

Procès verbal de l'AG du 14 novembre 2007 au Buffet de la Gare

1) La partie statutaire débute à 19 h30 :

- salutations et acceptation de l'ordre du jour. 2 ans de pro velo Yverdon, le contrôle des comptes est complet cette année, lecture du procès verbal de l'année dernière, il est accepté.
- **Rapport d'activités 2007:**

2007 a été une année de consolidation, pas de grandes actions spectaculaires mais une présence régulière.

-La participation à la Commission 2 roues :

Dans cette commission siègent des représentants des partis politiques, le service de l'urbanisme, Travis, ainsi que des associations telles que l'ATE, et PRO VELO. Le but est de faire un bilan des réalisations cyclables et un catalogue d'améliorations concrètes. Les fiches sont mises à jour mais elles n'apparaissent nulle part. Agit par secteur, tronçon, et ce qui est un peu frustrant, c'est que ça avance par petit pas.

M. Carrard qui préside la commission aimerait passer à la vitesse supérieure. Il tient à mettre sur pied la vélostation.

M. Morand précise que le site web est en cours de mise à jour, les fiches seront sur le site d'Yverdon.

Exemple d'une réalisation de la C2R : le tronçon du Mujon

- **soirée d'échange** : une occasion de confirmer un certain nombre de points délicats dans la ville d'Yverdon.

- **La vente vélo** : a lieu chaque année, un moment convivial, échange des vélos usagés. 80 % des vélos sont vendus.
- **2 Stands en ville** : promotion du vélo conviviale, distribution de documentations
- **2 Cours sécurité**

Au printemps et cet automne, nous avons donné deux cours de conduite cycliste. Nous avons pu assurer ces cours de manière autonome car nous sommes quatre moniteurs formés et nous avons le soutien d'aide-moniteurs. Ces cours s'adressent aux enfants dès l'âge de la scolarité.

Ce qui est important dans ces cours, c'est que les parents sont présents, ils accompagnent leurs enfants. Ils reçoivent un cours théorique, qui leur rappelle les règles de la circulation en vélo, les problèmes d'angles morts, le rond point, toutes sortes de difficultés qu'on peut rencontrer.

Pendant ce temps, les enfants prennent connaissance de leur vélo. Ils font un check vélo, c'est-à-dire qu'on regarde avec eux l'état de leur vélo : l'usure des freins, la hauteur de la selle, le gonflage des pneus et le réglage du casque. On note sur une feuille les changements à effectuer sur leur vélo.

Ensuite, des exercices dans la cour sont menés : trois chantiers ont été préparés : c'est à ce moment que les parents retrouvent leurs enfants et peuvent les observer dans les différents exercices. 1) démarrer avec le pied sur la pédale, rouler sur une ligne droite, tendre le bras, comment bifurquer à gauche, 2) rouler en cercle et slalom, 3) rentrer dans un rond point, savoir où se tenir, quand indiquer qu'on sort du giratoire.

Après une pause goûter bienvenue, les enfants les plus surs suivent le moniteur pour une sortie dans le quartier. Les parents sont aussi de la partie, ils suivent leurs enfants et peuvent ainsi profiter des conseils des moniteurs et voir comment leurs

enfants se débrouillent dans le trafic. En fin de cours, les enfants reçoivent un petit diplôme. Les parents sont satisfaits et après ce cours sont plus confiants pour affronter la route en famille.

- Balade familiale
- Bike to work : conçu par Pro velo Suisse , notre association n'a pas organisé cette manifestation, les entreprises se sent engagées d'elles-mêmes. Yverdon a été en compétition avec la Chaud de Fond.
- Une action prévue mais pas réalisée : favoriser l'accès aux commerces
- Rapport du caissier : ballons, t shirt, journal

Revenus principaux : 1132.- ate vente, cours sécurité

1135.- bénéfice nette. Nombre de membres : 62 (! 40 familles) notre politique n'est pas de démarcher, la plupart des membres s'inscrivent lors des cours sécurité, pas d'action pour chercher des membres à tout prix.

Vérificateur des comptes : Olivier Magistris et M.Lechmann acceptent la tenue des comptes.

Structure des membres du comité 2008 : Ornella Winderricks intéressée, pas de remarque sur la proposition donc la structure est acceptée :

- Président : Jean-Marc Sutterlet
- Caissier : Konrad Ehrbar
- Secrétaire : Mélanie Borgeaud Guex
- Membre : Mélanie Favre-Leclerc (webmaster)
- Membre : Laurence Balet
- Membre : Ralph Kaiser
- Membre : Ornella Winderricks

Objectifs 2008 :

Se recentrer sur l'essentiel véritable réseau cyclable, à travers c2r

Promotion du vélo :

-Balades familiales

-2 cours de conduite cycliste

-Cyclades : Une concentration de cyclistes à un moment donné et à un endroit donné. But : manifester clairement que le vélo a sa place dans la circulation. Le but est de ne pas embêter les automobilistes, on occupe le terrain et on se fait remarquer (volonté d'avoir une place). Comité, presse, police.

-Action lumière :

Pro velo romandie fait des actions de vente lumière, une manière de se manifester, pas unanime dans le comité autour de l'argument écologique.

Questions et autres idées de la part de l'assemblée :

Autre brainstorming, pas limitée aux gens du comité, public

Action lumière : quel public ciblé ? (J-M Sutterlet :) plutôt les jeunes, vol lumière

Pro Velo proposent que Yverdon-les-Bains se fixe comme objectif pour 2010, année du 750 ème anniversaire de la ville :

Yverdon-les-Bains devient l'Amsterdam cycliste de Suisse :

- un véritable réseau cyclable sécurisé entre les quartiers, les écoles, les lieux de loisirs et les commerces

- la mise en place d'un concept de parcage vélo dans toute la ville, intégré au mobilier urbain
- la création d'une vélostation en gare, combinée avec un service de prêt de vélos. Ce serait la première ville romande à avoir une vélostation, pour 10 000 habitants, 2 vélostations.

Nous proposons les étapes suivantes :

- mandat à un bureau spécialisé pour le design du réseau cyclable yverdonnois en 2007 encore. Etude englobant les propositions de la C2R et le projet d'agglomération. Ces mesures sont coordonnées par un "délégué au vélo", engagé par la Commune d'Yverdon-les-Bains.
- définition du réseau et des priorités en collaboration avec la C2R : premier semestre 2008. Réalisation : 2ème semestre 2008 et 2009.
- Définition d'un mobilier urbain destiné à faciliter et sécuriser le parcage des vélos en ville
- mise en place du concept de vélostation en 2008. Inclure dans la réflexion un prêt de vélo sur le modèle "Lausanne roule". Réalisation fin 2008 début 2009

Réactions de l'assemblée:

- **M.Morand**, représentant de la municipalité, il dit que tous ces sujets ont déjà été abordés, il accepte que notre point faible est le parcage des vélos en ville, la vélostation est initiée par M. Carrard, il va faire appel à un mandataire extérieur. Le budget de la C2R, son montant est épuisé, il s'agit de renouveler ou faire appel à un autre crédit à la municipalité. Il ajoute aussi qu'un petit service de livraison pour commerces en ville est aussi pensé. Par rapport à nos idées, il se rejoint pleinement.
- **J-M Sutterlet** remercie la municipalité d'avoir délégué une personne. Son sentiment : pour l'instant le réseau cyclable fait un peu alibi, juste une bande jaune par terre, quand on parle de réseau cyclable sécurisé c'est autre chose.
- **Ornella** : ce qui existe est insuffisant, réfléchir à un réseau mixte ou parallèle, rester sur grande circulation ou profiter d'autres tracés. Penser d'une manière complète. Quelque chose de fini, manque de sens dans réseau cyclable.
- **M.Morand** : il faut un réseau, il faut des connections : il manque la connexion lac campagne, ça nécessite pas d'utiliser forcément l'axe principal.
- **Ornella Winderricks** propose de chercher des chemins parallèles.
- **Koni** : on peut s'interroger sur la liberté du moyen de transport, par exemple aller en Chamard : ce n'est prévu que pour les automobilistes, même qu'il y a une bande cyclable, pas agréable et dangereux d'aller à vélo les giratoires ne sont pas évidents et la route sous le pont rue willam bardey est très dangereuse et étroite.
- **M. Morand** précise que ce point a déjà été relevé comme une zone dangereuse, un projet existe, cela fait l'objet d'une fiche.
- **M. Benoist Guillard** : il trouve que c'est une très bonne démarche qu'il faut soutenir le comité, le fait qu'il y ait une date est très intéressant.
- Pour la Vélostation ce serait bien de réaliser un projet mieux que Lausanne roule regarder du côté de Lyon, c'est un système fantastique (116 000 prêt vélo à Paris journalier) **M.Morand** a pu visiter le prêt de vélos à Lyon, la

cotisation est minime, il trouve le concept intéressant. Commission 2 roues : il manque force vive, pour aller plus vite chercher qqn pour mener ce projet.

- **M. Magistris** : 20 ans qu'il roule à vélo, il y a déjà une nette amélioration ces dernières années, le projet apporte un plus.
- M. ? c2r itinéraires cyclistes de la région est bloqué depuis 4 mois à l'office du tourisme
- **Jean-Marc Sutterlet** : ce qui est neuf est de proposer une synthèse avec une date butoir, est-ce que l'assemblée accepte l'appel à la municipalité, publie officiellement, pas d'abstention, pas de refus.

2) Exposé de M. Jonas Schmidt : la planification des aménagements cyclistes à Bienne :

Planification des aménagements cyclistes.

Etapas importantes :

-1988, conception des itinéraires, 1998 mandat pour l'établissement d'un plan mesure vélo

-2005 bureau mandaté, création de la branche spécialisée « mobilité cycliste et piétonne ». Elle représente les cyclistes dans le cadre de l'aménagement et la planification du réseau cyclable, elle dirige les campagnes d'information comme lors des journées de mobilité douce, journée sans voiture. Elle est l'interface officielle en matière de mobilité douce vis-à-vis de la population, des associations. Elle collabore avec les associations, le conseil de la ville, la population, les bureaux privés.

Outils de planification des aménagements cyclistes urbains :

En 1986 : Conception générale des itinéraires pour les "deux-roues" : un plan directeur :

-décrit la situation générale, les conflits et les principales origines et destination des cyclistes

-comprend une conception générale des itinéraires

-séparation des cyclistes et voitures dans la mesure du possible

1998 : Etablissement d'un plan de mesures vélo

Liste des mesures concrètes pour améliorer la sécurité et confort des cyclistes

Beaucoup d'intervention par pro velo Bienne, groupe très actif

Plan de mesures : un plan de l'offre et un plan des itinéraires souhaités, hiérarchie des tronçons, tous les endroits critiques sont identifiés, numérotés.

La liste est aussi établie. C'est une démarche nécessaire, il y a des délais, pas encore de feuille de coordination. 153 mesures en 1998, la moitié a pu être réalisée.

Exemples des mesures réalisées : nouvelles bandes cyclables, des feux pour cyclistes, agrandissement des pistes cyclables, lignes d'arrêt au feu avancées,...

Planification et amélioration du stationnement vélo :

Stationnement : dès 2002 un programme a démarré pour créer des nouvelles structures au centre ville.

Au centre ville: un système de stationnement fonctionnel et esthétique est appliqué de manière uniforme.

Systèmes à poteaux avec ou sans abris, étriers d'appui (accès flexible)

2003: Amélioration de l'offre à la gare avec la réalisation d'une vélo-station et d'un parking couvert sur la Place Walser

Un Prix Vélo reçu en 2005, catégorie "mesures pour le stationnement vélo et le trafic combiné"

Le plan stationnement vélo au centre est révisé actuellement.

Réfléchir à une meilleure offre à la gare. En 2001 la demande dépassait l'offre.

Structure couverte et vélo-station offrent 650 places aux vélos en plus (Bienne 50 000 habitants).

Vélo-station : 405 places de stationnement couvertes et surveillées, gérées par une entreprise privée.

Système automatique 24h/24

Le fait que cela soit une entreprise privée qui gère la vélo-station ça réduit les coûts de la ville, mais il est alors pas possible de développer des services annexes de réparation.

La vélo-station a 4 ans, succès important : 832 abonnements en 2007. Un sondage a été effectué par pro vélo : 80% des gens sont satisfaits.

La vélo-station n'a pas encore atteint les limites de possibilité d'accueil, comment transférer les vélos mal stationnés ?

Réaménagement de la gare en 2008 :

Nouvelles réflexions s'imposent : Trouver une autre solution pour le vélo, volonté de la ville de Bienne d'une surface libre et dégagée devant la gare, minimum voiture et vélo, max places de vélos.

Réalisation d'un parking vélo souterrain ?

Parking vélo sur 2 étages ?

Vélo-stations satellites à créer ?

Pour conclure:

Réflexion : comment promouvoir la mobilité cycliste ?

-Rédiger des cartes de mobilité avec les itinéraires cyclables.

-Vélo courrier 5.- la livraison

Les vélos électriques de l'expo 2002 vont être à disposition du département de l'administration communale.

Projet pareil à Zürich depuis 3-4 ans.

Vélos en libre service : Genève et Zürich s'y intéressent, Bienne aussi mais la question du financement pas encore résolu, il faut trouver des partenaires, et résoudre les problèmes logistiques (station automatique)

C'est un projet auquel il tient beaucoup pour promouvoir le vélo dans population plus vaste.

Questions :

La Ville de Bienne participe au bike to work mais il n'existe pas de projet concret pour motiver les entreprises à favoriser le vélo.

Pourquoi des vélos électriques : juste recycler les vélos et faire quelque chose d'intéressant avec.

Budget dévolu à la mobilité douce ? Pas d'enveloppe spéciale

Location vélo coûte cher. Combien de vélos pour la ville de Bienne? 12 à 16 stations au centre ville avec 10 vélos. En 2^{ème} étape intégrer les quartiers périphériques.

A Bienne quelle mesure pour limiter les voitures : le trafic routier pose problème sur axes principaux. Contournement autoroute bientôt fini. Des séries de mesures seront établies après la construction de l'autoroute.

Ville de Bienne prend modèle sur certaines villes ? Contact avec Genève, et Zürich 30 à l'heure dans les localités : étude a été faite ? Nouvelle zone 30 dans les quartiers, pour le moment pas entreprendre trop de pressions sur les automobilistes, réflexion sur les axes principaux une fois l'autoroute finie. Une réduction de 50 % du

trafic est espérée. Bienne fait attention d'éviter de se retrouver avec les mêmes problèmes qu'à Yverdon, que le détournement par l'autoroute ne soit pas utilisé. Quelle collaboration avec les associations comme pro velo et ate ? Qu'est ce qu'apporte pro velo, quel lien dynamique ? L'association pro velo est assez forte à Bienne, elle arrive à lancer certains projets. Exemple: le sondage de la vélo-station. Pro vélo réfléchit aux mesures à réaliser sur les réseaux, ils ont leur propre fiches. Pas d'équivalent c2r d'Yverdon à Bienne : elle n'est plus active. Quelle attitude des commerçants face aux cyclistes : au détriment voiture ? Il pense qu'il y avait de la réticence, par exemple à la rue de la gare, mais les gens aujourd'hui sont assez contents, une zone libérée du trafic fait qu'il y a revalorisation d'une zone commerçante. Les vélos mal garés font obstacles au piétons aux heures de pointe, la ville à demander d'amender les cyclistes, mais il y a eu résistance des cafés et des commerces !

Questions, débat final :

J-M quand on parle de véritable réseau si on réfléchit avec un exemple concret.

L'avenue des Bains : réintégrer dans trafic, le vélo perd la priorité à chaque embranchement. Comment faire pour annuler les pertes de priorité pour le vélo ?

Prés du lac zone 30 pourquoi ne pas mettre priorité de droite ?

Volonté d'investir de la municipalité ça nécessite de l'argent et une volonté politique de le faire. Une infrastructure de qualité améliorera la quantité d'usagers 2 roues.

Réponse de M.Morand :

Av des Bains légalement on pourrait aménager une priorité sur l'axe cycliste, mais il restera le carrefour difficile, la sortie de l'hôpital.

Mieux sur la route pour les cyclistes pressés.

Vélos et piétons : mixtes sur ce tronçon

Konrad Ehrbar : Qui est prioritaire ? Dans ce genre d'exemple on remarque que c'est la voiture qui prend le dessus.

Ornella demande de poser des panneaux avant chaque giratoire pour informer l'automobiliste : comment les cyclistes roulent sur le rond point.

M.Morand : ce n'est pas possible, il faut plutôt réfléchir à une campagne d'information sur le giratoire auprès des automobilistes.

M.Schmidt : Intégrer trafic cycliste dans la route à Bienne, trouver le compromis : la piste cyclable en site propre est nécessaire pour les familles, dans les contextes loisirs, arriver à une mixité, beaucoup de cyclistes aiment trajet direct.

M.Morand : Politique dans commune : constructions de nouveaux axes quand il y a construction de nouveaux quartiers

Ralph : souligne que sur la Route de Lausanne un nouveau giratoire a été construit mais pas de nouvelles pistes cyclables.

En conclusion : pro velo Yverdon est conscient qu'il y a de grands efforts qui sont faits, domaine dans le vent, c'est dans cet esprit là qu'on veut travailler.