



Karlsruhe à vélo

Après un peu plus de deux mois passés dans la ville allemande Karlsruhe, il n'est pas question de se lancer dans des analyses approfondies. Mais il est possible de donner des impressions.

Partir s'installer à Karlsruhe, berceau du vélo (ou du moins de la draisienne), relève un peu d'un voyage vers le futur pour un Français du fin fond de la Seine-et-Marne. Une ville où le vélo représente pas loin de 20 % des déplacements, avec un réseau de tramway très développé, un service de vélo partage et d'auto-partage... voilà ce que l'on pourrait imaginer d'ici 20 ou 30 ans, voire plus, pour la plupart de nos villes.

L'impression générale se résume en trois mots : espace, fluidité, sérénité. Alors que dans nos villes où l'espace est cher, où la cohabitation tourne rapidement au conflit et où le moindre déplacement élémentaire peut prendre des allures d'aventure, ici tout semble beaucoup plus simple.

L'espace ne manque pas, avec 1 600 habitant par km² la densité est deux à trois fois moindre que dans les villes françaises de même taille (Strasbourg, Nantes, Montpellier etc.), à tel point que sur les boulevards il est possible de trouver de larges trottoirs, des pistes cyclables, des voies de tram et encore deux ou trois fois deux voies de circulation... De fait, la voiture est encore très présente puisque le développement des autres modes a pu se faire sans

rogner sur son espace. Mais c'est peut-être pour cela que la cohabitation se passe bien : le cycliste n'est pas perçu comme un concurrent !

La voiture domestiquée

Dans les quartiers, la voiture est présente mais domestiquée : la zone 30 est la règle et on trouve des ensembles de rues en zone de rencontre, eh oui Karlsruhe est une ville 30 ! C'est sans doute cela qui contribue à l'ambiance de sérénité dans les quartiers ainsi qu'à la fluidité ; les trottoirs sont souvent au niveau de la chaussée ou très bas et les pistes au niveau du trottoir sont larges et sans entraves ; on passe de la chaussée au trottoir et inversement sans à-coup. Aux intersections avec des rues secondaires, les pistes cyclables sont prioritaires et souvent surélevées : efficacité et confort pour cyclistes et piétons, et entrée de quartier bien identifiée.

Les vitesses apaisées et la bonne accessibilité doivent expliquer que l'on voit des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et de jeunes enfants autonomes dans la rue : l'espace public prend des parts de marché à la télé !



P. Nogues

Boulevards limités à 30 km/h entre 22 h et 6 h

Fahrradstrasse

Coté sérénité, on apprécie de voir les vélos garés en pied d'immeuble avec des antivols qui font rire et on reconnaît les français qui sont les seuls à avoir un U... Le mode principal de support pour le stationnement de courte durée devant les commerces, c'est la béquille.

Une découverte : les « fahrradstrasse » ou « rues à vélo ». Ce sont des rues qui sont destinées en priorité aux vélos et qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires.



P. Nogues

A Karlsruhe, la zone 30 est la règle



P. Nogues

Une « fahrradstrasse », une rue destinée en priorité aux vélos



Les vélos du système Call a bike fonctionnent sans station et se déverrouillent par téléphone

Deux axes en particulier offrent des alternatives efficaces à la rue principale du centre-ville qui est réservée aux piétons et au tram.

Zones 30 nocturnes

Je me souviens de réactions véhémentes suite au passage à 30 km/h de Fontainebleau : « Rendez-vous compte, la rue Grande la nuit, sans ses bouchons, c'est impossible d'y tenir le 30 : c'est juste un piège à

fric ! ». Eh bien ici il y a des boulevards limités à 30 km/h entre 22 h et 6 h simplement pour que les riverains puissent dormir. Et ici, les cyclistes sont bien visibles la nuit : presque tous les vélos sont maintenant équipés de dynamos de moyeu.

Call a bike

Le système de vélo en libre service de la Deutsche Bahn (36 €/an, 30 premières minutes gratuites) fonc-

tionne sans stations : les vélos se laissent à une intersection sur la béquille et se déverrouillent par téléphone. Le câble de l'antivol passe à travers les rayons de la roue arrière et son extrémité est bloquée dans le boîtier de commande. Pour ouvrir, on tape le code reçu par téléphone sur l'écran tactile du boîtier qui libère l'antivol (système électromagnétique). Au retour, on insère le câble, on appuie sur un bouton qui le coince et on confirme le retour sur le boîtier.

Le plus déroutant est que malgré une conception fragile (dérailleur et dynamo classiques) et l'absence de station, on les trouve debout et en état de marche : une fiabilité qui m'a fait renouer avec ce type de service.

Le plus marquant

Finalement, le plus marquant dans cette expérience est que se déplacer à vélo est devenu normal. Plus de remarques en arrivant au bureau (alors le sportif ?!), plus jamais tout seul à un carrefour, mais du coup plus le sentiment d'accomplir un geste politique en enfourchant simplement son vélo, plus de revendication identitaire : de l'utilitaire...

Patrice Nogues
La Vie à Vélo



A la gare principale il y a trois options : le parking payant sécurisé (450 places, 65€/an), le parking gratuit avec des racks (quelques centaines) et la béquille (photos : P. Nogues)