

# VELO

# Trondheim (NO)

## ASPECTS GENERAUX

Trondheim, 150 000 habitants, se situe au centre de la Norvège sur la côte ouest du pays. Elle abrite une importante université avec 25 000 étudiants. Troisième ville du pays, elle possède un port de pêche, de commerce et de voyageurs. Trondheim est également un centre industriel diversifié, avec des conserveries (poisson), des papeteries, de l'industrie métallurgique et mécanique et des fabriques de chaussures. On y trouve aussi un centre de services liés aux activités pétrolières en mer du nord.



## POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

La politique alternative de la Ville de Trondheim en matière de transport a démarré en 1989, lorsque le « Trondheim package » a été approuvé. Il prévoit l'investissement de 43,2 millions € dans le développement des transports alternatifs (transports publics et vélo en particulier), de mesures visant à sécuriser le trafic et à préserver l'environnement. Les mesures prévues dans le « Trondheim package » sont essentiellement financées par les recettes procurées par le péage urbain instauré en 1991. Des pistes cyclables ont été réalisées le long des routes principales, dans les zones résidentielles, dans les zones de loisirs, etc. La construction de ponts pour les vélos a permis de créer de nombreux raccourcis par rapport aux itinéraires routiers et d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes. Dans le même but, une nouvelle signalétique pour les cyclistes sur les axes principaux a vu le jour. Aujourd'hui, le réseau cyclable comprend plus de 100 km de pistes. Il existe un système de City-Bike gratuit (400 vélos et 52 aires pourvues d'un rack pour leur stationnement) et un projet de système de City Bike payant est à l'étude. A plus long terme, le plan de déplacements en vigueur (1992-2005) prévoit de porter la longueur totale du réseau cyclable à 220 km. La nouvelle cible privilégiée est celle des pendulaires qui résident à une distance de leur lieu de travail faisable en vélo. L'élaboration d'un plan structuré pour le stationnement des vélos dans le centre ville est également une priorité.

# EXPERIENCE DE TRONDHEIM

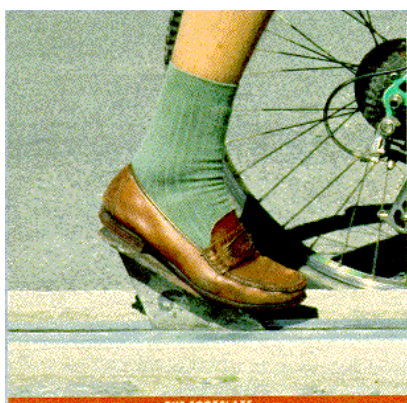
## Description

Dans le cadre de sa politique pour développer les déplacements en vélo, la Municipalité de Trondheim a mis en place en 1993 un système de remonte-pente très particulier pour les vélos. Il s'agit d'un câble souterrain qui tracte un repose pieds. Le fait que le mécanisme soit souterrain permet d'éviter une pollution visuelle.

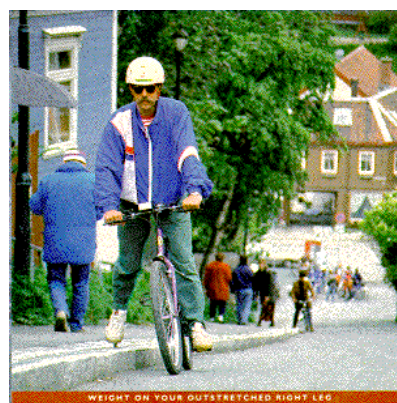


Le remonte-pente est simple d'utilisation :

- tout en restant assis sur son vélo, le cycliste place tout d'abord celui-ci à environ 10 cm du remonte-pente,
- son pied gauche reste sur la pédale et son pied droit vient se placer sur le repose pieds prévu à cet effet, le poids du corps se concentrant sur la jambe droite,
- il insère alors une carte électronique et actionne une commande qui fait démarrer le remonte-pente, lequel le pousse à la vitesse de 7 km/h, atteinte graduellement,
- il peut quitter le système de remontée à tout moment.



*Le repose-pieds*



*Un utilisateur*

La mise en marche du remonte-pente s'effectue donc à l'aide d'une carte électronique. Durant les quatre premières années de fonctionnement, celle-ci a été distribuée gratuitement. Depuis juin 1997, elle est vendue 12 euros.

Le remonte-pente est en service de 7h à 22h tous les jours et fonctionne même l'hiver grâce à un système de câbles chauffants. Sa longueur est de 125 m et il peut gravir des pentes allant jusqu'à 20%.

## Objectifs

L'objectif général est d'amener plus de gens à utiliser le vélo dans leurs déplacements quotidiens. Par ce nouvel équipement, on entend :

- augmenter le nombre de déplacements périphérie-centre ville effectués en vélo,
- établir un lien important avec un moyen de transport non polluant à l'intérieur et à l'extérieur du centre ville,
- améliorer la qualité de vie en ville.

Par ailleurs, ce nouvel équipement vise également à tester :

- une nouvelle technologie (facilité d'utilisation, sécurité, etc.),
- le comportement des cyclistes et des citoyens en général (réactions du voisinage et actes de vandalisme, conflits avec la circulation automobile, etc.).

### Mise en œuvre

L'idée du remonte-pente émane du chef d'une entreprise de design (Design Management AS) habitant un quartier résidentiel surplombant le centre ville. Alors qu'il ne lui fallait que cinq minutes pour se rendre sur son lieu de travail en vélo, vingt lui étaient nécessaires le soir pour retourner chez lui. L'idée lui est venue lors d'un de ces retours.

Dans le même temps, quelques planificateurs étaient demandeurs de solutions pour ces fortes pentes, sans pour autant connaître ce type de produit. Suite à une rencontre entre un d'entre eux et le chef de l'entreprise susmentionnée, il a été décidé de monter le projet qui a finalement vu le jour un an et demi plus tard.

C'est Design Management AS qui a lancé le projet et c'est l'administration locale pour les routes publiques (Public Roads Administration) qui a financé le développement technique du remonte-pente.

C'est ainsi qu'est né le premier remonte-pente pour vélo du monde. Il est devenu très populaire chez les cyclistes de tous âges mais aussi chez les touristes.

## EVALUATION

On dénombre 4 500 détenteurs de cartes d'accès au remonte-pente. Il a été emprunté par 145 000 cyclistes sans que l'on recense de blessés.

Une enquête a été réalisée en 1995 auprès de 700 utilisateurs, qui a permis d'établir les données suivantes :

- 20% utilisent plus leur vélo qu'avant, 83% ont le permis de conduire et 56% sont des étudiants,
- 72% souhaitent voir plus de remonte-pentes dans Trondheim,
- 72% pensent que le remonte-pente est facile d'utilisation,
- 77% souhaitent payer 0,12 euro par utilisation et 21% 0,24 euro,
- 61% pensent que le remonte-pente sera courant dans le futur.

Dans l'esprit de beaucoup de personnes, le vélo reste néanmoins le mode de transport du pauvre et non un mode de transport capable de résoudre les problèmes liés à la circulation automobile. Par ailleurs, il existe un risque que cet équipement soit uniquement considéré comme une curiosité et non comme un outil sérieux de développement de l'utilisation du vélo.

Le coût de l'équipement n'est pas plus élevé que celui de la création d'une piste cyclable de même longueur (125 m).

## PERSPECTIVES

En complément du prototype de 125 m installé depuis 1993, l'installation de deux nouveaux remonte-pentes est planifiée à Trondheim : un de 600 m sur deux voies et un autre de 300 m.

D'autres villes européennes se sont montrées intéressées par l'équipement. L'expérience de Trondheim a montré que le projet est reproductible dans d'autres villes si quelques caractéristiques sont réunies :

- ville à la topographie accidentée ou construite en terrasse avec de bonnes liaisons cyclables entre la périphérie densément peuplée et le centre,
- volonté politique d'encourager les déplacements en vélo,
- tradition de cyclisme et bonne planification des infrastructures cyclables,
- ville universitaire avec de bonnes habitudes cyclistes.

## POUR ALLER PLUS LOIN

**City of Trondheim**

Erik J. JØLSGARD - Head of Traffic Safety Division

Public Roads Administration

Po Box 6064

NO-7003 TRONDHEIM

Tel : +47 73 96 91 04

Fax : +47 73 96 92 79

E-mail : [erikj@online.no](mailto:erikj@online.no)

**Design Management AS**

Jarle WANVIK - Managing Director

Teknostallen

NO-7030 TRONDHEIM

Tel : +47 73 93 70 10

Fax : +47 73 93 70 11

E-mail : [jwanvik@online.no](mailto:jwanvik@online.no)