



# Le vélo en ville: mobilité douce ou gênante?



Guy Hoffmann

Embouteillages, boulot, dodo – est-ce là le sort de ceux qui habitent et travaillent à Luxembourg? Nous avons testé une alternative de mobilité douce ...

**D**isons-le d'emblée: les auteurs de cet article n'habitent pas la ville de Luxembourg. Et comme ils n'ont pas souhaité recourir au service Vel'oh, ils ont dû acheminer leur bicyclette depuis deux villes situées l'une à 18 km au sud et l'autre à 40 km au nord de la capitale. Un système de géolocalisation prévoit 20, respectivement 42 minutes de route en voiture pour les trajets respectifs, sous des conditions de circulation fluide. Le train en provenance du sud circule toutes les 15 minutes et le trajet en dure 19 – retards non compris. Le voyageur du nord par contre n'a que deux communications directes par heure et il passe 45 minutes dans un train qui s'arrête à chaque station en cours de route. Notons qu'avant le changement d'horaire de décembre 2014, la fréquence des trains directs était d'une heure et le trajet durait 30 minutes!

### Train et vélo

À chacun de se débrouiller à sa façon pour être à l'heure convenue à notre lieu du rendez-vous au Champs des Glacis, muni de son deux-roues. Pour celui qui choisit l'alternative du chemin de fer, notons qu'il y a train et train. Les vieux modèles ne sont pas accessibles à même le quai: il faut être assez costaud pour hisser son engin à hauteur de poitrine, bien viser l'étroite ouverture entre les portes, pour poser la roue avant sur la plate-forme intérieure, puis faire suivre cahin-caha les pédales et la roue arrière, tout en cherchant les marches du bout des pieds. À l'intérieur du train par contre, c'est le grand luxe – du moins pour le premier vélo à bord. En effet, il y a une seule sangle de sécurité à même le sol, qu'on enfle autour du cadre de la bicyclette, avant de la fixer au porte-bagage en haut. Une fois cet emplacement de première classe occupé, il ne reste plus que de gros crochets au plafond pour y suspendre tout vélo supplémentaire – question de se muscler les biceps! Ces crochets (mais non pas la sangle de sécurité) se trouvent en général également à bord des trains modernes à deux étages, dont les voitures ont l'avantage d'être accessibles à même le quai. Sinon, le compartiment réservé aux personnes en chaise roulante et à celles accompagnées d'un enfant en landau ou en poussette, conviennent aussi aux cyclistes.

Quoiqu'il en soit, le passager – fût-il cycliste ou en chaise roulante – n'a aucun moyen de s'informer a priori sur le type de train qui arrive à telle heure, à telle gare. *Mobiliteit.lu* informe le voyageur que l'utilisation (des moyens de mobilité douce) permet de limiter les nuisances générées par le trafic motorisé (bruit, pollution de l'air, émissions de CO<sub>2</sub>), (...), première cause du changement climatique.

Plusieurs liens renvoient ensuite aux divers plans de pistes cyclables à travers le pays. Point final. L'accessibilité en train, pour le voyageur et son deux-roues, reste un mystère! La dame aimable du centre d'appel n'en sait pas davantage. Elle nous promet cependant un service d'aide à la gare de Luxembourg (mais non pas ailleurs) et un grand ascenseur sur chaque quai. Pour l'ascenseur, elle a dit vrai – quant au service d'aide, il se résume au coup de main de la contrôlease, toute frêle mais très gentille.

### Vel'oh

Au vu de tous ces problèmes de parcours, le système vel'oh de la capitale nous paraît plutôt attrayant.

L'utilisateur occasionnel paie 1€ pour l'abonnement journalier et 1€ l'heure, avec un maximum de 5€ par jour – les premières 30 minutes sont gratuites. Attrayant certes, mais rien que d'un point de vue confort personnel pour le voyageur qui débarque du train, avec son vélo. Côté prix, ces tarifs ne rentrent nullement en concurrence avec ceux des transports publics, où l'usager occasionnel ne paie que 2€ pour 2 heures, et 4€ pour une journée.

Un utilisateur régulier du service vel'oh circule cependant à prix imbattable: 15€ pour l'abonnement annuel, les tarifs de location restant les mêmes. Si le vel'oh-cycliste ne dépasse jamais la demi-heure quotidienne d'utilisation, il roule pour une bouchée de pain à longueur d'année.

Et pourtant, il faut bien que quelqu'un paie la vraie valeur de cette bouchée de pain! Qui a installé en 2008 les 72 stations, qui a acheté les premiers 767 vélos, qui en a assuré l'entretien? C'est le groupe JCDecaux. Et d'où est venu l'argent investi dans cette installation, qui comprend aujourd'hui 1362 vel'oh (s) à Luxembourg et dans les communes limitrophes Hesperange et Strassen? Sont-ce les 6330<sup>1</sup> abonnés longue durée qui paient le matériel et l'entretien? Sont-ce les 646<sup>1</sup> utilisateurs journaliers en semaine, et les 357<sup>1</sup> le week-end? Non, nous finançons tous le service vel'oh! Dans la mesure où nous consommons les produits, dont les avantages nous sont vantés sur les surfaces publicitaires exploités par JCDecaux.

Un homme futé, ce Jean-Claude Decaux! Né en 1937, il avait 16 ans quand il a collé ses premières affiches publicitaires à Beauvais en Picardie (F), pour les besoins du petit commerce de chaussures de ses parents. Deux années plus tard, il crée son entreprise de communication (restée familiale jusqu'à nos jours) et il embauche ses six premiers collaborateurs. Au début, le groupe ne colle des affiches que le long des routes de campagne. Mais par la suite, une nouvelle loi interdit en France la 'pollution publicitaire' de l'environnement campagnard. En 1964 Jean-Claude Decaux invente alors l'abribus publicitaire. C'est le début de la success-story d'un modèle économique exporté dans le monde entier. Le concept des vélos libre service en est une facette, parmi d'autres.

Comment fonctionne ce concept? Les frais engendrés par le service vel'oh sont couverts par les publicités affichées sur divers supports publicitaires, dont les panneaux près des stations. Point final. Tout le reste est une question de contrats. Dont l'accord entre la Ville de Luxembourg et JCDecaux. Moyennant une redevance versée à l'Administra- ➤

*Des gens comme vous et moi, qui utilisent le vélo (ou vel'oh) au quotidien!*



tion Communale, JCDecaux a acquis le droit d'exploiter des surfaces publicitaires à travers toute la ville. En contrepartie de cette exploitation, le groupe met à disposition du grand public les vélos libre service, et en assure l'entretien.

### Vélos et automobiles

Autant pour le financement du service Vel'oh, auquel nous avons préféré aujourd'hui nos bicyclettes personnelles. La mienne, habituée à des trajets réguliers dans une petite ville à circulation modérée, se sent toute intimidée sur le parvis de la Gare Centrale. Mais son copain, le vélo ressuscité du photographe Guy Hoffmann, l'attend sur le Glacis. Et les deux amis sont censés rejoindre le vélo couché de Paul Faber, membre fondateur de la «Lëtzebuerger Velos-Initiativ», devant le Lycée Technique des Arts et Métiers. En route!

Mes premières impressions de la conduite cycliste en ville? Il faut adopter une attitude offensive, sans mettre en danger sa sécurité personnelle. Il faut savoir que divers marquages, telles les bandes rouges destinées aux cyclistes ou les espaces de sécurité qui leur sont réservés aux feux rouges, ne sont pas respectés d'office par les conducteurs de véhicules motorisés. Enfin, il ne faut pas s'attendre à ce qu'une piste cyclable fonctionne comme un circuit électrique. En effet, si les cyclistes étaient des électrons, il n'y aurait plus de courant électrique en ville.

Empruntons notamment cette belle bande rouge devant la place de la Gare. Elle se faufile entre bus en arrêt et bus en mouvement. Le cycliste s'y voit pris entre deux feux. Quelques dizaines de mètres plus loin, à l'entrée de l'avenue de la Gare, la bande rouge s'arrête sans préavis. Comme il n'est pas interdit de circuler hors pistes cyclables, le pédaleur continue sa route, tout en se tenant docilement sur le côté droit. Mais voilà qu'à la sortie de l'avenue de la Gare, le tracé de la bande rouge reprend, traversant toute la largeur de la rue, pour aboutir à l'extrême gauche de la Passerelle. Le cycliste active son clignotant gauche (pour ceux qui l'ignoraient: un bras étendu signale une intention de changer de voie ou de direction) – et se voit doublé par un nombre impressionnant de voitures, dont les

conducteurs ont hâte de contourner cet obstacle nommé cycliste. Tant pis, il faut y aller – excusez-moi madame, si je vous ai fait freiner!

La suite du parcours, depuis la sortie de la Passerelle, jusqu'à l'entrée du Parc Municipal à la hauteur du boulevard Prince Henri, est bien marquée et sécurisée. Est-ce une compensation pour les dangers encourus tantôt? Paul Faber va dire tout à l'heure: «Un réseau de pistes cyclables est aussi bon que l'est son plus mauvais tronçon!»

Nous venons de rejoindre notre guide de la «Lëtzebuerger Velos-Initiativ» au Limpertsberg. Le voilà qui déplie sa carte des itinéraires cyclables.

- Où voulez-vous aller?

Nous nous intéressons (encore et toujours!) au tracé Gare-Limpertsberg, cette fois, en sens inverse, et s'il vous plaît, par l'itinéraire le moins sécurisé!

- Vous y tenez? Moi, j'ai l'habitude de descendre au plus vite au parc ...

Le parc, nous l'avons testé. Il est parfait, sauf qu'il manque de panneaux indicateurs: un étranger n'y trouverait pas son chemin entre l'avenue Marie-Thérèse et le boulevard de la Foire. Mais ce même étranger ne serait pas non plus en mesure de faire un choix judicieux d'itinéraire, en fonction de sa sécurité. Il emprunterait probablement les grands boulevards, pour être sûr de ne pas se tromper de chemin.

Donc, va pour les boulevards – et les dangers! Voici donc notre itinéraire: nous descendons l'avenue du Bois, longeons le Glacis jusqu'au cimetière Notre-Dame, puis empruntons l'allée des Résistants et des Déportés pour rejoindre la Place de l'Etoile. Vous avez dit: dangers? Ici, vous êtes servis! Tourner à gauche, puis traverser trois voies pour se ranger sur le côté droit de l'avenue Emile Reuter, n'est pas de tout premier repos! Vous vous sentez drôlement démunis, sans la protection d'une belle carrosserie autour de vous!

Cependant nous ne sommes pas encore au bout de nos peines: sur le boulevard Prince Henri, un conducteur de voiture haut de gamme nous dépasse par la droite – pas très galant, mais nous lui pardonnons son impatience!

Avenue Marie-Thérèse, Pont Bleu, rien de particulier à signaler – nous avons fini par nous habituer aux voitures qui nous frôlent de près.

«  
Il faut adopter  
une attitude  
offensive, sans  
mettre en danger  
sa sécurité  
personnelle.



Une voiture qui coupe le chemin au cycliste, tout en laissant traverser des piétons. La sécurité n'est pas le gage de tous sur ce grand boulevard...

... qui paraît bien étroit, par endroits!





*Il y en a un de trop, sur cette piste cyclable!*



*De la place pour tous: le trottoir pour les cyclistes et les piétons, la route pour l'autobus. Mais gare aux voyageurs qui descendent à l'arrêt, devant un deux-roues en mouvement!*

Guy Hoffmann

Faut-il pour autant baisser sa vigilance? Certes non – surtout si l'on passe par l'avenue de la Liberté! Le cycliste y est pris en sandwich entre une avalanche de bus et des voitures stationnées le long de la route. Au risque d'énerver les conducteurs derrière nous, nous préférons emprunter le milieu de la voie – question de ne pas se prendre une portière brusquement ouverte en pleine figure!

Ouf, nous avons atteint la place de la Gare sans heurts ni dommages! À présent, faisons encore un peu de tourisme. Paul Faber nous avait mentionné ces fameux bacs à fleurs qui, sur les encoches du pont Jean-Pierre Bucheler, ont bouffé pratiquement toute la largeur du trottoir. La «Lëtzebuerger Velos-Initiativ» souhaitait les voir disparaître – c'est chose (pratiquement) faite: il n'en reste que deux moignons de béton derrière des balisages de chantier. D'ailleurs, le trottoir n'est pas marqué explicitement comme espace mixte piétons-cyclistes. Chacun y agit à sa guise: alors que nous-mêmes sommes descendus de vélo, nous croisons deux cyclistes sur le trottoir et deux autres (des courageux, ceux-là!) sur la route.

## Cyclistes et piétons

Une autre curiosité est cette tour en béton, qui flanque le pont Bucheler du côté de Gasperich. Apparemment, il s'agit d'un chemin de mobilité douce – si vous entendez par «douce» votre paire de pieds. Prendre des virages à 90° à vélo est plutôt l'affaire d'un artiste sur monocycle!

Maintenant nous souhaitons aller explorer le quartier du Kirchberg. Paul Faber nous y amène par la voie de la prudence. Voilà que nous sommes arrivés sur le trottoir du Pont Rouge, marqué espace mixte piétons-cyclistes. Chacun y est responsable pour sa propre sécurité et celle des autres usagers. Selon Paul Faber, aucun accident n'y est à signaler jusqu'ici, si ce n'est une chute (sans conséquences graves) d'un cycliste qui avait été projeté sur la route, suite à un accrochage avec une pierre de bordure.

Nous restons en espace mixte tout le long du boulevard J.F. Kennedy. La conduite y est agréable, tant et si bien que le cycliste impatient se met à doubler (par la droite) des piétons gênants. J'ai bien dit: impatient. Nous-mêmes ne le sommes pas.

Nous avons même la prévenance de ne pas approcher de trop près les bus en arrêt – question de ne pas renverser les passagers qui en descendent.

À la hauteur de la rue Joseph Hackin notre plaisir prend abruptement fin – devant un panneau qui annonce la clôture de la piste cyclable, pour cause de chantier. Aucune déviation n'y est proposée. Le toboggan au-dessus de la route à quatre voies ne nous est pas accessible – escaliers et vélos ne faisant pas bon ménage. Il nous faut donc rebrousser chemin pour traverser le boulevard Kennedy sur un passage à piétons traditionnel. Pour accéder d'ici au Circuit de la Foire, il faut passer par la rue Alphonse Weicker. Ensuite nous nous engageons sur le boulevard Pierre Frieden: merci à l'automobiliste qui nous a cédé sa priorité pour nous aider à bifurquer à gauche!

Sur notre chemin de retour via le boulevard Konrad Adenauer, nous notons au passage trois curiosités. Primo, des poteaux rouges dans la rue Prince Charles, qui empêchent les automobilistes en mal de parking, de stationner sur la piste cyclable. Secundo, un large bloc de béton à la sortie d'un beau chemin pour cyclistes, faisant figure de barrière aux automobilistes et d'obstacle dangereux aux pédaleurs. Tertio, un tronçon de trottoir interdit aux cyclistes, entre une station Vel'oh (!) et la Banque Européenne d'Investissement. Mais attention, le non respect de cette interdiction n'est pas anodin! Le lendemain de notre passage à cet endroit, un cycliste aura la malchance d'y subir un accident. Elle est renversée par un carnavette qui s'engage sur le parking de la BEI. La victime est hospitalisée et opérée au genou. Selon la police, elle est coresponsable de l'accident, car elle aurait dû marcher à côté de son vélo.

Pour finir notre petite exploration de la mobilité douce en ville, nous testons quelques sens uniques ouverts à la circulation cycliste dans les deux sens. Les voitures y sont rares, les dangers apparemment prévisibles. Les habitués des lieux savent sans doute mieux que nous, qu'aux heures de pointe, les choses se présentent différemment.

À propos habitudes. Luxembourg n'est pas (encore) une ville où le vélo est roi. Chers responsables politiques, il reste du boulot à faire!

«  
**Luxembourg  
n'est pas (encore)  
une ville où  
le vélo est roi.**

»

Christiane Grün

<sup>1</sup> Chiffres au 31/12/2014.