



« *Le vélo sans couture* »

**Interview d'Ivan Moroder,
Directeur du département mobilité de Bolzano, Italie**

Quels types d'obstacles avez-vous identifié dans votre ville avant de mettre en place une stratégie vélo ?

I. M. : Bolzano a mis en place une stratégie de développement du vélo à la fin des années 70 lorsque l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Bolzano à Meran et située le long de l'Isarco (cours d'eau) a été déplacée sur un nouveau tracé. A l'époque, nous nous sommes demandés, ce que nous allions faire de cette emprise désormais libérée. Les discussions ont été agitées car pour beaucoup, laisser une telle emprise gratuite aux cyclistes était vu comme du gaspillage. Faire du vélo était à ce moment, vu comme une activité de « pauvre » ne pouvant pas se permettre d'acheter une voiture. Ce n'était tout simplement pas « in » et n'était pas pensé comme un moyen de transport durable. Il y avait donc une véritable barrière psychologique et culturelle.

Par chance, cette ancienne voie de chemin de fer a finalement été convertie en piste cyclable et elle fait aujourd'hui partie de la voie vélo qui va du col du Brenner au Lac de Garde.

Nous avons également du faire face à des barrières physiques. La plus importante était le franchissement des cours d'eau. Il n'y avait que quelques ponts pour les voitures, mais, il manquait les liaisons les plus importantes entre les quartiers d'habitation afin d'éviter aux cyclistes de faire des kilomètres de détours. En effet, les voies vélos courtes et directes sont très importantes pour avoir une politique cyclable concurrente à la voiture.

Une autre barrière physique identifiée à l'époque était la gestion des intersections. Les intersections étaient essentiellement pensées pour des usagers motorisés et non pour des usagers lents et vulnérables. Le manque de places de stationnement vélo (en particulier dans le centre ville et les principaux points de convergence) était également une raison pour ne pas prendre le vélo pour se déplacer.

Enfin, la libération d'espace pour créer des voies cyclables était également très problématique puisque nous devons faire disparaître des places de stationnement.

Nous avons également dû faire face à des obstacles administratifs, parmi lesquels on peut citer le montant du budget alloué ainsi que l'adaptation de la

réglementation (Code de la route). En effet, jusqu'à la nouvelle version du Code de la route en 1992, il n'y avait que peu de dispositions pour la protection des cyclistes et des piétons. Ce n'est que dans les dernières années, avec le boom des mobilités durables que le gouvernement italien a pris plus de mesures de protection vis-à-vis des piétons et des cyclistes.

Quelle stratégie avez-vous mis en place afin de rendre la ville de Bolzano plus fluide pour les cyclistes ?

I. M. : À la fin des années 90, un nouveau plan de circulation et de voies cyclables a été voté par le Conseil municipal. Une stratégie découpée en quatre axes a été mise en place :

- 1) La construction d'infrastructures : passerelles vélos, pistes cyclables, passages cloutés sécurisés
- 2) La mise en place de services (places de stationnement, locations de vélo, stations de recharge VAE, stations de pompage, ateliers mobiles)
- 3) L'investissement dans le marketing et la communication (logos, signalisations, campagnes publicitaires...)
- 4) Le renforcement de la motivation des usagers.

Quels sont vos résultats ? Que reste-t-il à faire ?

I.M. : A Bolzano, 29% des habitants effectuent leurs trajets quotidiens à vélo, cela représente environ 130.000 déplacements par jour. En outre, la part des usagers motorisés individuels pourrait dans les prochaines années être réduite à 25% de la part modale.

Aujourd'hui, toutes les classes d'âge et toutes les catégories professionnelles utilisent le vélo simplement car c'est devenu un moyen de transport rapide, pas cher, cool et qui fait gagner du temps.

Il reste encore des choses à faire, comme par exemple, le renforcement et la finalisation des pistes cyclables, la création de plus de places stationnement en particulier dans le centre ville. A l'avenir, la collectivité souhaite également investir toujours plus dans la sûreté afin de réduire le nombre d'accidents.