

INFO BULLETIN

REVUE DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

JUST DO IT! QUAND UNE POLITIQUE VÉLO ENGAGÉE RAPPORTE GROS

JOURNÉE TECHNIQUE 2016



CONTENU

3 EDITORIAL

4 EN SELLE, C'EST PARTI!
UNE DÉCENNIE DE PROMOTION DU VÉLO À
KARLSRUHE
ULRICH WAGNER, SERVICE DE L'URBANISME DE KARLSRUHE
(ALLEMAGNE), DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS

6 JUST DO IT : PROMOTION DU VÉLO EN FLANDRE
ET À BRUXELLES
MARJOLEIN DE JONG, BUREAU TIMENCO, LOUVAIN
(BELGIQUE)

8 VILLES CYCLOPHILES: LE SECRET DU SUCCÈS
ANDREAS RØHL, GEHL ARCHITECTS, COPENHAGUE,
(DANEMARK) ‚MAKE CITIES FOR PEOPLE‘

10 BERNE BIEN TÔT CAPITALE DU VÉLO ? ETAT DES
LIEUX ET PERSPECTIVES DE L'OFFENSIVE VÉLO
URSULA WYSS, DIRECTRICE DU SERVICE DES PONTS ET
CHAUSSEES, TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

12 RÉINVENTONS LA ROUE (OU PAS) !
BORIS PALMER, MAIRE DE LA VILLE DE TÜBINGEN
(ALLEMAGNE)

16 LES VOIES EXPRESS VÉLO À LA CONQUÊTE
DES ALPES
YANN MONGABURU, CONSEILLER MUNICIPAL DÉLÉGUÉ
INTERCOMMUNALITÉ, GRENOBLE (FRANCE)

18 VENT NOUVEAU ET INFRASTRUCTURES
ATTRAYANTES
PETER MOOSBRUGGER, DÉLÉGUÉ AUX PISTES CYCLABLES
DU LAND VORARLBERG (AUTRICHE)
CHRISTIAN NATTER, MAIRE DE LA COMMUNE DE WOLFURT
(AUTRICHE)

IMPRESSUM

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

RÉDACTION

Daniel Sigrist, planum biel ag, 2501 Biel/Bienne
www.planum.ch

RELECTURE

Cindy Freudenthaler, comité de la Conférence Vélo Suisse

GRAPHISME

co.dex production ltd., 25021 Biel/Bienne
www.co-dex.ch

TRADUCTION FRANÇAISE

Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl,
Chavannes-près-Renens
Delphine Renard, Lausanne

ILLUSTRATION DU TITRE

Santiago du Chili, piste cyclable peinte par des citoyens et activistes
cyclistes (Gehl architects)

EDITORIAL

CHÈRES LECTRICES, CHERS LECTEURS, CHERS MEMBRES DE LA CVS

« Les actes sont plus forts que les paroles » - tel était le fil rouge de notre journée technique intitulée « Just do it! Quand une politique vélo engagée rapporte gros ». C'est la troisième fois que cette manifestation bisannuelle se tient au Musée des Transports de Lucerne, un lieu agréable et convivial apparemment apprécié de nos invités, puisque 2016 a vu une fréquentation record avec 170 participant-e-s.

Avec le choix de ce titre, nous voulions aussi adresser un message particulier aux hommes et aux femmes politiques. Notre souhait était que ces exemples de réalisations réussies les inspirent, les poussent à dépasser le stade des bonnes intentions pour s'engager dans les faits à promouvoir la mise en œuvre des mesures en faveur du vélo. Sans cet engagement politique, pas d'impulsions efficaces, pas de levier pour convaincre les parlementaires, et des planifications qui restent lettre morte.

Notre manifestation a permis d'exposer les mesures réalisées par des villes d'ailleurs qui ont significativement modifié la

répartition modale en faveur du vélo. Nous ne nous sommes pas intéressés, cette fois, aux villes renommées qui tirent depuis des années leurs succès d'une culture cyclophile, mais aux nouvelles arrivées, aux villes qui ont accompli de grands changements en peu de temps, prouvant ainsi que pour les politicien-ne-s, comme pour les personnes travaillant dans l'administration et les professionnels des transports, le courage paie.

Les pages qui suivent vous offrent des résumés des présentations de nos orateurs et oratrices, présentations qui sont également accessibles sur notre site internet www.conferencevelo.ch en version originale. Qu'elles puissent vous inspirer et renforcer votre motivation dans vos efforts quotidiens – Just do it!

Pour le comité
Roland Pfeiffer,
président de la Conférence Vélo Suisse



Nouvel itinéraire principal du Wankdorf, Berne

EN SELLE, C'EST PARTI! UNE DÉCENNIE DE PROMOTION DU VÉLO À KARLSRUHE

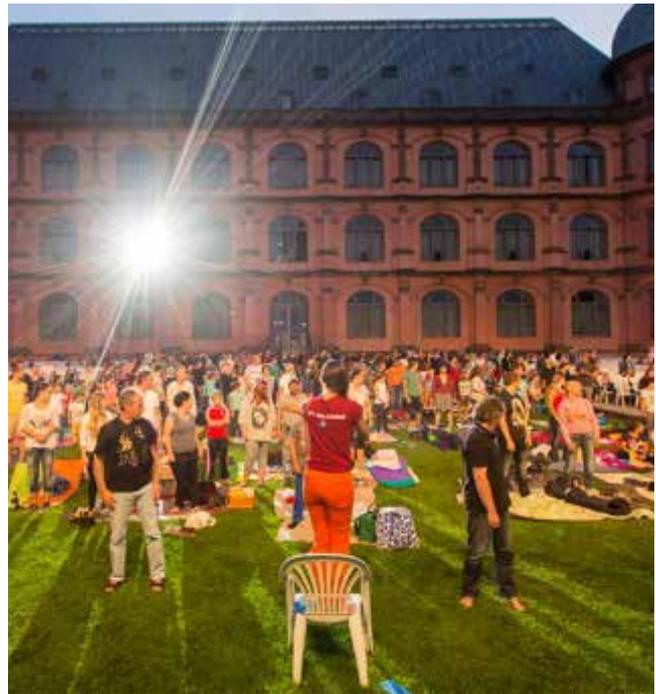
ULRICH WAGNER, SERVICE DE L'URBANISME DE KARLSRUHE (ALLEMAGNE), DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS

Karlsruhe, la ville natale de Karl Drais, (l'inventeur de la draisienne!), offre, de par sa situation dans la plaine du Rhin, son climat tempéré et son centre-ville compact et accessible, des conditions idéales pour que le vélo se taille la part du lion de l'offre de transports.

Rien d'étonnant donc à ce que le conseil municipal ait voté à l'unanimité, en 2005 déjà, un programme en 20 points destiné à promouvoir les déplacements à vélo. Il ne s'agit pas d'une pile de papier, mais de mesures concrètes assorties à des objectifs mesurables. L'ambition principale était d'accroître la part modale du vélo de 16 à 23% en dix ans, soit jusqu'en 2015, tout en diminuant significativement la part modale des véhicules motorisés, étant entendu qu'une simple redistribution n'était pas souhaitée pour des raisons écologiques. Il est rapidement apparu que le meilleur potentiel de report concernait les courts parcours (5 kilomètres ou moins) effectués en voiture, puisqu'ils représentent quasiment la moitié des trajets couverts avec un véhicule motorisé. La dernière enquête-ménage sur la mobilité (2012) a montré que, avec 25% de part modale du vélo, l'objectif fixé avait été largement dépassé avant le délai prévu. De plus, c'est effectivement aux dépens du trafic automobile que le report a eu lieu. Notre ville ne compte pas s'arrêter en si bon chemin, et vise désormais une part modale du vélo de 30% à l'horizon 2020 dans le cadre de son développement urbain intégré.

Si la construction d'infrastructures est un élément essentiel du dispositif, il faut bien garder à l'esprit qu'elle n'en représente qu'un pilier parmi d'autres et qu'il faut toujours considérer les déplacements à vélo d'un point de vue global. En pratique, cela signifie mettre en place des conditions-cadres favorables du point de vue administratif et politique à l'échelle aussi bien des communes que des Länder et du pays. Un autre pilier majeur est le travail d'information et de relations publiques, qui vise à faire du vélo un moyen de transport aussi confortable que « tendance »: il faut que les gens aient du plaisir à enfourcher leur vélo et se sentent « dans le vent » lorsqu'ils arrivent à l'école, à leur travail ou chez des amis. Un quatrième pilier est celui des prestations de service. Il faut que les usagers du vélo jouissent d'avantages comparables à ceux des automobilistes, notamment qu'ils disposent de places de stationnement sécurisées.

Le programme en 20 points sus-mentionné part du principe que toutes les personnes en déplacement ont le même droit fondamental à disposer de l'espace public. Chaque uti-



Relations publiques : campagne promotionnelle « Fais-le par amour ! »
« Merci de regarder par-dessus votre épaule »

lisateur doit être considéré selon ses besoins spécifiques, et dans l'exigence d'un niveau élevé de tolérance et d'égards les uns envers les autres. Il ne s'agit pas de privilégier les personnes se déplaçant à vélo, mais de se positionner en faveur d'un moyen de transport en ville qui combine rapidité, agrément et liberté.

Un exemple de mesures concrètes au sein de ce programme est la « Planification et construction de deux voies cyclables par an ». C'est en effet à moyen à terme qu'on peut au mieux finaliser un réseau de voies cyclables en partant des tronçons déjà existants. L'objectif de deux voies annuelles au moins répond à cette idée, en parallèle à un programme d'actions immédiates destinées à régler des problèmes mineurs déjà identifiés.

Une voie cyclable utile, et donc utilisée, c'est une voie directe, en cohérence avec le reste du réseau, et qui garantisse la sécurité des usagers. En pratique, le problème principal est de trouver suffisamment d'espace pour des infrastructures cyclables spécifiques. C'est à cet effet que les conditions de base des endroits stratégiques (notamment les carrefours) ont été diagnostiquées pour identifier la marge de manœuvre disponible.

Quelques exemples d'infrastructures existantes :



Fig. 01 et 02 : intersection entre la rue Hans-Thoma et la rue Stephanien, dans le sens de sortie de ville : il y avait initialement deux voies de tout-droit pour les véhicules motorisés. L'importante charge de trafic à l'heure de pointe du soir était particulièrement décisive sur la capacité du carrefour. Or, le pic en question s'était considérablement atténué du fait d'une plus grande

flexibilité des horaires de travail et d'un allongement de la durée d'ouverture des commerces. Les charges de trafic réelles des véhicules motorisés ne justifiaient plus les deux voies de circulation, ce qui a permis une redistribution de l'espace et la création d'une bande cyclable pour le tourner-à-gauche et d'une autre pour les vélos allant tout-droit.



Fig. 03 : L'accès ouest, de la Kaiserallee vers la Mühlburger Tor comportait deux voies de tout-droit pour les véhicules motorisés, et un tronçon du réseau de tram en parallèle. Au fil des ans, ce tronçon a accueilli un nombre grandissant de lignes de tram, qui ont bénéficié d'une priorisation. La principale conséquence a été que les voitures roulant dans le sillage des trams bénéficiaient elles aussi d'une onde verte. L'augmentation du nombre de trams et l'amélioration de la fluidité du trafic engendrée ne permettaient plus de justifier le maintien d'une voie de stockage des véhicules. L'espace libéré a pu être mis à profit pour le vélo, avec la création d'une bande cyclable à la place d'une des deux voies de trafic.



Fig. 04 et 05 : La situation de départ dans la Karlstrasse était la suivante : le tram bénéficiait d'un tracé en site propre au centre de la chaussée, avec, de chaque côté, une voie pour les véhicules à moteur, puis des voies pour la mobilité douce. Au fil du temps s'est développée la pratique du parcage en double file, amenant le tram et les véhicules à moteur à se partager l'es-

pace réduit disponible, et les vélos à gêner les transports publics en tâchant d'éviter les voitures garées. Il a finalement fallu admettre que la mixité tram-voitures était devenue une réalité et réaménager l'espace disponible en créant une bande cyclable prenant en compte la problématique du parcage en double file.

JUST DO IT : PROMOTION DU VÉLO EN FLANDRE ET À BRUXELLES

MARJOLEIN DE JONG, BUREAU TIMENCO, LOUVAIN (BELGIQUE)

EXPOSÉ RÉSUMÉ PAR CINDY FREUDENTHALER, COMITÉ CVS, BÜRO FÜR MOBILITÄT AG

Bien connue pour ses institutions internationales, Bruxelles l'est beaucoup moins pour ses infrastructures cyclables ou sa promotion du vélo. Et pourtant... Marjolein de Jong du bureau Timenco a rendu compte d'une politique cyclable engagée dans la capitale européenne.

Plus 50% de déplacements à vélo en un an à Bruxelles. Voilà de quoi faire pâlir d'envie n'importe quelle ville de Suisse. Une augmentation aussi spectaculaire est le fait d'une multitude de facteurs et de mécanismes dont les origines sont les plus diverses. Tout d'abord, il y a plus d'aménagements cyclables : des pistes et des bandes, des contresens généralisés dans le centre-ville, des marquages divers. Cependant, l'infrastructure reste imparfaite et les améliorations sont progressives et de longue haleine. Un petit tour à bicyclette sur place le démontrera aisément. L'augmentation massive de l'utilisation du vélo ne peut donc être mise sur le seul compte de ces améliorations.

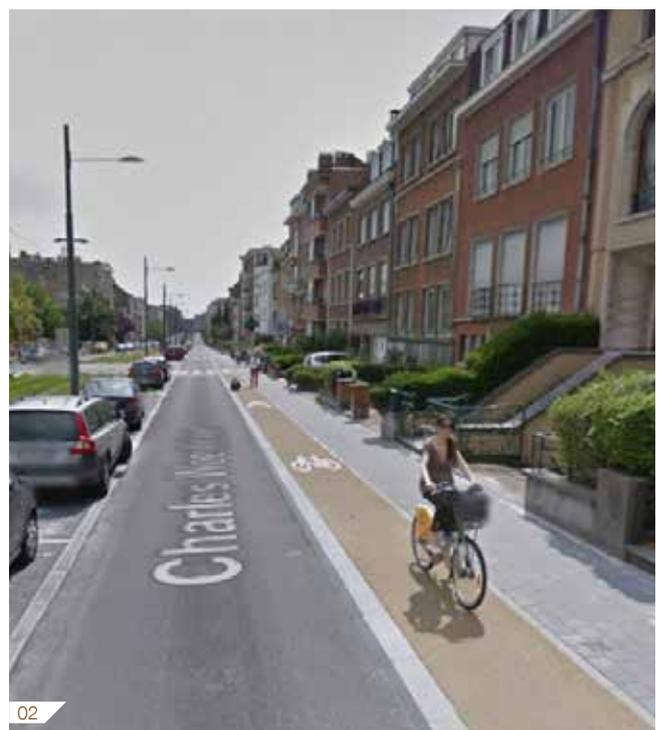
Parmi les raisons inattendues évoquées, Marjolein de Jong mentionne une peur des transports publics consécutive aux attentats dans le métro qu'a subi la capitale. A cela s'ajoutent des conditions climatiques exceptionnellement favorables en 2014. Ces deux facteurs contribuent à expliquer le bond de

fréquentation spectaculaire entre 2013 et 2014 en regard des augmentations continues mais plus modestes enregistrées depuis les années 2010.

La pratique du vélo sur le territoire bruxellois n'est pas homogène. Une enquête menée par PRO VELO a permis d'identifier des axes et des quartiers où la bicyclette était reine alors que d'autres ne présentent pas ce même attrait. Contrairement à ce que l'on peut observer dans certaines villes de Suisse, la topographie à Bruxelles ne saurait expliquer ces différences. En y regardant de plus près, on constate que les quartiers « cyclables » sont des zones où il fait bon vivre et où beaucoup d'associations sont établies, comme l'ECF (european cyclists federation). Les employés, très engagés, ont amené leurs habitudes de déplacements et cela fait boule de neige dans ces quartiers.

LA « MÉTHODE BRUXELLOISE »

Développer des infrastructures cyclables est une tâche compliquée. Il faut convaincre de l'utilité, des effets, du fonctionnement. Bruxelles a adopté une approche pragmatique en se laissant le temps d'observer et de corriger ses erreurs. Les aménagements ont été réalisés par étapes : d'abord par de simples marquages, des pictogrammes et des symboles.



Une fois les effets positifs observés, ceux-ci se sont transformés en tronçons de bandes cyclables. Puis celles-ci ont été connectées pour avoir la forme d'un réseau continu qui s'est ensuite mué en voie express. Le résultat sur le terrain est une infrastructure hétérogène (plus de 20 configurations possibles), qui se transforme et s'améliore continuellement. La politique est de mettre plus de monde en selle par des améliorations par rapport à la situation de départ sans forcément opter tout de suite pour la solution la plus optimale.

La région bruxelloise et les Flandres travaillent aussi ensemble pour développer un réseau express vélo performant. Régions et communes flamandes et francophones sont associées à ce projet et partagent un objectif commun. En Belgique, ce type de démarche coordonnée est suffisamment rare pour être relevé. Le réseau express permet de rallier rapidement le centre-ville aux communes plus éloignées et allonge les distances quotidiennes parcourues à vélo. Des enquêtes montrent que des distances quotidiennes de 20 à 30 km sont les plus fréquentes sur ces parcours. Pour arriver à ces valeurs impressionnantes, le projet s'appuie sur une solide culture du vélo de route et une promotion mettant en avant les gains économiques du déplacement à vélo. Ces voies express sont aussi bien visibles grâce à une signalétique spécifique qui contribue à leur bonne visibilité et reconnaissance auprès des usagers.

Celui qui se rend au travail en vélo a droit à un bonus kilométrique. En Belgique, on reçoit 22 centimes par kilomètre à vélo. Un trajet de 20 km - soit 40 km aller-retour - permet de recevoir 44 euros par semaine, et 176 euros par mois. Selon la distance et le revenu, cela peut atteindre jusqu'à 10 % du salaire mensuel : un bonus non négligeable. En plus, le trajet permet de faire du sport et de garder la forme.

ENSEIGNEMENTS

Le cas de Bruxelles et des Flandres livre des enseignements précieux. Tout d'abord, il faut se lancer et « commencer » pour arriver à des résultats. Quelques pictogrammes au départ peuvent se muer en un réseau cyclable urbain voir régional. L'engouement ne naît pas soudainement mais se construit sur la base d'expériences positives que l'on a envie de reproduire. Un mécanisme d'améliorations continues peut s'installer et permet d'aller toujours plus loin.

Au final, il s'agit aussi d'être conséquent entre ses actes et ses discours : dire aux gens ce qu'ils doivent faire et comment ils doivent se déplacer n'est utile que si des actions concrètes sont entreprises. L'exemple de la construction d'un élégant pont suspendu pour la mobilité douce à Bruges en est la preuve. Les politiciens sont passés à l'action et ont permis cette réalisation emblématique qui montre plus que n'importe quel programme que le vélo est pris au sérieux en tant que mode de déplacement.

-
- 01 Charles Woestelaan avant
 - 02 Charles Woestelaan après
 - 03 Pont suspendu pour la mobilité douce à Bruges



03

VILLES CYCLOPHILES : LE SECRET DU SUCCÈS

ANDREAS RØHL, GEHL ARCHITECTS, COPENHAGUE

EXPOSÉ RÉSUMÉ PAR CINDY FREUDENTHALER, COMITÉ CVS, BÜRO FÜR MOBILITÄT AG

Comment et pourquoi certaines villes y arrivent-elles ? Quels sont les bons exemples qui peuvent servir de modèles ? Après avoir travaillé pendant huit ans pour la Ville de Copenhague, Andreas Røhl a rejoint l'équipe du fameux architecte-urbaniste Jan Gehl. Actif dans le monde entier, il livre un panorama dense d'exemples de villes qui se sont engagées dans la voie cyclable.

DES VILLES QUI ONT PASSÉ À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Les villes qui ont démarré une politique cyclable active se retrouvent sur plusieurs continents et pas seulement en Europe du Nord ! En Suisse, Berne figure sur la liste, en particulier pour sa politique de modération du trafic intéressante en comparaison internationale. Plus au sud, Séville a développé massivement son réseau avec une attention particulière à la question de la cohérence. Kristiansand en Norvège suit une politique très affirmée d'installer des pistes en fonction des besoins et d'offrir des liens efficaces entre le centre-ville et les quartiers suburbains. Randers au Danemark s'est attachée à documenter les évolutions alors qu'Odense mise sur les raccourcis à offrir aux cyclistes. Melbourne a longtemps été connue comme la ville-donut en raison de son centre-ville abandonné entouré d'une ceinture animée. Le vélo a fait partie du projet de reconquête du centre-ville et de rénovation urbaine avec succès : entre 2006 et 2015, la ville est passée de 4 % de part modale vélo à 17 % !

VISION, STRATÉGIE ET PRIORISATION

Se concentrer sur le développement de l'infrastructure, opter pour un programme de promotion ambitieux ou lancer de nombreux services à l'attention des cyclistes : les planificateurs s'interrogent bien souvent sur les actions à mener en priorité et les domaines à couvrir. La littérature issue des expériences réussies à travers le monde est sans équivoque : pour augmenter significativement la part modale vélo, il faut agir sur tous les fronts ! Les programmes globaux sont clairement plus efficaces que des actions ciblées. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faut pas prioriser et définir une ligne de conduite. Et c'est dans la définition de cette vision stratégique que le politique joue un rôle clé et nécessite un certain courage pour arbitrer entre les modes. Décider d'une stratégie de stationnement est un levier central pour favoriser le report modal vers le vélo. En Suisse, l'arbitrage entre le vélo et les transports publics est également un point clé. La qualité du réseau au centre des villes suisses offre une très sérieuse concurrence à la Petite Reine. La priorisation peut également être thématique. Odense a, par exemple, décidé de se concentrer sur la question des enfants. Aujourd'hui, 78 % se rendent à vélo à l'école.

Avoir une politique de promotion du vélo, c'est bien. Disposer d'une politique de mobilité globale qui prenne en compte tous les modes en définissant des priorités claires, c'est mieux. Andreas Røhl présente une vision plus holistique de la planification : le vélo fait partie de l'ordonnance médicale pour soigner



01

la qualité de vie en ville. Le vélo doit ainsi faire partie des réflexions à tous les niveaux dans les projets urbains et en devenir un composant naturel.

DES TRENDS PROMETTEURS

Les usagers, leurs besoins et leurs pratiques évoluent et transforment l'espace public. Les trends peuvent servir de déclencheurs pour mettre en place une politique cyclable engagée.

Par exemple :

- les actions des usagers telles que les critical mass, défilé et autre guérillas urbaines
- le jeu dans l'espace public comme en témoigne l'effervescence autour de Pokémon go
- les aménagements temporaires et expérimentaux
- la co-construction avec les usagers

ENSEIGNEMENTS

Les recettes pour rendre une ville plus cyclophile sont aussi variées que les villes sont différentes. Lorsque l'on a la tête dans le guidon, occupés à planifier et organiser la politique cyclable et mettre en oeuvre les différentes stratégies, il peut être utile de garder en tête trois enseignements.

1. **Ne vous précipitez pas** : patience et persévérance sont indispensables pour rendre une ville cyclophile. Il est possible de faire beaucoup moins que l'on imagine en un an et beaucoup plus de choses que l'on ne pense en quatre ans. Rome ne s'est pas faite en un jour et pour transformer une ville, il faut compter 20 à 25 ans, soit une génération !

2. **Pas « des cyclistes » simplement « des gens »** : les différents usagers doivent avant tout être considérés comme des

personnes et ne pas être réduit à leurs pratiques. Aucun report modal significatif ne peut se faire si la pratique du vélo est comprise comme à un acte politique. Pour que « faire du vélo » devienne véritablement aussi naturel que de « se brosser les dents », il faut passer du militantisme cycliste au civisme cycliste. Le vélo doit être pratiqué par le plus grand nombre et donc promu auprès des plus jeunes, des plus âgés, de toutes les classes sociales et tous les genres.

3. **Trop bon marché pour être crédible** : investir dans le vélo est indéniablement intéressant en termes économiques. Cet avantage et argument lui dessert pourtant dans bien des cas. Ce paradoxe peut être assez bien illustré par les locaux occupés par les différents moyens de déplacements : visualisez-vous le siège de l'entreprise de transport public locale, ou les bâtiments des CFF ou encore les locaux du service des routes ? Qu'en est-il du bureau du délégué vélo...voire du délégué aux piétons ?

Les craintes et résistances au changement existaient aussi à Copenhague. Elles ont été dépassées, les projets ont été réalisés et cela fonctionne. Alors pourquoi ne pas emprunter à notre tour la voie cyclable pour voir où cela nous mènera.

01 Sao Paolo, Brésil (SPUrbanismo)

02 Sao Paolo, Brésil, avant (SPUrbanismo)

03 Sao Paolo, Brésil, après (SPUrbanismo)



BERNE BIENTÔT CAPITALE DU VÉLO ? ETAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES DE L'OFFENSIVE VÉLO

URSULA WYSS, DIRECTRICE DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSEES, TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

La ville de Berne s'est fixé pour objectif d'élever la part modale du vélo de 11 % actuellement à 20 % en 2030, grâce à l'offensive vélo, une démarche visant à faire de la ville la capitale non seulement de la Suisse, mais aussi de la petite reine. En pratique, il s'agit que le vélo devienne un moyen de déplacement naturel aussi bien pour les enfants que pour les jeunes et les personnes d'âge mûr.

Comme beaucoup d'autres villes suisses, Berne se prépare à faire face dans les années qui viennent à une augmentation constante de sa population et donc des besoins en matière de mobilité. Les prévisions annoncent une croissance de la population de 12 % d'ici à 2030. Aujourd'hui déjà, l'espace disponible est limité. Il va donc falloir trouver des réponses adaptées en matière de transports, qui respectent aussi bien le tissu urbain que l'environnement dans un contexte de réchauffement climatique. Outre les transports publics et les déplacements à pied, le vélo, moyen de transport peu gourmand en place, est donc amené à jouer un rôle important. Les efforts visent concrètement à élever la part modale du vélo dans la population résidant à Berne de 11 % actuellement à 20 % en 2030. Il s'agit d'un objectif ambitieux, mais réaliste, en vue duquel l'offensive vélo a été lancée en 2014.

SE DÉPLACER À VÉLO DANS BERNE

Nous partons d'une situation extrêmement paradoxale: alors que la ville de Berne présente des conditions idéales pour le vélo (itinéraires directs, peu de dénivellation), ce moyen de transport n'est de loin pas le plus répandu. En effet, selon les résultats d'une enquête, 52 % de la population ne fait jamais usage du vélo en ville. Les analyses et les études explicatives foisonnent: ce qui continue à manquer, c'est une politique efficace qui puisse accroître significativement le nombre d'utilisateurs du vélo.

L'offensive vélo est donc là pour faire résolument évoluer cette situation et conduire à une ère nouvelle. Nous souhaitons faire de Berne la capitale du vélo, une ville dans laquelle se déplacer à vélo est une chose agréable et naturelle. Il s'agit de sortir des sentiers battus, c'est-à-dire ne pas se contenter de l'accent mis jusqu'ici sur des mesures d'infrastructure et de promotion du vélo, mais développer une véritable collaboration interdisciplinaire avec les services administratifs, en intégrant les citoyens eux-mêmes et en promouvant une culture spécifiquement bernoise du vélo. Ces aspects se sont révélés

cruciaux dans d'autres villes ayant relevé avec succès le défi de faire augmenter la part modale du vélo. Il s'agit aussi que le vélo redevienne populaire chez les enfants et les jeunes, car depuis un certain temps il est plutôt considéré comme ringard, une tendance négative qui doit être renversée.

L'OFFENSIVE VÉLO

L'offensive vélo a été lancée en automne 2014 sous la forme d'une démarche administrative interne s'appuyant sur un processus interne résolument transversal, qui dépasse les approches hiérarchisées et verticales et vise l'objectif collectif d'une promotion du vélo coordonnée et efficiente. Les résultats de cette première phase sont résumés dans un rapport de synthèse qui expose plus de 120 mesures destinées à renforcer les déplacements à vélo (cf. www.bern.ch/velo-offensive). La seconde phase, prévue jusqu'à fin 2017, comprend, outre la mise en œuvre des projets en cours et planifiés, la réalisation d'une démarche participative aussi large que possible. L'exemple d'autres villes nous a en effet appris que l'intégration de la population est l'alpha et l'oméga de toute promotion fructueuse du vélo. Elle améliore non seulement la qualité et l'impact des mesures prises, mais elle augmente leur acceptabilité et contribue à faire émerger une véritable culture vivante du vélo. En pratique, des ateliers thématiques et des rassemblements tels que les lunch meetings contribueront à développer de manière collective un programme de mesures à réaliser d'ici à 2030 avec un large socle professionnel et politique. La troisième phase, prévue dès 2018, consiste en la mise en œuvre du programme à long terme, c'est-à-dire celui qui permettra d'atteindre la cible de 20 % de part modale du vélo.

MESURES DE L'OFFENSIVE VÉLO

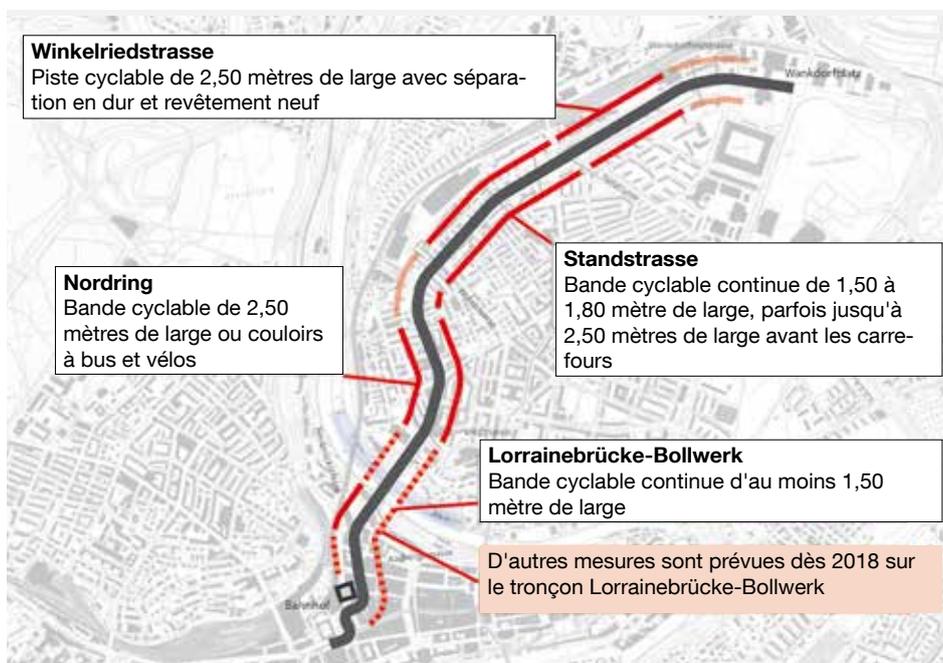
Si l'on souhaite que davantage de résidentes et résidents de la région et de la ville de Berne adoptent le vélo pour se déplacer, la condition sine qua non est la mise à disposition d'infrastructures adaptées et de qualité. De telles infrastructures peuvent donner aux gens l'envie d'utiliser un vélo, mais aussi – lorsqu'elles sont consciemment organisées dans ce but – favorisent une cohabitation harmonieuse des usagers de la route. Bien entendu, une telle démarche a un coût et des investissements significatifs sont nécessaires. La ville de Berne les a estimés à 70 millions d'ici 2030.

La colonne vertébrale des futures infrastructures vélo, c'est un réseau d'itinéraires cyclables qu'il faut absolument planifier jusqu'en-dehors des limites de la ville et qui doit comporter des

corridors qui transcendent les limites communales. Ces corridors, s'ils sont correctement aménagés, offrent un énorme potentiel de délestage du trafic régional des pendulaires. Le réseau envisagé comprend des radiales, des liaisons tangentielles et des itinéraires à l'écart des axes routiers principaux. Les itinéraires principaux planifiés obéissent à des standards

élevés et garantissent un parcours direct, continu, et sûr. C'est tout récemment, en juin 2016, qu'a été mis en service le premier itinéraire principal, entre la place du Wankdorf et la gare. Grâce à la largeur de ses voies (jusqu'à 3 mètres 50) et un réglage des feux favorable aux cyclistes, il jouit déjà d'une forte popularité. L'ouverture du deuxième itinéraire principal est

LE NOUVEL ITINÉRAIRE PRINCIPAL DU WANKDORF

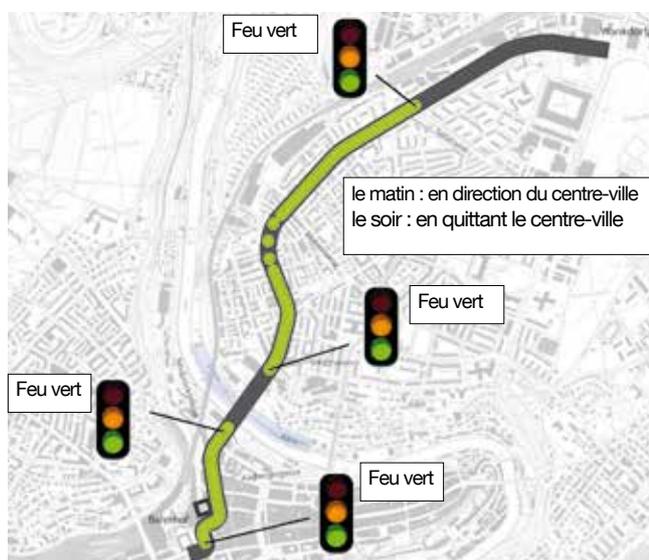


Infrastructure cyclable continue :

Longueur totale	3 km
Bandes cyclables de 2.50 m	700 m
Pistes cyclables de 2.50 m	900 m
Bandes cyclables larges de 1.80 m à 2.20 m	750 m
Largeur minimum	1.50 m

Avant :

En trafic mixte avec les TIM ou les bus sur de vastes tronçons. Largeur maximale des bandes cyclables de 1.50 m.



Coordination de la signalisation lumineuse

« Onde verte » pour les vélos selon des vitesses définies

Tellstrasse-Pont de Lorraine	20-25km/h
Schützenmattstrasse-Place de la Gare	15-25km/h
Place de la Gare-Pont de Lorraine	20-25km/h

Entrée de ville	lu-ve, 6h30 - 9h00
Sortie de ville	lu-ve, 16h00 - 19h00

Signalisation prévue à plusieurs carrefours

agendé pour l'année prochaine. Sa planification a été concertée avec la commune de Köniz et il devra faciliter la liaison entre les deux communes en permettant aux cyclistes de se déplacer sans détour et dans de bonnes conditions de sécurité.

De surcroît, dès l'hiver 2016/2017, il est prévu que des mesures spécifiques en faveur du vélo soient prises, en particulier sur l'itinéraire du Wankdorf, afin d'optimiser le confort et la sécurité des utilisateurs même à la mauvaise saison.

Dans ce contexte, le projet phare de passerelle destinée à la mobilité douce au-dessus de l'Aar permettra de régler la coupure encore existante dans le réseau cyclable et piétonnier au nord du centre-ville. Il prévoit une liaison directe et à niveau, entre les quartiers Breitenrain-Lorraine et Länggasse-Felsenau.

Au-delà de la sécurité et du confort de déplacement, la disponibilité en nombre suffisant de places de stationnement pour vélos joue également un rôle déterminant. C'est un domaine dans lequel Berne a encore un retard à combler, notamment à la gare, au centre-ville et aux nœuds principaux des transports publics. En mars 2016, une vélostation supplémentaire a été ouverte à la gare de Berne avec 1'000 places. Des places supplémentaires, notamment souterraines, sont prévues.

Par ailleurs, la ville de Berne prévoit un système de vélos en libre-service qui couvre l'ensemble de son territoire, avec 200 stations et 2'400 vélos, dont la moitié de vélos électriques. Pendant près d'une année, la mise en œuvre de ce dispositif a été bloquée suite au dépôt d'une plainte. Mi-novembre 2016, le Tribunal Fédéral a refusé d'octroyer un caractère suspensif à la plainte du prestataire dont l'offre n'avait pas été retenue, ce qui permet à la ville de Berne de concrétiser enfin les mesures planifiées. Il est prévu que le système de vélos en libre-service soit mis en service en 2018.

Enfin, au-delà des infrastructures cyclables, les investissements concernent aussi les services et les mesures de promotion du vélo. Berne est donc en train de mettre sur pied une vaste campagne de communication. Si, grâce à l'offensive vélo, nous parvenons non seulement à maintenir à un haut niveau l'offre de transports publics et la part des déplacements à pied, mais aussi à devenir la capitale suisse du vélo, alors il est très probable que cela ait un impact incroyablement positif sur la qualité de vie en ville.

-
- 01 Nouvel itinéraire cyclable principal du Wankdorf, Berne, avant
 - 02 Nouvel itinéraire cyclable principal du Wankdorf, Berne, après



RÉINVENTONS LA ROUE (OU PAS)!

BORIS PALMER, MAIRE DE LA VILLE DE TÜBINGEN, ALLEMAGNE
RÉSUMÉ DE L'EXPOSÉ PAR DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Costume bleu et exposé libre, sans slides : c'est ainsi que Boris Palmer, personne la plus cyclophile d'Allemagne 2015, a présenté les cinq clés de la promotion du vélo.

Ce qui a été fait ou que l'on pourrait faire est généralement déjà bien connu. Malgré cela, beaucoup tergiversent et n'agissent pas. Conclusion : pas besoin de réinventer la roue, il suffit de faire avancer la cause du vélo. Cinq choses suffisent pour que la théorie devienne réalité :

1. UNE CAUSE PLUS GRANDE

Une cause en laquelle croire est nécessaire, mais ce n'est malheureusement pas le plus important. Il peut s'agir d'une contribution à la lutte contre le réchauffement climatique, à un monde meilleur. Se déplacer à vélo ne pollue pas, prend peu de place, est plus respectueux de la nature et représente le mode de transport du futur. En ce qui me concerne, défendre cette cause a été la raison qui m'a poussé à entrer en politique. La ville mène la campagne «Tübingen se met au vert» («Tübingen macht blau») et a pu augmenter de 25 % la part modale du vélo.

Cependant, selon plusieurs études, seuls 7 % des cyclistes se déplacent à vélo pour des raisons écologiques. Lutter contre le réchauffement climatique n'est donc pas une raison suffisante en soi pour promouvoir les déplacements à vélo. Il faut également se consacrer aux 93 % restants. D'où le point suivant.

2. FAIRE ÉVOLUER LES MENTALITÉS

Un changement culturel, une tendance, des modèles sociétaux sont nécessaires - de préférence bien visibles. Il faut des individus passionnés.

Je me suis acheté un costume bleu. Dans cette salle, il n'a que peu d'effet à cause du faible nombre de femmes présentes. Mais on a du mal à imaginer le genre de réactions qu'il provoque lorsqu'il est porté par le maire à vélo. En fait, il y a deux réactions courantes : «Comme vous êtes élégant aujourd'hui», trouvent les plus âgés. Les plus jeunes se disent : «Ça y est, il les a mis dans sa poche pour les prochaines élections». Quoi qu'il en soit, ce costume ne laisse personne indifférent. L'objectif est de créer une atmosphère particulière, de montrer qu'on est bien, qu'on s'intéresse à tout ça. C'est pour cette raison que la campagne ne s'intitule pas «Réduire le CO₂» mais bien «Se mettre au vert» - se mettre au vert, c'est agréable.

Il faut amorcer le changement culturel par les chefs d'entreprise, les associations, les milieux de la culture, le théâtre, mais aussi la politique ; dans une petite ville comme Tübingen également par le maire. Je me rends toujours à mes rendez-vous professionnels à vélo. Au début, je demandais : «Mais où donc sont les places de stationnement ?» On me montrait alors des parkings souterrains, de larges places de parc et autres. Ce à quoi je répondais : «Non, j'ai juste besoin d'une place ; mon vélo a besoin d'une place de stationnement». Lors de ma visite suivante, je trouvais la plupart du temps une place adaptée. Quelle entreprise refuserait de mettre un stationnement pour les vélos à la disposition du maire ? Conclusion : réclamer, revenir à la charge, créer un nouveau climat sociétal et culturel. Et ces nouveaux stationnements pour vélos ont ensuite pu être utilisés par d'autres.

3. UNE INFRASTRUCTURE

Une chose est sûre, il faut une infrastructure - mais pas seulement. C'est pourquoi il s'agit du point trois, pile au milieu. L'infrastructure doit être de qualité et de dimensions généreuses, comme à Copenhague : un adulte et un enfant doivent pouvoir circuler côte à côte, et encore pouvoir être dépassés. Cela fait maintenant trois ans que Tübingen a commencé à aménager des rues cyclables. Nous disposons aujourd'hui de la plus longue rue cyclable du Bade-Wurtemberg - et le Bade-Wurtemberg est plus peuplé que la Suisse. C'est là que la question du changement culturel entre en jeu : il n'est pas toujours simple de comprendre le fonctionnement de quelque chose de nouveau. Il a fallu un certain temps aux cyclistes et aux automobilistes pour s'habituer au fait de pouvoir circuler côte à côte. L'objectif : aménager chaque année une nouvelle grande rue cyclable au centre de Tübingen. Le résultat : lorsqu'elles seront nombreuses, elles deviendront la règle et non plus l'exception.

Comblent les discontinuités, créer des contournements, des passages supérieurs et inférieurs, les exemples d'aménagements cyclables déjà réalisés ailleurs ne manquent pas. Il est vrai que cela a un coût. C'est pourquoi, dès le début de mon mandat, le budget alloué à la problématique cycliste a été multiplié par dix et intégré à la planification financière. Mais cela ne suffit pas toujours. Et pire encore : nous n'avons toujours pas trouvé l'ingénieur en transports qu'il nous fallait - si une personne dans cette salle cherche un job, elle est la bienvenue. De bons ingénieurs, spécialistes des questions cyclistes et capables d'appréhender toute la complexité d'une infrastructure



Tübingen se met au vert (Tübingen macht blau) : le maire Boris Palmer

cyclable moderne sont denrées rares. La formation est-elle en cause? La problématique cycliste n'y est-elle pas abordée?

Il est également nécessaire de disposer d'une bonne infrastructure cyclable, qui favorise les déplacements à vélo aux centres-villes. Les cyclistes doivent devenir une priorité. Le vélo est de loin le meilleur mode de transport en ce qui concerne l'utilisation de l'espace, la qualité de l'air et les coûts. Il permet en outre de parcourir de grandes distances. Il est également plus efficace que la marche à pied (trop lente) et que les transports collectifs et les voitures (trop de gaz d'échappement, trop d'espace nécessaire). Il nous reste encore quelques mesures à prendre dans notre ville, par exemple la mise en place d'une onde verte pour les cyclistes. Il me paraît tout à fait normal que les phases de vert aux feux de signalisation s'adaptent aux cyclistes. Il est en effet pertinent d'accorder la priorité aux modes de transport qui conviennent le mieux aux ressources limitées de la ville. Tübingen n'a rien d'exceptionnel en ce qui concerne l'infrastructure, c'est pourquoi je n'ai pas présenté de diapositives avec les mesures, les analyses avant, après, etc. Vous avez meilleur temps de regarder le costume bleu, vous vous en souviendrez, alors que demain vous auriez déjà oublié la présentation, étant donné que vous ne connaissez pas Tübingen et que vous ne pouvez pas vous représenter la situation sur le terrain.

4. UNE TECHNOLOGIE MODERNE

Les vélos d'aujourd'hui n'ont plus rien à voir avec le grand bi d'antan, que seuls les artistes utilisent encore. Le vélo moderne est léger, élégant et rapide. De nos jours, ceux qui portent un costume ou qu'une performance sportive à chaque

trajet n'attire pas peuvent compter sur l'assistance électrique. Cela n'oblige personne à se convertir au vélo à assistance électrique (VAE) - ceux qui préfèrent avancer à la force du mollet ont tout loisir de le faire. À l'écologiste fondamentaliste qui objecte que ces vélos ont besoin d'électricité et d'une batterie polluante, je rétorque qu'il est mille fois préférable qu'un usager se déplace à l'aide d'un VAE et que, grâce à ça, il n'utilise plus sa voiture pour le moindre trajet. Le VAE double aisément le potentiel des déplacements à vélo en ville.

Il est complètement absurde que la discussion autour de l'électrification du trafic routier concerne essentiellement le passage de SUV de deux tonnes au moteur électrique. On n'en a de toute façon pas besoin. Et d'équiper en plus ce machin de deux tonnes d'une batterie lithium-ion pesant 500 kg est doublement absurde. Cette évolution est inéluctable, mais après tout, les Allemands doivent bien eux aussi produire quelque chose. Le futur a un autre visage dans les villes : des véhicules de petite taille, électriques, ayant besoin de peu de place et disposant d'une bonne capacité d'adaptation. L'avantage pour les cyclistes qui avancent à la force du mollet : les VAE ont à peu près les mêmes besoins en ville. Cela signifie donc que nous disposons de nombreux partisans supplémentaires des mesures d'infrastructure. Nous devons par conséquent promouvoir cette évolution par tous les moyens. Contrairement aux voitures électriques, ces engins répondent aux besoins du marché, sont moins onéreux et peuvent entraîner une véritable révolution dans les déplacements périurbains (trajets de 10 - 15 km), jusqu'ici généralement peu parcourus à vélo. Les principales villes ont déjà réussi à inciter plus de la moitié de leur population à se déplacer à l'aide de modes de transport

écologiques (marche à pied, vélo et transports collectifs); à Tübingen, ce chiffre se monte à 75 %. En revanche, les personnes venant en ville depuis l'extérieur, celles qui habitent les zones moins urbaines, utilisent encore la voiture à 80 %. Les villes ne peuvent donc pas profiter des bénéfices de ce report modal pour la qualité de l'espace public. Les espaces libérés sont occupés par les pendulaires et l'air plus propre à nouveau pollué.

En Allemagne, il faut bien compter 30 ans jusqu'à ce qu'une nouvelle ligne de S-Bahn voie le jour, et de toute façon plus personne ne peut payer de tels coûts. En revanche, il est possible de construire une piste cyclable pour les VAE en un an. Et les coûts restent abordables. C'est là que réside l'avenir, c'est pourquoi il faut promouvoir cette révolution technologique. Malheureusement, en Allemagne, le ministre en charge des transports fait tout le contraire et entrave le progrès. Il se rend certainement compte de l'énorme potentiel des VAE et donc de la concurrence qu'ils représentent pour l'industrie automobile bavaroise.

Nous faisons face en Allemagne à une tendance à la réglementation restrictive pour les vélos. Il y a les VAE qui peuvent rouler jusqu'à 25 km/h, ce qui est déjà bien, mais encore trop lent pour des trajets longs de 10 ou 15 km. J'en possède un moi-même qui peut monter à 45 km/h, et qui m'a permis de gagner toutes mes courses imaginaires contre les automobilistes en ville. Dans ce contexte, une voiture est bien plus lente qu'un VAE performant, qui, même dans une montée, permet d'avancer à la vitesse autorisée de 30 km/h. Et voilà ce qu'ont fait les responsables politiques allemands :

- interdiction aux VAE pouvant rouler à plus de 25 km/h d'utiliser les pistes cyclables. C'est à peu près aussi logique que si vous disiez que les Porsche n'ont plus le droit de circuler, à part sur l'autoroute. Si l'autorisation de circuler sur une infrastructure était liée à la vitesse maximale techniquement atteignable par les véhicules, il serait logique d'interdire les Porsche au centre-ville : elles sont trop rapides, elles peuvent atteindre 300 km/h. Chez Porsche, on part du principe qu'un conducteur circulant dans une zone modérée est capable de réduire sa vitesse, même à 10 km/h lorsque c'est indiqué. Pourquoi donc pensent-ils que, parce que je suis assis sur un vélo, je suis trop bête pour rouler à 30 km/h ?
- il a été décrété que les utilisateurs de VAE devaient porter un casque de moto. Je ne vois vraiment pas l'intérêt. Croyez-vous que j'aurais envie de mettre un casque de moto lorsque j'enfourche un vélo, alors que je vais devoir pédaler, avec un peu d'assistance électrique, en plein soleil par 30° C ?

Il faut en finir avec ces âneries, le moment est venu de lâcher les chevaux, de donner leur chance aux progrès techniques et de les promouvoir. Alors seulement connaîtra-t-on une véritable révolution dans les déplacements urbains et périurbains.

5. PENSER EN RÉSEAU

Les transports collectifs sont souvent sceptiques face à la politique de promotion du vélo. C'est absurde, bien sûr, parce que les parts de marché visées sont celles de la voiture. Encourageons l'intermodalité. Il devrait m'être possible d'em-

prunter des vélos partout où je descends du bus ou du train. De la même manière, je devrais pouvoir parquer mon vélo de manière sûre à proximité immédiate de l'endroit où je prends le train ou le bus. Et si une fois j'ai besoin d'une voiture, j'aimerais pouvoir le faire avec une carte unique : bus, train, vélos en libre-service, carsharing. Actuellement, l'accès à chaque système se fait séparément par billetterie, etc. Cela représente un frein important à l'interconnexion. La ville de Tübingen ne pourra pas surmonter seule cet écueil, cela nécessitera encore quelques progrès. Car il s'agit là d'un des enjeux majeurs de la mobilité du futur.

Il existe d'autres idées et d'autres choses, que l'on ne peut pas encore imaginer aujourd'hui, mais que j'aimerais envisager. Par exemple, que les transports collectifs ne coûtent plus rien, mais soient financés par les impôts locaux. Les discussions à ce propos ont déjà commencé à Tübingen, et les moyens légaux et financiers sont en cours de clarification. Il faut aussi penser aux obstacles psychologiques, du genre « ce qui ne coûte rien ne vaut rien ». Une fois les barrières de la billetterie et des prix écartées, une nouvelle systématique voit le jour dans une ville, que ce soit en termes d'incitation ou d'impacts.

Le carsharing est un autre élément central de l'interconnexion. Au lieu de bloquer une place toute la journée, les voitures restent à leur emplacement jusqu'à l'arrivée du prochain utilisateur. Si la voiture circulait au lieu de rester parkée - une voiture est immobile 23 heures par jour - de nombreuses choses en ville seraient plus agréables et plus belles. Il faut également y remédier, et le succès passera par le partage ; la technologie existe déjà. À Tübingen il y a 2'000 adeptes du carsharing pour 90'000 habitants, ce qui en fait une des trois meilleures villes d'Allemagne.

Le futur a deux roues et nous devrions tous l'enfourcher et pédaler consciencieusement pour faire avancer les choses !

LES VOIES EXPRESS VÉLO À LA CONQUÊTE DES ALPES

YANN MONGABURU, CONSEILLER MUNICIPAL DÉLÉGUÉ INTERCOMMUNALITÉ, GRENOBLE (FRANCE)

Yann Mongaburu s'est attaché dans un premier temps à présenter les objectifs de la politique cyclable mise en place par la Métropole grenobloise. Il a ensuite effectué ensuite une présentation d'un projet en cours de réalisation (rue Colonel Lanoyerie à Grenoble) et d'un autre projet actuellement soumis à la concertation (réaménagement des boulevards Agutte Sembat et Edouard Rey à Grenoble).

D'ici 2020, la Métropole grenobloise ambitionne de multiplier par trois le nombre de déplacements à vélo dans l'agglomération : soit 216'000 déplacements par jour.

Pour ce faire, Grenoble-Alpes Métropole a établi un plan d'actions en faveur du cycle, qui se décline selon les trois principes majeurs suivants :

- Dans le coeur de l'agglomération : faciliter le partage des espaces publics au profit du vélo et de la marche, et offrir des conditions de stationnement des vélos attractives.
- En périphérie : développer l'usage du vélo en améliorant fortement la continuité et la qualité des itinéraires (cohérence, continuité et qualité des pistes cyclables) en complémentarité et en rabattement vers l'offre de transports en commun existante.

- Entre les territoires : aménager des « autoroutes à vélo » labélisées « réseau express vélo » permettant des temps de parcours attractifs et fiables, notamment pour les déplacements liés à l'activité professionnelle.

Pour parvenir à ces objectifs, Grenoble-Alpes Métropole est actuellement en train d'élaborer et de co-construire avec tous les acteurs concernés sur le territoire métropolitain un guide partagé des espaces publics et de la voirie. Avec une approche tournée vers les usages (confort, qualité des espaces publics, végétalisation, lisibilité, accessibilité, signalétique, etc.), ce guide devrait permettre de prendre en compte de façon systématique les modes actifs dans les chantiers de voirie, dont la Métropole a la compétence depuis le 1er janvier 2015. En intégrant plus profondément la pratique du vélo dans l'aménagement de la voirie métropolitaine, Grenoble-Alpes Métropole vise ainsi à pallier au sentiment d'insécurité qui représente le premier frein à la pratique du vélo.

Pour lutter contre le vol de vélo, frein avéré à son usage, le stationnement sécurisé est une autre priorité de la métropole grenobloise. La solution innovante de silos – implantés de part et d'autre du pôle multimodal de la gare de Grenoble – devrait permettre d'augmenter la capacité de stationnement de 600 à



1'800 places et offrir un stationnement sécurisé. Ce projet s'accompagnera de la création d'une maison du vélo qui apportera à l'ensemble des usagers des services de location, de conseils et de formations.

Enfin, dans les prochaines années, la Métropole entend développer le stationnement des cycles dans les parkings en ouvrage existants et en projets, à l'image du pavillon de la mobilité qui verra le jour sur la Presqu'île scientifique. De même, le stationnement de proximité sera renforcé par l'installation d'arceaux vélos adaptés aux besoins de chaque commune.

«La Métropole grenobloise a choisi de remettre le vélo au coeur de sa politique des déplacements en augmentant sensiblement son budget entre 2014 et 2015. L'objectif, c'est que d'ici 2020, nous ayons le même nombre de voyages à vélo que de voyages en tramway. Nous devons penser le vélo comme un enjeu énergétique et climatique majeur pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, et comme un enjeu social, relatif au coût des déplacements qui n'arrête pas d'augmenter et qui continuera d'augmenter dans les années à venir.» Yann Mongaburu, vice-président de la Métropole, en charge des déplacements

QUELQUES CHIFFRES IMPORTANTS :

- 40 millions d'euros investis par la métropole, depuis 2000, pour augmenter la part modale du vélo
- 2'600'000 euros de budget pour les aménagements cyclables en 2015 (contre 400'000 euros en 2014)
- 40 millions d'euros investis par la métropole, depuis 2000, pour augmenter la part modale du vélo
- Près de 75 % des déplacements de un à trois kilomètres se font encore en voiture.
- 31% d'augmentation de la pratique cyclable dans la métropole entre 2009 et 2015
- 70'000 déplacements quotidiens se font actuellement à vélo dans la métropole
- Plus de 6'000 Métrovélo sont en location ce qui fait de Métrovélo le premier parc locatif de province.
- 320 kilomètres de pistes cyclables maillent le territoire métropolitain.

01 Boulevard Agutte Sembat, avant
02 Boulevard Agutte Sembat, après



02

VENT NOUVEAU ET INFRASTRUCTURES ATTRAYANTES

UNE MOBILITÉ D'AVENIR DANS LE VORARLBERG ET À WOLFURT (AUTRICHE)

PETER MOOSBRUGGER, DÉLÉGUÉ AUX PISTES CYCLABLES DU LAND VORARLBERG

CHRISTIAN NATTER, MAIRE DE LA COMMUNE DE WOLFURT

RÉSUMÉ DE L'EXPOSÉ PAR DANIEL SIGRIST, CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Au cours de son excursion de l'automne 2015, la Conférence Vélo Suisse a visité le Vorarlberg et la commune de Wolfurt. Le concept d'itinéraire cyclable régional et l'itinéraire no 2, testé par nos soins, ont été présentés dans l'Info Bulletin 2/15. Le présent article, quant à lui, résume les principes directeurs du Land Vorarlberg ainsi que les mesures prises par la commune de Wolfurt en faveur de la mobilité.

LES FONDEMENTS DE LA MOBILITÉ DANS LE VORARLBERG

Le Landtag et le gouvernement du Vorarlberg donnent le cap. La politique de mobilité du Land est fondée sur trois concepts de base :

- Avenir énergétique du Vorarlberg: lors de l'aménagement des espaces routiers en localité, le Land aussi bien que les communes se concentrent en priorité sur les besoins des piétons et des cyclistes.
- Concept de transport du Vorarlberg: dans le cas des traversées de localité, la qualité de vie et la qualité du séjour au sein de l'espace public sont au cœur des préoccupations.
- Stratégie vélo du Vorarlberg: l'aménagement, d'une part, de voies express vélo intercommunales confortables et, d'autre part, de solutions attrayantes intégrant les cyclistes à la circulation en localité devrait permettre de changer durablement le comportement des usagers.

L'ADMINISTRATION DU VORARLBERG

Les déplacements à vélo et en voiture sont traités sur un pied d'égalité et relèvent du même service de l'administration, ce qui

simplifie grandement les planifications et les mises en œuvre. Le Vorarlberg possède environ 800 km de routes régionales et 800 km d'itinéraires cyclables régionaux.

L'IMPORTANCE DES ÉMOTIONS

Il est essentiel de laisser s'exprimer les émotions positives, de faciliter les nouvelles expériences et de tirer parti de la « dimension humaine » de la mobilité. Jouer sur les opposés frappe ici particulièrement bien l'imagination: « Plutôt passif sur le siège arrière d'un véhicule, sanglé, inactif, relégué au second plan et mort d'ennui ou actif sur un vélo ? Être soi-même aux commandes, pouvoir accélérer à son gré, tout en renforçant sa confiance en soi, en vivant de nouvelles expériences et en approfondissant ses liens sociaux. »

PLANIFICATION PROSPECTIVE

Promotion du vélo - l'exemple des déchetteries: dans la commune de Höchst, les piétons et les cyclistes sont prioritaires et n'ont pas besoin de faire la queue. Le futur centre de gestion des déchets de Wolfurt prévoit même un accès indépendant pour les cyclistes, qui pourront alors déposer leurs déchets sans devoir attendre.

- 01 Des achats en toute conscience
- 02 Priorité pour les piétons et les cyclistes à la déchetterie
- 03 La nouvelle école de musique : les places de stationnement pour vélos sont proches de l'entrée alors que le parking pour les voitures est situé à deux cents mètres.
- 04 Séance de quartier en toute simplicité: une tente, des bancs et ensuite une bière.
- 05 Régime de priorité sur une rue cyclable dans un quartier
- 06 Limitation généralisée à 30 km/h
- 07 Projet pilote de zone de rencontre sur la route régionale (rue à orientation trafic ; pas de priorité aux piétons)



01



02



DENSITÉ DE POPULATION

Avec la densification des zones urbanisées, la mobilité se doit de plus en plus d'intégrer la notion de respect. Respect mutuel des usagers de la route entre eux, d'une part, et respect du cadre de vie et du lieu d'habitation, d'autre part.

CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉPLACEMENTS «WOLFURTER WEG»

Les cinquante kilomètres de routes communales - correspondant à une surface d'espace public de 250'000 m² - sont aménagés selon les principes suivants:

- culture du respect
- qualité de vie élevée
- qualité élevée du séjour dans l'espace public et accessibilité pour tous
- égalité de traitement des usagers de l'espace rue
- l'infrastructure elle-même incite au respect mutuel

PARTICIPATION CITOYENNE

Le «Wolfurter Weg» a vu le jour grâce à l'implication importante de la population:

- une commission interdisciplinaire
- un planificateur et un modérateur externe
- un processus intensif de participation citoyenne
- un séance de lancement publique
- une présentation intermédiaire: coup d'œil dans les coulisses
- une discussion des résultats

Résultats:

- nouvelle organisation des rues selon un principe d'accessibilité par poches
- vitesse limitée à 30 km/h sur toutes les rues de quartier
- environ quatre kilomètres de rues cyclables
- quatre zones de rencontre sur des routes à orientation trafic

Comme cela ne suffisait toujours pas, les résultats ont en outre été directement discutés sur place avec les personnes concernées au cours de dix séances de quartier. Après cette performance de haut niveau dans un délai très court, les participants avaient bien besoin de vacances, mais le jeu en valait la chandelle!



CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

Courriel: info@velokonferenz.ch
www.conferencevelo.ch

