coordination
vélostationssuisse

EDITION SPECIALE

NEWSLETTER

COMPTE RENDU DE LA JOURNEE D'ETUDE

Photo: mäd

Editorial

De Jürg Blattner

Les projets d'agglomération comme tremplin

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

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

Vers, sur, sous et à travers la gare

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

L'histoire du développement urbain est étroitement liée à celle des gares. *Jürg Blattner,* chef de section Politique des agglomérations à l'Office fédéral du développement territorial, a rappelé les différentes fonctions des gares (voir éditorial). Nulle part ailleurs les flux de piétons et les besoins de stationnement sont aussi important que dans l'environnement des gares urbaines. L'horaire cadencé entraîne une forte concentration des flux de voyageurs à l'heure pleine et à la demi-heure. Comme l'a fait remarquer *Laëtizia Béziane* de l'Office fédéral des transports, les structures d'accueil doivent être redimensionnées, par exemple par de nouvelles liaisons transversales entre les voies, un élargissement des quais, une bonne orientation de la clientèle et une meilleure signalétique. Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), actuellement en consulta-

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

Photo: Ville de Wil (SG)

Patronat de la journée:
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Accueil:
STADTSOLOTHURN
Energiestadt Solothurn
european energy award

Remise du Prix Vélo Infrastructure

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

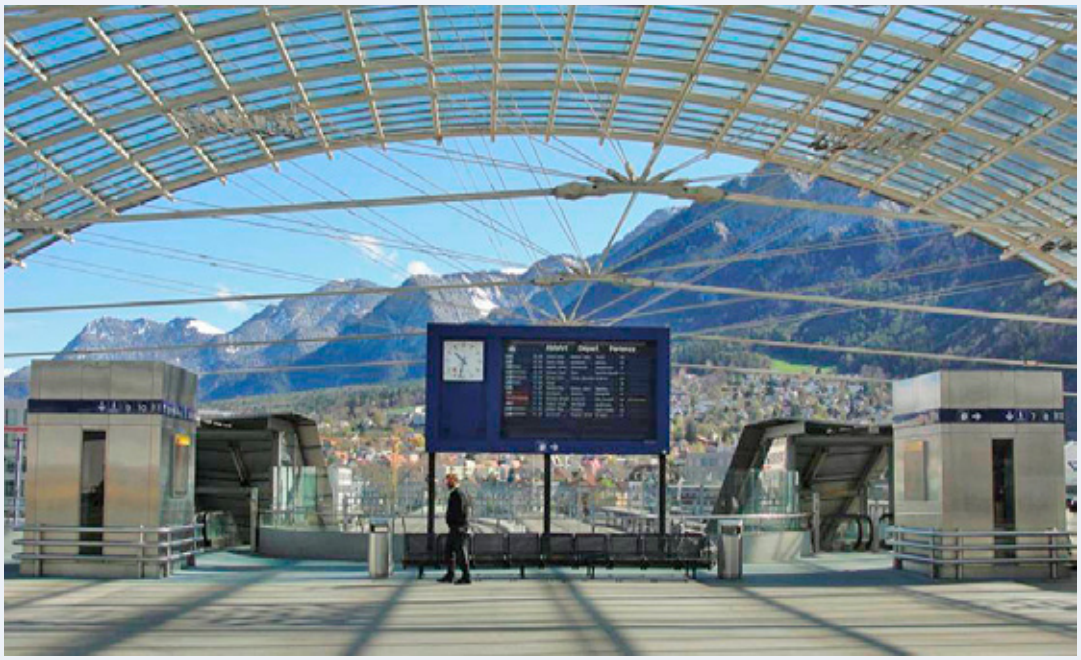
Page 5

Estimation des flux potentiels de piétons et de cyclistes

Urs Walter, responsable Mobilité douce au Département des travaux publics de la Ville de Zurich, a présenté le projet de passage souterrain à la gare d'Oerlikon. Pour évaluer les besoins, l'équipe de projet a calculé le nombre total de voyageurs et estimé son évolution d'ici à l'inauguration de la galerie en 2016 sur la base du modèle développé par les CFF.
Olivier Neuhaus, architecte-urbaniste à la Ville de Neuchâtel, a quant à lui présenté le projet de passerelle du Millénaire. Pour ce projet également, le total d'usagers potentiels de la nouvelle infrastructure d'accès à la gare et du quartier Ecoparc a été évalué.
L'analyse du potentiel sert de base de dimensionnement et permet de définir une clé de répartition des coûts entre les différents maîtres d'ouvrage (Ville, canton, CFF). La discussion qui a suivi a mis en évidence les points suivants:

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

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



Crédit: Ville de Coire

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

tion parlementaire, modifiera les compétences au sein des gares. A l'avenir, les entreprises ferroviaires concernées seront responsables des structures d'accueil (quais et passages souterrains inclus) en collaboration avec les cantons.
D'après *Markus Streckeisen,* responsable Gérance à la division Immobilier des CFF, la demande de mobilité ferroviaire continuera de croître. Le réseau ferroviaire accueille chaque jour un million de passagers, dont les exigences vis-à-vis de l'infrastructure sont élevées. Il convient donc d'aménager suffisamment de place pour les flux de voyageurs, de leur offrir du matériel de qualité, d'assurer un nettoyage régulier et d'adapter l'offre aux besoins. Le développement commercial ne doit pas gêner le flux piétonnier. Quant aux cyclistes, ils souhaitent disposer d'installations de stationnement si possible avec accès direct aux quais. Désormais, les CFF soutiennent la construction de vélostations dans les grandes gares.
Dominique von der Mühll, de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), a souligné la complexité du processus de planification des gares et énoncé les grandes orientations d'une planification adéquate. Parallèlement aux aspects techniques tels que la canalisation des flux piétonniers, il convient de considérer la gare comme un lieu de vie et de rencontre au cœur de la ville où le piéton est roi. Le défi consiste à coordonner les différents acteurs. Les nombreuses délimitations, compétences et interfaces dans la planification doivent être intégrées dans un vaste concept sous-tendu par une vision globale. Cette dernière ne peut se concrétiser que si le bon fonctionnement du réseau de transports publics ET l'attrait de la vie urbaine sont assurés.
«Le vélo est le moyen de transport le plus rapide pour se rendre à la gare»: tel est le principal argument invoqué par les cyclistes, a fait remarquer *Martin Wälti,* membre du comité de PRO VELO Suisse et promoteur des vélostations de Berthoud et d'ailleurs. Mais le vélo ne peut être rapide que si son propriétaire le retrouve dans son état d'origine après le voyage en train. Le vol et le vandalisme constituent les principaux obstacles à éliminer. Même si les CFF ont réalisé des progrès réjouissants dans le domaine de l'accessibilité des trains et des gares pour les cyclistes, ils ont encore beaucoup à faire pour réduire l'effet de coupure. Les voies séparent les zones d'habitation et constituent un obstacle de taille à la planification de liaisons attrayantes entre les quartiers. Il existe pourtant un large éventail de possibilités pour simplifier les croisements et la cohabitation entre les piétons et les cyclistes.
Sur ce plan, la gare de Coire peut être considérée comme un modèle de réussite, qui comble pratiquement toutes les attentes. Tout a commencé avec l'inauguration de la gare CarPostal au-dessus des voies en 1992, a expliqué *Pius Stadler,* responsable de la planification des transports à la Ville de Coire. Cette vaste halle disposant d'un accès direct aux quais est devenue un emblème urbanistique. Le passage souterrain qui relie la vieille ville à la ville nouvelle a été déplacé dans le cadre d'une autre étape d'aménagement. Elle correspond désormais à la logique urbanistique. Cette transformation répondait à un besoin réel: 40% des piétons utilisent le passage souterrain comme accès à la ville. Les cyclistes disposent d'une vélostation et de nombreuses installations de stationnement de chaque côté de la gare. Bien que des rampes à pente modérée aient été aménagées, il est officiellement interdit de circuler à vélo dans le passage souterrain; dans la pratique, cette interdiction n'est toutefois pas souvent respectée. La dernière étape d'aménagement a été consacrée au réagencement de la place de la gare. Le terminal de bus et la nouvelle station Coire-Arosa marquent la place de la gare, qui remplit à merveille sa fonction de zone de rencontre grâce à ses dimensions généreuses et à sa disposition accueillante.

(TS)

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

Financement : quelles synergies possibles ?

Susanne Szentkuti, cheffe de projet Mobilité/énergie et environnement à la Ville de Berthoud, a présenté le projet de piste cyclable parallèle aux voies ferrées réalisé en 2009. Les synergies avec l'entreprise de transport ont été une condition préalable à l'aboutissement du projet. L'idée est née dans le cadre du concept « Berthoud, Cité modèle pour les piétons et les cyclistes » (FuVeMo). En dépit de sa faisabilité, elle n'a toutefois pas pu être concrétisée immédiatement pour des raisons financières. Il a fallu attendre les travaux de doublement de la voie et d'assainissement d'un pont ferroviaire pour que le projet puisse voir le jour. Le BLS a accepté d'élargir le pont pour pouvoir accueillir la piste cyclable. Grâce à cette synergie, les coûts du projet ont diminué de 25 % pour la Ville. Le Conseil municipal a alors approuvé à l'unanimité le crédit de 1,2 million de francs à la charge du « fonds parking ».

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

Depuis l'aménagement de la piste cyclable, le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération a ouvert de nouvelles possibilités de financement. Dans certaines situations, la participation d'investisseurs peut et doit contribuer considérablement à la réussite d'un projet (voir article sur le Prix Vélo 2012). Le travail de persuasion constitue un élément important et doit être intégré dans la planification. Il convient notamment d'illustrer l'argumentation par des exemples réussis et des succès financiers.

Photo : Ville de Berthoud

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

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

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

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

- Processus itératif avec échange régulier : les résultats intermédiaires doivent être consolidés et intégrés dans la prochaine phase du projet.
- Associer tous les acteurs : un cercle vertueux se crée si l'on parvient à développer des situations gagnant-gagnant. Les ateliers ont fait leurs preuves ; dans le développement du projet, ils permettent de mettre en évidence les besoins et d'envisager des perspectives à long terme ; dans une phase ultérieure, ils peuvent servir à optimiser les projets.
- Les procédures d'appel d'offres classiques ne sont pas assez flexibles. Les procédures qualitatives comme les mandats d'étude sont plus appropriées, car un échange technique reste possible dans le cadre du processus d'élaboration.
- Les instruments de planification doivent être utilisés à bon escient : le plan directeur de développement avec force obligatoire pour les autorités a été cité comme une étape possible.
- Les gares sont des plaques tournantes multimodales ; à ce titre, elles jouissent d'une considération particulière dans les programmes d'agglomération. Les chances d'obtenir des contributions fédérales peuvent donc servir d'impulsion pour la planification d'infrastructures cyclistes et piétonnes aux abords des gares.

Crédit : Ville de Langenthal

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

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

Réseaux cyclistes et piétons dans la planification d'une gare

Il y a dix ans, l'Expo 02 offrait à la Ville de Bienne des opportunités d'aménagement urbain dont les marques se voient encore aujourd'hui. L'une d'elles est la liaison à travers la gare menant de la place de la gare à la place Robert Walser et reliant ainsi le Nord et le Sud de la ville. Aujourd'hui, comme le mentionne François Kuonen, urbaniste de la Ville de Bienne, la gare arrive aux limites de sa capacité aux heures de pointe. La multiplicité des fonctions qui la caractérisent nécessite une nouvelle réflexion sur l'aménagement de la gare, de ses environs et de sa perméabilité pour les modes doux.

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

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

Photo : Ville de Bienne

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

Bases de planification – acquis et lacunes

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

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

Modération atelier E: Christoph Bähler, Conférence Vélo Suisse

(MG)

Visites à Soleure

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

Photo: PRO VELO Suisse

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

Place de la gare Soleure

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

Vélostation Soleure

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

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

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

Passage souterrain de la Poste

On trouve dans de nombreuses gares suisses des passages sous-voies initialement destinés au transit des colis et de la Poste. A Soleure, le souterrain de la Poste a été ouvert aux cyclistes et aux piétons en 2002, comme l'a expliqué Benedikt Affolter, responsable du Département des travaux publics de la Ville de Soleure. Long, étroit et tapissé de graffitis, ce passage est toutefois peu attrayant. L'accès nord a été élargi et la revalorisation du côté sud est prévue dans le cadre d'un projet de construction. La planification ayant pris du retard, la Ville de Soleure a décidé d'installer un escalier métallique provisoire pour offrir un accès supplémentaire. Cette mesure devrait permettre d'améliorer la fréquentation de la galerie et, ainsi, le sentiment de sécurité des passants. Un élargissement du passage souterrain (de seulement trois mètres) n'est toutefois pas prévu.

Gare de l'Ouest

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

(MG/SW)

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

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

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

Crédit: Centre commercial Stücki

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

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

Photo: Ville de Bienne

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

Vélos en libre-service sur mesure à Bienne (prix de reconnaissance)
Après avoir remporté le Prix principal en 2005 avec leur concept de stationnement, c'est à présent leur système de bikesharing «velospot» développé sur mesure et sur l'ensemble de la ville qui amène un prix de reconnaissante au berceau technologique du pied du Jura. Ce système mobile est connecté sans fil avec la borne de communication de la station de prêt jusqu'à une distance de 50 m. Cela permet de mettre en place des stations de prêt sans mesures de construction sur des parkings existants, à côté de firmes partenaires et à tout endroit qui nécessite le prêt d'un nombre variable de vélos. La différence par rapport aux systèmes existants réside dans le cadenas électronique qui lit les cartes directement. Le cadenas est relié sans fil avec la borne de communication de la station de prêt. Il est prévu d'étendre le système sur tout le territoire de la Ville de Bienne dans les prochains mois à plus de 40 stations de prêt et 250 vélos.
Le Prix Vélo Infrastructure est soutenu par l'Office fédéral des Routes (OFROU), velosuisse et velopa. Partenaire média: «Commune Suisse». Le cinquième PRIX VELO pour infrastructures d'avenir est mis au concours en 2013, en alternance avec le Prix Vélo Entreprise.

(MF)

www.prixvelo.ch

Informations

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

Organisation de la journée

PRO VELO SCHWEIZ·SUISSE

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale

Patronat

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Acceuil

STADTSOLOTHURN

Energiestadt Solothurn
european energy award

Impressum

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

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

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

Prix: gratuit

Production/changements d'adresse:
c/o PRO VELO, Suisse,
Case postale 6711, 3001 Berne

Mise en page:
tasty graphics GmbH Berne