



# FuVeMo

Fussgänger- und  
Velomodellstadt Burgdorf

Berthoud Cité modèle pour  
les piétons et les cyclistes

## Zone de rencontre: à chacun son pas

L'image de Berthoud Cité modèle pour les piétons et les cyclistes est indissociable de l'idée qui a conduit, en 1996, à créer dans le quartier de la gare une zone de rencontre, d'abord baptisée «zone de flânerie». Depuis 2002, ce type d'aménagement est reconnu par le droit fédéral, dans l'Ordonnance sur la signalisation routière.

### Principe

Une zone de rencontre est un espace accessible à toutes les catégories de trafic, dans lequel les piétons sont prioritaires et la vitesse des véhicules limitée à 20 km/h. D'abord conçues pour des quartiers d'activités économiques avec forte affluence de piétons, les zones de rencontre, depuis qu'elles ont un fondement juridique, peuvent aussi être aménagées dans des quartiers résidentiels à faible trafic, pour remplacer les rues résidentielles de naguère.

### Bref historique

Décembre 1996: à titre d'essai, une zone de flânerie est créée à Berthoud, dans le quartier de la gare; elle est matérialisée par quelques éléments simples aux niveaux de la signalisation et de la perception visuelle. La zone de flânerie est l'aboutissement d'un consensus entre les intérêts des commerçants (magasins accessibles en voiture, maintien des places de stationnement), la démarche des associations de protection de l'environnement et celle des organisations actives dans le domaine des transports (vitesse réduite, priorité aux piétons).



Zone de rencontre – Bahnhofstrasse Est

Décembre 1998: l'Office fédéral des routes donne son accord à la zone de flânerie, à titre d'essai non limité dans le temps et moyennant un minimum d'éléments construits, ainsi qu'une nouvelle signalisation (zone désignée par des panneaux).

1<sup>er</sup> janvier 2002: entrée en vigueur de la nouvelle Ordonnance sur la signalisation routière. Devenu «zone de rencontre», l'espace imaginé à Berthoud fait désormais partie intégrante du droit suisse en matière de circulation.



Panneau signalant une zone de rencontre avec, en arrière-plan, la borne «Zone de flânerie»

### Réactions

Au fil de l'essai pilote, le scepticisme initial de la population et des commerçants a fait largement place à l'adhésion et à la satisfaction. Le revirement a été particulièrement net parmi les commerçants: en juin 1997, sur la cinquantaine de personnes propriétaires de magasins dans le quartier de la gare, seules 25% environ se disaient favorables à la zone de flânerie, tandis que 40% se montraient sceptiques et 10% n'avaient pas d'avis; en avril 2001, elles étaient 55% à souhaiter que la zone de flânerie soit maintenue et même améliorée, 40% à préconiser qu'elle reste telle quelle et 5% seulement à demander sa suppression.

## Les clés du succès

### Cibler les endroits appropriés:

- quartiers d'activités économiques avec forte affluence de piétons traversant la chaussée à tout moment et à tout endroit, mais qui, en raison de leur superficie réduite, ne se prêtent pas à devenir des zones purement piétonnes
- quartiers de la vieille ville et noyaux d'agglomération, ainsi que quartiers résidentiels à faible trafic dont les habitants s'attardent parfois dans la rue, ou y trouvent un espace de jeu.

### Faire participer la population:

- la bonne acceptation d'un aménagement passe par l'intégration active, dans le projet, de la population concernée – associations de quartier et de commerçants, notamment –, et cela dès la phase des études.

### Configurer l'espace pour modérer le trafic:

- espaces à trafic mixte, les zones de rencontre ne doivent pas présenter de dénivelé
- les éléments visuels et construits marquant leur accès doivent suggérer avec force qu'il y a changement de régime, et attirer l'attention des conducteurs sur le statut particulier des zones de rencontre (piétons prioritaires sur toute l'aire de circulation, vitesse réduite à 20 km/h, priorité de droite).

### Communiquer et informer:

- communiquer en permanence avec les usagers de la route et avec la population, les informer avec conviction et imagination, telle est la condition indispensable pour que les usagers coexistent harmonieusement dans une zone de rencontre, mais aussi pour désamorcer les conflits et conforter l'adhésion.



Mieux expliquer pour faire mieux accepter

## Effets positifs

- Les différents modes de déplacement coexistent de bonne grâce, attentifs les uns aux autres, dans un esprit convivial et pacifique.
- Le seuil de la vitesse est abaissé: dans le quartier de la gare à Berthoud, il est inférieur de quelque 20 km/h aux vitesses relevées avant l'aménagement de la zone de rencontre.
- La priorité obéit à une réglementation claire, facile à suivre.
- L'injonction se substitue à l'interdiction: la zone de rencontre (contrairement à la zone piétonne) n'exclut aucun mode de transport.
- Voués à l'habitat ou à l'activité économique, les quartiers sont plus accueillants pour ceux qui y vivent ou qui y passent: à Berthoud, dans le quartier de la gare, le trafic motorisé a diminué de 16%.
- Les centres-villes gagnent en attrait et le commerce local s'en trouve renforcé.

## Coûts

La première année, l'aménagement, à titre d'essai, de la zone de flânerie n'a coûté que quelques dizaines de milliers de francs. Un peu moins de quatre ans plus tard, la somme investie ne dépassait pas 105 000 francs. Ce qui n'empêchait pas que près de 75% des résultats visés au niveau technique des transports étaient déjà atteints.

À partir d'octobre 2000, quelques éléments construits et un remodelage de la chaussée ont donné des contours nouveaux à la zone de flânerie, là où elle connaissait le plus d'affluence. Des fonds alloués par la Confédération et l'apport de capitaux privés permirent d'y investir encore 735 000 francs. Approximativement 90% des effets escomptés, y compris en termes d'urbanisme, sont dès lors réalisés.

## Du projet pilote à la réalité quotidienne

Le site [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch) donne un bon aperçu des zones de rencontre aménagées ou prévues dans l'ensemble de la Suisse.

Pour plus d'informations  
Berthoud Cité modèle  
pour les piétons et les cyclistes  
p.a. Baudirektion, Lyssachstrasse 92,  
Case postale, 3401 Berthoud  
Tél. 034 429 42 11, [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)



# FuVeMo

Fussgänger- und  
Velomodellstadt Burgdorf

Berthoud Cité modèle pour  
les piétons et les cyclistes

## Berthoud et ses quartiers périphériques: pour qu'il fasse bon marcher dans le Gyrischachen Un projet de Berthoud Cité modèle pour les piétons et les cyclistes

### Objectif du projet

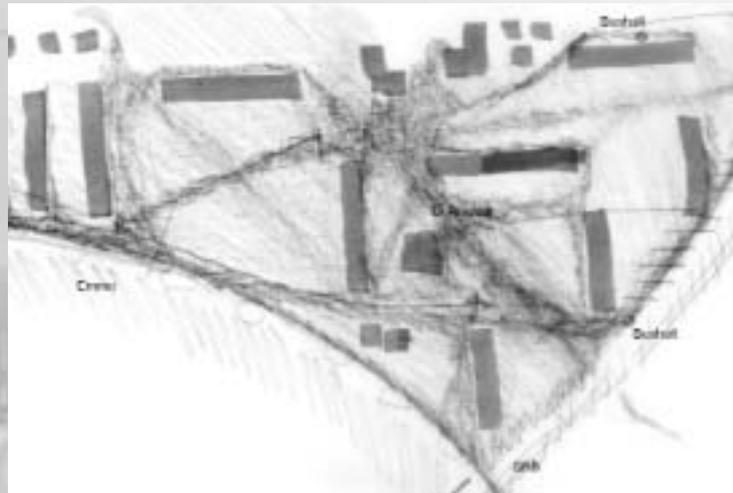
Entré dans sa seconde phase, le projet FuVeMo s'est notamment donné pour objectif d'améliorer et de mettre en valeur certains quartiers périphériques de Berthoud. Dans l'un de ceux-ci, le Gyrischachen, un quartier construit pour la voiture dans les années soixante, la situation de la circulation piétonne a été étudiée. Avec la volonté qu'il devienne possible de s'y déplacer sans peine à vélo et à pied, tant à l'intérieur du quartier que sur ses liaisons vers l'extérieur.



Le quartier du Gyrischachen

### La démarche

- Analyse des chemins et autres liaisons piétonnes des points de vue de leur sécurité, de leur qualité, de l'espace qu'ils offrent et du réseau qu'ils forment
- Sondage auprès de la population du quartier
- Constat des principaux défauts à corriger et des besoins à satisfaire
- Elaboration d'un projet en vue d'aménager un quartier modèle pour les déplacements à pied, en remettant en état et en améliorant les infrastructures piétonnes
- Etalement dans le temps des mesures proposées:
  - mesures urgentes, faciles à réaliser;
  - autres mesures ressortissant aux travaux généraux de construction et d'entretien;
  - travail d'information, campagnes et autres projets pilotes



Réseau envisagé pour les liaisons piétonnes dans le Gyrischachen

Ce qui pêche et ce qui manque

- Eclairage insuffisant ou absent
- Réseau piéton sous-développé et manque de trottoirs
- Cheminements exigus, où les piétons sont parfois en conflit avec les cyclistes
- Infrastructures dégradées, avec une identité visuelle qui laisse à désirer
- Piétons pénalisés par le trafic individuel motorisé, démunis pour traverser la chaussée
- Liaisons piétonnes insuffisantes pour sortir du quartier

L'essentiel des mesures proposées

Construction:

- Connexion des nouvelles liaisons vers l'extérieur au reste du réseau piéton (traversée de l'Emme)

Organisation du trafic:

- Zone de rencontre sur la partie est de l'Uferweg, avec un aménagement engageant de l'espace de circulation
- Limitation à 30 km/h sur la Gyrischachenstrasse, avec élargissement des trottoirs et dispositifs facilitant la traversée de la chaussée

Identité visuelle:

- Aménagement de placettes là où les gens se retrouvent à l'extérieur
- Promenades agréables à travers le parc et le long de l'Emme
- Convivialité et ouverture des espaces en plein air ainsi que des accès aux immeubles
- Eclairage entièrement revu

Pédagogie:

- Information du public
- Activités de sensibilisation pour promouvoir les déplacements à pied

Que deviendra le projet?

L'étude a pris fin en avril 2004. Ses résultats ont été intégrés en automne 2004 dans le projet visant à généraliser la limitation à 30 km/h dans les quartiers résidentiels de Berthoud.



Un aménagement routier qui permet d'aller vite – mais tout le monde ne souhaite pas forcément traverser le quartier à toute allure!



Catalogue des mesures proposées: grand axe du projet, ramifications, placettes

Participe au projet  
GrobPlanung GmbH, Herzogenbuchsee

Publication

L'étude «Freundliches Burgdorf - Fussverkehr im Gyrischachen», 2004\*, peut être consultée auprès de la Direction des travaux de Berthoud.

Pour plus d'informations  
Berthoud Cité modèle  
pour les piétons et les cyclistes  
p.a. Baudirektion, Lyssachstrasse 92,  
Case postale, 3401 Berthoud  
Tél. 034 429 42 11, [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)



# FuVeMo

Fussgänger- und  
Velomodellstadt Burgdorf

Berthoud Cité modèle pour  
les piétons et les cyclistes

## Livraison à domicile par vélo: et le coffre de la voiture est superflu!

La livraison à domicile, ce n'est pas nouveau. Le système de livraison par vélo tel qu'il fonctionne à Berthoud depuis 1997 est pourtant totalement innovant.

### Principe

Mise en place en septembre 1997, à l'initiative de la CI Vélo Berthoud et en collaboration avec la FuVeMo, la livraison à domicile par vélo à Berthoud est en effet doublement innovante. D'abord parce que, pour transporter les colis lourds, et sachant qu'une partie de Berthoud est sur une colline, elle utilise des vélos électriques modernes tirant une remorque. Ensuite parce qu'elle fait partie d'un programme d'occupation destiné aux chômeurs de longue durée.

### Quelques faits

Une cinquantaine de commerces de Berthoud sont partie prenante dans ce système de livraison, dont Migros et Coop.

### Livraisons effectuées:

1998: 4'100  
2001: 8'900  
2003: 17'500  
2004: 19'000

### Tarif:

Jusqu'en avril 2004:

gratuit

Depuis avril 2004:

CHF 2.- la livraison

CHF 100.- en abonnement annuel

### Impact:

21 % des personnes interrogées ont renoncé à la voiture:

3 % vont à pied faire leurs courses

18 % prennent leur vélo pour aller en ville

La livraison à domicile emploie huit personnes au total, dont quatre ou cinq assurent le service quotidien.

### Effets positifs

Pour les clients, il est désormais plus commode et plus agréable de faire ses courses sans se retrouver à devoir transporter des sacs pleins. Ce système offre la liberté d'envisager d'autres achats, de faire les magasins, de rentrer à pied à la maison ou de marcher jusqu'à son travail. La livraison à domicile par vélo a pour effet concret que, pour faire leurs courses, beaucoup de personnes renoncent à la voiture au bout d'un certain temps, au profit d'un mode de transport plus écologique. Les centres-villes et les quartiers urbains deviennent alors des lieux où il fait bon s'attarder.

Quant aux commerçants de la ville, ils voient leur position renforcée par rapport aux grands centres commerciaux de la périphérie.

En termes d'image, tout le monde y gagne: les commerces, la ville, sa place économique.

Enfin, et c'est essentiel aussi, ce système offre à des chômeurs un emploi qualifié, qui leur permet de voir beaucoup de monde et, par là même, peut leur ouvrir d'autres perspectives sur le marché du travail.



## Financement

Le service de livraison à domicile est financé à la fois par sa clientèle et par les commerces qui y ont souscrit. Mais ces montants-là ne couvrent qu'un tiers environ de ses coûts. Ses initiateurs cherchent donc en permanence à en améliorer la rentabilité.

A Berthoud, ce modèle fonctionne bien grâce à un programme d'aide sociale qui rassemble sous un même toit différents types d'emplois destinés aux chômeurs de longue durée. Il bénéficie en outre de l'apport de sponsors. Parce qu'il nécessite des effectifs importants, un tel service n'a jusqu'à présent jamais pu être financièrement indépendant dans aucune ville, grande, moyenne ou petite.

## Du projet pilote à la réalité quotidienne

A Berthoud, la livraison à domicile par vélo a le vent en poupe et, huit ans après sa création, elle fait partie intégrante du paysage pour les quelque 15 000 habitants de la ville. Devant la forte demande venue également des communes voisines, le service en a été étendu à Oberburg et à Lyssach, depuis mai 2005. Un élargissement en direction de Kirchberg et de Rütligen-Alchenflüh est encore à l'étude. Les perspectives, dans ces endroits, promettent un succès égal à celui de Berthoud. Plusieurs communes ont repris cette idée, certaines à une échelle plus réduite (c'est le cas de Zurich et d'Aarau, notamment), d'autres avec un service complet (par exemple à Thoune et à Glaris, et, depuis l'été 2005, à Aarau).



## Publications

Evaluation du service de livraison par vélo à Berthoud, 2002\* (format pdf):  
[www.modelcity.ch/publications/berichthld.pdf](http://www.modelcity.ch/publications/berichthld.pdf)

Etude de faisabilité du service de livraison par vélo dans les grandes villes – Exemple de la ville de Berne, 2003\* (format pdf):  
[www.bfmag.ch/pdf/hldstaedte.pdf](http://www.bfmag.ch/pdf/hldstaedte.pdf)

Pour plus d'informations  
Berthoud Cité modèle  
pour les piétons et les cyclistes  
p.a. Baudirektion, Lyssachstrasse 92,  
Case postale, 3401 Berthoud  
Tél. 034 429 42 11, [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)

Gare à vélos de la CI Vélo Berthoud  
Gare, 3400 Berthoud,  
Tél. 034 423 23 80, [burgdorf@velostation.ch](mailto:burgdorf@velostation.ch)  
[www.wirbringens.ch/hauslieferdienst/index.html](http://www.wirbringens.ch/hauslieferdienst/index.html)



# FuVeMo

Fussgänger- und  
Velomodellstadt Burgdorf

Berthoud Cité modèle pour  
les piétons et les cyclistes

## Communiquer Pour informer, sensibiliser, encourager

### Objectif du projet

Pour faire aboutir des projets nouveaux et innovants, il faut que l'information soit permanente et de bonne qualité. C'est parce que, d'emblée, la communication a été substantielle sur les projets et les objectifs de la FuVeMo que le succès a récompensé les différentes activités engagées. Telle a été la condition essentielle pour que la fameuse «culture de la mobilité», désormais propre à Berthoud et qui étonne souvent, soit vraiment intégrée par la ville et par ses habitants. Les différents moyens que la FuVeMo utilise pour communiquer assurent aussi, dans l'opinion publique, une bonne visibilité de la mobilité douce, qui s'inscrit dans le développement durable, en stimulant la prise de conscience.

### Moyens de communication

#### Site Internet

Le site Internet de la FuVeMo ([www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)) non seulement renseigne sur la manière dont est organisée la ville modèle et sur les projets et les activités en cours, mais encore comporte des documents et des articles de presse à télécharger pour se documenter sur les aspects généraux de la FuVeMo.

#### Fussnote

Le bulletin d'information de la Cité modèle, fussnote, paraît depuis février 2003 au rythme de deux numéros par année et est distribué à tous les ménages de la ville. Il rend compte de l'actualité FuVeMo, explique en termes simples les aspects plus techniques des projets en cours et présente celles et ceux qui y travaillent. Tous les numéros déjà parus du fussnote se trouvent sur le site Internet de la Cité modèle.



Compétition de peluches le 22 septembre 2004, journée

### Journée européenne

#### «En ville sans ma voiture»

La Ville de Berthoud participe depuis 2003 à la journée européenne d'action «En ville sans ma voiture», dont la FuVeMo organise et coordonne les activités. A l'heure de midi, une partie du quartier de la gare est interdit à la circulation motorisée et la population prend possession de la chaussée pour quelques heures. Manger sur le pouce et découvrir, sur différents stands, la mobilité sous toutes ses formes – à tester sur place –, tel est le programme proposé. En 2004 une compétition de basketball, organisée pour les jeunes, avait ceci d'original que les balles utilisées étaient des ours en peluche – une manière d'illustrer dans le jeu le respect dû aux autres sur la route. Le but d'une telle fête de rue est que les gens s'arrêtent, mais aussi qu'ils découvrent les possibilités et les avantages de modes de déplacement autres que le trafic motorisé individuel (en augmentation).

La journée nationale d'action de 2004 avait pour thème «Au travail sans ma voiture» et elle s'adressait d'abord aux pendulaires, à qui une carte postale était proposée, sur laquelle s'engager par écrit à renoncer à se rendre au travail en voiture ce jour-là – ce qui donnait aussi

droit à participer à un concours national doté de prix intéressants. Un «apéro mobilité» a en outre été offert aux entreprises de la région de Berthoud, afin de les informer sur la gestion, par les employeurs, de la mobilité du personnel.

Pour plus d'informations sur la journée d'action, consulter aussi:

[www.22september.org](http://www.22september.org)

[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org)

[www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)

#### Le Prix FuVeMo

Le Prix FuVeMo est la reconnaissance officielle d'une pratique régulière des déplacements à pied ou à vélo, ou d'un accomplissement hors normes dans ce domaine. Il distingue particulièrement les personnes qui, dans leurs trajets de tous les jours, privilégient des moyens de transport respectueux de l'environnement. Le concours a été ouvert en été 2004 et la remise du prix a eu lieu pendant la journée d'action «En ville sans ma voiture», le 22 septembre.

Le grand marché de mai en 2005, avec la FuVeMo

Le 19 mai 2005 a eu lieu l'un des trois grands marchés annuels de Berthoud. La FuVeMo a saisi cette occasion de se présenter aux visiteurs, avec, à ses côtés, d'autres acteurs de la mobilité douce à Berthoud: ceux de la gare à vélos, avec son service de livraison à domicile, Biketec et son vélo électrique FLYER – à essayer –, Mobility CarSharing avec une voiture M-Budget, le TCS et le Driving Center Veltheim avec le simulateur de conduite EcoDrive, enfin les Transports Régionaux du Mittelland et leurs offres spéciales loisirs. Pour sa part le cinéma Krone présentait d'anciens courts-métrages sur le thème de la mobilité.

#### Délégations en visite

Chaque année la Ville de Berthoud reçoit la visite de 12 à 15 délégations venues de Suisse ou d'ailleurs, essentiellement pour voir à quoi ressemble la première et, par conséquent, la plus ancienne zone de rencontre existante. Les questions les plus fréquentes portent sur la partici-

pation de la population, la réglementation du stationnement, les réactions des commerçants, enfin sur les «meilleures pratiques». C'est aussi l'occasion, pour Berthoud, de faire connaître à ses visiteurs d'autres réalisations de la FuVeMo et d'autres projets pilotes.



#### Présentations

De Berthoud Cité modèle pour les piétons et les cyclistes il est aussi question dans des séminaires et autres réunions de spécialistes. Il n'est d'ailleurs pas rare que les invitations viennent de l'étranger. Autant d'occasions de mieux faire connaître la Cité modèle en Suisse et à l'étranger, mais aussi de mettre en évidence l'importance de la mobilité douce dans l'évolution globale des transports.

#### Informations de presse

A intervalles réguliers, les organes de presse locaux et nationaux sont informés, par le biais de communiqués ou lors de conférences de presse, sur les derniers développements en cours dans la Cité modèle. Se trouve ainsi assurée une large diffusion des idées et des objectifs qui sous-tendent les projets pilotes de Berthoud, et dont d'autres communes peuvent ensuite s'inspirer.

#### Pour plus d'informations

Berthoud Cité modèle

pour les piétons et les cyclistes

p.a. Baudirektion, Lyssachstrasse 92,

Case postale, 3401 Berthoud

Tél. 034 429 42 11, [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)



# FuVeMo

Fussgänger- und  
Velomodellstadt Burgdorf

Berthoud Cité modèle pour  
les piétons et les cyclistes

## Le Mobility-Jackpot en entreprise: jouer pour mieux bouger

Parallèlement à des réalisations pour l'infrastructure, un système de bonus a aussi été imaginé afin de rendre plus attractifs les déplacements à pied ou à vélo. Ce programme pour la mobilité durable a été testé en automne 2003 dans une entreprise de Berthoud qui fabrique des machines pour la boulangerie, Seewer AG. C'est le Mobility-Jackpot.

### Objectif du projet

Le Mobility-Jackpot est une formule ludique pour gérer la mobilité dans l'activité professionnelle «en douceur», c'est-à-dire par la pédagogie et par la motivation.

Le but est que chacun en arrive à s'interroger sur son propre choix quant au moyen de transport qu'il utilise pour se rendre au travail. Face à ce qui est d'abord un jeu, les participants sont en général bien disposés, d'où un état d'esprit propre à induire un éventuel changement dans les comportements.

### Principe

Une fois par semaine un tirage au sort désigne un membre du personnel. Cette personne touche le jackpot – 50 francs en espèces – si elle s'est rendue au travail ce jour-là à vélo, à pied, par les transports publics ou en covoiturage. Une photo et un commentaire du gagnant s'affichent sur un écran prévu à cet effet.

Si la personne désignée par le tirage au sort a, ce jour-là, pris sa voiture pour se rendre à son travail, les 50 francs de la semaine restent dans la cagnotte, pour le tirage suivant. Plus la somme en jeu augmente, plus le jackpot devient intéressant et plus on en parle – en même temps que de la manière dont chacun envisage ses déplacements.

### Phase d'essai

Au terme des trois mois d'essai pilote, l'évaluation conclut au succès: les quelque 200 personnes qui travaillent chez Seewer AG ont été sensibilisées, sur le mode ludique, à une mobilité respectueuse de l'environnement et bonne pour la santé.



Pour la responsable des ressources humaines de Seewer AG, «Le jackpot a apporté de l'air frais dans le quotidien, et l'ambiance de travail en a bénéficié.»

Le choix du moyen de transport est devenu un sujet de discussion dans l'entreprise. Il y a même eu un léger transfert d'automobilistes (4%) sur les deux-roues.

### Les clés du succès

Reste que, pour produire un effet durable, le Mobility-Jackpot ne doit pas rester une action isolée; il doit faire partie d'une gestion plus globale de la mobilité dans l'activité professionnelle, avec tout un éventail de mesures et de propositions; dont le Job-Ticket (les employeurs achètent à prix réduit des titres de transport public pour leur personnel – système pratiqué notamment dans le Nord-Ouest de la Suisse); dont aussi une exploitation judicieuse des places de parc, ou encore des journées pour la mobilité – pour ne citer que ces initiatives-là.

### Effets positifs

Par le jeu, le Mobility-Jackpot amène chacun à réfléchir sur la manière dont il envisage ses déplacements et, le cas échéant, à opter pour une forme de mobilité avec une meilleure efficacité énergétique.

Dans le contexte général des transports, il apporte une double contribution: en rendant moins aigus les problèmes posés par le trafic des pendulaires et par les places de stationnement, d'une part, et, d'autre part, en faisant reconnaître la mobilité individuelle non motorisée.

Pour l'entreprise, le projet recèle un potentiel d'économie sur les places de parc qu'elle fournit. Et un gain d'image en termes de dynamisme et d'innovation.

En amenant une redistribution entre les moyens de transport, le Mobility-Jackpot a un effet indirect positif sur la santé et sur la capacité de travail du personnel, d'où une diminution des absences au travail pour raisons de santé.

### Coûts

Le matériel du Mobility-Jackpot comprend un CD-Rom et un écran; il peut être loué ou acheté. Le prix de location est de CHF 2'400.– (janvier-juillet ou août-décembre) ou de CHF 2'900.– (libre choix de la période). A l'achat, le Mobility-Jackpot coûte CHF 4'100.–, dont une partie est récupérable par la location à d'autres entreprises de la commune.

Sur six mois (50 francs tirés au sort chaque semaine), le montant à déboursier pour la cagnotte hebdomadaire est de CHF 1'300.–. Cette dépense peut être couverte par exemple en exploitant les places de parc – un encouragement à la mobilité durable qui s'ajoute à celui du Mobility-Jackpot.

Environ une heure par semaine, tel est le temps à consacrer au projet dans l'entreprise.

### Du projet pilote

à la réalité quotidienne

Dans l'administration communale de Thoune, qui compte quelque 600 employés, le Mobility-Jackpot a été introduit en été 2004 dans le cadre de la campagne anti-ozone, associé à d'autres mesures et d'autres propositions. A Kriens, l'administration communale a loué un set de matériel pour son propre usage et elle en a acheté un second, qu'elle va louer aux entreprises de sa commune qui s'y intéresseront. Il est aussi permis de penser que, une fois la documentation traduite en français, le projet suscitera l'intérêt des entreprises et des administrations de Suisse romande.



Participant au projet  
Seewer AG, Berthoud  
Büro für Mobilität AG, Berne

### Publication

Rapport final sur le projet pilote, mars 2004\*  
(format pdf):

[www.modelcity.ch/publications/  
abschlussbericht-jackpot.pdf](http://www.modelcity.ch/publications/abschlussbericht-jackpot.pdf)

Pour plus d'informations  
Berthoud Cité modèle  
pour les piétons et les cyclistes  
p.a. Baudirektion, Lyssachstrasse 92,  
Case postale, 3401 Berthoud  
Tél. 034 429 42 11, [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)

Mobility-Jackpot: [www.mobility-jackpot.ch](http://www.mobility-jackpot.ch)



# FuVeMo

Fussgänger- und  
Velomodellstadt Burgdorf

Berthoud Cité modèle pour  
les piétons et les cyclistes

## Gare à vélos gardée: quand mobilité durable rime avec intégration sociale

La gare à vélos gardée située à côté de la gare de Berthoud a vu le jour au printemps 1997, à l'initiative de la CI Vélo Berthoud, en collaboration avec les autorités de la ville et la FuVeMo. A l'origine conçue comme un projet d'occupation pour chômeurs, consistant à assurer la garde des vélos, elle a peu à peu élargi son offre et s'est professionnalisée dans les services pour la mobilité.

### Principe

La gare à vélos s'est donné une double mission: d'une part développer, produire et vendre des services qui répondent à une demande de la clientèle pour une mobilité respectueuse de l'environnement; d'autre part favoriser l'intégration de chômeurs au bénéfice de l'aide sociale, en leur offrant un travail bien adapté, qui les occupe intelligemment tout en leur permettant d'acquérir de nouvelles expériences dans le domaine des services, améliorant ainsi leurs chances de réinsertion dans le marché de l'emploi.

### Services assurés

- La surveillance des vélos en stationnement est la mission première. Dès les premières heures du matin jusqu'à tard le soir, la gare à vélos offre, tout près de la gare ferroviaire, un emplacement où laisser son vélo en sécurité et au sec.
- Plusieurs fois par semaine, une équipe d'entretien assure le bon ordre et la propreté des parcs à vélos aux alentours de la gare.
- Le service de livraison à domicile est la carte de visite de la gare à vélos (voir feuille de documentation consacrée à ce projet).
- Le coursier à vélo, avec son sac à dos si caractéristique, fait partie de la réalité urbaine à Berthoud, au même titre que ses homologues de New York, de Londres ou de Paris. Il travaille essentiellement pour le



Dans la partie sud de la gare, où les vélos sont gardés

secteur des affaires, assurant à travers la ville le transport rapide et sûr de documents et de colis.

- Le recyclage des vélos usagés constitue un autre volet des activités. Les véhicules hors d'usage sont démontés en pièces détachées, qui sont ensuite expédiées par bateau dans des conteneurs vers l'Afrique, où elles sont remontées pour faire des vélos en état de rouler. En 2005 s'y est ajouté le recyclage des petits équipements électriques.
- Dans l'atelier vélos, on remet aussi en état de vieilles bicyclettes, qui sont ensuite revendues à bon prix comme vélos d'occasion. Nombreux sont les pendulaires qui apprécient de trouver, tout près de la gare, un service professionnel pour faire réparer leur vélo: ils le laissent le matin en partant et le reprennent le soir au retour. Autre service proposé: le nettoyage complet des cycles. Depuis 2005, l'atelier travaille sous la responsabilité d'un mécanicien vélos professionnel.



Le coursier à vélo

- Le service de location propose neuf vélos électriques (FLYER), plusieurs remorques de transport et deux remorques pour enfants. Depuis septembre 2002, toute la gamme Rent-a-Bike est rattachée à la gare à vélos. Des locations de courte durée pour de courts trajets sont aussi possibles, à des prix avantageux.
- Pro Senum offre son aide lors de déménagements, notamment pour organiser, débarrasser et nettoyer. L'association assure toutes sortes de travaux de nettoyage domestique et de jardinage; elle se charge aussi de faire les courses et gère un service d'accompagnement, par exemple pour aller chez le médecin.

#### Financement

La gare à vélos est gérée comme une entreprise. Elle émerge encore en grande partie à un programme d'aide sociale destiné aux chômeurs de longue durée. Une collaboration étroite avec l'économie privée et le secteur public assure une bonne assise au projet et le rend viable.

#### Quelques faits

D'abord constituée d'un responsable entouré d'une douzaine de collaborateurs, la gare à vélos est maintenant devenue une PME avec un encadrement de neuf membres et un effectif de près de 50 personnes employées.

#### Prestations fournies en 2004:

- 41'000 vélos surveillés
- 19'000 livraisons à domicile par vélo
- 4'100 courses effectuées par le coursier à vélo
- 600 vélos passés par le recyclage
- 1'000 réparations de vélos
- 4'600 heures de travail pour le compte de Pro Senum
- Location de vélos Rent-a-Bike:  
55 locations à la journée,  
62 de courte durée (3 h)
- Location de vélos électriques FLYER:  
19,5 jours (total des locations à la journée  
et à la demi-journée)



Dans l'atelier

Pour plus d'informations  
Berthoud Cité modèle pour les piétons  
et les cyclistes  
[www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)

Gares à vélos de la CI Vélo Berthoud  
[www.wir-bringens.ch](http://www.wir-bringens.ch)

Gare, 3400 Berthoud  
Tél. 034 423 23 80, Fax 034 423 43 50  
E-mail: [burgdorf@velostation.ch](mailto:burgdorf@velostation.ch)