AG / CO.DEX

La ville de Lucerne a construit une nouvelle vélostation riche de 1120 places. Ce projet a dû surmonter de nombreux obstacles, car l'emplacement choisi se trouvait derrière la gare, sous un parking, sans accès direct aux quais, dans un environnement franchement inhospitalier. Récit.

COMMENÇONS PAR LE DÉBUT...

Les alentours de la gare de Lucerne offraient un total d'environ 2000 places de stationnement pour vélos. La demande ne faisant que croître, et en l'absence de certitude que la vélostation existante puisse conserver son emplacement, la Ville de Lucerne s'est mise, en mars 2008, à la recherche d'autres lieux possibles.

En septembre 2008, l'Office des ponts et chaussées, en la personne du chef de projet Martin Urwyler, a rédigé un cahier des charges pour un avant-projet de vélostation. La Ville de Lucerne souhaitait construire, en collaboration avec les CFF et à proximité des voies actuellement dédiées au service postal, une vélostation d'environ 1100 places. L'Office des ponts et chaussées a chargé le bureau planum biel ag de sa planification.

ACCESSIBILITÉ DE LA VÉLOSTATION

Avant d'élaborer l'avant-projet proprement dit, il fallait examiner les possibilités de mettre en valeur et de rendre accessible la vélostation. À long terme, des accès paraissent souhaitables de trois côtés :

- depuis la Frohburgstrasse
- directement depuis l'Inseli
- via le tunnel postal déjà existant mais qui nécessite d'être élargi (Habsburgerstrasse)

Le comité de pilotage « Gare » n'a retenu en avant-projet qu'un accès piéton aux quais via le tunnel postal existant soit prévu. L'accès à la vélostation par le tunnel fait l'objet d'une étude séparée et n'est pas inclus dans l'avant-projet. L'idée de relier les trois niveaux tunnel postal, vélostation/université et parking/école de commerce n'a pas été retenue car trop coûteuse.



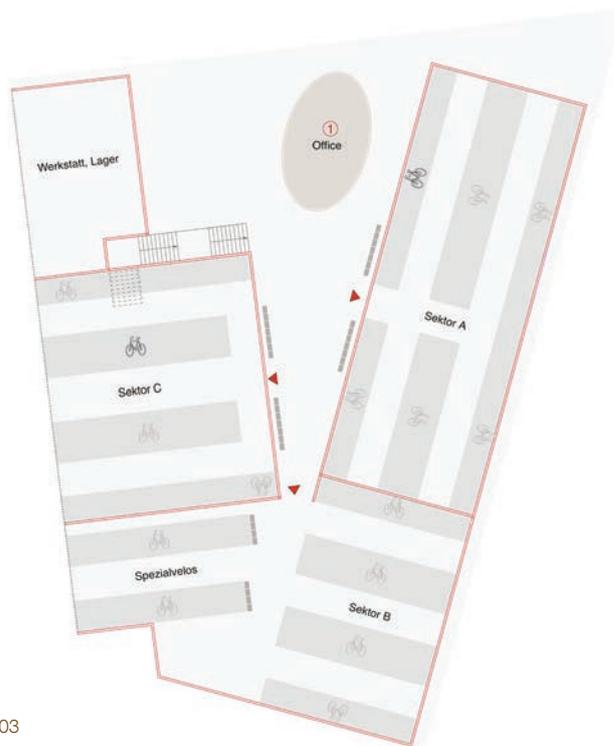
AVANT-PROJET

La vélostation occupe l'emplacement des anciennes voies dédiées au service postal, entre la gare et l'université/poste. Elle doit être accessible par la Frohburgstrasse et comporter un accès piéton direct aux quais par le tunnel postal et par le passage inférieur déjà existant. La vélostation déjà en service à la gare mais provisoire, qui offre 350 places de stationnement, reste en service le temps des travaux mais sera ensuite fermée et remplacée par la nouvelle vélostation.

Le mandat d'avant-projet comporte trois phases :

1. Conception : déterminer l'occupation de l'espace et le concept d'exploitation
2. Planification : avant-projet et concept d'exploitation, définition des étapes successives
3. Communication : consolidation et correction de l'avant-projet et du concept d'exploitation

L'avant-projet prévoit trois secteurs aux entrées séparées et offre 1167 places de stationnement. À l'entrée de la vélostation, on trouve la réception en forme d'ellipse d'où il est possible de surveiller à la fois les arrivées, l'escalier et l'accès aux différents secteurs. L'atelier est un espace ouvert, non chauffé. Il n'est pas prévu d'autres locaux de stockage. L'avant-projet est sous toit en décembre 2009 et soumis à la procédure de consultation, qui ne demande pas de modifications substantielles.



03

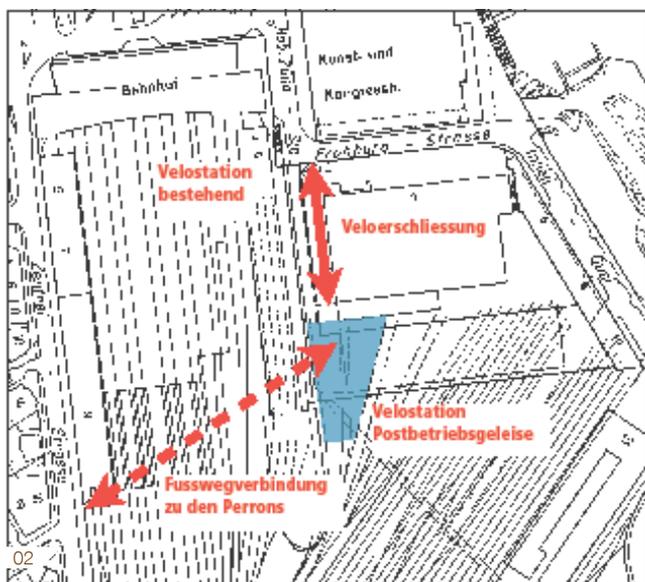
PROJET

Le groupement planum | co.dex se voit confier le mandat du projet de la vélostation fin mars 2011. Sur la base de l'avant-projet, un projet de mise à l'enquête doit être élaboré pour que les instances politiques puissent voter le crédit d'ouvrage.

Au cours du remaniement du projet, certaines données de base doivent être modifiées : emplacement de l'escalier (pour des raisons de technique du bâtiment), surfaces nécessaires pour les CFF plus importantes que prévues, besoin de demi-tour des camions de la poste. Caritas Lucerne, pressentie pour l'exploitation de la vélostation, demande également des modifications pour qu'elle puisse remplir son mandat de prestations pour la Ville de Lucerne (atelier chauffé, installation de nettoyage des vélos avec déshuileur, et pièce supplémentaire utilisable comme bureau et salle de colloque).

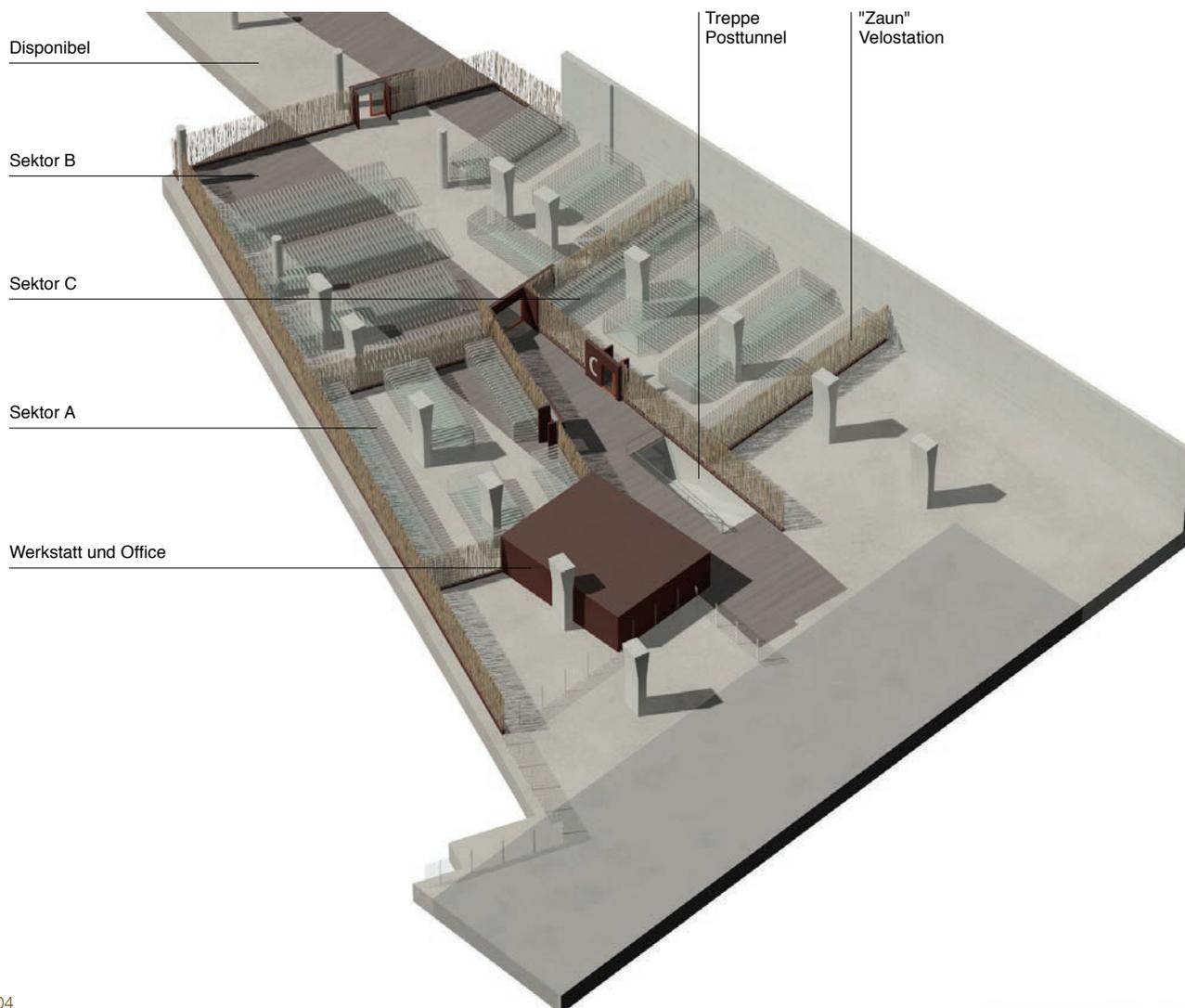
CRÉDIT D'OUVRAGE

Le Stadtrat (conseil exécutif) sollicite fin septembre 2011 un crédit de 2,8 millions de francs pour la construction de la vélostation. Le Grosse Stadtrat (conseil législatif) se prononce début décembre 2011 en faveur de cette demande à une nette majorité (36 voix contre 8). Plus rien ne fait désormais obstacle à la construction de la vélostation...



02

- 01 Plan de situation
- 02 La vélostation à l'emplacement des anciennes voies dédiées au service postal et l'accès à court terme
- 03 Avant-projet de vélostation, 2009



04

© ARGE } Planum | co.dex

PROJET D'EXÉCUTION

Le projet d'exécution débute fin mars 2012. Sous la direction de Daniel Nussbaumer, chef de projet à l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne, le groupement planum | co.dex et le bureau d'ingénieurs Kost + Partner se voient mandatés pour le projet d'exécution, la direction des travaux et la mise en service de la vélostation avec une ouverture prévue le 5 avril 2013.

PERMIS DE CONSTRUIRE

Le permis de construire est obtenu conformément au paragraphe 188 de la loi sur l'aménagement et les constructions (Planungs- und Baugesetz, PBG) et, du fait que la vélostation se trouve entre des installations de voies CFF, également conformément à l'article 18m, alinéa 1 de la Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

CONCEPTION

Le projet devait respecter quatre conditions-cadre :

1. Prescriptions de sécurité applicables dans le domaine ferroviaire
2. Caractère provisoire de la vélostation en raison du projet de gare souterraine

3. L'occupation de l'espace est entièrement déterminée par l'escalier d'accès au tunnel postal
4. Conditions d'éclairage limitées

04 Concept de la vélostation (projet)

05 Illustration du concept: accès aux différents secteurs depuis un hall commun

06 Zone d'entrée et d'accueil après la fin des travaux. Les trois secteurs sont accessibles depuis le hall

07 Zone d'entrée et d'accueil

08 Bureau et atelier avec compresseur et installation de nettoyage



05

© ARGE } Planum | co.dex

LA FORME S'ADAPTE À LA FONCTION

La vélostation doit remplir deux fonctions essentielles :

1. Garantir un stationnement des vélos aisé et sûr, à l'abri des vols et des intempéries
2. Garantir que Caritas Lucerne puisse remplir son mandat, qui comprend non seulement l'exploitation et la surveillance de la vélostation, mais aussi le service d'ordre des vélos parkés autour de la gare et dans les points-clés de la ville. Caritas exploite également le système de vélos en libre-service nextbike qui comprend près de 60 stations.

Les trois secteurs séparés de stationnement ouvrent sur un hall commun qui a pour fonction de permettre aux usagers d'aller et de venir, d'être informés et orientés. L'éclairage est assuré par de longues structures lumineuses linéaires suspendues qui indiquent les grandes directions de passage. Les parois de séparation transparentes assurent une forme d'auto-contrôle. Elles sont constituées de longues baguettes de bois disposées à la verticale, partiellement entrecroisées, qui contrastent fortement avec le vaste espace de béton. La façade du bureau et de l'atelier est aménagée en réception avec différents services à disposition. La signalétique d'un orange soutenu, tirant sur le rouge, est optimale d'un point de vue aussi bien esthétique que fonctionnel.

SITUATION DANS L'ESPACE

Conformément à ce qui était prévu dans l'avant-projet, la vélostation se compose de trois secteurs aux entrées séparées. Elle offre de la place pour 1120 vélos, dont 20 vélos «spéciaux» tels que tandems, vélos avec remorque et vélos suiveurs. À l'entrée de la vélostation se trouvent la réception et l'atelier, où l'on peut acheter ses abonnements, se renseigner, et accéder à différents services comme le compresseur ou l'installation de nettoyage. La réception comporte également une pièce qui fait office de bureau et salle de colloque pour Caritas Lucerne. Elle offre une excellente visibilité sur les accès aux différents secteurs ainsi que sur l'escalier du tunnel postal, et l'ensemble du complexe est placé sous surveillance vidéo.

Les trois secteurs ouvrent sur un espace intermédiaire central. Les portes coulissantes automatiques sont actionnées par un système électronique (carte à puce). Chaque secteur est équipé de stationnements à deux étages et offre 70 consignes automatiques. C'est dans le secteur B que sont prévues les places pour les vélos «spéciaux» et les vélos électriques.

Il reste, à l'arrière de la vélostation, un espace qui n'a pas été ouvert au public, mais est réservé à l'exploitant.





ESCALIER

Une liaison piétonne verticale directe entre le tunnel postal et la vélostation était indispensable pour permettre l'accès aux quais CFF. Après avoir envisagé différents scénarios, la solution retenue a consisté en un escalier tournant reliant le tunnel postal à la vélostation. On a renoncé à l'installation d'un ascenseur. L'accès à l'escalier est bien visible depuis la réception. L'escalier se compose de trois parties, à savoir une rampe centrale de 1 mètre de large, avec une volée d'escaliers de chaque côté.

La construction de cet escalier a représenté un véritable défi pour les ingénieurs. Non seulement le terrain est en contact avec la nappe phréatique, ce qui exigeait une précision extrême dans le percement, mais l'espace vertical était très limité par la présence du parking et il y a eu quelques surprises dans le remaniement du tunnel existant. Le tout a rendu la tâche particulièrement difficile et l'escalier à lui seul a coûté 800'000.-.

REVÊTEMENT

Le ballast et les voies ont été recouverts par un plancher en bois pouvant supporter une charge utile de 500 kg/m², lui-même recouvert de robustes panneaux de Sperratex traités par un procédé sérigraphique pour lui conférer une adhérence suffisante.

PAROIS DE SÉPARATION

Les secteurs de la vélostation sont séparés par une paroi de 3 mètres 20 de haut. Cette structure, constituée de baguettes cylindriques de hêtre partiellement entrecroisées, est simple à construire, à monter et à entretenir. Les baguettes sont insérées sur place dans des trous machinés en atelier à l'avance dans une embase. Les embases, qui font 14/20 cm de haut, sont directement vissées dans le sol. Chaque paroi nécessite près de 2300 baguettes, qui mises bout à bout couvriraient une distance de 7,5 km.

CHOIX DU BOIS

L'emploi de ce type de séparation a été rendu souhaitable par les deux paramètres suivants :

1. L'environnement général donne une atmosphère froide et ingrate et il a paru nécessaire de réchauffer et d'embellir le béton. Les usagers de la vélostation doivent trouver un lieu digne des exigences modernes pour le stationnement des vélos, avec des secteurs séparés ouvrant sur un espace plus confortable, analogue à une réception d'hôtel.
2. La vélostation est entourée de matériaux conducteurs. Des parois métalliques présentaient le risque de capter des courants électriques « vagabonds ». Pour des raisons de sécurité, il aurait alors fallu les construire plus à l'écart de l'espace de circulation, ce qui aurait représenté une perte d'espace substantielle.



PORTES COULISSANTES AUTOMATIQUES

Les portes coulissantes automatiques d'accès aux différents secteurs sont couplées avec le système d'accès général.

STATIONNEMENT À DEUX ÉTAGES

Le système de stationnement à deux étages permet une utilisation optimale de l'espace disponible. Deux espacements de parage ont été sélectionnés :

- Secteurs A et C : espacement de 45 cm
- Secteur B : espacement de 50 cm

Le secteur B comporte 17 places pour vélos électriques. Les batteries peuvent être rechargées dans des consignes automatiques équipées d'une prise ad hoc.

Du jamais vu à ce jour, la livraison et le montage des stationnements à deux étages ont dû être mis au concours, conformément à la Loi sur les marchés publics.

Avant la soumission, dans le cadre d'un échantillonnage, des critères de qualité ont été définis. Sur la base de trois systèmes différents, la direction de projet a défini, avec les chargés de projets, les critères d'adjudication suivants :

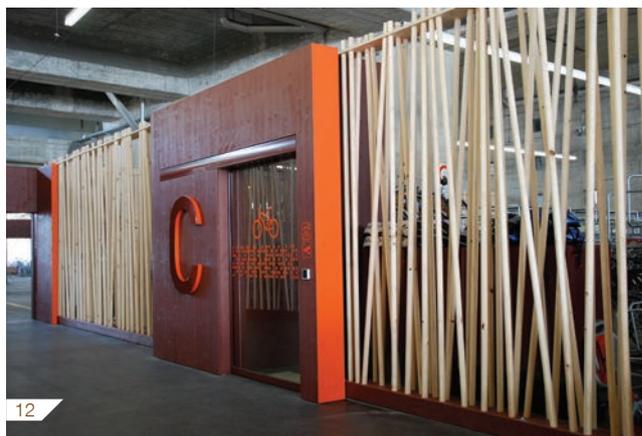
- le prix (60 %)
- la qualité des matériaux et des produits
- l'expérience et les références des personnes-clé

Pour prouver leur qualification, les soumissionnaires devaient fournir des références d'installations comparables.

Le processus de soumission (depuis la publication dans la feuille d'avis cantonale jusqu'à la décision d'adjudication) a duré deux mois. L'écart des prix entre différentes offres était plus important qu'attendu, avec des offres entre 230'000 et 440'000.- pour 1'100 places de stationnement. L'évaluation des offres selon les critères d'adjudication a conduit à retenir sans équivoque l'offre de l'entreprise A. Bachmann AG, Industrie und Apparatebau à Root (LU). L'offre de l'entreprise Orion pour le système de stationnement lui-même, avec support à la biennoise, offrait incontestablement le meilleur rapport qualité-prix.

EXPLOITATION

La vélostation est entièrement automatisée et fonctionne 24h/24. En journée, elle est gérée par le programme d'intégration de Caritas Service, pour la Ville de Lucerne. Caritas est chargée de la vente des billets, du maintien de la propreté et du service hivernal à l'intérieur de la vélostation. Le personnel contrôle régulièrement les vélos en stationnement. D'autres prestations sont proposées, comme le nettoyage des vélos, de petits travaux d'entretien, la location de remorques à vélo, etc.



12



13

PARTIES PRENANTES

- Maître d'ouvrage : Ville de Lucerne, Office des ponts et chaussées
- Exploitant : CARITAS, Lucerne
- Direction de projet pour la Ville de Lucerne : Martin Urwyler et Daniel Nussbaumer, Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne
- Direction de projet pour les CFF : András Özvegyi (Basler&Hofmann Innerschweiz)
- Planification et construction : Groupement planum | co.dex
- Thomas Zahnd, planum biel ag, chef de projet ; Daniel Sigrist, planum biel ag ; Ueli Denzler, co.dex ; Michael Rothenbühler, co.dex
- Bureau d'ingénieurs (escalier) : Kost+Partner AG, Sursee, Hanspeter Escher, chef de projet ; Patrick Muff
- Géotechnique : Keller+Lorenz AG, Luzern, Markus Ehrler
- Technique de mesure : Planzer Consult GmbH, Luzern
- Ingénieurs : Gebr. Brun AG, Emmenbrücke (LU)
- Construction en bois (parois de séparation, plancher, réception et atelier) : schaerholzbau AG, Altbüren (LU) et Horw (LU)
- Électricité : Elektro Gander, Luthern (LU)
- Chauffage et installations sanitaires : Gebr. Imbach, Fischbach (LU)
- Peinture : Arnold Philipp Maler AG, Dagmarsellen
- Systèmes de stationnement et d'accès, consignes : A. Bachmann AG, Root

09 Escalier reliant la vélostation au tunnel postal.

10 Le tunnel postal réaménagé.

11 Paroi de séparation en bois de 3,2 mètres autour de la vélostation.

12 Portes coulissantes automatiques d'accès aux secteurs.

13 Systèmes de stationnement à deux étages et consignes automatiques de l'entreprise Bachmann AG.

- Portes coulissantes, rambardes : Pries, Metall- und Glasbau, Sins
- Rideau métallique (fermeture de l'escalier) : SISTO, Türen-Tore-Antriebe-Sicherheit, Stans, Heinz Stocker
- Système de fermeture (Rideau métallique de fermeture de l'escalier) : Oberrauter Security Consulting (OSC) GmbH, Wetzikon
- Surveillance vidéo : Frey + Cie Sicherheitstechnik AG, Kriens
- Signalétique : Projet Groupement planum | co.dex, Michael Rothenbühler, co.dex, chef de projet ; Réalisation signalétique.ch, Urs Hungerbühler, Bern
- Équipement (compresseur) : Wexxelzone GmbH, Wohlenschwil
- Éclairage de la cage d'escalier : energie wasser luzern ewl, chef de montage, Oliver Allemann

CALENDRIER

- Début de la planification : décembre 2008
- Remise de l'avant-projet : décembre 2009
- Procédure de consultation : mars à mai 2010
- Remise du projet : septembre 2011
- Octroi du crédit par le Grosse Stadtrat : 1er décembre 2011 (36 voix contre 8)
- Permis de construire : 11 juillet 2012
- Début de la construction de l'escalier : août 2012
- Début de la construction de la vélostation : décembre 2012
- Ouverture partielle (secteur A) : 23 février 2013
- Mise en service : 5 avril 2013
- Inauguration : 20 avril 2013



14-15 Photos de la nouvelle vélostation

COÛTS

Type de travaux	Coût (CHF)
Travaux préparatoires (dont la démolition des installations CFF)	225'000.-
Infrastructures de la vélostation (parois de séparation, revêtement, bureau et atelier, électricité, éclairage)	570'000.-
Escalier	800'000.-
Équipements de la vélostation (système de stationnement à deux étages, système d'accès, consignes, surveillance vidéo, signalétique)	320'000.-
Autres équipements de la vélostation	15'000.-
Honoraires et coûts accessoires	440'000.-
Divers	220'000.-
TVA	210'000.-
Total	2'800'000.-

CARACTÉRISTIQUES

Coût par place de stationnement (y compris escalier et atelier) : 2'500.-

ACTUALITÉS

DU NOUVEAU POUR LES VÉLOS LUCERNOIS

MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT DE LA VILLE DE LUCERNE

«SPURWECHSEL»



La population de Lucerne croît et ses besoins en termes de mobilité aussi. Aux heures de pointes, les embouteillages sont fréquents dans de nombreuses rues, indiquant que le réseau est saturé. Le trafic individuel motorisé a atteint ses limites. La population lucernoise en a pris conscience et s'est fait entendre lors de la votation de l'automne 2010 en acceptant à une nette majorité le règlement pour une mobilité urbaine durable. Le mandat est clair : préserver la qualité de vie à Lucerne et son accessibilité, i.e. prendre des mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

C'est avec le slogan « Spurwechsel » (littéralement « changement de voie ») que la Ville de Lucerne a démarré sa campagne de promotion du vélo. Différentes activités sont organisées tout au long de l'année pour montrer que le vélo constitue le moyen de déplacement en ville le plus rapide, le meilleur marché et le meilleur pour la santé, et que son potentiel de développement est énorme. La campagne a pour but de rendre le vélo populaire non seulement aux yeux du grand public, mais aussi dans les services de l'administration concernés.



BAROMÈTRE À VÉLOS

Pour pouvoir observer l'évolution du trafic et mesurer l'effet des mesures prises, les charges de trafic doivent être répertoriées. Jusqu'à il y a peu, les données dont on disposait concernaient avant tout le trafic motorisé mais pas le vélo. C'est dans cette optique que l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne a mis en place en 2011 les premiers compteurs à vélos. En l'espace d'une année, un total de 2,5 millions de vélos ont été enregistrés aux trois emplacements du Schweizerhofquai, de la Langensandbrücke et de la Taubenhausstrasse. Le Schweizerhofquai à lui seul a vu passer 1,3 millions de vélos. Les données pourront être complétées dans le futur grâce aux 10 compteurs actuellement installés en Ville de Lucerne. Les données détaillées sont accessibles en ligne à l'adresse www.velofahren.stadtluern.ch.

Ces données ne devraient pas être visibles uniquement à la maison, derrière un écran, mais également en plein air, à la vue de tous. C'est ce qui a motivé la récente inauguration d'un baromètre à vélos situé à l'emplacement du compteur du Schweizerhofquai. Ce baromètre indique en temps réel tous les vélos circulant sur les quatre voies. Les jours de pointe, on peut recenser ici jusqu'à 7000 vélos.



Le baromètre à vélos reflète l'importance que revêt le vélo aux yeux de la Ville de Lucerne et la volonté de créer des conditions favorables pour les cyclistes. Chaque vélo compte, car chaque vélo qui remplace une voiture libère la ville de la congestion. Le baromètre montre toute l'importance qu'il y a à choisir le vélo pour ses déplacements et doit motiver la population à jouer le jeu pour accroître la part du vélo.



01

01 Le conseiller municipal Adrian Borgula remet un bouquet de fleurs à la première cycliste enregistrée par le baromètre à vélos

EXEMPLAIRE

Le 25 mars 2013, l'ensemble des cadres de l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne ont enfourché un vélo en libre-service nextbike et sont partis en pédalant direction Allmend. Dix minutes plus tard, ils étaient tous sains et saufs, prêts à assister à leur formation continue interne: un voyage rapide, bon marché et à bon port. Un exemple à suivre!

Lucerne offre 200 vélos en libre-service next-bike, disponibles 24h/24 en 60 emplacements, réservation par SMS ou sur internet. L'essayer c'est l'adopter : <http://www.nextbike.ch/de/luzern/>.



DU NOUVEAU DU CANTON DE ST-GALL

DANIEL SCHÖBI, OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE ST-GALL

DISTINCTION DE L'OECD POUR L'INITIATIVE DE PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE

L'initiative pour la promotion de la mobilité douce dans le Canton de St-Gall n'est pas loin d'une victoire lors de la finale des «International Transport Achievement Awards» de l'OECD. Le projet s'est imposé en demi-finales face à des concurrents du monde entier. C'est la première fois dans l'histoire du «Transportation Award» qu'un projet de mobilité douce arrive en finale! Les trois autres sélectionnés sont d'importants pro-

jets de transport du Japon, du Mexique et d'Espagne. Le vainqueur sera élu fin mai à Leipzig en présence du ministre des transports.

INFORMATIONS

PRIX VÉLO ENTREPRISES 2013



PRO VELO Suisse récompense les entreprises qui contribuent à la promotion du vélo auprès de leurs employés par des mesures exemplaires et des idées innovantes.

Les récompenses du «PRIX VELO entreprises 2013» ont été décernées le 3 mai dans le cadre des «Bike Days» de Soleure. 23 entreprises ont été évaluées par un jury de spécialistes. 19 entreprises porteront la mention «PRIX VELO - entreprise cyclophile 2013» durant les deux prochaines années.

Informations sur : www.prixvelo.ch

PRO VELO Suisse récompense depuis 1998 des entreprises, des autorités publiques et des organisations qui pratiquent la promotion du vélo auprès de leur personnel. En complément des deux prix principaux, les meilleures candidatures se verront décerner un prix de reconnaissance et recevront la mention «PRIX VÉLO – entreprise cyclophile». Le rapport du jury décrit en détail les mesures des six lauréats suivants :

- Les deux prix principaux reviennent à REHAB Bâle et à Stucki Leadership-Teambuilding SA, Thoune-Gwatt (et Yverdon) (PME).
- Un prix de reconnaissance est décerné à La Poste Suisse, siège principal Berne, à la Ville de Lausanne et à la Fondation Habitat, Bâle (PME).
- Un prix spécial est attribué à vélocité Lausanne (Yverdon et Neuchâtel) (PME).

GUIDE PRATIQUE POUR LES VÉLOSTATIONS



Une boîte à outils pour réussir une vélostation

Le guide «Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en service» peut être téléchargé sous :

www.velostation.ch

PRO VELO Suisse et l'Office fédéral des routes rééditent le guide «Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en service». Illustré d'exemples concrets et augmenté de nouveaux chapitres, il vise à accompagner ingénieurs, maîtres d'ouvrage, responsables politiques et exploitants dans tout le processus de mise en place d'une vélostation.

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

c/o planum biel ag

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

Courriel: info@velokonferenz.ch

www.conferencevelo.ch

