



Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ

# **Recommandations pour l'élaboration d'un concept vélo communal**

Septembre 2015

# Recommandations pour l'élaboration d'un concept vélo communal

Avec ces recommandations, la LVI souhaite apporter une aide aux communes, qui envisagent d'élaborer un concept vélo communal pour un usage quotidien par un bureau d'études, dans la prise de décisions pour une approche optimale.

Le cahier des charges doit être compris comme une proposition pour l'élaboration du concept par le bureau d'études. Les différents modules peuvent être adaptés aux caractéristiques locales.

## Préparations

1. Avant d'élaborer un concept vélo communal, la commune devrait contacter la **Cellule mobilité douce au sein du MDDI** afin de se renseigner sur la réalisation d'éventuels projets publics sur son territoire communal. Elle y recevra également des renseignements techniques quant à la création de pistes cyclables et leur signalisation ainsi que des informations sur les aides financières.
2. Il est recommandé d'associer d'emblée un **groupe de travail local** à l'élaboration du concept vélo communal. Ce groupe de travail devrait avoir un rôle consultatif pour chacune des phases du concept afin d'accompagner le travail du bureau d'études. Le groupe devrait être composé de personnes qui connaissent bien le territoire communal et qui se déplacent régulièrement à vélo. Il est également possible de faire appel à des consultants externes supplémentaires.

Les collaborateurs de ce groupe de travail peuvent être des représentants importants du vélo lors de la mise en œuvre du concept. La phase de travail «2. État des lieux» est une phase qui se prête idéalement à une approche participative..

Proposition pour un

## cahier des charges pour un concept vélo communal

Avec ce concept vélo, la commune souhaite promouvoir l'usage quotidien du vélo par tous les groupes de population. Le concept devrait constituer la base des travaux pluriannuels pour améliorer et compléter les infrastructures communales nécessaires à cet effet. Il devrait tenir compte de la planification nationale et, le cas échéant, l'intégrer. Le concept est élaboré en étroite collaboration avec le groupe de travail local qui est intégré à la planification lors des différentes phases de travail.

Le cahier des charges doit tenir compte des phases de travail suivantes:

### 1. Définition des lieux de destination géographiques prioritaires du trafic cycliste

Afin que le vélo soit valorisé au quotidien, il convient de définir des «points of interest (POI)», considérés comme des lieux de destination pour le trafic cycliste local:

- raccordement au réseau cyclable national,
- raccordement aux gares et aux arrêts de bus,
- chemins de l'école,
- commerces de proximité,
- infrastructures sportives et culturelles,

- infrastructures de loisir et touristiques,
- institutions publiques et services de prestation privés,
- connexions entre les localités d'une commune et/ou les communes voisines,
- ...

## **2. État des lieux des chemins et lieux de destination existants**

Le but est de consigner les atouts et faiblesses dans une situation actuelle en parcourant les chemins existants à vélo.

Cette énumération se fait selon les critères suivants:

- convivialité (chemins courts),
- confort de conduite, revêtement de la chaussée, état d'entretien des chemins,
- dispositions légales et aspects de la sécurité,
- évolutivité communale/régionale des chemins de terre et chemins forestiers pour un raccordement aux réseaux des communes limitrophes,
- infrastructures auxiliaires pour vélos (emplacements de stationnement, services, ...),
- signalisation et balisage (faire attention à la bidirectionnalité),
- ...

Le résultat de cette analyse est un état des lieux écrit et illustré. Il relate toutes les faiblesses et comprend des mesures visant à remédier à ces insuffisances constatées (pas de planification technique détaillée). Les possibilités de création d'un réseau régional pour le trafic cycliste doivent y apparaître.

Cet état des lieux se prête particulièrement à une approche participative à laquelle le groupe de travail local et la population seront intégrés.

## **3. Mesures pour un concept vélo étendu**

- définition des axes centraux avec les chemins d'accès correspondants,
- développement et création de chemins de communication,
- modifications liées à la construction et à la circulation de l'espace routier,
- signalisation de zones 30,
- mesures pour un apaisement général de la circulation en ville,
- meilleures possibilités de stationnement, vélostations avec une large offre de confort (entre autres service de réparation, station de chargement pour vélos électriques/pedelecs),
- dispositif de comptage automatique pour vélos,
- signalisation et balisage des pistes cyclables et des chemins d'accès,
- ...

Toutes les mesures seront à la fois représentées sur un plan général (échelle 1:20 000) et sur un plan détaillé (1:5 000) avec description détaillée.

## **4. Période de réalisation, évaluation des coûts et compétences**

Font également partie de ce plan de mise en œuvre technique et financier pluriannuel:

- la détermination des compétences aux niveaux politique et administratif (chargé(e) de vélo),
- la détermination de la compétence d'entretien des pistes cyclables et de leur signalisation.

## 5. Marketing et campagne de sensibilisation continue

Le travail de sensibilisation doit commencer dès la première phase du concept. La stratégie de marketing doit viser de manière spécifique les différents groupes-cible (selon l'âge, la langue, pour les nouveaux résidents, ...) et doit être régulièrement répétée et adaptée:

- élaboration d'une carte des réseaux cyclables communaux avec connexion aux réseaux régionaux/nationaux et offres locales (magasins, restaurants, hôtels, ...),
- campagne (publipostage, publications, ...) avec des arguments favorables pour le trafic cycliste (entre autres indication des temps pour les trajets les plus importants),
- contributions à publier sur le site Internet de la commune (texte et photos),
- contributions à intégrer aux réseaux sociaux (texte et photos),
- 2 randonnées à vélo guidées sur les chemins communaux (p.ex. spécialement pour les nouveaux résidents),
- idées pour des actions régulières pour un usage du vélo au quotidien,
- rapports d'expérience et de témoignage réguliers sur le vélo au quotidien et sur la fréquence d'utilisation (résultats de comptages),
- ...

## Adresses de contact

### Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ (LVI) a.s.b.l.

6, Rue Vauban  
L-2663 Luxembourg

T +352 43 90 30 29  
F +352 20 40 30 29  
E lvi@velo.lu

[www.lvi.lu](http://www.lvi.lu)

### Ministère du Développement durable et des Infrastructures

**Département des transports**  
**Direction de la planification de la mobilité**

Cellule mobilité douce  
4, Place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

T +352 24 78 49 71  
E christophe.reuter@mob.etat.lu

[www.mddi.lu](http://www.mddi.lu)

### Verkéiersverbond

4, Rue Charles Bernhoeft  
L-1240 Luxembourg

T +352 24 65 24 65  
E secretariat@verkeiersverbond.lu

[www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu)

### Ministère du Développement durable et des Infrastructures

**Administration des ponts et chaussées**  
**Division de la mobilité durable**

38, Boulevard de la Foire  
L-1528 Luxembourg

T +352 28 46 11 00  
F +352 26 25 63 11 00  
E dmd@pch.etat.lu

[www.pch.public.lu](http://www.pch.public.lu)