

# Ville cyclophile qui s'ignore

**MOBILITÉ.** Le chef-lieu vient de faire auditionner sa politique cyclable. Les résultats ont réservé une surprise: il posséderait déjà de bons atouts. Il s'agit maintenant de les développer.

TEXTES JEAN GODEL, PHOTOS CHLOÉ LAMBERT

Mais oui, Bulle aime le vélo! La ville vient même d'être certifiée par Bypad (Bicycle Policy Audit, [www.bypad.org](http://www.bypad.org)), un organisme né en 1999 dans le cadre d'un projet européen et qui met à disposition des localités de toutes tailles une méthode pour évaluer, puis améliorer leur politique cyclable. A ce jour, pas moins de 65 cités et régions d'une vingtaine de pays européens ont reçu leur certificat Bypad dont, en Suisse, Genève, Lausanne, Bâle et Zurich.

Et donc Bulle désormais. «C'était l'occasion de faire le point sur nos projets de mobilité douce par le biais d'un œil extérieur», explique le conseiller communal Pierre Pythoud, en charge des travaux et de l'équipement.

Ce label ne sanctifie pas l'état actuel du réseau bullois. Il assure uniquement que Bulle s'est soumise à cet audit mené en juillet dernier par un organisme certifié Bypad, en l'occurrence le bureau genevois Citec Ingénieurs Conseils. Surtout, avec son certificat, la commune a aussi reçu un plan d'action pour le vélo riche de dix-huit propositions classées par ordre de priorité (lire ci-dessous).

Si ce plan n'est pas contraignant, Bulle semble vouloir prendre le taureau par les cornes puisque le Conseil communal a déjà décidé de créer une commission vélo qui se réunira pour la première fois le 20 novembre. Sa mission: assurer le suivi des projets en cours et la gestion des problèmes rencontrés.

## Audit par autoévaluation

C'est qu'il faut comprendre l'outil Bypad comme un processus d'amélioration continue grâce à la concertation entre les acteurs concernés – utilisateurs, techniciens, décideurs. Surtout, sa méthode est basée sur l'autoévaluation.

## Grand-Rue

C'est l'un des points noirs de Bulle. Pas grand-chose à faire «sinon s'imposer au milieu de la voie», recommande Pierre Pythoud. Dans ce secteur très commerçant, les vélos n'ont en effet pas le droit d'emprunter les trottoirs, histoire d'éviter les conflits avec les piétons: «On est en zone 30 km/h», explique Cédric Jungo: c'est la mixité voitures/vélos et donc le respect mutuel qui prévalent. Là où l'on roule plus vite, on essaie de séparer les trafics.» Sébastien Lauper s'en remet aussi à la compréhension des automobilistes. Las: une voiture nous dépasse, fonçant du coup à bien plus de 30 km/h... Le danger provient aussi des véhicules garés qui peuvent surgir, même si la suppression récente de vingt places rend la rue plus sûre. Reste que tous les quatre pestent contre cette indécorable propension des Bullois à utiliser la Grand-Rue comme axe de transit.



## Rue de l'Ancien-Comté

Dans cette rue réaménagée, le panneau bleu «chemin obligatoire pour piétons» avec l'indication «cycles autorisés» donne toute liberté au cycliste: il peut soit emprunter le trottoir, de préférence côté route pour ne pas gêner les piétons (un marquage au sol l'y invite), soit rouler sur la route: le bord du trottoir étant en biais, on peut passer facilement de l'un à l'autre. La bande cyclable dénivelée s'efface une dizaine de mètres en amont des carrefours pour permettre la bonne insertion des cyclistes au trafic. Ces larges trottoirs mixtes sont ici plantés d'arbres qui séparent le flux des piétons de celui des cyclistes. Ce type d'aménagement se retrouvera à de nombreux endroits à Bulle une fois toutes les mesures d'accompagnement de la H189 terminées, soit d'ici une dizaine d'années.

Concrètement, un questionnaire a été adressé à un panel réuni par Citec. S'y trouvaient entre autres un membre du Conseil communal (Marie-France Roth Pasquier), un autre de la commission d'aménagement (le conseiller général Sébastien Lauper), un représentant du département technique (Cédric Jungo) ou encore le président de Pro Vélo Fribourg Didier Grandjean. L'analyse en elle-même et le plan d'action qui en découle sont toutefois l'œuvre des ingénieurs de Citec.

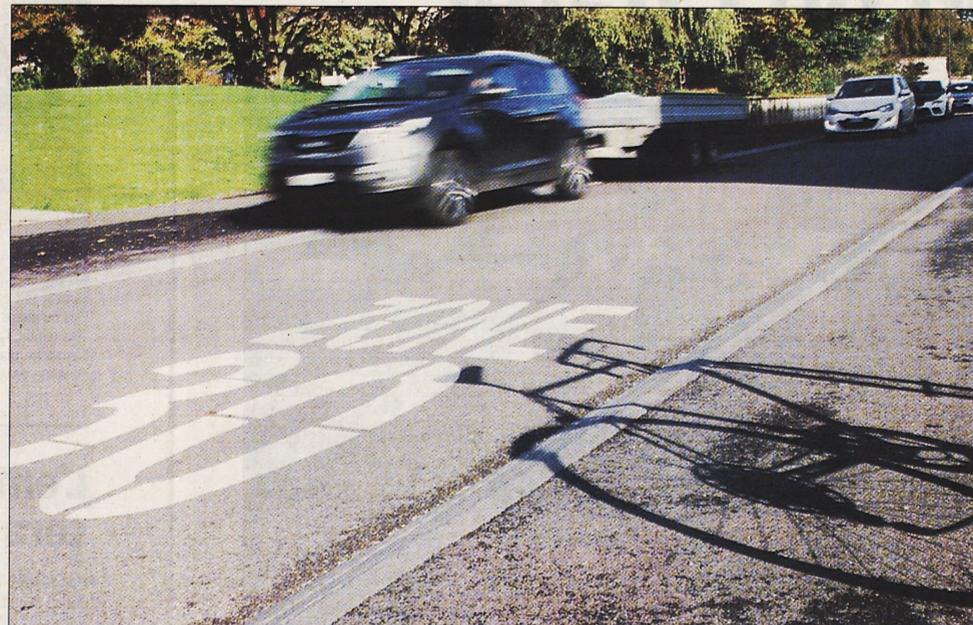
Au final, Bulle a obtenu la note de 2,2 sur 4. Ce qui correspond à une approche isolée. C'est mieux que le cas par cas (note 1), mais moins bien que l'approche systémique (3) ou intégrée (4). L'audit aura pourtant réservé une bonne surprise: en fait, Bulle dispose déjà de nombreux atouts. Le problème, c'est que pas grand monde ne le sait. Pas même ses édules.

«En répondant aux questions, raconte Marie-France Roth Pasquier, on avait l'impression que bien peu de chose se faisait à Bulle et nos réponses étaient souvent négatives. Alors Cédric Jungo nous sortait les documents de planification déjà existants et on réévaluait nos notes à la hausse. Mis bout à bout, tout cela forme quelque chose de pas si mal.»

## Projet d'agglo

Parmi ces documents figure en première place le projet d'agglomération Mobil, base du développement d'un réseau de mobilité douce reliant les communes périphériques à Bulle, mais aussi les communes périphériques entre elles. Pour analyser plus finement le maillage de Bulle avec ses voisins, densifier son propre réseau et le rendre plus cohérent, Bulle a commandé au bureau Team+ un concept d'aménagement pour la création de cheminements destinés aux vélos.

Remis en juin 2013, ce document est une mine d'informations: estimation de la demande, charges de trafic actuelles et futures, liste des liaisons principales et prioritaires, principes d'aménagement (sites propres, piste et bande cyclables, trottoirs mixtes,



A en croire les experts mandatés pour effectuer l'audit de Bulle en matière de politique cyclable, la ville se prête particulièrement bien à la pratique du vélo. Bien des choses existent déjà, d'autres sont en projet – reste à les réaliser. Le tout mérite surtout d'être mieux communiqué.

zones 30). Enfin, une longue série de fiches techniques détaille les aménagements prévus axe par axe. Bref, de quoi voir à quoi ressemblera «Bulle à vélo».

Pour être complet, il faut encore ajouter le Plan directeur des circulations C (mobilité douce) qui complète le A (trafic motorisé) et le B (transports publics). «Bref, l'information à disposition est dense, mais peu connue et mal communiquée», résume Marie-France Roth Pasquier. Le rapport d'audit Bypad sera

d'ailleurs bientôt disponible sur le site internet de la ville.

## Bulle ville facile!

«Tout cela, ajoute Pierre Pythoud, montre la prise de conscience, à Bulle, de la hausse du trafic individuel motorisé. Faut-il attendre passivement ou anticiper et proposer des solutions?» Le chef-lieu semble avoir opté pour la seconde option. La commune a déjà posé des actes concrets: en décembre 2012, le

Conseil général votait un crédit de 2,6 mio pour des investissements en faveur de la mobilité douce. «L'idée n'est pas de développer le vélo en soi, argumente Sébastien Lauper, mais d'apporter une solution à l'engorgement de la ville, sans confrontation systématique à la voiture.» C'est d'autant plus jouable que, comme l'a relevé le responsable de l'audit auprès de Citec, Bulle est une ville facile à vélo. Ne reste plus qu'à en convaincre les habitants eux-mêmes. ■



## Pépinière

Depuis le rond-point au croisement des rues de la Poterne et de la Condémine, le projet d'agglo prévoit la réalisation, normalement dès 2015, d'une liaison principale de mobilité douce entre Bulle et Morlon via la rue, puis le chemin de la Pépinière. Actuellement trop étroit, le chemin de la Pépinière sera élargi pour permettre le croisement d'un vélo et de deux piétons. Bien d'autres liaisons de ce genre sont prévues, comme entre Riaz et le chemin des Crêts, la Léchère et la zone industrielle de Planchy, Vuadens et Bulle via Sous-Crêt. De quoi compléter le maillage du réseau, aujourd'hui morcelé.



## Route de Riaz

Le tronçon entre la station Agip et Glasson Matériaux est le premier à avoir été réalisé dans le cadre des mesures d'accompagnement de la H189. «On s'est rendu compte que la route, réduite à 6 m, est encore trop large, reconnaît Cédric Jungo. Les voitures roulent trop vite.» Le trottoir est séparé de la bande cyclable (dénivelée) par une haie. Sur la route de Fribourg voisine, en direction de Palud, une autre configuration existe, avec un trottoir mixte piétons-cyclistes séparé de la route par une allée d'arbres. Mais il y a encore mieux: à la Ronclina, entre Les Granges et le CO2, une piste cyclable à double sens côtoie un trottoir réservé aux piétons, l'ensemble étant séparé de la route par une allée d'arbres. Le grand luxe!



## Les ronds-points

C'est la bête noire des cyclistes et cela le restera! «Ce matin encore, je me suis fait serrer par un camion, raconte Sébastien Lauper. La difficulté, c'est que l'on se fait souvent dépasser par des voitures qui bifurquent ensuite devant notre roue.» La solution? Prendre sa place! «Mais même dans les ronds-points les plus vastes, avec piste cyclable en site propre, il y a toujours un moment où il faut croiser le trafic», fait remarquer Cédric Jungo. Du coup, «beaucoup de gens ont encore peur de faire du vélo», reconnaît Marie-France Roth Pasquier. Bref, il y a encore du pain sur la planche. Pourtant, à force de pédaler en ville, assure Sébastien Lauper, on prend vite confiance. «Surtout, on découvre des itinéraires alternatifs.» Et on se rend compte qu'à Bulle, à vélo, on dépasse bien souvent les autos.

## Dix-huit mesures pour donner envie aux Bullois d'enfourcher leur petite reine

Le plan d'action remis cet été à Bulle par Citec Ingénieurs Conseils, en même temps que le certificat Bypad, ne compte pas moins de dix-huit points rassemblés en sept rubriques. Pour chaque mesure, il détaille non seulement les coûts estimés, mais aussi les entités responsables, le volume de travail escompté et un planning. Bref, un vrai petit mode d'emploi pour faire de Bulle un rêve de ville à vélo.

### INFORMATION

C'est donc le point faible du chef-lieu. Il s'agit non seulement d'informer les utilisateurs, existants et potentiels, mais aussi les autorités: «Le thème du vélo est peu abordé au Conseil communal»,

constate l'audit. L'Exécutif est invité à prendre plus souvent position sur le développement du vélo. Quant aux citoyens, ils devraient disposer d'un plan des itinéraires. «Comme un plan de météo», imagine Marie-France Roth Pasquier, conseillère communale qui a participé à l'audit, de même que le conseiller général Sébastien Lauper. Lui insiste sur l'intérêt d'une version numérique (application smartphone avec géolocalisation). Une recommandation qui figure dans le rapport d'audit.

### PROMOTION

Il s'agit d'encourager la participation aux actions Bike to school et Bike to work. Une «journée du vélo» pourrait

aussi être utile pour informer les groupes cibles sur les intérêts multiples du deux-roues. «Action à associer à une opération ville sans voitures», suggère le rapport. Aie!

### CONCERTATION

Ce point-là est déjà réalisé avec la mise sur pied d'une commission vélo. Idéalement, elle intégrerait les associations de cyclistes. Le problème à Bulle, c'est qu'en dehors des sociétés cyclosporives comme la Pédale bulloise, aucune association ne fédère les autres utilisateurs du vélo, comme les pendulaires. Or ce ne sont pas les cyclistes du dimanche qui se rendent le plus en ville à vélo pour travailler ou faire leurs courses.

## Victor-Tissot

Auparavant à double sens, la rue Victor-Tissot est passée en sens unique avec double sens possible pour les vélos. Un marquage au sol rend la situation plus claire. Il en est de même ailleurs, comme à la rue de la Sionge, l'idée étant de faciliter la vie aux cyclistes.



## Condémine

Devant l'école primaire, les trottoirs sont si larges que les vélos y sont autorisés, alors même que l'on est en zone 30 km/h. La route est réduite à 4,8 m de large, des ralentisseurs sont installés et les bordures de trottoir sont en biais pour permettre le croisement des convois agricoles ou des camions. Le problème, c'est que, par confort, les voitures roulent souvent à cheval sur le trottoir. La loi l'interdit – on ne peut épiéter sur le trottoir qu'avec «toutes les précautions nécessaires lorsqu'il est indispensable de dégager immédiatement la chaussée». Du coup, on va installer des bornes en granit d'ici à la fin de l'année», indique Cédric Jungo.