Escapade de deux adhérents de l’ADAV en Rhénanie du nord.

De nos jours, il devient courant de visiter une capitale européenne en profitant des tarifs des compagnies aériennes à bas coûts. Préférant le vélo et le train, je conçois des voyages « zéro carbone incrémental » c’est-à-dire que la décision de voyager ne doit pas occasionner d’émission de CO2 supplémentaire. Par ailleurs par une sorte de « flygskam » [*Honte de prendre l’avion, NDLR*] suédois j’exclus l’avion.

De nos jours, il devient difficile de voyager en train avec son vélo sur de grandes distances. Je découvre alors que les villes allemandes ont développé des radstations (équivalent des fietspunts néerlandais) où il est possible de louer des vélos de bonne qualité tous les jours de 8h00 à 21h00. Alors avec mon épouse, nous allons à pied à la gare d’Ascq prendre le train pour Tournai et Bruxelles puis l’ICE en direction de Cologne.

Illustration [DevredF-Rhenanie1.jpg]

En Allemagne en matière d’aménagement cyclable, le meilleur côtoie le moins bon ou plutôt l’inexistant. Toutes les villes ayant été largement détruites par les bombardements alliés, les rues sont larges, rectilignes et le trafic automobile s’est imposé largement. Hormis un large secteur piétonnier faisant office de centre commercial, la société a mis peu de contrainte sur la voiture : grandes artères favorisant des vitesses élevées, arceaux vélo uniquement sur les trottoirs, parkings voitures abondants à proximité du centre… Les aménagements « auto-centrés » ont prévalu des décennies durant. Il y a un travail considérable à faire pour corriger ces choix et donner une place aux vélos dans les centres villes.

Illustration [DevredF-Rhenanie2.jpg]

Malgré cela, le nombre de cyclistes est partout important (7 à 8 fois supérieur à la France). Les Allemands pédalent à Bonn, Düsseldorf ou Francfort notamment dans les banlieues et les quartiers populaires. Comme les rues sont larges, les cyclistes sont orientés sur les trottoirs. La place du vélo et du piéton est clairement définie notamment par la couleur des pavés autobloquants. Comme au Benelux, le rouge est maintenant la couleur des voies cyclables.

À Bonn, dans les quartiers résidentiels de Bad-Godesberg, les vélo-rues desservent les écoles. Elles sont à l’image des Fietstraats bataves mais sans revêtement spécifique rouge.

Illustration [DevredF-Rhenanie3.jpg]

Illustration [DevredF-Rhenanie4.jpg]

Aux carrefours, les feux tricolores pour cyclistes, piétons et voitures sont distincts et passent tous à l’orange avant d’être rouges. Ceci atténue les conflits entre les voitures et les modes doux. Il y a clairement une volonté de séparer les flux piétons et cyclistes. Les panneaux indicateurs pour vélo sont sur le même modèle que dans les Provinces–Unies : inscriptions en rouge sur fond blanc.

Illustration [DevredF-Rhenanie5.jpg]

Le système des points nœuds semble émerger mais pas de façon systématique et avec un design propre. En ce début mai, la température est de 5 °C avec des averses. Nous préférons rester dans les agglomérations afin de toujours trouver un café pour nous abriter. Nous testerons la pertinence de systèmes de points nœuds en zone rurale une prochaine fois.

Illustration [DevredF-Rhenanie6.jpg]

Face à l’impossibilité de voyager avec son vélo dans les trains rapides entre Lille, Bruxelles et Cologne, le système des radstations rend plus facile un voyage en vélo « zéro carbone incrémental ». Situées à proximité des gares, les radstations permettent de garer son vélo, de le faire réparer et d’en louer. On en trouve un large choix : des vélos classiques, électriques, des tandems… pour un prix très abordable (13€ par jour) avec une caution de 50€. Les amplitudes horaires d’ouverture sont conséquentes (8h00-21h00) dimanche compris. Les vélos sont de qualité et bien entretenus, le personnel fier de pouvoir rendre service. La radstation est financée par le Land mais s’appuie sur une association de l’économie sociale et solidaire : ZWD à Düsseldorf, Caritas à Bonn etc. À Cologne la Radstation est soutenue par des partenaires privés comme des chaînes d’hôtel, des compagnies de croisière sur le Rhin... Avec les radstations « les derniers kilomètres » deviennent faciles, abordables et zéro carbone.

Illustration [DevredF-Rhenanie7.jpg]

Il serait utile de développer un tel service dans les Hauts-de-France. Les habitants pourraient ainsi se rendre à des rendez-vous professionnels ou réunions familiales dans les périphéries de Douai, Arras ou Amiens en pratiquant le « zéro carbone incrémental ».

L’Europe est ce terrain de jeu incroyable où chaque peuple trouve des solutions originales à des problématiques qui se posent à tous. Dans notre région, nous avons cette chance de nous situer au carrefour de plusieurs pays. À l’ADAV d’en tirer parti afin de proposer pour les élections municipales des écosystèmes vélo toujours plus pertinents. Alors cet été si vous en avez l’occasion, allez découvrir les écosystèmes vélo de nos voisins et partagez-nous vos expériences dans l’HeuroVélo de septembre.

Frédéric DEVRED