



FISKETORVET

SHOPPING CENTER



# Piétons et cyclistes: une clientèle à soigner



Les débats toujours renouvelés sur l'offre en stationnement près des commerces finissent par masquer une réalité largement sous-estimée: la part de la marche et du vélo pour faire ses achats a certes diminué ces dernières décennies, mais elle est très loin d'être négligeable.

Le contexte urbain joue un rôle important, comme le montre notamment une étude de l'EPFL pour le canton de Vaud; la part de la marche est élevée dans les centres d'agglomération, elle tend à diminuer dans les communes suburbaines et plus encore dans les communes périurbaines. Pourtant, même dans ces dernières, près du quart des boucles de déplacement pour motif d'achats se font à pied (voir encadré p. 5).

Une étude française publiée par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUBicy) en 2003 démonte quelques idées reçues et met en évidence des mesures propres à mieux exploiter le potentiel des mobilités douces, pour les achats aussi (voir pp. 3-5). Des offres complémentaires, en particulier les livraisons à domicile (voir p. 8), permettent de résoudre le transport d'achats lourds ou encombrants.

La clientèle piétonne et cycliste est fidèle, elle ne coûte pas cher et peut rapporter gros! Des raisons de plus de prendre très au sérieux son accessibilité aux commerces, petits et grands. Bien des centres commerciaux, pourtant situés à une distance favorable à la marche et au vélo, sont encore pensés exclusivement en fonction d'un accès voiture.

En amont, il faut aussi agir sur la localisation des équipements commerciaux. La Journée Rue de l'Avenir du 28 septembre 2007 à Delémont, sur le thème de la concertation (voir pp. 6-7), permettra aux responsables locaux d'expliquer comment ils ont obtenu qu'un centre commercial initialement projeté en périphérie s'implante finalement à proximité immédiate du centre-ville.

Rue de l'Avenir

<sup>1</sup> FUBicy, Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité, Dossier du vélo urbain n°6, Strasbourg, 2003.

## «Les oubliés de la circulation»

Journée d'étude co-organisée par Rue de l'Avenir et le Service de la mobilité de la Ville de Genève, le **jeudi 20 septembre 2007** à la Cité seniors des Pâquis, à Genève.

**9h30 à 12h30** - Un cas concret: les Pâquis, quartier populaire de Genève:

- accueil **Place Cornavin** à 9h30 précise;
- visite des «points noirs» et assainissements aux Pâquis. Présentation de l'outil du diagnostic-sécurité aînés appliqué aux Pâquis, du projet «Animation intergénérationnelle» et de la Cité seniors;
- rencontre avec des aînés qui ont participé à la démarche.

**12h30** - Buffet - pause santé.

**13h30 à 16h30** - Exposés et débat:

- l'exemple de Lyon;
- débat: «Prendre en compte les personnes à mobilité réduite», animé par un journaliste, avec un représentant des usagers à mobilité réduite, un élu, un technicien de l'administration, une travailleuse sociale;
- conclusion par un membre de l'exécutif de la Ville de Genève.

Informations complémentaires et inscriptions sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

N.B. Cette journée est distincte de la journée d'étude RdA 2007 qui aura lieu le **vendredi 28 septembre à Delémont** sur le thème: «De la confrontation à la concertation» (voir pp. 6-7).

## [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch): l'adresse reste la même, mais...

Le site de Rue de l'Avenir a été retravaillé, grâce à un soutien financier de la Loterie romande et aux bons soins d'Ecodev à Neuchâtel. Il est désormais conçu comme un portail, et sera mis en ligne à fin juin.

### Impressum

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant dans lequel sont représentés: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - l'Association Transports et Environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

**Ses objectifs principaux:** l'amélioration de la sécurité des déplacements (en particulier celle des enfants, des personnes âgées et handicapées) la promotion de la mobilité douce et le soutien d'un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

**Ses moyens d'actions:** l'information des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains; les conseils techniques et juridiques; la publication du présent bulletin - quatre fois par année - et une journée d'étude annuelle.

**Président:** Serge Beuchat • 032 465 81 81 • [president@rue-avenir.ch](mailto:president@rue-avenir.ch)

**Vice-président:** Alain Rouiller • 022 777 10 02 • [vice-president@rue-avenir.ch](mailto:vice-president@rue-avenir.ch)

#### Conseillers régionaux

**Genève:** Alain Rouiller • **Jura + Jura bernois:** Roland Broquet • **Neuchâtel:** Yolande North  
**Valais:** Blaise Bourban • **Fribourg:** Pierre-François Schmid • **Vaud:** Dominique von der Mühl

#### Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche. 032 724 32 82 - [secretariat@rue-avenir.ch](mailto:secretariat@rue-avenir.ch)

**PAO:** Ecodev Sàrl, Neuchâtel

**Photos:** Ecodev Sàrl, sauf mention

**CCP: 20-7856-6**

**[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)**

**Photo de couverture** (Mathilde Geiges, avril 2007): Centre commercial à Copenhague (120 magasins). Accès des piétons et des cyclistes particulièrement soigné (pistes cyclables et trottoirs larges), 580 places de stationnement vélos couvertes à 10m de l'entrée.

# Piétons et cyclistes dynamisent les commerces des centres-villes!

La proportion de clients piétons et cyclistes avoisine 50% dans les commerces des centres-villes. Ces clients sont très peu tentés par la concurrence des hypermarchés périphériques. Pourtant, l'accessibilité et l'accueil des clients motorisés monopolisent fortement l'attention des commerçants des centres-villes. Pourquoi ne pas accueillir confortablement tous les clients? Synthèse de l'étude réalisée par la *FuBicy*, mentionnée dans l'édito.

Le vélo, par sa souplesse d'utilisation, sa faible consommation d'espace et son large rayon d'action, est sans aucun doute le mode le plus efficace pour faire ses courses en ville. Le développement du vélo améliore donc fortement l'accessibilité des commerces.

## Bases du développement durable

Les hypermarchés placés en périphérie font supporter aux ménages le transport final des marchandises: une étude a comparé les impacts d'un hypermarché en périphérie et d'un supermarché au centre-ville, situés dans l'agglomération de Tours (Beauvais, 1996). Les résultats sont édifiants:



40 kg avec une remorque ou des sacoches: aisé!  
(photo Martin Wälti)

- 71% des clients du supermarché viennent à pied ou à vélo, contre 6% seulement pour ceux de l'hypermarché;
  - la consommation d'énergie par tonne livrée des poids lourds approvisionnant le supermarché est un peu plus grande que pour l'hyper (+ 17%), mais l'énergie consommée par kilo d'achat imputable aux clients est presque trois fois plus forte;
  - la visite au supermarché d'un centre ville est plus souvent intégrée à une boucle de déplacements et associée à d'autres achats.
- Les supermarchés des centres-villes doivent donc pouvoir se développer au détriment des hypermarchés situés en périphérie. Ce renversement de tendance nécessite une bonne accessibilité.

## Les critères déterminant le choix du mode de transport

Piétons		Cyclistes		Usagers des (TP)		Automobilistes	
Proximité	62%	Rapidité	40%	Eviter les problèmes de stationnement	24%	Longue distance à parcourir	34%
Plaisir de la promenade	14%	Economie	26%	Pas de voiture	21%	Rapidité	13%
Pas de voiture	11%	Plaisir de la promenade	20%	Pas le choix du moyen de transport	21%	Poids des courses	14%
Eviter les problèmes de stationnement	7%	Eviter les problèmes de stationnement	12%	Rapidité	18%	Liberté et indépendance	9%
Sport, bon pour la santé	6%	Sport, bon pour la santé	12%	Economie	17%	Pas le choix du moyen de transport	8%

La proximité, la commodité et le plaisir sont les principaux arguments en faveur de la mobilité douce. Piétons et cyclistes semblent préférer les magasins rapidement accessibles.

	Piétons	Cyclistes	Usagers des TP	Automobilistes
Temps moyen pour venir au magasin	8.5 min.	10 min.	17 min.	17.5 min.

Source: étude effectuée par la *Fubicy* en août 2003.



Le vélo n'a rien de marginal (photo Mathilde Geiges)

## Trucs et combines

Plusieurs solutions existent pour transporter ses achats à vélo :

- le sac à dos permet de transporter des objets légers ou fragiles, car le corps du cycliste amortit les vibrations. Mais le sac à dos n'est pas agréable à porter quand il fait chaud;
- un bon porte-bagages (30 CHF) permet de transporter jusqu'à 40 kg. Grâce à de solides tendeurs ou à un panier, on peut facilement porter un pack d'eau minérale, par exemple;
- un panier fixé au guidon permet d'ajouter au mieux 5 kg. La capacité est plus faible qu'à l'arrière;
- des sacoches en treillis métallique ou en tissu imperméable peuvent transporter jusqu'à 40 kg (2 x 20 kg);
- la remorque-caddy constitue le nec plus ultra. Elle est utilisable à la fois comme remorque à vélo et comme caddy à pied. Elle peut transporter 60 kg;
- des remorques à une seule roue se fixent au moyeu arrière du vélo. La remorque pour les enfants peut aussi servir de remorques pour les courses.

## Amélioration grâce au vélo

En ville, l'espace est restreint et cher. Dès lors, si on veut améliorer l'accessibilité, il est indispensable d'encourager l'usage des modes de transport économes en espace. La circulation à vélo réclame environ six fois moins d'espace que la voiture; son stationnement est environ dix fois moins gourmand que celui d'une voiture, et coûte environ cinquante fois moins cher à équiper.

A moyens constants, il est nécessaire de favoriser les cyclistes et les piétons pour augmenter la clientèle et les chiffres d'affaire. Le cycliste, à l'instar du piéton, peut s'arrêter pratiquement n'importe où, à deux pas d'un commerçant, et cela gratuitement, et enchaîner les visites chez plusieurs commerçants (achats groupés). Deux avantages essentiels par rapport à la voiture.

Comparé au piéton, le cycliste peut en outre circuler dans un périmètre plus large. A dépense d'énergie identique, on estime qu'il couvre une surface dix fois plus grande.

*On parque dix vélos sur une place de stationnement réservée à une voiture.  
(photo Mathilde Geiges)*

## Achats lourds, aussi...

IKEA et le centre commercial Littoral Centre jouent un rôle important dans le maintien de la gare régionale d'Allaman. Laquelle est une interface qui accueille également les bus pour Aubonne et la région. Environ 2 à 3% des clients d'IKEA viennent avec le train, ce qui représente 40'000 personnes par année. La volonté du marchand de meubles suédois est de porter cette part à 7% environ d'ici 2009 en participant aux frais de livraison des utilisateurs du train.

## Un client fidèle

Une enquête a été réalisée auprès des clients cyclistes et automobilistes des commerces du centre-ville de Breda, aux Pays-Bas. La bicyclette y est d'usage courant, facile à utiliser et dans d'assez bonnes conditions de sécurité. Il en va de même pour l'automobile. L'enquête conclut que si à chaque visite l'automobiliste dépense plus que le cycliste, le cycliste se rend, lui, plus souvent au magasin et, globalement, dépense plus en ville, car il est plus fidèle.

L'automobiliste doit rentabiliser son déplacement: par rapport au cycliste, ses coûts d'utilisation sont plus élevés. Il achète donc davantage à chaque visite.

Comme le rayon d'action du cycliste est inférieur à celui de l'automobiliste, le cycliste a plus de chance que l'automobiliste de revenir chez le même commerçant. Il est donc forcément plus fidèle.



## Un client riche

Le profil du cycliste français a profondément changé. Si, au début des années 80, le vélo était « le véhicule du pauvre », aujourd'hui, les cyclistes urbains sont toujours en majorité des hommes (2/3), mais sont issus de tous les milieux, donc à revenus nettement plus élevés qu'autrefois. Pour les vélos en libre service *Velo'v* à Lyon, 35% des utilisateurs sont des cadres ou issus de professions libérales et 32% des étudiants. De plus, les politiques de réhabilitation des centres-villes et de modération de la circulation ont ramené des populations plus aisées dans ces quartiers et relancé la pratique du vélo.

## «Bêtes de somme»

L'usage de la voiture pour les achats est souvent justifié par le transport de charges lourdes. Cet argument est à la fois juste et excessif. Le vélo permet de transporter des charges non négligeables (facilement 40 kg avec une remorque ou avec de bonnes sacoches), ce qui lui donne un avantage considérable sur le piéton. Les clients cyclistes sont donc une clientèle intéressante pour tous les types de commerces.

## Rôle primordial

En conclusion, sur les 10 m<sup>2</sup> d'une place de stationnement pour voiture, on peut facilement installer six arceaux, à même d'accueillir douze vélos. Ce qui représente, compte tenu du taux d'occupation des véhicules, jusqu'à dix fois plus de clients, et, compte tenu des dépenses moindres des cyclistes par visite, six fois plus de chiffre d'affaires.

Les cyclistes apparaissent comme les uniques clients capables de stimuler la croissance des commerces du centre-ville et de proximité. Une meilleure prise en compte des intérêts de cette clientèle est bénéfique pour les commerçants (économie en place de parc coûteuse et augmentation du chiffre d'affaires), comme pour les individus ou la collectivité (bien-être, économie, environnement).



*Stroget, l'ancienne Grand Rue de Copenhague, piétonnisée en 1962, traverse le centre commerçant. Elle enregistre des pointes de 80'000 piétons par jour. (photo Alain Rouiller)*

Les références et les liens des études citées dans cet article sont disponibles sur notre site internet [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch).

Mathilde Geiges (collab. Blaise Bourban) ■

## Quelques chiffres

### Canton de Vaud

Une étude de l'EPFL a traité le microrecensement sur les transports 2000 en analysant les boucles de déplacement.

En ville de Lausanne et dans les autres centres d'agglomération, 50% des boucles effectuées pour achats le sont à pied (7% en transports publics), près de 40% (9%) dans les communes suburbaines d'agglomération, et encore pas loin de 25% (23%) dans les communes périurbaines.

Analyse complémentaire du microrecensement transports vaudois 2000, téléchargeable sous: <http://lasur.epfl.ch/camus/recherches.html>

### Centre-ville de Genève

Les visiteurs représentent 57% du chiffre d'affaires des commerces du centre-ville et les habitants 32%. Les usagers des transports collectifs génèrent la plus grande part des dépenses. L'habitant du centre-ville et l'utilisateur des transports collectifs sont les meilleurs clients des commerces du centre-ville.

Le visiteur venant en voiture (ou en deux roues motorisés) dépense moins que le visiteur utilisant les transports collectifs.

Pourquoi fait-on des achats au centre-ville? En raison des qualités de l'offre commerciale qu'on y trouve, mais aussi parce qu'on en apprécie l'ambiance.



*L'abri, une marque d'attention aussi pour les cyclistes. (photo Mathilde Geiges, Gossau/ZH, juin 2006)*

24e journée *Rue de l'Avenir*

Vendredi 28 septembre à Delémont

## De la confrontation à la concertation

Encore souvent perçue comme une perte de temps, laissée de côté faute de bien savoir comment procéder, et dans le doute quant à ses effets positifs, la concertation trouve pourtant petit à petit une place dans les démarches de projet, que ce soit dans le cadre d'un réaménagement de rue, d'un nouveau plan de circulation, des négociations pour la localisation d'un équipement, de mesures de modération dans les quartiers.

A ces diverses échelles, la concertation constituera le fil rouge de la journée, avec plusieurs exemples de démarches à découvrir et discuter.

### Delémont: une petite ville à (re)découvrir

Les participants à la journée *Rue de l'Avenir* qui descendront du train seront à pied d'œuvre immédiatement: la première visite sera consacrée à la zone de rencontre de la place de la Gare. *Hubert Jaquier, urbaniste communal*, qui sera notre accompagnant-pilote pour les visites de la matinée, nous parlera ensuite de la problématique des centres commerciaux à Delémont, et des négociations qui ont permis d'obtenir leur implantation à proximité du centre-ville plutôt qu'à l'extérieur.

La visite de la zone 30 de la vieille ville nous donnera (ou redonnera à celles et ceux qui ont participé à la récente journée de l'ASPAN) l'occasion d'admirer le patrimoine architectural de la capitale jurassienne, qui a obtenu le prix *Wakker* 2006.



La ville de Delémont a été récompensée par le prix *Wakker* 2006 pour son patrimoine architectural et la qualité de son urbanisme (photos Alain Rouiller)

Ce sera aussi une occasion de faire le lien avec la concertation, la réorganisation des circulations et du stationnement en vieille ville ayant fait l'objet d'âpres discussions: des représentants des habitants et des commerçants seront présents lors de la visite pour exposer leur point de vue.

A midi, nous serons reçus à l'Hôtel-de-Ville par les autorités de la Ville de Delémont.

### La concertation: «perdre du temps» pour en gagner?

L'après-midi sera consacré à l'approfondissement du thème de la journée. Le *Centre d'étude sur les transports (CERTU)* à Lyon a édité divers guides et réuni des bonnes pratiques en matière de concertation. *Lydie Bosc, chargée de mission concertation* au *CERTU* les présentera, ainsi que la «Charte de la concertation» développée par le Ministère de l'environnement (désormais de l'écologie).

La table-ronde qui suivra - modérée par *Gaël Klein, rédacteur en chef de Radio Fréquence Jura* - réunira divers acteurs d'opérations de concertation, qu'ils soient professionnels ou habitants:

- *Yann Kerloch, le manager de ville de Delémont*, salarié à la fois par les commerçants et la Ville nous expliquera en quoi consiste cette nouvelle profession et nous parlera de son activité.
- *Daniel Gubler, de l'Association des habitants de La Praille (Carouge, GE)* nous

dira l'intérêt du système *Cognimap* - outil de mise en valeur des perceptions locales adapté à une démarche citoyenne - pour impliquer les habitants: chaque habitant consulté dessine sur une vue aérienne du quartier l'endroit qu'il préfère et celui qu'il déteste dans son quartier. La synthèse des résultats permet de déceler les points forts et faibles d'un quartier, et sert de base pour entrer en discussion avec la ville.

- *Kurt Schürch, ingénieur d'arrondissement* (Bienne - Jura bernois) à l'*Office des Ponts et Chaussées du canton de Berne*, présentera le modèle bernois de concertation. Ancien urbaniste de ville à Berthoud/Burgdorf (BE), ville modèle piétons-cyclistes, il pourra expliquer l'intérêt de réunir des représentants de groupes d'intérêts a priori opposés.

Il est prévu que les représentants d'habitants et de commerçants interviennent de la salle.

### Un avant-programme à Bâle

Jeudi après-midi 27 septembre, un avant-programme est prévu pour les visiteurs qui doivent ou souhaitent se déplacer déjà la veille. Nous visiterons notamment la fameuse gare à vélos sous la place de la Gare, nous verrons aussi qu'il est possible de réaliser des zones 30 «économiques». Enfin, les visiteurs pourront apprécier la remarquable signalétique de la cité rhénane en faveur des piétons.



La zone de rencontre devant la gare de Delémont a été inaugurée en 2005

## Programme de la journée «*Concertation: perdre du temps pour en gagner*» - 28 septembre 2007

Heure	Activités
	<b>Arrivée des trains:</b> 9h18 de Bienne; 9h03 de Bâle; 9h07 de Porrentruy
9h30	<b>Accueil:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Café - croissants</li> <li>• Présentation de la visite par Hubert Jaquier, urbaniste communal</li> <li>• Bref exposé «<i>Politique des centres commerciaux</i>» à Delémont</li> </ul>
	<b>Visite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone de rencontre de la gare</li> <li>• Zone 30 de la vieille ville</li> <li>• Rue de l'Avenir</li> <li>• Interventions in situ de la présidente de l'association d'habitants et de représentants des commerçants</li> </ul>
	<b>Exposés liés à la visite:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place des zones 20 et 30, et concertation par Hubert Jaquier, urbaniste communal</li> <li>• Réactions habitants - commerçants</li> </ul>
12h30	<b>Repas</b> à l'Hôtel-de-Ville de Delémont: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apéro, accueil par la Ville de Delémont</li> <li>• Buffet</li> </ul>
13h30	<b>Exposés - débat:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Convention d'Aarhus sur la participation du public au processus décisionnel Serge Beuchat, président de <i>Rue de l'Avenir</i></li> <li>• La concertation problématique, charte de la concertation, présentation de cas concrets Lydie Bosc, chargée de mission concertation au <i>CERTU</i>, Lyon</li> </ul>
	<b>Table ronde:</b> « <i>De la confrontation à la concertation: quelles clés pour mener à bien un projet d'aménagement?</i> » Modérateur: Gaël Klein, rédacteur en chef de <i>Radio Fréquence Jura</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yann Kerloch, manager de ville de Delémont</li> <li>• Daniel Gubler, association des habitants de La Praille (Carouge GE)</li> <li>• Un bureau d'étude ou un-e élu-e</li> <li>• Lydie Bosc, chargée de mission concertation au <i>CERTU</i> à Lyon</li> <li>• Kurt Schürch, ingénieur d'arrondissement (Bienne - Jura bernois) à l'Office des Ponts et Chaussées du canton de Berne, et ancien urbaniste de Berthoud (BE)</li> </ul> <p>Dans la salle, des habitants et des commerçants donneront leur point de vue</p> <b>Conclusion:</b> Grand témoin, Léopold Veuve, professeur honoraire à la Faculté <i>ENAC</i> de l' <i>EPFL</i>
16h30	Fin de la journée <i>Rue de l'Avenir</i>
16h42	Départ du train pour Bienne

**Coût:** Fr. 170.- (abonnés RdA Fr. 130.-), y compris buffet et documentation, Fr. 230.- (abonnés RdA Fr. 180.-) pour les deux jours.

**Inscriptions:** par courrier, courriel ou Internet sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) jusqu'au 25 août 2007.

**Organisation:** avec le soutien de l'*OFROU* Office fédéral des routes (cellule mobilité douce) et l'appui de la Ville de Delémont

**Partenaire média:** *Radio Fréquence Jura*

### Judi après-midi:

Avant-programme pour les visiteurs qui doivent se déplacer la veille, visite d'aménagements à Bâle: gare à vélo de Bâle, zones 30 et signalétique piétonne (voir ci-contre).

### Information - consultation - concertation

On connaît trois niveaux d'implication des citoyens dans un processus de participation: mettre au courant ou **informer**, **consulter** et «construire avec» ou **concertier**. C'est ce dernier cas - qui fait appel à des notions très riches comme débat, négociation, compromis, consensus, transparence, partenariat - que nous voulons développer lors de la 24e journée *Rue de l'Avenir*. Est-elle, comme d'aucuns semblent le penser, une perte de temps ou au contraire est-ce le meilleur moyen de gagner du temps pour faire aboutir un projet? Ce sera l'occasion d'en débattre à Delémont le 28 septembre prochain.



# Livraison à domicile par vélo à Berthoud: une solution optimale

Depuis 1997, le service de livraison à domicile des achats organisé par la vélostation de Berthoud (Burgdorf, BE) connaît un succès éclatant. Coup de projecteur sur ce service confortable et économique qui fête une décennie d'activité cette année.

Les achats sont déposés au magasin, qui prend contact avec le service de livraison à domicile afin qu'ils soient livrés rapidement à la porte du client par vélo électrique avec remorque. Le service de livraison à domicile à vélo remplace donc le coffre de la voiture: lorsqu'on ne peut pas ou qu'on n'a pas envie de porter des sacs lourds, on va faire ses courses à pied ou à vélo, sans souci.

Le service de livraison à domicile à vélo a été instauré à Berthoud en 1997. Quelque 50 magasins se sont associés au service exploité par la vélostation surveillée. Aujourd'hui 2000 à 2500 livraisons sont réalisés chaque mois et plus d'un habitant sur cinq utilise ce service! Depuis fin janvier 2007 déjà 100'000 livraisons ont été réalisés. Ce service est devenu indispensable dans ce centre régional de 15'000 habitants.

## Mobilité douce

Souvent le choix de la voiture pour les achats est lié à la nécessité de ramener ses achats à domicile, même pour de courtes distances. Le service de livraison à domicile à vélo offre une alternative. Le service de livraison à domicile à vélo satisfait un besoin essentiel des clients: ils peuvent organiser avec plus de flexibilité leurs déplacements entre courses, travail et activités de loisirs, sans avoir à se préoccuper de leurs achats, et n'ont plus besoin de porter des sacs lourds sur de longs trajets.

Une évaluation réalisée en 2002 a montré l'effet d'incitation à la mobilité douce que présente ce service: on observe un abandon de la voiture (-21 %) au profit de la mobilité douce (cycliste: +18%, piétonne: +3%), alors que l'utilisation des transports publics pour les trajets liés aux achats est restée stable.

## Economique et dynamique

La livraison des courses est effectuée par de personnes au chômage. Chaque livraison est facturée 2 fr au consommateur. Il existe un abonnement annuel à 100 fr pour un nombre illimité de livraison.

L'activité commerciale au sein de la ville augmente par rapport à celle des centres commerciaux et des commerces spécialisés implantés en rase campagne. L'image des commerces proposant ce service, de la ville et de sa place économique est renforcée.

## Un travail valorisant

Le projet offre aux chômeurs une occupation nécessitant certaines qualifications qui augmente leurs chances sur le marché du travail. Il leur permet en outre de nouer de nombreux contacts bons à tous égards.

Mathilde Geiges (collab. Blaise Bourban) ■

## Informations et conseils

### de mise en place d'un tel service:

Service de livraison à domicile à vélo (site en allemand): <http://www.wir-bringens.ch>

Aline Renard, Service d'urbanisme de la Ville de Berthoud  
[aline.renard@burgdorf.ch](mailto:aline.renard@burgdorf.ch)

### Adresse de contact et fournisseurs:

Velostation Burgdorf Dienstleistungen  
Martin Wälti, Directeur  
Bahnhof  
Postfach  
3401 Burgdorf  
[martin.waelti@wir-bringens.ch](mailto:martin.waelti@wir-bringens.ch)



Envoyé, c'est... livré! (photo Martin Wälti)

Statistiques des livraisons à domicile à Berthoud	Nombre
Livraisons du dernier mois (mars 2007)	2'493
Livraisons totales depuis septembre 1997	129'485
Jour record (5 avril 2007)	162