

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



**LA MISE EN ŒUVRE  
DES POLITIQUES  
DE TRANSPORTS  
URBAINS DURABLES :  
ALLER DE L'AVANT**

# Politiques nationales en faveur du vélo



## AVANT-PROPOS

Le cyclisme est de plus en plus reconnu comme un mode propre et comme une composante essentielle d'une approche intermodale visant à promouvoir un transport urbain durable.

Bien que la responsabilité première de la planification détaillée et de la mise en œuvre des politiques en matière de cyclisme incombe aux autorités locales et régionales, un engagement au niveau national est important pour définir le cadre légal, réglementaire et financier d'une mise en œuvre efficace d'initiatives favorisant l'usage du vélo.

Cette étude offre un aperçu de politiques nationales mises en œuvre pour promouvoir le cyclisme. Le rapport est fondé sur des informations recueillies en 2002 et 2003 auprès de 21 pays membres de la CEMT et de pays associés.

Le rapport a été présenté aux Ministres de la CEMT lors de la réunion ministérielle à Ljubljana en 2004. Les Ministres ont eu ainsi l'opportunité, pour la première fois, d'avoir une discussion sur le rôle spécifique qui incombe aux autorités nationales pour la promotion du cyclisme dans les zones urbaines.

Lors de cette réunion, les Ministres ont adopté une Déclaration sur les politiques nationales en matière de cyclisme (reproduite dans cette publication) qui souligne qu'une politique en matière de cyclisme doit être partie intégrante de la politique nationale visant à un transport urbain durable dans les villes.

Ce rapport constitue l'une des suites aux travaux de la CEMT sur « La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables ». Ces travaux ont été conduits de 1998 à 2001 et les résultats sont résumés dans le document « Messages-clés pour les gouvernements sur la mise en œuvre de politiques transports urbains durables » approuvé par les Ministres lors du Conseil de Lisbonne en 2001.



## REMERCIEMENTS

La CEMT aimerait remercier sincèrement les gouvernements nationaux des 21 pays qui ont fourni des informations sur leurs politiques en matière de cyclisme. Il s'agit des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Japon, Lettonie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et République tchèque.

La CEMT tient également à exprimer sa gratitude aux sept autorités municipales qui ont bien voulu faire part de leur expérience en matière de promotion du cyclisme pour ce rapport : Bâle, Berlin, Ferrare, Helsinki, Odense, Reading et Zwolle.

M. Masatoshi Miyake et Mme Mary Crass de la CEMT ont rédigé ce rapport sous la supervision du Groupe de direction sur le transport urbain durable présidé par M. Wojciech Suchorzewski (Pologne) et M. Pat Mangan (Irlande).



## TABLE DES MATIERES

<b>Synthèse</b> .....	<b>9</b>
<b>Déclaration ministérielle sur les politiques nationales en faveur du vélo pour des déplacements urbains durables</b> .....	<b>13</b>
<b>Chapitre 1. Introduction</b> .....	<b>15</b>
1.1 Contexte .....	15
1.2 Situation actuelle et évolution prévisible .....	17
1.3 Contribution du vélo à la mobilité durable .....	19
1.4 Obstacles, réels et perçus, au développement de l’usage du vélo.....	25
<b>Chapitre 2. Cadre d’action et dispositif institutionnel</b> .....	<b>29</b>
2.1 Principaux domaines de l’action en faveur du vélo .....	29
2.2 Rôle des différents niveaux de pouvoir dans le processus décisionnel.....	43
2.3 Intégration des politiques cyclistes .....	43
2.4 Promotion du vélo et activités de sensibilisation : le rôle des ONG et de l’industrie .....	46
<b>Chapitre 3. Politiques et plans nationaux en faveur du vélo</b> .....	<b>49</b>
3.1 Etat de développement des plans nationaux .....	49
3.2 Objectifs et caractéristiques des politiques et plans nationaux .....	61
<b>Chapitre 4. Problèmes rencontrés dans la définition des politiques nationales</b> .....	<b>69</b>
4.1 Contraintes financières.....	69
4.2. Obstacles institutionnels .....	70
4.3 Préoccupations concernant la sécurité .....	71
4.4 Connaissance insuffisante des aspects techniques .....	72
4.5 Manque d’espace .....	72
4.6 Manque de sensibilisation du public.....	72

<b>Chapitre 5. Utilité de l'engagement national</b> .....	<b>75</b>
5.1 Engagement national : Expériences néerlandaises et danoises .....	75
5.2 Mise en œuvre de la politique au niveau local .....	80
5.3 Rôle de l'administration centrale .....	86
<b>Chapitre 6. Conclusions</b> .....	<b>89</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>93</b>
<b>Annexe</b> .....	<b>97</b>

## SYNTHESE

### Introduction

Le présent rapport a pour objet de brosser un panorama général des politiques adoptées à l'échelon national pour promouvoir l'usage du vélo, que l'on considère de plus en plus comme un mode de transport propre et favorable au développement durable dans les zones urbaines. Le rapport est fondé sur les informations communiquées par 21 pays Membres et Membres associés de la CEMT en 2002 et 2003.

Alors que l'usage de la voiture continue de s'accroître, celui de la bicyclette semble demeurer stable, en général, avec quelques variations minimes. La part modale du vélo diffère d'un pays à l'autre : elle se situe entre environ 5 et 10 % du total des déplacements en Europe occidentale, tandis qu'elle est de l'ordre de 1 à 5 % dans les pays d'Europe centrale et occidentale. Deux pays sortent du lot sur ce plan et affichent des parts modales beaucoup plus élevées : les Pays-Bas (27 %) et le Danemark (18 %). Au Japon aussi, le vélo occupe une place remarquable dans le partage modal, puisque sa part y atteint 14 %. En revanche, dans les villes d'Amérique du Nord, la part de ce mode reste relativement faible, même si elle va en augmentant.

Le vélo présente de nombreux avantages pour se déplacer à courte distance dans les zones urbaines : il est respectueux de l'environnement – il ne produit ni émissions ni nuisances sonores -- et procure une mobilité efficace par rapport au coût, outre qu'il permet d'améliorer la condition physique et la santé grâce à un exercice régulier.

En revanche, son usage se heurte à des obstacles réels et supposés qui – sauf dans quelques rares pays – marginalisent quelque peu son rôle dans les agglomérations. Ces obstacles sont notamment la vulnérabilité des cyclistes en cas d'accident dans la circulation de véhicules motorisés, le vol de bicyclettes, l'augmentation des distances à parcourir en raison de l'étalement urbain, une image socialement défavorable, les conditions météorologiques et la topographie.

## **Cadre d'action et dispositif institutionnel**

Les politiques et mesures en faveur du vélo ne suffisent pas, à elles seules, pour instaurer des déplacements durables dans les villes. Elles constituent cependant un élément important des trains de mesures conçus pour améliorer la durabilité de l'ensemble du réseau de transport. L'intégration et la cohérence des politiques concernant le vélo avec celles qui visent l'aménagement du territoire, l'environnement, la santé physique et les finances sont essentielles, c'est pourquoi il est indispensable d'assurer la coordination entre les différents acteurs concernés par l'usage de la bicyclette et des objectifs des politiques de promotion du vélo.

Si les autorités régionales et locales sont au premier chef responsables de la planification détaillée et de l'application des politiques en faveur de la bicyclette, l'engagement au niveau national joue également un rôle important eu égard à la mise en place des cadres juridique, réglementaire et financier appropriés pour que la mise en œuvre des initiatives en la matière soit couronnée de succès.

## **Politiques et plans nationaux en faveur du vélo**

Les pays sont de plus en plus nombreux à mettre au point des plans, des stratégies et des politiques en faveur du vélo. L'approche de la question à l'échelon national diffère selon les pays : certains ont un plan distinct et spécifique de promotion de la bicyclette au niveau national, tandis que d'autres intègrent les politiques en la matière dans des plans nationaux concernant les transports, l'environnement ou la santé. Dans beaucoup de pays, ce sont encore exclusivement les autorités régionales et locales qui sont compétentes pour promouvoir le vélo et l'engagement à l'échelon national est faible.

Les objectifs des politiques en faveur de l'usage de la bicyclette relèvent de plusieurs domaines, notamment les transports, l'aménagement du territoire, la sécurité, l'environnement et la santé. Par conséquent, les politiques et le processus de planification font intervenir un large éventail d'acteurs, dont des organismes publics nationaux, régionaux et locaux, des organisations non gouvernementales et des associations de cyclistes, ainsi que l'industrie. Dans plusieurs pays, le ministère des transports joue un rôle moteur pour assurer la coopération et la coordination avec les organismes concernés par la planification des politiques.

## **Problèmes rencontrés dans la définition des politiques nationales**

Quoique l'action en faveur des déplacements à bicyclette progresse dans plusieurs pays, le processus de planification et de mise en œuvre des politiques en la matière connaît des difficultés persistantes.

En premier lieu, l'usage du vélo occupe toujours une place quelque peu marginale dans les débats sur la politique des transports dans nombre de pays et l'affectation des crédits budgétaires nationaux en témoigne. Deuxièmement, comme les politiques en faveur de la bicyclette répondent à un large éventail d'objectifs et font intervenir de nombreux acteurs, l'absence de coordination horizontale et verticale peut fausser la planification des politiques et dresser des obstacles à la mise en œuvre. Troisièmement, la vulnérabilité des cyclistes dans la circulation automobile suscite des craintes sur le plan de la sécurité. Quatrièmement, les connaissances techniques ne sont pas toujours suffisantes et, en conséquence, il arrive souvent que les infrastructures – même celles dédiées aux bicyclettes -- soient mal conçues ou de qualité médiocre. Cinquièmement, il est difficile de mettre en place l'infrastructure cyclable appropriée par manque d'espace. Enfin, le vélo a souvent une image qui ne correspond pas tout à fait à la réalité – il est souvent perçu comme étant seulement un sport, une activité de loisir ou d'enfant, et non un mode de transport.

De nombreux pays essaient de mieux comprendre ces barrières. Les autorités nationales de plusieurs pays ont contribué à surmonter ces obstacles en mettant en place une politique engagée et un soutien financier aux autorités locales et régionales et des actions de communication publique.

### **Utilité de l'engagement national**

Aux Pays-Bas et au Danemark, la bicyclette est l'un des principaux moyens de déplacement dans les villes et ce, en partie du moins, grâce au soutien résolu dont elle a durablement bénéficié de la part de leurs administrations nationales.

Les enquêtes effectuées auprès des autorités locales dans le cadre de l'étude de la CEMT ont révélé que l'État peut favoriser la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo dans les collectivités locales par plusieurs moyens, et notamment en développant une stratégie qui définit les instruments juridiques et réglementaires nécessaires pour une utilisation sûre et efficiente de la bicyclette et en dispensant les aides financières appropriées – surtout pour le développement des infrastructures et installations cyclables. Il est à noter que les investissements en faveur de l'infrastructure dédiée aux bicyclettes peuvent

être considérablement moins onéreux que ceux prévus pour d'autres types de transports (e.g. transports motorisés, transports publics).

## Conclusions

Une démarche nationale à l'égard des politiques en faveur du vélo – qu'elle se présente dans un document spécifique ou fasse partie d'un plan plus général des transports – peut se révéler très efficace pour que les administrations nationales encouragent l'usage de la bicyclette dans les zones urbaines. Conçu en fonction des particularités d'un pays, un cadre d'action national peut devenir une base intégrée commune à divers secteurs et niveaux d'administration pour l'élaboration et la mise en œuvre à long terme de politiques de promotion de la bicyclette.

Un cadre d'action national en ce domaine peut :

- Articuler des objectifs et des cibles communs avec un ensemble de mesures spécifiques, intégrées et coordonnées entre les différents ministères et organismes nationaux (horizontalement), ainsi qu'entre autorités nationales, régionales et locales (verticalement), en partenariat avec l'industrie, les associations de cyclistes et d'autres acteurs concernés.
- Témoigner de la volonté et de l'engagement politiques à l'échelon national, ce qui rehausse la priorité des politiques en faveur de la bicyclette.
- Sensibiliser la population aux avantages du vélo en tant que mode de déplacement durable afin qu'elle ne le considère plus comme étant marginal.
- Jeter les bases pour le suivi et l'évaluation par les autorités nationales, régionales et locales de la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo.

## **DECLARATION MINISTERIELLE SUR LES POLITIQUES NATIONALES EN FAVEUR DU VELO POUR DES DEPLACEMENTS URBAINS DURABLES**

### **Les Ministres des pays Membres et Membres associés de la CEMT :**

- Prennent note des conclusions de ce rapport.
- Rappellent les *Messages clés pour les gouvernements sur la politique des transports urbains durables* approuvés par les Ministres réunis en Conseil à Lisbonne en 2001 et, en particulier, la recommandation formulée à l'intention des gouvernements nationaux d'établir un cadre national favorable aux transports urbains durables.
- S'accordent à penser que les politiques et les mesures en faveur de l'usage de la bicyclette font *partie intégrante* de la politique de transports urbains, au même titre que celles qui favorisent les transports publics, la maîtrise de l'usage de la voiture et la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports.
- Reconnaissent que les actions nationales ci-après peuvent promouvoir l'usage du vélo et faciliter la mise en œuvre des mesures dans ce sens dans les zones urbaines :
  - Etablir un cadre d'action national intégré en faveur du vélo assorti d'objectifs, de mesures et de cibles clairs en coordination avec d'autres administrations et organismes au niveau national, les autorités locales, les associations de cyclistes et l'industrie.
  - Proposer des textes législatifs, des réglementations et des orientations pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo aux échelons régional et local.
  - Recourir à des instruments financiers et autres pour encourager et faciliter les initiatives des autorités régionales et locales en faveur de la bicyclette.

- Améliorer la sécurité des cyclistes en encourageant la réduction de la vitesse et du volume du trafic automobile, le cas échéant.
- Mener des recherches sur les politiques et les mesures en faveur du vélo et diffuser les connaissances en la matière auprès des autorités locales et d'autres acteurs intéressés.
- Améliorer la collecte de données sur les déplacements à bicyclette et le comportement des cyclistes afin d'approfondir la connaissance de la situation, des tendances et des possibilités concernant l'usage du vélo.
- Suivre les progrès vers la réalisation des objectifs et des cibles chiffrées, et évaluer les résultats de la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo.
- Demandent aux Suppléants de passer en revue le travail accompli et l'échange d'expérience sur l'application de ces idées concernant les politiques en faveur du vélo dans les différents pays et d'en faire rapport aux Ministres en temps utile.

## Chapitre 1.

### INTRODUCTION

#### 1.1. Contexte

La CEMT a mené avec l'OCDE, de 1998 à 2001, un projet sur la mise en œuvre des politiques de transports urbains durables. Les conclusions de ce projet structuré en une série d'ateliers thématiques, une enquête des villes et un panorama des politiques nationales, ont été présentées aux ministres des Transports au cours du Conseil de Lisbonne de mai 2001. Ces conclusions, exposées dans les publications intitulées *Transports urbains durables : La mise en œuvre des politiques - Rapport final* et *Messages-clés pour les gouvernements*, ont été approuvées par les Ministres.

La promotion de l'usage de la bicyclette en tant que moyen de transport est l'un des instruments qui s'offrent aux pouvoirs publics et qui peuvent contribuer à la mise en place de déplacements urbains durables correspondant à la définition donnée dans le *Rapport final* de la CEMT :

*“Si les définitions du développement durable et les critères qui le guident varient d'un pays et d'une ville à l'autre, les objectifs de qualité de la vie dans les agglomérations sont pratiquement communs à tous, notamment la pureté de l'air, des quartiers silencieux et la prospérité économique, en évitant des incidences préjudiciables pour la santé et l'environnement ainsi que l'épuisement des ressources naturelles finies”.*

Il est de plus en plus largement admis que la bicyclette est un mode de transport propre et durable capable de se substituer à la voiture sur les petits trajets accomplis en milieu urbain. Le *Rapport final* précité recommande d'ailleurs aux gouvernements d'“établir un cadre d'action national favorable”. Ce cadre national dans lequel s'inscrit la politique des transports urbains devrait envisager l'usage de la bicyclette dans un contexte intégré avec d'autres politiques de déplacements urbains et d'aménagement du territoire. Le rapport final recommande aux gouvernements de “faire en sorte que les mesures en faveur de la marche à pied et de l'usage de la bicyclette dans les zones urbaines ... trouvent un soutien dans les cadres juridique et réglementaire”.

Compte tenu de ce mandat, la CEMT a mené un examen des politiques et des plans nationaux en faveur de la bicyclette mis en œuvre dans les pays Membres et Membres associés de la CEMT (dénommés « pays Membres » dans la suite du présent rapport). Le présent rapport a pour objet de donner un aperçu des politiques nationales de promotion de l'usage de la bicyclette, en se focalisant sur les initiatives prises par les ministères des Transports.

Le rapport se fonde sur les réponses données au questionnaire (figurant en annexe au présent rapport) qui a été envoyé à 48 pays Membres et Membres associés de la CEMT au cours de l'automne 2002. Les réponses reçues proviennent des 20 pays suivants : Allemagne, Belarus, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Japon, Lettonie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, République slovaque, Slovénie, Suède et Suisse.

Le rapport ne vise pas à évaluer comparativement les démarches nationales : les contextes social, économique, institutionnel et climatique des pays Membres sont différents, c'est pourquoi il n'y a pas une seule approche qui soit « juste » des politiques nationales en faveur du vélo. Le rapport a plutôt pour objet de décrire l'état de planification des politiques nationales en faveur de la bicyclette, de cerner les questions clés qui se posent aux administrations nationales en la matière – et notamment les obstacles à la mise en œuvre de ces politiques – et de signaler par quels moyens les ministères des Transports peuvent contribuer à une élaboration et à une mise en œuvre plus efficaces des politiques en faveur de la bicyclette.

Le rapport se divise en six chapitres. Le chapitre 1 situe la politique cycliste dans le contexte du transport urbain durable et décrit la mobilité cycliste d'aujourd'hui ainsi que le sens dans lequel elle évolue. Le chapitre 2 identifie les principaux domaines d'action, analyse le cadre institutionnel général et présente les mesures effectivement mises en œuvre dans les pays Membres. Le chapitre 3 expose l'état de développement des plans nationaux dans les pays Membres, donne quelques exemples de bonne pratique et s'interroge sur l'efficacité d'un plan national. Le chapitre 4 identifie un certain nombre de problèmes et d'obstacles qui entravent l'élaboration et la mise en œuvre de politiques en faveur de la bicyclette. Le chapitre 5 s'étend sur l'importance de l'engagement national et le chapitre 6 clôt le rapport par des recommandations qui suggèrent aux ministères des Transports comment ils peuvent améliorer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique cycliste.

## 1.2. Situation actuelle et évolution prévisible

Il est communément admis que l'augmentation de la circulation automobile en milieu urbain pose de très sérieux problèmes de santé et d'environnement. Alors que l'augmentation de la circulation automobile s'est poursuivie, le niveau d'utilisation de la bicyclette est resté stable ces dernières années et n'a connu que de faibles variations (tableau 1.1, figures 1.1 et 1.2).

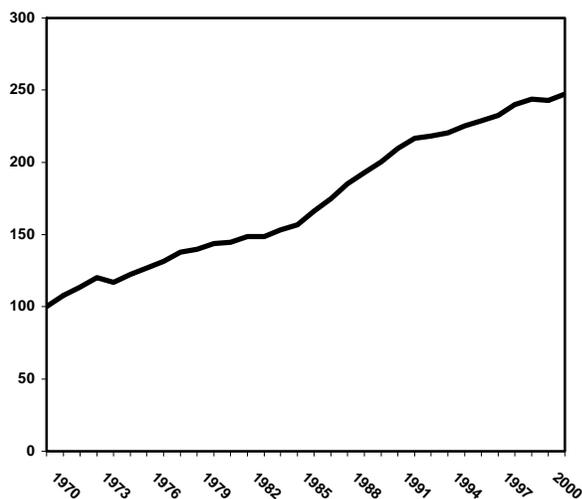
Tableau 1.1. **Mobilité moyenne**  
(nombre de déplacements quotidiens par personne et par mode)

Mobilité moyenne en ville	Pendant les années 90	Année la plus récente
Voiture particulière + deux roues à moteur	1.41	1.57
Transports publics	0.88	0.82
Bicyclette	0.43	0.43
Marche	0.82	0.77
Tous modes réunis	3.54	3.59

*Note* : moyenne de 168 villes de 32 pays d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie.  
*Source* : CEMT, Enquête des villes (1999-2000).

L'usage de la bicyclette varie d'une ville à l'autre. Alors que plus de 50 % des déplacements s'effectuent à bicyclette dans certaines villes, la bicyclette en tant que moyen de transport est presque absente dans d'autres. Cette inégalité s'explique par divers facteurs liés à l'économie, à la culture, au climat, à la topographie et aux politiques des différents pays. Des statistiques récentes montrent que même si elle varie d'un pays à l'autre, la part de la bicyclette dans la répartition modale se situe généralement autour de 5-10 % en Europe occidentale et de 1-5 % dans les pays d'Europe centrale et orientale. Deux pays sortent du lot sur ce plan et affichent une part modale du vélo beaucoup plus élevée, à savoir les Pays-Bas (27 %) et le Danemark (18 %). Les distances parcourues à bicyclette varient entre 0.1 km et 2.6 km par jour et par personne. Au Japon, la part des déplacements effectués à bicyclette est également notable, puisqu'elle atteint 14 %. En revanche, cette part reste relativement faible dans les agglomérations d'Amérique du Nord, mais elle va en augmentant (tableau 1.2)<sup>1</sup>.

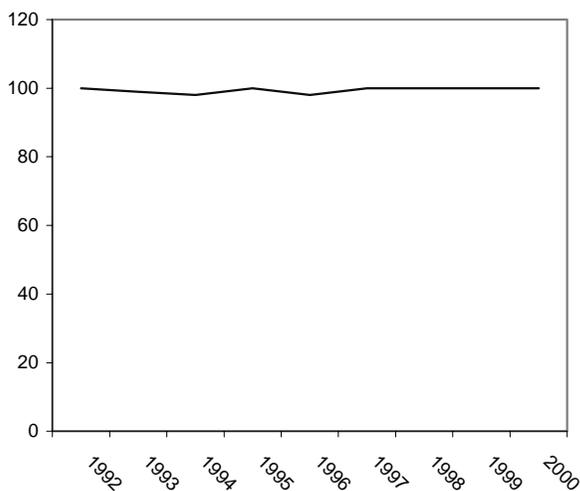
**Figure 1.1. Evolution de l'utilisation de la voiture particulière (voyageurs-kilomètres) Pays d'Europe de l'Ouest 1970 = 100**



15 pays : BEL,CHE,DEU,DNK,ESP,FIN,FRA,GBR,GRC,ISL,ITA,NLD, NOR, PRT, SWE.

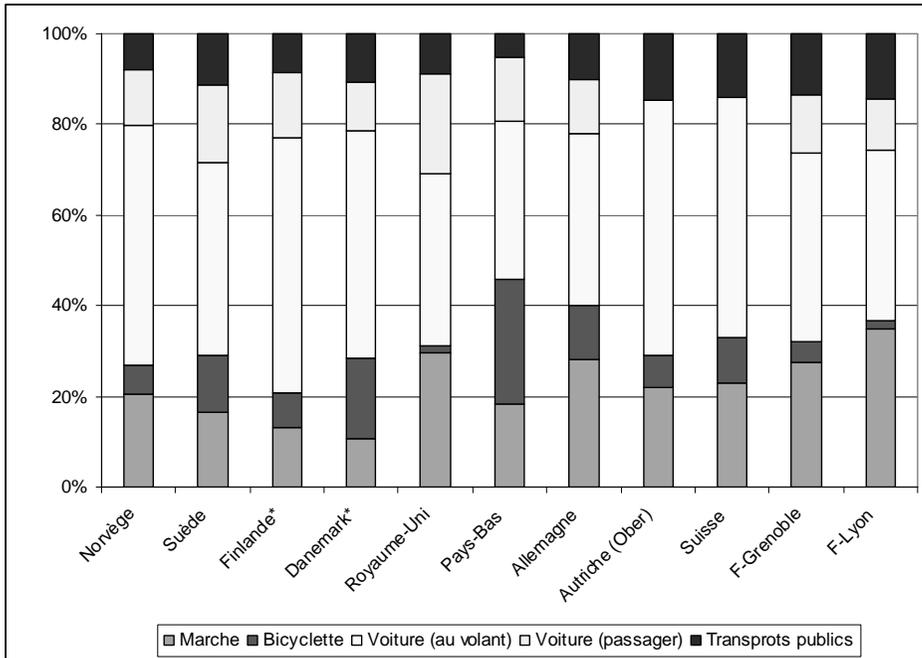
Source : Evolution des transports 1970-2000, CEMT, 2002.

**Figure 1.2. Evolution de l'usage de la bicyclette (voyageurs-kilomètres) dans 15 pays de l'UE**



Source : European Union Energy & Transport in Figures 2002, EC, DG TREN.

Figure 1.3. Répartition modale dans dix pays européens  
(nombre de déplacements)



\* Déplacements de plus de 200 - 500 m.

Source : WALCYNG (1999).

### 1.3. Contribution du vélo à la mobilité durable

La bicyclette retient de plus en plus l'attention partout dans le monde en tant que moyen de transport respectueux de l'environnement parce qu'elle ne pollue pas et ne fait pas de bruit. La substitution de la bicyclette à la voiture en zone urbaine pourrait contribuer à réduire la consommation d'énergie liée aux déplacements et à atténuer la congestion. L'usage plus intensif de la bicyclette pourrait apporter une contribution prometteuse à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants et répondre ainsi à une des préoccupations majeures exprimées en 1995 par la CEMT et l'OCDE dans leur stratégie de mobilité durable<sup>2</sup>.

De nombreux pays Membres de la CEMT ont en outre pris diverses mesures pour améliorer l'efficacité des taxes et autres redevances prélevées sur les transports en les liant aux émissions de polluants atmosphériques tels que le CO<sub>2</sub> et au degré de congestion. Ces mécanismes de gestion de la demande

visent à réfréner l'utilisation de la voiture en majorant les taxes et redevances afin d'internaliser les coûts externes des transports, mais la bicyclette peut quant à elle offrir une autre forme de mobilité. Le remplacement de la voiture par la bicyclette (en particulier sur les petites distances) pourrait réduire ces coûts externes sans nécessairement réduire la mobilité.

**Tableau 1.2. Nombre de kilomètres parcourus à bicyclette par jour et par personne et part de la bicyclette dans la répartition modale (nombre de déplacements)**

<b>Pays</b>	<b>Nombre de km parcourus/jour/personne (2000)</b>	<b>Part modale en % du nombre de déplacements</b>
Pays-Bas	2.3	27
Danemark	2.6	18
Suède	0.7	12.6
Allemagne	0.8	10
Belgique	0.9	10
Finlande	0.7	7.4
Irlande	0.5	5-6
Autriche	0.4	5
Italie	0.4	4
France	0.2	3
Royaume-Uni	0.2	2
Luxembourg	0.1	1.5
Grèce	0.2	1
Portugal	0.1	1
Espagne	0.1	0.7
Norvège		6
Suisse		9
Etats-Unis		0.7
Japon		14

*Source* : EU Energy & Transport in Figures, Statistical Pocketbook, 2002, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook, 2000.

La bicyclette offre aussi la possibilité de faire régulièrement de l'exercice, et son utilisation quotidienne comme moyen de transport pourrait entraîner d'importants avantages sur le plan de la santé, bienfaits qui ne concerneraient

pas seulement la santé des individus, mais aussi la réduction du coût des soins de santé pour l'ensemble de la collectivité.

Beaucoup d'études vantent les multiples avantages du développement de l'usage du vélo. Par exemple, le ministère des Transports des Etats-Unis est arrivé à la conclusion que l'augmentation des déplacements effectués à pied ou à bicyclette se traduirait par des avantages notables en termes de santé et de forme physique, de protection de l'environnement et d'effets liés aux transports<sup>3</sup>.

La Charte sur les transports, l'environnement et la santé de l'OMS (Londres, juin 1999) et, plus récemment, le programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement administré conjointement par la CEE-ONU et l'OMS (THE PEP)<sup>4</sup> (Genève, juillet 2002) préconisent des modes de transport bénéfiques pour la santé et l'environnement afin qu'un transfert s'opère vers ceux qui, tels qu'en particulier la marche et la bicyclette, génèrent moins d'émissions et présentent moins de risques d'accident. La charte avance qu'une demi-heure quotidienne d'exercice atténuée considérablement le risque de cardiopathies, de diabète, d'obésité et d'hypertension (encadré 1).

En résumé, la bicyclette a sur la voiture l'avantage (entre autres) d'être :

- **Respectueuse de l'environnement** : la bicyclette ne produit pas d'émissions et est silencieuse.
- **Economique** : la bicyclette ne coûte pas cher à l'achat et à l'entretien, se distingue par son efficacité énergétique, n'occupe pas beaucoup de place et se contente de pistes et garages dont la construction coûte moins que ce que les voitures obligent habituellement à investir. Lorsqu'elle se substitue à la voiture, elle peut contribuer à réduire les coûts externes.
- **Rapide** : la bicyclette est l'un des modes de transport les plus rapides en ville.
- **Saine** : l'exercice régulier peut améliorer la condition physique générale et réduire le coût des soins de santé.

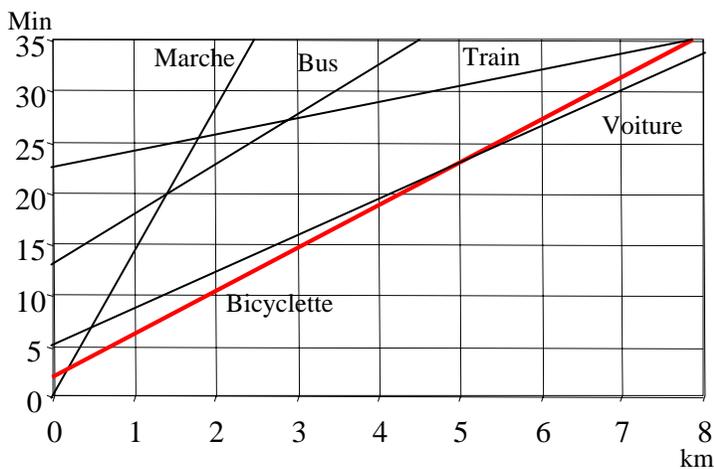
Tableau 1.3. **Comparaison de l'impact des modes de transport sur l'environnement** Base = 100 (voiture particulière)

	Voiture	Voiture + convertisseur catalytique	Bus	Bicyclette	Avion	Train
Consommation d'espace	100	100	10	8	1	6
Consommation d'énergie primaire	100	100	30	0	405	34
CO <sub>2</sub>	100	100	29	0	420	30
Oxydes d'azote	100	15	9	0	290	4
Hydrocarbures	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Pollution atmosphérique totale	100	15	9	0	250	3
Risque d'accidents	100	100	9	2	12	3

*Note* : La comparaison avec la voiture particulière se fait sur la base de trajets identiques par leur nombre de voyageurs-km.

*Source* : Rapport UPI, Heidelberg, 1989, cité par le Ministère allemand des transports.

Figure 1.4. **Comparaison des vitesses de déplacement en milieu urbain**



Source : Villes cyclables, villes d'avenir, 2000, Commission européenne, Direction générale de l'environnement.

### Encadré 1. Effets des activités physiques sur la santé

Le manque d'activité physique est l'un des principaux facteurs de risque pour les cardiopathies coronariennes, qui constituent la principale cause de mortalité en Europe. La pratique quotidienne de la marche et de la bicyclette est favorable à la santé en ce qu'elle constitue une activité physique et qu'il en résulte une diminution de la pollution sonore et atmosphérique.

Les bienfaits d'une activité physique régulière peuvent être résumés comme suit :

- Réduction de 50 % du risque de contracter des cardiopathies coronariennes (c'est-à-dire effet similaire au fait de ne pas fumer).
- Réduction de 50 % du risque de contracter le diabète de l'adulte.
- Réduction de 50 % du risque d'obésité.
- Réduction de 30 % du risque d'hypertension.
- Baisse de 10/8 mm de mercure de la tension chez les hypertendus (c'est-à-dire effet similaire à celui procuré par la prise d'antihypertenseurs).

A cela s'ajoutent une réduction du taux d'ostéoporose, un soulagement des symptômes de dépression et d'anxiété et la prévention des chutes chez les personnes âgées.

Pour obtenir ces effets salutaires, il faudrait faire, plus ou moins chaque jour, trente minute de marche rapide ou de cyclisme, même réparties en périodes de 10 – 15 minutes.

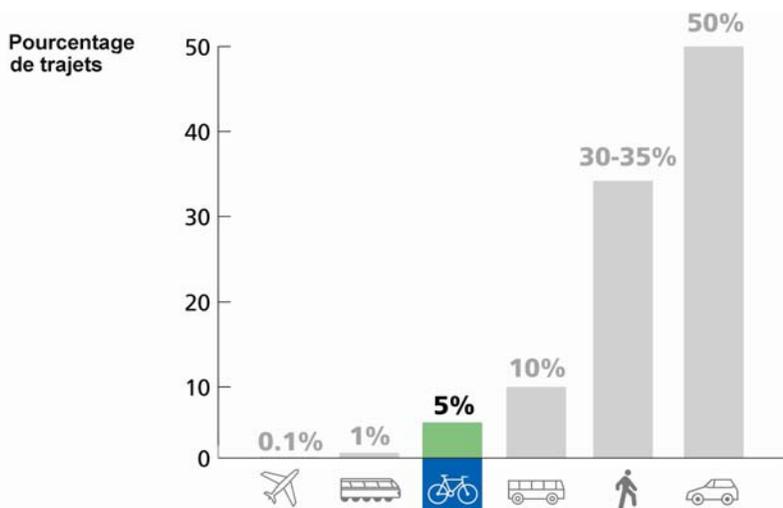
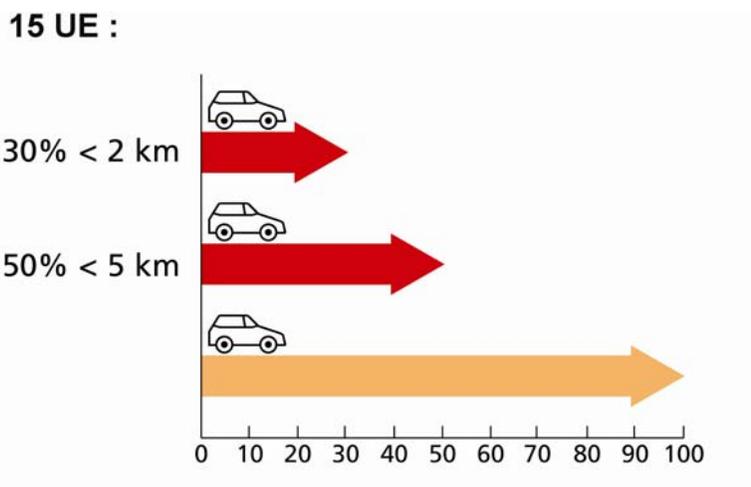
La longueur moyenne d'un déplacement à pied en Europe est d'environ 1.5 km et celle de la circulation à bicyclette est d'environ 3.5 km. Cela prend dans l'un et l'autre cas une quinzaine de minutes, de sorte que deux déplacements de ce type chaque jour suffisent pour obtenir la "dose quotidienne" recommandée d'activité physique.

(Annexe 1 de la Charte sur les transports, l'environnement et la santé de l'OMS, 1999).

Pour les déplacements à courte distance, la bicyclette est souvent plus rapide que d'autres modes, notamment la voiture ou le train, comme le montre la figure 1.4. Dans les zones urbaines, c'est fréquemment le mode de déplacement le plus rapide, surtout pour parcourir des distances inférieures à 5 km.

Il apparaît par ailleurs que la fréquence d'utilisation de la voiture est importante sur les petites distances : 30 % des déplacements motorisés ont moins de 2 km et 50 % moins de 5 km dans les 15 États membres de l'Union européenne (figure 1.5). Le potentiel de remplacement de la voiture par la bicyclette semble donc bien important en ce qui concerne ces trajets plus courts.

Figure 1.5. Fréquence d'utilisation de la voiture



Source : European Transport in Figures, Commission européenne, Direction générale TREN, Fact Sheets, passager transport, novembre 1998, cité par ECF.

#### 1.4. Obstacles, réels et perçus, au développement de l'usage du vélo

L'usage de la bicyclette n'a, en dépit de ces avantages, pas sensiblement progressé au cours de ces dernières années et la bicyclette reste un mode de transport marginal dans beaucoup de pays.

Les obstacles -- réels et perçus -- à l'usage de la bicyclette ne sont pas toujours les mêmes. Une étude montre les différences observables entre les avantages et les inconvénients cités par les automobilistes qui n'utilisent pas souvent la bicyclette, d'une part, et les cyclistes réguliers, d'autre part (tableau 1.4).

Tableau 1.4. **Avantages et inconvénients de la bicyclette cités par les automobilistes et les cyclistes**

Usagers de la route	Inconvénients de la bicyclette	Avantages de la bicyclette
Automobilistes	Impossibilité de transporter des charges lourdes Sensibilité aux conditions atmosphériques Danger Manque de pistes cyclables Mauvaise signalisation des pistes cyclables	Plaisir procuré par la bicyclette Bénéfice pour la santé Respect de l'environnement Source d'exercice physique
Cyclistes	Vitesse des voitures Manque de pistes cyclables Manque de garages sûrs Bruit et gaz d'échappement des voitures	Bénéfice pour la santé Souplesse et autonomie Rapidité Respect de l'environnement

*Source* : Projet WALCYNG de recherche de l'Union européenne ; Actes de Vélo-city 97, Barcelone, 15-19 septembre 1997.

Les facteurs ci-après sont à l'origine d'obstacles réels ou perçus à l'usage de bicyclette :

- **Sécurité** : les cyclistes sont vulnérables à la circulation automobile et peuvent considérer qu'ils courent un plus grand risque quand les

conditions de circulation à vélo sont mauvaises en raison du nombre insuffisant de pistes cyclables ou de la vitesse élevée des véhicules automobiles.

- **Sûreté** : des garages à bicyclettes insuffisants ou non adaptés peuvent faire craindre des vols ou des dégâts et les cyclistes peuvent avoir peur de rouler la nuit.
- **Distances** : la répartition spatiale des fonctions urbaines peut influencer sur les distances de déplacement. En effet, l'extension des villes tend à allonger ces distances. L'augmentation des distances moyennes de déplacement peut, comme aux Pays-Bas par exemple, entraîner un transfert de la bicyclette vers la voiture et réduire à néant les effets positifs des mesures de promotion de l'usage de la bicyclette<sup>5</sup>.
- **Santé** : les cyclistes peuvent respirer les gaz d'échappement des véhicules.
- **Statut social** : l'usage de la bicyclette peut être considéré comme réservé aux enfants ou offrir une image défavorable socialement dégradante pour ceux qui peuvent s'acheter une voiture.
- **Conditions climatiques** : des conditions climatiques défavorables, telles que des températures particulièrement basses ou hautes ou des précipitations fréquentes, peuvent exercer un effet dissuasif sur l'utilisation de la bicyclette. La Finlande souligne cependant que la sévérité de ses hivers ne l'empêche pas de promouvoir l'usage de la bicyclette. A Oulu par exemple, ville de quelque 120 000 habitants proche du cercle polaire, la bicyclette reste utilisée pour 25 % des déplacements journaliers.
- **Topographie** : les reliefs accidentés peuvent décourager les cyclistes.

## Notes

1. La prudence s'impose dans l'interprétation des chiffres de la répartition modale selon qu'elle s'exprime en kilomètres ou nombre de déplacements. Etant donné que les distances parcourues à bicyclette sont plus courtes que celles qui le sont avec des moyens de transport motorisés, il pourrait être plus intéressant d'exprimer la part modale en nombre de déplacements qu'en voyageurs-kilomètres.
2. Voir par exemple Partie 1, chapitre 3, section 4 sur «La pollution atmosphérique», p. 65.
3. Chapitre 2 du rapport final "The National Bicycling and Walking Study - Transportation Choices for Changing America", 1994.
4. THE PEP [www.unece.org/the-pep/](http://www.unece.org/the-pep/) ou [www.the-pep.org](http://www.the-pep.org)
5. Page 19, PROMISING Workpackage 2, 2001.



## *Chapitre 2.*

### **CADRE D'ACTION ET DISPOSITIF INSTITUTIONNEL**

Le présent chapitre examine les principales approches stratégiques et institutionnelles adoptées par les pouvoirs publics pour encourager l'usage de la bicyclette. Les ministères des Transports de nombreux pays jouent un grand rôle dans la promotion de l'usage de la bicyclette, que leur pays ait ou n'ait pas de plan vélo national.

#### **2.1. Principaux domaines de l'action en faveur du vélo**

##### *Image du vélo*

Le Commissaire européen chargé de l'environnement a déclaré un jour que les pires ennemis de la bicyclette en milieu urbain ne sont pas les voitures, mais des préjugés ataviques<sup>1</sup>. Plusieurs associations de cyclistes indiquent que l'usage de la bicyclette est souvent, encore que pas toujours, considéré comme un loisir ou un sport, ou encore comme un mode de déplacement pour les personnes de condition modeste ou les enfants – mais non comme un mode de transport « normal ».

Le ministère néerlandais des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux affirme de son côté que l'acceptation, au cours des années 50 et 60, dans des villes telles qu'Enschede, Amsterdam, Eindhoven et Copenhague où la part de la bicyclette est élevée (plus de 30 %), du cycliste comme participant "normal" à la circulation à égalité de droits avec la voiture sur les routes et la voirie a joué un rôle déterminant pour atteindre cette forte part modale. A partir des années 70, la "nouvelle image" de la bicyclette s'est forgée parallèlement à l'apparition des préoccupations liées à la consommation d'énergie, à l'environnement, à la santé et à la qualité de vie en ville.

En revanche, la faible part (égale ou inférieure à 10 %) détenue par la bicyclette à Anvers et à Manchester pourrait à l'inverse s'expliquer en partie par l'image collective négative du vélo comme moyen de déplacement<sup>2</sup>.

La Stratégie cycliste nationale britannique parle de “mutation culturelle et changement d’attitude”. Elle définit un programme de communication qui vise à faire passer le message que la bicyclette est un mode de transport pratique, sûr et agréable pour les déplacements de tous les jours afin de sensibiliser davantage les entreprises de transport, les fournisseurs de services et les employeurs ainsi que les cyclistes en puissance et les autres usagers de la route à son existence et de rehausser son image auprès d’eux.

### *Infrastructures*

Les infrastructures purement cyclables requièrent de l’espace et des investissements. Un réseau cyclable intégré et continu peut pourtant ajouter beaucoup à l’attrait de la bicyclette et à la sécurité des cyclistes. Un réseau cyclable permet aux cyclistes d’aller rapidement de leur lieu d’origine jusqu’à leur lieu de destination et améliore leur sécurité en les séparant du trafic motorisé. Dans la plupart des pays qui ont répondu au questionnaire, le ministère des Transports participe, à tout le moins partiellement, à la mise en place d’itinéraires cyclables, essentiellement en ce qui concerne la planification et le subventionnement de leur développement.

Quelques villes allemandes telles que Münster et Sarrebrück ont aménagé un vaste réseau de pistes cyclables, dont certaines en site propre, le long de leurs rues principales. Ces villes offrent aux cyclistes la possibilité d’abrégé leurs trajets et d’éviter les détours en les autorisant à circuler à contresens dans les rues à sens unique. Une modification apportée au Code de la route allemand en 1998 officialise cette pratique.

En Finlande, le ministère des Transports et des Communications a élaboré le programme en faveur du vélo qui donne la priorité à la création d’un réseau cyclable, en particulier dans les villes, et qui vise à promouvoir l’usage de la bicyclette et à accroître sa part modale. Le ministère alloue des crédits à l’administration des routes et à l’entreprise de travaux routiers à cette fin.

La politique mise en œuvre en Norvège s’attache à aménager des réseaux cyclables continus dans les villes. Elle projette de construire 230 km de pistes cyclables et de voies piétonnières entre 2002 et 2005. La Norvège envisage également d’autoriser les cyclistes à rouler pendant une période expérimentale d’un an à contresens dans les rues à sens unique de quelques villes. Elle évaluera ensuite les résultats de l’expérience pour décider s’il convient de pérenniser cette mesure.

En 2003, la Suisse a entamé les travaux visant à définir des principes directeurs pour la conception d'infrastructures cyclables de qualité. L'exécution et la construction des infrastructures relèvent de la compétence des cantons.

Le Japon a modifié son Code de la route en 2001 pour obliger désormais à tracer des pistes cyclables le long des grands axes à fort trafic au moment de leur construction ou modernisation.

### ***Signalisation et information***

La mise en place d'un réseau de pistes cyclables reliant d'importants lieux d'origine et de destination entre eux peut faire progresser l'usage de la bicyclette. Il est possible de faire figurer diverses informations relatives à ces pistes (numéro ou couleur de la piste, distance à parcourir jusqu'à tel ou tel autre point) sur des cartes ou des panneaux de signalisation placés en bord de route pour que les cyclistes puissent les repérer facilement et les emprunter. Ces mesures peuvent attirer davantage de cyclistes et contribuer à renforcer leur sécurité (cf. infra).

La Norvège accorde la plus haute importance à l'installation de panneaux de signalisation et d'information à l'intention des cyclistes. Le ministère des Transports et des Communications fait savoir qu'il faudrait davantage de panneaux indiquant aux cyclistes les directions à suivre et les distances à parcourir jusqu'à la ville la plus proche. Il n'appartient toutefois pas au ministère, mais à l'Administration des ponts et chaussées, de traduire ces intentions dans les faits. La signalisation en zone urbaine relève principalement de la compétence des services de police.

Les autorités fédérales suisses vont publier des principes directeurs sur la signalisation des pistes cyclables dont la mise en oeuvre relève de la compétence des cantons.

Le Japon diffuse des informations relatives aux principaux itinéraires cyclables, notamment des cartes et des photos, sur le site Internet du ministère des Sols, des Infrastructures et des Transports.

### ***Sécurité***

La sécurité est un autre facteur d'importance capitale pour les cyclistes. Il n'est pas étonnant que dans des pays tels que le Danemark, la Finlande et les Pays-Bas où la bicyclette est un moyen de transport quotidien important, les cyclistes représentent une proportion élevée (respectivement 13.2, 16.8 et 20.0 %) des victimes d'accidents de la route. Dans les pays où elle est moins

utilisée, notamment en France et en Grèce, les cyclistes ne représentent que respectivement 4.4 et 1.5 % de ces mêmes accidents. Il va de soi que la proportion des cyclistes victimes d'accidents de la route est la plus haute dans les pays où la part des déplacements effectués à bicyclette est la plus importante. Le nombre de cyclistes victimes d'accidents est en fait souvent sous-estimé parce qu'un certain nombre d'accidents bénins ne sont pas répertoriés<sup>3</sup>. Les Ministres de la CEMT réunis à Berlin en 1997 observent dans les *Recommandations relatives aux cyclistes* que les cyclistes paient un beaucoup plus lourd tribut que les autres usagers de la route aux accidents de la route, particulièrement en raison de leur vulnérabilité<sup>4</sup>.

La corrélation entre les statistiques d'accidents et les risques n'est cependant pas toujours évidente. Le projet WALCYNG (1998) de l'Union européenne a montré, à la faveur d'une comparaison des risques d'accident mortel par kilomètre parcouru à bicyclette, que la sécurité est d'autant meilleure que le nombre de cyclistes circulant sur une route est élevé (figure 2.1). Cela tient sans doute à ce que les usagers de la route ont davantage d'expérience de la circulation cycliste et à la qualité supérieure des équipements cyclables aux Pays-Bas et au Danemark, en comparaison des autres pays. En fait, quand les usagers de la route sont habitués à partager l'espace de voirie avec les cyclistes, ils peuvent plus facilement les "sentir" et prévoir leurs réactions<sup>5</sup>.

Une autre étude démontre, après correction des données compte tenu d'un certain nombre de facteurs, que l'usage de la bicyclette n'est pas plus dangereux que celui de la voiture. Le tableau 2.1 compare la sécurité de la bicyclette et de la voiture en corrigeant les kilomètres accomplis en voiture des kilomètres parcourus sur autoroute.

Comme le montre la figure 2.1, des pays très "cyclistes" tels que le Danemark et les Pays-Bas ont déjà réussi à réduire le nombre de cyclistes victimes d'accidents. Malte souligne que l'absence de règles de conduite sûre sur le réseau routier et la cohabitation avec des véhicules lourds dissuadent les gens de circuler à bicyclette.

Il est possible d'améliorer la sécurité des cyclistes par plusieurs moyens, et notamment en réduisant la vitesse des véhicules à moteur. Une telle mesure est bénéfique non seulement pour les cyclistes, mais aussi pour la sécurité routière en général et pour l'environnement (moins de bruit et d'émissions). Il est possible aussi d'améliorer la sécurité des cyclistes en les faisant rouler sur des pistes séparées des voies empruntées par les véhicules rapides pour éviter les rencontres avec ces derniers. L'amélioration de la signalisation routière et de l'éclairage des bicyclettes ainsi que l'éducation tant des cyclistes que des

automobilistes eu égard à leurs comportements respectifs dans la circulation peuvent aussi être bénéfiques pour la sécurité des cyclistes.

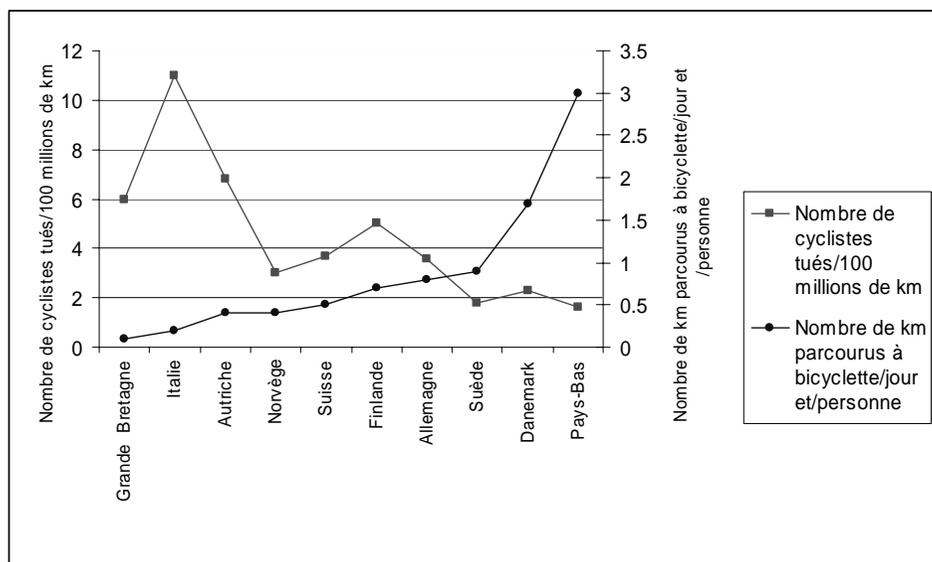
Il convient de noter également que la sécurité des piétons et des autres usagers de la route plus vulnérables doit également être prise en compte, surtout lorsque ceux-ci partagent la chaussée avec les cyclistes. Il est aussi souhaitable, là où cela est possible, de séparer les cyclistes des piétons.

La Norvège affirme que la sécurité est la première des priorités de sa politique en faveur du vélo, particulièrement en ce qui concerne les accidents entre cyclistes et voitures. Les pistes cyclables ne sont pas la panacée et présentent même des risques aux croisements, ainsi qu'aux points d'entrée et de sortie de ces pistes. Des efforts sont déployés pour résoudre le problème en construisant des carrefours routiers dotés de passages supérieurs aux croisements des routes et des pistes cyclables. Parmi les initiatives d'amélioration de la sécurité, on peut citer également des campagnes d'information soulignant l'importance du port du casque.

Le Japon constate que la construction de pistes cyclables est bénéfique pour la sécurité routière parce que ces pistes permettent de séparer les cyclistes des voitures et des piétons. Ce pays a également mené des études pour améliorer l'utilisation des espaces routiers existants. La ville de Saga a ainsi réalisé un plan de "partage du temps", qui donne la priorité aux bicyclettes et limite la circulation automobile sur les routes locales de 3 à 5 mètres de large pendant les heures de pointe de la matinée.

En Finlande, la sécurité routière relève de la responsabilité du Centre pour la sécurité routière et de son ministère de tutelle qui sont chargés de prendre les mesures correspondantes. C'est ainsi qu'a été adoptée une loi, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, qui veut encourager les cyclistes à porter un casque. En Suède, l'administration des ponts et chaussées prépare également un projet de loi destiné à rendre le port du casque à vélo obligatoire.

Figure 2.1. Relation inverse entre l'usage de la bicyclette et les accidents



Relation entre le nombre de cyclistes et le nombre de victimes parmi les cyclistes impliqués dans des accidents de la route.

Source : C. Hydén, A. Nilsson et R. Risser (1998), cités par ECF (1998).

Tableau 2.1. Risque d'accident par million de kilomètres

Classe d'âge	Automobilistes (conducteurs)	Cyclistes
12 - 14	-	16.8
15 - 17	-	18.2
18 - 24	33.5	7.7
25 - 29	17.0	8.2
30 - 39	9.7	7.0
40 - 49	9.7	9.2
50 - 59	5.9	17.2
60 - 64	10.4	32.1
>64	39.9	79.1
<b>Total</b>	<b>20.8</b>	<b>21.0</b>

Source : Villes cyclables, villes d'avenir, Commission européenne, Direction générale de l'environnement (2000).

Dans cet exemple tiré de statistiques néerlandaises, les données de base ont été corrigées de deux facteurs.

- Les distances parcourues sur autoroute ne sont pas prises en compte (un tiers des distances totales parcourues en voiture) parce que les risques sont dix fois moindres que sur les autres routes du réseau et qu'il n'y a pas de facteur comparable pour les cyclistes.
- Un facteur représentant les risques que les automobilistes font courir aux piétons et aux cyclistes (le risque qu'un cycliste fait courir aux autres usagers est quasi nul).

Note : Le risque total moyen défavorise les cyclistes parce qu'il est tenu compte de deux classes d'âge (12-14 et 15-17) qui ne comprennent pas d'automobilistes.

### *Liaisons avec les transports publics*

Il importe de mieux articuler l'usage de la bicyclette et les transports publics dans la conception de réseaux de transport intégrés où tous les modes de déplacement trouvent leur place. En assurant de meilleures liaisons entre ces deux modes, il est possible d'inciter plus de gens à prendre leur bicyclette et de réduire par conséquent la dépendance à l'égard de la voiture.

Parmi les mesures visant à améliorer l'interface entre la bicyclette et les transports publics, on peut citer notamment la création de garages à bicyclettes dans les gares ferroviaires et aux points d'arrêt des tramways et des autobus ; l'autorisation d'embarquer les vélos dans les transports publics et la location de bicyclettes dans les stations de transport collectif et les gares ferroviaires. L'effet potentiel de ces mesures sur les parts modales de la bicyclette et des transports publics semble prometteur si l'on en juge d'après ce qui se passe aux Pays-Bas, par exemple, où 35 % des clients des chemins de fer se rendent à la gare à bicyclette.

Beaucoup de pays ont fait savoir que l'importance d'une augmentation des places de garage des bicyclettes est largement reconnue au niveau national, mais que le garage des bicyclettes relève de la responsabilité d'entités autres que le ministère des Transports, en l'occurrence les communes et les entreprises de transport, d'où la nécessité d'en assurer la coordination.

Au Royaume-Uni, *Bikerail*, un bureau de consultants constitué en 1996 qui œuvre à l'intégration de la bicyclette et du rail, s'applique avec l'Etat, les collectivités locales, les compagnies de chemin de fer, la "Countryside Agency"

(organisme de promotion et de défense de la ruralité), la “Strategic Rail Authority” (Autorité ferroviaire) et des ONG à faire de la bicyclette un complément à part entière des déplacements effectués en transports publics. La priorité va à la multiplication des garages à bicyclettes dans les gares et au chargement des bicyclettes dans les trains (encadré 2).

Le plan vélo 2002 - 2012 allemand prône l'intégration des différents modes de transport. Dans certaines villes allemandes où l'usage de la bicyclette s'est déjà répandu de longue date, des garages à bicyclettes ont été installés dans les grandes gares ferroviaires afin de faciliter le mariage train/bicyclette. La gare centrale de Münster abrite un garage à bicyclettes surveillé de 3 000 places où les voyageurs peuvent aussi faire entretenir leur bicyclette et la laver, en acheter ou en louer une et déposer des objets dans un coffre fermant à clé. Le garage à bicyclettes de Fribourg offre divers services additionnels : il diffuse des informations relatives à l'ensemble de la chaîne de transport, vend des billets pour les transports publics et les trains, loue des voitures et réserve des chambres d'hôtel.

Aux Pays-Bas, la politique cycliste est un des volets du plan de gestion de la mobilité qui prévoit la gestion intégrée de tous les modes de transport. Les Pays-Bas jugent que l'amélioration des installations permettant de garer des bicyclettes est un facteur clé pour améliorer les liaisons avec les transports publics et réduire les vols de bicyclettes. Quelque 200 millions d'euros ont été investis en sept ans dans l'aménagement de garages à bicyclettes dans les gares de chemin de fer et l'amélioration des garages existants. La conception d'une formule facilitant à l'échelle nationale la location de bicyclettes dans les gares est en cours.

Le ministère japonais des Sols, des Infrastructures et des Transports prend lui-même en charge la construction de garages à bicyclettes dans le cadre de son programme d'amélioration des installations de sécurité routière et de la voirie, mais accorde aussi des réductions de l'impôt sur la propriété et de la taxe professionnelle aux entreprises de chemin de fer qui en installent à proximité de leurs gares. Quelques villes japonaises procèdent en outre à des essais pilotes pour améliorer l'interconnexion de la bicyclette avec les transports publics, par exemple dans le cadre d'un programme “vélo + train” visant à limiter le recours à la voiture pour les migrations alternantes et d'un plan de location de bicyclettes dans les gares de chemin de fer.

## Encadré 2. “Vélo + train”, la formule gagnante (Royaume-Uni)

### Qu’est-ce que le “vélo + train”?

Le “vélo + train” est un moyen étonnamment simple et durable de voyager en train en profitant de la souplesse de la bicyclette à l’un des bouts ou aux deux bouts du voyage.

### Intérêt du “vélo + train”

Les recherches ont démontré que plus de 60 % des Britanniques habitent à moins de 15 minutes, à bicyclette, d’une gare.

Pour les gens qui travaillent loin de chez eux, le “vélo + train” est une alternative à l’utilisation de la voiture pour le trajet de bout en bout.

La formule convient à tous, tant à ceux qui n’ont pas de voiture qu’aux ménages qui n’en ont qu’une, aux travailleurs qui travaillent par équipe, aux navetteurs occasionnels et aux abonnés.

### Moyens de promotion du “vélo + train”

- Aménagement de garages à bicyclettes sécurisés et faciles d’accès dans les gares.
- Amélioration des possibilités de chargement des bicyclettes dans les trains.
- Amélioration des pistes cyclables et des accès.
- Diffusion d’informations de qualité sur les déplacements.

### Avantages du “vélo + train”

- Réduction de la congestion routière.
- Amélioration de la qualité de l’air.
- Réduction du nombre de places de stationnement pour voitures nécessaires dans les gares.
- Multiplication par 10 de l’étendue de l’aire de chalandise des gares.

### Bénéficiaires

- Les collectivités locales peuvent améliorer simplement et à moindre coût la capacité et l’efficacité des systèmes de transports locaux.
- Les compagnies de chemin de fer accèdent à une clientèle entièrement nouvelle.
- Les adeptes de la formule bénéficient d’une plus grande fiabilité de déplacement et jouissent de plus de temps de qualité.

### **Moyens à mettre en œuvre**

L'autorité ferroviaire reconnaît aujourd'hui que le "vélo + train" est une formule rentable.

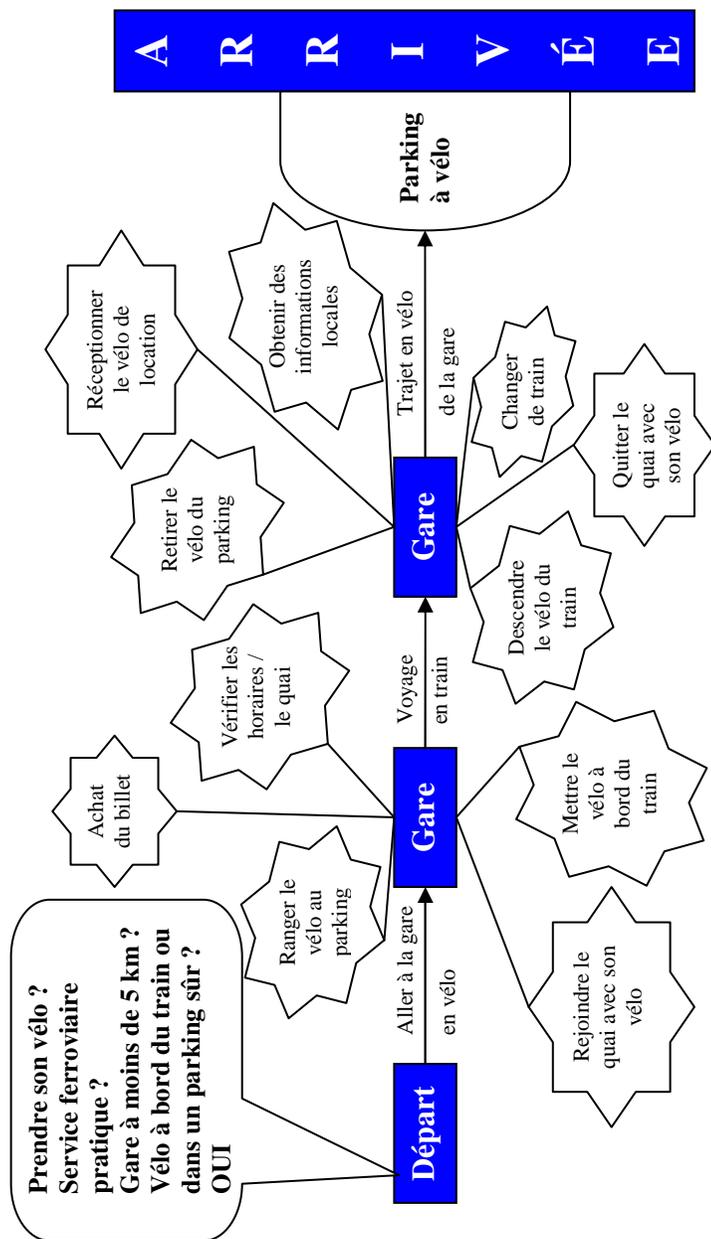
Le processus simplifié d'appel d'offres pour le partenariat rail - voyageurs de l'Autorité ferroviaire (£ 250 000 au maximum par projet) facilite la tâche des compagnies de chemin de fer et de leurs partenaires qui veulent aménager des garages à bicyclettes convenables dans les gares.

Le "Rail Performance Fund" (Fonds pour les performances du rail) permettra d'adapter la conception du matériel roulant.

Le programme "Wider Welcome" (Bienvenue à tous) de la Countryside Agency (Agence pour la promotion et la défense de la ruralité) soutient les projets qui visent à attirer les citadins à la campagne sans les obliger à prendre leur voiture.

**Pourquoi ne pas profiter dès maintenant de avantages de ce genre de formule ?**

Figure 2.2. Formule « Vélo + Train »



Source : Bikerail, Winning with bikerail, UK National Cycling Strategy, <http://www.nationalcyclingsstrategy.org.uk/bikerail.html>

## *Montages financiers*

La plupart des pays qui ont répondu au questionnaire de la CEMT ont imaginé, pour la mise en œuvre de leur politique en faveur du vélo, des montages financiers qui présentent des caractéristiques communes.

- **Utilisation :** *la plupart des crédits qui peuvent être affectés à la politique cycliste sont investis dans la construction d'infrastructures, notamment de pistes cyclables, à la faveur de travaux routiers d'ensemble.* Certains pays, notamment la Finlande, la France et les Etats-Unis, affectent des crédits à des programmes éducatifs et à des programmes de promotion. Le gouvernement britannique alloue 1 à 2 millions de livres par an au "Cycling Projects Fund" (Fonds de financement des projets cyclistes) au titre d'initiatives à petite échelle lancées par des employeurs, des écoles, des organismes de bienfaisance et des organisations de bénévoles. Il s'agit notamment de projets d'"apprentissage" de la bicyclette, de sécurisation des garages à bicyclettes, de construction d'infrastructures pour les cyclistes (douches, vestiaires), entre autres.
- **Montant :** *les sommes affectées à la promotion de l'usage de la bicyclette sont très limitées.* Il n'a pas été possible d'obtenir des données comparables d'un pays à l'autre sur les crédits effectivement affectés à la bicyclette parce que la construction de pistes cyclables est souvent intégrée dans les programmes routiers.
- La Suède alloue actuellement 100 millions de couronnes (environ 10.8 millions d'euros), soit 0.6 % du budget national des transports, à la bicyclette. Les Etats-Unis affectent environ 1 % des crédits fédéraux alloués aux transports, ce qui représentait 416 millions de dollars pendant l'exercice 2002, à l'amélioration des infrastructures destinées aux cyclistes et aux piétons. La Norvège affecte, sur son budget de 2003, 360 millions de couronnes (environ 49.3 millions d'euros) à la bicyclette, soit 2.14 % de l'ensemble des crédits qu'elle affecte à la route. La Suisse espère pouvoir affecter à l'avenir 70 millions d'euros par an à la mobilité non motorisée, dont la marche, alors qu'elle n'y consacre pas grand-chose (1 à 2 millions d'euros) actuellement.
- **Ressources :** *le budget national alloue des fonds aux autorités régionales et locales.* Il n'y a généralement pas de ligne budgétaire spécifique au niveau national pour la politique cycliste dont la mise en œuvre incombe aux régions et aux communes. Plus précisément, ces

dernières décident de la fraction des sommes reçues de l'Etat qu'elle dépensent en projets cyclistes. Les ressources financières nationales qui leur sont allouées proviennent évidemment non seulement du ministère des Transports, mais aussi d'autres organismes publics responsables de la santé, de l'éducation et de l'environnement. En Norvège, la principale source de financement est le budget national, mais certaines sommes peuvent aussi venir du produit des péages routiers.

### Encadré 3. Modalités de financement en vigueur en France

#### ***1. Circulaire relative aux aides de l'Etat à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province***

Depuis juillet 2001, l'Etat subventionne (à hauteur maximale de 35 %) les projets d'agglomération qui ont pour but :

- D'inciter à un meilleur partage de la voirie pour que les véhicules automobiles, transports en commun, cyclistes et piétons cohabitent en toute sérénité.
- D'améliorer les déplacements des modes non motorisés au niveau de l'agglomération (élaboration de réseau cyclable structurant, de charte d'aménagements piétons...) et l'accès aux transports collectifs par les modes non motorisés (itinéraires cyclables de rabattement).
- De décliner une politique de stationnement cohérente pour encourager le report vers les modes les moins polluants et faciliter le passage d'un mode à un autre (parcs relais pour voitures et vélos, stationnements vélos sécurisés).

*Extraits de la circulaire :*

*« II.4 Investissements nécessaires à la réalisation d'un réseau cyclable structurant*

*Ces actions ont pour objet de réaliser un réseau cyclable structurant au niveau de l'agglomération, à l'exclusion de la desserte fine des quartiers. La subvention est donc subordonnée à l'existence d'un schéma directeur des itinéraires vélos hiérarchisant le réseau et faisant apparaître les liaisons indispensables pour assurer la desserte de l'ensemble des communes de*

*l'agglomération. La maîtrise d'ouvrage devra être assurée par l'AOTU (Autorité organisatrice de transport urbain) ou par la structure intercommunale incluant le PTU (Périmètre de transport urbain). La subvention pourra être refusée si les aspects de sécurité ne sont pas suffisamment pris en compte. L'assiette subventionnable comprend la réalisation de l'aménagement cyclable et des équipements qui lui sont liés (feux, signalisation). Les aménagements cyclables de niveau communal ne sont pas subventionnables hormis les rabattements vers les pôles d'échanges (cf. chapitre II.3). Le taux maximal de subvention est de 35 %.* »

Les aides financières de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise des énergies) peuvent venir compléter les aides de l'Etat.

## **2. Le réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national**

Au cours du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 1998, la France a adopté un schéma d'itinéraires cyclables d'intérêt national qui totalise environ 9 000 km et s'inscrit dans le schéma européen des véloroutes et voies vertes. Sa réalisation, inscrite dans les contrats de plan Etat - Région, bénéficie d'aides de l'Etat, des collectivités locales concernées (régions, départements, communes) et parfois de l'Union européenne. Ces itinéraires cyclables à moyenne ou longue distance doivent permettre de relier entre elles et de traverser les villes dans de bonnes conditions. Afin de permettre aux usagers de réaliser des étapes attractives et confortables, des services sont mis en place et partiellement subventionnés : hébergement, ravitaillement, réparation, communication, location, systèmes de bagages transportés, etc.

*Source* : Correspondance avec le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), novembre 2002.

## **Vols de bicyclettes**

La crainte du vol peut dissuader d'utiliser une bicyclette et pousse beaucoup de gens à acheter une vieille bicyclette bon marché souvent peu sûre. La lutte contre les vols de bicyclettes relève de la responsabilité d'organes autres que le seul ministère des Transports.

Le ministère néerlandais des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux mène un programme national de lutte contre les vols de bicyclettes avec les ministères de l'Intérieur et de la Justice. Le nombre de bicyclettes volées aux Pays-Bas oscille, d'après les estimations, entre 800 et 900 000 par an. Ce programme prévoit entre autres mesures importantes le marquage électronique des bicyclettes ainsi que l'établissement d'un registre national des bicyclettes volées. Il accorde aussi beaucoup d'attention à la prévention et vise à faciliter la notification des vols à la police ainsi que la restitution des bicyclettes volées à leur propriétaire légitime.

## **2.2. Rôle des différents niveaux de pouvoir dans le processus décisionnel**

Comme il est indiqué plus haut, les politiques de promotion de l'usage de la bicyclette diffèrent d'un pays à l'autre en raison de la grande disparité de leurs contextes géographique, climatique, culturel et économique. De même, le degré d'engagement au niveau national varie selon les pays.

Comme la bicyclette est un moyen de transport qui convient pour les déplacements locaux à courte distance, ce sont les autorités locales qui s'avèrent les plus efficaces pour définir, suivre et mettre en œuvre des mesures en faveur du vélo. L'engagement du pouvoir central peut pourtant avoir une influence sensible au niveau de la mise en œuvre. Sans un cadre d'action bien intégré au niveau national, la mise en œuvre au niveau local est difficile.

La politique en faveur du vélo fait également intervenir de nombreux acteurs et de multiples objectifs fondamentaux. La coordination entre plusieurs ministères, tels que les ministères des Transports, de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Finances est essentielle. Cette coordination interministérielle de la politique en faveur de la bicyclette se concrétise par la constitution de groupes de projet ou de travail dans certains pays, notamment la Finlande et les Etats-Unis.

L'influence de l'engagement de l'administration centrale et le rôle dévolu à celle-ci seront examinés de façon plus approfondie au chapitre 5.

## **2.3. Intégration des politiques cyclistes**

Comme le *Rapport final* de 2001 de la CEMT le souligne, l'intégration et la cohérence de la politique des transports et des politiques de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la santé et des finances sont des facteurs essentiels pour la réussite de la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo. Les mesures destinées à améliorer les conditions de circulation à bicyclette peuvent être articulées avec celles qui promeuvent d'autres modes de transport,

notamment le train, l'autobus et la marche à pied, dans le cadre d'une stratégie intégrée et intermodale visant les déplacements urbains.

Un certain nombre de pays, comme nous l'avons indiqué ci-dessus, ont pris des initiatives résolues pour aménager les interfaces de la bicyclette avec les autres modes. Ils ont, par exemple, amélioré les garages à vélos dans les gares routières et ferroviaires, facilité l'embarquement des bicyclettes dans les transports publics et les trains, ou offert des possibilités de location de vélos dans les gares en recourant à des systèmes qui s'apparentent au covoiturage. Ces politiques incitatives favorables au vélo peuvent être associées à d'autres politiques encourageant à emprunter les transports en commun ou à se déplacer à pied, ainsi qu'à des politiques dissuasives visant à restreindre le recours excessif de l'automobile.

A cet égard, l'exemple de la Finlande est excellent. Aspirant à promouvoir tous les modes de transport durables sur un pied d'égalité, la Finlande a élaboré des programmes en faveur de la bicyclette et de la marche intégrés dans une stratégie récente de développement des transports publics appelée "Transports publics - Une alternative attrayante" (2001). Dans le cadre de ces programmes, le pays vise à tempérer l'asservissement à la voiture et à associer la bicyclette et la marche plus étroitement aux transports publics. La Finlande a ainsi lancé ce que l'on appelle des engagements volontaires entre les différents partenaires intéressés (Etat, régions et communes, ONG, entreprises, compagnies de transport, etc.) dans le but d'accroître la part modale des modes de transports durables. Ces engagements ont débouché sur la sélection de projets pilotes de promotion concertée de la bicyclette, de la marche et des transports publics dans trois villes moyennes (Jyväskylä, Kerava, Lempäälä). Cette initiative est baptisée "JALOIN", terme qui, en finnois, signifie d'abord "à pied" ou "par tes propres moyens" et, dans une deuxième acception, "le plus noble", renvoyant ainsi à l'importance de la promotion des modes de transport durables (encadré 4).

La promotion des modes de transport non motorisés est également l'un des principaux objectifs de la loi finlandaise sur l'aménagement du territoire et le logement (1999), qui stipule que les plans d'occupation des sols doivent, à tous les niveaux, être conçus pour mettre en oeuvre une bonne accessibilité et promouvoir un bon fonctionnement des transports publics et des transports non motorisés. Aux termes de cette loi, lors de l'ouverture de nouveaux lotissements, il faut que soit soumis un plan témoignant de la prise en compte des transports publics et des déplacements non motorisés dans le plan de zonage, lequel doit comporter aussi une évaluation de la répartition modale des déplacements.

#### **Encadré 4. Jaloin - Promotion de la marche et de la bicyclette pour des transports plus durables en Finlande**

Le but de la politique finlandaise des transports se définit en termes de mobilité intelligente et durable. Conformément à cet objectif, le projet « Jaloin » de promotion de la marche et de la bicyclette lancé par le ministère des Transports et des Communications en 2001 se poursuivra jusqu'en 2004. Les activités, qui ont été lancées à l'échelon national, sont actuellement, pour l'essentiel, transférées aux communes.

#### **Objectifs de Jaloin**

Le principal objectif du projet Jaloin est d'accroître la part globale des modes de déplacement non motorisés et des transports publics ainsi que de réduire la dépendance à l'égard de la voiture.

Les principes directeurs du projet préconisent notamment la prise en considération systématique dans le processus décisionnel relatif aux transports de la marche et de la bicyclette, ainsi que la promotion de ces deux modes de déplacement en tant que composantes clés d'un cadre de vie sain et d'un système de transport fonctionnel, qui peuvent se révéler être des avantages concurrentiels pour les collectivités.

Dans le cadre de ce projet sont menées et diffusées des recherches sur la politique en faveur du vélo et la planification qui s'y rattache, ainsi que des activités d'assistance technique en direction des autorités pour l'étude des problèmes et l'élaboration de plans concernant les transports, sur la base des principes directeurs du projet.

#### **Partenaires**

Les principaux partenaires du projet sont l'Administration finlandaise des routes, l'Administration des chemins de fer, l'Association des autorités locales finlandaises, l'Association pour la sécurité routière et les communes. Les partenaires qui coopèrent à ce projet sont notamment l'Institut de météorologie, l'Institut finlandais pour la santé du travail, des groupements de gymnastique et des organisations actives dans le domaine de la santé publique.

#### **Promotion des bonnes pratiques**

Le projet Jaloin soutient et utilise des modèles de bonnes pratiques en matière de planification et d'application de mesures favorables au vélo. Une étude a été réalisée dans la région de Salo pour analyser la place réservée à la marche

et à la bicyclette dans la planification du système de transport. Une autre étude a été réalisée à Imatra pour savoir comment dessiner un nouveau quartier résidentiel adapté à la marche et à la bicyclette. L'utilisation de la bicyclette pour les migrations alternantes est portée en avant dans le cadre d'un plan de gestion de la mobilité des entreprises. Le plan des travaux sur la mobilité en hiver prévu pour le comité chargé des déplacements à pied comprend plusieurs projets de promotion des modes non motorisés pendant les mois d'hiver.

Le projet Jaloin encourage aussi les autorités de l'Etat et des communes à prévoir dans leurs budgets des crédits pour la promotion de ces modes.

**Trois expériences pilotes :  
des « communes modèles dotées de transports durables »**

Trois communes modèles -- Jyväskylä, Kerava et Lempäälä – ont été choisies pour mettre en œuvre des programmes pilotes dans le cadre de Jaloin en vue d'élaborer des plans de transports durables, en s'appuyant notamment sur les modes de déplacements non motorisés (marche et vélo).

Dans le cadre de Jaloin, les villes finlandaises sont également encouragées à participer au programme finlandais de partenariat pour le développement durable ainsi qu'aux activités du réseau finlandais de municipalités cyclistes et de la European intercity Cities for Cyclists Organization.

*Source* : The Finnish Road Enterprise, <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>

## **2.4. Promotion de la bicyclette et activités de sensibilisation : le rôle des ONG et de l'industrie**

Les organisations non gouvernementales ont souvent joué un rôle important dans la promotion de la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo. Il existe un certain nombre d'organisations de cyclistes qui collaborent avec les autorités pour concevoir et établir des politiques de promotion de la bicyclette. Plusieurs associations internationales de cyclistes, par exemple la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et Vélo Mondial, ont aussi très utilement contribué à maintenir les questions relatives à l'usage de la bicyclette au premier plan des débats sur les transports durables, ainsi qu'à faire connaître les besoins et les points de vue des cyclistes aux administrations, aux responsables politiques, aux industriels et aux médias. Leurs activités portent notamment sur le rassemblement d'informations et de connaissances spécialisées, la diffusion de bonnes idées et des bonnes pratiques, ainsi que sur

l'organisation de campagnes, tours et manifestations visant à améliorer l'image du vélo et à sensibiliser le public aux avantages qu'il présente. Dans plusieurs pays, les ONG ont été pour beaucoup dans l'élaboration de politiques en faveur du vélo ainsi que dans l'amélioration des plans et de la législation concernant la sécurité, la conception des infrastructures et d'autres aspects intéressant les cyclistes.

Les constructeurs de cycles ont également été des acteurs importants dans la promotion du cyclisme en tant que mode de déplacement plus durable pour parcourir de courtes distances en zones urbaines et ils collaborent avec les autorités et les ONG pour mieux répondre aux demandes des cyclistes concernant le perfectionnement des vélos et l'amélioration de leurs caractéristiques de sécurité. Les industriels de ce secteur ont en permanence mis au point des produits plus sûrs et plus confortables, notamment des bicyclettes à pédalage assisté électriquement, des dispositifs électroniques pour les capteurs ou les systèmes de changement de vitesse électroniques alimentés par l'énergie produite par les rotations du moyeu.

De plus, les constructeurs de bicyclettes sont intervenus davantage dans le processus politique et la planification en entretenant des contacts avec les responsables de la mobilité urbaine et en mettant leurs compétences à la disposition des parties prenantes. C'est ainsi que l'industrie s'efforce par exemple d'améliorer la communication avec les urbanistes et d'autres acteurs concernés en participant à la mise au point de VeloInfo, une base de données spécialisée sur le Web consacrée aux politiques de planification du vélo et à l'utilisation du vélo en Europe, ainsi qu'à l'organisation du Conseil européen de la mobilité non motorisée programmé pour 2005.

## Notes

1. Page 5, Commission européenne, Direction générale de l'environnement (2000).
2. Page 103, Ministère néerlandais des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux (1999).
3. Statistiques de la CEMT de 1995, page 17, tableaux 1 et 2 in Annexe, CEMT, 2000.
4. Page 80, CEMT (2000).
5. Page 12, PROMISING Workpackage 2, 2001.



### *Chapitre 3.*

## **POLITIQUES ET PLANS NATIONAUX EN FAVEUR DU VELO**

L'élaboration des politiques cyclistes et des plans vélo diffère beaucoup d'un pays à l'autre. Le présent chapitre passe en revue les pays qui ont adopté ou préparent un plan vélo national, les objectifs clés de ces plans et les méthodes de conception et de coordination entre les différents niveaux d'administration et les autres entités participantes.

### **3.1. Etat de développement des plans nationaux**

Sur les 20 pays qui ont répondu à l'enquête de la CEMT, il n'y en a que cinq qui ont déclaré ne pas avoir de plan ou de politique à l'échelon national en faveur du vélo. Certains pays, notamment l'Allemagne, la Finlande, la Lettonie et le Royaume-Uni, ont un plan national spécifique de promotion de l'usage de la bicyclette tandis que d'autres, dont la Norvège et la République slovaque, incorporent des initiatives favorables au vélo dans des plans plus globaux de transports et de protection de l'environnement ou de la santé. Plusieurs pays, dont l'Espagne et la Pologne, ont indiqué que l'engagement en faveur de la bicyclette était particulièrement faible à l'échelon national, la politique du vélo relevant principalement d'autorités régionales et locales (tableau 3.1).

L'un des exemples les plus représentatifs de plan vélo national d'ensemble est la stratégie cycliste nationale britannique de 1996 – National Cycling Strategy (NCS). Elaborée en partenariat par des organismes publics et privés et coordonnée par le ministère britannique des Transports (encadré 5), elle identifie un certain nombre d'objectifs clés, de cibles, de mécanismes, de résultats et d'organes responsables de la promotion de la bicyclette au niveau national. Elle avait pour objectif de doubler l'usage de la bicyclette entre 1996 et 2002<sup>1</sup> et de le doubler à nouveau entre 2002 et 2012. Elle exhorte les autorités locales à se définir des plans vélo et des objectifs locaux conformes à ceux qu'elle définit elle-même.

### Encadré 5. **Stratégie cycliste nationale (1996)** **ministère britannique des Transports**

La Stratégie cycliste nationale marque un tournant décisif pour les théoriciens des transports du Royaume-Uni. Elle veut donner la priorité aux cyclistes tant dans les centres villes que sur les lieux de travail et dans les nouveaux lotissements. Elle veut ce faisant provoquer une mutation culturelle en faveur de la bicyclette.

Les gens sont plus nombreux à vouloir faire de la bicyclette, surtout pour se déplacer localement. Les cyclistes arriveront au niveau de la “masse critique” si la route devient plus sûre. La bicyclette ne fera alors que gagner plus encore d’adeptes et rendre les rues plus sûres et plus propres pour tous. La Stratégie cycliste nationale entend avoir exploité ce potentiel et doublé le nombre de cyclistes d’ici 2002 au Royaume-Uni.

La Stratégie ne s’en tiendra pas là. Elle s’est fixé pour autre objectif d’avoir à nouveau doublé le nombre de cyclistes en 2012. Un Forum cycliste national pilotera la mise en œuvre des mesures prévues par la Stratégie.

La bicyclette a un bel avenir devant elle et sera source d’avantages considérables pour le pays.

#### **Pourquoi la bicyclette ?**

Le Livre vert sur les transports (*Transport: The Way Forward*) souligne qu’il est nécessaire de gérer le réseau routier existant plus efficacement. La bicyclette a un rôle manifeste à jouer dans ce cadre. Il faut que les déplacements tant utilitaires que de loisirs se fassent en usant de moyens de transport durables commodément substituables à la voiture particulière pour assurer la vitalité à long terme de l’économie, améliorer l’état de l’environnement et protéger la santé publique. La bicyclette s’intègre parfaitement dans un plan de structuration des transports de l’avenir. Elle est un moyen facilement accessible, commode et écologique d’effectuer des déplacements locaux, surtout en zone urbaine et périurbaine. Elle est aussi un outil de mobilité sain, agréable, économique et efficace.

Une grande partie du potentiel d’utilisation de la bicyclette dérive de la structure d’utilisation des autres modes : 72 % des déplacements se font sur moins de 8 kilomètres et la moitié sur moins de 3.2 kilomètres. La bicyclette peut aussi, en se combinant aux transports publics, devenir une autre formule pour les longs déplacements de porte à porte.

## **Pourquoi une stratégie cycliste nationale ?**

La Stratégie cycliste nationale aborde les choses sous un angle nouveau. Elle sert de fil directeur aux organisations et aux individus qui sont en mesure de faire changer l'état des choses, les comportements des individus et le mode de pensée des organisations. Elle définit des objectifs communs, fixe les étapes à franchir pour les atteindre et présente une panoplie de mesures qui peuvent aider dans cette entreprise.

## **Comment agir ?**

Bon nombre des actions destinées à promouvoir l'usage de la bicyclette se ramènent à une utilisation plus "vélocentrique" des ressources existantes. Il est ainsi possible de tenir davantage compte des cyclistes et de leur donner la priorité dans les plans de gestion de la circulation. Le processus peut se concrétiser par une restructuration de l'espace routier qui en rende certaines parties plus facilement et sûrement accessibles aux cyclistes ou aussi par une réorientation de certaines ressources vers des projets qui reconnaissent la valeur de la bicyclette. Il semble qu'il soit possible, avec de la planification et de la coordination, d'opérer des changements en dépit des contraintes qui pèsent sur les ressources des organes en cause.

## **Partenariat**

La Stratégie cycliste nationale postule une intensification de la coopération entre les secteurs public, privé et associatif. Chacun peut user des capacités qui lui sont propres pour atteindre les objectifs fixés et par la même le but final. La Stratégie est un document de consensus dont les propositions doivent être adaptées aux circonstances, sans dilution toutefois de son objet principal.

## **Résultat final**

Davantage de gens auront la possibilité d'opter pour la bicyclette. L'action doit tendre vers la réinstallation de la bicyclette dans son statut de moyen de transport à la fois confortable et commode. Le groupe de direction est convaincu que l'objectif fondamental, en l'occurrence le doublement du nombre de cyclistes d'ici 2002, peut être atteint si tous ceux qui ont un rôle à jouer dans l'affaire y mettent du leur. La collectivité n'y pourra à long terme gagner qu'un nouveau doublement du nombre de cyclistes d'ici 2012. (Voir note numéro 1 à la page 68).

\* Le National Cycling Forum a été remplacé par le National Cycling Strategy Board et le Cycling Forum for England.

*Source* : Présentation par le groupe de direction de la Stratégie cycliste nationale.  
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_sustravel/documents/page/dft\\_sustravel\\_503877.hcsp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_sustravel/documents/page/dft_sustravel_503877.hcsp)

Tableau 3.1. Etat de préparation des plans vélos nationaux dans les pays Membres et Associés de la CEMT

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
Bélarus	Néant			
République tchèque	En préparation	Un projet de stratégie vélo nationale a été soumis au gouvernement pour approbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager l'usage quotidien</li> <li>• Encourager l'usage à des fins de loisirs</li> <li>• Améliorer la sécurité des cyclistes</li> <li>• Réduire les vols de bicyclettes</li> <li>• Améliorer les équipements</li> <li>• Répondre aux besoins de différentes catégories d'usagers</li> </ul>	
Finlande	Oui	Programmes de promotion de la marche et de l'usage de la bicyclette de mars 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire l'utilisation de la voiture et intégrer/promouvoir tous les modes de transport durables (bicyclette, marche et transports publics).</li> <li>• Atténuer les problèmes d'environnement et de santé causés par les transports (gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit, amélioration de la santé et de la sécurité, etc.)</li> </ul>	Objectif qualitatif : Améliorer la qualité, l'attrait et la sécurité de la bicyclette et élargir la place qui lui est réservée dans la politique des transports. La bicyclette doit devenir plus compétitive vis-à-vis de la voiture et pouvoir se combiner plus facilement et sûrement avec les transports publics Objectif quantitatif : doubler le nombre de déplacements effectués à bicyclette entre 1998/99 et 2020 et améliorer la sécurité à long terme autant qu'il est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés en matière de sécurité routière

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
France	En partie	Il n'y a pas de plan vélo proprement dit à ce jour, mais certaines lois stipulent qu'il faut promouvoir les modes autres que la voiture. La possibilité d'élaborer un plan vélo national est à l'étude (2004)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire l'utilisation de la voiture et la congestion des centres villes</li> <li>• Améliorer la qualité de l'air</li> </ul>	Néant
Allemagne	Oui	Plan vélo national 2002 - 2012 Enfoncez votre bicyclette ! Mesures destinées à promouvoir l'usage de la bicyclette en Allemagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elargir la part de marché de la bicyclette jusqu'en 2012</li> <li>• Promouvoir l'usage de la bicyclette en tant qu'élément d'une politique d'intégration et de durabilité des transports</li> <li>• Promouvoir une mobilité locale, écologique et socialement acceptable compatible avec le concept de "Cité de proximité"</li> <li>• Améliorer la sécurité routière</li> </ul>	Faire passer la part du trafic total assurée par la bicyclette de 12 à environ 25 % (comme aux Pays-Bas)
Hongrie	Oui	Place de la bicyclette et évolution de son usage en Hongrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la sécurité routière</li> <li>• Elargir la part de marché de la bicyclette</li> <li>• Développer le cyclotourisme national et international</li> <li>• Inciter à l'adoption d'un mode de vie bénéfique pour la santé</li> </ul>	La longueur totale des pistes cyclables en site propre et autres pourrait atteindre 2 000 km en 2000

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
Irlande	En partie	Le <i>Programme de gouvernement adopté par Fianna Fail et les Démocrates progressistes</i> en mai 2002 prévoit dans son volet "Pistes cyclables et voies piétonnières" d'investir dans l'extension du réseau national de pistes cyclables et de voies piétonnières	Réduire l'utilisation de la voiture, atténuer la congestion, améliorer la qualité de l'air, améliorer la mobilité, améliorer la santé, améliorer la sécurité routière tant pour les cyclistes que pour les autres usagers	Pour Dublin : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compléter le réseau cyclable stratégique</li> <li>• Aménager des voies cyclables d'accès aux points nodaux de transport, aux centres commerciaux et aux bassins d'emploi</li> <li>• Multiplier les garages à bicyclettes, organiser le cyclotourisme et promouvoir l'usage de la bicyclette</li> <li>• Achever d'ici 2006 un réseau de 350 km (deux sens de circulation) d'infrastructures cyclistes stratégiques, locales et de loisirs</li> <li>• Augmenter la proportion des petits déplacements (moins de 6 km) effectués à bicyclette de 30 % d'ici 2016</li> </ul>
Japon	Néant	La planification relève de la responsabilité des autorités locales		
Pologne	Néant	Un groupement d'autorités locales et les OGN font pression sur le gouvernement pour qu'il adopte un plan vélo national		

<b>Pays</b>	<b>Plan*</b>	<b>Description</b>	<b>Objectifs d'ensemble</b>	<b>Objectifs spécifiques</b>
Lettonie	Oui	Programme national 1999 - 2015 de développement de la mobilité cycliste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer systématiquement l'usage de la bicyclette</li> <li>• Renforcer et entretenir les infrastructures cyclistes</li> <li>• Coopérer avec les pays voisins et relier le pays au réseau européen Euro Vélo</li> </ul>	Adapter 20 % au moins des installations touristiques lettones au cyclotourisme
Malte	Oui	Le plan est incorporé dans le programme directeur de restructuration du réseau routier	Réduire l'utilisation de la voiture, atténuer la congestion, améliorer la qualité de l'air pour les activités de loisir et pour la promotion du tourisme	Néant
Pays-Bas	Néant	Les mesures nationales de promotion de l'usage de la bicyclette font partie du plan de gestion de la mobilité. Le ministère des Transports a défini une stratégie nationale en la matière, le plan vélo directeur (1990-1997)	Réduire l'utilisation de la voiture sur les courtes distances en la remplaçant par la marche et la bicyclette, atténuer la congestion, améliorer la qualité de l'air, réduire le nombre d'accidents mortels de la route, réduire les émissions de CO <sub>2</sub> et améliorer la santé publique	Néant
Norvège	Oui	Le plan fait partie du "Plan national des transports 2002 - 2011", mais une stratégie purement cycliste est en cours de préparation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer l'usage de la bicyclette comme moyen de transport, en particulier dans les grandes agglomérations</li> <li>• Améliorer la sécurité et renforcer l'attrait de la bicyclette</li> </ul>	Néant

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
République slovaque	Oui	Il est inclus en partie dans le deuxième Plan national pour la protection de l'environnement et de la santé des habitants de la République slovaque	Améliorer la sécurité des transports, atténuer l'impact négatif des transports sur l'environnement, améliorer la mobilité, réduire l'utilisation de la voiture, atténuer la congestion, améliorer la qualité de l'air	Néant
Espagne Suède	Néant Oui	Les décisions concernant le vélo sont prises exclusivement aux niveaux régional et local Stratégie nationale suédoise de développement et de sécurisation du trafic cycliste (2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la sécurité des cyclistes</li> <li>• Elargir la part de marché de la bicyclette</li> </ul>	Faire passer la proportion des déplacements effectués à bicyclette de 12 à 16 %
Etats-Unis	Oui	Etude nationale sur la marche et l'usage de la bicyclette - 1994. Stratégie nationale de sécurisation de la bicyclette - 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la mobilité</li> <li>• Elargir l'éventail des modes de transport accessibles aux voyageurs</li> <li>• Améliorer les connexions entre la bicyclette et les transports collectifs</li> <li>• Sécuriser les itinéraires empruntés par les cyclistes</li> <li>• Améliorer la sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doubler la proportion des déplacements effectués à pied ou à bicyclette</li> <li>• Réduire de 10 % le nombre d'accidents impliquant des cyclistes et des piétons</li> </ul>

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
Suisse	Oui	Le Plan directeur pour la « locomotion douce » de décembre 2002 porte non seulement sur la bicyclette, mais aussi sur la marche et l'utilisation des patins à roulettes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elever la mobilité non motorisée au même rang que les transports publics et la mobilité automobile dans le débat public et sur la route en raison de ses avantages économiques et écologiques</li> <li>• Améliorer le cadre de vie tant urbain que rural</li> <li>• Rendre la mobilité accessible aux gens de tous âges et de toutes capacités</li> <li>• Exploiter l'efficacité économique de la mobilité non motorisée</li> <li>• Réduire la consommation d'énergie et l'impact écologique des transports</li> <li>• Encourager la population à se dépenser physiquement pour réduire le coût de la santé</li> <li>• Doper le secteur des loisirs et du tourisme</li> </ul>	Faire passer la proportion des déplacements non motorisés (« étapes » d'au moins 25 m de long) de 47 % en 2000 à 54 % en 2010 (augmentation de 15 %)

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
Royaume-Uni	Oui	Stratégie cycliste nationale (1996)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'usage de la bicyclette</li> <li>• Faciliter l'accès cycliste des principales destinations</li> <li>• Améliorer la sécurité des bicyclettes</li> <li>• Prévoir le développement de l'usage de la bicyclette dans tous les programmes locaux de gestion des routes et de la circulation</li> <li>• Installer des garages à bicyclettes dans tous les principaux lieux de destination (centres villes, centres commerciaux, établissements d'enseignement, hôpitaux, centres de loisirs)</li> <li>• Réduire les vols de bicyclettes en améliorant leur sécurité</li> <li>• Sensibiliser et former les entreprises de transport, les fournisseurs de services et les employeurs</li> <li>• Dégager les ressources nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie</li> <li>• Affiner la stratégie cycliste nationale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multiplier le nombre de déplacements effectués à bicyclette en 1996 par deux d'ici la fin 2002</li> <li>• Multiplier le nombre de déplacements effectués à bicyclette en 1996 par quatre d'ici 2012</li> </ul>

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
Slovénie	Oui	Stratégie nationale de développement du réseau cyclable de la République de Slovénie (2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifier la répartition modale dans un sens favorable à la bicyclette</li> <li>• Optimiser les croisements entre routes nationales et pistes cyclables</li> <li>• Assurer la sécurité des cyclistes</li> <li>• Réduire l'impact négatif sur l'environnement</li> <li>• Améliorer les itinéraires cyclables urbains et suburbains</li> <li>• Assurer la jonction avec les itinéraires cyclistes internationaux</li> <li>• Tenir compte de l'importance du tourisme tel qu'il se pratique dans les économies de marché</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doubler le nombre de cyclistes d'ici 2005 en promouvant l'usage de la bicyclette, assurant la sécurité des cyclistes et construisant les infrastructures de base nécessaires</li> <li>• Construire au moins 25 km de pistes cyclables en site propre par an en ouvrant un ou deux petits itinéraires cyclistes indépendants par an</li> <li>• Marquer et signaler au moins 100 km de routes par an, hors agglomérations, accessibles aux cyclistes parcourant des longues distances</li> <li>• Marquer les pistes cyclables slovènes conformément aux dispositions relatives à la signalisation et aux équipements routiers</li> <li>• Colorer le revêtement des pistes cyclables en rouge</li> <li>• Encourager et éduquer les jeunes qui se rendent à l'école à bicyclette</li> </ul>

Pays	Plan*	Description	Objectifs d'ensemble	Objectifs spécifiques
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doubler à nouveau le nombre de cyclistes pendant la période couverte par le prochain programme national, soit d'ici 2010</li> <li>• Créer un réseau complet de 2 000 km de pistes cyclables au cours des 25 prochaines années</li> <li>• Diminuer le nombre d'accidents impliquant des cyclistes</li> </ul>
<p>* Un plan vélo national ne se présente pas nécessairement sous la forme d'un document distinct. Les "oui" qui figurent dans cette colonne confirment l'existence aussi bien d'un plan purement et uniquement cycliste que d'un plan vélo intégré dans un plan des transports de portée plus générale.</p>				

## 3.2. Objectifs et caractéristiques des politiques et plans nationaux

### *Objectifs d'ensemble et spécifiques*

Les politiques en faveur du vélo dont il est fait état dans 20 réponses au questionnaire s'articulent autour de plusieurs axes tels que la mobilité, la sécurité des transports, l'environnement et la santé. Le tableau 3.2 dresse un inventaire des principaux objectifs des politiques cyclistes nationales cités par les pays qui ont répondu au questionnaire.

Tableau 3.2. **Principaux objectifs des plans vélo nationaux**

Objectifs	Nombre de pays
Amélioration de la sécurité routière	11
Atténuation des problèmes environnementaux/amélioration de la qualité de l'air	9
Renforcement du rôle de la bicyclette en tant que moyen de transport/augmentation de sa part modale	8
Réduction de la congestion/de l'utilisation de la voiture	6
Amélioration de la mobilité	6
Sauvegarde de la santé/réduction du coût des soins de santé	5
Développement des activités de loisirs/du tourisme	3
Renforcement et entretien des infrastructures	2
Intégration de tous les modes de transport durables	2
Réduction des vols de bicyclettes	1

D'après les résultats de l'enquête, le renforcement de la sécurité et l'amélioration de l'environnement semblent être les objectifs prioritaires des politiques cyclistes des ministères des Transports. Viennent ensuite l'augmentation de la part modale de la bicyclette, la réduction de la congestion, l'amélioration de la mobilité et la promotion d'une meilleure santé physique.

Dix des 14 pays qui font état de l'existence d'un plan national ont défini, dans ces plans, des objectifs spécifiques, selon l'enquête.

Les Etats-Unis, la Finlande, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse chiffrent le niveau d'augmentation des déplacements à bicyclette et la part

modale de la bicyclette qu'ils souhaitent atteindre. Les Etats-Unis se fixent en outre un objectif chiffré en matière de sécurité sous la forme d'une diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes. La Finlande quant à elle cite un certain nombre d'objectifs qualitatifs, notamment en matière d'amélioration de la sécurité (ces objectifs sont décrits dans le tableau 3.1.).

### ***Processus de planification :***

#### ***Coordination des interventions des organes compétents***

Comme le montre le tableau 3.2, les politiques de promotion de l'usage de la bicyclette poursuivent donc une multitude d'objectifs, notamment le développement de l'usage de la bicyclette comme moyen de transport, ainsi que des objectifs liés à l'environnement, la sécurité, la santé et le tourisme. C'est pourquoi le processus de planification et de mise en œuvre des politiques en faveur du vélo ne fait pas intervenir uniquement les ministères des Transports, mais aussi d'autres organismes publics nationaux ainsi que des organismes publics régionaux et locaux. L'industrie et les ONG ont également un rôle à jouer à cet égard, comme il a été signalé plus haut.

Pour regrouper et coordonner ces multiples acteurs et intérêts dans l'élaboration des politiques cyclistes, un certain nombre des pays, notamment les Etats-Unis, la Finlande et le Royaume-Uni, ont constitué des comités directeurs ou groupes de travail coordonnés par le ministère des Transports, dont les participants émanent de l'administration, des ONG et de l'industrie, entre autres.

### **Royaume-Uni**

La Stratégie cycliste nationale a été adoptée en 1996, sous la forme d'un document de consensus, qui est le fruit d'une initiative de coopération faisant intervenir des organismes publics et privés ainsi que des ONG et des associations.

Le processus d'élaboration de cette stratégie a été supervisé par un groupe de direction présidé par le Ministre des Transports locaux et composé de représentants du ministère des Transports, des ministères des Affaires écossaises et galloises, du ministère de l'Environnement, du ministère de la Santé, de l'Association des conseils des comtés, de l'Association des conseils des districts, de l'Association des autorités métropolitaines, de la Mairie de Londres, de la Confédération des autorités locales écossaises, de la Confédération des entreprises britanniques, de Transport 2000 et du Groupe de défense des cyclistes.

Le groupe de direction a donné au processus les fonctions et les objectifs suivants :

### ***Objectifs***

- Nourrir une culture propice au développement de l'usage de la bicyclette dans toutes les classes d'âge.
- Elaborer des politiques rationnelles et définir les bonnes pratiques.
- Rechercher des moyens novateurs, pratiques et efficaces d'inciter à l'usage de la bicyclette.

### ***Fonctions***

- Identifier les obstacles à l'usage de la bicyclette et rechercher des moyens de les surmonter.
- Identifier les mécanismes et les acteurs capables d'encourager, de faciliter et d'implanter l'usage de la bicyclette.
- Dégager les ressources publiques et privées nécessaires.
- Fixer des objectifs et des indicateurs de mesure des progrès accomplis.
- Suivre et évaluer la mise en œuvre de la stratégie.

Les quatre groupes de travail créés par le groupe de direction et le groupe de direction lui-même ont étudié en profondeur les cinq thèmes de réflexion suivants :

- Intérêt de la fixation d'objectifs nationaux et locaux en matière de développement de l'usage de la bicyclette.
- Aménagement du territoire et intégration des modes de transport dans l'optique de l'usage de la bicyclette et du transport durable.
- Prise en compte de la bicyclette dans la gestion de la circulation.
- Amélioration de la sécurité des bicyclettes.
- Promotion de l'usage de la bicyclette et changement des comportements.

Un cadre modèle pour les politiques cyclistes locales rassemblant les dispositions législatives et réglementaires qui régissent le processus de planification et les transports a également été établi à l'intention des autorités locales.

## **Finlande**

Le premier programme national finlandais de promotion de l'usage de la bicyclette a été établi en 1993 par un groupe de travail présidé par un représentant du ministère des Transports et des Communications et constitué de représentants du ministère de l'Environnement, du Centre pour la sécurité routière, des communes, des conseils régionaux et de diverses ONG.

Etant donné toutefois que les objectifs du premier programme n'ont pas été tous entièrement atteints, le "groupe de direction pour la marche et la bicyclette" (institué par le ministère des Transports et des Communications en novembre 1999 avec pour mission de promouvoir la mobilité non motorisée) a décidé de charger un groupe de travail spécial d'élaborer un nouveau plan vélo. Ce groupe de travail était composé de représentants du ministère des Transports et des Communications, du ministère de l'Environnement, du ministère des Affaires sociales et de la Santé, de la ville d'Helsinki, de l'Association pour un transport durable, du Centre pour la sécurité routière et de l'Administration des ponts et chaussées.

Le ministère des Transports et des Communications a défini, en sa qualité de responsable de la politique des transports et de la planification du système national de transport, une stratégie cycliste (en même temps qu'une stratégie de développement de la marche et de l'utilisation des transports publics). Il a supervisé en outre la stratégie nationale de sécurité routière, dont un des objectifs est d'améliorer la sécurité des cyclistes. Le ministère coordonne, suit et contrôle la mise en œuvre du plan vélo.

Au nombre des autres intervenants figurent :

- L'Administration des ponts et chaussées, qui planifie la construction des infrastructures routières, notamment cyclistes, et veille à améliorer la sécurité routière et à protéger l'environnement.
- Les entreprises de travaux publics, qui construisent les routes et les pistes cyclables.
- Le ministère de l'Environnement, qui vise, en sa qualité de responsable de l'aménagement du territoire, à structurer l'espace

urbain et régional de telle sorte qu'il soit propice à la marche, à la bicyclette et aux transports publics.

- Le ministère des Affaires sociales et de la Santé, qui a pour mission de sauvegarder la santé et d'assurer le bien-être de la population (la marche et la bicyclette sont considérées comme étant les deux formes d'exercice physique les plus importantes en Finlande).
- Le ministère de l'Éducation, qui est chargé de la planification et du développement de l'éducation physique.
- Le ministère du Commerce et de l'Industrie et l'Office national du tourisme, qui sont chargés de préparer un plan national de promotion du cyclotourisme.
- Les communes, qui sont chargées de promouvoir l'usage et d'améliorer les conditions d'utilisation de la bicyclette (aménagement de pistes cyclables et sécurisation de l'usage de la bicyclette) au niveau local en milieu urbain et doivent profiter des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport dans les agglomérations urbaines pour construire, entretenir et étendre le réseau cyclable.
- Les ONG, qui telles l'Association pour des transports durables (Suomen liikenneliitto), l'Association pour la protection de la nature (Suomen luonnonsuojeluliitto), l'Association pour l'exercice au grand air (Suomen Latu) et l'Association cycliste (Suomen pyöräilyjärjestö), participent activement à des campagnes de promotion de l'usage de la bicyclette (dont la Semaine de la bicyclette en mai).

## **Etats-Unis**

En 1991, le Congrès a chargé le ministère des Transports de mener une étude nationale sur la marche et la bicyclette. L'étude a été dirigée par l'Administration fédérale des ponts et chaussées, avec l'aide du Centre de recherche en sécurité routière de l'Université de Caroline du Nord. Au cours des deux années qu'ont duré les travaux de planification et de préparation de l'étude, des réunions ont eu lieu avec une multitude d'acteurs, notamment les Etats, les autorités locales, des agences fédérales, des groupements d'usagers et d'autres parties intéressées. L'étude a été approuvée par le ministère des Transports puis soumise au Congrès le 22 avril 1994. Elle comporte un plan d'action fédéral en 64 points et un plan d'action préconisé à l'intention des Etats et des autorités locales.

Le ministère des Transports chapeaute la mise en œuvre du plan et gère les mécanismes de financement ainsi que les programmes de transport auxquels il est possible de faire appel pour cette mise en œuvre. En vertu des dispositions du plan, le ministère des Transports coordonne les activités de ses divers départements, à savoir l'Administration fédérale des ponts et chaussées, l'Administration fédérale des transports publics, l'Administration nationale de la sécurité routière et d'autres encore. Il a créé également un groupe de travail interservices pour la marche et la bicyclette qui se réunit une fois par trimestre depuis 1994. Des représentants de tous les autres ministères et organismes fédéraux intéressés, notamment dans les domaines de la santé, l'éducation, la défense, l'intérieur (parcs nationaux), l'agriculture (service des forêts) et les affaires générales (bâtiments publics), ainsi que l'Agence pour la protection de l'environnement, sont invités à participer aux activités de ce groupe de travail. Les groupements nationaux et locaux d'usagers sont également invités à participer à ces réunions. Le ministère fédéral des Transports a encouragé les ministères des Transports des Etats à aligner leurs plans et programmes cyclistes sur les objectifs du plan fédéral (doublement de la proportion des déplacements effectués à pied et à bicyclette ; réduction de 10 % du nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes).

### *Suivi et évaluation*

Dans la plupart des pays, le processus de suivi de la mise en œuvre des plans vélo et d'évaluation de l'efficacité des politiques cyclistes se trouve encore à un stade embryonnaire. C'est sans doute parce que les plans vélo et les politiques cyclistes sont depuis relativement peu de temps l'un des thèmes centraux explicites de la politique des transports, même si l'on reconnaît de plus en plus qu'ils peuvent contribuer à l'instauration de transports durables. Les pouvoirs publics ont toujours fait passer les politiques de maîtrise de l'usage de la voiture et de développement des transports publics avant la mobilité non motorisée, à laquelle ils ne s'intéressaient souvent que marginalement. Par conséquent, le suivi et l'évaluation systématiques des plans vélo et des politiques cyclistes sont encore dans la plupart des pays un défi qui reste à relever.

Le fait que les activités de suivi et d'évaluation des politiques en faveur du vélo en soient encore à un stade naissant s'explique aussi par la rareté, les insuffisances ou la non-disponibilité des statistiques sur l'usage de la bicyclette (exprimées en distances parcourues ou en nombre de déplacements) dans la plupart des pays – or, ces statistiques sont essentielles pour suivre les progrès et évaluer l'efficacité des politiques. L'amélioration du suivi et de l'évaluation de ces politiques passera donc par une collecte et une gestion plus systématiques de ces données.

Plusieurs pays ont pourtant mis en place des systèmes bien définis de suivi et d'évaluation de la politique en faveur du vélo. Le Royaume-Uni, par exemple, a créé un National Cycling Forum (Forum cycliste national) qui doit veiller à ce que les politiques adoptées et les mesures prises au niveau national et local contribuent à développer l'usage de la bicyclette voulu par la Stratégie cycliste nationale. Ce Forum est présidé par le Ministre des Transports locaux et accueille des représentants d'organisations venant de tout le Royaume-Uni. Il se réunit régulièrement et publie un rapport annuel sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie cycliste nationale.

Aux Etats-Unis, le groupe de travail interservices susmentionné se réunit régulièrement pour analyser l'état de mise en œuvre du plan.

La Suisse effectue tous les 5 ans un "micro" recensement fédéral pour suivre les progrès de la part modale de la mobilité non motorisée par rapport à son objectif qui est de l'augmenter de 15 % entre 2000 et 2010. La Norvège a l'intention d'améliorer le suivi de l'évolution de la part modale au niveau du pays et dans certaines villes et agglomérations en installant 24 postes de comptage un peu partout dans le pays et en procédant à des enquêtes de circulation.

Pour ce qui est de l'évaluation de l'efficacité des politiques, les analyses de l'impact des politiques cyclistes sont réalisées en Norvège par le ministère et l'Administration des ponts et chaussées. Une de ces analyses a ainsi établi le bilan coûts/avantages de la construction de pistes cyclables dans certaines villes (Hokksund, Hamar et Trondheim). En Suède, l'Administration des ponts et chaussées a lancé un projet de recherche et de développement dans le but d'élaborer un manuel d'analyse coûts-avantages efficace des investissements cyclistes.

Au Pays-Bas, l'Union cycliste néerlandaise a lancé en 1999 un projet d'évaluation comparative de longue durée baptisé "Bilan cycliste". Financé par le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux, ce projet est conçu pour évaluer les effets des mesures prises par les autorités locales et encourager les améliorations de la politique en faveur de la bicyclette. Le "Bilan cycliste" évalue 10 paramètres d'usage du vélo différents, à savoir la rapidité, le confort (obstacles), le confort (état du revêtement), l'attrait, la compétitivité, le niveau d'utilisation de la bicyclette, la sécurité des cyclistes, la densité urbaine, la satisfaction des cyclistes et la politique cycliste.

## Note

1. L'objectif fixé pour 2002 n'a pas été atteint. Selon le ministère britannique des Transports, il est devenu évident qu'il faut une plus grande préparation que prévu à l'origine. En outre, il a fallu du temps pour mettre en place l'infrastructure cyclable améliorée devant être financée par une augmentation des crédits affectés aux plans locaux de transport. On estime que l'objectif fixé pour 2012 est encore accessible. Il s'insère bien dans l'objectif défini par le ministère des transports dans son plan décennal qui consiste à tripler l'usage de la bicyclette d'ici à 2010.

## *Chapitre 4.*

### **PROBLEMES RENCONTRES DANS LA DEFINITION DES POLITIQUES NATIONALES**

Quoique plusieurs pays arrivent, comme les chapitres précédents l'ont montré, à promouvoir l'usage de la bicyclette par le biais d'un plan national, l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique en faveur de ce mode de transport restent entourées de certaines difficultés. Le présent chapitre met les principales d'entre elles en lumière, en se fondant sur les préoccupations formulées par les ministères des Transports des pays Membres.

#### **4.1. Contraintes financières**

Comme la bicyclette n'occupe qu'une place relativement mineure parmi les problèmes de mobilité urbaine, il est difficile aux autorités publiques de lui réserver une place de choix dans leur budget. Le chapitre 2 a déjà montré que les sommes affectées à l'usage de la bicyclette sont très limitées. Les gouvernements ont toujours des priorités plus urgentes telles que le renforcement des équipements de transports publics, alors que certaines mesures d'une politique cycliste, notamment la construction des infrastructures, requièrent des ressources financières importantes.

En Finlande, la reconnaissance et le développement du rôle joué par la bicyclette dans le pays ne se sont pas traduits par une forte augmentation des crédits affectés à la bicyclette. Les budgets national et local sont établis pour l'essentiel sur la base des investissements et des résultats existants et en cours et les nouvelles politiques d'investissement, au profit de la bicyclette par exemple, ne parviennent donc pas à conquérir une part réellement plus large des crédits publics. On dispose de peu d'informations sur l'impact de l'usage de la bicyclette sur l'environnement et la santé (coûts et avantages, notamment externes) et de statistiques exactes qui pourraient être utilisées pour faire connaître au public les avantages de la bicyclette ou pour suivre la mise en œuvre des politiques cyclistes.

La Lettonie, la Norvège, la République tchèque et la Suède font ressortir également le problème que pose l'insuffisance des ressources financières

qu'elles peuvent affecter aux infrastructures cyclistes et aux mesures de promotion de la bicyclette.

## **4.2. Obstacles institutionnels**

Les politiques cyclistes poursuivent une multitude d'objectifs et mobilisent, en dehors du ministère des Transports, de nombreux acteurs parmi lesquels figurent d'autres organismes publics nationaux ainsi que les autorités régionales et locales. Le manque de coordination, tant horizontale que verticale, peut fausser la planification de la politique ou soulever des problèmes de mise en œuvre. Un engagement insuffisant de la part des autorités nationales en faveur de la politique cycliste, qui en laisserait la responsabilité aux seules autorités locales, risque d'affaiblir l'élan donné à la promotion de la bicyclette, de se concrétiser par une insuffisance des ressources financières et autres, de créer des disparités de développement entre les villes et d'aboutir à un réseau interurbain incomplet.

La Norvège a essentiellement trois catégories de routes – les nationales, les départementales et les vicinales – qui appartiennent à autant de “propriétaires” différents. La Norvège fait observer que cette hiérarchisation particulière des routes peut poser des problèmes de gestion du réseau routier, y compris quand il s'agit de développer les pistes cyclables, et elle estime donc nécessaire d'intensifier la coopération entre les différents niveaux de pouvoir.

La Lettonie mentionne elle aussi l'absence d'instance de coordination des politiques en faveur du vélo au niveau national. Aucune mission n'est expressément dévolue à certaines institutions ou autorités précises. En conséquence, ce sont principalement les associations de cyclistes et les adeptes de la bicyclette qui ont jusqu'ici pris en charge les initiatives de promotion de la bicyclette.

La France souligne que l'absence de message politique fort émanant de l'administration nationale sur le rôle de la bicyclette et le faible engagement de l'Etat à cet égard ont entravé le développement de ce mode en France. Lorsque la politique cycliste repose exclusivement sur l'action des collectivités locales, les initiatives en faveur du vélo sont très différentes d'une région et d'une ville à l'autre.

La Suisse précise que son système fédéral a empêché jusqu'à présent de fonder la politique cycliste nationale sur une base légale et elle a l'intention de légiférer pour pouvoir mettre sa politique cycliste progressivement en œuvre.

### 4.3. Préoccupations concernant la sécurité

Les craintes – réelles et imaginaires -- concernant la sécurité sont souvent évoquées comme étant un obstacle majeur à la promotion de la bicyclette en tant que mode de transport. La vulnérabilité des cyclistes à l'interface avec les transports motorisés sur la chaussée résulte du désordre de la circulation, du comportement des conducteurs qui ne tiennent pas compte de la place du cycliste dans l'espace routier et d'une méconnaissance, tant de la part des cyclistes que des automobilistes, de la conduite à tenir dans des conditions de trafic mixte.

Malte souligne que les conditions actuelles de circulation et le comportement des conducteurs ne sont pas de nature à préserver la sécurité des cyclistes.

Le Royaume-Uni indique que le principal obstacle au développement de l'usage de la bicyclette tient à la peur du danger, celle que ressentent par exemple les parents qui refusent souvent de laisser leurs enfants rouler à bicyclette pour se rendre à l'école de crainte de l'insécurité routière.

Plusieurs initiatives ciblées ont été lancées pour s'attaquer à ces craintes et aux problèmes de sécurité qui en sont la cause : par exemple, un ensemble de mesures pratiques et didactiques appelé "*Safe Routes to School*" (À l'école en toute sécurité) vise à encourager les enfants à aller à l'école à pied ou à bicyclette en sécurisant les itinéraires sur tout leur trajet. Ces mesures sont notamment la réduction de la vitesse et du volume du trafic, la redistribution de l'espace routier, la sensibilisation des autres usagers de la route et le parrainage de campagnes de formation des cyclistes et de sécurité routière.

L'Administration nationale suédoise des ponts et chaussées encourage le développement de l'usage de la bicyclette tout en faisant la promotion de l'amélioration de la sécurité des cyclistes, deux objectifs qu'il est parfois difficile de concilier. Elle s'applique par exemple à faire adopter une loi rendant le port du casque obligatoire pour les cyclistes. Un certain nombre d'organisations non gouvernementales et d'associations de cyclistes ont fait savoir qu'elles étaient opposées à la promulgation d'une telle loi en excipant d'une étude qui a démontré que l'obligation de porter un casque ferait reculer l'usage de la bicyclette et le rendrait plus dangereux dans certaines situations. On s'inquiète en outre d'éventuels différends que la loi proposée pourrait déclencher avec les constructeurs de cycles et les organisations cyclistes<sup>1</sup>.

#### **4.4. Connaissance insuffisante des aspects techniques**

Une meilleure conception technique peut améliorer les conditions de circulation à bicyclette en rendant le réseau cyclable plus sûr, plus pratique et plus complet. Les mesures à prendre consistent, par exemple, à aménager des zones d'arrêt avancées pour les cyclistes aux feux de circulation, des rues à sens unique avec bandes cyclables à contresens, ou des ralentisseurs rugueux (sonores). Cependant, la connaissance technique de l'infrastructure cyclable n'est pas toujours suffisante et les responsables de la planification de la circulation n'ont pas toujours à disposition les documents techniques nécessaires. La conception est donc souvent inadaptée ou l'infrastructure cyclable de mauvaise qualité, d'où des interfaces incompatibles entre cyclistes, automobilistes et piétons. Par ailleurs, on constate souvent des solutions de continuité des réseaux et il existe des carrefours dont la conception risque de mettre les cyclistes en danger.

#### **4.5. Manque d'espace**

Le manque d'espace est évoqué comme étant un problème commun à beaucoup de villes, surtout européennes, lorsqu'elles veulent développer l'infrastructure cyclable. Il complique, s'il se double d'un manque de ressources financières, la mise en place d'infrastructures cyclables suffisantes.

La Suède souligne que l'espace manque pour aménager des pistes et des infrastructures cyclables dans les villes. En outre, l'extension des espaces réservés aux cyclistes se heurte souvent à des résistances – c'est un problème persistant qui nécessite un compromis entre les différentes parties concernées.

Malte signale que ses routes sont généralement trop étroites pour pouvoir affecter de l'espace à l'aménagement de pistes cyclables. La création de couloirs exclusivement réservés aux autobus y bute sur les mêmes contraintes. Le problème n'a pas été résolu dans les zones à forte densité urbaine, mais est en passe de l'être dans d'autres zones couvertes par le plan directeur routier de Malte, par adjonction de pistes cyclables lorsque des routes existantes sont rénovées ou de nouvelles routes sont construites.

#### **4.6. Manque de sensibilisation du public**

Certes, la bicyclette en tant que mode de transport pour couvrir de courtes distances présente des avantages qui sont de plus en plus largement reconnus, mais elle est encore aujourd'hui assimilée dans de nombreux pays à un sport, une activité de loisirs ou un jeu d'enfants.

La Pologne, par exemple, estime qu'il reste beaucoup à faire pour mieux pénétrer les esprits de l'idée que la bicyclette est un mode de transport respectueux de l'environnement et relativement bon marché. Comme dans d'autres pays, le vélo était jusqu'ici considéré en Pologne comme le mode de transport du pauvre ou comme un sport. Il n'existe, pour l'heure, aucun organisme qui représente les intérêts des cyclistes dans ce pays et rien de systématique n'y est fait pour s'inspirer des bonnes pratiques mises en œuvre dans d'autres pays afin de faciliter l'usage de la bicyclette. Néanmoins, plusieurs communes et ONG ont engagé depuis peu diverses actions en vue de sensibiliser la population à l'usage de la bicyclette comme mode de transport. Ces initiatives ont permis à la bicyclette de devenir petit à petit un mode de transport urbain reconnu en Pologne.

Malte observe que les Maltais n'ont à l'heure actuelle pas de « culture du vélo », et que la bicyclette est pour eux un jouet d'enfant ou un engin de sport. En fait, la plupart des bicyclettes appartiennent à des enfants ou des jeunes de moins de 18 ans dont l'intérêt se porte rapidement, dès qu'il franchissent ce cap, sur l'achat d'une voiture. Le gouvernement estime qu'il sera nécessaire de sensibiliser la population aux bienfaits de la bicyclette dès que le pays disposera d'infrastructures de qualité et que la sécurité routière ainsi que la protection de l'environnement en milieu urbain auront atteint un niveau suffisamment élevé.

### Note

1. Il est certes largement admis que les casques réduisent la gravité des blessures à la tête, mais l'obligation du port du casque suscite depuis longtemps des controverses. *PROMOSING*, projet de recherche commandé par l'Union européenne et coordonné par l'institut de recherche sur la sécurité routière SWOV (2001) avance que même la recommandation officielle du port du casque peut avoir un impact négatif sur l'usage de la bicyclette et que, pour éviter cet impact négatif, le mieux est de laisser aux fabricants et aux commerçants le soin d'en encourager l'utilisation. Dorothy L. Robinson montre, dans l'étude "*Head Injuries and Helmet Law for Cyclists*" (Blessures à la tête et loi sur le port obligatoire d'un casque par les cyclistes) publié dans le *Bicycle Research Report* n° 81 (de mars 1997) que l'adoption par l'Australie d'une loi qui oblige les cyclistes à porter un casque a eu pour principal effet de faire reculer l'usage de la bicyclette.



## *Chapitre 5.*

### **UTILITE DE L'ENGAGEMENT NATIONAL**

Le présent chapitre analyse la contribution importante qu'un engagement national peut apporter à la promotion de l'usage de la bicyclette. Les informations destinées à ce chapitre ont été recueillies en s'appuyant sur une demande de données concrètes concernant l'efficacité des initiatives nationales des pays pro-vélo. Ensuite, on a sollicité les vues d'autorités locales sur la nécessité de l'engagement à l'échelon national en procédant à des interviews dans sept villes européennes. Enfin, sur la base des informations réunies, on a mis en évidence les rôles que pourrait jouer l'administration nationale, et en particulier le ministère des Transports.

#### **5.1. Engagement national : Expériences néerlandaises et danoises<sup>1</sup>**

La part modale de la bicyclette est extraordinairement élevée aux Pays-Bas et au Danemark parce qu'elle y bénéficie depuis longtemps d'un soutien appuyé au niveau national. La bicyclette est, dans ces deux pays, l'un des principaux modes de transport dans les villes, où elle est largement reconnue comme étant une composante importante des déplacements urbains. Il y a beaucoup de leçons à tirer du soutien vigoureux dont la bicyclette bénéficie dans ces deux pays. Les paragraphes qui suivent montrent, au départ d'observations empiriques, pourquoi cet engagement national y a été si utile.

#### **Pays-Bas**

En 1990, le ministère des Transports a élaboré une stratégie nationale de promotion de l'usage de la bicyclette, le plan vélo directeur (1990 - 1997) qui prévoyait la réalisation de 112 projets, dont 31 projets de recherche et 41 projets pilotes portant sur l'amélioration des pistes cyclables, la sécurité, le stationnement à l'intérieur et aux alentours des espaces publics et des initiatives visant à réduire le nombre de vols de bicyclettes.

Le ministère considère que l'intérêt du plan vélo directeur tient moins aux résultats concrets des projets qu'à la reconnaissance générale de l'existence d'une **politique nationale en faveur du vélo** aux orientations clairement

définies pour l'usage de la bicyclette dans tout le pays, étayée par un système national de subventionnement de la construction des infrastructures cyclables. L'existence même de ce plan et la volonté de réalisation de multiples projets et activités affichée par le ministère ont prouvé à différents acteurs concernés l'engagement résolu du ministère en faveur de l'usage du vélo et, de ce fait, cette politique s'est retrouvée plus haut sur l'échelle des priorités politiques. Il est manifeste que l'impact du plan vélo directeur a été considérable puisque la plupart des communes, en 1996, avaient mis au point des plans vélo de grande qualité.

Les objectifs et les stratégies du plan vélo directeur ont été intégrés dans le deuxième plan structurel des transports (SVV2), qui est entré en vigueur en juin 1990. Le SVV2 visait essentiellement à réduire de moitié l'augmentation attendue de l'utilisation de la voiture. Pour y parvenir, une stratégie à cinq volets a été mise au point, dont l'un des éléments était d'améliorer les solutions de rechange à la voiture. Le plan vélo directeur a été conçu dans ce contexte.

Dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan vélo directeur, la politique en faveur du vélo était considérée comme un élément intrinsèque de la politique générale des transports. Elle n'était pas envisagée comme une fin en soi, mais plutôt comme un moyen de résoudre des problèmes de transport et, en particulier, de réfréner l'augmentation de l'utilisation de la voiture. Avec le plan vélo directeur, les Pays-Bas ont mis en place des mécanismes de promotion du vélo qui **s'intègrent dans la planification des transports**. En outre, ils ont adopté une stratégie intégrée qui prend en compte, dans le plan vélo directeur, les aspects liés à l'aménagement du territoire, à l'environnement et aux loisirs.

Un autre aspect important de l'exemple néerlandais concerne l'**approche décentralisée** adoptée pour l'élaboration et la mise en œuvre du plan vélo directeur. Le groupe auteur de ce plan, composé d'agents du ministère des Transports, a rapidement pris conscience que l'influence de l'Etat sur le contenu des politiques et des plans locaux en faveur du vélo était limitée : la bicyclette étant par nature un mode de transport adapté aux courtes distances, les communes et les provinces étaient mieux placées pour concevoir et appliquer les mesures de promotion du vélo.

Toutes les parties intéressées, notamment les communes et les provinces, les associations de consommateurs, les associations de constructeurs de cycles, ainsi que les entreprises de transports publics, ont donc été consultées dès le départ à propos des différents aspects du plan vélo directeur. L'accord VERDI de 1996 a en outre élargi les responsabilités dont les communes et les provinces étaient investies en matière de politique cycliste urbaine, sans que celle-ci cesse pour autant d'être une priorité nationale. Le groupe auteur du plan vélo

directeur a jugé essentiel de **placer le processus décisionnel à l'échelon national** – surtout en ce qui concerne l'affectation de financements aux projets de recherche, aux projets pilotes et aux projets de démonstration -- afin de s'assurer que la démarche adoptée en matière de politique cycliste soit coordonnée entre les villes et que les crédits destinés à soutenir l'innovation soient effectivement utilisés pour financer des projets réellement novateurs. La centralisation du processus décisionnel facilite aussi le suivi des progrès et l'évaluation des résultats des projets pilotes et des projets de démonstration.

Le gouvernement néerlandais a aussi, par le canal du plan vélo directeur, apporté un **soutien financier** important à l'amélioration des infrastructures cyclables et des conditions matérielles d'utilisation de la bicyclette dans le but d'atteindre les objectifs fixés dans le deuxième plan structurel des transports SVV2. L'insertion d'un "article vélo" dans le règlement sur la contribution au financement des équipements routiers, qui permet au gouvernement central de subventionner les infrastructures cyclables, affirme clairement la foi du ministère des Transports dans l'importance de ces infrastructures. L'attention accordée à l'usage de la bicyclette s'en est trouvée grandie. Au cours des sept années couvertes par le plan vélo directeur, l'Etat a investi 303.6 millions de florins dans des projets en faveur du vélo. En plus de cet investissement, il a transféré quelque 271 millions de florins aux communes et aux provinces pour leurs propres projets vélos. Depuis la fin de la mise en oeuvre du plan, 460 millions de florins ont encore été investis de 2000 à 2007 dans l'amélioration des garages à bicyclettes installés dans les gares de chemin de fer.

L'un des principaux objectifs du plan vélo directeur était **d'approfondir les connaissances** sur l'usage de la bicyclette et sur les **moyens** de promotion du vélo et de les **diffuser** auprès des groupes cibles concernés. Le groupe auteur du plan a estimé que la mission principale de l'Etat était d'enrichir le savoir en menant divers projets de recherche, projets pilotes et projets de démonstration, et de faciliter ensuite l'élaboration par les autorités locales de mesures visant l'usage de la bicyclette.

Le document d'orientation dans lequel est énoncé le plan vélo directeur résume en ces termes la mission des autorités nationales en matière de politique cycliste : le rôle de l'Etat est au départ de nature catalytique. L'Etat tend vers une promotion intégrée de l'usage de la bicyclette, stimule l'innovation, rassemble et diffuse des connaissances, fournit une contribution financière, légifère et réglemente et élargit l'assise de la politique cycliste en y associant les pouvoirs publics (communes, régions de transport, provinces et ministères, dont le ministère des Transports) et des organisations privées au moyen d'opérations de relations publiques, de projets de démonstration et de consultations.<sup>2</sup>

## Danemark

Le plan vélo national danois se divise en trois parties. La première, appelée “Entrer à bicyclette dans le XXI<sup>e</sup> siècle”, expose les objectifs de la politique cycliste danoise tels qu’ils ont été définis conjointement par l’Association nationale des autorités locales, l’Association des conseils de comtés du Danemark et le ministère des Transports. Elle précise les objectifs politiques qui visent à améliorer les villes et la santé des citoyens et propose des mesures propres à accroître le nombre des déplacements effectués à bicyclette, à améliorer la sécurité routière et à réduire le nombre des déplacements effectués en voiture. La deuxième partie, œuvre du ministère des Transports, présente une “Stratégie de sécurisation de l’usage de la bicyclette” qui combine diverses mesures concrètes en faveur de tous les cyclistes avec des campagnes spécifiques axées sur certains groupes cibles (enfants et jeunes, par exemple). La troisième consiste en une “Anthologie d’idées cyclistes” recueillies par la Direction des routes à l’intention des fonctionnaires des conseils de comtés et des autorités locales.

Le ministère des Transports voulait que la stratégie nationale **inspire et motive** les conseils de comtés, les autorités locales et les autres acteurs pour qu’ils fixent des cibles et élaborent des plans d’action en faveur de l’usage de la bicyclette, s’accompagnant de mesures concrètes pour le sécuriser.

**La coopération et le dialogue** sont jugés essentiels pour réaliser le transfert modal de la voiture à la bicyclette et à la marche sur les petites distances. Selon le plan, pour atteindre cet objectif, il faut que tous les divers acteurs et administrations concernés déploient un effort concerté et ciblé sur plusieurs fronts différents. Le ministère souligne que la promotion de l’usage de la bicyclette est l’affaire non pas simplement des services techniques des autorités locales et régionales, mais de nombreux autres acteurs au nombre desquels se rangent les services sociaux et les services de santé, les responsables politiques locaux, les écoles, les groupes d’intérêts, les entreprises, les opérateurs de transports publics, les clubs sportifs, les médecins (généralistes) et les citoyens eux-mêmes. La **coordination** de tous ces intervenants revêt une importance cruciale.

L’“Anthologie d’idées cyclistes” susmentionnée, que le ministère des Transports avait demandé à la Direction des routes de rassembler, a été établie pour permettre la **diffusion des connaissances et de l’information** en matière de planification et de conception des politiques cyclistes, auprès des fonctionnaires des conseils de comtés et des autorités locales. Elle rassemble des propositions et des conseils concernant les moyens de promouvoir l’usage

de la bicyclette à l'échelon local en optimisant la planification et en établissant des plans d'action locaux en faveur du vélo.

Le ministère a aussi lancé une autre initiative, le projet de "ville cycliste nationale", pour tester et évaluer "en laboratoire" les différentes idées et pratiques de promotion du vélo. Les résultats de cette expérience peuvent être appliqués à d'autres villes et agglomérations danoises. Le ministère finance actuellement, à hauteur d'un montant total de 20 millions de couronnes, différentes expériences menées à Odense, ville qui doit servir de vitrine à la stratégie cycliste nationale. Au nombre de ces expériences figureront l'aménagement de voies cyclables express, une action de mobilisation des entreprises pour promouvoir l'usage du vélo et l'organisation d'une vaste campagne de rehaussement de son image.

Le ministère a chargé en outre un "groupe de réflexion sur la bicyclette" d'encourager des recherches et des initiatives nouvelles pour en promouvoir l'usage, ainsi que d'échanger des connaissances et des informations sur ce mode de transport. Ce groupe se compose de représentants du ministère, de l'Agence danoise pour la protection de l'environnement, de l'Office de la circulation routière, de la Direction des routes, de la Fédération des cyclistes danois, de la police, de l'Office danois du tourisme, de l'Association nationale des autorités locales, de l'Association des conseils de comtés du Danemark, de l'université technique du Danemark, de l'université d'Ålborg et de l'Association des marchands danois de bicyclettes.

Le gouvernement mène une **campagne nationale d'information** systématique à long terme en vue de promouvoir l'usage quotidien de la bicyclette. Cette campagne, qui vise plus particulièrement les automobilistes favorables à la bicyclette, veut sensibiliser davantage de gens aux effets positifs de son usage comme moyen de transport urbain sur la santé et l'environnement et aux inconvénients de l'utilisation de la voiture sur les petites distances.

L'Etat affecte depuis plusieurs années des **crédits** à l'amélioration des conditions d'utilisation de la bicyclette. Son budget 2000 ajoute ainsi 25 millions de couronnes à la dotation dont la Direction des routes dispose pour financer la promotion de l'usage de la bicyclette et l'amélioration de la sécurité routière. Cet argent peut être utilisé pour améliorer le réseau de routes nationales ou s'ajouter à celui que les conseils de comtés et les communes investissent dans leur propre réseau routier.

Outre ces actions, l'Etat s'emploie à renforcer la position de la bicyclette dans les déplacements urbains par un ensemble d'initiatives conjuguées, dont notamment une révision des **réglementations** applicables aux voiries urbaines,

l'«Anthologie d'idées cyclistes», ainsi que **des lignes directrices et des recommandations** sur l'usage de la bicyclette adressées aux provinces et aux communes.

## 5.2. Mise en œuvre de la politique au niveau local

Ainsi qu'il a été signalé plus haut, la bicyclette est principalement un moyen permettant de se déplacer à courte distance dans les zones urbaines, c'est pourquoi il est le plus indiqué qu'il appartienne aux autorités locales de concevoir et de mettre en œuvre les différentes mesures visant à en promouvoir l'usage. Même lorsque le cadre d'action général et les objectifs sont fixés au niveau national, les outils et mesures utilisables dans les politiques cyclistes doivent être élaborés et adaptés pour répondre aux besoins liés aux différentes conditions locales, lesquelles peuvent varier beaucoup d'une ville à l'autre.

Une récente étude<sup>3</sup> sur la mise en œuvre par les autorités locales britanniques des politiques en faveur de la marche à pied et de la bicyclette indique que les politiques nationales ont eu une très forte influence sur les modalités de mise en œuvre. En se fondant sur une enquête à laquelle ont répondu 92 autorités locales au Royaume-Uni, l'étude a recensé les facteurs les plus importants qui influencent l'application des politiques au niveau local. Le tableau 5.1 montre les trois facteurs principaux qui ont contribué à l'adoption de politiques locales en faveur du vélo et ceux qui en entravent ou en favorisent la mise en œuvre. Les autorités locales ont été invitées à classer les facteurs sur une échelle selon l'importance qu'elles y accordaient (de 1, *très important*, à 5, *pas important*). Autrement dit, plus le chiffre moyen est bas, plus le niveau d'importance attribué aux facteurs est élevé.

Dans le tableau, les deux principaux facteurs qui déterminent la mise en œuvre de la politique au niveau local sont liés aux décideurs nationaux. Le facteur le plus important qui fait obstacle à la mise en œuvre est le manque de ressources humaines et financières. Etant donné que la majeure partie du financement des dépenses d'infrastructure liées aux mesures en faveur des transports locaux provient de l'administration nationale, les décisions prises au niveau national ont un impact sensible sur la mise en œuvre au niveau local. Quant aux facteurs qui favorisent la mise en œuvre, deux des trois principaux relèvent encore des politiques nationales.

L'étude souligne également que tous les principaux documents d'orientation nationaux relatifs aux politiques en faveur de la marche à pied et de la bicyclette ont été identifiés comme d'importants facteurs dans l'adoption et la mise en œuvre de mesures au niveau local. Elle signale aussi que la promotion de la bicyclette est beaucoup plus efficace si elle s'inscrit dans un

cadre national. Qui plus est, l'absence d'une stratégie nationale en faveur de la marche serait de nature à faire obstacle au progrès dans ce domaine.

**Tableau 5.1. Les trois plus importants facteurs contribuant à l'adoption de politiques locales et entravant/facilitant leur mise en œuvre (sur une échelle de 1 à 5)**

Facteurs	Cote moyenne
Facteurs contribuant à l'adoption de politiques	
Exigences des plans/stratégies de transport au niveau local	1.90
Stratégie nationale en faveur de la bicyclette	1.91
Engagement/motivation des responsables	2.04
Facteurs entravant la mise en œuvre	
Manque de temps du personnel	1.93
Manque de personnel	2.14
Manque de crédits	2.34
Facteurs facilitant la mise en œuvre	
Engagement/motivation des responsables	2.00
Autres stratégies/politiques de transport national	2.26
Cadre d'action national en faveur de la bicyclette	2.30
<i>Source</i> : Philine Gaffron (2003), The implementation of walking and cycling policies in British local authorities.	

Dans le cadre de la présente étude de la CEMT, les autorités municipales des pays européens ont été invitées à exprimer leurs vues sur le rôle de l'administration centrale dans la politique en faveur de la bicyclette. Il s'agissait de déterminer comment les politiques nationales avaient facilité la mise en œuvre de mesures au niveau local jusqu'à présent et comment elles pourraient être plus utiles à l'avenir ? Le tableau 5.2 résume les opinions de sept villes.

Comme on pouvait s'y attendre, la plupart des villes ont exprimé le souhait de bénéficier d'appuis financier et législatif plus solides de l'administration nationale. En général, de nombreuses municipalités se trouvent en situation de déficit budgétaire, et il n'est par conséquent pas facile pour elles d'investir dans des projets infrastructurels d'envergure. La législation nationale pourrait prévoir un engagement relatif au développement des infrastructures, des normes

concernant les installations cyclables, et une réglementation en matière de sécurité.

Les autorités locales se prononcent résolument en faveur d'un plan national. A Berlin, les autorités urbaines sont d'avis que le soutien – essentiellement le soutien « moral » -- en faveur de la promotion de la bicyclette au niveau local trouve sa source dans le plan national, même si les ressources financières allouées par ce plan sont limitées. Les fonctionnaires de la ville d'Helsinki ont affirmé qu'ils attachent eux aussi une grande valeur à l'existence du plan national finlandais. Aux Pays-Bas et en Italie, il n'existe pas de plan vélo national spécifique pour l'instant, mais les autorités de la ville de Zwolle (Pays-Bas) espèrent que la bicyclette occupera une place plus importante dans la nouvelle politique nationale des transports et qu'il sera donné suite au plan vélo directeur national. Par ailleurs, les responsables de la ville de Ferrare (Italie) souhaitent eux aussi l'élaboration d'un plan national.

Tableau 5.2. Le rôle de l'administration centrale dans les politiques en faveur du vélo, du point de vue des administrations locales

Ville	Situation générale de la bicyclette	Mesures utiles à la mise en oeuvre déjà prises par l'administration nationale	Actions de l'administration centrale pouvant être plus utiles à l'avenir
Bâle, Suisse	<p>Planification et construction d'installations cyclables, et document stratégique intitulé "Bericht 8019" (1987).                      Mesures : voies cyclables distinctes, rues à sens unique ouvertes à la circulation vélo dans les deux sens, parcs de stationnement de bicyclettes aux gares.                      Part modale : 8,5 %, soit plus que la moyenne globale pour la CH, qui était de 6 % en 2000.</p>	<p>L'amélioration des politiques cyclistes à Bâle a commencé bien avant que ne soit élaborée une politique nationale en ce sens.</p>	<p>Aide financière.                      Législation concernant l'amélioration de la circulation à bicyclette.</p>
Berlin, Allemagne	<p>Part modale : environ 10 % dans les années 90. Objectif visé : environ 15 à 20 % en 2015.                      Initiatives : notamment, développement du réseau cyclable et modération du trafic.</p>	<p>L'appui moral du plan vélo national, rendu public en 2002.                      Aide financière et améliorations législatives limitées.</p>	<p>Cadre financier et législatif.</p>

Ville	Situation générale de la bicyclette	Mesures utiles à la mise en oeuvre déjà prises par l'administration nationale	Actions de l'administration centrale pouvant être plus utiles à l'avenir
Ferrare, Italie	On dénombre 100 000 bicyclettes pour 140 000 habitants. Plus de 30 % des déplacements sont effectués à vélo*. "Plan vélo" axé sur le développement d'un réseau cyclable complet.	Le gouvernement national a adopté une loi de planification pour financer les infrastructures en faveur de la mobilité à bicyclette.	Elaboration d'un plan vélo national, y compris le financement nécessaire.
Helsinki, Finlande	La ville s'est donné un programme de promotion et a nommé un « responsable vélo », avec l'objectif de doubler l'utilisation de la bicyclette.	Premier programme national en 1992. Renouvellement du programme national en 2001 et projet "Jaloin" qui comprend des projets de recherche et de développement.	Poursuite des projets de promotion de la bicyclette. Aide financière.
Odense, Danemark	Amélioration de l'infrastructure cyclable. Evénements et campagnes répétées pour promouvoir l'usage de la bicyclette.	L'Etat a alloué 1.4 million d'euros au projet "Odense - Ville cycliste nationale".	Elaboration d'un plan de santé national intégrant la bicyclette, de sorte que la promotion de ce mode de transport s'inscrive dans une stratégie sanitaire globale. Financement d'initiatives locales en faveur du vélo.

Ville	Situation générale de la bicyclette	Mesures utiles à la mise en oeuvre déjà prises par l'administration nationale	Actions de l'administration centrale pouvant être plus utiles à l'avenir
Reading, Royaume-Uni	<p>La ville s'est donné une stratégie et un plan d'action avec des objectifs précis.</p> <p>Mesures : développement d'un réseau propice au cyclisme, y compris l'aménagement de parcs de stationnement, mesures d'encouragement et surveillance.</p>	<p>Publication des "Guidelines for Cycle Friendly Infrastructure".</p>	<p>Prise en compte des besoins des cyclistes dans la conception des améliorations routières et des nouveaux réseaux routiers.</p>
Zwolle, Pays-Bas	<p>Part modale de la bicyclette : près de 50 %.</p> <p>Objectif ambitieux : établir un réseau attractif d'itinéraires cyclables.</p> <p>Intégration intersectorielle de la politique.</p> <p>Participation active des citoyens et des responsables politiques.</p> <p>Utilisation systématique des connaissances rassemblées dans le cadre de la politique nationale.</p>	<p>L'administration centrale a fait de l'utilisation à bicyclette une priorité dans sa politique nationale, dans le cadre du plan directeur.</p> <p>Aide financière.</p>	<p>Augmentation de l'aide financière.</p> <p>Donner à la bicyclette une place plus importante dans la politique nationale. Donner suite au plan vélo directeur.</p> <p>Législation relative à des parcs de stationnement adaptés aux bicyclettes.</p>

\* Page 28, Commission européenne (2000).

En résumé, même si la bicyclette est principalement un mode de transport local, les politiques nationales peuvent être déterminantes dans le processus de mise en œuvre par les autorités locales. Le cadre d'action national ou une stratégie nationale, les ressources financières et la législation visant à améliorer les conditions de circulation des cyclistes sont les domaines clés de l'action des pouvoirs publics à l'échelon national que les autorités locales estiment propres à favoriser la mise en œuvre de politiques au niveau local.

### **5.3. Rôle de l'administration centrale**

L'une des principales conclusions du rapport de la CEMT intitulé « *Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques : Rapport final* » est qu'il est nécessaire d'établir un cadre d'action national favorable qui étaye et favorise la réalisation des objectifs nationaux, régionaux et locaux en matière d'aménagement du territoire, de transports de voyageurs et de marchandises, de santé et d'environnement en mettant en place une coordination tant verticale qu'horizontale<sup>4</sup>. Cette conclusion est valable pour la politique cycliste en tant que composante de la mobilité urbaine.

Si c'est aux autorités locales et régionales qu'incombent au premier chef la planification détaillée et la mise en œuvre des politiques et des mesures en faveur du vélo, l'engagement au niveau national est important lorsqu'il s'agit de définir les cadres juridique, réglementaire et financier appropriés pour que la mise en œuvre des initiatives en faveur de la bicyclette soit couronnée de succès. Sont énumérés ci-après des moyens par lesquels l'administration nationale peut soutenir et favoriser l'usage du vélo dans les zones urbaines.

#### ***Coordonner l'action en faveur de la bicyclette avec d'autres objectifs d'action***

L'Etat doit tracer un cadre d'action de base favorable à l'usage du vélo qui concilie différents objectifs d'action des pouvoirs publics et dans lequel les autorités locales pourront inscrire les initiatives en la matière. La coordination verticale et horizontale entre différents niveaux d'administration et entre différents secteurs (en particulier la santé, l'environnement, l'aménagement du territoire et les transports) est essentielle. L'usage de la bicyclette et la marche à pied devraient être considérés comme des éléments à part entière de la planification des transports à tous les niveaux d'administration.

#### ***Proposer des lois, règlements et autres lignes directrices pour soutenir la mise en œuvre des politiques cyclistes***

Dans son rapport intitulé *Circulation routière : la sécurité des usagers vulnérables*, la CEMT souligne que les équipements cyclables doivent être

normalisés au niveau national pour encourager les cyclistes et les autres usagers de la route à se comporter de la même façon, étant donné qu'ils seront mieux à même de repérer ces équipements, d'identifier les conditions de circulation et, partant, de mieux apprécier les risques qu'ils peuvent courir. Tous les équipements cyclables doivent être adaptés aux conditions locales, mais il importe de normaliser autant que faire se peut les méthodes utilisées pour leur conception au niveau national afin que les autres usagers de la route puissent facilement constater la présence de cyclistes sur la route.

### ***Utiliser des moyens financiers et autres pour offrir des incitations aux autorités régionales et locales à lancer des initiatives en faveur du vélo et faciliter leur mise en oeuvre***

Des volumes d'investissement importants sont nécessaires, notamment pour la mise en place d'équipements cyclables adéquats. La grande utilité de l'appui financier de l'Etat est soulignée au point 2.1 et dans la section précédente.

### ***Suivre et évaluer les mesures prises par les autorités régionales et locales***

L'adjonction de cibles spécifiques à un plan national permettrait de dynamiser la mise en oeuvre des mesures en faveur du vélo par les autorités locales et de suivre les progrès eu égard aux objectifs en la matière. Il est toutefois très difficile d'évaluer les effets d'une mesure particulière. Des méthodes plus systématiques sont nécessaires pour pouvoir procéder à une évaluation satisfaisante.

### ***Conduire des recherches et diffuser des connaissances et des informations***

La promotion de la recherche et la diffusion des connaissances sont des missions clés de l'Etat. Ce qui a été fait aux Pays-Bas et au Danemark est particulièrement instructif quant à l'efficacité de ces actions.

## Notes

1. Les informations de cette section proviennent du ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux des Pays-Bas (1999), du ministère des Transports du Danemark (2000) et de la Direction des routes du Danemark (2000).
2. Page 52, ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des eaux, Pays-Bas (1999).
3. Philine Gaffron (2003), *The implementation of walking and cycling policies in British local authorities*.
4. pp. 51-52 du *Rapport final*.

## *Chapitre 6.*

### **CONCLUSIONS**

La bicyclette est un mode de transport à courte distance qui présente de nombreux avantages en milieu urbain : elle peut contribuer à décongestionner les centres villes en réduisant le nombre de déplacements effectués en voiture ; elle est véritablement respectueuse de l'environnement en ce qu'elle permet une mobilité sans émissions de CO<sub>2</sub>, non polluante et silencieuse ; elle exerce un effet positif sur la santé et son prix la met à la portée de presque toutes les bourses. Pour ces raisons, il se dégage un large accord sur l'idée qu'un transfert modal de la voiture à la bicyclette pour les déplacements urbains à courte distance est un facteur important pour s'orienter vers la durabilité dans les zones urbaines.

La bicyclette permet également d'assurer une liaison importante dans un parcours intermodal empruntant les différents éléments du système de transports urbains. Si des interfaces appropriées sont par exemple garanties pour passer de la bicyclette aux transports publics – ce qui recouvre notamment l'accessibilité pour les cyclistes des gares ou stations de transport collectif et des véhicules ainsi que la mise à disposition de garages à vélos sûrs dans les gares ferroviaires et routières –, elle peut constituer un complément indispensable pour effectuer un parcours intermodal.

Bien entendu, appliquées isolément, les mesures visant à accroître l'usage de la bicyclette ne permettront pas d'aboutir à des déplacements urbains durables. En revanche, associées à des politiques visant à renforcer les transports publics, gérer l'usage de la voiture et intégrer l'aménagement du territoire avec la planification des transports, elles constituent une composante potentiellement très efficace des trains de mesures intégrés tendant à instaurer la durabilité des transports dans les villes.

Par rapport aux autres modes de transport, jusqu'à une date récente, les décideurs tenaient la bicyclette et la marche pour des éléments d'importance marginale dans l'élaboration des politiques de transports urbains. On constate certes que la situation évolue à cet égard dans différents pays, mais les autorités à tous les niveaux d'administration doivent mieux prendre en considération les avantages qu'il y aura à sortir les modes non motorisés de la marginalité et à mettre en avant leurs atouts, liés à la possibilité d'améliorer la durabilité des déplacements urbains à un coût parfois relativement faible.

La bicyclette est essentiellement un mode de transport local pour parcourir de courtes distances. Par conséquent, c'est à l'échelon local que les mesures spécifiques visant à en promouvoir l'usage dans les zones urbaines sont le mieux conçues et mises en oeuvre. Néanmoins, il est de plus en plus largement admis que l'administration nationale peut jouer un rôle important en créant le cadre d'action approprié pour encourager le développement de l'usage du vélo dans les agglomérations, ce dont témoigne le nombre croissant de pays qui mettent au point des plans, des stratégies et des politiques cyclistes.

La présente étude n'établit pas de corrélation statistique avérée entre l'augmentation de la part modale de la bicyclette et l'existence de plans, stratégies et politiques nationaux en faveur du vélo. Pour l'heure, les données fiables et comparables sur l'usage de la bicyclette sont insuffisantes pour procéder à une évaluation de cette nature. En outre, nombre de politiques nationales en la matière sont relativement nouvelles et il faudra du temps pour faire ressortir les effets des initiatives récentes au plan national à l'aide de données chiffrées sur la part modale ou d'autres indicateurs.

Une démarche nationale à l'égard des politiques en faveur du vélo – qu'elle se présente dans un document spécifique ou fasse partie d'un plan plus général des transports – peut toutefois se révéler très efficace pour que les administrations nationales encouragent l'usage de la bicyclette dans les zones urbaines. Conçu en fonction des particularités d'un pays, un cadre d'action national peut devenir une base intégrée commune à divers secteurs et niveaux d'administration pour l'élaboration et la mise en œuvre à long terme de politiques de promotion de la bicyclette.

Plus précisément, un cadre d'action national en ce domaine peut :

- Articuler des objectifs et des cibles communs avec un ensemble de mesures spécifiques, intégrées et coordonnées entre les différents ministères et organismes nationaux (horizontalement), ainsi qu'entre autorités nationales, régionales et locales (verticalement), en partenariat avec l'industrie, les associations de cyclistes et d'autres acteurs concernés.
- Témoigner de la volonté et de l'engagement politiques à l'échelon national, ce qui rehausse la priorité des politiques en faveur de la bicyclette.
- Sensibiliser la population aux avantages du vélo en tant que mode de déplacement durable afin qu'elle ne le considère plus comme étant marginal.

- Jeter les bases pour le suivi et l'évaluation par les autorités nationales, régionales et locales de la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo.



## BIBLIOGRAPHIE

BYPAD Consortium

Site Web de BYPAD (BicYcle Policy AuDit), [www.bypad.org](http://www.bypad.org)  
(projet financé par la Commission européenne).

Commission européenne (1998)

Quatrième programme-cadre de recherche dans les transports, Transports urbains : Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking (ADONIS).

Commission européenne, Direction générale des transports (2000)  
Villes cyclables, villes d'avenir.

Conférence Européenne des Ministres des Transports/Organisation de Coopération et de Développement Economiques (1995)  
Transports urbains et développement durable.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (2000)  
Circulation routière - La sécurité des usagers vulnérables.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (2001)  
Transports urbains durables - La mise en œuvre des politiques - Examen national par les pairs, Pays-Bas.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (2002)  
Transports urbains durables - La mise en œuvre des politiques, Rapport final.

Conférence Européenne des Ministres des Transports (2002)  
Transports urbains durables - La mise en œuvre des politiques, Messages clés aux gouvernements.

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH (2000)  
Final Report, Urban Transport Strategy Review - Experiences from Germany and Zurich.

Direction des routes, Danemark (2000)  
Collection of Cycle Concepts.

Fédération européenne des cyclistes (ECF) (1998)  
Improving Bicycle Safety - without making helmet-use compulsory.

Hydén C., Nilsson A. et Risser R. (1998)  
WALCYNG - How to enhance WALKing and CycliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer (projet financé par la Commission européenne).

I-ce (Interface for Cycling Expertise) VNG Uitgeverij (2000)  
The Economic Significance of Cycling - A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy.

Ministère des Transports du Danemark (2000)  
Promoting Safer Cycling - A Strategy.

Ministère des Transports du Royaume-Uni (1996)  
National Cycling Strategy.

Ministère des Transports, Administration fédérale des routes, des Etats-Unis (1994)  
Final Report, The National Bicycling and Walking Study - Transportation Choices for a Changing America.

Ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau des Pays-Bas (1999)  
The Dutch Bicycle Master Plan.

Ministère des Transports et des Communications de la Finlande (2002)  
Towards healthy, sustainable transportation -Implementation of the WHO London Charter in Finland.

Ministère des Transports et des Communications de la République de Slovénie (2000)  
National Cycling Network Development Strategy in the Republic of Slovenia.

Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement (2002)  
Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2010, FahrRad!, Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland.

OMS (1999)

Charte sur les transports, l'environnement et la santé.

SWOV, Institut de recherche en sécurité routière (2001)

PROMISING, Promotion of Measures for Vulnerable Road Users (projet financé par la Commission européenne).

UITP/Fédération européenne des cyclistes (ECF) (1997)

Transport Demand of Modes not covered in International Transport Statistics.

Velo Mondial, I-ce et OGM (2001)

National Cycling Policy Benchmarking Program NATCYP, Stage I, Final Report.



## *Annexe*

### **QUESTIONNAIRE SUR LES POLITIQUES NATIONALES EN FAVEUR DU VELO POUR DES DEPLACEMENTS URBAINS DURABLES**

Les réponses au présent questionnaire constitueront l'essentiel du rapport qui sera présenté au Conseil des Ministres dans le cadre du bloc consacré à la politique des transports, lors de sa réunion de Bruxelles, en avril 2003.

Veillez répondre pour le **20 novembre 2002**. Vous êtes prié de remplir le présent document Word et de le renvoyer par courrier électronique.

Vous êtes encouragé à y joindre tous documents ou renseignements complémentaires pertinents.

Si vous ne disposez pas de l'information nécessaire pour répondre à certaines questions, répondez dans la mesure du possible et sentez-vous libre de fournir des renseignements approchants. Si vous ne disposez d'aucune information, répondez par la mention «non disponible».

L'information fournie dans le présent questionnaire servira à établir le rapport destiné aux Ministres et sera également communiqué aux autres pays Membres, sauf indication contraire de votre part.

Merci de votre coopération.

Pays :

Nom du correspondant (qui peut être contacté pour de plus amples renseignements) :

Titre/organisation :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

Mél. :

## I. Données clés

	1995	Année la plus récente	Evolution (-,=,+)
1. Nombre de bicyclettes			
2. Déplacements à bicyclette, en voyageurs-kilomètres par an, et part modale de la bicyclette dans les transports (%)	%	%	
3. Nombre de parcours à bicyclette par an et part modale de la bicyclette dans les transports (%)	%	%	
4. Longueur des pistes cyclables (en kilomètres)			
5. Nombre de cyclistes tués			
6. Prévisions relatives aux déplacements à bicyclette, le cas échéant			
Prière de spécifier pour les données ci-dessus :			
<ul style="list-style-type: none"><li>• le nom de la ville, de la province, de la conurbation</li><li>• la population</li><li>• la densité</li></ul>			
Observations complémentaires			

## ***II. Le plan national***

1. Votre pays a-t-il un plan vélo national pour favoriser les transports urbains durables<sup>1</sup> ?

Oui/non

- Dans l'affirmative, en joindre un exemplaire et passer aux questions 2 à 8.
- Dans la négative, passer aux questions 9 et 10.

2. Quels sont les principaux objectifs de votre plan vélo ? (Par exemple, réduire l'utilisation de l'automobile ou la congestion, améliorer la qualité de l'air ou la mobilité)

3. Votre plan vélo comporte-t-il un objectif chiffré ? [Par exemple, accroître l'usage de la bicyclette de 50 % (en voyageurs-kilomètres) d'ici à 2010]

Oui/Non

- Dans l'affirmative, préciser.

4. 1) Votre plan vélo vise-t-il à intégrer les mesures en faveur du vélo aux autres politiques relatives aux transports et à l'occupation des sols (répartition géographique) ? Oui/Non

- Dans l'affirmative, préciser les modalités d'intégration ou les liens.

2) Existe-t-il un programme associant utilisation de la bicyclette et transports publics ?

5. Comment votre plan vélo a-t-il été élaboré ? Quel est l'organisme responsable au premier chef de son élaboration ? Quels acteurs (autorités nationales/régionales/locales compétentes chargées des transports, de l'éducation, de la santé, de l'environnement ou de l'énergie, ONG, associations de cyclistes, grand public) ont été consultés ? Le plan a-t-il fait l'objet d'une autorisation ? Comment les responsabilités des différents niveaux d'administration et des autres participants sont-elles définies et coordonnées dans le cadre du processus de planification ?

6. Comment les responsabilités des différents niveaux d'administration et des autres participants sont définies et coordonnées aux fins de la mise en oeuvre de la politique en faveur du vélo ?

- Ministère des Transports :
- Autres agences/institutions nationales (préciser) :
- Autorités régionales/locales (préciser) :
- Autres participants (préciser) :

7. Comment les progrès sont-ils suivis ?

8. Comment l'efficacité des mesures en faveur du vélo est-elle évaluée ? (Par exemple, analyse coûts-avantages avant et après la mise en oeuvre d'une certaine mesure ou politique).

(Si vous avez répondu par la négative à la question 1, veuillez répondre à la suivante).

9. Envisagez-vous de vous doter d'un plan national pour promouvoir le vélo ?

10. Existe-t-il des mesures au niveau régional/local/municipal qui encouragent l'utilisation du vélo ? Oui/Non

- Dans l'affirmative, préciser.

### ***III. Mesure prises par le Ministère des Transports***

1. Quelle est votre politique nationale en faveur du vélo ? Quelles mesures/actions avez-vous prises face aux besoins/problèmes ci-après ?

---

**Besoins/problèmes****Mesures prises par le Ministère  
des Transports**

---

Infrastructures  
d'itinéraires/pistes cyclables

Balisage et signalisation des  
itinéraires cyclables

Parcs de stationnement pour  
bicyclettes

Correspondances avec les  
transports publics

Sécurité, accidents

Autre mesures le cas échéant

---

2. Veuillez fournir des renseignements sur le financement de la mise en oeuvre de votre politique nationale en faveur du vélo.

En particulier,

(i) Quel est le budget annuel que l'Etat alloue aux mesures en faveur du vélo ? Quel est le pourcentage du budget national des transports affecté à ces mesures ?

(ii) Comment le budget affecté à la promotion du vélo est-il dépensé ? (Par exemple, xx Euros pour le développement du réseau cyclable, et xx Euros pour des subventions à l'achat de bicyclettes).

(iii) Comment l'administration centrale aide-t-elle financièrement les administrations régionales/locales à promouvoir l'utilisation de la bicyclette ?

(iv) Quelles sont les sources de financement de la politique nationale en faveur du vélo ?

#### *IV. Bonnes pratiques et difficultés*

1. Quels succès avez-vous connus dans la planification et la mise en œuvre de mesures en faveur du vélo ?

2. Quels obstacles avez-vous rencontrés et comment les avez-vous surmontés ?

3. Quels types de nouvelles difficultés ou de nouveaux obstacles rencontrez-vous ou prévoyez-vous de rencontrer ?

4. Quels enseignements avez-vous tirés qui seraient utiles à un autre pays dans l'élaboration d'un nouveau plan ou d'une nouvelle politique de promotion du vélo ?

## Notes

1. Selon la publication intitulée *Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques – rapport final*, présentée aux Ministres réunis en Conseil à Lisbonne en 2001, «si les définitions du développement durable et les critères qui le guident varient d'une ville et d'un pays à l'autre, les objectifs de qualité de la vie dans les agglomérations sont pratiquement communs à tous, notamment la pureté de l'air, des quartiers silencieux et la prospérité économique, en évitant des incidences préjudiciables pour la santé et l'environnement ainsi que l'épuisement des ressources naturelles finies». Ces objectifs concordent avec ceux énoncés dans le rapport CEMT-OCDE intitulé *Transports urbains et développement durable*, de 1995.