



ProVelo.lu

Revendications de ProVelo aux partis politiques

Élections communales 2023

Janvier 2023



ProVelo.lu a.s.b.l.
6, rue Vauban
L-2663 Luxembourg

www.provelo.lu
info@provelo.lu

Mat Ënnerstëtzung vun:

VELO
Diddeleng


Esch Biken

VÉLORUT
ESCH

Repensons notre mobilité et nos espaces publics

Le Transport Health and Environment Pan European Program (THE PEP) de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) constate clairement que « notre système de transport et de mobilité n'est pas durable ». Le trafic actuel crée des défis sur le plan sanitaire, environnemental, économique et social et l'UNECE encourage donc fortement une transformation du système centré sur la voiture individuelle vers un système où les transports en commun et la mobilité active sont parties intégrantes.

Au niveau national, le PNM2035 estime une croissance du besoin de mobilité de 40% en 2035 par rapport à 2017. Aujourd'hui déjà, le pays se bat avec des problèmes de qualité de l'air, d'émissions et de trafic et toute augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle aggravera ces problèmes d'avantage. Le maintien du statu quo est impossible et une transformation de notre mobilité quotidienne incontournable.

Avec 54 % des déplacements des résidents étant inférieurs à 5km et entre 35 et 65 % des ces déplacements étant effectués en voiture individuelle, il est clair qu'une grande responsabilité pour le changement des habitudes de mobilité incombe aux communes.

ProVelo revendique que la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire s'inspirent du modèle des villes viables, à l'image de nombre de villes internationales qui réaménagent et redistribuent déjà l'espace public en faveur de la mobilité active, créant ainsi une nouvelle qualité de vie et offrant une réponse aux nombreux défis d'un développement durable de notre société.

Ceci exige une volonté politique résolue en faveur d'un renversement du credo actuel en matière de mobilité qui consiste malheureusement trop souvent encore en une priorisation absolue de la circulation automobile et une volonté de garantir à tout prix la fluidité du trafic motorisé.

Il est grand temps de rééquilibrer l'ordre des priorités en faveur de la mobilité active. Les résidents ne veulent plus tolérer des files de voitures infinies en transit par les rues d'habitations, la pollution de leur quartier et le danger pour leurs enfants venant du trafic motorisé individuel.

Compte tenu des défis actuels, faire quelque chose pour la mobilité active au dépens des automobilistes ne peut désormais plus être considéré comme du « courage politique » - cela devient une évidence. Par contre, ne pas en faire assez, assez rapidement, devient un choix politique de plus en plus risqué!

Table de matières: Revendications

1. Planification

- 1.1 Mise en place de SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), plans directeurs vélo ou concepts cyclables communaux ou intercommunaux pour la mobilité quotidienne, tout en tenant compte des concepts et objectifs nationaux dans ce domaine.
- 1.2 Intégration conséquente des besoins de la mobilité active lors de l'élaboration de tous les PAGs et PAPs.
- 1.3 La mobilité active devra faire partie intégrante lors de tout projet de réaménagement de l'espace public communal.

2. Infrastructures cyclables

- 2.1 Accélération de la mise en place des nouvelles infrastructures pour vélos et amélioration des infrastructures existantes, suivant la planification sub 1.1.
- 2.2 Réaménagement conséquent de l'espace routier pour les zones apaisées et les itinéraires cyclables en trafic mixte.
- 2.3 Garantir l'accessibilité à vélo des itinéraires cyclables à tout moment.

3. Réglementation

- 3.1 Une vitesse générale de 30 km/h dans les agglomérations.
- 3.2 Réorganisation conséquente du réseau routier communal.
- 3.3 Fermeture des routes de dessertes locales au trafic de transit.

4. Éducation

- 4.1 Mise en place de chemins sécurisés qui mènent à l'école fondamentale.
- 4.2 Mise en place de « vélo-bus » pour compléter l'offre des « pedi-bus ».
- 4.3 Soutenir l'organisation des coupes scolaires et la préparation des enfants en offrant des cours d'apprentissage ou de maîtrise du vélo.

5. Infrastructures pour cyclistes

- 5.1 Mise en place d'une signalisation directionnelle des itinéraires cyclables.
- 5.2 Quotas minimum pour emplacements de vélos dans les résidences.
- 5.3 Mise en place conséquente d'emplacements de stationnement de qualité pour vélos auprès de/ dans tout établissement public.
- 5.4 Offrir des infrastructures supplémentaires telles que des douches et des vestiaires avec casiers dans les mêmes établissements.

Table de matières: Revendications

6. Planificateurs dédiés

- 6.1 Nomination d'un échevin responsable de la mobilité dans chaque commune.
- 6.2 Création de postes de responsables de la mobilité active au sein de l'administration communale.
- 6.3 Participation régulière à des formations sur le sujet de la planification de la mobilité douce.

7. Logistique intra-urbaine

- 7.1 Création de centres de distribution urbains à partir desquels la distribution du dernier kilomètre peut se faire en vélo-cargo
- 7.2 Création d'infrastructures cyclables qui sont adaptés à l'utilisation des cargo-bikes

8. Implication et incitation des citoyens

- 8.1 Participation citoyenne lors de la planification ou du réaménagement de places publiques et du réseau routier.
- 8.2 Organisation de campagnes pour la promotion de la bicyclette. Informations et sensibilisation des (nouveaux) habitants.
- 8.3 Subsides à l'acquisition de vélos ou de matériaux y relatifs.

1. Planification

La réalisation de réseaux cyclables sécurisés, cohérents, directs et confortables est primordiale pour permettre à un plus grand nombre de personnes de se déplacer en vélo.

Pour y parvenir en temps utile, il faut une mise en place d'une approche stratégique et globale avec des buts et mesures clairement définis pour l'intégralité d'une commune/agglomération au lieu de recourir constamment à des mesures d'amélioration ponctuelles sur des tronçons séparés.

1.1

ProVelo revendique **la mise en place de SUMP**s (sustainable urban mobility plans), **plans directeurs vélo ou concepts cyclables** communaux ou intercommunaux **pour la mobilité quotidienne** dans toutes les communes, sous participation des habitants. Ces plans devront être élaborés sur base de la classification fonctionnelle du réseau routier et des parts modales à achever selon le PNM2035 et tenir compte des études préalables effectuées à cet égard telles que les études de cyclabilité (DICI, Uelzechtdall, Prosud et Nordstad) ou les concepts vélo existants.

Nous conseillons de collaborer dans ce processus d'élaboration avec les communes voisines afin de garantir des liaisons cyclables cohérentes au-delà de la frontière communale, facilitant aussi l'accessibilité de POI (points of interest) régionaux.

Au final, il faut surtout un engagement de la part des collèges échevinaux d'implémenter ces concepts de façon conséquente et de les améliorer progressivement au cours de la période législative.

UNECE

A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning
Promoting Active Mobility

VILLE DE PARIS

Paris 100% cyclable

Avant / après la création d'une piste cyclable sécurisée avenue de la République.

Plan Vélo 2021-2026

1.2

Ceci doit aller de pair avec une **intégration conséquente des besoins de la mobilité active lors de l'élaboration de tous les PAGs et PAPs**, pour redistribuer l'espace public de façon équitable au différents modes de transport dès le début, réduire le trafic de transit intra-agglomération et assurer que la mobilité active puisse (mieux) remplir le rôle important qui lui incombe dans la mobilité quotidienne au niveau communal.

1.3

Ceci signifie aussi que **la mobilité active devra faire partie intégrante lors de tout projet d'aménagement et de réaménagement de l'espace public** communal. Pour soutenir le potentiel du vélo comme moyen de transport au quotidien sur les courtes distances, il lui faut une infrastructure dédiée, qualitative avec un bon accès aux infrastructures cyclables nationales, aux pôles d'échanges et à tous les autres POIs locaux.

2. Infrastructures cyclables

Les critères qui importent pour le développement des infrastructures cyclables individuelles sont les mêmes que pour le réseau en général, considérant que tout réseau est seulement aussi fort que son maillon le plus faible.

2.1

ProVelo souhaite tout d'abord **une accélération de la mise en place des nouvelles infrastructures pour vélos**, avec priorisation des axes structurants des communes, ainsi que de **l'amélioration d'infrastructures existantes** qui ne correspondent pas aux exigences (de sécurité et de qualité) des utilisateurs.



2.2

Sur les tronçons en trafic mixte **dans les zones apaisées, un réaménagement conséquent de l'espace routier** est le seul moyen de faire respecter les réglementations de vitesse en vigueur. La réglementation d'axes routiers existants en zones apaisées est superflu si le trafic n'est pas ralenti **par des mesures d'infrastructures adéquates**.

2.3

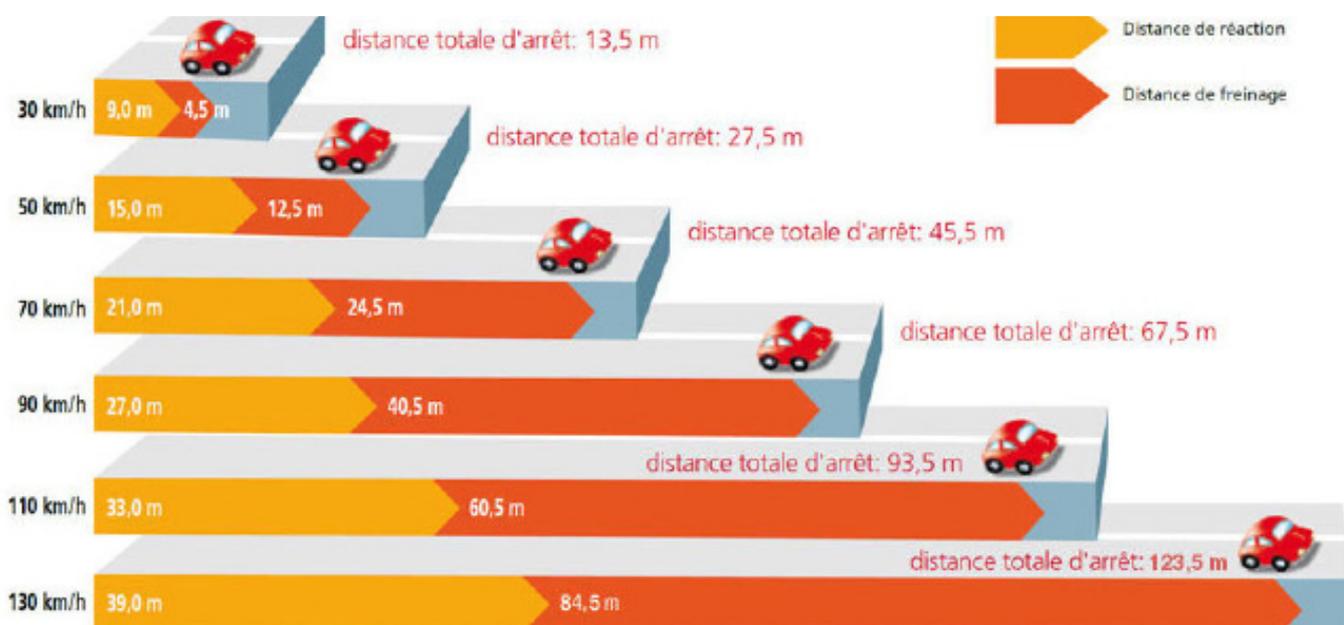
Finalement, il est indispensable de **garantir l'accessibilité à vélo des itinéraires cyclables à tout moment**, comme lors de projets de construction ou de rénovation d'espaces publics. Ceci implique la mise à disposition d'un gabarit suffisant au cyclistes, la réduction des vitesses en cas de mixité du trafic et, le cas échéant, la mise en place d'une signalisation de déviation dédiée pour cyclistes. Au-delà, il faut souligner que les communes sont responsables de l'entretien courant de tout itinéraire cyclable (même national) dans leur commune. La popularité croissante du vélo comme moyen de transport au quotidien implique ainsi la nécessité de garantir leur nettoyage lors de toutes les saisons.

3. Réglementation

Pour promouvoir l'utilisation de la bicyclette sur les courtes et moyennes distances il faut la rendre plus attractive comme moyen de déplacement que la voiture individuelle. Ceci passe surtout par des liaisons sécurisées plus directes pour la mobilité douce par rapport au trafic motorisé individuel et soutient en même temps la création d'espaces plus accueillants et habitables pour les résidents.

3.1

ProVelo revendique une **vitesse générale maximale de 30 km/h dans les agglomérations**, accompagnée de mesures constructives adaptées, sur toutes les routes à part celles classées comme « routes de liaison ». Cette mesure augmente le champs de vision et le temps de réaction des conducteurs, réduisant le risque d'accidents, baisse la probabilité de mortalité d'un piéton lors d'un accident de 80% à 10% et réduit la différence de vitesse entre cyclistes et automobilistes.



Source: Sécurité Routière

3.2

Une **réorganisation du réseau routier communal**, par toutes les possibilités de réglementation du code de la route en vigueur, peut contribuer à rendre l'utilisation de la voiture moins intéressante (détours) et favorise en même temps les déplacements à pied et à vélo par des liaisons plus directes.

3.3

Une **fermeture conséquente des routes de dessertes locales au trafic de transit**, p.ex. par des filtres modaux, permet d'apaiser les localités et d'améliorer la qualité de l'air sur le plan local. Cette approche d'une reclassification fonctionnelle des routes locales est déjà prévue au contexte du PNM2035 et serait une mesure qui pourrait rapidement être réalisée sur le terrain.

4. Éducation

Les habitudes de mobilité se forment tôt dans la vie. Rendre possible et encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements locaux des enfants augmente leur indépendance et la probabilité qu'ils continueront cette pratique en tant que adolescents et adultes.

4.1

La solution prioritaire pour encourager les enfants à utiliser le vélo pour se rendre à l'école est de **mettre en place des chemins sécurisés** qui réduisent les conflits potentiels avec d'autres usagers de la route au maximum et qui **mènent à l'école fondamentale à partir de tous les quartiers** résidentiels.

4.2

Une offre complémentaire voire alternative serait la **mise en place de « vélo-bus »** qui accompagnent les enfants à l'école à partir de points de rassemblement définis, pour compléter l'offre des « pedi-bus » qui existe déjà dans maintes communes.

4.3

Le pourcentage d'enfants qui ne savent pas rouler à vélo était en croissance ces dernières décennies, ce qui se montre souvent lors des coupes scolaires. Nous encourageons les communes de **soutenir l'organisation des coupes scolaires** et la préparation des enfants en offrant des cours **d'apprentissage ou de maîtrise du vélo** et mettant à disposition le matériel d'entraînement nécessaire à leurs écoles et maison relais.



5. Infrastructures pour cyclistes

Pour faciliter et promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement au quotidien, les infrastructures cyclables proprement dites ne sont pas le seul facteur à influencer le choix de ce mode de transport. Il existe une panoplie d'éléments qui peuvent rendre le déplacement à vélo plus confortable dans ce contexte. Les emplacements de stationnement sécurisés jouent un rôle de plus en plus important avec le nombre croissant de modèles électriques, haut de gamme.

5.1

Lors de la création de nouvelles infrastructures cyclables il est impératif de les accompagner de la **mise en place d'une signalisation directionnelle** de ces itinéraires pour faciliter l'orientation des cyclistes et créer des liens entre les réseaux cyclables locaux, régionaux et nationaux.

5.2

Au niveau du règlement des bâtisses les communes doivent introduire des **quotas minimum pour emplacements de vélos dans les résidences**. Il est important que ces emplacements soient facilement accessibles et qu'une partie soit adaptée à accueillir des vélos du type « cargo ».

5.3

ProVelo souhaite une **mise en place conséquente d'emplacements de stationnement de qualité pour vélos** (pour visiteurs et employés) auprès de/dans tout établissement public. En même temps les communes devraient inciter les entreprises privées sur leur territoire d'appliquer la même approche pour tous les autres bâtiments qui font fonction de lieu de travail. La nécessité de mise en place d'emplacements sécurisés s'étend aussi sur les arrêts de bus.

5.4

Les mêmes établissements devraient aussi offrir des infrastructures supplémentaires, telles que des **douches et des vestiaires avec casiers**, aux employés qui viennent y travailler en vélo.



6. Planificateurs dédiés

De plus en plus de communes commencent à s'engager pour la promotion du vélo comme moyen de transport. Cependant, trop souvent le vélo reste encore une arrière-pensée lors de la planification de nouveaux projets routiers et la construction de nouveaux quartiers. De même, les doléances des habitants et usagers sont transférées aux techniciens de la commune, débordés par d'autres travaux « prioritaires ».

6.1

ProVelo recommande à toutes les communes de **nommer un échevin qui a la mobilité dans ces attributions**. L'organisation de la mobilité (durable) devient un sujet de plus en plus important au Luxembourg. L'attribution de ce sujet à un échevin en tiendrait compte de façon plus adéquate.

6.2

ProVelo revendique que les communes ou régions créent des postes de « **responsable de la mobilité active/durable** » qualifiés qui sont l'interlocuteur dédié pour toutes les doléances des usagers et sont incorporés lors de l'élaboration de tout projet pour y représenter les aspects concernant la mobilité durable.

6.3

Ces responsables mobilité active/douce ainsi que les autres membres des services pertinents devraient **régulièrement participer à des formations sur le sujet de la planification de la mobilité douce** afin de renforcer la capacité des communes à rapidement mettre en œuvre des réseaux cyclables qualitatifs qui correspondent aux « meilleures pratiques » existantes.

7. Logistique intra-urbaine

Le transport intra-urbain de marchandises est responsable pour environ 15% de tous les déplacements urbains et est projeté de croître substantiellement lors des prochaines décades. Il contribue aussi de façon disproportionnelle aux émissions, accidents et embouteillages par rapport au nombre de véhicules en circulation.

7.1

ProVelo souhaite voir la **création de centres de distribution urbains** (micro-hubs) dans les agglomérations principales, à partir desquels une **distribution “du dernier kilomètre”** est possible par des moyens de transports alternatifs tels que p.ex. **par les vélo-cargos**.

7.2

ProVelo revendique la **création d'infrastructures cyclables qui sont adaptées à l'utilisation par des vélos-cargo** dans l'aspect de la logistique intra-urbaine ainsi que de l'utilisation croissante de ces vélos par des personnes privées.



8. Implication et incitation des citoyens

Il est désormais évident que de plus en plus de personnes commencent à emprunter le vélo pour (une partie) de leurs déplacements quotidiens. Ces gens peuvent représenter un réservoir d'informations et d'expertise intéressant lors de la mise en oeuvre de nouveaux projets, afin d'assurer que les efforts de mise en oeuvre d'un réseau cyclable soient bien reçus par les cyclistes auxquels ils sont destinés. Mais au-delà de ces « initiés » il incombe aussi aux communes de communiquer à leurs habitants les avantages que les déplacements locaux en vélo peuvent leur conférer et de les inciter ainsi à un changement dans leurs habitudes de mobilité.

8.1

Assurer une **participation citoyenne lors de la planification ou du réaménagement** de places publiques et du réseau routier. Comme les cyclistes locaux sont souvent les experts sur le terrain il est indispensable de les incorporer lors des projets, p.ex. par l'intermédiaire de la commission de circulation ou par des moyens de participation citoyenne plus directs tels que des workshops.

8.2

Organisation de campagnes pour la promotion de la bicyclette pour les déplacements quotidiens au niveau local. **Informations et sensibilisation des (nouveaux) habitants** pour l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport alternatif aussi bien au niveau local que régional.

8.3

La mise en place de subsides pour l'acquisition de vélos de toutes sortes au niveau national a contribué à faciliter le changement des habitudes de mobilité chez les gens. Les communes peuvent d'avantage soutenir leurs habitants en majorant ce subside étatique, surtout en vue de l'achat de modèles électriques ou de vélos-cargos.

Réaliser une politique cyclable ambitieuse, telle que revendiquée par ProVelo dans ce document, peut représenter un défi majeur, n'importe la taille de la commune concernée. Repérer les meilleures mesures à réaliser à court moyen et long terme afin d'améliorer les conditions pour les cyclistes de façon efficace peut s'avérer difficile, surtout lorsque le know-how correspondant n'est pas encore tout à fait établi au niveau des services responsables.

Afin d'obtenir du soutien dans ces démarches, les communes peuvent contacter ProVelo ainsi que la Division de la Planification de la mobilité du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (MMTP) pour profiter de l'expertise dans tout ce qui concerne la mobilité active.

En plus, nous conseillons fortement d'impliquer les (associations de) cyclistes locaux dans toutes les démarches qui sont prévues en leur faveur autant que possible et dès le début de tout projet. Ils sont les experts sur le terrain qui empruntent le vélo au quotidien et ils pourront certainement vous donner des idées pour améliorer votre projet afin qu'il corresponde vraiment aux besoins des cyclistes.



ProVelo.lu a.s.b.l.
6, rue Vauban
L-2663 Luxembourg
info@provelo.lu
43 90 30 29

Mat Ënnerstëtzung vun:

