

## SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 1.1 | TOP CYCLING CITIES

---

*Quelles villes mettent aujourd'hui un point d'honneur à développer une politique cyclable ? Dans quelle mesure Velo-city forme-t-elle un élément catalyseur pour les politiques cyclables urbaines ? L'utilisation du vélo présente-t-elle des limites ? Peut-on s'endormir sur ses lauriers lorsque la part modale maximale de cyclisme a été atteinte ?*

*Cette session plénière vise à montrer jusqu'où la politique cyclable peut s'étendre et quels sont les défis à relever pour parvenir à un niveau élevé permanent d'utilisation du vélo.*

**CHAIRE :**

**URSULA LEHNER-LIERZ, VELO:CONSULT, SUISSE**

---

**Michael Lonhard et Horst Mentz, Ville de Munich, Allemagne**

---

**Ville de Munich – Ce qui a changé dans la promotion du vélo depuis Velo-city 2007**

---

Velo-city 2007 a connu un succès extraordinaire et a servi de source d'inspiration à tous les délégués présents ainsi qu'à la Ville de Munich elle-même, hôte de l'événement. À l'issue de la Conférence, les délégués ont expérimenté des solutions techniques en vue de poursuivre la croissance du nombre de cyclistes au sein de la structure d'une ville au trafic dense et d'améliorer le climat propice au cyclisme à Munich.

Velo-city 2007 a fortement stimulé les visiteurs internationaux et a permis de faire avancer le développement de la stratégie de promotion du vélo élaborée par Munich. Après la période déjà très chargée de préparation de la Conférence, de nouvelles idées ont vu le jour parmi les spécialistes du vélo, les parties prenantes et les politiques locaux.

Munich poursuit sa course ciblée "de la vision à la réalité". Une course exigeante, qu'elle ne gagnera qu'avec le concours de tous les participants. C'est dans cette optique qu'a été créé le comité d'encadrement Bicycle Traffic en 2007. Le nouveau comité composé de décideurs de premier plan de diverses autorités administratives est présidé par le maire, Hep Monatzeder, en personne.

Parallèlement au Comité vélo de Munich, dont le travail porte ses fruits sur un plan plus technique depuis la fin des années 1970, le nouveau comité d'encadrement est à même de développer et de cultiver des nouvelles stratégies visant la promotion des déplacements à vélo. Il est à même de démontrer l'importance du vélo à Munich au niveau politique et, si nécessaire, il peut prendre rapidement des décisions opérationnelles.

En 2008, la coalition des deux partis de la majorité a codifié une augmentation de 1,5 m d'euros à 4,5 m d'euros du budget annuel dégagé pour les politiques en faveur du vélo.

Le nouveau Plan vélo stratégique devrait donner un fameux coup de pouce à la promotion du vélo à Munich. Ce plan devrait être approuvé par le conseil municipal d'ici quelques mois. Développé par les administrations compétentes, sous la direction du nouveau comité d'encadrement vélo, ce plan vélo met l'accent sur

différents éléments suivant l'approche "Le vélo en tant que système" ainsi que sur des politiques drastiques en termes d'infrastructure. Le réaménagement des voies et des espaces publics s'avère indispensable dans ce cadre.

Munich s'est également fixé un autre objectif inspiré par Velo-city 2007, à savoir la préparation de la procédure à l'échelle européenne relative à la création d'une campagne marketing exemplaire de promotion du vélo, en vue de cultiver le climat propice au vélo à Munich. Cette campagne, basée sur un concept globalisant et institutionnel, s'étendra sur une période illimitée et sera dotée d'une dimension large, globale et multimédia.

Dans le cadre du plan d'évaluation de 2008, les trois premiers des cinq points de comptage permanents des cyclistes ont été mis en place et les questions complémentaires des cyclistes ont trouvé réponse. Les premiers résultats et conclusions seront présentés.

Parmi les projets les plus intéressants concernant l'information, les relations publiques et l'infrastructure, figure le réseau urbain à maille serrée de nouveaux itinéraires cyclables récemment signalisés, dont l'achèvement est prévu en 2010. *Last but not least*, la présentation fera également état des projets d'infrastructures cyclables relatives à d'autres domaines développés à Munich.

---

**Herbert Tiemens**, Commune de Houten, Pays-Bas

---

### **Un mieux pour Houten**

---

Il y a trente ans, le conseil communal d'Houten a pris la décision de créer une nouvelle cité pour répondre à la pénurie de logements de la région. Inspiré par la Garden City d'Ebenezer Howard, l'urbaniste Rob Derks a convaincu la municipalité d'Houten de construire une cité similaire pour 25.000 habitants. Rob Derks estimait qu'une zone urbaine en forme de papillon avec une nouvelle gare au centre-ville ainsi que des piétonniers et des pistes cyclables en direction de ce centre correspondraient mieux à l'idée d'une cité tranquille. Chaque maison est accessible en voiture via une route périphérique. Les déplacements à Houten sont favorables aux cyclistes en raison de l'agencement unique de pistes cyclables concédant la priorité absolue aux cyclistes sur les voitures. Les premiers travaux d'extension ont duré près de vingt ans. En 1994, la commune de Houten a été à nouveau confrontée à la nécessité de construire des logements pour 20.000 habitants.

Le choix s'est porté sur le même planning routier, vu ses avantages. La cité sera dotée d'une nouvelle gare, dans le centre de la nouvelle banlieue "Castellum". Houten est désormais connue comme une ville à prédominance cycliste grâce à ses voies sécurisées. Jeunes et moins jeunes peuvent y circuler à pied ou à vélo. À tel point que la municipalité de Houten a été désignée "Ville cyclable 2008" par l'association néerlandaise des cyclistes.

Une enquête menée l'an dernier a révélé que 38 % des habitants de la nouvelle zone utilisent quotidiennement le vélo, 45 % se déplacent en voiture et 10 % en transports en commun. Cela peut sembler impressionnant, pourtant les avis à Houten sont partagés. Jusqu'à présent, ni la nouvelle gare, ni les nouveaux supermarchés ne

sont encore opérationnels à 100 %. Il est significatif de constater que ces infrastructures à usage quotidien ne sont pas prêtes à temps.

Dans la première zone d'extension de Houten, l'usage quotidien du vélo est d'environ 20 % supérieur. Pourtant, les citoyens s'opposent à ce que les espaces publics entourant la gare ferroviaire et d'autres lieux soient surpeuplés par les vélos et, de surcroît, les vols de vélo ne cessent d'augmenter. Ce dernier phénomène constitue un des freins majeurs aux déplacements associant vélo et transport public en Hollande.

Dans les années à venir, la municipalité envisage de lancer une campagne de promotion des déplacements combinant le vélo et les transports publics.

La construction de la nouvelle gare "Castellum" a contraint ProRail à doubler les voies. Ce qui a à son tour contraint à reconstruire la gare ferroviaire du centre existant, donnant ainsi l'opportunité à la ville de résoudre le problème des places de parking pour les vélos. Houten consacre actuellement un budget de 20 millions euros à rehausser le seuil de la gare de 1,8 m afin de construire un parking souterrain pour 3000 vélos. Ce parking serait gratuit : le gardiennage serait assuré par des chômeurs dans le cadre d'un programme pour l'emploi.

Les coûts sont exorbitants pour une ville telle que Houten, mais grâce à des subsides du conseil régional d'Utrecht, le BRU, et aux économies réalisées lors du développement urbain, le phénomène néerlandais baptisé "station vélos" va pouvoir être mené à terme.

---

**Marianne Weinreich, Vekso, Danemark**

---

### **La résurrection d'Odense, ville cyclable**

---

De 1999 à 2002, la Ville d'Odense a été désignée Ville Cyclable Nationale et a fait office de laboratoire danois du cyclisme. Pendant cette période, le nombre de déplacements en vélo a augmenté de 20 % et le nombre d'accidents a diminué de 20 % en ville. Une performance non négligeable, quand on sait qu'Odense détenait déjà l'un des taux de déplacements à vélo les plus élevés du Danemark.

Ces résultats ont été obtenus en combinant des mesures innovantes, techniques et infrastructurelles en vue de faciliter, accélérer et sécuriser les déplacements à vélo à Odense, à une série de mesures portant sur la communication et les campagnes de promotion du vélo en tant que moyen de transport amusant, sain et tendance. 60 mesures différentes ont été prises au total.

Depuis lors, Odense s'est efforcée de maintenir la norme élevée établie au cours du projet « ville cyclable ». Elle a participé à des projets de l'UE (BYPAD, Target, MoCuBa, MOBILIS) qui ont permis de promouvoir le vélo de diverses manières.

### **Nouveaux objectifs**

Aujourd'hui, la Ville d'Odense entend une fois de plus établir de nouveaux standards en vue de devenir la première ville cyclable d'Europe. Le potentiel cyclable d'Odense n'est pas exploité à 100 % - il reste beaucoup des trajets courts pour lesquels le vélo

pourrait remplacer la voiture ! C'est pourquoi la Ville d'Odense planche sur une stratégie qui permettrait d'accroître davantage les déplacements à vélo.

La municipalité a cette fois fait appel à une série d'intervenants dans le processus visant à dégager une nouvelle stratégie cyclable. Tous les départements de l'administration communale ont participé à un séminaire SWOT. Divers membres de l'association locale des commerçants et entrepreneurs, la fédération Danoise des Cyclistes, les établissements scolaires locaux, plusieurs groupes d'intérêt ainsi que des experts de la santé et du cycle ont été invités à un « séminaire vision ». La municipalité a également mené une enquête générale sur les avis des citoyens quant aux conditions réservées aux cyclistes dans la ville d'Odense. Ces différents éléments seront intégrés dans une nouvelle stratégie cyclable dotée de nouveaux objectifs et dans un plan d'action accordant la priorité aux différentes zones cibles et dressant une liste des mesures qui seront prises.

### **Shanghai 2010 – La résurrection du vélo**

La Ville d'Odense a été invitée à présenter le projet « ville cyclable » à l'occasion de l'EXPO internationale de Shanghai qui se tiendra en 2010. Le pavillon Odense Ville Cyclable présentera des exemples de la culture danoise du vélo dans le cadre spécifique de la Zone Meilleures Pratiques Urbaines sur le thème « Villes viables ». Le pavillon racontera l'histoire du cyclisme en tant que choix individuel posé en considération à la fois du cadre inhérent (santé et bien-être) et de l'environnement (climat, pollution, encombrements routiers). Les thèmes centraux engloberont la planification de villes hospitalières pour les cyclistes, les solutions intelligentes et innovantes pour les parkings à vélos, les services aux cyclistes, la sécurité, le sport et la santé. Des modèles d'équipements danois seront également présentés.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 1.2 | CYCLING TO SCHOOL**

---

*Nos modèles de déplacements sont en grande partie déterminés par la force de nos habitudes. Donner l'habitude de prendre le vélo aux plus jeunes apparaît donc comme une option logique. Ces dernières années, de nombreuses initiatives ont été prises dans plusieurs pays pour encourager les enfants (et leurs parents) à se rendre à l'école en vélo. Cette session sous-plénière se penche sur certaines initiatives prometteuses. Quels sont les facteurs de réussite, les aspects qui requièrent une attention particulière et ces initiatives peuvent-elles s'instruire mutuellement ?*

### **CHAIRE :**

**EDDY KLIJNEN**, VSV, Belgique

---

**Laurent Barthélemy**, Coordinateur des programmes pédagogiques, Pro Velo asbl, Belgique

---

**La formation vélo, un programme créé pour inciter les étudiants à prendre leur vélo**

---

Circuler à vélo au milieu du trafic n'est pas simple : la circulation routière et les infrastructures sont parfois très exigeant à l'égard du cycliste et requièrent certaines compétences. Si autrefois ces dernières s'acquerraient naturellement avec la pratique, c'est devenu de moins en moins le cas, et cet apprentissage nécessite souvent un véritable programme adapté de remise en selle, privilégiant la confiance en soi : **Vélo-Éducation.**

Pendant de nombreuses années, apprendre à nager à un très jeune âge et obtenir des brevets de natation faisait partie de la norme. Se déplacer en toute sécurité, en particulier à vélo, cela n'est pas inné. La circulation routière et, à certaines heures, son flot d'embouteillages interminables, ce n'est pas toujours de tout repos. À tel point qu'il nous faut acquérir de l'expérience en permanence. C'est pourquoi il est utile de proposer un parcours pédagogique qui débouche sur l'obtention d'un **Brevet du cycliste.**

Ce projet, dont l'objectif est d'apprendre aux enfants à rouler à vélo et de leur donner les compétences requises pour circuler en toute sécurité au milieu du trafic, vient d'obtenir le deuxième Prix européen de la sécurité routière 2008. En lui attribuant ce prix, le jury a voulu souligner la cohérence de ce parcours pédagogique progressif et le fait qu'il débouche sur un test sur route, véritable mise en pratique de la conduite non accompagnée.

Un programme de ce type comporte de nombreux enjeux et l'avantage de sa mise en pratique repose sur l'observation de nos modes de vie et sur les conséquences directes qu'ils impliquent pour nous et notre environnement. Des questions significatives, voire alarmantes, dont les réponses alimentent une vision globale, mais aussi réaliste et concrète.

Le vélo est pour nous un outil, plus qu'une fin... Un outil performant pour lutter contre l'aliénation, la sédentarité, la détérioration de notre santé physique et mentale, la dépendance des jeunes en termes de mobilité, la pollution, la montée de l'individualisme et de l'incivilité, l'instabilité sociale, ... Ou pour envisager les choses de manière plus positive, le vélo est un outil performant visant au développement de la condition physique et du mental de chacun d'entre nous, à la cohésion sociale basée sur des rapports amicaux et ouverts entre les citoyens, à l'amélioration et, partant, à l'attractivité de notre mode de vie et de notre qualité de vie, à la prise de conscience des notions relatives à l'empreinte écologique et à terme, de notre responsabilité individuelle et collective.

Tout en roulant à vélo, nous créons une mobilité constructive et durable grâce à laquelle nous vivons, bougeons, respirons, regardons, découvrons et nous rencontrons.

**Mark Smith**, Ville de Derby, Royaume-Uni

---

**Cycle Derby – Aptitudes au vélo et bien plus encore**

---

Introduction

D'où venons-nous ?

Projet maison

Aider jusqu'à 300 enfants par an  
Staff minimum sur une base ad hoc

Où en sommes-nous ?

Accréditation nationale Standard A\*

Aptitudes au vélo se concentre sur l'évaluation plutôt que sur une cotation accepté/refusé

Remise d'un brevet niveau 1 et niveau 2 à 6000 enfants

30 % des écoles du secondaire ont obtenu le niveau 3

Chaque école primaire a été dotée d'un club parascolaire

Facilités standard nationales pour les BMX

Activités à Pâques et en été

Comment y sommes-nous arrivés ?

Caractère durable – des formations au vélo seules ne suffisent pas

Recrutement impeccable – la bonne personne au bon poste

20 formateurs occasionnels

Stockage de vélos

Communication régulière avec les écoles – crée un sentiment de service personnalisé

Liens avec des partenaires pertinents – Propositions de voyages scolaires, *Bikeit*, *BC Go Ride*, ...

Service qualitatif

**Tamás Abelovszky**, Alliance Cycliste Hongroise, Hongrie

---

**Le programme hongrois *En vélo à l'école***

---

### **Objectifs**

Chaque année, 200 accidents mortels impliquant des cyclistes se produisent en Hongrie. Dans le même temps, 440.000 personnes utilisent quotidiennement leur vélo.

Pour faire face au manque d' 'éducation cycliste' dans les écoles primaires, le ministre de l'Economie et du Transport a décidé en 2008 de créer un projet-pilote national d'éducation et de promotion intitulé En vélo à l'école. Ce programme s'adressait à 15 établissements et 17 écoles primaires de différentes dimensions réparties dans l'ensemble du pays.

### **Activités**

Plusieurs 'bonnes pratiques' sont disponibles en Europe (ex. CH, GB). Elles ont été adaptées aux conditions hongroises. Des modes d'emploi et du matériel éducatif testés par des enseignants ont été élaborés. Ce matériel didactique, qui comprend des exemples de transport sûr et durable, a été intégré à des cours standard. Ces informations ont contribué à familiariser les écoliers avec l'utilisation quotidienne du vélo. 20 instructeurs ont été formés par des formateurs britanniques et hongrois. Les

instructeurs ont dispensé gratuitement les formations aux élèves sur base du programme de cours standard, scindé en plusieurs niveaux :

### **En vélo à l'école – niveau 1**

Concrètement, les enfants acquièrent d'abord les compétences de base (comment utiliser les freins, tourner, etc.) dans la cour de l'école. Le but est d'arriver à manier un vélo en toute confiance.

### **En vélo à l'école – niveau 2**

Pour le niveau 2, les enfants doivent utiliser leurs nouvelles connaissances acquises au niveau 1. Par groupes de 6 à 8, les enfants mettent leurs compétences en pratique sur des routes peu fréquentées, à proximité de l'école, ... sous la surveillance des instructeurs.

### **En vélo à l'école – niveau 3**

S'exercer dans le trafic – les principales différences entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> niveau sont la taille du groupe (2-3 enfants), et l'augmentation de la densité du trafic.

Dans le cadre de ce projet, 17 présentations dynamiques ont été organisées dans tout le pays pour assurer la promotion du vélo et de la sécurité.

### **Résultats**

Le projet-pilote a touché près de 40.000 personnes au travers des présentations dynamiques, et 8.000 avec le programme d'enseignement. Une évaluation effectuée a posteriori a indiqué que le projet a rencontré un franc succès. Mais des révisions restent nécessaires au niveau du projet et du groupe cible. À l'avenir, le projet sera coordonné par l'Alliance hongroise du cycle (KMSZ), la fédération regroupant les associations cyclistes hongroises les plus importantes. En vertu du nouveau système, les municipalités peuvent financer le programme avec leur budget d'infrastructure cyclable. Elles peuvent sélectionner elles-mêmes les instructeurs dans une base de données d'instructeurs 'certifiés'. La coordination et le contrôle de la qualité seront toutefois assurés par le KMSZ. Pour en savoir plus, vous pouvez consulter les sites [www.bringasuli.hu](http://www.bringasuli.hu) et [www.kerekparosmagyarorszag.hu](http://www.kerekparosmagyarorszag.hu)

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 1.3 | EUROVELO**

---

*Le réseau EuroVelo est une initiative de la Fédération européenne des cyclistes en vue de relier tous les pays européens par des voies cyclables longue distance. Ces voies sont destinées en priorité au cyclisme de loisir à travers l'Europe, mais du fait qu'il relie effectivement des villes européennes, le réseau offre une valeur ajoutée évidente à l'usage quotidien du vélo. Cette session se penche sur diverses initiatives en vue de concrétiser ce réseau cyclable européen et s'interroge sur la légitimité économique d'investir dans une telle infrastructure européenne.*

### **CHAIRE :**

**LUKAS STADHERR, SCHWEIZ MOBIL, SUISSE**

---

### **Objectifs**

Faire en sorte que des centaines de milliers de cyclotouristes européens empruntent l'EuroVelo6 dans les prochaines années. Cet itinéraire longe le Danube en passant par Vienne – Bratislava – Budapest et Belgrade. Jusqu'à présent, cette route était uniquement recommandée aux touristes aventureux étant donné le manque de voies (sûres), de balisage et l'absence de mode de vie 'traditionnel'.

Il n'y avait même pas d'informations correctes sur cette route.

L'aide des autorités nationales, d'organisations internationales et des acteurs locaux visait à répondre aux besoins des cyclotouristes et à promouvoir l'EuroVelo6 et l'itinéraire cyclable du Danube comme destination de vacances attrayante. De plus, dans chaque pays, les parties prenantes ont tenu à conserver le charme de la culture et de l'art de vivre traditionnel afin de pouvoir proposer un produit 'unique' aux touristes.

### **Activités**

La méthodologie de développement était basée sur les lignes directrices d'EuroVelo (publiées par la Fédération européenne des cyclistes) ; mais dans certains pays, des doutes sont apparus quant à l'application des normes de l'Europe occidentale en Europe du sud-est.

Dans chaque pays, les travaux ont démarré par un tracé des voies, basé sur la carte générale d'EuroVelo et sur les standards d'EuroVelo. Afin d'obtenir l'espace défini pour l'itinéraire cyclable, le Parlement hongrois en a défini les limites dans un plan national d'aménagement de l'espace. Le ministre hongrois du Transport a lancé une offre en 2006 pour subsidier les travaux de construction le long des voies hongroises d'EuroVelo (voies 6 et 11), à concurrence d'un budget oscillant entre 3,3 et 6,6 millions d'euros (par an) jusqu'en 2013.

En préparation à la réalisation du circuit idéal, un balisage était nécessaire pour les voies alternatives. Chaque pays utilisait ses propres standards pour cela. Comme la réalisation suivait la production des nouveaux standards de balisage d'EuroVelo, ce système de balisage a pu être appliqué sans la moindre difficulté (Serbie, Hongrie).

Afin d'améliorer les services facilitant l'utilisation du vélo (hébergements, restaurants, etc.), chaque pays a organisé un réseau de prestataires de services accueillant pour les vélos sur la base d'expériences réalisées en Europe occidentale. En collaboration avec les offices de tourisme nationaux, du matériel promotionnel et du matériel informatif ont été développés (pages d'accueil, imprimés).

## Résultats

L'entretien du système de balisage est assuré par des ONG (exemple : l'Alliance Hongroise des Cyclistes en Hongrie) grâce au soutien financier de sponsors et de prestataires de services locaux. Grâce à l'activité des acteurs dans les différents pays, l'EuroVelo6-Danube devient un itinéraire cyclable agréable à parcourir, relativement confortable et sûr entre Vienne – Bratislava – Budapest – Belgrade. Outre la poursuite des actions au niveau national, une coopération internationale soutenue est également nécessaire pour que le projet soit couronné de succès.

**Prof. Leslie Malcolm Lumsdon**, Lancashire Business School Preston, RU

---

### Le potentiel du réseau EuroVelo

---

Cette session présentera les résultats de l'étude portant sur l'impact économique du cyclotourisme en Europe, menée sous la direction du Parlement européen.

**Ulf Keutmann**, DTV (Deutscher Tourismusverband), Allemagne

---

### Les itinéraires EuroVelo en Allemagne : en tandem avec le D-Netz ?

---

Le circuit D-route 3 en tant qu'itinéraire modèle pour le réseau cyclable allemand et son lien avec EuroVelo.

L'objectif de cette présentation est de présenter l'approche visant à renforcer le réseau cyclable allemand sur la base de l'exemple de la D-route 3 (section allemande de l'EuroVelo route 2, EV2).

En 1999, l'idée d'un réseau cyclable allemand – intitulé "D-Netz" – prenait forme dans les discussions. Les routes devaient servir de connexions pour les cyclistes entre les grandes villes et les zones rurales avec des standards de qualité élevés à l'attention des usagers.

Le D-Netz est l'implémentation du réseau EuroVelo en Allemagne depuis que toutes les sections des voies EuroVelo ont aussi été définies en tant que D-routes.

Les itinéraires de cyclotourisme en Allemagne ont été planifiés et sont opérationnels depuis la fin des années 1970. Jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle, de plus en plus de routes ont été créées du fait de l'engouement du grand public pour le cyclotourisme, ce qui a eu des effets économiques appréciables, plus spécifiquement dans les zones rurales. La situation du secteur étant devenue particulièrement complexe, seules quelques routes ont pu bénéficier d'un management durable en matière de qualité.

Par conséquent, le D-Netz a été conçu avec l'intention d'implémenter un réseau national de grande qualité pour les vélos qui répondrait aux besoins des clients. Mais pour l'instant, ce n'est encore qu'un réseau plus ou moins virtuel.

Toutes les D-routes longent des itinéraires cyclables thématiques bien définis souvent gérés et entretenus par les offices régionaux de tourisme ou les autorités locales. C'est la raison pour laquelle les opérateurs des itinéraires s'emploient à attirer les cyclistes sur les routes de leur district, mais négligent bien souvent la qualité d'une route ou d'un réseau dans sa globalité.

Afin d'améliorer la qualité des voies, de favoriser le marketing à une plus grande échelle et d'assurer une coopération plus étroite entre les différents gestionnaires d'itinéraires le long de la D-route 3 (EV2), un projet-pilote a été initié en 2008. Dans un délai de trois ans, la D-route 3 va se transformer en voie cyclable de haute qualité en matière d'infrastructures, de balisage, de marketing et de coopération entre les différents gestionnaires d'itinéraires. Les standards, les lignes directrices et les recommandations pour les actions ayant trait à ces sujets devraient avoir un effet sur le développement de l'ensemble du D-Netz. L'idée-maîtresse d'EuroVelo jouera un rôle fondamental dans les perspectives marketing.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 1.4 | PRO-CYCLING LEGISLATION**

---

*Les mesures législatives basées sur la sécurité des cyclistes, la qualité des déplacements à vélo et l'utilisation du vélo. Dans de nombreux pays européens, le code de la route reste basé sur la logique d'un trafic motorisé fluide et sûr. Le vélo est relégué au second plan. Cette session sous-plénière met l'accent sur les initiatives législatives qui améliorent la sécurité des cyclistes, la qualité des déplacements à vélo et l'utilisation du vélo. Ce sujet est abordé du point de vue des travaux publics et des représentants de l'industrie du cycle, et il apparaît clairement qu'il y a encore beaucoup d'efforts à fournir pour aligner les codes de la route des différents pays européens.*

### **CHAIRE :**

**Patrick D'Haese**, Fietsersbond (Association cycliste de Flandre et Région bruxelloise), Belgique

---

**Annick Roetyncx**, Association européenne des marchands de cycles (ETRA), Belgique

---

### **Investir dans le vélo, cela rapporte**

---

Depuis 1997, le législateur permet aux employeurs belges de verser aux employés qui se rendent au travail à vélo une compensation non imposable de € 0,15 par kilomètre. Le paiement de cette compensation ne fait pas l'objet d'une obligation légale, il s'agit d'un avantage extralégal. Une étude effectuée par le service belge de la mobilité a cependant démontré que lorsqu'une entreprise verse cette compensation à ses employés, les déplacements à vélo augmentaient considérablement parmi ceux-ci. Le nombre de cyclistes passe ainsi de 6,3 % à 9,5 %, soit une augmentation de 50 %.

Il y a de nombreuses années, les Pays-Bas ont voté une loi permettant aux employeurs d'acheter des vélos pour leurs employés, sans payer de taxe, avec un plafond de maximum de € 749 par vélo. En 2008, 240.000 vélos dits de société ont été vendus, soit près d'1 sur 5 nouveaux vélos, à un prix moyen de € 836. Les Pays-Bas comptent 18 millions de vélos pour 16 millions d'habitants. 26 % des déplacements y sont effectués à vélo.

En 2005, le gouvernement britannique a lancé le plan d'encouragement fiscal "Cycle to Work". Les employeurs peuvent prêter des vélos à leur personnel en guise d'avantage extralégal non imposable à condition que ces vélos soient utilisés principalement pour les déplacements domicile-travail ou pour des raisons professionnelles. Les employés 'achètent' leur vélo à la fin de la période de prêt pour un montant symbolique.

Le gouvernement italien se penche actuellement sur une proposition visant à restituer 30 % du prix d'achat à ses citoyens acquéreurs d'un vélo électrique.

Chaque kilomètre parcouru à vélo plutôt qu'en voiture épargne l'émission de 0,2 kg de CO<sub>2</sub>. Un nombre plus élevé de cyclistes sur les routes engendre une amélioration de la sécurité routière. La pratique du vélo réduit les risques de maladie cardiovasculaire, de diabète, d'hypertension, de certains types de cancers et de problèmes liés à l'obésité. Se rendre au travail à vélo réduit l'absentéisme pour cause de maladie. En d'autres mots, investir dans le vélo, cela rapporte.

Nous ferons l'inventaire des mesures fiscales favorables au vélo dans les États-membres de l'Union européenne. Nous identifierons ensuite les lacunes et nous évaluerons la faisabilité des incitants fiscaux en faveur du vélo en Europe. En 2002, la Commission européenne a présenté une nouvelle stratégie sur la taxation des voitures particulières au sein de l'Union européenne. La CE a analysé les systèmes existants de taxation de voitures particulières et a identifié des façons de contourner les obstacles fiscaux afin de laisser le champ libre aux voitures particulières au sein du Marché commun. Nous analyserons les systèmes de taxation prohibitive du vélo et nous présenterons l'élan d'une nouvelle stratégie sur les incitants fiscaux en faveur du vélo dans l'UE.

**Benoît Dupriez**, Institut Belge de Sécurité Routière (IBSR), Belgique

---

### **La circulation des vélos en sens contraire dans la Région de Bruxelles-Capitale**

---

En Belgique, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, tous les panneaux d'indication de voie à sens unique doivent être accompagnés d'un signal autorisant la circulation en sens contraire des cyclistes, excepté si des conditions locales légitimes s'y opposent. Nous tenterons d'examiner les motifs de sécurité qui peuvent s'opposer à l'implémentation d'un sens inverse cyclable, principalement sur les solutions de marquage et de signalisation recommandées aux gestionnaires des routes (les Régions et les communes), en particulier dans la Région de Bruxelles-Capitale. Nous présenterons plusieurs projets intéressants qui ont été menés à bien en vue d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes qui circulent en sens contraire dans les voies à sens unique.

**Mario Alves**, Consultant Transport et Mobilité, Portugal

---

### **Un permis de tuer ? Une campagne visant à modifier le code de la route portugais**

---

Les citoyens européens qui voyagent au Portugal avec leur vélo pensent probablement qu'ils sont protégés par des règles de circulation similaires à celles en vigueur dans l'Union européenne moderne et cohésive. Ce n'est pas le cas.

Le code de la route portugais a tout simplement 'oublié' de protéger les usagers de la route les plus vulnérables, car il comprend des articles qui mettent les cyclistes en danger et les force même à prendre des risques. Pour n'en citer qu'un exemple : le code de la route récemment actualisé stipule en son article 32 que les cyclistes (ainsi que les véhicules tractés par des animaux) doivent toujours céder la priorité aux véhicules motorisés (à l'exception des ronds-points, des sorties de parking, etc.).

En 2005, un groupe de citoyens portugais a lancé une campagne pour modifier ces étonnantes mesures discriminatoires vis-à-vis des cyclistes dans le code de la route portugais. Nous avons commencé en demandant l'aide d'autres cyclistes européens et avons établi un document comparant 12 codes de la route d'application en Europe. Il est apparu que certaines règles portugaises étaient uniques en leur genre, dangereuses et inutiles, même à la lumière de la Convention de Vienne sur la circulation routière.

Nous avons créé un site Web reprenant différents documents et avons rédigé une proposition de 16 pages avec une description des changements nécessaires à introduire article par article. Nous avons également lancé une pétition on-line qui a récolté plus de 2.700 signatures et avons mis la pression sur les services de l'Assemblée nationale et des services fédéraux en charge de la révision du code de la route. Quatre ans plus tard, c'est avec fierté que nous pouvons annoncer que cette campagne a engrangé des résultats. Deux propositions de loi visant à modifier le code de la route existent pour l'instant, plus spécifiquement destinées à améliorer la sécurité des cyclistes et basées sur la documentation disponible sur le site Web de la campagne.

Au départ, la campagne démarrait avec l'intention de changer quelques règles ; elle s'est rapidement étendue à des objectifs plus larges comme le "Code de la rue" inspiré des récentes modifications en Belgique, et d'autres mesures visant à réduire le trafic pour réduire la vitesse des véhicules motorisés. Cette présentation décrira la campagne, les leçons tirées et les solutions trouvées au Portugal. Elle établira également une comparaison des règles du code de la route en Europe qui concernent les cyclistes et examinera en détail certaines règles qui pourraient être à la base d'un nouveau Code de la route plus sûr pour tous les cyclistes européens.

## **SESSION PLÉNIÈRE 2 | BENEFITS OF AND ARGUMENTS FOR CYCLING**

---

Cette session plénière porte sur les avantages du vélo en ville et sur le lien avec les défis globaux tels que la santé, le climat, la dépendance à l'égard du pétrole et le développement économique. L'OMS s'intéresse aux effets de l'utilisation du vélo sur la santé. Le professeur Jean-Pascal van Ypersele (IPCC – ONU) trace les grandes lignes des challenges en termes de mobilité en relation avec les changements climatiques, et nous nous penchons sur le défi

consistant à nous défaire de notre dépendance au pétrole dans ce monde de l'après pic pétrolier. Ces questions globales semblent à mille lieux du vélo. Pourtant, cette session plénière insiste sur la nécessité d'une mobilité urbaine viable dans laquelle le vélo occupe une place préminente en tant que clé de voûte de ces questions. Le rôle potentiel du vélo dans la croissance économique sera examiné à travers les remarques en conclusion de cette session plénière.

- Francesca Racioppi – OMS - Centre européen de l'environnement et de la santé
- Prof. J-P van Ypersele – IPCC Vice-président de l'ONU
- Jörg Schindler – Observatoire de l'énergie et ASPO, Allemagne
- Philip Darnton – Président de Cycling England, Royaume-Uni

## SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 2.1 | PARKING POLICIES

---

*Les efforts visant à encourager l'utilisation du vélo mettent généralement l'accent sur la construction d'infrastructures cyclables. Or, les vols de vélos et le manque de parkings pour vélos sécurisés et appropriés constituent souvent un sérieux frein à l'augmentation des déplacements à vélo. Dans maintes villes européennes, une attention particulière a déjà été accordée à l'aménagement de parkings pour vélos à proximité des principaux pôles d'attraction (écoles, centres sportifs, centres commerciaux, etc.), mais où garer son vélo chez soi ? Le manque de parkings pour vélos dans les zones résidentielles urbaines constitue une entrave majeure à l'achat d'un vélo, ou du moins d'un vélo de catégorie supérieure. Cette session sous-plénière analyse les meilleurs exemples de parkings pour vélos en zones urbaines. Quelles mesures peuvent être prises, quels en sont les coûts et ont-elles un effet positif sur le nombre d'usagers du vélo ? Nous aborderons également les normes de qualité propres aux parkings pour vélos.*

### **CHAIRE :**

**Pablo Celis**, Consultant trafic Trafik of Veje, Danemark

---

**Ria Hilhorst**, Directeurat Infrastructure, Trafic et Transport (Amsterdam), Pays-Bas

---

### **Les parkings pour vélos d'Amsterdam : problèmes et solutions**

---

Afin de faire en sorte qu'Amsterdam reste une ville accessible, saine et sûre, les autorités de la ville s'efforcent de stimuler l'utilisation du vélo, même si celle-ci y est déjà particulièrement fréquente. La présence en suffisance de parkings pour vélos de qualité contribue à une augmentation des déplacements à vélo. On constate un manque criant – et structurel – de possibilités de parking est évident à plusieurs endroits importants d'Amsterdam, car il y a énormément de cyclistes et très peu d'espaces publics. Pour remédier à ce problème, la ville d'Amsterdam a développé une nouvelle politique en matière de parkings pour vélos.

La vision d'Amsterdam sur les parkings pour vélos repose sur 3 principes de base :

- des facilités pour le parking de vélos sont nécessaires dans/à proximité d'habitations, de gares, de magasins, d'écoles, de bureaux, de toutes sortes d'infrastructures (sportives, médicales, récréatives), etc. ;
- l'augmentation des facilités de parkings et les demandes des cyclistes devraient être combinées de la meilleure façon possible ;
- les coûts liés aux facilités de parking pour les vélos devraient être financés par l'extérieur afin qu'Amsterdam reste accessible.

Un élément important de la politique des parkings pour vélos réside dans une approche spécifique au lieu visé. La présentation porte sur cette approche et sur des questions judicieuses concernant la réalisation de parkings pour vélos.

**Troels Andersen** et **Connie Juel Clausen**, Planner trafic COWI A/S et ville d'Odense, Danemark

---

### **Implémentation de parkings pour vélos ambitieux à Odense**

---

La présentation se concentrera sur l'expérience d'Odense en tant que ville cyclable de pointe et sur l'influence des projets de parkings pour vélos sur l'augmentation des déplacements à vélo. Des points tels que la sécurité et la prévention des vols vont de pair avec la qualité des aménagements et les efforts des concepteurs privés pour répondre à ces normes de qualité. La seconde partie de la présentation traitera des plans d'avenir pour les parkings pour vélos et l'utilisation du vélo à Odense. Un nouveau plan trafic et mobilité résolument visionnaire a pour but d'augmenter la part de déplacements à vélo de 33% d'ici 2020 – certains moyens seront utilisés pour réduire l'utilisation de véhicules privés et pour offrir un meilleur service et de meilleures facilités aux cyclistes. Le plan Park & Bike devra être considéré dans un sens plus global.

Odense est bien connue pour être l'une des villes cyclables de pointe du Nord de l'Europe. Parmi les principales mesures prises pour assurer une croissance ininterrompue du vélo dans la ville, citons les normes pour parkings pour vélos et les facilités de parkings pour vélos mises en place.

Pour la réalisation des parkings pour vélo, on a donné priorité à :

- L'aménagement et la fonctionnalité
- Les normes de planification et de construction des aménagements
- L'emplacement aux abords de la gare ferroviaire.
- L'emplacement dans le centre-ville
- L'emplacement à proximité des magasins, bureaux, écoles et institutions.

Odense a servi de véritable exemple en matière de nouvelles facilités de parkings pour vélos, avec un niveau de service particulièrement élevé pour les cyclistes.

Odense souhaite également devenir une ville encore plus accueillante pour les vélos et augmenter le nombre de cyclistes. Pour la première fois, le nouveau plan Trafic et Mobilité d'Odense vise à réduire la circulation automobile et à augmenter l'utilisation des modes de transport durable tels le vélo, les transports publics et les déplacements à pied.

La visée du plan Trafic et Mobilité est :

- D'augmenter le trafic à vélo de 25 % d'ici 2012 et de 35 % d'ici 2020
- D'augmenter le nombre d'usagers des transports publics de 33 % d'ici 2020
- De diminuer le nombre de déplacements en voiture de 16 % d'ici 2020

Comment allons-nous atteindre ces objectifs ?

- Terminer le ring autour du centre-ville et diviser ce même centre-ville en quatre zones
- Implémenter des zones 30 km/h dans les zones résidentielles et des zones 40 km/h sur les voies de circulation
- Augmenter les facilités pour les cyclistes
- Établir des infrastructures *park and bike/park and ride*
- Augmenter les services destinés aux cyclistes – ex. parking
- Instaurer un système de vélos publics en tant qu'élément du système de transport public
- Déployer des campagnes de promotion et d'information

Odense se dotera bientôt d'une nouvelle stratégie cyclable afin de soutenir le plan Trafic et Mobilité. Certains des éléments-clés de ce plan seront :

- Augmenter la fluidité aux croisements
- Améliorer la sécurité dans le trafic pour les cyclistes
- Fixer les normes des parkings pour vélos en connexion avec le développement
- Établir de nouveaux parkings pour vélos à proximité de la gare et améliorer les connexions avec les zones piétonnières dans le centre-ville
- Établir un centre de services pour les cyclistes à proximité de la gare
- Étendre et améliorer le réseau cyclable d'Odense

**Wim Bot**, Fondation *Fietsparkeur*, Pays-Bas

---

### **Le label *Fietsparkeur*, une certification pour les systèmes de stationnement de vélos aux Pays-Bas**

---

L'association sans but lucratif *Fietsparkeur* existe aux Pays-Bas depuis 1999. Elle gère la certification Quality Mark des systèmes de stationnement de vélos.

Cette certification est basée sur un Document Qualité pour les Systèmes de Stationnement de Vélos. Ce document a déjà été actualisé à deux reprises.

Le *Fietsersbond*, des fabricants et d'autres parties sont représentées dans le comité de *Fietsparkeur*. Les évaluations sont réalisées et contrôlées par un conseil d'experts.

### **Origines :**

Au début des années 1990, la situation en matière de parkings pour vélos était loin d'être optimale. Il en existait de nombreux types différents, les critiques quant à la qualité étaient légion et les protections contre le vol faisaient cruellement défaut.

En 1992 et en 1993, le *Fietsersbond* (association des cyclistes hollandais) a mené une étude comparative qui est venue confirmer les précédentes critiques et a débouché sur la recommandation d'un label de qualité.

Les fabricants et les fournisseurs se sont regroupés au sein d'une fondation baptisée FIPAVO. Ils n'étaient pas encore prêts pour un Label de qualité à certification officielle.

Le *Fietsersbond* et le FIPAVO décidèrent alors de dresser un document commun qui permettrait d'élaborer ultérieurement un label de qualité certifié, basé non plus sur des critères subjectifs mais sur des méthodes d'enquête bien définies.

### **Le document qualité :**

Ce document établit une distinction entre les critères de qualité et les considérations d'achat. Les critères de qualité représentent une partie de la certification. Les considérations d'achat (consommation d'espace, facilité d'installation, maintenance, design, aspects environnementaux, prix) sont bien entendu très importantes et font l'objet de discussions, mais elles ne font pas partie de la norme proprement dite.

Les critères de qualité sont : facilité de stationner un vélo ; risques de se blesser ; risques de dégâts ; universalité ; résistance aux actes de vandalisme ; facilité de verrouiller les vélos ; robustesse et anti-vols ; durabilité ; information.

Les systèmes ont été testés avec quatre types de vélos différents.

### **Conclusion :**

Le label *Fietsparkeur* a entraîné une amélioration notoire du niveau moyen de qualité des systèmes de stationnement de vélos aux Pays-Bas. Pour l'instant, 35 systèmes au total de 9 fabricants ont obtenu la certification *Fietsparkeur*. Le label *Fietsparkeur* est devenu un standard en matière de systèmes de stationnement de vélos. Des gouvernements locaux, des institutions, des entreprises et la société des chemins de fer néerlandais l'utilisent dans leurs décisions et mesures en faveur du stationnement de vélos. Son introduction et son application dans les espaces publics a très certainement joué un rôle dans la diminution du vol de vélos.

Le label *Fietsparkeur* est une réussite. La même formule pourrait être appliquée dans d'autres pays européens ou même à l'échelle globale européenne.

**Dr. Rik Houthaeve, Grontmij, Belgique**

---

### **Prévoir des parcs à vélos dans le centre historique de Bruges**

---

Le cœur historique de Bruges est un superbe exemple de l'existence d'un centre médiéval historique qui a conservé sa marque de fabrique tout en évoluant à travers

les siècles. Bruges se caractérise par un tissu de ruelles étroites. Le développement durable du centre-ville de Bruges a nécessité d'ingénieux efforts en termes de planning. Le conseil communal de Bruges a déjà obtenu de beaux succès dans la diminution du trafic dans le centre-ville et en assurant la promotion des transports en commun et du vélo. Les vélos sont largement utilisés et les habitants de Bruges attendent énormément de la qualité des parkings pour vélos dans les espaces publics. Dans le cadre de ces mesures, la priorité est donnée à l'assurance que les parkings pour vélos seront effectivement utilisés et que les emplacements choisis offriront la convivialité suffisante pour encourager l'usage du vélo et seront assez sûrs pour empêcher les vols de vélos.

Le nombre élevé de propriétaires de vélos parmi les habitants de la ville entraîne des problèmes spécifiques en ce qui concerne leur dépôt - de nuit et de jour, dans et aux alentours des maisons. Le centre-ville historique de Bruges se caractérise par un réseau dense de petites habitations régulières et irrégulières à la façade très étroite (5 mètres). Dans bon nombre de familles, en fin de journée tous les vélos de la famille sont 'stockés' dans la petite entrée de la maison. Conséquence logique : le lendemain matin, on commence par ressortir les vélos pour libérer le hall d'entrée de la maison. Pour répondre à cet inconvénient, le conseil communal prépare un plan de quartier pour sécuriser les infrastructures de stationnement de vélos. Cette stratégie peut encourager un plus grand nombre de personnes à opter pour le vélo en tant que moyen de transport.

Cette stratégie a été précédée d'une enquête à large échelle. Un inventaire de tous les vélos mis en stationnement par les propriétaires à l'extérieur de leur maison a été effectué en journée et durant la nuit. Le résultat est un aperçu clair de l'étendue du problème et de sa distribution géographique. Des interviews simultanées ont été réalisées parmi un panel composé de différents types de ménages. Le but était de transmettre leurs attentes en matière de stationnement de vélos aux autorités de la ville. Les points suivants ont été relevés : la proximité des espaces de stationnement pour vélos, les demandes en matière de facilités (sécurité et confort) pour ces espaces (extérieurs et intérieurs), et la location (prix).

L'authenticité historique de Bruges et sa morphologie urbaine spécifique ont nécessité des interventions appropriées dans les espaces publics. La taille, le design et l'implémentation de facilités pour le stationnement de vélos sont des aspects particulièrement importants dans un environnement au riche passé historique. C'est pourquoi l'étude s'est clôturée par une enquête sur les possibilités physiques de créer des stationnements pour vélos dans les espaces publics (trottoirs plus larges, squares, parcs et zones vertes en ville ; parkings et garages pour véhicules), bâtiments publics, nouveaux développements privés et parcelles non utilisées. Combiner les demandes de facilités et les possibilités physiques nous a permis de dresser une typologie adéquate pour des facilités de stationnement de vélos. Les stationnements pour vélos doivent se situer dans un endroit sûr, convivial, clairement délimité et à proximité du domicile des propriétaires.

## SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 2.1 | BECOMING A CYCLING CITY?

---

*Tandis que la session sous-plénière 1.1., Villes ultra cyclables, examine la norme actuelle la plus stricte en termes de politique cyclable urbaine, cette session-ci présente un récapitulatif des initiatives que peut prendre une nouvelle ville cyclable. Comment devenir une ville accueillante pour les vélos et quelles sont les mesures à mettre en œuvre prioritairement ? Comment exercer suffisamment de pression sur un conseil communal pour le convaincre d'investir pour devenir une ville cyclable ?*

### **CHAIRE :**

**Michael Koucky**, Koucky & Partners AB, Suède

---

**Lake Sagaris**, Ciudad Viva (Living City), Chili

---

### **Devenir une ville cyclable : la société civile ouvre la voie à Santiago du Chili**

---

L'expérience de Santiago : Utiliser les soins de santé, jeter un pont entre les types de leadership, mobiliser les communautés pour développer des politiques actives en matière de transport - Lake Sagaris

Même si les effets bénéfiques des déplacements à pied ou à vélo sur la santé sont de plus en plus reconnus, l'importance d'une participation – et d'un leadership – de la société civile dans le développement de nouvelles politiques et de nouvelles activités est souvent négligée. Ce cas, qui porte sur *Ciudad Viva*, une organisation communautaire basée à Santiago du Chili, examine comment différentes communautés du centre-ville ont pu utiliser leurs connaissances pour s'opposer à un important projet d'autoroute et pour proposer des initiatives de transport urbain durable pour réduire les effets du transport sur l'environnement et la santé.

Inspirée des réformes urbaines menées par les maires Peñalosa et Mockus à Bogotá, *Ciudad Viva* s'est attelée à ce qu'elle définit elle-même comme le "transport actif" (principalement non motorisé), établissant les politiques, les attitudes et les infrastructures nécessaires à l'encouragement des déplacements à pied et à vélo, et à inclure les différences dans les processus de planification du transport. Elle a obtenu trois récompenses majeure pour l'innovation dans la citoyenneté et travaille aujourd'hui en collaboration avec l'Interface d'Expertise Cyclable (Pays-Bas) et d'autres organisations au Chili et en Amérique latine.

De plus, malgré des discordances rencontrées au départ dans la relation entre le gouvernement et la population (au sujet du projet d'autoroute), *Ciudad Viva* organise maintenant des programmes de formation englobant l'utilisation du vélo, élaborant des processus de participation en coopération avec les autorités régionales et nationales. Sa publication, *La Voz de La Chimba*, distribuée gratuitement dans la ville par des bénévoles, a aidé la population à comprendre les implications du transport

actif pour l'égalité sociale et la santé, et a permis de fournir le soutien nécessaire à d'autres initiatives citoyennes rencontrant des problèmes pour démarrer.

Cette expérience illustre comment les citoyens et des organisations communautaires acquièrent les connaissances théoriques et l'expérience pratique pour réagir dans des situations déterminées et comment les appliquer dans des cas qui s'étendent de gens ordinaires à des décideurs politiques clés, jetant des ponts entre les divisions citoyens-politiciens pour produire des programmes innovants et 'win-win' qui entraîneront aussi bien micro- que macro-changements.

Mots-clés : participation citoyenne, utilisation du vélo, santé, société civile, planning.

**Maria Josefa Garcia et Belén Toribio Matías**, Ville de Séville – Service de l'urbanisme, Espagne

---

### **Comment Séville entend devenir une ville cyclable ?**

---

Séville est le centre d'un enchevêtrement urbain comptant plus de 1.250.000 habitants ; c'est également la capitale administrative et politique de l'Andalousie, une région plus étendue et plus peuplée que certains pays de l'UE. Elle doit affronter des problèmes causés par l'excès de trafic, la pollution, etc. En 2002 et 2003, différentes initiatives ont été prises pour améliorer le caractère durable de la ville : augmenter le nombre de zones piétonnes et de mesures pour combattre le trafic ainsi que procéder à la création d'un tramway. L'utilisation du vélo a été le facteur-clé dans les mesures proposées.

**Création d'un réseau de voies cyclables.** Ces voies bidirectionnelles d'une longueur totale de 80km sont organisées en huit itinéraires qui longent les principaux axes du trafic automobile et relient le centre-ville à sa périphérie et aux quartiers qui la composent.

Nos statistiques, basées sur des contrôles effectués durant l'année, indiquent que ce réseau a déjà rencontré un vif succès avant même que les travaux ne soient terminés : un nombre total de 40.000 déplacements ont été dénombrés en semaine, ce nombre passant à 20.000 durant le week-end.

**Établir un système de partage de vélos.** Les travaux ont démarré en juillet 2007. Nous disposons actuellement de 250 stations en service, qui couvrent jusqu'aux zones avoisinantes, avec 2500 vélos. Ces stations sont disséminées le long du réseau de voies cyclables et se situent dans les environs des grosses infrastructures urbaines, avec une distance maximale de 300 mètres entre les stations.

Aujourd'hui, le système compte 46.000 usagers, avec un total de 20.000 déplacements en semaine et la moitié durant les week-ends.

**Le Plan Vélo Maître** : Création d'un Registre et d'une Commission Civique pour le Cycle. Le Plan Maître est un document de référence des politiques locales de

développement du vélo visant à promouvoir son intégration dans le système de mobilité de la ville.

Le Registre du cycle facilite l'identification en cas de perte ou de vol, ainsi que la remise du vélo à son propriétaire.

La Commission Civique pour le Cycle existe depuis 2005 ; elle se compose d'associations d'usagers, des universités de la ville, de commerçants (en gros ou en détail) et de certains services communaux. C'est une commission consultative qui organise les débats traitant des stratégies pour le développement du vélo et plusieurs autres activités.

### **AUTRES MESURES PRÉVUES (2009-2011).**

- Certains projets visant à étendre de 30km le réseau de pistes cyclables sont en cours.
- Les travaux d'extension de la structure actuelle du système de partage de vélos prévoient 100 stations et 1000 vélos supplémentaires afin de desservir les quartiers plus éloignés du centre-ville.
- Nous comptons sur le développement d'un certain nombre de programmes via lesquels le Plan Maître s'adresse à certaines collectivités (enfants, étudiants, travailleurs, hôpitaux, ...)
- Nous proposons un site Web, [www.sevillaenbici.org](http://www.sevillaenbici.org). Le site du Ministère espagnol de l'environnement, [www.ecourbano.net](http://www.ecourbano.net), cite quant à lui notre réseau en tant que modèle à suivre.

**Rein Lepik**, Club cycliste Vanta Aga, Estonie

---

### **Ville de Tartu. Quelles chances de devenir une vraie ville cyclable ? Quels obstacles à la réussite ?**

---

L'Estonie a fait partie de l'URSS jusqu'en 1991. À cette époque, les gens utilisaient activement les vélos pour les compétitions et à des fins récréatives ; dans les grandes villes, le vélo en tant que moyen de transport quotidien n'était pas très populaire et bénéficiait de peu de prestige. Ce comportement général a perduré durant les 5-10 premières années après que l'Estonie ait retrouvé son indépendance. Dans cette période, le vélo a même de plus en plus perdu de son importance car la population avait la possibilité de réaliser un vieux rêve : acheter un voiture de l'Ouest.

Nous examinerons l'exemple de Tartu, mais les problèmes semblent avoir été identiques dans toute la région. Tartu est une ville universitaire compacte d'Estonie. Elle dispose des atouts nécessaires pour devenir un modèle de ville cyclable dans la région, mais les obstacles à surmonter sont encore nombreux.

Le développement des infrastructures a certes été au centre de la politique cyclable pratiquement partout en Europe de l'Est, mais une infrastructure sûre et de qualité a mis trop de temps à apparaître dans les villes. Le nombre de ressources utilisées pour créer des facilités pour les déplacements à vélo s'est considérablement accru

ces dernières années, mais malheureusement, l'argent disponible n'a pas été utilisé à bon escient. Les *planners* et les ingénieurs du trafic estiment que la situation générale en matière de trafic dans les pays d'Europe de l'Est est tellement différente de celle des pays de l'Europe de l'Ouest que les facilités pour la bonne pratique du vélo ne peuvent être construites de la même manière que dans les pays 'développés' en matière de vélo. Dans bien des cas, les infrastructures fraîchement installées ne répondent pas aux attentes des cyclistes. Exemple : les pistes cyclables sont souvent interrompues aux carrefours, les cyclistes sont obligés de s'y déplacer à pied même si la densité du trafic est très faible. Les bordures des trottoirs sont très élevées au niveau des croisements et d'autres obstacles jonchent les pistes cyclables, mais les autorités responsables du développement estiment que tous ces nouveaux travaux sont presque parfaits.

De nombreux 'bons' exemples de mauvais développements seront décrits dans cette présentation. De même, de nombreuses voies pour résoudre ces problèmes seront proposées. Globalement, l'expérience de Tartu est positive, mais les changements sont bien trop lents. Les activités devront se poursuivre des années durant pour fournir de bons résultats. Tartu a de nombreux atouts pour devenir l'une des villes les plus accueillantes pour le vélo d'Estonie.

**Frederik Depoortere**, Officier vélo Région de Bruxelles-Capitale, Belgique

---

### **Les espaces partagés et les trams, bus, voitures et pavés bruxellois**

---

Partager l'espace entre les trams, les bus, les voitures et les pavés : l'expérience « Repeindre Bruxelles ».

Bruxelles est une ville compacte du 19<sup>e</sup> siècle, avec peu de rues dépassant les 14m de large entre les maisons. Elle n'a subi quasi aucune intervention de type Hausmann visant à y introduire de larges boulevards. Ses principales artères doivent assumer la circulation des voitures, accueillir des parkings, les transports en commun, les piétons et cyclistes. Pour cette ville « montante », abandonner les parkings de rue n'est pas (encore) envisageable. Dès lors, comment améliorer rapidement les infrastructures destinées aux cyclistes, sans devoir redessiner l'ensemble du réseau routier ?

Le Plan vélo bruxellois 2005-2009 vise à l'implémentation de l'infrastructure cyclable sur toutes les voies de la région. Si cet objectif est apparu comme un rien trop ambitieux, près de 50km de voies régionales ont néanmoins été aménagées de manière à offrir un visage accueillant pour les vélos, par l'intermédiaire de quelques simples coups de pinceau. Cette présentation n'essayera PAS de résoudre l'éternel débat ségrégation/inclusion, mais elle montrera comment les cyclistes bruxellois doivent partager la route dans la configuration actuelle du système routier et comment la Région de Bruxelles-Capitale les y a aidé.

Un passage en revue des lignes d'arrêt avancées, des bandes réservées aux bus et aux cyclistes, mais aussi de situations plus ambitieuses et aventureuses : suggestion de cyclistes entre les rails de tram, partage avec les cyclistes d'un tronçon réservé aux trams, logos de marquage cycliste sur les voies étroites mais très fréquentées, ... une fameuse quantité de peinture a été étalée sur les routes bruxelloises. Les résultats mériteraient d'être analysés, mais les premières réactions sont largement positives. Reste à savoir jusqu'où l'on peut aller avec de la peinture et à quel moment faut-il accepter qu'un maquillage ne suffit plus, qu'il faut offrir un lifting à la voie publique ?

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 2.3 | BICYCLES ON PUBLIC TRANSPORT**

---

*La combinaison du vélo et des transports publics apparaît comme la concurrente idéale aux trajets (longue distance) en voiture. Pouvoir utiliser son vélo d'un bout à l'autre du parcours semble être la solution rêvée. Pourtant, jusqu'où ce concept de transport de l'homme et du vélo en transports en commun s'applique-t-il ? Un tel modèle de transport fait-il partie d'un système de transport urbain, ou ce type de déplacement n'est-il envisageable qu'au niveau du transport de tourisme (moins sujet aux embouteillages) ? Dans quels pays ou régions la combinaison vélo/transports en commun fonctionne-t-elle sans faille, et à quel moment devient-il inopportun d'emmener son vélo en transport en commun ?*

### **CHAIRE :**

**Horst-Hahn Klöckner**, ADFC, Allemagne

---

**Michael Rööfli**, responsable de produit 'Vélo et Train', Schweizerische Bundesbahnen SBB, Suisse

---

### **Le vélo en transport public en Suisse aujourd'hui et demain – Dimensionnement idéal de l'offre vs. limites opérationnelles et financières**

---

Je vais vous présenter un aperçu de l'historique – à succès – et de la stratégie des SBB dans la combinaison du vélo et du train en Suisse (secteur des navetteurs, secteur des loisirs, innovations, coopération avec des partenaires du secteur du tourisme, etc.). Je vous présenterai également les points critiques de ce projet dans la situation actuelle.

**Bram Van den Bulcke**, BTTB – association d'usagers des transports publics, Belgique

---

### **Emmener son vélo dans le métro, le tram et le bus : le point de la situation**

---

Les transports publics et le vélo sont tous deux des modes de transport durable ; chacun présente pourtant ses propres avantages et inconvénients : le transport public est plus rapide mais présente une plus faible densité ; le vélo est idéal pour

parcourir de courtes distances, mais il est plus lent lorsqu'il s'agit de parcourir des trajets plus longs. La combinaison des deux modes de transport peut être à la base d'une parfaite complémentarité : le transport public pour la partie 'déplacements longs' et le vélo pour la partie 'déplacements courts', souvent pour les trajets antérieurs et/ou postérieurs.

Nous avons recensé les concepts existants en Europe et en Amérique du Nord qui permettent d'emmener son vélo dans le bus, le tram et le métro. Nous avons essayé quatre de ces cas. Il existe différentes façons d'emmener des vélos dans ces véhicules : les vélos peuvent être à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule, il y a différentes manières de les attacher (ou de ne pas les attacher), les prix et les règles varient, ... Les différentes manières et motivations d'interdire les vélos dans ces véhicules nous ont particulièrement intéressés.

**Monique Giroud**, Présidente de l'ADTC Grenoble, France

---

### **Les vélos en transport public en France : vers une collaboration plus fructueuse**

---

Voici encore quelques années, les cyclistes avaient le sentiment que la plupart des opérateurs de transports percevaient le vélo comme un rival... si pas plus quand on parlait d'ouvrir aux vélos les voies réservées aux bus.

Le contexte évolue : les déplacements en vélo et en transports publics sont tous deux en augmentation. La partie la plus mobile de la population est composée de personnes qui tirent profit de cette combinaison : vélo, transport urbain, train, véhicule privé ou *car-sharing*. Le succès rencontré par les vélos publics — également connus sous le nom de « transport public individuel » — à Lyon et à Paris d'abord, dans de nombreuses autres villes ensuite, a finalement attiré de grandes compagnies de transport.

L'intermodalité n'est pas si facile à mettre en place en France, mais il est clair qu'il s'agit d'un phénomène majeur. Pris séparément, le vélo ou le transport public ne peuvent combattre de manière efficace les voitures pour la plupart des navetteurs périurbains, mais ensemble, ils peuvent être plus efficaces et moins coûteux que la voiture. Il va de soi que des facilités de stationnement pour vélos dans des gares de transport public est la solution qui ravira le plus grand nombre de navetteurs, à un prix nettement inférieur que celui d'un « Park & Ride » pour voitures. Mais ce type d'infrastructure « Bike & Ride » est encore sous-développée en France, ce qui augmente la pression sur le transport en vélo, même si ce n'est pas la solution la plus appropriée.

Dans cette présentation, nous vous montrerons quelques exemples de solutions concrètes proposées aux cyclistes qui ont besoin à la fois de leur vélo et des transports publics pour leurs déplacements multimodaux : les vélos dans les bus, les trams ou les trains. La France ne dispose pas d'un Plan Maître pour les vélos ; la situation est meilleure dans certaines villes ou régions que dans d'autres, et peut

même différer selon les opérateurs de transport dans une même région. Nous pensons que cette situation parfois confuse indique qu'il y a des progrès à faire.

Dans certains cas, des changements mineurs apportés à la loi française faciliteraient l'intermodalité, comme élargir de 10 cm à peine la longueur maximale des bus, ou attribuer des aides financières aux acquéreurs de vélos pliables (et donc pas uniquement à ceux qui achètent des voitures électriques).

Nous discuterons des autres améliorations apportées, en particulier dans le domaine des transports publics suburbains et interurbains, quand le vélo ne peut répondre à lui seul aux besoins des utilisateurs. L'expérience nous a montré qu'il est plus judicieux de trouver des solutions qui amélioreront la situation de différents types de passagers (personnes handicapées, parents avec de jeunes enfants, voyageurs transportant des bagages volumineux et différents types de cyclistes) plutôt que de viser des améliorations qui se limitent au transport de vélos.

En tant qu'association multimodale (nous représentons des piétons, des cyclistes et des usagers de transports publics), connaître le mode de fonctionnement des opérateurs de transports, prendre en compte les besoins des différents types de passagers, demander des solutions polyvalentes, nous aident à être plus efficaces et à obtenir de meilleures solutions pour tous, cyclistes y compris bien entendu !

**Stéphane Thiery**, Directeur de la communication au TEC, Belgique

---

### **Emmener son vélo pliable en bus à des fins de transport quotidien.**

---

Dans le cadre de leur mission de « Gestion de la Mobilité », les TEC (société régionale de transport public) souhaitent encourager l'utilisation du vélo pliable, en combinaison avec les autres modes de transport, notamment les bus.

Afin de fournir des éléments de décision pour le lancement d'un programme de location ou de vente de vélos pliables auprès de ses clients, les TEC procèdent à une étude portant sur 60 abonnés et membres du personnel volontaires.

Le vélo occupe une place importante dans la volonté de diversification de l'offre de moyens de déplacement des TEC, car ce mode de transport offre des atouts considérables en termes de réduction de la congestion du trafic, des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres polluants et d'amélioration de la santé et du bien-être de la population.

Une offre de vélos pose néanmoins certains problèmes en matière d'infrastructures et d'utilisation de l'espace urbain. Le vélo pliable constitue une solution intéressante dans le cadre d'une combinaison avec d'autres modes de transport. Il peut être emporté dans les bus, tramways et trains et peut ainsi étendre le rayon de déplacement et l'agrément pour l'utilisateur.

Néanmoins, cette solution demeure inhabituelle et pose quelques questions qui ne peuvent être résolues qu'en procédant à une expérimentation sur le terrain. Entre autres, la réaction des usagers des TEC n'utilisant pas de vélos pliants et celle du personnel des TEC face à cette conception innovante doivent être testées.

60 abonnés annuels (dont l'abonnement est valable jusqu'en juin 2009) et membres du personnel des TEC vont donc être invités à tester la combinaison « vélo pliable - bus et éventuellement train » jusqu'au mois de juin 2009.

L'objectif principal de l'étude sera d'apporter des éléments de décision aux TEC dans la perspective de positionner le vélo pliable parmi les alternatives de mobilité.

#### **Le Groupe TEC en bref :**

- 225 millions de voyageurs transportés en 2007
- Un jeune sur 7 de moins de 25 ans possède un abonnement TEC.
- 4861 membres du personnel
- 2237 bus et trams en service tous les jours
- 684 lignes et 38.238 arrêts
- 115,5 millions de kilomètres parcourus

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 2.4 | EU FUNDING. WHAT IMPACT ON URBAN CYCLING?**

---

*Velo-city 2009 se penche aussi sur le rôle de l'Europe dans la promotion de l'utilisation du vélo en ville. Dans quelle mesure les programmes européens stimulent-ils l'utilisation du vélo en ville et comment les villes les utilisent-elles ? Quels sont les programmes susceptibles d'influencer l'utilisation du vélo et les fonds structurels régionaux se concentrent-ils sur une mobilité urbaine viable, ou sont-ils contre-productifs pour l'utilisation du vélo (construction d'infrastructures de grande échelle réservées aux véhicules motorisés dans les villes) ? Que peut-on attendre du programme d'action du Livre vert sur la mobilité urbaine action ? Cette session sous-plénière présente des exemples de plusieurs programmes européens qui portent sur des projets cyclables (CIVITAS, STEER, Interreg, ...) et sonde les expériences des villes.*

#### **CHAIRE :**

**Timothy Cooper**, EUCG (Groupe de cyclistes de l'Union européenne), Belgique

---

**Lewis Dijkstra**, Commission européenne, DG Région, Belgique

---

#### **Comment les fonds structurels régionaux encouragent-ils l'utilisation du vélo ?**

---

Comment les fonds structurels régionaux encouragent-ils l'utilisation du vélo ? Cette présentation explique de quelle manière la politique de cohésion de l'UE a contribué au cyclisme. Elle expliquera d'abord brièvement comment fonctionne la

politique de cohésion. Elle indiquera ensuite quels sont ses programmes qui ont un impact significatif sur la pratique du vélo en zones urbaines. Elle présentera différents exemples du soutien apporté au cyclisme par les programmes URBAN II. En troisième partie, elle proposera un aperçu de la manière dont le vélo peut être intégré dans des programmes en cours d'implémentation. Enfin, elle proposera un aperçu des recommandations de la Commission relative à l'usage du vélo.

**Marcel Rommerts et Bernd Dekker**, Agence Exécutive pour la Compétitivité et l'Innovation (AECI), Belgique

---

### **Les actions de l'UE en faveur du cyclisme urbain**

---

La Commission européenne a développé une série de mesures et d'actions concrètes dans le domaine de la mobilité urbaine à l'échelle de l'UE, dans le plein respect du principe de subsidiarité. La Commission se penche par exemple sur les problèmes de sécurité routière, dégage des subsides pour les infrastructures, encourage les échanges de bonnes pratiques et soutient des projets pilotes. À travers la publication de son Livre Vert sur la Mobilité Urbaine en 2007, la Commission européenne a lancé un nouveau débat sur de nouveaux thèmes potentiels auxquels des actions au niveau de l'UE pourraient apporter une valeur ajoutée.

La présentation consistera en un résumé du Livre Vert et de ses impacts. De plus, elle examinera les résultats de l'Initiative CIVITAS, un programme qui soutient les villes qui testent et implémentent des packages de politiques intégrées en vue de s'attaquer aux défis touchant à la mobilité locale, à l'énergie et à l'environnement. La présentation soulignera également les projets STEER soutenus par le programme *Intelligent Energy Europe* de l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation. Ce programme vise à traduire des politiques en actions concrètes et à contribuer à élargir le marché aux concepts de mobilité durable. Le programme a subsidié, à concurrence de près de 10 millions d'euros, 10 projets européens de promotion du vélo en tant que moyen de transport.

**Andrzej Piotrowicz**, PSWE, Pologne

---

### **Les aides financières européennes aux initiatives cyclistes dans les nouveaux États-membres**

---

Cette présentation offre un aperçu des processus en cours d'acquisition et d'utilisation des programmes de financement de l'UE visant à soutenir le cyclisme urbain dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), soit les nouveaux États membres de l'UE. Elle comprend le diagnostic de ses principaux changements et défis. Elle formule ensuite des propositions susceptibles d'améliorer la situation actuelle dans les PECO. Elle cherchera également à améliorer l'efficacité des dépenses de l'UE visant au développement durable en zone urbaine, en particulier les conditions pour toutes les formes non motorisées de mobilité locale et régionale.

La présentation se terminera par une liste d'avantages résultant de l'application des mesures proposées.

Le processus d'acquisition et d'utilisation des programmes de financement de l'UE consacrés au cyclisme dans les PECO fait habituellement partie d'un cadre bien plus large de fonds européens dont le but est d'améliorer la cohésion des infrastructures de transport au niveau européen et/ou de soutenir des projets de développement touristique. Dans des conditions de grandes distances culturelles, de sociétés civiles sous-développées et autres caractéristiques propres aux sociétés post-communistes, les efforts entrepris pour améliorer les conditions cyclables sont marginalisées ou les fonds alloués au vélo sont mal attribués.

La présentation contient des exemples de 'mesures cyclables axées sur les voitures' dans les PECO. Elles se manifestent entre autres par une approche isolationniste (construction de projets d'itinéraires cyclables séparés) dont le but n'est pas de maximaliser les opportunités de cyclisme au quotidien et le nombre de cyclistes, mais de : (a) isoler les cyclistes des voies de circulation afin 'qu'ils ne gênent pas le trafic automobile ou n'énervent pas les conducteurs" (b) financer la modernisation – souvent superflue – de tous les réseaux souterrains (gaz, électricité, eau et systèmes d'égouts).

L'idée principale de cette présentation n'est pas de critiquer la situation actuelle, mais d'identifier des solutions et de chercher à éviter de commettre de telles erreurs. Les solutions proposées comprennent des mesures telles que :

- (1) Mettre l'accent sur l'éducation et la promotion avec pour but de changer la vision des aspects liés au développement urbain dans les sociétés post-communistes.
- (2) Apporter un soutien à la création de stratégies nationales, régionales et locales en considérant que le vélo est un outil de développement local et régional.
- (3) Considérer BYPAD comme une condition indispensable pour libérer un soutien financier pour des initiatives cyclables.
- (4) L'inclusion obligatoire d'experts de 15 pays de l'UE dans toutes les initiatives cyclables dans les PECO.
- (5) Créer et soutenir la fonction "cycle-watch" dans les activités d'organisations de défense du cyclisme local (contrôle civique des politiques et initiatives cyclables basées sur des fonds de l'UE).

La présentation se termine par une liste d'avantages résultant de l'adoption des mesures proposées telles que : (a) l'initiation à des processus qui atténuent la menace du réchauffement climatique dans les PECO, (b) l'amélioration de la perception de tous les bénéfices résultant de l'augmentation de l'utilisation du vélo

pour la qualité de la vie urbaine, (c) l'amélioration de la solidarité civique partout en Europe.

## **SESSION PLÉNIÈRE 3 | COMMUNICATION AND MARKETING**

---

La session plénière 2 montrait pourquoi l'utilisation du vélo profite à la mobilité urbaine. Dans la session plénière 3n l'accent est mis sur les raisons pour lesquelles on peut convaincre le public de se déplacer à vélo au quotidien. Aujourd'hui, chacun sait que le vélo est un moyen de transport sain, rapide sur de courtes distances, respectueux de l'environnement, etc. Pourtant, cette prise de conscience collective ne suffit toujours pas à inciter les gens à prendre leur vélo. Que peut-on faire en termes de communication et de marketing ? Cette session plénière examine du point de vue du développement urbain, de l'industrie du cycle et du trajet domicile-école de quelle manière la communication et le marketing peuvent influencer l'utilisation du vélo. Cette session sera conclue par Guillaume Vanderstichelen qui, en tant qu'expert publicitaire renommé, partagera son avis sur la manière dont il vendrait le 'produit' cyclisme urbain.

- Helle Søholt – partner Gehl Architects – Copenhagen
- Frank van den Eeden – marketing manager BATAVUS bv
- Paul Robison – Cycling England – Manager campagne Bikeability
- Guillaume Vanderstichelen – fondateur et inspirateur de l'agence de publicité Duval Guillaume

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 3.1 | BICYCLE STATIONS**

---

*La combinaison vélo/ transports publics offre avant tout une alternative totalement flexible à la voiture dans le cadre des déplacements urbains. Pour promouvoir ce type de transport, des stations vélos de qualité et des parkings pour vélos sont nécessaires. Quels sont les meilleurs exemples de stations vélos, quels sont les services qu'elles peuvent fournir en plus des parkings pour vélos (surveillés), et quel est le point de la situation en Europe ? Quel en est le coût ? Des programmes de création d'emplois peuvent-ils encourager ces initiatives ?*

### **CHAIRE :**

**Jörg Thiemann-Linden**, Planner – consultant en mobilité, Allemagne

---

**Ursula Lehner-Lierz**, velo:consult, Suisse

---

### **Les stations vélos en Europe et la station vélos de Bâle**

---

Les stations vélos – des parkings surveillés pour les vélos dans les gares ferroviaires – proposent des services supplémentaires principalement à l'adresse des navetteurs.

Elles jouent un rôle de premier plan dans l'intermodalité entre le transport public et le vélo.

Contrairement aux Pays-Bas, où les parkings surveillés pour vélos sont apparus pour la première fois dans les années 1920, et où les stations vélos sont devenues un maillon évident dans une chaîne de transport caractérisée par un haut niveau de développement technique et des systèmes opérationnels sophistiqués, les stations vélos sont plutôt un nouveau phénomène dans les autres pays européens ; elles ont commencé à se multiplier ces 15 à 20 dernières années.

La première partie de cette présentation comprendra un court aperçu des différents types de stations vélos dans plusieurs pays d'Europe, des différents systèmes d'exploitation et leurs propriétaires, du financement, de leurs capacités, des services offerts aux consommateurs, des équipements techniques, des expériences réalisées jusqu'ici et des derniers développements.

La seconde partie sera consacrée à la présentation de la station vélos à Bâle SBB (gare principale de la ville), un exemple de parking pour vélos dont le fonctionnement rencontre un vif succès. Ce parking s'est ouvert en 2002 sous l'esplanade de la gare et offre une capacité de 1300 vélos ainsi qu'un niveau élevé de service et un design attirant. Il s'est agrandi en 2007. Cette présentation offre une description minutieuse de tous les aspects de la station vélos de Bâle, depuis sa création jusqu'à aujourd'hui.

**Erik van Huissteden**, Ville de Groningen – Service de la mobilité, Pays-Bas

---

### **La station vélos de Groningen. La touche finale d'une politique intégrée de parkings pour vélos**

---

La ville de Groningen, située dans le nord des Pays-Bas, est une véritable championne nationale de l'utilisation du vélo. Plus de la moitié des déplacements dans la ville sont effectués à vélo. En raison de ce nombre considérable de cyclistes, la Ville de Groningen a investi dans une politique de parking intégrée via un réseau d'infrastructures de parking pour vélos surveillés, tant aux points de départ que d'arrivée. La construction de la station vélos à la gare ferroviaire de Groningen a constitué le point d'orgue de sa politique de parking pour vélos. Cette station vélos a été construite en 2008 et comprend 4.000 places de parking pour les cyclistes. Il s'agit également d'un centre de service regroupant toutes les activités liées au vélo (magasin, réparation, location, infos, ...). Cette présentation met l'accent sur le mode de fonctionnement de la station vélos et sur son intégration dans la politique accomplie de Groningen en faveur du vélo.

**Kristof Polfliet et Jos Vandikkelen**, b-Holding et Velo Leuven, Belgique

---

**Les Points vélos en Belgique : une collaboration entre mobilité et économie sociale.**

---

En 2007, la SNCB-Holding était présente à l'occasion des balbutiements du lancement des points vélos. Les points vélos sont mis en place par la SNCB-Holding en particulier pour améliorer la supervision sociale et la propreté des parcs à vélos et l'ordre aux abords des gares. En outre, les exploitants de points vélos, les entreprises d'économie sociale, proposent des services supplémentaires afin d'encourager l'utilisation du vélo. L'ensemble de ces services sont regroupés sous l'appellation "point vélos".

Depuis la création de ces projets, 13 points vélos ont déjà été mis en place. Le 24 novembre 2008, la SNCB-Holding a marqué son accord sur l'extension du projet. Au total, 32 points vélos, répartis sur tout le réseau, seront actifs dans autant de gares (objectif 2010). À travers cette expansion, pas moins de 38 % de la capacité totale du réseau sera couverte par des points services vélos (2010 : 28.000 pl./72.000 pl.).

---

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 3.2 | LIFELONG CYCLING**

---

*Les modèles de déplacements dépendent en grande partie d'habitudes, et les habitudes ne sont adaptées qu'à certaines phases de transition de la vie (entrer à l'école, dans la vie active, déménager, fonder une famille, prendre sa pension, etc.). Dans quelle mesure les modèles de déplacements peuvent-ils être adaptés, et quelles sont les procédures les plus efficaces pour les différents groupes cibles ? Cette session sous-plénière met l'accent sur le travail avec divers groupes cibles afin d'encourager l'utilisation du vélo et les conditions préliminaires à un changement réel des modèles de déplacements.*

**CHAIRE :**

**Dr. Randy Rzewnicki**, Fédération européenne des cyclistes, Belgique

---

**Angela van der Kloof**, Mobycon, Pays-Bas

---

**Les formations vélo pour adultes aux Pays-Bas. Bonnes pratiques, outils et méthodes.**

---

Aux Pays-Bas, le vélo est incontournable dans le système de transports et dans la culture. C'est l'une des raisons pour lesquelles le pays possède une expérience de plus de 25 ans en matière de formations pour immigrants et réfugiés. Pendant toutes ces années, une expérience considérable et des outils et méthodes divers ont été développés.

La plupart des cours ont été organisés dans des centres communautaires et dans des associations féminines. Les formations au vélo ont été utilisées en tant qu'instrument pour stimuler les citoyens à participer à la société, et non en tant que

fin en soi. Ce contexte spécifique a des implications sur les choix réalisés au niveau des outils, des méthodes, de l'organisation, ... et au niveau individuel.

Dans cette présentation, nous examinerons les outils et les méthodes actuellement utilisés dans la plupart des villes. Les idées et visions sous-jacentes seront explorées. Non seulement en termes d'apprentissage des compétences cyclistes, mais également au niveau du contexte multiculturel du projet et des aspects de l'émancipation au travers de formations cyclistes. Des exemples d'aspects organisationnels et personnels seront également passés en revue.

Du matériel didactique, des photos, une vidéo, des cas et des exemples pratiques seront utilisés pour visualiser et expérimenter le contexte spécifique de la formation vélo destinée aux personnes qui n'ont pas grandi 'avec le vélo', mais qui vivent aux Pays-Bas, pays cyclable par excellence.

"C'est dur de s'arrêter !", s'exclame Hassina Sakher. La roue avant du vélo vacille tandis qu'elle tente de freiner avec l'une de ses jambes. Ithelma Nicolaas grimpe sur son vélo, mais elle ne parvient pas à le faire avancer et elle redescend de sa monture. "Mon problème ? Je pédale dans le mauvais sens et je perds l'équilibre", explique-t-elle en riant.

**Anuschka De Coster**, Fietsersbond vzw, Belgique

---

### **Les formations vélo en entreprises, pour les allochtones et les seniors**

---

Se déplacer en toute sécurité à vélo dans le trafic quotidien relève d'une expérience acquise au terme de longues années. L'apprentissage ne se résume pas à l'acquisition de compétences, d'une attitude réfléchie et d'une conduite responsable. Il doit aussi être continu, puisque ces éléments évoluent naturellement en l'espace d'une vie. Par ailleurs, le trafic est de plus en plus important et les règles applicables à la circulation routière changent en permanence.

Pour encourager ce processus d'apprentissage à vie, l'équipe pédagogique du *Fietsersbond* (Association cycliste de Flandre et de la région bruxelloise) dispense des formations à des enfants d'âges différents et à des adultes, en particulier à des personnes qui ne savent pas encore rouler à vélo, à des salariés et à des personnes âgées. Le *Fietsersbond* n'entend pas uniquement encourager un comportement visant une conduite sûre parmi tous les cyclistes, elle souhaite aussi convaincre les usagers moins réguliers que le vélo est un moyen de transport amusant et sain.

Ces formations font l'objet de cette présentation. Leurs objectifs, groupes cibles et contenus y seront illustrés. Nous nous pencherons en particulier sur quatre cours qui s'adressent à quatre groupes cibles différents :

1. "Apprendre aux adultes à rouler à vélo". Ce cours est destiné aux adultes qui n'ont jamais appris à rouler à vélo dans leur enfance ou qui ont oublié. Ils y apprennent de façon progressive la maîtrise de base du vélo dans une zone sécurisée, ainsi que les règles les plus élémentaires de la circulation routière.

2. "Conduite défensive pour les cyclistes quotidiens". Ce cours est dispensé en entreprises aux employés qui viennent régulièrement travailler à vélo. Son objectif principal est d'améliorer la sécurité routière de ces cyclistes quotidiens en leur apprenant les lois particulières du trafic pour les cyclistes, en les amenant à une réflexion sur leur comportement de conduite, en leur apportant des aptitudes de conduite et en leur signalant et en leur détaillant les situations les plus dangereuses qui peuvent se présenter en chemin aux alentours de leur entreprise.

3. "Le plaisir d'une conduite sûre". Ce cours est donné en entreprises à tous les employés et à leurs familles. Cela permet d'obtenir un groupe de participants très divers, à la fois des cyclistes quotidiens et occasionnels, ainsi que des personnes qui n'ont presque jamais enfourché un vélo. Outre l'aspect toujours important de la conduite défensive, le plaisir de rouler à vélo est le thème central de ce cours. C'est en montrant aux participants les avantages et les plaisirs du vélo de manière très concrète que l'on parvient à promouvoir le vélo. Lors de ces journées destinées aux familles, le but principal est de donner des instructions de manière très ludique.

4. "À vélo en toute sécurité pour les seniors". Pour les personnes âgées, le trafic de plus en plus dense et ses règles de plus en plus complexes, ainsi que la diminution de leurs capacités physiques, constituent souvent une raison d'abandonner le vélo. Ce cours leur permet de se familiariser avec les nouvelles règles de la circulation pour les cyclistes, avec les moyens techniques qui peuvent rendre la conduite à vélo plus confortable, et d'acquérir de nouvelles compétences en matière de conduite à vélo.

L'équipe pédagogique privilégie des cours pratiques afin d'en accroître l'efficacité, comme l'ont d'ailleurs montré les évaluations des participants. Les cours se composent principalement de pratique et la théorie nécessaire est basée sur la pratique.

**Karl Reiter**, FGM-AMOR, Autriche

---

### **Émotions cyclistes pour bambins et seniors**

---

L'école maternelle est l'endroit idéal pour susciter l'enthousiasme des enfants pour le vélo et la marche à pied et pour influencer leur comportement en termes de mobilité dans la vie. Des enfants qui adoptent une attitude positive vis-à-vis de cette manière de se déplacer 'éduquent' leurs parents à utiliser plus fréquemment le vélo, car ils sont touchés de manière émotionnelle.

À l'autre bout de la pyramide, on trouve les seniors qui tiennent à rester actifs le plus longtemps possible, mais qui ont peur d'utiliser le vélo, surtout après un break de quelques années. Le programme de remise en selle en toute sécurité peut les y aider.

### **Background et objectifs :**

On constate une diminution significative de l'activité physique auprès des enfants en Autriche, y compris au niveau des classes maternelles. Cela entraîne des problèmes d'obésité, un manque d'aptitudes à coordonner les mouvements et par conséquent un risque plus élevé d'être impliqué dans un accident. Près de 20 % des jeunes entre 10 et 14 ans se plaignent de douleurs au dos. Or, il est évident que pratiquer de l'exercice physique tous les jours entretient la condition physique et prolonge l'espérance de vie.

Les objectifs des projets pour les écoles maternelles sont les suivants :

- motiver les enfants à apprendre à rouler à vélo en s'amusant
- former le personnel des écoles maternelles sur la manière d'implémenter l'action
- fournir le contexte émotionnel et le matériel
- sensibiliser et impliquer les parents

Les objectifs des projets pour les seniors sont les suivants :

- encourager les seniors à faire du vélo tous les jours
- stimuler la confiance en soi à vélo

Dans la ville de Graz (255.000 habitants), toutes les écoles maternelles (115 groupes d'enfants, soit plus de 2.000 enfants au total) ont bénéficié du programme. Le personnel des écoles maternelles a suivi une formation sur le programme vélo. Chaque groupe a reçu des vélos spéciaux (sans pédales) pour apprendre à rouler. Une autre activité a été développée ; un livre d'images a été spécialement créé pour l'occasion afin de raconter des histoires sur le vélo. À la fin de chaque saison, tous les élèves ont obtenu un certificat ("Je suis un cycliste") avec leur propre photo. Un programme visant à réduire les déplacements en voiture jusqu'à l'école maternelle et comprenant des jeux de motivation a également été mis en place.

Le programme vélo pour les écoles maternelles est facile à appliquer et affiche un excellent ratio coûts/bénéfices. L'approche, qui combine éléments émotionnels (raconter une histoire) et une formation d'aptitudes (ex. : équilibre), a rencontré le succès escompté. Les enfants étaient particulièrement fiers de leur manière de se mouvoir et ils ont également influencé leurs parents afin que ces derniers modifient leur comportement de déplacement, principalement lorsqu'il s'agit de les déposer à l'école. Une enquête menée auprès des parents – les premiers concernés – indique que tous étaient satisfaits de l'action entreprise. Une très forte amélioration a été enregistrée dans l'attitude par rapport au vélo et à son utilisation dans la sphère familiale. L'action sera dorénavant inscrite dans le programme annuel des écoles maternelles.

Le programme à l'attention des seniors sera implémenté au Liechtenstein. Il s'est avéré qu'il est difficile de trouver des candidats à cette formation. Pour susciter l'intérêt, une combinaison de cours à l'attention d'enfants et de grands-parents sera mise en place en même temps que des cours organisés en combinaison avec des événements de grande importance.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 3.3 | CITY MARKETING THROUGH CYCLE TOURISM**

---

*Le cyclotourisme est un secteur en plein essor, mais dans la plupart des cas il concerne le cyclisme de loisir en zone rurale. Cette session sous-plénière se concentre en revanche sur la promotion de votre ville à travers le cyclotourisme. L'impact des investissements dans le cyclotourisme sur l'utilisation quotidienne du vélo est également passé en revue. La promotion du cyclisme de loisir exerce-t-elle réellement un impact sur l'utilisation du vélo au quotidien ?*

### **CHAIRE :**

**Dr. Richard Weston**, Lancashire Business School Preston, Royaume-Uni

---

**Ernst Miglbauer**, Invent, Autriche

---

### **Le cyclotourisme – un outil de City Marketing ?**

---

Le besoin de se ressourcer à travers la nature & les paysages et l'activité physique engendré par un quotidien et une circulation routière trépidants est le principal moteur du succès rencontré par le cyclotourisme ces 20 dernières années. D'une certaine façon, ces faits empiriques contrastent nettement avec l'environnement urbain et le développement urbain des agglomérations. Nombre de cyclotouristes sur les principales routes cyclables restent à l'écart des grandes villes et traversent les zones périphériques le plus vite possible. Seuls les bourgades et les villages remportent la faveur des cyclotouristes comme "élément urbain" de leurs vacances à vélo. Pourtant, les grandes villes constituent un facteur de motivation important dans le cadre des randonnées 100 % cyclistes, comme Vienne ou Budapest par exemple pour la formule du Danube à vélo, qui attirent en particulier les hôtes internationaux. Or, bon nombre d'entre eux séjournent un ou plusieurs jours à Vienne plutôt à pied qu'à vélo. D'autre part, les visites de villes à vélo en tant qu'élément de programmes de découverte contemporains se développent de plus en plus dans les grandes villes, indépendamment des grandes randonnées à vélo. La plupart sont proposées par la ville de destination touristique en coopération avec des agences spécialisées. Berlin ou Paris forment des exemples de villes cyclo-touristiques. Si les itinéraires cyclistes dans les Capitales européennes de la Culture ne constituent encore qu'un segment restreint dans le tourisme culturel, les programmes de Linz 2009 et Ruhrgebiet 2010 proposent quelques circuits à vélo de découverte culture-capitale. Cette contribution prend en compte les différents types de cyclotourisme urbain et leurs besoins en

termes d'infrastructure, les circuits et formules proposés, l'aspect du marketing et de la communication en tant que questions organisationnelles dans la gestion de la destination de tourisme urbain.

**Isabelle Dullaert**, Région wallonne. Service des infrastructures, Belgique

---

### **Le RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes), le plan des voies cyclables et le rôle des villes**

---

La Région wallonne, l'une des trois régions qui composent l'État belge, a lancé en 1996 un projet désormais célèbre : le RAVeL, acronyme de 'réseau autonome de voies lentes'. Avec un programme ambitieux, ce projet vise à convertir près de 1000 kilomètres de lignes de chemin de fer désaffectées et près de 1000 kilomètres de chemins de halage longeant des canaux et rivières en voies réservées au trafic non motorisé. Il vise également à créer une série de voies de connexion essentielles. L'une des caractéristiques de ce réseau – dont la construction n'est pas terminée mais est bien avancée – est de s'être hissé à la troisième place du classement des réseaux régionaux de voies rapides, après celui des voies réservées aux véhicules commerciaux et à grand gabarit (RGG), composé de routes et de voies rapides, et le réseau interurbain (RESI).

L'un des aspects intéressants du RAVeL réside dans sa gestion par plusieurs administrations, en l'occurrence les trois directions générales Routes et Bâtiments, Mobilité et Voies d'eau et Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie.

Au fur et à mesure du développement du projet s'est posée la question du marquage cohérent des voies. La Région wallonne a chargé l'association des 'Chemins du Rail' de réaliser une étude approfondie sur le marquage des voies et les panneaux de direction du RAVeL. Cette étude a débouché sur la définition de plusieurs principes de base importants tels que la lisibilité des signaux, la cohérence visuelle, la définition du concept de point central ou pôle identifiable et la façon d'indiquer les destinations proches et éloignées.

Il est clair que le RAVeL ne peut desservir directement le centre de toutes les bourgades et villes, mais il peut donner accès à celles-ci, que ce soit pour des activités quotidiennes (travail, école, gares, services administratifs, sports et centres culturels, etc.) ou pour le cyclotourisme. C'est l'une des conditions sine qua non pour assurer le succès du réseau cyclable.

Au fil des ans, il est donc devenu nécessaire d'élargir le concept entourant ce projet. Bien que le RAVeL offrait déjà plusieurs accès intéressants au centre de certaines bourgades et villes, le projet devait cibler plus large et a voulu jouer un rôle-clé dans le cadre d'un projet plus vaste et ambitieux. Cela a conduit à l'adoption du projet de plan cyclable à l'échelle régionale pour la Wallonie par le gouvernement wallon le 19 juillet 2007.

L'une des missions principales de ce plan est de veiller à ce que sur le long terme toutes les bourgades et villes majeures de Wallonie soient reliées par des itinéraires cyclables. Cela se fait via l'utilisation des voies du RAVeL, ainsi qu'en assignant des

priorités dans le cadre des futurs investissements dans des travaux utiles. L'objectif consiste également à permettre aux communautés locales de créer davantage de connexions localisées entre les bourgades et villages et les zones résidentielles, qui bénéficient déjà de la couverture régionale des voies utilisables.

La Région souhaite développer un réseau théorique reliant tous les 'pôles' au sein de la région et ceux des régions voisines. D'un point de vue européen, il semblerait irraisonnable d'ignorer les directions et routes vers d'autres pays et régions limitrophes.

**Dr. Tomasz Parteka, Office of the Marshall of Pomorskie Voivodeship, Pologne**

---

**Promotion du cyclotourisme et du cyclisme de loisir dans un environnement à prédominance motorisée. Le cas de la Poméranie**

---

Cette présentation indique comment des paysages urbains de qualité résultant d'initiatives visant à promouvoir l'utilisation du vélo sont utilisés dans le contexte d'une région naturellement et culturellement attirante du Nord de la Pologne. Une telle promotion, à l'attention aussi bien des habitants locaux que des visiteurs potentiels, est un moteur de développement régional d'importance.

La Poméranie est très semblable à la plupart des pays et régions d'Europe hospitaliers pour le vélo. Deux 'EuroVelo trails' – la R10 (Route de la Mer Baltique) et la R9 (Amber Route) forment un réseau de voies pour le cyclotourisme longue distance à l'embouchure de la Vistule. Leurs formes coïncident avec celle des couloirs verts.

Plusieurs routes cyclables construites au début des années 1990 ont été à la base d'un élan pour le cyclisme récréatif le long de la côte située entre Sopot et Gdansk. La route et les environs ont très rapidement été reconnues comme figurant parmi les espaces publics les mieux conçus de Pologne. Les dimanches ensoleillés, des centaines de cyclistes la parcourent de l'aube au crépuscule.

Le succès de cette artère cyclable était la meilleure preuve que des espaces publics bien conçus pour les cyclistes et les piétons forment un excellent outil de promotion pour la ville. C'est particulièrement vrai pour des zones situées le long de réservoirs d'eau et de rivières.

Le succès de la route cyclable du Danube en Autriche a été reconnu par les cercles cyclistes polonais à la fin des années 1990. Autre nouveauté à mentionner : le cyclotourisme représente une source importante de revenus pour l'économie locale. Cela signifie que le fait de développer une route cyclable de qualité le long de la Vistule offre un grand potentiel.

Ce potentiel a déjà été reconnu par les promoteurs polonais du tourisme fluvial. La ville de Tczew, située sur la rive gauche du delta de la Vistule, a obtenu le soutien de

l'UE afin de revitaliser ses berges. Le projet englobait un quai flottant et une route cyclable menant à l'un des ponts historiques les plus longs d'Europe. Rien d'étonnant à ce que la première péniche à amarrer dans le port ait embarqué 5 vélos à son bord.

Plusieurs études ont montré que le cyclotourisme peut devenir une source durable de revenus pour une région considérée comme le sommet d'une pyramide en cycliste stable basée sur un cyclisme utilitaire local fort. Ceci nous mène aux conclusions suivantes : la promotion de liens entre le transport public et le vélo peut sans conteste contribuer avec succès à la promotion du cyclisme utilitaire. Il est probable qu'un automobiliste endurci se convertisse en cycliste dès lors qu'il a l'opportunité de s'adonner au cyclisme de loisir dans un environnement attirant.

Le cyclisme pourrait être introduit au cœur des zones fluviales attractives et des promenades à proximité des gares ferroviaires et des centres-villes historiques. Tczew et Malbork, deux villes de Poméranie au riche passé, disposent d'un énorme potentiel à cet effet. Ils prouvent qu'un espace public accueillant pour les vélos est un espace public utilisé pour promouvoir non seulement l'utilisation du vélo, mais également des villes et des régions entières dans lesquelles un niveau de qualité de vie très élevé peut très rapidement être atteint.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 3.4 | HEALTH**

---

*Tout le monde s'accorde aujourd'hui sur les bénéfices du vélo pour la santé. Pourtant, le fait que l'argument santé argument soit un puissant stimulant pour inciter les gens à enfourcher leur vélo n'est pas encore assez reconnu. Cette sessions sous-plénière traite des bénéfices du cyclisme sur la santé et se penche sur les risques liés (sécurité routière). L'outil HEAT de l'OMS permet d'évaluer les avantages et inconvénients du cyclisme pour la santé. Outre ces arguments, des exemples de campagnes basées sur l'argument santé seront présentées.*

### **CHAIRE :**

**Phillip Insall**, Sustrans, Royaume-Uni

---

**Dr. Bas de Geus**, Vrije Universiteit Brussel, Belgique

---

### **Nouvelle étude sur les risques d'accidents et de blessures parmi les cyclistes navetteurs en Belgique**

---

Les bénéfices pour la santé de la pratique régulière du vélo (e.a. chez les cyclistes navetteurs) ne sont plus à démontrer. Or, ces effets bénéfiques pour la santé ont également un revers, en particulier lorsque la sécurité est négligée. Les cyclistes s'exposent à un risque plus important de blessure que n'importe quel autre groupe d'usagers de la route. Ils sont "vulnérables" dans le trafic routier, malgré leur capacité à se déplacer à vitesse élevée. Cet élément augmente d'ailleurs le risque et la gravité des blessures. Si les statistiques des services de police, des hôpitaux et des

compagnies d'assurance relatives aux blessures dont sont victimes les cyclistes sont bien rapportées dans de nombreux pays, elles ne nous donnent des détails que sur les blessures graves ou mortelles. En Belgique, on estime que seuls 15 à 30 % des accidents de vélo sont officiellement rapportés.

Pour contrer ce manque de rapport, le projet SHAPES a mené une étude en ligne d'enregistrement des blessures, consistant en une étude Rétrospective (RetroSur) et Prospective (ProsSur). L'incidence des blessures nécessitant un calcul non seulement sur base du nombre d'accidents et de blessures, mais aussi sur base de la durée temps d'exposition (= temps passé à vélo), une étude prospective a été intégrée, selon laquelle les participants devaient tenir des agendas hebdomadaires sur une période d'un an, complétés par des informations sur la fréquence des déplacements, la distance parcourue et le temps passé à vélo.

Au cours des 10 premiers mois de l'étude d'enregistrement des blessures en ligne, plus de 1800 participants se sont enregistrés sur le site Web du SHAPES. Les critères d'inclusion étaient les suivants : être âgé de 18 à 65 ans (hommes & femmes), avoir un emploi rémunéré en dehors de chez soi, se rendre au travail en vélo plus de 2 fois par semaine. Les critères d'inclusion et d'exclusion pour l'enregistrement des blessures étaient : accident sur le chemin du travail; blessure grave; accident avec dommages corporels. Pour le volet RetroSur, l'accident devait avoir eu lieu au cours des 12 mois précédant le début de l'étude. Nous présentons les résultats après 10 mois de récolte de données, durant lesquels plus de 17.000 agendas hebdomadaires ont été complétés et un total de 62 accidents pris en compte pour l'analyse des données (ProsSur). Parmi les 773 participants qui ont rempli le volet RetroSur, 64 ont subi un accident. Le risque d'être victime d'un accident en se rendant au travail à vélo est de 8,88 % pour les hommes et de 6,97 % pour les femmes.

Le risque le plus répandu est de dérapier, suivi par le 'contact direct avec une voiture' et le 'refus de céder la priorité'. C'est en agglomération que les accidents surviennent le plus fréquemment, même lorsque le trafic est perçu comme fluide. Les parties du corps les plus souvent blessées sont les genoux, les mains et les doigts et les épaules. 3 % des blessés ont perdu connaissance et 4 % des participants ont souffert d'une commotion. Dans 50 % des accidents, plus d'un membre du corps a été blessé, avec le plus souvent des éraflures ou des hématomes. Dans moins de 10 % des cas, la police s'est rendue sur les lieux de l'accident et dans seulement 20 % des accidents, l'assurance est intervenue. Une assistance médicale s'est avérée nécessaire dans 80 % des accidents, bien que les participants n'ont été admis à l'hôpital que dans 8 % des cas.

Mots-clés : cycliste navetteur, risque d'accident, blessures à vélo, risques pour la santé

**Dr. Luc Janssens**, Cardiologue, Imelda Hospital Bonheiden, Belgique

### **Le vélo pour améliorer la santé : le projet *Euro Heart Bike***

---

L'exercice physique présente des effets bénéfiques pour la santé, que ce soit en général ou au niveau cardio-vasculaire, en particulier chez les personnes qui présentent les plus hauts risques cardio-vasculaires.

Pourtant, le taux de participation est le moins élevé auprès de ceux qui ont le plus besoin d'exercice physique, principalement en raison de contraintes pratiques telles que des problèmes de mobilité et un manque de potentiel cardiovasculaire.

Faire du vélo peut se faire quasiment sans risque de blessure et permet, du moins sur un terrain raisonnablement plane, de varier l'intensité des efforts.

C'est pourquoi nous avons choisi le vélo comme instrument pour améliorer la santé cardio-vasculaire dans notre projet *Euro Heart Bike*. Dans la phase pilote en Belgique, nous avons sélectionné des patients souffrant d'insuffisances cardio-vasculaires, ce qu'on appelle la prévention secondaire. Après avoir été recrutés dans des centres de cardiologie, les personnes étaient divisées en différents groupes en fonction de leurs conditions médicales spécifiques et ont été invités à rouler à vélo sur une base régulière.

La prochaine étape en Belgique consistera à étendre nos efforts aux personnes diabétiques, aux enfants et aux femmes et à utiliser les médias nationaux pour créer une prise de conscience et pour implémenter le concept de bien-être physique auprès de la population.

**Nick Cavill** et **Jason Torrance**, Consultant santé publique, Cycling England, Cavill & partners and Sustrans, RU

### **Promouvoir les valeurs de la santé**

---

De nombreux pays d'Europe doivent faire face à une augmentation des cas d'obésité, augmentation qui a même été qualifiée d'épidémie. Une des causes de cette augmentation est le déclin de l'exercice physique, qui tend à disparaître des activités quotidiennes, suite à la mécanisation, aux changements des modèles de travail ainsi qu'à une diminution des déplacements à pied et à vélo. Augmenter la pratique régulière du vélo représente un énorme potentiel pour améliorer la santé en permettant aux individus d'intégrer l'exercice physique dans leur quotidien.

Mais comment maximiser les bénéfices de la pratique du vélo pour la santé au niveau de l'ensemble de la population ? Et comment ces mêmes avantages peuvent-ils se muer en arguments pour persuader les professionnels de la santé de contribuer à la promotion de la pratique cycliste ? Cette présentation décrira un certain nombre d'initiatives prises par *Cycling England* pour intégrer la santé dans son programme promotionnel incluant les résultats obtenus dans des villes témoins

ainsi que des estimations économiques qui mettront l'accent sur les bénéfices pour la santé. Nick se concentrera sur l'évaluation en termes économiques des bénéfices pour la santé sur base des travaux réalisés en collaboration avec l'Organisation Mondiale de la Santé sur sa récente publication du Health Economic Assessment Tool (HEAT – Instrument d'Evaluation Economique de la Santé) sur la pratique du vélo. Celle-ci offre un outil facile à utiliser pour les planificateurs et les décideurs politiques afin d'estimer la valeur de la diminution de la mortalité résultant de nouvelles infrastructures cyclables et de nouvelles mesures. Il permet de préparer des arguments économiques de poids en faveur du vélo qui pourront immédiatement s'intégrer dans une politique. Cet outil aide à démontrer l'énorme potentiel que représente le vélo pour la diminution des décès prématurés et l'augmentation de la qualité de vie.

#### **PLENARY 4 – THE ROLE OF EUROPE + CHARTER OF BRUSSELS**

---

During the final plenary session the three best Velo-city 2009 posters will be selected.

The theme of the last plenary session will be Europe. What role can Europe play in facilitating cycle use in urban mobility? Antonio Tajani, the EU transport commissioner, will explain which road Europe intends to follow with regard to urban mobility. What are the objectives of the Urban Transport Green Paper, and what measures does the action programme contain for urban cycling? The mayors of various European cities and some members of the European Parliament will give their views on the Urban Transport Green Paper and will explain what role Europe can play in facilitating cycle use in cities.

To conclude Velo-city 2009, the commitment of cities to invest in cycling policies will be confirmed by the signing of the Charter of Brussels. This Charter of Brussels will be signed by the former Velo-city host cities and by a great many other European cities.

- Antonio Tajani – Vice-President of the European Commission – EU Transport Commissioner
  
- Débat avec :
  - Pascal Smet – Ministre du Transport, Région de Bruxelles-capitale
  - Klaus Bondam – Maire de Copenhague
  - Antonio Rodrigo Torrijo – Député maire de Seville
  - Margus Hanson – Député maire de Tartu
  - Michael Cramer – MEP – Groupe des écologistes
  - Saïd El Khadraoui – MEP – Groupe socialiste
  - Reinhard Rack – MEP – Groupe du parti populaire européen
  
- Charte de Bruxelles

## SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 4.1 | SUCCESSFUL MARKETING CAMPAIGNS

---

Créer un environnement cyclable confortable et sûr est une condition requise pour stimuler l'utilisation du vélo. Pourtant, il en faut plus pour vendre le 'produit' cyclisme urbain. Quel est l'impact des campagnes sur l'utilisation du vélo, et quels sont les prérequis pour une campagne fructueuse en faveur du vélo ? Cette session sous-plénière présente une série d'exemples pertinents de campagnes de politique cyclable et leurs arguments de départ.

### CHAIRE :

**Petra Wedel**, Zweiplus Medienagentur, Allemagne

---

**Åke Ståhlspets**, Administration Suédoise des Routes, Suède

---

### Comment huit cyclistes ont servi de modèle à toute une commune

---

De nombreuses communes suédoises essaient actuellement de réduire le trafic motorisé au profit des déplacements à pied et à vélo. Cette démarche implique un travail systématique et le modèle suivant peut servir de recette miracle :

1. Impliquer les politiques afin d'attirer l'attention sur le projet.
2. Impliquer les citoyens dans l'organisation de la commune.
3. Trouver des partenaires susceptibles de coopérer.
4. Lancer des campagnes - "commencer par gagner les victoires faciles".
5. Impliquer les médias

"Cyclistes santé" est un projet lancé dans la ville de Gävle VISANT À DÉMONTRER À LA POPULATION LOCALE QUE 30 MINUTES DE VÉLO CHAQUE JOUR APPORTENT UN BÉNÉFICE MAJEUR POUR LA SANTÉ, quelle que soit la condition physique du cycliste au moment où il entame ce programme. L'approche concrète part de la proposition de donner à huit automobilistes invétérés un nouveau vélo 5 vitesses, à condition qu'ils promettent de se rendre au travail à vélo chaque jour pendant un an, même en hiver. Mis à part cela, ils ne devaient absolument rien changer à leur mode de vie habituel. Avant le démarrage du projet, ils ont subi un check-up médical, avec un suivi tous les trois mois. En trouvant des partenaires adéquats et en impliquant les médias, le projet a atteint une telle ampleur que les habitants de la commune ont pu suivre les cobayes et se reconnaissent même dans l'un ou l'autre d'entre eux. Le projet a été couvert à la fois par les médias locaux et nationaux.

L'objectif de la deuxième phase du projet "Cyclistes santé" était que les huit cyclistes témoignent concrètement de ce que 30 minutes de vélo chaque jour peuvent améliorer la santé. Cette théorie a été détaillée dans une brochure spéciale éditée avec la collaboration du Conseil régional. La brochure a été distribuée par les médecins/infirmiers aux habitants de Gävle qui présentaient un risque de maladie cardiovasculaire ou d'autres affections que l'on peut soigner par une activité physique quotidienne.

Avant le démarrage du projet, nous nous sommes également concentrés sur la manière dont les citoyens et les politiques ont été impliqués dans le projet. Nous avons également illustré le rôle des partenaires dans le projet illustré et nous avons donné des conseils pratiques sur la manière d'impliquer les médias.

Amener les personnes qui se déplacent en voiture par habitude à prendre leur vélo est l'un des changements de comportement les plus difficiles à induire. Il est par conséquent important de considérer attentivement le groupe cible auquel s'adresse le message et de définir le contenu de ce message. Dans ce cas particulier, le message général se basait sur la santé, et le panel de "Cyclistes santé" constituait donc un élément catalyseur destiné à influencer le grand public.

**Karin Temmerman**, Échevin du transport et du planning urbain, Ville de Gand, Belgique

---

### **Gand, dingue de vélo**

---

Au milieu des années 1980, Gand a échoué dans l'implémentation d'un plan de mobilité pour son centre-ville, principalement en raison de l'absence d'une bonne communication. Lorsque Gand lance son Plan Vélo en 1993 et son Plan Mobilité en 1997, la ville se concentre aussi bien sur la communication que sur le plan de mobilité proprement dit. *Do what you say but also say what you do* est la *baseline* de notre marketing mobilité. Au début, l'objectif majeur était d'informer nos groupes cibles. Après l'implémentation, nous avons commencé à promouvoir la mobilité durable, en particulier en créant une "culture du cycle" à Gand. Le message à véhiculer était : "Le vélo, c'est bon pour vous et pour la ville aussi".

Sous le slogan "Ghent wild van fietsen" (Gand est dingue de vélo), nous avons voulu convaincre la population gantoise que le vélo constitué le meilleur moyen de déplacement en zone urbaine. Non seulement à des fins récréatives, mais aussi pour les activités quotidiennes : travail, école, musée, concert, restaurant, loisirs, ... Pour chaque activité, on peut enfourcher son vélo : le Flanders Music Festival à Gand, le Ghent Summer Festival (Fêtes gantoises), la Journée du Patrimoine, ... À la base du lien naturel entre toutes ces activités urbaines et la saine habitude de se déplacer à vélo à Gand, on trouve la coopération durable entre le Service Mobilité et toutes sortes d'associations gantoises.

Pourtant, de trop nombreux déplacements sont encore effectués en voiture à Gand. Pour réduire notre empreinte écologique, nous devons promouvoir davantage le vélo et les transports en commun. "Convaincre en faveur de l'environnement" est notre prochaine étape sur la voie de la réduction des déplacements en voiture au profit des déplacements à pied, à vélo et en transports en commun. Première étape : informer les gens de toutes les possibilités en termes de mobilité durable. Ensuite, nous les encourageons à modifier leurs habitudes de déplacements. Dans le cadre du projet CIVITAS Elan, Gand souhaite se concentrer plus que jamais sur la recherche de moyens efficaces pour convaincre les gens des bénéfices de la marche à pied, du vélo

et des transports en commun. Cette démarche doit être faite dès la plus tendre enfance. Convaincre les parents que le vélo est aussi bénéfique pour les très jeunes enfants. Convaincre plus de 50.000 étudiants que le vélo est économique, sain et rapide pour se déplacer à Gand. Encourager les employés à se rendre au travail en vélo ...

Les résultats parlent d'eux-mêmes : les usagers du vélo et des transports en commun sont de plus en plus nombreux à Gand. Les déplacements en tram et en bus ont doublé ces dix dernières années. Plus de 60 % de tous les étudiants roulent à vélo. Le nombre de vélos stationnés aux abords de la principale gare ferroviaire dépasse les 6.000 et augmente de 10 % chaque année. Le *car sharing* rencontre un franc succès à Gand. Certes, nous n'avons pas encore atteint nos objectifs. Mais il est évident que la combinaison de l'amélioration de l'infrastructure et du marketing mobilité qui va de pair est une condition indispensable de réussite.

**Michael Adler et Ulrike Saade**, Fairkehr GmbH et Velokonzept, Allemagne

---

**Une mobilité zéro émission – une campagne d'image locale pour la marche et le vélo sur courtes distances**

---

Au printemps de cette année, le ministère fédéral de l'Environnement a lancé une campagne "Zéro émission sur de courtes distances : allumez vos neurones et éteignez votre moteur". Le but est d'augmenter les déplacements à pied ou à vélo pour les distances de moins de 6 kilomètres. En Allemagne, la moitié des déplacements effectués en voiture font moins de 6 kilomètres. Étant donné l'impact réel des déplacements de courte distance en voiture sur les émissions de CO<sub>2</sub> en Allemagne, les bénéfices d'un changement d'attitude seraient tout simplement remarquables.

En Allemagne, si les distances parcourues à pied ou à vélo pouvaient être doublées aux dépens de la conduite automobile, c'est 5 à 6 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> qui seraient 'épargnées'.

Le ministère fédéral a dépensé 4 millions d'euros pour cette campagne qui se clôturera fin 2010.

Comme il n'y a pas suffisamment d'argent pour une campagne nationale, les mesures se concentreront sur 4 villes en 2009 et sur 5 autres villes en 2010.

La campagne sera uniquement textuelle. Elle ne comportera pas de visuels, car les photos illustrant le problème et sa solution sont connues de tous. Tout le monde peut prendre des photos d'ours souffrant sur la banquise, d'inondations à la Nouvelle-Orléans ou de forêts dévastées en Europe. Ou des familles heureuses parcourant à vélo de superbes paysages. C'est pourquoi nous pensons que l'utilisation de mots véhiculant l'ironie, la provocation et s'adressent directement aux gens aura un impact très important sur le comportement des citoyens mobiles.

Dans les neuf villes participantes, nous utiliserons toute la palette de moyens médias comme des affiches, des posters éclairés, des spots cinéma, des spots audio, des publicités dans la presse et des événements promotionnels.

Les agences chargées du management du projet sont Fairkehr“, à Bonn et „Velokonzept“, à Berlin. L’agence publicitaire est „Tinkerbelle“, à Berlin.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 4.2 | INTERDEPENDENCE BETWEEN THE BICYCLE AND PUBLIC TRANSPORT**

---

*Un système de transport urbain devrait avant tout assurer le transport d’un maximum de personnes dans l’espace le plus restreint possible. La majorité des trajets urbains sont courts. Le vélo et le transport public sont des candidats ex-aequo et il semble que ces deux formes de transport (durable) soient davantage des concurrents que des alliés. Est-ce la réalité, ou sont-ils parfaitement complémentaires en définitive ? Comment ces deux modes de transport peuvent-ils se renforcer mutuellement ?*

### **CHAIRE :**

**Patrick Frenay**, STIB/MIVB, Belgique

---

**Prof. Gerd-Axel Ahrens**, Université Technique de Dresde, Allemagne

---

### **Le vélo dans la ville et les transports publics – Concurrents ou partenaires ?**

---

Une politique intégrée de transport urbain durable est synonyme de mobilité en toute sécurité et d’accessibilité pour les gens et les marchandises d’une part, et de minimisation d’effets négatifs du trafic d’autre part. Les modes ‘zéro émission’ comme le fait de se déplacer à pied ou à vélo devraient être davantage encouragés que le transport public, au moins pour les déplacements de moins de 5km. Cela devrait faire l’objet d’une affirmation claire impliquant une attention spéciale pour les impacts sur l’environnement.

Mais, même si la mobilité quotidienne n’a pas augmenté en termes de déplacements quotidiens ou de temps nécessaire pour les effectuer, le bruit du trafic, la consommation d’énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports se sont multipliés ces dernières décennies du fait d’une plus grande utilisation de la voiture.

Le comportement des citoyens – comportement monomodal et orienté voiture – fait diminuer les opportunités d’acceptation des autres modes. Le pourcentage de piétons a diminué et il est difficile de maintenir le nombre de passagers dans les transports publics. En règle générale, les responsables ou les sociétés de transport public n’aiment pas trop assister à l’augmentation du nombre de vélos. Ils craignent des pertes financières et une poursuite de la diminution de passagers.

L’analyse du comportement de mobilité multi- et intermodal indique une augmentation des nouvelles pistes pour des modes de déplacement alternatifs à la

voiture. Les transports publics et les modes non-motorisés peuvent être plus bénéfiques s'ils sont utilisés de concert, s'ils décident de coopérer et s'ils s'intègrent dans la mobilité urbaine.

À l'examen des données sur la mobilité dans les villes, il n'est pas possible de vérifier si les villes dans lesquelles un grand nombre de personnes utilisent le vélo présentent une fréquentation moins élevée des transports publics. L'analyse de la répartition modale en fonction de la longueur du déplacement permet d'obtenir des vues intéressantes et indique que ces modes sont en fait des concurrents et que de meilleures conditions cyclables peuvent entraîner une augmentation du nombre de passagers dans les transports publics.

Une enquête nationale allemande effectuée par l'université technique de Dresde se penche sur des exemples de coopération tels que le système bike & ride, les stations vélos, le transport de vélos dans les bus et dans les trains, les vélos publics en tant qu'élément du transport public et plus particulièrement le joint marketing. Les premiers résultats ont encouragé une poursuite de la coopération afin d'obtenir des effets synergétiques dans la réduction du trafic automobile et des émissions dans le tissu urbain.

Dans les années 1980 déjà, l'Agence Allemande pour la Protection de l'Environnement (*Umweltbundesamt*) a assuré la promotion de l'*Umweltverbund* (ligue de l'environnement) par le biais de mesures qui encouragent un usage coordonné de modes à faibles émissions pour obtenir de plus fortes réductions. Cela ne serait pas d'une grande aide si la promotion isolée de l'usage du vélo conduisait à la diminution des déplacements à pied ou de l'utilisation des transports publics. Le principal avantage d'un changement modal serait de supprimer les trajets en voiture de moins de 5km. Si on y arrive, les déplacements à vélo et les transports publics devraient en être les partenaires gagnants.

**Didier Dumont**, STIB/MIVB, Belgique

---

### **Partenariats entre cyclistes et transport public dans la Région de Bruxelles-Capitale**

---

Pendant de longues années, les relations entre la STIB et les cyclistes étaient plutôt tendues. En attente d'une écoute et d'une compréhension mutuelle, chaque partie s'en prenait régulièrement à l'autre par l'intermédiaire de la presse.

En avril 2004, impliquée dans une politique d'intermodalité, principalement à travers le renforcement du fait que l'utilisation du vélo et des transports publics sont complémentaires, la STIB établit avec des associations de représentation de cyclistes à Bruxelles, et sous l'autorité du Ministre en charge des transports à Bruxelles, un "protocole d'accord portant sur le développement de l'intermodalité Vélos/STIB".

Cette confrontation généra un dialogue, une reconnaissance mutuelle et une bien meilleure compréhension : la STIB prit conscience des besoins des cyclistes (plutôt légitimes, leur objectif majeur étant de se déplacer à vélo, pas de bloquer bus et tramways), tandis que ces derniers se rendirent compte des contraintes techniques et économiques auxquelles un opérateur de transport public est confronté.

Le protocole d'accord permit de donner accès aux vélos aux métros et trams à plancher bas, gratuitement depuis février 2008, d'équiper progressivement les escalators de bandes pour les vélos dans certaines de stations métro, d'envisager une adaptation, si possible, des écrans d'affichage dans les stations de métro à destination des cyclistes, aménager de nouveaux parkings pour vélos aux abords des stations de métro et tester un système de location de box pour vélo. Ce protocole a fait l'objet d'une évaluation globale très positive.

D'autres progrès ont également été notés dans la relation entre la STIB, les cyclistes et leurs représentants. Ainsi, la STIB veille à inculquer les bases d'une cohabitation harmonieuse entre le vélo et le bus urbain aux chauffeurs par le biais d'un film de 3 minutes.

Malgré la fin du protocole d'accord, la collaboration se poursuit entre la STIB, le GRACQ, le *Fietzersbond Brussel* et l'EUCG, chacun des partenaires contribuant à améliorer l'accès des véhicules non motorisés et la mobilité durable.

**Herman Gelissen**, NS Fiets BV, Pays-Bas

---

### **OV-fiets : la solution combinant voyage en vélo et en train**

---

OV-fiets est un système national de location de vélos qui complète l'offre de transport public. Les usagers des chemins de fer peuvent louer un vélo de manière rapide et aisée à la gare ferroviaire afin de poursuivre leur trajet jusqu'à leur destination finale. Un système d'abonnement permet de faciliter et d'accélérer la location. Aucune caution ni carte d'identité n'est nécessaire; le prix de la location est directement débité du compte du client à la fin du contrat. Le montant de la location s'élève à € 2.85 pour 20 heures, à peu près l'équivalent du prix d'un billet aller-retour en bus urbain. OV-fiets est la solution idéale pour les navetteurs, les personnes qui se rendent en ville pour une réunion professionnelle ou à des fins privées.

OV-fiets a été créé il y a plusieurs années par ProRail, le gestionnaire néerlandais de l'infrastructure ferroviaire. NS (Dutch Railways), qui assure le transport de 1,1 millions de passagers par jour sur le réseau ferroviaire le plus dense d'Europe, souhaitait offrir à ses clients un transport de porte à porte. C'est la raison pour laquelle NS a acheté OV-fiets en janvier 2008. Plus de 40 % des usagers des chemins de fer néerlandais se rendent à la gare en vélo, il est donc logique qu'ils poursuivent leur trajet en vélo une fois arrivés à leur gare de destination. Pour de nombreux Hollandais, rouler à vélo fait partie du quotidien. Ils se rendent en vélo à l'école, au travail, au magasin, au bistro, chez des amis, etc. Dans leur commune, les Hollandais ont l'habitude de profiter de la flexibilité et de l'indépendance qu'offre le

vélo, c'est pourquoi ils apprécient de pouvoir aussi disposer de ce confort à d'autres endroits. Ils aiment pouvoir choisir eux-mêmes leur itinéraire, leur heure de départ et leur point de destination. Y compris lorsqu'ils voyagent en train. OV-fiets répond à cette attente. Et les cibles sont innombrables. D'ici fin 2010, les déplacements à vélo dépasseront probablement 1 million par an, tandis que 200 points de location devraient être disponibles à travers tout le pays, comptant au moins 100.000 membres. La qualité de la formule devrait être aussi bien cotée par les utilisateurs qu'en 2007. Dans la présentation, nous expliquerons comment les chemins de fer néerlandais (NS) entendent toucher leurs cibles, quelles mesures ils vont prendre pour relever les défis et nous essayerons d'évaluer s'ils sont sur la bonne voie.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 4.3 | CYCLING TO WORK**

---

*Nombreux sont ceux qui vivent ou qui travaillent à proximité d'un transport public. En outre, se rendre au travail en vélo signifie pratiquer une activité physique quotidienne, ce qui exerce un impact direct sur la santé des employés. De nombreux arguments existent en faveur des déplacements domicile-travail à vélo. Quelles sont les initiatives complémentaires nécessaires pour promouvoir avec succès ces déplacements à vélo ? Cette session sous-plénière présente, à l'aide d'exemples concrets, les mesures efficaces pour inciter les gens à se rendre au travail en vélo. Nous examinerons également dans quelle mesure les initiatives législatives et/ou fiscales à l'échelle européenne peuvent donner un coup de pouce supplémentaire à la promotion des déplacements domicile-travail à vélo.*

### **CHAIRE :**

**Bart Desmedt**, Traject, Belgique

---

**Sarah Hollander**, Consultante mobilité, BIM – Bruxelles, Belgique

---

### **Plans de mobilité verte à Bruxelles**

---

#### **Contexte**

Comme bien d'autres villes, Bruxelles n'échappe pas aux problèmes de congestion qui nuisent à l'accès aux lieux de travail, à la qualité de vie et à l'environnement urbain. Des solutions durables pour un meilleur management de la mobilité doivent être prises. Pas seulement par les autorités locales, mais également par les sociétés qui peuvent elles aussi soulager la congestion dans la ville. Pour les y impliquer, toutes les entreprises situées dans la Région bruxelloise et employant plus de 200 personnes sur un même site doivent établir un Plan de déplacement d'entreprise (PDE). Cette obligation est unique en Belgique. Elle est prévue dans le décret bruxellois sur l'évaluation et la gestion de l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et est entrée en vigueur en juillet 2004. Aujourd'hui, 270 entreprises ont établi un plan de déplacement ; cela représente 220.000 employés ou un tiers de l'emploi dans la Région bruxelloise.

## **Procédure**

L'objectif des DPE est d'initier un processus à long terme, caractérisé par l'implémentation progressive de mesures concrètes. Pour cela, le plan a été conçu en différentes phases : deux phases initiales (un premier diagnostic en matière de mobilité et un projet de plan d'action, ensuite un plan d'action), suivies d'une mise à jour annuelle. Une Cellule de suivi de l'obligation a été créée ; elle se compose de membres de l'Administration bruxelloise pour l'Environnement et la Mobilité. Cette cellule guide les entreprises au travers de conseils avisés pour chaque phase et les encourage de différentes manières à prendre des mesures en faveur d'alternatives à la voiture, dont le vélo. Un outil géographique représentant la distribution des habitations des salariés et leur mode de transport jusqu'à leur lieu de travail est fourni pour aider les entreprises à établir leur diagnostic en matière de mobilité et à estimer les opportunités de création d'une politique cyclable de l'entreprise.

## **Résultats**

Même s'il n'est pas question de pénalité directe, la réponse des entreprises aux obligations des PDE est très satisfaisante. Cela indique que la préoccupation de la mobilité se fait de plus en plus présente dans les entreprises. Pour la plupart d'entre elles, cette obligation est une opportunité de repenser leur politique de mobilité. Le fait qu'un membre du personnel soit désigné pour établir le PDE n'est pas sans intérêt. Quand il/elle devient le manager en mobilité et qu'il/elle anime le PDE de manière permanente, le PDE ne pourra être qu'un succès.

En comparant les informations des PDE dans les phases 1 et 2, la Cellule de Suivi a constaté une augmentation des actions entreprises et prévues par les entreprises, y compris celles qui concernent le vélo. Exemple : 78 % des entreprises disposent déjà de facilités de parking pour les vélos, mais leur qualité n'est pas optimale. De plus en plus d'entreprises participent également à des campagnes de prise de conscience organisées par la Région de Bruxelles-Capitale, comme lors de la semaine européenne de la mobilité.

On ne dispose pas encore de statistiques globales sur l'impact des PDE. Mais certains résultats individuels indiquent que l'introduction d'une politique cyclable dynamique fait la différence et augmente de manière significative la proportion de cyclistes dans la répartition modale.

**Fabienne Bardin**, Chambre de commerce, France

---

### **À vélo au travail à Grenoble**

---

Suite à l'augmentation des problèmes liés aux embouteillages dans la plupart des villes de France, les entreprises sont de plus en plus confrontées à des difficultés au niveau des déplacements de leurs employés. En 2004, la Chambre de Commerce de Grenoble a initié un programme en partenariat avec les autorités départementales et locales afin d'aider les entreprises à dresser un plan de mobilité.

L'objectif est de convaincre les directeurs d'entreprises de proposer les modes de transport respectueux de l'environnement et d'inciter leurs employés à abandonner leur voiture au profit de la marche à pied, du vélo, des transports publics, du *car-pooling*, du *car-sharing*, ...

En effet, les employeurs savent que l'expansion économique dépend de la mobilité; implémenter un plan de mobilité peut donc accroître la productivité de l'entreprise et réduire ses coûts de fonctionnement.

En 2007, les partenaires du programme ont décidé de doter le Plan de Mobilité de l'agglomération grenobloise environs d'un outil permettant d'en suivre les évolutions et les effets, en créant "L'observatoire du plan de mobilité de l'agglomération grenobloise ". Le but de cet outil est de :

- relever les évolutions et effets
- évaluer le passage d'une mobilité motorisée à des moyens de transport alternatifs
- servir d'outil de référence pour les entreprises, les autorités locales et gouvernementales

Les différentes actions mises en place par les entreprises (distribution de kits vélos, de packs de sécurité et de cartes des itinéraires cyclables, mise à disposition de douches et de vestiaires) occupent la seconde place au sein de l'observatoire.

Les résultats indiquent que les Plans de Mobilité implémentés dans l'agglomération grenobloise, exercent un impact majeur sur les moyens de transport utilisés par les employés pour leurs déplacements professionnels et leur trajet domicile-travail. Le vélo constitue le moyen de transportation qui entraîne le changement le plus radical. Soulignons qu'il s'agit de la solution la moins coûteuse pour les entreprises, pour les autorités locales et pour les employés. Par conséquent, il faudrait songer à investir davantage dans les déplacements à vélo et dans une communication qui les soutienne.

**Susanne Warren**, EMAS Communication et Training Officer, Commission européenne, Belgique

---

### **À vélo au travail dans les Institutions européennes**

---

Cette présentation décrit les mesures prises par les institutions européennes – la commission européenne en particulier – pour encourager son personnel à utiliser le vélo plutôt que des véhicules motorisés. Initié en 2000 par la Semaine de la Mobilité qui s'était tenue au mois de septembre, le plan "Service bikes" (Vélos de service), de la Commission est un projet pilote composé de 10 vélos et bénéficiant du soutien officiel du vice-président Kinnock et du commissaire Wallström. C'est aujourd'hui une facilité permanente – bien plus de vélos ont été achetés – et les infrastructures mises à disposition – des racks pour vélos et des douches par exemple – ont été développées. Des activités de communication récurrentes ont également été organisées pour promouvoir les systèmes et le vélo en général. Cette présentation donnera également des informations sur les résultats obtenus. La Commission est

également très fière d'avoir reçu à deux reprises un prix décerné par Bruxelles pour son programme en faveur du vélo.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 4.4 | CROSSINGS / ROUNDABOUTS**

---

*Quelles sont les causes des accidents de vélo aux croisements et ronds-points ? Quelles lignes directrices d'aménagement fonctionnent pour assurer la sécurité des cyclistes ? Ce workshop propose de nombreux exemples de programmes visant à redessiner les croisements et ronds-points afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Quelles initiatives ont fourni les meilleurs résultats et quelles directives sont réellement nécessaires au niveau européen ?*

### **CHAIRE :**

**Alex Sully**, Transport Initiatives UK, Royaume-Uni

---

**Armand Rouffaert** et **Jan Van De Bosche**, Président du Conseil consultatif de sécurité routière sur les voies régionales flamandes et TV3V, Belgique

---

### **Directives pour l'aménagement des voies pour les cyclistes/ le projet *Points Noirs***

---

#### *1<sup>re</sup> partie – Directives d'aménagement des voies cyclables*

Le tracé des pistes cyclables est prépondérant pour la sécurité et le confort aux carrefours avec ou sans feux de signalisation et aux ronds-points.

La possibilité de contact visuel, la position d'attente du cycliste sur la ligne frontale et la possibilité pour les cyclistes de démarrer avant les voitures aux feux de signalisation, la manière d'indiquer les croisements (avec ou sans priorité) à un carrefour, .... : la première partie de la présentation portera sur les actions de l'Agence flamande des Routes et de la Circulation.

#### *2<sup>e</sup> partie – Le projet "Points Noirs"*

Au début du 21<sup>e</sup> siècle, les résultats de la Flandre en matière de sécurité routière n'étaient pas bons comparés à ceux des autres régions d'Europe. Le gouvernement flamand a donc décidé d'investir dans des infrastructures routières, en complément à ses investissements ordinaires. Le gouvernement a sélectionné une liste exhaustive de 800 'points noirs', basée sur les statistiques d'accidents des années précédentes. Les accidents impliquant des cyclistes et des piétons ont pesé davantage dans la sélection des points noirs.

Les partenaires de ce vaste projet sont le gouvernement flamand, les gouverneurs de province, l'Agence des Routes et de la Circulation, les communes ainsi qu'une joint-venture temporaire de trois bureaux de consultance, baptisée TV3V. Cette association a dressé le programme annuel, a énoncé des solutions standard et des directives et constitue en réalité le premier prime partenaire dans le traitement des 'points noirs' sélectionnés, en coopération avec l'Agence flamande des Routes et de la Circulation. La position des cyclistes aux ronds-points, les solutions anti-confliktuelles et les aménagements en faveur du vélo font l'objet d'une attention particulière.

**Yan Le Gal**, Ville de Nantes, France

---

### **Des ronds-points à échelle humaine**

---

Les gens ne font pas beaucoup de vélo dans les villes de France. La raison ? Nos villes ne sont pas adaptées aux vélos. Pourquoi ? Parce qu'elles sont faites pour les voitures. Et pourquoi est-ce ainsi ? Parce que les dimensions des rues sont toujours calculées pour accueillir des voitures aux heures de pointes. Conséquence : les aménagements apportés aux voies sont extrêmement favorables à la conduite en voiture, ce qui rend les voies étroites et peu attirantes pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. En résumé, malgré les objectifs et les orientations imposées par la 'Loi Air' et la 'Loi SRU' et plus récemment la "Grenelle de l'environnement", nous sommes dans l'obligation d'admettre que la voiture fait l'objet de toutes les faveurs. Est-ce une fatalité ? Certainement pas, puisque nos rues sont des espaces publics. Il est encore facile de les modifier sans devoir procéder à des expropriations, par exemple. Il s'agit d'un héritage que l'on peut réhabiliter, comme on peut réhabiliter des immeubles.

Quoi qu'il en soit, cette réhabilitation ne peut pas être isolée ; elle doit faire partie d'une stratégie globale que nous baserions sur 3 principes:

- 1 – Les rues sont extrêmement larges : rétrécissons-les pour les voitures afin de créer plus d'espace pour les piétons, les cyclistes et le transport public.
- 2 – La vitesse est excessive : installons de manière régulière des outils précis pour faire ralentir les voitures.
- 3 – La fluidité doit être assurée : augmentons l'efficacité dans l'espace restant de la rue.

Pour renforcer cette stratégie, il est nécessaire de garder une sorte de boîte à outils à portée de main qui ferait en sorte que piétons, cyclistes, bus et trams en reviennent à un trafic dans les deux sens, de supprimer les voies à deux bandes, les feux de signalisation et d'utiliser des ronds-points simples, doubles ou multiples pour réduire le trafic dans la ville, et, par dessus tout, la rendre plus attirante pour les vélos.

Dans ce compte rendu, nous donnerons quelques exemples de cas particuliers, et plus particulièrement les ronds-points de taille réduite.

**Stijn Daniels**, Université d'Hasselt, Belgique

---

### **Les différents concepts d'infrastructures cyclables aux ronds-points et leurs effets sur la sécurité routière : quelques exemples empiriques**

---

En général, les ronds-points ont un effet positif sur la sécurité routière, du moins en ce qui concerne les accidents entraînant des blessures. Ce sont plus précisément les accidents graves (accidents mortels et accidents avec blessés graves) qui semblent être diminués après la transformation de croisements en ronds-points. Mais certains se demandent si les effets des ronds-points pour la sécurité sont également d'application pour des usagers de la route bien déterminés, parmi lesquels les cyclistes. Une étude empirique avant/après a été menée afin de mesurer les effets des ronds-points sur les accidents impliquant des cyclistes. Cette étude a

révélé une augmentation significative du nombre d'accidents impliquant des cyclistes avec blessures après l'établissement d'un rond-point. En outre, des analyses ultérieures ont révélé des différences importantes selon l'aménagement des infrastructures cyclables. Les ronds-points avec des bandes pour vélos obtiennent les plus mauvais résultats si l'on tient compte des accidents impliquant des cyclistes, et cela en comparaison avec les trois autres formes (trafic mixte, pistes cyclables séparées et pistes cyclables surélevées).

**Ulrich Schollaert**, Région de Bruxelles-Capitale, Belgique

---

### **Les ronds-points et croisements pour les cyclistes à Bruxelles**

---

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 5.1 | ESPACES PARTAGÉS ?**

---

*Faut-il intégrer les cyclistes au trafic motorisé ou les en isoler ? À quel moment faut-il envisager ou pas l'intégration/la ségrégation des cyclistes ? Cette session sous-plénière aborde le principe d'espaces partagés (utilisation partagée de la voie publique et des zones urbaines par tous les moyens de transport) du point de vue des cyclistes. Quelles sont les limites du concept d'espaces partagés ? Quels sont les arguments en sa faveur et contre ce concept ? L'expérience montre-t-elle que les espaces partagés constituent un principe d'aménagement améliorant la sécurité et le confort des cyclistes ?*

**CHAIRE :**

**Marjolein de Jong**, Université d'Hasselt, Belgique

---

**Prof. Simon Kingham**, University of Canterbury, Nouvelle-Zélande

---

### **La perception des espaces partagés par les cyclistes occasionnels en Nouvelle-Zélande**

---

L'usage du vélo est relativement faible en Nouvelle-Zélande (seulement 6,5 % des navetteurs) mais en comparaison avec le reste du pays, Christchurch est une ville cyclable de pointe. Elle dispose également d'un énorme potentiel pour le cyclisme utilitaire (pour se rendre au travail, aux magasins, aux infrastructures communautaires, etc.), car cette aire urbaine est relativement plane, dispose de vastes couloirs de transport proposant suffisamment de place pour les déplacements à vélo, et d'un climat modéré avec de faibles précipitations. Malgré sa géographie favorable, Christchurch a suivi la voie de bon nombre de villes occidentales avec une baisse de l'utilisation du vélo et une augmentation de l'utilisation de véhicules motorisés. Cette enquête a déterminé les frontières de l'usage du vélo, en mettant spécifiquement l'accent sur la nature de l'espace routier nécessaire pour attirer les usagers occasionnels du vélo à des fins utilitaires.

En Nouvelle-Zélande, comme partout ailleurs, les débats sur les changements climatiques et les pics pétroliers ont suscité une attention plus accrue sur les modes de transport durable. C'est en ce sens que de nouvelles initiatives ont été introduites

pour encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser des modes de transport durables. Même s'ils restent restreints, les montants dégagés par le gouvernement pour les infrastructures cyclables ne cessent d'augmenter. Malgré cela, il semble bien que le nombre de vélos augmente peu (voire pas du tout).

Certains facteurs ont été mis en avant pour encourager la volonté des habitants à faire du vélo; l'un des principaux était la perception de la sécurité. Certaines études ont suggéré que des bandes cyclables situées sur la route offrent plus de sécurité que des pistes cyclables séparées, alors que les cyclistes perçoivent souvent ces dernières comme étant plus sûres. Afin d'attirer de nouveaux cyclistes, il est admis que ce que les gens estiment être sûr est plus important que ce qui est réellement sûr.

En Nouvelle-Zélande, la nature du processus de consultation pour les projets cyclables locaux fait en sorte que seuls les cyclistes actuels ont tendance à commenter les points ayant trait à l'infrastructure cyclable. Pourtant, ce n'est pas la vision des cyclistes actuels mais bien celle des cyclistes potentiels qui doit être prise en compte pour réaliser une percée et faire en sorte qu'un plus grand nombre de personnes enfourchent leur vélo.

Notre enquête a examiné les motivations et les barrières perçues par les personnes qui, actuellement, n'utilisent pas le vélo à des fins utilitaires, avec une attention particulière pour les infrastructures cyclables. La première étape de l'enquête portait sur les lieux de travail, les cyclistes amateurs et les groupes communautaires afin d'identifier les cyclistes utilitaires potentiels. Deuxio, des groupes cibles ont été formés pour discuter avec eux des motivations et des barrières à la pratique du vélo. De plus, une série de plans et d'illustrations de différents types d'infrastructures ont été présentés aux participants afin qu'ils en discutent. Cette démarche englobait des discussions spécifiques sur la sécurité et le caractère attrayant de chaque type d'infrastructure.

L'utilisation des espaces publics pour fournir des infrastructures a été contesté dans la plupart des zones urbaines ; par conséquent, il est important de proposer un type d'infrastructure qui plaira aux cyclistes utilitaires actuels mais aussi – ce qui est peut-être plus important encore - qui attirera les 'prochains 10 %' de personnes qui utilisent régulièrement le vélo à des fins utilitaires. Nous présenterons nos constatations concernant les barrières à la pratique du vélo en mettant l'accent sur les types d'infrastructures qui plairont aux cyclistes potentiels.

**Theo Zeegers**, Fietsersbond, Pays-Bas

---

### **Intérêt partagé pour les espaces partagés**

---

Le concept 'd'espaces partagés' n'a acquis sa popularité que récemment. Son succès ne fait aucun doute. Pourtant, il subsiste encore quelques malentendus sur les 'espaces partagés', que ce soit aux Pays-Bas ou ailleurs.

Je souhaiterais poser les questions suivantes durant cette session :

- \* Qu'est-ce qu'un 'Espace partagé' ? Ce concept est-il bien défini ?
- \* Quel est le background de Hans Monderman, l'homme à la base de ce concept ?
- \* Les Espaces partagés conduisent-ils à une diminution des accidents ? Si oui, dans quelles conditions ?
- \* La base théorique du concept est-elle fiable ?
- \* Y a-t-il des éléments concrets pour les critiques apportées ?
- \* Quelles sont les autres expériences en matière d'espaces partagés ?

### **Les conclusions seront les suivantes**

- Le concept d'espaces partagés est clairement une réaction à l'opinion générale qui prévalait dans la province de la Frise (Friesland) dans les années 1980 et 1990.
- Il y a bien une base théorique pour ce concept, mais elle est insuffisante.
- Il n'existe aucune preuve empirique pour ce concept. Les critiques exprimées sur cette partie sont basées sur une interprétation erronée des données disponibles.
- Les Espaces partagés mènent à un niveau d'anxiété très élevé auprès des cyclistes.
- Des éléments d'espaces partagés sont intéressants pour les voies d'accès aux zones résidentielles.
- Les utiliser comme voie d'accès à des routes régionales peut entraîner une certaine 'loi du plus fort', ce qui n'est pas du tout bénéfique pour les cyclistes.

Enfin, je conclurai en disant que le concept d'espaces partagés a fait l'objet de malentendus et a été surestimé en de nombreuses occasions.

**Esteban Garcia**, Attiza, Espagne

---

### **Ségrégation des cyclistes et espaces partagés dans les villes modernes**

---

Depuis la popularisation de l'automobile, la ségrégation cycliste constitue le paradigme dominant dans les politiques cyclables partout où le vélo n'a pas été purement et simplement négligé ou activement découragé par les décideurs politiques. Illustrée pendant des décennies par les "pistes cyclables à la mode hollandaise", la ségrégation cycliste a fourni un "modèle d'action" simple (voire simpliste, peut-on arguer) pour les parties concernées dans l'ensemble du monde occidental. Ce modèle exerce un solide impact sur les choix techniques, la législation routière, et même sur la perception sociale du vélo et la viabilité politique des mesures relatives au vélo dans de nombreux pays.

La ségrégation cycliste est apparue dans un contexte historique et social très spécifique, où la voiture était considérée comme l'épitomé du progrès et de l'avenir

des villes. Pourtant, la plupart des postulats et des convictions de base qui régissaient les politiques en matière de mobilité urbaine au 20<sup>e</sup> siècle doivent aujourd'hui faire face à la réalité (pollution, embouteillages, crise de l'énergie) et à de nouvelles structures conceptuelles, telles que l'Espace Partagé.

Le concept d'Espace Partagé n'est pas directement concerné par la circulation cycliste ; toutefois, non seulement ses principes constituent un cas pertinent pour le passage de la ségrégation cycliste à des mesures d'intégration en zones urbaines, mais ils offrent également un critère précieux sur la manière d'élaborer une nouvelle forme de structures cyclables intégrées.

Une étude de cas menée dans une ville espagnole (Pinto) permet de relever plusieurs points importants : malgré des conditions climatiques, orographiques et routières très favorables à l'utilisation du vélo, le cyclisme utilitaire est resté socialement inexistant pendant des dizaines d'années. Une étude préliminaire avait démontré le caractère prohibitif de la création d'une "ceinture cyclable" entourant la ville (jusqu'à l'apparition récente d'une approche traditionnelle de la promotion du vélo dans de nombreuses villes espagnoles) et l'infaisabilité de la création de toute quantité significative de structures ségréguées au sein du réseau routier. C'est pourquoi l'accent a été déplacé sur l'étude des mesures nécessaires pour améliorer la qualité des déplacements à vélo sur l'ensemble des voies, impliquant ou non la présence de "structures cyclables". Cette approche a contribué à identifier une série de problèmes et d'obstacles au vélo qui avaient jusqu'à présent été négligés ; ce qui a débouché sur la décision de travailler sans structures ségréguées et d'appliquer les critères d'uniformité et de simplicité à chaque modification de voie et aux voies réservées récemment aménagées pour les vélos. Les succès et les problèmes rencontrés jusqu'ici font la lumière sur les défis qui surgissent lorsque l'on réintroduit le vélo dans des villes sans tradition cycliste.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 5.2 | PUBLIC BICYLES**

---

*Les vélos publics : un phénomène de mode passager ou un nouveau mode de transport urbain amené à durer ? Où les vélos publics rencontrent-ils du succès ? Les citoyens qui utilisent ce système finissent-ils par acheter leur propre vélo ? Les vélos publics sont-ils utiles dans des villes où le taux de pénétration du vélo est déjà élevé ? Le système des vélos publics ne sera-t-il pas victime de son propre succès (si les usagers se mettent à acheter leur propre vélo lorsqu'ils se rendent compte qu'il s'agit d'un moyen de transport urbain très utile) ? Quelle est la faisabilité d'un système de transport totalement intégré (une carte à puce ou un téléphone portable pour vélo public, les transports publics, le car sharing, la charge des embouteillages, etc.) ? Cette session sous-plénière présente les évolutions récentes des systèmes de vélos publics dans plusieurs villes et tente de répondre aux questions qui se posent sur l'avenir à long terme de ces initiatives.*

### **CHAIRE :**

**Sebastian Bührman**, Ruprecht consult, Germany

---

---

## Les vélos publics sont-ils en passe de devenir un véritable mode de transport public en Espagne ?

---

Actuellement, plus de 60 villes d'Espagne disposent d'un système de vélos publics (VP). Dans la première partie de cette présentation, je tenterai d'expliquer quelles conditions nous ont conduits à cette situation en définissant les principales étapes du développement des VP en Espagne.

Dans la seconde partie, j'essaierai d'identifier les facteurs catalyseurs et les indicateurs, plus spécifiquement dans le cas de Barcelone.

### 1<sup>re</sup> étape : Premiers projets (2002-2005)

À cette étape, plusieurs types de systèmes de VP peuvent être identifiés :

- Les premiers systèmes automatiques apparaissent, offerts par de grandes agences de publicité en guise de bonus aux contrats publicitaires signés par les villes sur les équipements urbains. Exemples : Gijón et Cordoue.
- Les systèmes manuels de VP sont mis en place en guise de projets de promotion du vélo par des communes telles que Vic, Castellbisbal (échelle réduite) et Vitoria (échelle moyenne).

### 2<sup>e</sup> étape : Augmentation du nombre de villes dotées de VP (2005-2007)

Cette deuxième phase démarre au moment où les systèmes sont connus à travers l'Espagne et où l'administration soutient le phénomène en octroyant des subsides par le biais de l'Agence Nationale à l'Énergie (IDAE).

En mai 2007, 20 systèmes étaient présents en Espagne.

En Espagne, ces premières phases présentaient différentes caractéristiques:

- Orientation sur les loisirs et le tourisme
- Ils s'apparentaient davantage à des systèmes de location de vélos subsidiés qu'à des systèmes de vélos publics.
- Initiatives isolées bike de promotion du vélo.

### 3<sup>e</sup> étape : Le boom des vélos publics en Espagne (2007-2008)

Cette troisième phase débute avec les premiers effets de *Bicing* (Barcelone), lancé en mars 2007. *Bicing* apporte une nouvelle dimension, car il s'agit du premier système de VP à grande échelle en Espagne, et du second à Séville depuis juillet 2007. Le nombre de villes équipées de tels systèmes augmente encore, grâce au soutien du programme de subsides.

Le besoin de bénéficier de directives et de forums de discussion est relevé, et le premier Congrès national sur les VP a lieu à Barcelone (novembre 2007). À cette occasion, un manuel d'implémentation est présenté. Lors de ce congrès, les villes commencent à se réunir au sein d'un Réseau National de Villes pour le Vélo, constitué lors du 2<sup>e</sup> congrès sur les VP de Séville (mars 2009).

Lors du 1<sup>er</sup> congrès, plus de 35 villes étaient dotées de systèmes de VP. Au moment du 2<sup>e</sup> congrès, ce chiffre était passé à 60.

**Paul DeMaio**, MetroBike, LLC, USA

---

### **Le partage de vélos : passé et avenir**

---

Cette présentation dressera l'histoire du bike-sharing depuis la première génération de programmes (incluant celui d'Amsterdam en 1964), la deuxième génération de programmes au Danemark dans les années 1990, jusqu'à la troisième génération actuelle de programmes high-tech partout dans le monde. Le bike-sharing a accompli un long trajet depuis les "free bikes" et a fondamentalement changé en comparaison avec ses débuts. Comment a-t-il évolué et à quoi ressemblera la quatrième génération ?

Le bike-sharing s'est principalement développé dans des zones urbaines au travers d'un modèle de contrat publicitaire, mais sa pertinence et ses dispositifs n'ont cessé de prendre de la consistance. Quelles sont les raisons qui expliquent le succès d'un programme de bike-sharing ? Où le bike-sharing serait-il condamné à ne pas fonctionner ? Cette présentation dressera un aperçu du bike-sharing dans l'Union européenne.

**Sara Basterfield** et **German Dector-Vega**, CTC et Transport for London, RU

---

### **Le partage de vélos dans les villes européennes et la situation à Londres**

---

Le *bike-sharing* a encouragé l'usage du vélo dans plusieurs villes européennes et le nombre de systèmes de *bike-sharing* est en augmentation. Certains systèmes, tels que Velib' à Paris, ont été créés grâce à des subsides croisés provenant de retombées publicitaires dans des espaces publics. D'autres systèmes comme *Bicing in Barcelona* ont directement reçu un soutien financier de la part des autorités publiques.

L'intérêt pour le *bike-sharing* est très élevé dans différents pays européens, mais ceux qui décident d'établir un tel système ont encore bien du mal à trouver des personnes qui peuvent les conseiller à ce sujet.

Cette présentation explorera le potentiel représenté par le *bike-sharing* dans le but de contribuer à l'augmentation de l'usage du vélo dans les zones urbaines en tant que "mode de transport public individuel". Cette présentation dressera et comparera les résultats de 2 initiatives européennes majeures :

1. Le projet d'optimisation du *bike-sharing* dans les villes européennes (OBIS) – un consortium de 15 organisations de 9 pays financé par *l'Intelligent Energy* – un programme européen de la Communauté européenne.
2. Londres s'est engagée à instaurer un système. En 2007 / 2008, *Transport for London* (TfL) a réalisé une étude de faisabilité détaillée sur le fonctionnement des systèmes partout en Europe. TfL est un membre du consortium OBIS et participera au module de démonstration du projet.

Au menu du projet OBIS : identifier les exemples à suivre ; les facteurs de réussite et les solutions pour franchir les éventuelles barrières et effectuer une estimation du potentiel du marché. Outre les études sur les systèmes existants, le projet inclura des modules de démonstration dans au moins 10 villes test ; il évaluera et optimisera également les approches et les technologies à venir.

Le projet a démarré en septembre 2008, et effectuera – en mai 2008 – le compte rendu du travail sur les analyses existantes des systèmes de *bike-sharing* et du marché potentiel qui s'ouvre à eux. Des travaux ultérieurs expliqueront le succès d'un système de *bike-sharing* pour informer le module de démonstration du projet.

OBIS diffusera les résultats du projet, y compris le manuel des conseils à suivre, afin de créer une prise de conscience des opportunités offertes par le *bike-sharing* en tant que mode de transport innovant collectif individuel.

L'Autriche, la Tchéquie, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Pologne, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni y participent.

Cette présentation comparera les résultats antérieurs d'OBIS avec les résultats de l'étude de faisabilité réalisée par TfL afin de préparer le lancement du *bike-sharing* dans le centre de Londres en mai 2010.

L'étude a recensé les systèmes en Autriche, en Belgique, au Danemark, en France, en Allemagne, en Espagne et en Suède. À partir de ces systèmes, ils ont identifié les facteurs de succès et ont réalisé une analyse SWOT, décrivant les points forts, les points faibles, les opportunités et les dangers.

TfL a également effectué une analyse de la demande au travers d'une étude de marché à Londres; cette analyse et les données d'analyse du trafic ont été utilisées pour estimer la demande potentielle. Les résultats indiquent qu'il existe un marché substantiel pour un tel système mais que le centre de Londres ne dispose pas d'un espace suffisant pour répondre aux demandes de tous les usagers. Ces résultats ont été utilisés pour établir une infrastructure qui répondra aux demandes engendrées par ce système.

**Jean Sebastien Decaux**, JCDecaux, France

---

### **Les vélos publics à Bruxelles. Quelle est la raison de leur avenir ?**

---

Pour le groupe JCDecaux qui a toujours axé son développement vers les villes en répondant à leurs demandes et en anticipant les nouveaux besoins de leurs habitants, équiper les grandes villes de vélos en libre-service est une évidence. En développant Cyclocity dans plus de 17 villes à travers le monde à ce jour, JCDecaux offre un nouveau maillon écologique à la chaîne de la mobilité publique.

Jean-Sébastien Decaux expliquera les clés du succès de ce service révolutionnaire et s'appuiera sur l'exemple de Velib' à Paris avant de présenter Villo!, le nouveau vélo régional bruxellois.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 5.3 | CYCLE-FRIENDLY CITY QUARTERS**

---

*De nos jours, on s'intéresse beaucoup aux méthodes de construction durables et écologiques pour les nouveaux aménagements urbains. Dans quelle mesure l'aspect de la mobilité durable est-il pris en compte ? Quels sont les prérequis à observer pour encourager le transport durable ? Est-il nécessaire de construire des quartiers sans voitures ? Le choix pertinent d'un emplacement et la mise à disposition de bonnes infrastructures cyclables et de transports publics ont-ils une influence indubitable sur le transport durable ? Cette session sous-plénière se penche sur les principes de base des quartiers accueillants pour les vélos et des tendances actuelles du développement urbain.*

### **CHAIRE :**

**Gilles Vesco**, Adjoint au Maire de Lyon, France

---

**Henk Hendriks**, Fietsersbond (union cycliste néerlandaise), Pays-Bas

---

### **La mobilité verte dans les quartiers urbains**

---

L'agencement de quartiers sains, où l'on respire l'air pur, invite les citoyens au vélo et à la marche à pied. Les quartiers sûrs offrent une liberté de mouvements et une excellente accessibilité. Leurs habitants s'y plaisent et les enfants aiment y jouer à l'extérieur.

#### **Sur le chemin de l'école en toute sécurité**

Plus jeune on apprend à rouler à vélo, plus on évolue en toute sécurité dans le trafic par la suite. Mais pour que cela soit possible, il faut pouvoir apprendre à rouler à vélo en toute sécurité, et cela constitue souvent un problème.

Nombreux sont les parents qui accompagnent leurs enfants à l'école en voiture, ce qui rend les routes moins sûres pour les enfants. Une route sûre et des abords d'école sûrs inciteront tant les enfants que leurs parents à se rendre à l'école à pied ou à vélo.

#### **Un quartier sain**

Les communes doivent encourager l'aspect santé à travers l'aménagement des quartiers urbains. Chaque jour, la pratique d'une activité physique modérée améliore la santé. Si l'aménagement du quartier invite à la marche ou au vélo, la plupart de ses habitants feront naturellement suffisamment d'exercice physique. Cela réduira le risque de surpoids et tous les autres problèmes de santé liés au manque d'exercice : maladies cardiovasculaires, diabète, asthme et problèmes articulaires. Aux Pays-Bas, ces problèmes connaissent une recrudescence, mais ils restent minimes comparés à

d'autres pays, ce qui dans la plupart des cas est une conséquence positive de la pratique du vélo. À Groningen, qui compte 60 % de cyclistes, tous les adultes bougent suffisamment à travers la pratique du vélo.

### **Une meilleure accessibilité**

Une diminution du trafic motorisé accroît l'accessibilité. Les cyclistes sont, le cas échéant, de bons clients. Ils se rendent plus souvent au magasin et dépensent plus d'argent que les automobilistes. Les clients à vélo souhaitent disposer de places de parking à proximité des magasins. En améliorant l'accessibilité pour les cyclistes et en augmentant le nombre de places de parking à proximité de l'entrée des commerces, le quartier devient plus attrayant pour ses habitants et pour les commerçants et permet d'économiser de l'espace. On peut en effet parquer 10 vélos sur une place de parking pour voiture.

### **Une meilleure qualité de l'air**

Dans un quartier où la plupart des habitants se déplacent à pied ou à vélo, la qualité de l'air est forcément meilleure, puisque les émissions de CO<sub>2</sub> et les petites particules dans l'atmosphère sont réduites. Si l'aménagement invite à la mobilité verte, le choix en faveur du vélo sera plus immédiat.

### **Liberté de mouvements**

Si les enfants peuvent jouer dehors en toute indépendance, ils seront moins dépendants. Mais les parents peuvent eux aussi prendre leur vélo pour les déplacements quotidiens. Une route sûre améliore la mobilité des petits et grands. Nombreux sont ceux qui affirment que les dangers de la circulation ne les incite pas à prendre leur vélo, même s'ils ont suivi une formation vélo. Un quartier qui donne la priorité aux cyclistes et aux piétons offre une plus grande liberté de mouvements à tous ses habitants.

### **Comment créer un environnement accueillant pour les cyclistes et piétons ?**

Un plan d'aménagement hospitalier aux cyclistes et piétons peut être dressé en 7 étapes. Le principe consiste à donner priorité aux cyclistes et piétons en phase de planification urbaine. Une fois le tracé des itinéraires dédiés aux cyclistes et piétons réalisé, le gros de l'infrastructure est mis en place. Cela permet de créer des voies directes, sûres et confortables dans un quartier, améliorant ainsi considérablement la qualité de vie de ses habitants.

**Pelle Envall**, TUB Trafikutredningsbyrån, Suède

---

### **Quels sont les obstacles à la création d'un bon planning cyclable ? Comment pensent les concepteurs ?**

---

Cette présentation indique les résultats d'un questionnaire destiné aux concepteurs en matière d'urbanisme et de transport en Suède. L'enquête a été effectuée en mai

2008 et a été financée par le projet *TransportMistra* (participants-clés : Université de Leeds, Trivector Traffic AB).

230 personnes faisant partie d'autorités locales, régionales et routières ont répondu à ce questionnaire. Cela en fait l'étude la plus vaste en la matière dans les pays nordiques. L'étude a obtenu un taux de réponse de 45%.

Un des éléments clés de l'étude résidait dans l'identification des endroits principaux pour lesquels des changements étaient nécessaires afin de permettre aux autorités d'atteindre leurs objectifs locaux en matière de planning cyclable. Les enseignements tirés de l'enquête ont également été utilisés pour enrichir l'analyse sur le rôle qu'une aide à la décision pour le planning cyclable pourrait jouer dans l'amélioration de l'efficacité de ce dernier, soit l'aptitude des autorités à réaliser leurs objectifs au niveau du planning local (comme augmenter l'utilisation du vélo dans le centre-ville) à faible coût. L'étude reprenait les questions d'une étude anglaise antérieure, permettant ainsi de comparer les obstacles à la planification au Royaume-Uni et en Suède.

### **Quelques enseignements généraux :**

1. Deux tiers (65%) des personnes ayant répondu au questionnaire ont mentionné qu'il était important ou très important que le mode de financement suédois des infrastructures soit adapté afin de faciliter les mesures d'implémentation pour réaliser de meilleurs équipements cyclables au niveau des autorités locales.
2. On constate une forte demande d'amélioration de l'aide aux décisions à prendre pour le planning cyclables en Suède, une majorité (52 %) des personnes indiquant qu'un meilleur soutien des décisions au niveau local est important ou très important.
3. La culture professionnelle en matière de planning du transport est un problème considéré comme relativement crucial en Suède, ce qui correspond aux résultats de l'étude anglaise antérieure.

Ce dernier point a été confirmé par le fait que 47 % des personnes ayant répondu au questionnaire (et faisant partie des autorités qui ont rencontré le moins de succès en Suède) ont indiqué qu'un changement de culture dans le planning de transport de leurs organisations était important ou très important ; 45 % ont mentionné qu'il était important ou très important que les seniors de leur localité aient une meilleure compréhension des processus de planification/implémentation d'amélioration des infrastructures cyclables.

Les résultats de l'enquête ont été interprétés comme révélant un besoin de nouveaux documents (ou de documents actualisés) pour la planification isolée du vélo auprès d'1/3 des autorités locales ou routières suédoises. Cette conclusion était entre autres appuyée par le fait qu'une majorité (55 %) des personnes ayant répondu au questionnaire indiquait que disposer d'un document local spécifique de planification cyclable était la meilleure manière de planifier des objectifs cyclables auprès de leurs

autorités. Mais seulement 21 % des personnes ayant répondu au questionnaire indiquaient qu'elles disposaient d'un plan cyclable actualisé. De plus, les résultats de l'enquête ont clairement indiqué qu'un meilleur soutien aux décisions locales, régionales et nationales augmenterait l'efficacité des concepts en Suède.

Le document complet présente les enseignements plus en détails.

**Ralph Herbertz**, gestion de la mobilité et planification du trafic, consultant, Cologne, Allemagne

---

### **Des quartiers résidentiels sans voitures – Quelles leçons, quel avenir ?**

---

Le concept de quartiers résidentiels sans voitures est apparu au début des années nonante. Il découle d'une part du fait qu'un nombre encore élevé (jusqu'à 50 % dans les central boroughs) des citoyens n'ont pas de voiture et de l'autre, que le secteur du logement ne proposait pas d'offre adaptée à cette situation. Depuis, plusieurs projets de logements sans voitures ont été réalisés. Le quartier 'Stellwerk 60' à Cologne est le dernier en date et, avec plus de 400 logements, l'un des plus ambitieux. Cette présentation introduit le concept et les expériences tirées de 'Stellwerk 60' et en aborde les conséquences potentielles sur le développement urbain.

Stellwerk 60 est un projet mené par un promoteur immobilier privé dans un quartier proche du centre ville, au cœur d'un ancien atelier des chemins de fer. Il se compose d'une combinaison de maisons et d'appartements à acheter ou à louer. Tout le site est entièrement piétonnier et le tracé des rues répond aux besoins des piétons et cyclistes. Un parking pour les voitures des visiteurs et de la minorité d'habitants (maximum 20%) motorisés a été créé à l'entrée du site. Dès le début, une formule de *car sharing* à des conditions avantageuses a été mise en place. Les commerces et transports en commun (RER, tram et bus) sont situés à une distance de 300 à 700 m). Le quartier est relié au réseau cyclable existant et doté de nombreux aménagements de parking de longue ou courte durée pour les vélos. Des remorques pour vélo et des poussettes sont gracieusement prêtées et une coopération (informelle) avec un marchand de cycles local a vu le jour.

Bien que le *car sharing* et les déplacements en transports en commun ne soient pas des phénomènes neufs pour le public, il n'est pas étonnant de constater que le vélo est le moyen de transport le plus utilisé. Qui plus est, l'association des voisins œuvre en coopération avec l'ADFC en tant que groupe de pression en vue de renforcer l'infrastructure cyclable locale. Outre une meilleure attention accordée aux questions cyclables, d'autres impacts positifs ont pu être constatés dans les bonnes relations et la communication optimale entre voisins depuis le lancement du projet, ce que l'on doit certainement en partie à la présence exclusive de piétonniers, lesquels constituent par ailleurs des aires de jeux rêvées pour les enfants.

Le (logement) sans voitures formant un thème très polémique suite à des problèmes législatifs, les projets ne sont pas légion. Toutefois, les projets réalisés prouvent la

grande satisfaction des habitants et les effets positifs, dont témoigne également les différentes récompenses attribuées à ces projets. Par conséquent, il devrait valoir la peine de se pencher sur la manière dont les éléments du concept sans voitures peut être intégrée dans le planning et le développement de projet 'quotidiens' des villes. Des cadres résidentiels et des infrastructures cyclables de grande qualité, un accès aisé au transport public et au *car sharing* mèneront à une diminution de l'utilisation et du nombre des véhicules privés – non pas suite à des pressions, mais grâce à de bonnes alternatives. Mettre l'accent sur les besoins des cyclistes en particulier fournira rapidement des résultats.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 5.4 | BICYCLE THEFT**

---

*Les vols de vélos sont considérés comme un élément dissuasif majeur à l'achat et l'utilisation d'un vélo. Ce risque perçu de vols de vélos réduit également le confort des cyclistes, dès lors que les candidats acquéreurs hésiteront à acheter un vélo confortable (plus cher). Quel est l'impact de ces vols sur l'utilisation du vélo, et comment les éviter le plus possible ? Quelles sont les possibilités en termes d'enregistrement de vélo et les chances de récupérer les vélos volés ? Cette session sous-plénière s'intéresse aux mesures de prévention des vols de vélos ainsi qu'à une approche intégrée visant à récupérer les vélos volés. Elle se conclut sur une note plus légère, à savoir un show sur les vols de vélos.*

### **CHAIRE :**

**Lieve Vermoere**, Bicycle Manager Federal government Belgique, Belgique

---

**Guus Wesselink**, Directeur de la Fondation pour la lutte contre les vols de véhicules, Pays-Bas

---

### **Mettre un terme aux vols de vélos aux Pays-Bas**

---

700.000 vélos ont été volés aux Pays-Bas en 2007 sur un total de 17 millions de vélos dans le pays. Ce chiffre était encore plus élevé les années précédentes (jusqu'à 1 million par an).

Inutile de dire qu'au fil des ans, les propriétaires de vélos, le gouvernement et les fabricants hollandais de vélos sont de plus en plus déterminés à résoudre ce problème de vols.

En 2000, les fabricants et AVc ont proposé d'installer des plaques d'identification sur les vélos, d'établir un registre national pour enregistrer les vélos dotés de plaques d'identification et de relier les ordinateurs de la police à ce système. Cela devrait permettre de combattre le problème.

AVc est une fondation luttant contre les dommages causés aux véhicules en général ; elle a été créée par le public et le privé. Y participent : les forces de police, les ministères, le secteur automobile, les assureurs, les agences de transport routier, les tribunaux nationaux et les associations de transports.

Ce système a été mis en place, une campagne nationale a été préparée et un Centre b2B pour la lutte contre le vélo été créé pour soutenir les forces de police, les conseils... Le Centre se compose de membres d'AVc et du Centre pour la Prévention du crime et la Sécurité (CCV). Il est dirigé par une commission d'experts de haut vol issus de 15 organisations.

En 2008, la campagne a démarré en informant tous les citoyens du pays que la lutte contre le vol de vélos était dorénavant mise en place. Elle leur demandait également de garer leur vélo de la manière la plus adéquate possible, de le verrouiller à l'aide de deux cadenas et de faire part de vols à la police (ce que seulement 16 % des victimes faisaient auparavant).

Les forces de police, les conseils communaux, le secteur du cycle et bien d'autres organisations ont soutenu ce projet, le ministre de l'Intérieur au premier rang, par le biais d'un investissement de 1,45 millions en 2008 dans la campagne nationale et le Centre.

Objectif de cette approche : diminuer le nombre de vols de 100.000 en 2010 par rapport à 2006 et une opérer une diminution constante dans les année qui suivent.

Points forts : activités combinées du public et du privé, registre national pour les vélos volés, système de lecture en ligne portable pour vérifier si les vélos contrôlés n'ont pas été volés, centres municipaux pour les vélos volés et retrouvés, le Centre National, augmentation des déclarations de vols à la police et diminution escomptée des vols en 2008 (statistiques disponibles en mars 2009).

Points faibles : la priorité donnée à la lutte contre le vol de vélos n'est pas toujours en phase dans les corps de police, tous les conseils communaux ne disposent pas de parkings sécurisés et/ou ne mettent pas tous en place des conditions d'interventions structurelles ; le traitement des déclarations des vols par la police n'est pas toujours optimal.

**Prof. Lorraine Gamman et Adam Thorpe**, Design Against Crime Research Centre, CSM  
Angleterre

---

### ***Bike Off 2 – Catalyser la lutte contre les vols de vélos***

---

*Bikeoff* est une initiative du *Design Against Crime Research Centre* (DACRC) du *Central Saint Martins College of Art and Design* de Londres. Son objectif est de réduire les vols de vélos à travers des recherches sur le design, inspiré par la pratique, visant à catalyser et, dans certains cas, à créer des produits, environnements et services liés au vélo qui donnent la priorité à l'accueil des usagers (les cyclistes) tout en y intégrant la résistance (par rapport) aux délits/délinquants (vandales et voleurs).

Des aides financières émanant du programme "Design for the 21st Century" de l'*Arts Humanities Research Council* et de l'*Engineering Physical Science Research Council*

ont permis aux designers et chercheurs en design du DACRC de collaborer avec des criminologues de la faculté de l'*Institute of Crime Science Jill Dando* (JDI) de Londres, et d'inviter diverses agences de fourniture et parties prenantes à participer à la création et à l'évaluation (1); de moyens (ressources) de design, visant à évincer les vols de vélos. Et également de mettre ces ressources à disposition afin de contribuer à créer une capacité innovante parmi les designers et professionnels de la prévention des délits dans des contextes national et international à développer leurs propres stratégies, à examiner comment répondre au mieux aux concours nationaux de design anti-vol de vélos et à présenter des projets et produits "sur mesure" pour réduire la criminalité liée au cycle; et (2) des modèles de design, créés par le DACRC afin de développer une capacité opérationnelle de prévention des délits et aider les agences de promotion de fournitures cyclistes à mieux comprendre et réduire les vols de vélos et à promouvoir l'utilisation du vélo.

Cette présentation détaille l'approche multi-agences sur laquelle se base ce travail et les méthodologies développées et utilisées par *Bikeoff* à ces fins, qui ont été soutenues et diffusées par le *Cycle Centre of Excellence for Transport for London*. Elle décrit également les pratiques de recherche sur le design contre le vol de vélos menée en collaboration avec la banlieue londonienne de Camden et les conseils municipaux de Brighton et d'Hove. Ceux-ci ont créé et testé des équipements pour parkings à vélos et des concepts de communication destinés à améliorer la sécurité des cyclistes verrouillant leur vélo et à réduire les opportunités de vols de vélos. Nous présenterons également d'autres résultats du projet *Bikeoff*, parmi lesquels un récapitulatif des modèles de design pour le stationnement sûr des vélos et d'un instrument de design, à savoir *Bikeoff TV*, qui offre un outil de création et de partage d'études de cas d'usagers et de délinquants de parkings à vélos permettant d'informer les cyclistes, concepteurs et fournisseurs d'infrastructures cyclables.

**Marc Beek**, BeeWise projects & consulting, Pays-Bas

---

## **Le Grand Show des Vols de vélos**

---

### **Pour attraper un voleur de vélos, mettez-vous dans sa peau**

`En règle générale, les vols de vélos sont plus fréquents dans les pays qui comptent davantage de propriétaires de vélos et dans lesquels les jeunes utilisent le vélo comme moyen de transport principal', peut-on lire dans le rapport de l'EUICS intitulé 'The Burden of Crime in the EU, 2005.

### **La probabilité = risque x conséquence**

Le risque de voir un vélo volé aux Pays-Bas est de 10% dans les zones à forte urbanisation, telles qu'Amsterdam, et de 3 % en zones rurales. Le coût moyen d'un vélo neuf aux Pays-Bas s'élevait à € 688 en 2008.

Les habitants des villes néerlandaises réduisent bien moins les risques de vols de vélos que ne le voudrait la situation à haut risque : l'utilisation de cadenas et

d'emplacements sécurisés où laisser son vélo la nuit est modérée, voire faible. Les habitants des zones rurales des Pays-Bas sous-estiment quant à eux les conséquences du vol de vélo : si le risque de vol est plus bas, le coût des vélos volés est néanmoins plus élevé qu'en ville. Tant en ville qu'à la campagne, la motivation de mettre en place des mesures suffisantes contre les vols de vélos sont plus faibles que ce que l'on pourrait croire.

Pour les Hollandais les vols de vélos représentent un phénomène déplorable, au même titre qu'une averse inattendue. En ayant recours à une communication choquante, il est possible d'induire les connaissances et les motivations susceptibles de déclencher les comportements souhaités. Le Grand Show des vols de vélos présentent aux cyclistes de façon choquante les conséquences de leur propre comportement, sans chercher à leur donner des leçons. Dans cette présentation de durée limitée, les spectateurs assistent à plusieurs vols de vélos réels commis à l'aide de simples subterfuges. Cette présentation diffusée chaque année depuis 2002 aux Pays-Bas et en Flandre a attiré l'attention des publics néerlandais et flamand et des médias locaux. La portée de la présentation est large, mais son public de cyclistes 'légèrement insouciant' reste lui aussi étendu.

Laissez-moi donc vous présenter quelques trucs bien connus des voleurs...

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 6.1 | FACILITATING LOCAL CYCLE POLICIES THROUGH NATIONAL / REGIONAL CYCLE STRATEGIES**

---

*Pour stimuler l'utilisation du vélo en ville, un choix politique clair est nécessaire au niveau local. L'implémentation de la politique cyclable se déroule aussi principalement au niveau local. Pourtant, bon nombre de pays et régions ont développé un plan vélo au niveau national ou régional. Cette session sous-plénière examine les mesures qui peuvent être prises au niveau de la politique régionale ou nationale pour encourager l'utilisation du vélo au niveau local. Quel type de soutien souhaitent les autorités locales, et dans quelle mesure un tel soutien peut-il être fourni par un niveau politique ?*

### **CHAIRE :**

**Radomira Pliskova**, CDV, République tchèque

---

**Jan Pelckmans**, gestionnaire des politiques cyclables flamandes –Gouvernement flamand, Service de la Mobilité et de la Sécurité routière, Belgique

---

**Les normes de qualité de la politique cyclable - Le contrat de mobilité flamand - Un instrument visant à encourager tous les intervenants à investir dans le transport durable au niveau local**

---

Les contrats de mobilité ont permis une approche globale des problèmes de mobilité en Flandre depuis 1996. Grâce à cette forme innovante de coopération, la Flandre

est l'une des régions d'Europe qui progresse dans la résolution de ses problèmes de mobilité.

Un contrat est un accord (volontaire) conclu entre plusieurs partenaires potentiels en vue d'obtenir un résultat prédéfini.

Les partenaires sont :

- Le gouvernement flamand
- La ville
- La province
- La société flamande de transport public De Lijn
- D'autres parties (écoles, entreprises, organisations, ...)

En s'appuyant sur les contrats de mobilité, on s'efforce :

- d'améliorer la sécurité routière
- d'améliorer la viabilité du trafic
- de gérer la demande de transport

L'une des façons d'atteindre ces objectifs consiste à stimuler l'utilisation de moyens de transport alternatifs, dont le vélo.

Un contrat de mobilité se compose d'un contrat de base et d'un ou plusieurs 'modules' (19 modules sont possibles).

Ces contrats de mobilité impliquent que le gouvernement flamand doit s'engager soit à réaliser un projet d'investissement, soit à octroyer des subsides aux communes pour qu'elles puissent à leur tour réaliser de tels projets.

### EXEMPLE

Module 13 : construction ou amélioration de pistes cyclables le long de voies régionales par les autorités locales.

Les partenaires qui signent pour ce module s'engagent à construire de nouvelles pistes cyclables ou à améliorer les pistes existantes le long de voies régionales (voies gérées par le gouvernement flamand).

Une attention particulière est donnée à :

- l'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes
- l'amélioration de l'accessibilité des cyclistes
- l'augmentation du nombre de cyclistes

Le gouvernement local assume la conception et la réalisation des pistes cyclables.

### RÉSEAU RÉGIONAL FONCTIONNEL DE VOIES CYCLABLES

Les projets portant sur des pistes cyclables au sein du 'réseau régional fonctionnel de voies cyclables' sont prioritaires et subsidés à 100 % par le gouvernement flamand.

Ce réseau de voies cyclables, principalement dédié aux trajets domicile-travail, domicile-école et domicile-commerces, a été tracé en 2002 et s'étend sur près de 12.000km.

### COMMISSION PROVINCIALE D'AUDIT

Les projets portant sur des voies cyclables sont fixés par la commission provinciale d'audit (PAC).

La PAC évalue la conformité du contenu en tenant compte des directives de conceptualisation des infrastructures routières et des politiques du plan de mobilité du conseil.

Le tracé des pistes cyclables est vérifié en fonction des directives fixées dans le 'manuel cycliste' et seules les pistes cyclables conformes aux prérequis énoncés dans le manuel seront subsidiés à 100 %.

Le manuel cycliste 2002 est une référence importante pour la construction de pistes cyclables, pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes.

Le PAC recommande au ministre flamand compétent de s'engager aux côtés des autres partenaires.

Cette recommandation est imposée par un auditeur indépendant.

Pour la période 2000-2008, plus de 280 millions d'euros de subsides ont été octroyés sur base du module 13 par le gouvernement flamand. Ces fonds ont été et sont utilisés pour réaliser plus de 840km de pistes cyclables sécurisées.

**Henrik Nejst Jensen**, Directorat danois des Routes, Danemark

---

### **Faciliter le travail des autorités locales via une stratégie cyclable nationale**

---

En 2007, le ministère du Transport a publié une stratégie cycliste nationale : Plus de vélos sur des routes nationales sûres".

La raison de cette initiative: même si le Danemark a autrefois été l'une des nations qui comptait le plus grand nombre d'adeptes des deux roues, l'usage du vélo a connu un déclin ces 15 dernières années. Pour cette même période, la sécurité des cyclistes a fortement augmenté, mais on dénombre encore bien trop d'accidents.

Dans bien des circonstances, le vélo est le meilleur moyen de transport. Comparé aux autres moyens, le vélo provoque moins de congestion, ne fait pas de bruit, ne pollue pas, n'émet pas de CO<sub>2</sub> et ne nuit donc pas à l'environnement. D'un autre côté, le fait du vélo est synonyme d'exercice et est donc meilleur pour la santé.

C'est la raison pour laquelle les politiques souhaitent augmenter la pratique du vélo et améliorer les infrastructures cyclables offrant le meilleur accès et la plus grande sécurité au monde pour les cyclistes.

Quoi qu'il en soit, la pratique du vélo s'effectue souvent dans les villes ; ce sont les communes et non le gouvernement national qui sont responsables de l'état des routes et des systèmes de transport. C'est dans cette perspective qu'une majorité du Parlement danois a accepté de soutenir les projets cyclistes auprès des autorités et organisations locales pour les 5 années à venir.

1 milliard de couronnes danoises (soit environ 130 millions d'euros) pourront être allouées en tant que soutien sur ces 5 années. 100 millions de couronnes (13 millions d'euros) seront dépensés en 2009.

Pour les mois à venir, la direction des routes développera les conditions de soutien aux projets locaux et espère disposer des candidatures des autorités municipales pour l'été.

---

**Donner un élan aux politiques cyclistes locales via une stratégie cycliste au Québec**

---

La Politique cycliste du Ministère des transports du Québec a été adoptée et présentée pour la première fois lors de la Conférence Velo-City de Bâle (Suisse) en 1995. Depuis lors, cette politique et le projet Route verte ont fortement contribué à augmenter la popularité du cyclisme et du cyclotourisme. En 2008, en révisant sa politique, le Québec s'est tourné vers le vélo en tant que mode de transport. Cela veut-il dire que du temps et de l'argent ont été inutilement dépensés ces 10 dernières années ? La stratégie du Québec prouve le contraire.

La politique cycliste du Ministère des Transports du Québec et le projet Route Verte, proposé par Vélo Québec, ont conduit tous les responsables impliqués à démarrer la construction en masse de pistes cyclables au Québec. De 1996 à 2008, le projet Route verte est passé de 1150 à 4036 kilomètres, nécessitant des investissements de plus de CAN \$150 M (91 millions d'euros). Dans le même laps de temps, le réseau de pistes cyclables pour les navetteurs dans les zones urbaines est resté stationnaire.

Pourtant, en 2005, le Québec comptait 3,6 millions de cyclistes, soit plus de la moitié de la population. La nouvelle politique cycliste, adoptée en 2008, tire bénéfice de cette clientèle pour soutenir les municipalités dans l'établissement d'infrastructures cyclables pour les navetteurs urbains. De nombreux programmes ont été mis en place pour faire en sorte que de plus en plus de personnes utilisent leur vélo à des fins utilitaires. Le nombre de cyclistes utilisant leur vélo pour se rendre à leur domicile, à leur travail ou dans des magasins est passé de 21 % en 1995 à 34 % en 2005.

Les objectifs de cette nouvelle politique cyclable sont, pour 2020, d'augmenter la part du vélo dans les environnements urbains de 50 %, de réduire de 30 % les accidents graves ou mortels impliquant des cyclistes et d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus en vélo de 30 %.

---

**SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 6.2 | KNOWLEDGE CENTRES FOR CYCLING POLICY**

---

*Les autorités locales manquent de savoir-faire pour implémenter une politique cyclable efficace. Quelles sont les mesures politiques les plus efficaces ? À quel type de mesures faut-il donner la priorité ? Existe-t-il des lignes directrices pour l'aménagement d'infrastructures cyclables ? Pour éviter aux villes et communes de devoir réinventer la roue en permanence, des centres de connaissance ont été créés dans différentes régions et dans plusieurs pays en vue d'organiser un transfert de savoir-faire en matière de politiques cyclables. Quels sont-ils ? Comment fonctionnent-ils ? Le transfert de savoir-faire est-il également nécessaire à l'échelle européenne ?*

**CHAIRE :**

**Piotr Kuropatwinski, PSWE, Pologne**

---

**Hans Voerknecht, *Fietsberaad*, Pays-Bas**

---

**Exporter l'expertise cycliste des Pays-Bas – établir une base de connaissances européenne de la politique cyclable ?**

---

Il est parfaitement évident qu'une augmentation des déplacements à vélo est essentielle au regard de toute une série de thèmes de société fondamentaux : la mobilité durable, la qualité de l'air, la santé, mais surtout la résurrection de villes viables. Aussi évident que cela puisse paraître, trois éléments méritent une attention particulière :

1. Les arguments en faveur de l'importance du vélo dans la société
2. Si ces arguments s'appliquent, la manière de réaliser un niveau approprié de déplacements à vélo dans un pays
3. Ce qui incite les gens à prendre leur vélo et ce qui les en dissuade
4. Comment réaliser une infrastructure cyclable sûre et attractive

À l'échelle nationale, ces objectifs sont atteints aux Pays-Bas dans le cadre du concept du *Fietsberaad*. Le *Fietsberaad* a été créé en 2001 et s'est donné pour principale mission le développement, la diffusion et l'échange d'expériences pratiques relatives à la politique cyclable. Le point de départ est le besoin de connaissance et d'expérience du personnel, des gestionnaires et des représentants. Le *Fietsberaad* vise en priorité le gouvernement régional et les autorités locales. C'est le ministère néerlandais du Transport qui finance le *Fietsberaad*.

Depuis 2007, le *Fietsberaad* dispose d'une section internationale qui met l'accent sur la diffusion de l'expérience et l'expertise néerlandaise en matière de politique cyclable. Toutefois, mettre l'accent sur l'applicabilité des expériences à l'étranger implique également les exemples et expériences étrangères.

Cette présentation détaillera les méthodes du *Fietsberaad* et de sa section internationale, complétées par des exemples et expériences vécues à ce jour. Le site Web [www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) en offre un bon aperçu.

À partir de là, la discussion est lancée sur la manière dont une bonne base de connaissances européenne sur la politique cyclable pourrait favoriser l'augmentation des déplacements à vélo en Europe. Une proposition sera formulée sur l'apparence que pourrait prendre une telle base de connaissances et sur les bénéfices qu'elle pourrait apporter au cyclisme dans les pays européens. Des suggestions seront également faites sur les actions que pourraient entreprendre différents pays et institutions européennes. Tous ces éléments déboucheront sur une discussion et, espérons-le, ouvriront la voie à une base de connaissances de la politique cyclable efficace et bénéficiant d'un large soutien.

---

**Le Portail et l'Académie du Vélo - Parties constituantes du Centre de coordination allemand pour le vélo**

---

En présentant le Plan national vélo en 2002, le gouvernement fédéral allemand a insisté sur son engagement à promouvoir l'usage du vélo en tant qu'élément du développement durable du transport en pouvant compter sur le large soutien du Parlement allemand, de l'États fédérés, des groupes représentatifs d'autorités locales, et de groupes d'experts. Dans la structure fédérale allemande, l'échelon national est en charge de 10 % du réseau des routes, de la recherche et de la coordination, mais pas de l'infrastructure locale. Dans cette structure, le gouvernement fédéral établit différents projets et initiatives locaux.

Le site Web [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de) sur le Plan national vélo a été lancé en 2004 à la demande du gouvernement fédéral par le Difu, l'Institut allemand des Affaires Urbaines. Il s'adresse à des personnes travaillant avec le vélo ou intéressées par sa pratique dans les États et dans les administrations municipales, à des experts, des chercheurs et des groupes d'intérêt.

Le site Web est accessible à tous. Il contient des informations en allemand du gouvernement fédéral et des États fédérés, des nouvelles, des événements, de la littérature et de bons conseils pratiques provenant d'Allemagne, de l'UE et d'autres pays. Certains documents sont disponibles en anglais et en d'autres langues. Ce site contient près de 4000 documents, et 1200 personnes inscrites reçoivent la newsletter bimensuelle. De plus, une plate-forme d'utilisateurs enregistrés aide à promouvoir les contacts entre les différents acteurs représentant le gouvernement fédéral, les États fédérés et les experts externes.

En 2007, un rapport parlementaire sur les progrès de la politique cyclable allemande a relevé le manque criant de compétences des conseillers et techniciens urbanistiques dans les questions cyclistes. C'est pour cela que l'Académie du Vélo a été créée, proposant formations et programmes éducatifs lors de séminaires accessibles gérés par le Difu, qui est déjà solidement impliqué dans des programmes d'éducation et de formations pour les villes.

Depuis 2007/08, le programme annuel de séminaires inclut 16 séminaires de 1 ou 2 jours, quelques excursions, ainsi qu'une conférence nationale en tant que catalyseur de coopération parmi les responsables municipaux d'Allemagne. Comme le programme est financé par le gouvernement et que les séminaires sont situés à proximité, les autorités locales peuvent y assister. Jusqu'à présent, 65 experts et conseillers ont formé plus de 1000 personnes des administrations régionales, des responsables locaux, des compagnies privées et des institutions de lobbying. Les sujets comprennent la maintenance d'équipements cyclables, la pratique du vélo sur des liaisons intervilles, les requis en matière de qualité et les assurances, les aspects légaux, la sécurité sur la route et une planification cyclable systématique.

Avec le Portail et l'Académie du Vélo et une dizaine de personnes employées à plein temps, le Difu joue le rôle de centre de coordination cycliste allemand. La politique cycliste passe de la politique sur papier à l'institutionnalisation, l'acceptation et l'implémentation. Le vélo ne développera toutefois son véritable potentiel que lorsque le phénomène de développement des banlieues et l'utilisation fonctionnelle des terres seront inversés, et que la production de voitures cessera d'être considérée comme l'une industries de pointe de notre nation.

**Jean-Marie Darmian**, Président du Club des Villes Cyclable, France

---

### **Échange de connaissances entre villes françaises**

---

Le Club des villes et territoires cyclables, créé en 1989 par dix villes pionnières, regroupe aujourd'hui 1000 collectivités, grandes agglomérations, départements et régions, représentant plus de 20 millions d'habitants.

Il est un acteur majeur pour favoriser « l'écomobilité », pour développer une organisation de l'espace qui réconcilie piétons et cyclistes avec les autres modes de déplacement. Il est engagé dans une démarche intermodale et partenariale car le vélo doit être considéré comme un élément de la chaîne des transports, pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement des zones 30 et des zones apaisées, pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons...

Le Club des villes cyclables, interlocuteur privilégié des Pouvoirs publics, est à la fois un lieu d'échanges, de réflexion, et une force de propositions concrètes (chèque tous-transports, bonus vélo, code de la rue, mesures incitatives...).

Aujourd'hui, le vélo est l'emblème d'une vie en ville plus libre et plus équitable. Et 80 % des Français sont des urbains ! Le succès des récents systèmes de vélos en libre-service en témoigne dans une vingtaine de villes.

Pour être efficace, une politique cyclable ne peut être engagée seule : elle doit s'inscrire dans une politique globale des déplacements et favoriser la mobilité pour tous.

---

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 6.3 | CYCLING INCLUSIVE PLANNING IN NON-EU CITIES / INTERNATIONAL COOPERATION**

---

*Quelle est la situation en matière de politique visant le cyclisme urbain en dehors de l'Europe ? Les villes d'Asie, d'Afrique et d'Amérique du Sud sont-elles confrontées aux mêmes défis ? Quelle place donnent-on au vélo dans le transport quotidien dans les pays en voie de développement et dans quelle mesure les programmes de coopération internationale encouragent-ils le cyclisme urbain ?*

**CHAIRE :**

**Roelof Wittink**, IC-e, Pays-Bas

---

**Andrew Wheeldon**, Bicycling Empowerment Network (BEN), Afrique du Sud

---

### **Quels sont les apports de la coopération internationale pour les programmes cyclistes sud-africains ?**

---

Cette présentation met l'accent sur les activités du BEN en Afrique du Sud depuis 2002 et éclaire la manière dont les partenariats entre les programmes internationaux et le gouvernement sud-africain, les citoyens et l'industrie ont facilité ce processus. Les bénéfices que l'on peut retirer de la création d'une ville cyclable, et les obstacles à ce paradigme se transposent dans la demande consciente des citoyens que les partenaires soient aussi variés et étendus que possible. Le BEN encourage les organisations, parfois manifestement brouillées avec le concept de ville non motorisée (NMT), d'adhérer à ce modèle et à reconnaître leur propriété commune du processus et ses impacts. À travers l'expérience et la connaissance acquise par le biais de conférences internationales et d'ateliers, les partenaires locaux peuvent apprendre les bonnes pratiques et être encouragés à s'engager dans ces programmes.

Cette présentation fera la lumière sur les stratégies du NMT pour les villes sud-africaines et montrera comment leurs contributions peuvent être rendues plus efficaces. Les partenaires de ce processus doivent inclure les autorités locales (transport, éducation – programmes de promotion dans les écoles, projets sur l'infrastructure et programmes de développement rural), des entreprises (sponsoring de programmes visant à inciter l'achat de vélos pour les employés), l'industrie (reformulation de la stratégie au niveau des vélos utilisés), communautés (mobilisation de personnes moins nanties, lutte contre la pauvreté), les médias (promotion) et les associations cyclistes (réseau de navetteurs, groupes de cyclistes amateurs et professionnels). Le recours à des ateliers internationaux, des forums et des conférences pour susciter l'intérêt des autorités locales et du secteur privé contribue à faire avancer ce processus. Cette présentation inclura des études de cas et des exemples issus d'autres villes africaines, telles que Gaborone, Windhoek, Dar es Salaam, ... dans lesquelles le BEN a été représenté ou a travaillé avec des organisations partenaires.

Quel est l'intérêt de cette présentation ?

L'objectif stratégique de cette présentation est d'inciter au débat et d'établir les grandes lignes de stratégies d'autres villes en vue de sélectionner et d'inclure divers partenaires dans l'émergence et la réalité d'une 'ville cyclable' prometteuse.

**Jain Himani**, Institut Indien des Technologies, Inde

---

### **Indian cities and bicycle as mode choice - Forerunners or Climbers?**

---

Ce poster fait le point sur le rôle du vélo dans un contexte de villes indiennes de grande et de moyenne taille. Son utilisation varie de 7 à 15 % dans les grandes villes et de 13 à 21 % dans les villes de moyenne et de petite taille. Le nombre élevé de

propriétaires, les faibles coûts liés à son utilisation et sa facilité d'utilisation en ont fait un mode de transport apprécié des étudiants et des travailleurs à faibles revenus. Une grande partie de cyclisme utilitaire est présente dans les villes indiennes car le vélo est le mode le plus abordable et le seul moyen de transport disponible pour les ménages à faibles revenus (usagers 'captifs').

Cette étude couvre 19 villes réparties dans différentes régions géographiques et présentant des caractéristiques différentes. Elle inclut Delhi, Pune, Indore, Bhubaneswar, Nagpur, Alwar, Nanded, etc. Parmi ces villes, Delhi est la plus grande comprenant la plus grande population (16 millions d'habitants) ; Alwar est la plus petite (0.23 million d'habitants). Pour ces villes, nous avons comparé différents facteurs tels que la population, la population vivant dans des bidonvilles, la superficie de la ville, le taux de déplacement par personne, le nombre total de déplacements effectués en véhicules motorisés, le partage modal, les accidents incluant des cyclistes, et la longueur moyenne des déplacements de type court et de type long. Nagpur est un cas vraiment unique avec un plus grand nombre de cyclistes (34 %; 0.8 million de déplacements à vélo), que de piétons. Il est important de noter que ces cyclistes ne sont que des usagers 'captifs'. En l'absence d'infrastructures et d'équipements cyclistes, il est difficile de dire si Nagpur est une ville 'forerunner' ou 'climber'.

Les déplacements à vélo ne peuvent être que de 6 à 8 % dans les métropoles, les chiffres absolus sont toutefois très élevés comparés aux villes européennes. On estime que les déplacements quotidiens sont de 0.70 à 1.0 million dans la plupart des grandes villes indiennes (Delhi de 0.9 à 1.2 million de déplacements à Delhi et d'environ 0.75 million de déplacements urbains dans la ville de Pune). Les cyclistes urbains de la région sont impliqués dans 5 à 10 % du nombre total des accidents mortels et de 20 à 32 % des accidents graves dans ces villes. La totalité des déplacements en vélo est en diminution dans toutes les villes en raison des conditions de trafic toujours plus périlleuses (diminution de 10 à 15 % du partage modal pour les deux dernières décennies). Quand le revenu des ménages augmente et que les conditions économiques s'améliorent, les cyclistes se muent d'eux-mêmes en automobilistes. Le principal défi est d'arrêter cette tendance à la diminution.

La moyenne de la longueur des déplacements pour tous les véhicules (à l'exception des déplacements à pied) dans les villes de grande taille ou de taille moyenne varie de 4.2 à 6.9 km. L'observation de la distribution de fréquence de la longueur des déplacements a indiqué que de 56 à 72 % des déplacements sont des déplacements de type court (au-dessous de 5km, distance à vélo). Ceci est en parti dû à la densité moyenne, au développement de terres à plusieurs vocations et de structures à plusieurs centres-villes. Ceci illustre l'énorme potentiel du vélo en tant que mode idéal pour les navetteurs. Bien d'autres villes peuvent prétendre être des 'climbers' dans la région de l'Asie du sud car elles partagent des vertus similaires.

En tant que 'climbers', ces villes reflètent vraiment le vaste potentiel pour l'utilisation du vélo après des améliorations au niveau de la sécurité, des équipements, et des infrastructures. L'utilisation du vélo peut également faire l'objet d'une promotion en

inversant son image dans la société (en devenant un mode respectueux de l'environnement et tendance plutôt qu'en étant le véhicule du pauvre).

**Jenny Samanez**, Conseillère pour la municipalité de Lima, Pérou

---

**Humaniser le transport à Lima**

---

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 6.4 | LIFESTYLE AND FUTURE OF URBAN CYCLING**

---

*La ville est un lieu de métissage des modes de vie, des cultures et des communautés. La ville, pourtant, possède des caractéristiques propres en termes de trafic et de transport. Le vélo occupe une place logique au sein du système de transport urbain. Le vélo intervient-il aussi dans l'identité citoyenne, culturelle et communautaire ? À quoi ressemble la ville cyclable idéale ? Quelles évolutions technologiques sont particulièrement susceptibles d'influencer le cyclisme urbain ? Cette session sous-plénière met l'accent sur le lifestyle et sur l'avenir du cyclisme urbain.*

**CHAIRE :**

**Doretta Vicini**, FIAB - Association cycliste italienne, Italie

---

**Marie Kastrup** et **Lasse Lindholm**, Ville de Copenhague, Service de la mobilité, Danemark  
Mainstreamed Cycling - Goal and Challenge

---

**Le cyclisme en tant que phénomène culturel – Objectifs et défis**

---

Cette présentation est centrée sur les avantages et les défis qui se posent lorsque le cyclisme devient un courant culturel majeur.

### **Cyclisme : la norme et la marginalité**

Dans la plupart des pays du monde, le vélo n'est pas considéré comme un mode de transport sérieux. Il est utilisé soit pour entretenir la forme, soit pour des motifs environnementalistes ou en signe de révolte culturelle, ou encore, plus simplement, comme moyen de transport économique pour ceux qui ne peuvent pas s'offrir une voiture.

Le vélo n'a pourtant pas toujours été aussi marginal. Dans les premières décennies du 20<sup>e</sup> siècle, il était utilisé par toutes les catégories sociales partout en Occident, et constituait en quelque sorte un égalisateur social.

Dans certains pays, la bicyclette continue de jouer ce rôle. C'est le cas notamment dans certaines villes du Nord de l'Europe, comme Copenhague et Amsterdam, où il y a autant de bicyclettes que d'habitants. Rouler à vélo y reste un phénomène de masse et est considéré comme tout à fait normal.

Ce phénomène est tellement entré dans les mœurs qu'il en est devenu presque imperceptible pour ses adeptes. À Copenhague, bien peu de cyclistes se considèrent à proprement parler comme des cyclistes. Ils se considèrent simplement comme des gens normaux qui roulent chaque jour à vélo.

Il est significatif de constater à propos de cette "culture du vélo" que, bien que le cyclisme fasse partie de la culture de masse, il permet néanmoins aux individus de se distinguer en exprimant leur identité culturelle sous-jacente. Qu'il s'agisse de femmes arborant des paniers fleuris sur leur vélo, d'anarchistes déambulant sur des engins bricolés ou de garçons de courses qui insèrent des cartes dans les rayons de leurs roues, divers types de cyclistes se rallient à un groupe social de leur choix en personnalisant leurs bicyclettes.

Cette présentation part du point de vue selon lequel une culture fondée sur le vélo se doit, si elle veut remporter un véritable succès, d'être suffisamment souple pour intégrer tant une culture de masse que des sous-cultures individuelles.

### **Les défis de la communication**

Bien que 36 % des navetteurs de Copenhague circulent à vélo, le potentiel y est plus élevé encore (l'objectif officiel est de 50 % d'ici à 2015). Cela dit, les services publics ne sont pas les seuls à détenir la clé qui permet de rendre le cyclisme plus attractif. Les citoyens eux-mêmes ont leur rôle à jouer dans la perception du cyclisme et dans la manière dont les cyclistes se comportent dans le trafic.

Dans la mesure où le cyclisme est déjà un mouvement culturel de masse, il faut que l'on ouvre le débat sur les aspects positifs, souvent négligés, d'une utilisation quotidienne du vélo.

Comment les autorités peuvent-elles obtenir une telle notoriété publique si ce n'est en dialoguant avec les cyclistes eux-mêmes ? Est-il possible de communiquer avec des cyclistes, alors qu'ils ne se considèrent pas à proprement parler comme des cyclistes ?

Pour répondre à ces questions, la Ville de Copenhague a déployé une nouvelle campagne basée sur le thème "I bike CPH" (je circule à vélo à Copenhague). Cette accroche communique un message positif de participation et de propriété, et implique un sens de la communauté qui se veut aussi souple que la culture cycliste telle qu'elle se manifeste dans les rues. Cette campagne est associée à des événements de rue ainsi qu'à un site Web interactif 2.0 : [www.ibikecph.dk](http://www.ibikecph.dk).

**David Hon**, CEO of Dahon, Dahon

---

### **Le développement d'un nouveau mode de vie grâce à la mobilité intermodale**

---

Les vélos pliants et leur usage évoluent très rapidement dans le monde d'aujourd'hui. À l'origine, les vélos pliants étaient considérés comme un produit de niche mais, à l'heure actuelle, leur utilisation se répand dans le monde entier, suivant une étonnante dynamique de marché. Pionnier du marché des vélos pliants, Dahon a cherché dès le départ à faire évoluer et à développer le vélo pliant de telle sorte qu'il

fasse un jour partie intégrante des modes de transport usuels. Dans la plupart des pays occidentaux, la bicyclette est traditionnellement associée à des activités de loisirs bien plus qu'à des trajets réguliers. Elle convient pourtant à merveille à une utilisation en tant que "mode de transport mixte", dans le cadre des navettes urbaines. C'est plus encore le cas des vélos pliants que l'on peut embarquer dans les bus, le métro et les trains. Dans la mesure où nous nous inquiétons chaque jour un peu plus de l'impact économique et environnemental des modes de transport individuels à carburants fossiles, il est clair que, partout dans le monde, le recours à des bicyclettes achetées ou louées et à d'autres modes de transport alternatifs s'intègre parfaitement dans la planification urbaine et dans notre mode de vie.

- Histoire et positionnement actuel des vélos pliants.
- Bref historique de Dahon, centré sur ce segment de produits.
- Les diverses utilisations des vélos : navettes, tourisme, loisirs.
- Quel vélo convient le mieux dans un contexte urbain, et pourquoi ?
- Les atouts des vélos pliants (rangement et transport) accroissent l'utilité du vélo.
- L'usage bimodal des vélos pliants, des vélos de location et des vélos pliants à assistance électrique.
- Le rôle futur du vélo pliant dans un environnement urbain soumis à la politique et à l'infrastructure.
- Le point de vue de Dahon sur la mobilité urbaine.

**Peter Cox**, University of Chester, Royaume-Uni

---

### **Le vélo : en ligne avec l'avenir ou prisonnier du passé ?**

---

La planification actuelle et les dispositifs mis en place pour les infrastructures cyclables de l'avenir reposent encore souvent sur des projections qui puisent leurs sources dans le 20<sup>e</sup> siècle. Les infrastructures sont fréquemment construites sur la base du 'cyclisme tel qu'on le connaît'. Malheureusement, à cause de cette attitude, on ferme la porte à beaucoup de projections sur le thème du 'cyclisme tel qu'il pourrait être' et on décourage toute forme d'innovation.

Les combinaisons de solutions valables en termes de transport vont inclure à l'avenir un nombre croissant de bicyclettes lentes, porteuses de charges, ainsi que des vélos plus rapides circulant sur les routes de transit, qui pourraient être co-propulsés par des sources d'énergie annexes. La suite logique en matière de transports urbains serait qu'ils côtoient des vélos à assistance électrique et d'autres véhicules électriques. Tout cela en combinaison avec les espaces piétonniers, dont l'utilisation pourrait même s'étendre.

Mais en analysant et en créant des espaces dédiés à la mobilité urbaine, il convient de prendre en considération le caractère potentiellement conflictuel des besoins et du fonctionnement de ces différentes formes de mobilité. Il se peut même qu'on

assiste à des conflits entre différents groupes de cyclistes. Une approche du type 'tout convient à tout le monde' (telle qu'elle figure dans les plans d'encouragement à long terme de la pratique du cyclisme à Copenhague, par exemple), est donc à éviter. Ce poster présente les diverses opportunités et les besoins qui découlent de diverses solutions cyclables, et montre les façons les plus appropriées d'attribuer l'espace réservé au transit urbain. Toutes les données et tous les arguments sont présentés visuellement et graphiquement plutôt que par des encadrés textuels. Lorsque c'est nécessaire, les légendes sont libellées en anglais, en français, en néerlandais et en allemand.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 7.1 | AIR QUALITY**

---

*La pollution de l'air, provoquée en majeure partie par le trafic, constitue une grande menace pour la qualité de la vie dans les villes. Cette pollution est d'ailleurs l'un des arguments qui poussent les citoyens à prendre leur voiture plutôt que leur vélo. Quelle est l'ampleur du problème de pollution atmosphérique causée par le trafic ? Est-il réellement plus nocif de se déplacer à vélo qu'en voiture ? Quelles sont les mesures législatives prises au regard de la qualité de l'air dans les villes et quels sont les développements futurs quant au trafic et à la qualité de l'air ? La voiture non polluante du futur résoudra-t-elle le problème de la mobilité urbaine, ou faut-il placer davantage l'accent sur le vélo ?*

### **CHAIRE :**

**Andrej Kobe**, DG Environnement – Commission européenne

---

**Jeroen Terwoert**, IVAM UvA BV, Pays-Bas

---

**Projet VECTOR – Visualiser les particules fines, pour un cyclisme plus sain en ville**

---

L'intensité croissante du trafic dans de nombreuses villes européennes stimule le cyclisme en tant que mode de transport alternatif. Pourtant, bien que le cyclisme soit considéré comme un facteur de santé, il peut s'avérer malsain dans la mesure où les cyclistes souffrent d'une forte exposition aux gaz d'échappement. Ce sont en particulier les particules fines et ultrafines qui sont sujettes à caution, du fait de l'impact négatif qu'elles exercent sur la santé. Cela dit, on en sait relativement peu au stade actuel sur les degrés réels d'exposition des cyclistes et sur les circonstances qui exercent un impact sur cette exposition. Dans la plupart des pays de l'UE, l'exposition 'personnelle' des citoyens qui se déplacent dans le trafic n'a pas fait l'objet d'études explicites. Généralement, on procède en des lieux fixes à des mesures journalières ou même annuelles des concentrations moyennes. De plus, la communication relative aux dangers qui découlent de cette situation reste limitée. Il a donc toujours été difficile de faire la preuve qu'il est nécessaire de prendre des mesures permettant de réduire l'exposition, ainsi que de déterminer quelles seraient les mesures les plus efficaces.

Des initiatives ont été prises récemment dans certains pays européens pour essayer de déterminer à quel point les personnes sont exposées dans le cadre du trafic urbain. C'est le cas du Royaume-Uni (Imperial College), des Pays-Bas (IRAS/GGD) et de la Belgique (VITO).

Dans l'UE, le projet VECTOR (Visualisation of the Exposure of Cyclists in Traffic on Roads) est mené en front commun par quatre groupements d'intérêts de cyclistes (aux Pays-Bas, en Allemagne, en Hongrie et en Lituanie), ainsi que par la *Kooperationsstelle Hamburg* et l'IVAM UvA BV (coordinateur : Amsterdam). Le projet a démarré en janvier 2007 et se terminera en juin 2009. Il vise à améliorer la situation existante, en tentant de mesurer quel est aujourd'hui le degré d'exposition des cyclistes aux particules fines et ultrafines dans les villes d'Utrecht (NL), Hambourg (DE), Budapest (HU) et Vilnius (LT). La nouvelle méthode de travail utilisée pour ce projet combine des mesures en temps réel d'exposition aux particules et des enregistrements vidéo qui permettent une 'visualisation en temps réel' de cette exposition. Cette approche produit des 'films' illustratifs qui montrent clairement les effets que produisent des situations spécifiques sur l'exposition des cyclistes, permettant ainsi de décider des actions à entreprendre. Les résultats de ces recherches seront présentés.

Ce projet est un puissant outil de communication sur la nature de l'exposition des cyclistes aux gaz d'échappement. Les indications qu'il donne s'avéreront utiles pour introduire des améliorations qui permettront de soutenir tant les autorités (locales) que les citoyens (les cyclistes) dans leur souci de réduire leur exposition personnelle. Les résultats de ce projet (un film instructif et les visualisations en temps réel) ont été consignés sur un DVD qui sera utilisé pour communiquer avec les ayants-droits. Il est à supposer que les résultats du projet VECTOR vont exercer une influence considérable sur une prise de conscience en la matière.

**Dr. Luc Int Panis**, VITO Unité Environnement et Santé / Université d'Hasselt, Institut de recherche sur le transport, Belgique

---

### **Projet d'étude SHAPES – Effets sur le cyclisme sous l'angle de la santé**

---

Les recherches en matière de santé ont suffisamment démontré qu'une activité physique régulière est bénéfique pour la santé et réduit les risques d'affections associés à une vie sédentaire. Les navettes à vélo du domicile au lieu de travail constituent une belle combinaison du niveau d'activité et de la fréquence nécessaires pour améliorer sa santé et entretenir sa forme. Effectuer les navettes quotidiennes à vélo améliore ainsi à long terme la bonne condition physique et mentale de l'ensemble de la population.

D'autre part, on ne réalise pas bien que les cyclistes sont exposés à des risques accrus dus à la pollution de l'air et aux accidents. Un accroissement non-marginal du cyclisme en tant que mode de transport aiderait à améliorer tant la qualité de l'air en

général que la forme physique de l'ensemble de la population et la sécurité du trafic. Le seul fait de quantifier ces effets en termes de coûts va aider les politiques à prendre des décisions.

Le projet belge SHAPES évalue les risques et les avantages des déplacements quotidiens en vélo en termes de santé, par comparaison avec les navettes en voiture. Son objectif principal est d'apporter son soutien aux politiques à venir en matière de transport et de santé publique, et de permettre aux politiciens d'appuyer et de fonder sur des données scientifiques leurs choix en matière de navettes à vélo. Dans cette intervention, nous nous focalisons sur les effets négatifs de la pollution atmosphérique.

À l'échelle des communes belges, des concentrations élevées de polluants de l'air ne semblent pas décourager le cyclisme. Dans les zones affectées par de hautes concentrations de PM10, les navetteurs font aussi la part belle au vélo en tant que moyen de transport. Cela s'explique par le fait que ces zones (dans lesquelles l'utilisation du vélo est fréquente) sont soit industrielles, soit urbaines. Elles présentent des densités élevées de travailleurs (qui préfèrent recourir à des modes de transport peu onéreux pour leurs navettes) et/ou sont affectées par une densité élevée du trafic (ce qui encourage probablement un plus grand nombre de navetteurs à utiliser leur vélo pour éviter les encombrements). Il importe donc, dans ce contexte, de mesurer quelle est l'exposition des cyclistes aux polluants atmosphériques, puisque nombreux sont ceux qui se déplacent dans des environnements où l'air est de qualité médiocre.

C'est sur cette base que nous présentons une méthodologie qui permet de mesurer à la fois les particules fines (PM10, PM2.5, PM1 et numéros UFP) et le volume courant lorsque l'on roule à vélo ou lorsque l'on conduit une voiture. Nous démontrons que l'exposition des cyclistes aux gaz d'échappement dépend de l'échelle réduite de la piste cyclable (à savoir la distance qui la sépare de la route). Même si les concentrations de PM sont plus élevées dans les voitures, les cyclistes y sont plus exposés du fait de taux de ventilation accrus.

Les quantités inhalées de UFP et autres fractions de PM sont nettement plus élevées pour les cyclistes que pour les conducteurs de voitures, car le taux moyen de ventilation est 3,3 fois plus élevé lorsque l'on pratique le cyclisme. Nous formulons l'hypothèse que cette exposition accrue ne compense pas les avantages qu'offre le vélo au plan cardiovasculaire.

Les résultats de cette étude semblent avoir des implications intéressantes pour la planification de l'infrastructure cycliste. Le fait que de courtes distances exercent un impact significatif sur l'exposition implique que des modifications aux tracés respectifs des pistes cyclables, des voies carrossables, des allées de parkings et des autres infrastructures routières peuvent être utiles pour réduire l'exposition des cyclistes à la pollution atmosphérique.

---

**La transposition en une loi française de la directive cadre de l'UE sur la qualité de l'air : une étude de cas sur la façon dont les cyclistes peuvent bénéficier de la législation de l'UE.**

---

Bien que la législation de l'UE ne se soit pas vraiment intéressée jusqu'ici à la promotion du cyclisme en tant que moyen de transport, la transposition en lois nationales de la législation environnementale de l'UE a donné lieu à des développements intéressants. Un exemple en est la transposition dans le système législatif français de la directive cadre de l'UE sur la qualité de l'air, qui constitue un exemple intéressant de ce qu'il y a moyen de faire. En effet, la directive qui oblige les autorités locales à prendre des mesures pour lutter contre la pollution atmosphérique a mené à la reconnaissance par le législateur français du rôle positif que joue le cyclisme. En conséquence, l'article 20 de la loi française sur la qualité de l'air requiert désormais la mise en place d'une infrastructure cyclable dans les zones urbaines, à chaque fois que des travaux sont effectués. Malgré quelques tentatives d'atténuer sa portée, l'article 20 a été voté et est entré en vigueur en 1998.

Du fait des frais qu'il entraîne, l'article 20 a été ignoré par les autorités locales jusqu'à ce qu'une association cycliste de Valence ait le courage de traîner devant le tribunal administratif le conseil municipal local parce qu'il avait décidé de rénover une rue sans prévoir d'y intégrer une infrastructure cycliste. Après des années de tractations judiciaires, l'association cycliste a gagné son procès et le conseil municipal a construit une piste cyclable. Un autre cas s'est présenté quelques mois plus tard à Lille et a, lui aussi, été couronné par la victoire d'une autre association cycliste.

Suite à la publicité donnée à ces deux cas par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, plusieurs villes ont changé de politique et se sont conformées à la loi sans qu'il faille les poursuivre. Malheureusement, d'autres villes ont continué d'ignorer l'article 20. Un troisième cas a été gagné en octobre 2008 par une association cycliste de Brest. La ville de Brest a fait appel, mais cet appel ne repose pas sur de nouveaux éléments significatifs et ne semble pas être en mesure de modifier le consensus qui se dégage de la jurisprudence.

**On peut tirer deux conclusions de l'exemple français :**

- En l'absence de lois spécifiques, la législation favorable au cyclisme peut être considérée comme un produit dérivé des autres ensembles de lois.
- Les associations cyclistes devraient investiguer la possibilité d'intenter des actions judiciaires pour atteindre leurs objectifs. L'approche légale est de pratique courante dans l'activisme environnemental et, comme il devient de plus en plus évident que les mouvements cyclistes font partie d'un mouvement environnemental plus vaste, il n'y a pas de raison que les cyclistes n'y aient pas recours eux aussi. Il arrive souvent qu'intenter une action judiciaire soit le seul moyen de déterminer clairement quelles sont les implications exactes des lois existantes. Dans cet objectif, il est probablement nécessaire de renforcer les capacités judiciaires des associations cyclistes.

Une nouvelle législation est en cours d'élaboration. La directive cadre sur la qualité de l'air a été révisée et va imposer dès 2010 des limites nettement plus astreignantes. La législation sur les changements climatiques, par exemple l'ensemble énergie/climat, va en outre susciter de nouvelles occasions de promouvoir le cyclisme. Le temps est venu pour les associations cyclistes et autres associations environnementales de faire du lobbying, tant au niveau de l'UE qu'aux divers niveaux nationaux, pour que les législations environnementales intègrent des lois favorables au cyclisme.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 7.2 | COST-BENEFITS AND ECONOMIC VALUE OF CYCLING**

---

*Quels sont les bénéfices économiques du vélo ? Quelle est la contribution des investissements dans la politique cyclable envers la société ? Dans le domaine de la mobilité, il est indispensable de réaliser des analyses des bénéfices en termes de coûts pour les projets d'infrastructures à très grande échelle. On sait peu de choses sur l'impact des investissements dans la politique cyclable. Cette session sous-plénière met l'accent sur la plus-value économique que peuvent offrir ces investissements dans la politique cyclable. Cette donnée sera analysée au niveau des investissements dans des réseaux cyclables et de la mise à disposition d'espace supplémentaires pour les vélos en zone urbaine. Cette session se penchera également sur les techniques d'analyse des bénéfices en termes de coûts qui permettent de prendre le rôle du vélo en considération.*

### **CHAIRE :**

**Phillip Darnton**, Cycling England, RU

---

**Dr. Jean-Luc Saladin**, Médecin, Le Havre, France

---

**Bicyclettes, jardins potagers, santé, économie et planification urbaine**

---

La plupart des gens passent 4 heures par jour à regarder la télé, à surfer sur internet ou à jouer à des jeux vidéo.

Si ceux qui le font consacraient une heure sur les quatre à produire une partie de leur propre nourriture (sous nos latitudes, une personne peut pratiquement vivre en autarcie si elle dispose de 200 m<sup>2</sup> et d'une heure de travail par jour), et consacraient une autre heure à exercer leurs muscles sur des bicyclettes ou d'autres véhicules à propulsion humaine (éventuellement avec assistance électrique) pour satisfaire à leurs besoins de mobilité, cela permettrait d'atteindre de nombreux objectifs : une meilleure santé (ce qui aurait des conséquences positives sur ce que coûte la santé à la collectivité), une réduction de la pollution, une réduction des nuisances sonores, une moindre dépendance aux énergies fossiles, une réduction des émissions de gaz à effet de serre, un accroissement du pouvoir d'achat des ménages, des liens sociaux plus soutenus, etc.

Cet objectif ne peut pas être atteint si l'on ne met pas en place des politiques proactives de planification régionale. Les lois au niveau national et les règlements édictés par les autorités locales devraient toujours prendre ce souci en compte, avec le soutien des communautés demandeuses. Le monde médical devrait aussi jouer un rôle actif dans ce mouvement.

**Fred Sztabinski, The Clean Air Partnership, Canada**

---

### **Pistes cyclables, parking dans la rue et affaires : une étude de cas à Toronto**

---

Les propositions visant à aménager des pistes cyclables le long des principales rues se heurtent souvent à l'opposition des commerçants. Ceux-ci craignent en effet que cette nouvelle affectation de l'espace - le remplacement des parkings dans la rue par des pistes cyclables - nuise à leurs affaires. L'objectif de cette étude est de comprendre et d'estimer l'importance du parking dans la rue pour le commerce. L'artère étudiée est Bloor Street, dans le quartier Annex de la banlieue de Toronto.

En vue d'encourager un plus grand nombre de Canadiens à utiliser plus souvent le vélo pour leurs trajets utilitaires, il est primordial que l'on accélère l'aménagement de pistes cyclables sur les artères principales. La voie Bloor-Danforth est une option particulièrement attractive pour l'installation d'une piste cyclable Est-Ouest à l'échelle de Toronto. Cet axe est en effet une des seules routes longues, droites et relativement planes qui traverse la ville de part en part. Elle ne possède pas de bande de roulement dédiée aux tramways et est une des artères où se produisent le plus d'accidents de vélo dans la ville.

Le présent rapport traite du développement et de la phase de tests de nouveaux outils analytiques destinés à déterminer le degré d'acceptabilité d'une nouvelle affectation de l'espace public, ainsi que son impact économique. Réalisée en juillet 2008, l'étude s'est intéressée aux opinions et aux préférences de 61 commerçants et 538 entrepreneurs installés Bloor Street, et a analysé les données relatives aux habitudes de parking dans cette zone.

Parmi les conclusions de cette étude :

- Seuls 10 % des patrons qui viennent en voiture dans le quartier Bloor/Annex ;
- Même aux heures de pointe, on ne paie que pour 80 % seulement des emplacements de parking payants ;
- Les patrons qui arrivent à pied ou à vélo sont ceux qui viennent le plus souvent et dépensent le plus d'argent par mois ;
- Il y a plus de commerçants qui pensent qu'une piste cyclable ou un trottoir élargi seraient favorables aux affaires que de commerçants qui craignent que ces changements ne nuisent aux affaires ;
- Les patrons donneraient la préférence à une piste cyclable plutôt qu'à des trottoirs élargis, dans un ratio de près de 4 à 1 ;

- La réduction de la disponibilité d'emplacements de parking dans la rue au profit de pistes cyclables ou de trottoirs élargis pourrait être compensée dans cette zone par les zones de parking municipal privé.

Les habitudes de dépenses des cyclistes et piétons, leurs déplacements relativement fréquents et l'impact minime qu'ils exercent sur le parking, tout démontre que le commerce de ce quartier ne semble en aucune manière devoir être affecté négativement par une nouvelle affectation à une piste cyclable de l'espace de parking dans la rue. Au contraire, ce changement semble susceptible d'augmenter l'activité commerciale.

Nous recommandons d'appliquer cette méthode d'étude dans d'autres rues commerçantes où il serait question de réduire les espaces dédiés au parking pour y installer des trottoirs plus larges ou des pistes cyclables. En particulier, les chercheurs recommandent en outre que la Ville de Toronto utilise cette étude pour examiner avec une attention accrue l'avenir de Bloor Street en tant que candidate pour l'aménagement d'une piste cyclable qui traverserait la ville de part en part.

**Jason Torrance**, Sustrans, Royaume-Uni

---

### **Les avantages économiques du cyclisme**

---

Les avantages économiques du cyclisme sont déterminants pour toute notre société. À une époque où les systèmes économiques en vigueur - et leurs moteurs - ont échoué à fournir un environnement stable et prospère, il est temps de se pencher plus activement sur d'autres manières de faire progresser notre économie.

Le cyclisme offre des occasions uniques de créer une prospérité économique qui nous mette à l'abri d'un trafic routier toujours plus envahissant, et crée des environnements où les gens vivent dans des villes et agglomérations prospères.

Tant à notre époque où le trafic routier domine nos voies de communication et nos rues que dans une période de transition qui ouvrirait à une nouvelle ère où le cyclisme serait susceptible de jouer un rôle déterminant dans une économie nouvelle, les avantages du cyclisme en termes économiques doivent figurer au cœur de nos préoccupations.

**Dr. Moshe Givoni et James Macmillen**, University of Oxford, RU

---

### **Évaluer le voyage actif : un défi lancé aux cadres prédominants**

---

L'évaluation peut être considérée comme une tentative systématique de déterminer la valeur, l'efficacité et les effets des interventions politiques existantes et/ou potentielles. Dans le secteur des transports, les mérites que présente le paradigme d'évaluation prédominant ont consolidé sa position en tant que mécanisme de justification du choix favorable à une prise de décision transparente et justifiable. Ceci vient à l'aide de ceux qui sont chargés de sélectionner la meilleure action à

entreprendre dans des environnements où règnent le manque et les contraintes. Récemment pourtant, des contributions aux écrits en matière de transports ont remis en question quelques-unes des hypothèses principales qui figurent dans les cadres actuels d'évaluation. Cela a donné lieu à d'importantes questions sur le fait de savoir si de tels cadres sont en mesure, sous leur forme actuelle, de produire des effets appropriés et informatifs. Il en est surtout ainsi dans les cas où les méthodologies d'évaluation ont mis traditionnellement l'accent sur les économies de temps de voyage qui constitueraient le principal avantage des investissements consentis dans les infrastructures de transport, et en particulier dans le contexte du transport routier motorisé. Dans la mesure où la politique du transport encourage désormais explicitement le transport par des modes non-motorisés, cet exposé est un examen critique de la mesure dans laquelle une telle pratique en matière d'évaluation se manifeste dans le cadre du NATA, le service britannique de la mobilité. Il résume de façon pertinente la multitude d'avantages sociétaux qu'offrent la marche à pied et le cyclisme. Utilisant un exemple numérique à titre d'illustration, nous allons explorer les ajustements potentiels du NATA qui pourraient améliorer la qualité des décisions d'investissements à venir, relatives à ces modes.

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 7.3 | CLIMATE AND TAXATION POLICIES**

---

*Quel est l'impact de la mobilité urbaine sur les changements climatiques ? Comment gérer la mobilité urbaine en vue de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> ? L'Europe a-t-elle déjà pris suffisamment de mesures à large portée pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic et au transport ? Est-il pertinent d'établir un lien de cause à effet entre la mobilité urbaine et les changements climatiques ? La solution réside-t-elle en partie dans des levées de taxes ? Enfin, le fait d'encourager l'utilisation du vélo a-t-il réellement un impact sur les changements climatiques ?*

### **CHAIRE :**

**Derek Osborne**, EESC – Comité économique et social européen, RU

---

**Elizabeth Claridge**, Marketing Client Manager/Cycling Walking & Accessibility, Transport for London, RU

---

### **L'impact de l'introduction d'une 'taxe encombrement' sur le niveau de pratique du vélo à Londres**

---

La 'taxe encombrement', une taxe journalière sur les véhicules motorisés qui pénètrent dans le centre de Londres, a été introduite par Transport for London (TfL) le 17 février 2003. La zone centrale de Londres est beaucoup plus commerciale que résidentielle. Ce système a été introduit à l'origine en vue de réduire les encombrements et d'accélérer le trafic. On a enregistré en effet dans cette zone une réduction de 30% des encombrements dus au trafic motorisé, un chiffre significatif

qui a cette mesure pour origine. Depuis 2003, les volumes de trafic au centre de Londres sont restés plus faibles qu'il n'était prévu au cas où la taxe n'aurait pas été votée. Cependant, du fait de la prise de décisions politiques attribuant l'espace routier à d'autres modes de transport - accroissement du nombre de voies prioritaires réservées aux bus, plans favorables au vélo et d'autres améliorations en cours - les encombrements ont augmenté. L'équipe en charge de la taxe sur l'encombrement procède à un programme intensif de contrôle et rédige des rapports annuels que l'on peut lire sur le site Web de TfL, [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk). Une analyse approfondie des données recueillies a démontré une augmentation significative des déplacements à vélo en février et mars 2003, immédiatement après l'introduction de la taxe. Sachant comment se présente le climat anglais et quelle est la saisonnalité du cyclisme à Londres, ces augmentations hivernales doivent sans conteste être attribuées à l'introduction de la taxe et à un changement de mode de transport, de la voiture au vélo. Ces augmentations s'observent en particulier à l'heure de pointe du matin pour le trafic cycliste entrant dans la zone, à savoir le trafic entrant de navetteurs.

Londres a assisté à une hausse de 91 % du cyclisme en juillet 2008, sur base 2000, avec une augmentation de plus de 20 % entre 2004 et 2006. Ceci est lié au profil nettement plus favorable enregistré par le cyclisme dans les agendas politique et de presse. L'objectif que s'est actuellement fixé TfL est une croissance de 400 % des déplacements à vélo, ce qui donnerait au cyclisme une part de 5 % des modes de transport en 2025. L'impact qu'exerce la 'taxe encombrement' sur le nombre de déplacements à vélo est difficile à déterminer du fait de cette croissance généralisée. Il est difficile de mesurer les effets spécifiques d'une intervention isolée, face à l'ensemble des autres interventions relatives au cyclisme. Depuis 2000, TfL a utilisé un certain nombre d'outils destinés à encourager une modification des comportements et à développer l'utilisation de la bicyclette. Quelques exemples : campagnes de marketing, améliorations apportées à l'infrastructure, publication d'informations et de cartes des itinéraires recommandés, formations gratuites ou subsidiées au vélo, programmes communautaires (au nombre desquels figure le soutien apporté au vélo dans les écoles et ateliers), financements au plan local accordés par les 'boroughs' londoniens, soutien apporté à des événements cyclistes tels que le Tour de France et à l'événement annuel *Freewheel*, lors duquel les rues de Londres sont fermées au trafic motorisé.

Alors que la taxe sur l'encombrement peut être considérée comme un support accordé aux utilisateurs de bicyclettes dans la zone taxée, et donc comme une contribution au développement du cyclisme à Londres, ce moyen de conviction ne peut être considéré que comme l'un des outils - face à beaucoup d'autres - que doit mettre en œuvre une ville convaincue de la nécessité de promouvoir largement le cyclisme au départ d'un niveau initial plutôt faible.

**Saïd El Khadraoui**, MEP – membre du comité des transports et du tourisme, Belgique

---

**Quels sont les efforts à attendre de l'Europe pour réduire les émissions de CO2 dans le secteur du transport ?**

---

**Jana Cicmanova**, Assemblée des Maires, DG-TREN, Belgique

---

**Arguments de l'Assemblée des Maires, Une initiative de l'UE pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans les villes de l'Union.**

---

## **SESSION SOUS-PLÉNIÈRE 7.4 | BICYCLE USE AND BICYCLE SAFETY**

---

*L'utilisation du vélo et la sécurité des cyclistes : le problème de l'œuf et de la poule. Les aléas du trafic constituent l'un des éléments dissuasifs majeurs à enfourcher son vélo. Nombreux sont les parents qui ne souhaitent pas que leurs enfants se rendent à l'école en vélo en raison d'une sécurité routière défaillante. Or, plus il y aura de cyclistes sur la voie publique, plus le risque d'accidents diminuera. Quel est le véritable lien entre l'utilisation du vélo et la sécurité des cyclistes ? Les décideurs politiques peuvent-ils réellement jouer la carte de l'investissement dans la politique cyclable sous prétexte que cela réduirait le nombre d'accidents (de vélo) ? Sur base des statistiques d'accidents et d'exemples concrets, cette session sous-plénière tentera d'expliquer le lien qui unit l'utilisation du vélo et la sécurité des cyclistes.*

**CHAIRE :**

**Hubert Peigné**, Coordinateur National du développement de l'usage du vélo, France

---

**Greg Raisman**, Bureau des transports, Portland, USA

---

**Sécurité à vélo et réduction des accidents à Portland, Oregon, USA**

---

La ville américaine de Portland, dans l'Oregon, met tout en œuvre pour devenir une ville cyclable de premier plan. Elle a été reconnue comme la meilleure ville où rouler à vélo en Amérique du Nord. Ceci dit, elle continue à faire de gros efforts pour mettre au point un système de déplacements à vélo qui aide tous les utilisateurs à rouler d'une manière sécurisée, intuitive et confortable.

Le réseau de pistes cyclables de Portland comporte 270 miles de pistes cyclables le long des rues, de boulevards cyclistes et de pistes pavées. Sans compter 6 miles complémentaires de pistes à une seule voie et 40 miles de pistes pour VTT qui permettent de pratiquer le 'mountain bike' dans les parcs de la ville.

Cette présentation mettra en lumière les augmentations considérables du trafic cycliste et les améliorations apportées globalement à la sécurité du trafic à Portland.

Au cours des 15 dernières années, Portland a connu une quintuple augmentation de la circulation à vélo. Aujourd'hui, quelque 6 % de tous les trajets y sont effectués à vélo alors que, dans la moyenne des villes américaines, ce chiffre est de 1 % à peine. Dans le même temps, le taux de sécurité de la circulation à Portland dépasse celui de toutes les autres villes américaines. Par exemple, dans la dernière décennie, le taux d'accidents impliquant des cyclistes s'est réduit de plus de 70 %. Comme les citoyens se sont déplacés plus fréquemment à pied et à vélo, le nombre d'accidents et de blessés de la route a décru, tous modes de transport confondus. En 2008, il y a eu à Portland moins d'accidents dus au trafic que tout au long des années où on les a recensés, soit depuis... 1925.

Basée sur une vidéo, des photos et des données, cette présentation mettra en évidence les stratégies clés en matière d'ingénierie, de formation, d'exécution et d'encouragement visant à augmenter le nombre et la sécurité des déplacements à vélo.

Quelques points clés du programme :

- Ingénierie : système de transit accessible à 100 % aux vélos (y compris des porte-vélos sur les bus qui desservent 8.000 arrêts), boulevards pour vélos, sentier flottant pour bicyclette et tram aérien accessible aux vélos.
- Formation : cycle de trajets plus sécurisés vers l'école pour les piétons et cyclistes, distribution chaque année de 100.000 cartes de trajets à vélo et à pied, vidéos distribuées par le web pour expliquer les nouveautés et programmes,...
- Exécution : une classe de Partage de la Sécurité Routière enseigne à 3000 personnes qui ont enfreint le code de la route comment se comporter de façon sûre sur la route, et un Accord de mesures communautaires multimodales précise comment la police va aider la communauté à améliorer la sécurité.
- Encouragement : le programme de direct marketing *SmartTrips* atteint 30.000 ménages par an, des milliers d'événements récréatifs liés au vélo sont organisés chaque année et incitent à collaborer, et le *Bicycle Commute Challenge* compte plus de 1000 employeurs qui encouragent leurs salariés à venir travailler à vélo.

**Kurt Van Hout**, Institut de recherches sur le transport (IMOB) - Université d'Hasselt, Belgique

---

### **Rouler plus à vélo pour accroître la sécurité**

---

Il existe des différences marquantes entre l'utilisation de la bicyclette selon les pays tout comme au sein d'un même pays. Aux Pays-Bas, quelque 27 % de tous les trajets sont parcourus à vélo. Les chiffres varient de près de 40 % dans des villes comme Groningen et Zwolle, contre un peu plus de 10 % à Kerkrade. En Grande-Bretagne par contre, où 2 % seulement de tous les trajets sont parcourus à vélo, la moyenne avoisine les 20 % dans des villes universitaires comme Oxford et Cambridge.

Là où les gens se déplacent à vélo, il peut arriver qu'ils soient blessés dans le trafic ou qu'ils chutent. La plupart des accidents de vélo enregistrés mettent en cause d'autres usagers de la route venant d'une autre direction. Il arrive que des conducteurs ne voient pas arriver un cycliste parce qu'ils ne les perçoivent pas ou ne s'attendent pas à les voir arriver. Des inattentions de la part du conducteur et/ou du cycliste peuvent aussi entraîner des accidents. Bien que cela fasse rarement l'objet d'un constat, il arrive enfin que des cyclistes se blessent en tombant. Une fois encore, un comportement négligent et une mauvaise infrastructure sont les causes principales de ce type d'accidents.

Il ressort de diverses études qu'il existe une corrélation directe entre l'utilisation du vélo et la sécurité du cycliste. Cette corrélation vaut au niveau du pays, de la ville ou de la région. Au niveau individuel, il existe aussi une corrélation entre le risque d'accident et l'expérience. Un certain nombre de modèles statistiques indiquent qu'il y a réduction du risque lorsque la pratique du vélo augmente. Au niveau local, on constate une forte réduction du nombre de conflits par cycliste lorsque le nombre de cyclistes dépasse les 50 par heure.

Si l'on envisage les risques de décès prématuré, on constate que les avantages qu'offre le cyclisme pour la santé dépassent le risque d'accidents qu'il présente. De la sorte, le cyclisme permet de vivre plus longtemps et de maintenir la population en meilleure santé.

**Chris Peck, CTC, RU**

---

### **La sécurité en chiffres – La preuve par 101 autorités locales de Grande-Bretagne**

---

En fonction de quels critères mesure-t-on la sécurité des cyclistes ? Lorsque les gouvernements fixent des objectifs en vue de réduire le nombre d'accidents impliquant des cyclistes, les professionnels de la sécurité routière sont tentés de penser que le meilleur moyen est de réduire l'utilisation du vélo. Il existe pourtant une évidence avérée : plus il y a de cyclistes, plus le cyclisme est sûr. Les cyclistes bénéficient donc directement de la loi du nombre. Une étude l'a démontré : un doublement du nombre de cyclistes et de piétons entraîne une augmentation de 40 % seulement des accidents qui leur surviennent, ce qui revient à dire que les risques encourus par le piéton ou le cycliste individuels se réduisent de 34%. Mieux : les cyclistes courent un risque très réduit par rapport aux autres usagers de la route. C'est pourquoi, 'plus nombreux' et 'plus en sécurité' sont des objectifs totalement compatibles en matière de cyclisme. Ce sont donc les objectifs à poursuivre.

Confirmant la théorie fondée sur 'la sécurité par le nombre', CTC a récemment dressé un bilan du nombre d'accidents survenus à des cyclistes au cours des 5 dernières années. Se fondant sur 101 zones d'autorité locale britannique, elle a établi des statistiques d'accidents par 10.000 navetteurs cyclistes dans chaque zone. En établissant une comparaison avec le pourcentage de la population locale qui fait des

navettes à vélo, nous avons pu dessiner une courbe qui montre que, là où le cyclisme est usuel, le danger est plus faible. Cette conclusion est confirmée par l'examen de trois autorités locales du Nord de l'Angleterre qui se situent à moins de 125 km l'une de l'autre. Les accidents recensés sont ceux au cours desquels des cyclistes ont été tués ou gravement blessés (KSI), généralement suite à une collision avec un autre véhicule.

Chacune des trois autorités locales – York, Warrington et Calderdale – a une population identique et un nombre identique de blessés et de morts à vélo. Il y a pourtant une différence significative dans le nombre de navettes effectuées à bicyclette dans chacune des trois zones. York, qui possède le niveau de cyclisme le plus élevé (12%), présente un bien meilleur bilan de sécurité par cycliste que Warrington (3%) ou Calderdale qui a le degré le plus bas de navettes à vélo (moins de 1%). Par 10.000 navetteurs cyclistes, on ne compte chaque année que 10 cyclistes sérieusement blessés à York, contre 26 à Warrington et 158 à Calderdale. Le tableau dans son ensemble intègre toutes les autorités locales 101, compte tenu de la variation régionale.

Nous avons aussi dressé un relevé sur graphique de l'utilisation des vélos et du taux d'accidents cyclistes en Grande-Bretagne depuis les années 1950. Ici aussi, nous constatons un effet de 'sécurité par le nombre'. Notre tableau vous montre ces divers graphiques en parallèle avec ceux qui illustrent la même constatation dans les pays de l'UE.

Ces découvertes ont été diffusées auprès du gouvernement du Royaume-Uni et des autorités locales en vue de soutenir notre thèse : le mieux à faire pour la sécurité des cyclistes est d'encourager l'utilisation du vélo car une réduction de son utilisation résulterait dans une augmentation du risque encouru par les cyclistes restants. Il faut donc éviter à tout prix les politiques qui visent à effrayer la population à propos du cyclisme.

Les autorités devraient au contraire combattre les peurs qui détournent les citoyens de la pratique du vélo (ou qui les poussent à interdire le vélo à leurs enfants). Ces peurs sont liées à la vitesse ou aux excès de vitesse, aux mauvais conducteurs, aux routes et carrefours périlleux et aux véhicules dangereux comme les camions.

Pour encourager une telle approche, il faut prendre en compte des objectifs de sécurité routière en les considérant non pas comme de simples chiffres, mais comme des taux d'accidents relativisés.