



HAL
open science

Les politiques cyclables en Europe : tour d'horizon des politiques nationales

Geneviève Laferrere

► **To cite this version:**

Geneviève Laferrere. Les politiques cyclables en Europe : tour d'horizon des politiques nationales. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2001, 77 p., illustrations. hal-02150495

HAL Id: hal-02150495

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150495>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

R A P P O R T S D ' É T U D E

Certu

Les politiques cyclables en Europe

*Tour d'horizon
des politiques nationales*

AMENAGEMENT ET EXPLOITATION DE LA VOIRIE

Collections du Certu

L'auteur remercie tout particulièrement

pour leurs conseils et les nombreuses informations transmises,

- Pierre Coester, CETE Nord Picardie,
- Isabelle Lesens, directrice du bureau d'études Vélo Conseil,
- Gérard Wolf, expert vélo, ancien chargé d'études du Certu

pour leur relecture attentive en ce qui concerne leur champ territorial propre,

- Marie Caroline Coppieters, secrétaire générale de la Fédération Européenne des Cyclistes
- Jacques Dekoster, président de l'association GRACQ – Bruxelles
- Maurizio Tira, département d'ingénierie civile, université de Brescia
- Philip Insall, directeur de SUSTRANS et membre de l'équipe de direction Euro Velo
- Claude Morel, chargé de mission vélo pour la ville de Genève

pour leurs photos,

- Jacques Nouvier, chef du département Système du Certu
- Gilbert Lieutier, chef du département Circulation et Aménagement urbain du CETE d'Aix

Avertissement :

Ce rapport est entièrement basé sur une analyse de données bibliographiques. Les documents utilisés sont cités en fin d'ouvrage et disponibles au CERTU. Cette méthode de travail induit un risque : celui notamment de citer des mesures qui ont fait l'objet d'une intention ou d'une déclaration de principe sans être encore suivies d'exécution, par manque d'arrêté ou de décret d'application. Malgré une relecture attentive par plusieurs spécialistes, des erreurs peuvent subsister. L'auteur s'en excuse par avance.

Sommaire

Sommaire	3
Introduction	7
Synthèse de la politique menée dans chaque pays	9
Les Pays Bas	9
Le Danemark	9
L'Allemagne	10
La Suisse	10
Le Royaume Uni	10
L'Italie	11
La Belgique	11
Analyse par pays	13
1. Les Pays Bas	13
1.1 Le contexte national	13
1.2 L'historique de la politique cyclable	14
1.3 La politique de stationnement automobile	19
1.4 La politique d'urbanisme	19
1.5 La politique de sécurité routière et de modération de la vitesse	21
1.6 Que peut-on retenir ?	22
2. Le Danemark	23
2.1 Le contexte national	23
2.2 La politique cyclable	24
2.3 La politique d'urbanisme	28
2.4 La politique de sécurité routière	28
2.5 Que peut-on retenir ?	29
3. L'Allemagne	30
3.1 Le contexte national	30
3.2 La politique cyclable	30

3.3	La politique de stationnement	33
3.4	Une politique incitative de transport groupé	34
3.5	La politique d'urbanisme	34
3.6	Que peut-on retenir ?	36
4.	La Suisse	37
4.1	Contexte national	37
4.2	Existe-t-il une politique cyclable du conseil fédéral ?	38
4.3	Que peut-on retenir ?	39
5.	Le Royaume Uni	41
5.1	Le contexte national	41
5.2	La politique cyclable	41
5.3	La cohérence avec les autres politiques	45
5.4	La politique de transport et de stationnement	45
5.5	La politique d'urbanisme	47
5.6	Que peut-on retenir ?	49
6.	L'Italie	51
6.1	Le contexte national	51
6.2	La politique cyclable	51
6.3	La politique de stationnement	52
6.4	La politique d'urbanisme	53
6.5	Que peut-on retenir ?	54
7.	La Belgique	56
7.1	Le contexte national	56
7.2	La politique cyclable fédérale	56
7.3	La politique fédérale de sécurité et de modération de la circulation	57
7.4	La politique cyclable de la région flamande	57

7.5	La déclinaison du concept de mobilité durable en région wallonne	58
7.6	La politique cyclable de la région bruxelloise	59
7.7	Que peut-on retenir ?	60
	Que nous apprennent les autres pays européens ?	62
	Références bibliographiques	64
	Annexes	66
	Extrait du rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports sur la sécurité des usagers vulnérables (mai 2000)	66
	Extrait de la résolution adoptée par le conseil des Ministres des transports de la CEMT (21 – 22 avril 1997)	68
	Quelques comparaisons chiffrées récentes	69

Introduction

Depuis plusieurs années et sous la pression notamment des fédérations cyclistes, une volonté de développement de l'usage du vélo a été affichée en France, tant par les autorités locales que par les autorités nationales. En 1989 un petit nombre d'élus motivés fonde le Club des Villes Cyclables pour enrayer la progression de l'automobile et redonner une place au vélo en milieu urbain. En 1994 les ministres de l'Équipement et de l'Environnement créent le comité de suivi de la politique du vélo, composé de représentants des ministères, des collectivités locales, des associations, des constructeurs de cycles. Malgré les efforts de ce comité et les quelques résultats obtenus comme la modification du code de la route en faveur des cycles à l'automne 1998 ou l'adoption d'un schéma national des itinéraires cyclables fin 1999, malgré les aménagements dédiés dans plusieurs agglomérations, le vélo urbain reste sous-utilisé. Il représente le plus souvent 1 à 2 % des parts modales tandis qu'il atteint dans des villes européennes voisines des taux plus de dix fois supérieurs.

Dans les années 1980, le CETUR (centre d'études des transports urbains) s'était déjà intéressé aux *Politiques en faveur des deux roues légers dans quatre pays européens (Allemagne, Pays Bas Danemark, Suède)*. Afin de comparer les stratégies développées depuis cette date et voir ce dont la France pourrait s'inspirer pour progresser, le comité de suivi de la politique du vélo a commandé en 2000 au Certu un nouveau rapport sur les politiques cyclables engagées par certains gouvernements européens.

L'auteur a délibérément renoncé à un travail exhaustif sur tous les pays de la Communauté Européenne pour des raisons de délais. Le choix s'est porté sur trois groupes:

- des pays exemplaires tels que les Pays Bas et le Danemark,
- des pays limitrophes souvent cités pour leurs actions en faveur des circulations douces, comme l'Allemagne et la Suisse,
- des pays ayant développé une politique récente de promotion du vélo, à savoir le Royaume Uni l'Italie et la Belgique.

Après une introduction sommaire donnant quelques chiffres sur le contexte national, l'étude développe l'historique de la politique cyclable puis met en perspective les politiques de stationnement, d'urbanisme et de sécurité routière.

Nous verrons dans ce rapport que les États où le vélo occupe une part significative des déplacements domicile - travail affichent depuis plusieurs années une volonté politique claire avec des objectifs chiffrés précis tant pour réduire la part motorisée que pour assurer la sécurité des cyclistes. Des budgets individualisés permettent d'accompagner les politiques locales d'aménagements cyclables; des recommandations techniques, des études et évaluations sont régulièrement publiées; des campagnes de communications ciblées selon le type et l'âge des usagers sont renouvelées plusieurs fois par an. Mais c'est surtout la cohérence entre les différentes politiques publiques et la convergence de leurs objectifs pour une « maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements » qui semblent avoir porté leurs fruits.

Ce document dresse à la fin de chaque chapitre un bref bilan sur l'évaluation que les instances nationales font de leurs politiques: à partir d'une étude pourtant centrée sur la bicyclette, c'est toute une politique des déplacements urbains qui peut se construire.

Synthèse de la politique menée dans chaque pays

Les Pays Bas

Le tissu urbain très dense empêche le développement des infrastructures de transport. Le réseau routier est arrivé à saturation. Il doit être en priorité réservé aux échanges économiques, d'où l'accent maintenu sur une politique en faveur des modes doux - transport en commun, vélo, marche à pied – pour tous les autres déplacements. Entre 1973 et 1982, 90 % des routes secondaires et 70 % des petites routes ont été équipées d'aménagements cyclables. L'enseignement tiré alors par le gouvernement est qu'il faut engager simultanément une politique de dissuasion de l'usage de la voiture et une politique cyclable ; il faut également proposer de bonnes conditions de stationnement pour les vélos et informer régulièrement la population sur ce mode de déplacement, ce qui ne peut se faire qu'à l'échelon local. L'opportunité d'une subvention de l'État importante mais limitée dans le temps ne suffit pas pour que les villes s'engagent de manière pérenne à promouvoir le vélo.

De 1990 à 1997, la politique cyclable du gouvernement est encadrée par un plan directeur cyclable appelé Masterplan Fiets (en anglais, le Bicycle Master Plan - BMP). Pour une grande part, la fédération nationale cycliste (Fietsbond) en est l'instigatrice. Dès 1990, le ministre des Transports met d'ailleurs à sa disposition des fonds pour qu'elle assure des formations au niveau local et adapte les campagnes nationales au niveau régional et local.

Ces principes généraux s'accompagnent d'objectifs chiffrés précis à l'horizon 2010 (par rapport à l'année de référence 1986) : augmenter fortement le nombre de kilomètres parcourus à bicyclette en réduisant fortement l'augmentation des déplacements motorisés ; augmenter de 50 % le nombre de passagers transportés par le train, en améliorant la complémentarité vélo et transport public ; réduire les accidents cyclistes de 50 % entre 1990 et 1995 et encore de 50 % entre 1995 et 2010; lutter significativement contre le vol de vélos.

Parallèlement, la mise en œuvre du BMP s'accompagne de mesures restrictives de stationnement : permis résident, permis entreprise... et d'urbanisme : politique « A , B, C » avec la zone A définie par la proximité de tous les modes de transports publics ; la zone B, plus éloignée du centre, accessible en transport en commun mais également en voiture ; la zone C essentiellement dépendante du transport routier.

Le Danemark

Le Master Plan for Transport « Traffic 2005 », élaboré en 1993, insiste sur la promotion des modes doux et sur l'augmentation de la sécurité des piétons et des cyclistes dans les villes. Il comporte des objectifs chiffrés précis: augmenter la marche et le vélo de 4% au détriment de la voiture et réduire le nombre de tués et blessés de 45% d'ici l'an 2000, par rapport aux chiffres de 1988. Au printemps 1999, le Ministère des Transports introduit une nouvelle politique cyclable qui s'accompagne de la publication d'un nouveau manuel pour les urbanistes et les techniciens : « catalogue de bonnes idées pour promouvoir des aménagements cyclables sûrs ».

Les autorités recensent 4,5 millions de vélos pour 5 millions d'habitants contre 1,7 million de voitures.

Pourquoi si peu de voitures? À cause des taxes importantes imposées à l'achat des véhicules: la voiture est un produit d'importation puisqu'il n'y a pas de constructeurs automobiles danois (pas plus qu'aux Pays Bas); et est identifiée à un produit de luxe. Par an, il se vend six fois plus de vélos que de voitures neuves. Le vélo représente un gain de temps réel en milieu urbain où les

embouteillages sont importants du fait de la capacité volontairement limitée des autoroutes urbaines.

Comment maintenir un taux de cyclistes élevé ? En renouvelant fréquemment des campagnes de communication ciblées sur les thèmes de la santé, de la protection de l'environnement ; en jouant sur l'émulation entre entreprises.

L'Allemagne

En 1997, on estime à 75 millions le parc de bicyclettes et 50 millions de véhicules à moteur. Ce pays présente de fortes disparités entre le nord et le sud, l'est et l'ouest. La politique nationale cyclable se décompose principalement en trois étapes.

1981 : programme de construction de 3000 km de pistes cyclables le long des routes fédérales pour l'équivalent de 3,7 millions d'Euros (24 MF).

1995 : mise à jour du guide de recommandations pour les aménagements cyclables (ERA) pour préparer la modification du Code de la Route en faveur des cyclistes.

1997 : Amendement du Code de la Route avec institution de nouveaux panneaux et de nouvelles règles en faveur des cyclistes comme l'utilisation à contresens des sens uniques ou la création de « rues cyclables ».

Dans ce pays très décentralisé, le rôle de l'État est à la fois régalién et incitatif (subventions, guides techniques...). Les politiques locales en faveur du vélo profitent de politiques anciennes de développement du transport public (bus gratuits ou peu chers pour les jeunes et les personnes âgées ; forfait train le week-end) ou sont portées par les élus verts pour contribuer à la protection de l'environnement. En revanche la volonté de maîtriser l'étalement urbain se heurte à des réticences de la population qui, comme en France, rêve d'une « ville à la campagne ».

La Suisse

On pourrait dire que la Confédération n'a pas de politique cyclable. Mais, depuis les années 1980, elle encourage les cantons à réaliser des aménagements réducteurs de vitesse et assurant un meilleur partage de la voirie au profit des cyclistes et des piétons. Deux instances nationales orientent la recherche et la normalisation : l'union des professionnels suisses de la route et la conférence suisse des responsables en aménagements cyclables.

Le Royaume Uni

La politique cyclable nationale « National Cycling Strategy » (NCS) a été initiée en juillet 1996. Son but : favoriser l'augmentation de l'usage de la bicyclette pour tous les groupes d'âges en diffusant des exemples de bonnes pratiques, en développant l'innovation et des moyens efficaces d'encouragement. Des objectifs quantitatifs précis ont été fixés: doubler la part modale de 1996 à 2000 et doubler à nouveau entre 2002 et 2012. A chaque autorité locale d'établir ses propres plans pour atteindre des objectifs cohérents avec ceux affichés dans la NCS. Pour l'année 2000, globalement les subventions de l'État en faveur des modes doux sont supérieures de 20 % à celles de 1990.

En application de la Planning Policy Guidance n° 13 publiée en 1994, les politiques d'urbanisme des autorités locales doivent concourir à réduire les besoins de déplacements et en particulier l'usage de la voiture individuelle : encourager les constructions dans les zones urbanisées, à des endroits bien accessibles par les modes de déplacements autres que la voiture ; renforcer les centres locaux existants ; maintenir et renforcer l'accessibilité à pied, en deux-roues ou en transports publics, plutôt qu'en voiture, pour les déplacements réguliers ; limiter l'offre de

stationnement et fixer des tarifs dissuasifs pour décourager l'usage de la voiture individuelle pour tous les motifs de déplacements, quand il y a des alternatives pratiques.

L'Italie

La politique des zones à trafic limité a montré sa relative efficacité à maintenir l'usage du vélo dans plusieurs villes d'Italie du Nord. Depuis octobre 1998, le gouvernement italien a franchi une nouvelle étape en publiant une loi pour « le financement de la mobilité cycliste » avec création d'un fonds spécial pour réaliser des infrastructures, des itinéraires touristiques, financer la signalisation cyclable, mener des actions en faveur de l'intermodalité avec les transports publics.

La Belgique

Les dispositions prises par ce pays pour améliorer les déplacements tous modes et leur sécurité sont proches de celles adoptées en France : limitations de vitesse, instauration de zones 30, révision du code de la route en cours ... Sous la pression des associations, l'État fédéral et les trois régions, Flandres, Wallonie et Bruxelles - Capitale. cherchent à innover et soutiennent des projets favorisant une mobilité douce : moniteurs vélo-écoles pour former les plus jeunes ou remettre en selle les anciens ; création de réseaux cyclables structurants, sécurisation des parcs de stationnement vélo... Des avancées timides et beaucoup plus de bonnes intentions que de réalisations !

Analyse par pays

1. Les Pays Bas

1.1 Le contexte national

Les infrastructures de transport aux Pays Bas se développent dans un tissu urbain très dense : 16 millions d'habitants occupent un territoire 13 fois plus petit que la France (34 000 km²). Les préoccupations environnementales sont exacerbées par de graves problèmes de pollution et d'inondation. Les deux tiers de la population des Pays Bas habitent en dessous du niveau de la mer et sont particulièrement menacés par des risques de rupture de digues. Or tout nouvel aménagement linéaire a des répercussions sur le régime des eaux, qu'il s'agisse d'une route (remblai) ou d'une voie navigable (déblai).

L'autorité compétente pour les affaires de transport est le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de la gestion de l'Eau. Les infrastructures de transport constituent un enjeu économique majeur pour les marchandises, en provenance et à destination des ports maritimes, qui se déversent ensuite par le Rhin dans l'Europe entière. Aujourd'hui, le réseau routier est arrivé à saturation. Il doit être en priorité réservé aux échanges économiques, d'où l'accent maintenu sur une politique en faveur des modes doux - transport en commun, vélo, marche à pied – pour tous les autres déplacements.

La réglementation très stricte soumet les projets d'infrastructures à la consultation du public avant l'étude d'impact et après sa réalisation. La consultation de la population est une étape très importante aux Pays Bas : l'expression publique sur les sujets de société, les projets nationaux ou locaux, est ancrée dans la culture et dans l'histoire. Les Néerlandais prônent les démarches participatives, aspirent au consensus et accordent beaucoup d'importance au respect mutuel.

1.1.1 Les infrastructures routières des Pays Bas en quelques chiffres :

Longueur totale du réseau routier : 113 400 km dont 2 200 km d'autoroutes et 58 200 km en interurbain.

Longueur totale du réseau cyclable (chiffres 1996 in Facts about cycling in NL - janvier 2001): 19 000 km dont 17 100 km de pistes et 1 900 km de bandes. Le réseau cyclable en milieu urbain mesure 5 500 km. Depuis 1983, le réseau de bandes cyclables croît deux fois plus vite que le réseau des pistes cyclables.

Le réseau routier principal assure 80 % du transport des marchandises et 60 % du transport de personnes.

La spécificité du programme routier national est de comprendre essentiellement des travaux d'élargissement de voies existantes, d'aménagement d'intersections, de localisation de parcs de stationnement, d'interconnexion avec le transport public. Les créations de voies nouvelles pour le trafic motorisé sont très limitées.

En présentant son nouveau Plan national de trafic et de transport (NVVP) en novembre 2000, le ministre indique que "désormais, le principe de la nouvelle politique est de faire payer plus ceux qui roulent beaucoup. Une variabilité sera introduite dans la taxation des véhicules: ce système de variabilité de l'imposition sera d'abord introduit pour les poids lourds et ne sera opérationnel qu'en 2010 pour les véhicules particuliers. Ces dix prochaines années les investissements

d'équipement s'élèveront à 37,21 milliards d'Euros (232 milliards de francs) dont 35 % seront consacrés à l'infrastructure routière." (conférence de presse du 11/11/2000)

1.1.2 La mobilité en quelques chiffres :

Les enquêtes statistiques montrent que 40 % des déplacements sont inférieurs à 2,5 km ce qui est une distance facile à parcourir à pied ou à vélo ; 70 % de tous les déplacements sont inférieurs à 7,5 km ce qui peut être parcouru à vélo par un très grand nombre.

La topographie est particulièrement favorable aux déplacements à vélo. On recense 16 millions de vélos pour 16 millions de néerlandais et la longueur du réseau cyclable a augmenté de 73 % en 10 ans.

Parts modales au niveau national en 2000 : 12 % transport public, 22 % marche à pied, 24 % vélo et 40 % voiture.

60 % des scolaires se rendent à l'école en vélo.

1.2 L'historique de la politique cyclable

En 1998, le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de la gestion de l'Eau a publié un rapport détaillé resituant l'usage du vélo aux Pays Bas dans un contexte historique : l'avènement de 1870 à 1920, le moyen de transport par excellence de 1920 à 1950, le déclin de 1950 à 1975, la redécouverte de 1975 à 1990, les effets positifs du Bicycle Master Plan (BMP) entre 1990 et 1997 et enfin la politique envisagée à partir de 1998 / 1999.

1.2.1 La politique des transports dans les années 1960

De 1960 à 1970, le développement des moyens de transport privés a été l'un des plus importants dans le monde : le nombre de voitures de tourisme a quadruplé, le nombre de cyclomoteurs a doublé si bien que le nombre de kilomètres parcourus avec des moyens de transport privés a quintuplé pendant cette période. En contrepartie, le nombre de kilomètres parcourus en transport en commun est tombé de 47 % à 18 % pendant la même période. L'extrapolation de ces tendances paraît inacceptable aux pouvoirs publics eu égard à la rareté des espaces et des ressources énergétiques, aux limites de résistance de l'environnement et aux possibilités financières. On note un tournant politique majeur lié à la parution en 1972 d'un rapport par l'Institut Économique Néerlandais évaluant entre 15 et 22 milliards de florins (7 à 10 milliards d'Euros ou 45 à 66 milliards de francs) l'investissement financier nécessaire d'ici l'an 2000 pour l'extension du réseau routier compte tenu de l'augmentation prévisible de la circulation automobile. Effrayés par la vision d'un réseau routier tentaculaire et sensibilisés par le choc pétrolier à la nécessité d'économiser les énergies fossiles, les élus adoptent en 1973 « une politique limitant l'augmentation de la demande de déplacement, stimulant l'usage des transports publics et encourageant un usage sélectif de la voiture dans les zones urbaines ».

1.2.2 La période 1975 - 1990

Le troisième rapport sur l'Aménagement du Territoire préconise des mesures restrictives :

1. élargissement et approfondissement de la connaissance du système de circulation et de transport ; encouragement des expériences dans ce domaine ;
2. cohérence du programme de circulation et de transport avec la politique de développement du territoire ;
3. élaboration de la politique d'urbanisation en étroite relation avec la politique de circulation et de transport ;
4. appui aux mesures qui freinent les déplacements en voiture là où ceux-ci engendrent des nuisances pour l'environnement ;

5. adaptation du trafic automobile aux possibilités de l'infrastructure existante par des systèmes de péage urbain faisant payer par chacun les frais réels ; étalement des heures de pointe du matin et du soir grâce à des horaires de travail plus souples et des modifications des heures d'ouverture des magasins ;

6. là où une expansion de la capacité est encore nécessaire, on la recherchera d'abord dans l'amélioration de l'infrastructure existante.

Le premier « plan pluriannuel pour le transport des personnes 1976 – 1980 » se traduit immédiatement par la suppression de 40 % des projets routiers (3 390 km restent programmés au lieu de 5 300 km), une restriction sur le stationnement motorisé en milieu urbain et la création de deux types d'aides financières distribuées par le Ministère des Transports: subventions à 80% du coût de la construction pour les villes qui réalisent des aménagements cyclables en milieu urbain et subventions à 50% pour les villes et les provinces qui aménagent des pistes cyclables le long des voies secondaires et des petites routes en interurbain. Le budget affecté à ces opérations est passé de 25 millions de florins en 1976 à 53 millions en 1982 (soit environ 11,5 à 24,6 millions d'Euros ou encore 75 à 160 MF). Sur cette période, 90 % des routes secondaires et 70 % des petites routes seront équipées. Dans le même temps, le gouvernement central finance à 100 % des projets pilotes de qualité dans de grandes villes telles que La Haye ou Tilburg, essentiellement sous forme de pistes, pour montrer que le vélo peut contribuer à résoudre les problèmes de trafic dans les centres urbains.

Mais l'évaluation de cette politique est mitigée : si l'on constate bien tout d'abord une augmentation de l'usage de la bicyclette, celle-ci se stabilise à un niveau inférieur à celui qui est attendu, notamment en urbain, et le nombre de cyclistes accidentés croît de manière très inquiétante : l'explication donnée est que les deux-roues ont un tel sentiment de sécurité sur ces pistes qu'ils relâchent leur attention, en carrefour notamment. Parallèlement, les déplacements automobiles ne cessent de croître.

L'enseignement tiré alors par le gouvernement est qu'il faut engager, simultanément à une politique cyclable, une politique de dissuasion de l'usage de la voiture. Il faut proposer de bonnes conditions de stationnement des vélos et informer régulièrement la population, ce qui ne peut se faire qu'à l'échelon local. Une subvention de l'État importante mais limitée dans le temps, ne suffit pas pour que les villes s'engagent dans des actions cyclables de manière pérenne.

Sur ces bases, un nouveau plan « transport et infrastructures » est adopté en 1988, plus volontariste que le précédent.

1.23 La politique cyclable dans les années 1990 : Masterplan Fiets Plan

Dans le plan transport de 1988, le rôle de la bicyclette comme alternative à la voiture, est encore peu affirmé. Il le sera vraiment à partir de 1990. De 1990 à 1997, la politique cyclable du gouvernement est encadrée par le Bicycle Master Plan (BMP). Pour une grande part, la Fédération Nationale Cycliste (Fietsersbond), fondée en 1975, en est l'instigatrice. Dès 1990, le ministre des Transports met d'ailleurs à sa disposition des fonds, pour assurer des formations au niveau local et adapter les campagnes nationales au niveau régional et local.

Les objectifs du BMP

Le plan croise les mesures relatives à l'urbanisme avec celles liées aux déplacements :

- développer les véhicules propres, limiter les surfaces affectées aux infrastructures, limiter l'accès des véhicules motorisés aux centres villes et aux zones d'intérêt écologique ;
- réduire et gérer la mobilité en condensant les lieux d'habitation, lieux d'activité et espaces commerciaux (toujours selon le schéma de la ville compacte) ;
- améliorer les alternatives à la voiture telles que le vélo, le transport public et le co-voiturage ;

- limiter l'accès de certaines zones à certains usagers seulement;
- communiquer, renforcer la coopération gouvernementale à tous les niveaux, financer, soutenir, appuyer la recherche sur les modes non motorisés.

Ces principes généraux s'accompagnent d'objectifs chiffrés précis à l'horizon 2010:

- augmenter de 3,5 milliards le nombre de kilomètres parcourus à bicyclette par rapport à l'année de référence 1986 en limitant à + 35 % l'augmentation du trafic motorisé au lieu de + 70 % (projection de la tendance constatée);
- augmenter de 1,5 milliard le nombre de passagers transportés par le train, soit + 50 % par rapport à l'année de référence 1990, en améliorant la complémentarité vélo et transport public ;
- réduire de moitié les accidents cyclistes en 1995 par rapport à 1986 et encore 50 % en moins en 2010 ; 10 % de cyclistes blessés en moins en 1995 qu'en 1986 et encore 40 % en moins en 2010 ;
- réduire significativement le nombre de vélos volés d'ici l'an 2000 par rapport à l'année de référence 1990 ;
- poursuivre le transfert de compétences et de connaissances de l'État vers les provinces, les villes et les régions pour que la politique cyclable soit partie intégrante de tous les plans de déplacement et de transport.

L'encouragement à utiliser un vélo se traduit dans la politique fiscale avec une taxe de luxe de 40 % s'ajoutant à la T.V.A. pour l'achat d'une automobile, une taxe importante sur l'essence ou au contraire un dégrèvement d'impôt pour l'usage d'un vélo entre le domicile et le lieu de travail.

Le budget consacré par le gouvernement

Le budget d'investissement de l'État pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les villes ou pour relier les villes et villages entre eux est loin d'être négligeable: outre les pistes et les bandes, les tunnels, les passerelles, les parcs à vélos peuvent également bénéficier de subventions.

Années	En millions de florins
1975	2,1
1977	32,8
1980	61,3
1991	45,7
1992	50,0
1993	60,0
1994	40,2
1995	44,0
Total	239,9

Ceci représente une moyenne de l'ordre de 21 Millions d'Euros (135 MF) de subvention annuelle depuis 1991.

Les acteurs : rôle prépondérant mais limité de l'Etat

Le groupe « projet » a pour mission principale de stimuler les autorités, les transporteurs et les entreprises pour inclure un volet cyclable dans leurs politiques et stratégies internes. Les

provinces ont un droit de regard sur la politique des municipalités et cofinancent leurs actions. Le rôle du gouvernement et de ses représentants régionaux est prépondérant dans la mesure où la politique vélo est transversale et dépendante d'autres politiques telles que le stationnement, l'infrastructure, l'urbanisme, l'environnement mais il est en même temps limité dans la mesure où les décisions doivent être prises au plus près du terrain. Il assure plutôt le développement des outils de recherche et d'évaluation, la diffusion des connaissances et des campagnes de communication. Pour ces dernières, tous les canaux médiatiques possibles sont utilisés, tous les groupes cibles sont visés : il s'agit d'un véritable matraquage médiatique.

Le bilan

Depuis 1996, la décentralisation vers les provinces et les municipalités d'une partie de la politique nationale des transports - dont la politique cyclable - s'est accompagnée de la mise à libre disposition, auprès des collectivités, du budget précédemment alloué à ces opérations par le gouvernement : la « contribution de régulation » . Cette mesure a eu une influence favorable puisque les provinces et les municipalités ont dépensé, en 1996 comme en 1997, 65 millions de florins pour les aménagements cyclables en complément de la contribution de régulation gouvernementale limitée à 50 millions de florins annuels, soit au total un équivalent de 54 millions d'Euros (350 MF) par an. Le réseau étant déjà assez structuré et maillé, ces budgets sont le plus souvent destinés à des élargissements de bandes et de pistes cyclables: par exemple des bandes conçues à l'origine à 1,20 m de large et portées aujourd'hui à 1,75 m lorsque l'emprise le permet pour tenir compte de la forte fréquentation.

1.24 La politique cyclable des années 2000

Pour l'État, il est aujourd'hui évident que l'intervention au niveau local et régional est plus pertinente qu'au niveau national: les décisions pour encourager l'usage de la bicyclette en tant que mode de déplacement se prennent à l'échelon le plus proche de la population, sur les lieux de vie et de travail.

Ce constat ne signifie pas le désintérêt de l'État pour ce domaine ; le nouveau gouvernement l'a déclaré clairement dès son installation à l'été 1998. Au contraire il reste responsable des axes suivants :

- rôle d'encouragement et de facilitation,
- recherche et diffusion de savoir-faire,
- suivi - évaluation,
- préparation des lois et des financements.

Sur ces bases, un nouveau plan national de transport et de trafic, (le NVVP), qui succède au 2^{ème} plan structurel des transports (le SVV II), a été adopté au cours de l'année 2000.

Parmi les exemples concrets que décline cette politique nationale, on peut citer :

- minimiser l'impact des coupures dues aux grands ouvrages d'infrastructures,
- inciter à la réalisation de plans de mobilité en entreprise,
- maintenir un bon niveau de subvention pour le transport public car il offre une réelle alternative à l'automobile,
- poursuivre la diffusion d'expériences sur la prévention contre le vol des vélos et la sécurité des aménagements (l'équivalent de 1,35 Milliards de Francs a paraît-il été récemment débloqué pour la rénovation des parkings existants).

Le ministre des transports recherche l'appui et la collaboration des autres ministres, notamment ceux en charge du Budget, de l'Urbanisme, de l'Éducation, de la Santé. Toutes ces politiques ont des incidences sur la mobilité, le trafic, la longueur des trajets, le choix du mode de transport. Déjà un projet baptisé « déplacements courts » a été formalisé avec le ministère de l'Urbanisme et de l'Environnement avec un double objectif : à court terme promouvoir des alternatives à la voiture en réalisant des audits de mobilité ; à plus long terme, combattre le développement de déplacements de plus en plus longs. Ce projet est issu d'un constat simple : tous les trajets individuels commencent et se terminent en zone urbaine, il faut donc – déclare le ministre des transports – « améliorer l'accessibilité aux villes moyennes et grandes de notre pays, là où la qualité de vie est prépondérante. »

1.2.5 La lutte contre le vol: un enjeu majeur

En 1998, le nombre de vols de vélos déclarés à la police est de 144 000 (contre seulement 37 400 voitures volées). C'est pourquoi les collectivités locales multiplient les lieux de stationnement surveillés, notamment en gare et aux arrêts de bus: sur l'ensemble des gares, on dénombre 120 000 places surveillées plus 16 000 en unités fermées qui complètent 143 000 emplacements non surveillés. Une enquête en 1998 révèle que 6 % des néerlandais ont été au moins une fois dans leur vie victimes d'un vol de vélo.

Le marquage des vélos reste une action d'initiative locale

En 1988 la ville de Groningen constate que le taux de déplacements effectués à vélo est certes l'un des plus élevés d'Europe, plus de 50 %, mais la police municipale enregistre 15 000 vols par an pour une population de 168 000 habitants. En fait 21 % des ménages ont été victimes au moins une fois d'un vol.

Des mesures sont mises en place fin 1989 avec la désignation d'une équipe projet composée de trois directeurs, celui du développement urbain, celui de la police municipale et celui du bureau de prévention de la délinquance. Leur point fort : la volonté d'agir ensemble dans la durée.

Objectifs à fin 1990:

En un an, le nombre de vol doit diminuer de 20 % ; le nombre de garages vélo sera doublé en centre ville ; tous les râteliers auront été remplacés par des systèmes pour attacher le vélo avec une chaîne ou un cadenas ; faire augmenter le nombre de dépositions pour vol (passer d'environ 35 à 50 %) ; augmenter le nombre de vélos volés retrouvés (45 % au moins).

Aujourd'hui, selon une publication de 1999 du ministère des transports danois, Groningen est la ville européenne la plus « cycliste », le vélo représentant 51% des déplacements mécanisés, loin devant Amsterdam (30 %).

1.2.6 Itinéraires longue distance, type véloroutes

Six routes balisées LF (Landelijke Fietsrouten) de 200 à 360 km parcourent l'ensemble du pays. Elles ont été réalisées sur l'initiative de la fondation Landelijke Fietsplatform qui, depuis 1988, conçoit, réalise et entretient ce réseau dont elle assure la promotion : 100 000 guides vendus en 10 ans.

1.3 La politique de stationnement automobile

Dans les villes néerlandaises, le stationnement longue durée est interdit si l'on ne dispose pas d'un permis. Voici deux exemples pour illustrer cette politique.

A Amsterdam, les permis sont de deux types : résidents ou sociétés. Le nombre de permis total est fixé, et il est déjà atteint : 17 000 pour le centre, 90 000 en tout. Les deux tiers sont réservés aux résidents, un tiers aux sociétés. Les délais d'attente atteignent actuellement plusieurs années. Ces permis sont valables dans des zones restreintes de la ville. Leur coût est de 83 florins pour 3 mois (environ 250 francs). Ils sont attribués selon certains critères :

- pour les permis résidents, un seul par adresse, attaché à un véhicule ;
- pour les permis sociétés, un pour cinquante employés dans le centre, un pour dix employés en périphérie.

En conséquence, 2 % seulement des employés peuvent prendre leur voiture particulière en ville.

Utrecht (260 000 habitants) présente la même morphologie qu'Amsterdam, avec un centre ville ancien entouré de canaux, peu adapté à l'automobile. Il n'y est accordé qu'un permis résident par adresse. Il permet de stationner dans une zone uniquement. Il coûte 30 florins par mois (90 francs) dans l'hyper centre ou 9 florins par mois à l'extérieur (27 francs). Des permis sont également distribués aux sociétés. Leur attribution dépend de nombreux critères : type de service, surface, nombre d'employés. Ils sont valables pour des zones plus grandes que les permis résidents et sont plus chers : pour une voiture, il faut compter 90 florins par mois (42 Euros ou 270 francs) dans l'hyper centre, 45 florins par mois ailleurs (20 Euros ou 135 francs). Les deux types de permis sont gérés séparément, et contingentés. Il faut donc attendre que le possesseur d'un permis s'en défasse pour en obtenir. L'attente peut durer de trois mois à trois ans selon les zones.

1.4 La politique d'urbanisme

1.4.1 La ville compacte

La politique de développement de villes nouvelles prônée dans les années 1970 a contribué à vider le centre d'Amsterdam de sa population (150 000 habitants de moins en 15 ans), provoquant une congestion automobile importante et une sous-utilisation des équipements de la ville centre. La planification urbaine est considérée dès les années 80 comme un instrument important pour limiter le développement des déplacements d'où la préconisation de mesures pour concentrer les zones résidentielles et les zones d'activité selon le modèle de la « ville compacte » tout d'abord dans le schéma directeur d'Amsterdam en 1985 puis dans l'ensemble du pays. La rénovation urbaine est la priorité du schéma d'aménagement national, avec comme sous objectif, le maintien des ménages riches en centre ville pour éviter la paupérisation des quartiers centraux.

La densité de la population a augmenté de 10 % entre 1980 et 1996, passant de 415 habitants au km² à 457 (en France 106 hab/km²).

Exemple de prise en compte des vélos dans les opérations d'urbanisme

L'exemple du réaménagement du centre ville d'Utrecht (260 000 habitants) dans les années 1975 – 1980 est représentatif des opérations d'urbanisme réalisées dans toute l'Europe à cette époque. Il s'articule autour de la gare et prévoit des logements, des bureaux, un important centre commercial... Ce qui est moins commun, c'est que 1 % de la surface de plancher brute de l'opération est affectée à la réalisation de parking pour vélos (cela représente 8 000 emplacements) qui s'ajoutent aux 5 000 places prévues pour les voitures particulières. A titre de

comparaison, le secteur de la Part Dieu à Lyon, à la fois centre commercial, cité d'affaires et station multimodale (SNCF, bus, métro), réalisé exactement à la même période, comporte 7 000 places pour les voitures particulières et zéro emplacement pour les vélos (30 000 employés, 80 000 visiteurs par jour, 85 000 voyageurs).

1.4.2 La politique ABC : «La bonne entreprise au bon endroit»

L'objectif de la politique ABC est de veiller à ce que la localisation des entreprises et des services tienne compte de deux variables : le profil d'accessibilité par les transports collectifs ou la voiture particulière, et le profil de mobilité en fonction de l'importance du personnel, du nombre de visiteurs, de la dépendance de l'entreprise à l'égard de la route. Les différentes parties du territoire ont ainsi été classées en trois catégories A, B, et C, qui croisent ces deux profils :

- le profil A détermine les emplacements situés en centre-ville facilement accessibles en TC, à réserver en priorité aux entreprises et services employant beaucoup de personnel et accueillant un nombreux public : secteur tertiaire, équipements culturels ;
- le profil B correspond aux emplacements plus éloignés du centre, bien raccordés au réseau routier mais également à proximité de gares, lignes de tramway, métro ou autobus, et réservés aux activités ayant un nombre d'emplois plus réduit et nécessitant une bonne accessibilité pour les livraisons ;
- le profil C correspond, quant à lui, aux sites de périphérie urbaine, raccordés directement au réseau routier, à réserver aux entreprises essentiellement dépendantes du transport de marchandises par route.

En résumé,

Zone A : proximité trains, métro, bus, tram (zone de centre-ville)

Zone B : proximité transports en commun et échangeurs routiers

Zone C : proximité échangeurs autoroutiers (périphérie)

Profil de l'entreprise défini selon les critères suivants: nombre d'employés, de visiteurs, dépendance vis à vis de la route, besoins en transport routier.

La politique ABC a été inscrite dans les documents de planification des provinces et des communes. La politique ABC n'a pas valeur de directive, mais elle visait à convaincre les collectivités territoriales, les entreprises, les transports publics ou privés de la nécessité de coordonner les politiques nationales, régionales ou locales en faveur d'une réduction de la mobilité en voiture individuelle.

Le deuxième plan relatif à la circulation et au transport (SVV II) élaboré en 1990 définissait des normes de stationnement pour les zones A et B :

- pour la zone A, il est préconisé de 10 à 20 places pour 100 employés selon la qualité de la desserte TC ;
- pour la zone B, il est préconisé de 20 à 40 places pour 100 employés selon la qualité de la desserte TC. Mais il existe une difficulté dans les zones B : elles ne sont pas toujours bien desservies par les transports collectifs, ce qui rend difficile la limitation du nombre de places de stationnement puisque l'on n'offre pas d'alternative aux actifs.

Certains points négatifs ont été relevés :

- les normes de stationnement ne s'appliquent pas aux zones d'activités existantes ;
- certaines villes ne traduisent pas la politique ABC dans leurs plans de zonage ;
- certaines zones retenues sont composées d'anciens terrains pollués que l'Etat n'a toujours pas fait assainir ;

- la politique de privatisation des transports publics rend difficile l'amélioration de la desserte des zones B.

Mais un certain nombre d'éléments positifs sont également soulignés :

- la mise en œuvre des plans régionaux de transport qui intègrent une carte de localisation des zones ABC a permis de mobiliser les élus, responsables économiques, techniciens, etc. ;
- il existe un certain nombre d'expériences positives dans le secteur public. Des déménagements d'équipements publics (postes, hôpitaux, etc.) ont permis de favoriser certains modes de déplacements.

Le ministère de l'aménagement du territoire néerlandais a rassemblé l'ensemble de ses services, jusque là disséminés sur l'ensemble de la ville de La Haye, dans son centre, à proximité immédiate de la gare.

La part des actifs utilisant leur voiture s'est effondrée. L'offre de stationnement a été très fortement diminuée. Un actif peut toujours venir en voiture s'il le souhaite, mais cela lui coûtera 11,5 Euros par jour (75 francs) de se garer dans le parc de stationnement du ministère.

En conclusion,

Le gouvernement joue sur deux registres : les mesures incitatives ou « pull measures » comme le développement des transports en commun, du vélo et du co-voiturage ; les mesures restrictives ou « push measures » telles que l'augmentation du carburant, l'instauration de péages urbains et de taxes supplémentaires pour l'automobile. Aux Pays Bas, les collectivités locales sont très dépendantes financièrement de la redistribution de la fiscalité nationale pour leurs investissements, aussi appliquent-elles le plus possible à la lettre les directives nationales.

1.5 La politique de sécurité routière et de modération de la vitesse

Du fait de sa forte densité urbaine, ce pays a fait de la sécurité sur les routes une grande cause nationale depuis de nombreuses années. Avec 1 100 morts et un peu plus de 10 000 blessés par an, les Pays Bas figurent parmi les 5 pays de l'union européenne où le taux de mortalité routière par habitant est le plus faible. La politique nationale repose sur trois axes : sensibilisation, éducation et répression. Dès les années 1970, ce pays était cité en exemple pour sa politique de développement des mesures de modération de la vitesse ou "trafic calming" en zone résidentielle: instauration de la "woonerf", précurseur de la cours urbaine.

La vitesse réglementaire en ville est de 50 km/h mais l'État souhaite que, progressivement, au moins 50 % des zones urbaines (villes et villages compris) soient classées à 30 km/h. Aujourd'hui cette mesure est déjà effective dans 10 % des secteurs urbains. Sa mise en œuvre repose sur la bonne volonté et le financement des provinces et des municipalités : le coût des aménagements de type zone 30 n'est en effet pas négligeable. Par contre, selon les estimations des services techniques, ces mesures permettront de diminuer de plus de 30 % le nombre d'accidents graves : cyclistes et piétons seront les grands gagnants.

Le National Traffic and Transport Plan (NVVP) publié à l'automne 2000 par le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de la gestion de l'Eau affiche les objectifs suivants pour 2010: réduction de 50 % du nombre d'accidents et de 40 % du nombre de victimes de la route. Une campagne "distance entre véhicules = sécurité" est relayée par des personnes célèbres dans des spots télévisés, sur des affiches, dans les journaux distribués gratuitement...

Pour ce qui concerne les cyclistes, les autorités estiment le nombre réel de blessés onze fois supérieur aux chiffres enregistrés (même constat au Danemark) : dans tous les pays d'Europe, les accidents non mortels où le cycliste est seul en cause sont fortement sous-estimés. Aux

Pays Bas, 20 % du total de tués sont des cyclistes dont la moitié ont plus de 65 ans et ¼ moins de 20 ans.

1.6 Que peut-on retenir ?

1960 à 1970 : explosion de la vente des voitures de tourisme plus forte que dans tous les autres pays européens;

1973 : prise de conscience

- ⇒ impossible d'étendre le réseau routier à la hauteur des besoins prévisionnels sans compromettre les équilibres écologique, économique et énergétique du pays
- ⇒ adoption de mesures restrictives : programme routier amputé de 40 % ; suppression de places de stationnement en milieu urbain ; collectivités subventionnées à 50 % pour réaliser des pistes cyclables le long des voies secondaires; projets pilotes de pistes cyclables en centre-ville financés à 100 % par l'État dans les grandes villes.

1985 : constat d'échec

- ⇒ créer des aménagements cyclables ne suffit pas pour que les Néerlandais laissent leur voiture au garage ;
- ⇒ il faut des actions fortement dissuasives contre la voiture (limiter l'accès aux centre-villes, limiter les durées de stationnement et augmenter les coûts horaires) ;
- ⇒ il faut agir sur la planification urbaine pour réduire les distances de déplacements ;
- ⇒ pour encourager l'usage du vélo, il faut sécuriser son stationnement, mener régulièrement des campagnes de promotion ;
- ⇒ échec des projets pilotes « nationaux » : manque d'implication et de suivi dans le temps par les collectivités locales

1990 : adoption d'une politique cyclable et mise en cohérence avec les autres politiques

- ⇒ principes généraux similaires à ceux de la LAURE (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle des énergies adoptée par le gouvernement français en 1996)
- ⇒ objectifs nationaux chiffrés précis (qui manquent cruellement dans la LAURE)
- ⇒ association des usagers à toutes les étapes du processus
- ⇒ transfert de compétence de l'État vers les collectivités locales pour la politique des transports et en particulier la politique cyclable ; l'État reste garant de la cohérence des orientations politiques nationales : urbanisme (avec la politique « ABC »), environnement, transport (sécurité routière, modération de la vitesse, stationnement contingenté) et assure l'aspect recherche- développement, diffusion des connaissances et communication.

2000 : bilan

- ⇒ le taux de déplacement à vélo le plus fort d'Europe

En résumé, le vélo profite d'une politique intégrée, d'une division fonctionnelle des tâches et des rôles, d'une collaboration efficace à tous les niveaux de responsabilité politique (échelon national, régional, local). L'implication des usagers, représentés par leurs associations, garantit l'efficacité dans la réalisation et le suivi.

2. Le Danemark

2.1 Le contexte national

Le Danemark a une superficie de 43 000 km², avec une forte dominante insulaire. Il compte une population de 5,2 millions d'habitants dont 1,3 million pour l'agglomération de Copenhague. La densité du Danemark est globalement beaucoup plus faible que celle des Pays Bas (121 hab/km² contre 456) ; mais les villes ont des densités et des structures tout à fait comparables qui résultent de contraintes imposées depuis plusieurs décennies par les politiques d'urbanisme successives.

2.1.1 Les infrastructures routières au Danemark en quelques chiffres

Réseau	Gestionnaire	Réseau Routier (km)	Réseau cyclable (km)
principal	État	1 650*	} 2 000
secondaire	Les 14 comtés	9 950	
communal	Les 275 communes	64 000	4 000
Total		75 500	6 000

Source : rapport européen Adonis 1998

*dont 900 km d'autoroutes sans péage

Le budget global d'entretien des routes équivaut à 9 milliards de francs.

La répartition du réseau cyclable est de 4 000 km (dont 3 500 km de pistes) en milieu urbain et de 2 000 km (dont 1 600 km de pistes) en milieu rural.

L'évolution de la circulation routière dans la capitale présente de grandes disparités avec le reste du pays : le trafic routier (véhicules x km) de l'agglomération de Copenhague est stable depuis 25 ans tandis que, dans le reste du pays, il a augmenté de 80 %. Les modélisations de trafic montrent que, sans contrainte de capacité du réseau routier, le trafic augmenterait de 20 % d'ici 2010. Cet accroissement peut être évité en améliorant encore les transports publics et leur intermodalité avec le vélo, en doublant les coûts d'utilisation des modes motorisés - notamment par l'introduction de péages urbains - ainsi que les tarifs de stationnement.

L'agglomération de Copenhague totalise 850 km d'aménagements cyclables, 500 km en urbain dont 300 km de pistes le long des routes principales (pour 3 500 km de voirie), et 350 km en zone rurale (pour 1650 km de voirie). L'extension du réseau se poursuit aujourd'hui principalement à l'extérieur de l'agglomération. Tous les sens uniques sont transformés en rues à double sens dont un sens est réservé aux cycles; les voies bus sont ouvertes à la circulation des cycles.

Les pistes danoises datent des années 1970. Elles sont unidirectionnelles, d'une largeur de 2 m en centre ancien à 3 m ailleurs. Elles sont séparées de la chaussée par un dénivelé d'environ 8 cm. La plupart du temps, elles ont été construites simultanément aux routes et rues qu'elles bordent. Dans les grands carrefours à feux, le cycliste a priorité sur la voiture qui tourne à droite s'il va tout droit; s'il tourne à gauche, il traverse tout droit et s'arrête en tête de voie sécante pour attendre le vert (tourne à gauche indirect enseigné dès l'école qui n'est pas obligatoire réglementairement mais est, de fait, pratiqué par tous). Les sas mesurent 5 mètres

pour qu'un chauffeur de poids lourds voie bien le cycliste devant lui (problème d'angle mort). Dans les carrefours avec des petites rues (sans feux), la piste s'interrompt 20 mètres avant l'intersection.

2.1.2 La mobilité en quelques chiffres :

Dans l'ensemble des villes moyennes, la part modale du vélo est supérieure à 20 %, celle de la voiture est de 54 % et la marche représente 13 %. Les transports en commun sont faiblement représentés sauf à Copenhague où ils drainent 31 % des déplacements domicile-travail (autant que la voiture), les vélos atteignent 34 % tandis que la marche chute à 4 %. Dans cette agglomération, l'encombrement de la circulation reste néanmoins un problème crucial avec chaque jour plus de 4 millions de kilomètres effectués par les voitures particulières et surtout les camions et les véhicules utilitaires. Ces deux dernières catégories doivent avoir absolument une « carte verte » (contrôle antipollution) pour pénétrer dans le centre de la ville.

48 % des déplacements quotidiens à bicyclette concernent les trajets domicile-travail ou scolaires et 14 % les achats.

Pourquoi si peu de voitures ?

À cause des taxes très importantes à l'achat sur les automobiles, en tant que produit d'importation - puisqu'il n'y a pas de constructeur automobile danois - et produit de luxe. Par an, il se vend six fois plus de vélos que de voitures neuves. La reprise du vélo au détriment de l'automobile date de 1973 et s'explique par une augmentation forte du prix de l'essence du fait de la crise pétrolière et par la récession économique qui a suivi.

Le vélo représente un gain de temps réel grâce aux contresens cyclables en milieu urbain dense et aux aménagements systématiques le long de toutes les voies rapides. De plus le stationnement sur voirie est sévèrement réglementé.

Le vélo véhicule une image positive, correspond à un style de vie décontracté, sain, écologique. Au contraire les engins motorisés ont des connotations négatives (bruits, pollution, congestion).

Suivi des évolutions

Sur l'initiative du ministère des Transports, des enquêtes de suivi de l'évolution des modes de déplacements ont été réalisées en 1975, 1981, 1986 et, depuis août 1992, ces enquêtes sont mensuelles et portent sur la distance parcourue, le nombre de trajets quotidiens, le motif du déplacement. Parallèlement, les enfants de 6 à 15 ans sont enquêtés par sondage (interrogation de 500 individus). Ils utilisent au quotidien le vélo sur de plus longs trajets que les adultes (5 km contre 3,5 km). C'est le mode le plus rapide et le plus facile à utiliser pour eux. Un certain nombre d'entre eux effectue des petits boulots, le plus souvent à vélo (distribution de publicités).

D'autres métiers sont « réservés » aux cyclistes, particulièrement à Copenhague: la livraison des courriers par la Poste et les soins d'infirmier à domicile, essentiellement à cause des difficultés de circulation en voiture dans cette ville.

La ville de Copenhague a instauré depuis 1996 un suivi des évolutions cyclables dont les résultats, largement médiatisés, permettent d'impliquer la population dans les processus de décision.

2.2 La politique cyclable

Moyen de déplacement depuis plus de 100 ans, le vélo n'a jamais été totalement remplacé par la voiture, comme dans d'autres pays européens, pour les déplacements quotidiens. Il est utilisé dans tous les secteurs de la société pour le travail, les loisirs et les vacances. On voit couramment des hommes en costume cravate et des femmes en talons aiguilles circuler à vélo; les politiciens et les vedettes sont heureux d'être vus et photographiés sur leur bicyclette.

La fédération cycliste danoise, fondée en 1905, est l'une des plus anciennes en Europe. Elle continue, avec ses 3 000 adhérents, à défendre les intérêts des cyclistes comme elle le faisait déjà en 1923 lors de la rédaction du code de la route.

Sur une population de plus de 5 millions d'habitants, on recense 4,5 millions de vélos - c'est à dire environ 2 vélos par ménage - et 1,7 million de voitures - c'est à dire environ 0,7 voiture par ménage -. Résultat : 44 % des foyers ont une voiture dans l'ensemble de l'agglomération de Copenhague ; ils ne sont plus que 23 % des foyers à posséder un véhicule motorisé (350 voitures pour 1 000 habitants) dans la capitale. Plus de 850 magasins de vente et réparation de bicyclettes sont répartis sur tout le territoire.

2.2.1 L'intégration du vélo dans la politique des transports

En 1977, le ministre danois des travaux publics a créé un « comité de suivi de la politique du vélo » chargé d'examiner, avec l'appui de la fédération cycliste danoise, la situation des deux roues et de faire des propositions (techniques, stratégiques...). Depuis 1981, toutes les politiques publiques de transport comportent un volet budgétaire pour l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes. En 1984, le ministère des transports a accordé exceptionnellement 10 millions de couronnes danoises à 4 villes, Elsinore, Herning, Odense et Aarhus, pour réaliser des pistes cyclables en zone à forte densité urbaine, là où les solutions traditionnelles ne sont pas applicables. Toute une gamme de solutions a été mise à l'essai ; des études avant – après ont été réalisées en 1984 puis 1986. Odense, 185 000 habitants, a continué à servir de terrain d'expérimentation en matière d'infrastructure et de campagnes de sensibilisation et a été élue en 1999 « ville nationale cyclable » par le Ministère des transports. A Copenhague, le premier plan cyclable date de 1980 : il porte sur la connexion des pistes en un réseau maillé cohérent. En 1983, le transport payant des vélos dans les trains, sous la surveillance de leur propriétaire, a été autorisé (mis devant le fait accompli par de nombreux cyclistes enfreinant la réglementation) mais cela reste interdit aux heures de pointe.

2.2.2 Le Master Plan for Transport « Traffic 2005 »

Élaboré en 1993, il insiste sur la promotion des modes doux et sur l'augmentation de la sécurité des piétons et des cyclistes dans les villes. Il comporte des objectifs chiffrés précis: augmenter la marche et le vélo de 4% au détriment de la voiture et réduire le nombre de tués et blessés de 45% d'ici l'an 2000, par rapport aux chiffres de 1988.

En 1997, un forum du vélo est organisé par le ministère des Transports afin d'instaurer un dialogue entre les autorités au niveau local, régional et national avec tous les partenaires impliqués dans la programmation et dans la sécurité des aménagements cyclables.

Au printemps 1999, le Ministère des Transports introduit une nouvelle politique cyclable qui s'accompagne de la publication d'un nouveau manuel pour les techniciens et les urbanistes

« *catalogue de bonnes idées* » pour promouvoir des aménagements cyclables sûrs. Parallèlement, un programme de modernisation du transport public autorisant l'embarquement des vélos est adopté.

Dans les villes, des mesures restrictives pour le stationnement automobile sont maintenues. Au total, 54 km de pistes cyclables supplémentaires seront construites d'ici 2012 autour de la capitale.

Le financement des aménagements cyclables

Le Danemark pratique une forte décentralisation des décisions. Les collectivités locales ont l'entière responsabilité des investissements de transports locaux, qui incluent les aménagements cyclables. Les municipalités financent la majeure partie des pistes cyclables le long des voies, avec souvent une subvention des comtés mais sans participation de l'Etat : il faut toutefois noter que leurs revenus proviennent des recettes fiscales locales (1/3 environ) et d'une dotation globale de l'Etat (pour 2/3 environ). L'Etat a néanmoins financé directement des centaines de kilomètres de pistes le long de ses routes nationales.

Dépenses annuelles en millions de couronnes par l'Etat pour des pistes le long de routes nationales et des parkings devant les gares :

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Pistes le long routes nationales	50	40	36	non renseigné	non renseigné	non renseigné	non renseigné
Réalisation parkings	14,5	7	8,8	6,9	8,3	6,7	7,7

Source : ministère des Transports –

Pour l'entretien des infrastructures cyclables, l'Etat et les collectivités locales dépensent approximativement 160 millions de couronnes par an. Cela représente 2 % des dépenses routières totales pour un mode de déplacement qui correspond à 7 % du trafic total. Par exemple, en 1996, la ville de Copenhague y a consacré 4,7 millions DKK (0,65 millions d'Euros ou 4,2 MF).

2.2.3 Le stationnement des vélos et le système de libre service

Le vol reste un frein majeur à l'utilisation du vélo : 100 000 déclarations de vol sont enregistrées manuellement chaque année par la police. Depuis 1948, code du fabricant et n° de fabrication sont obligatoirement gravés sur le cadre. Un tiers des vélos sont retrouvés. La police d'assurance familiale couvre le vol des vélos : les assureurs ont à déboursier chaque année plus de 150 millions de couronnes danoises (environ 18,5 millions d'Euros ou 120 MF).

Les documents prévoient l'obligation de construire des emplacements de stationnement pour les cycles lors de toute nouvelle construction. La capacité actuelle de stationnement dans les gares centrales (4000 places) est très insuffisante par rapport à la demande : 1600 places sont programmées en l'an 2000.

La mise à disposition de vélos en libre service (Copenhagen City Bike) a été envisagée dès 1990, comme une solution contre le risque de vol : elle devait être financée par les compagnies d'assurance. En fait, il faut attendre 1995 et le soutien financier de la ville de Copenhague, des ministères de la Communication et du Tourisme, de la Culture et de l'Environnement, du quotidien « Politiken » et de la chaîne de supermarchés « NETTO » pour la mise en place effective de 1 000 vélos. Les débuts sont difficiles : vol et vandalisme menacent la pérennité du projet. La cible visée est essentiellement celle des pendulaires: ils trouvent un vélo disponible à la gare ou à la station de métro pour se rendre à leur bureau, pour faire des courses pendant la pause du déjeuner... Les visiteurs, les touristes constituent une autre cible privilégiée: en effet le périmètre de circulation de ces vélos est limité exclusivement au centre-ville; leur poids et l'inconfort de la selle dissuadent en fait les longues distances.

Le système encourage l'intermodalité avec les bus et les trains : les 120 stations de mise à disposition des 5 000 bicyclettes (année 2000) sont toutes situées dans la partie centrale de Copenhague et recouvrent exactement la zone de parking payant pour les véhicules motorisés. Le choix de l'emplacement dépend de la proximité des stations de transport public (moins de 300 m), des sites touristiques et des zones commerçantes. L'utilisation des vélos est gratuite pour l'utilisateur et sans limitation de durée : comme pour les caddies des supermarchés, une pièce de 20 couronnes libère le vélo et est récupéré au moment du retour dans n'importe laquelle des stations. La seule contrainte : ne pas sortir de la zone autorisée sous peine de verbalisation.

2.2.4 Itinéraires longue distance type véloroute

Le réseau national de véloroutes ouvert en 1993 compte 3 000 km et 10 itinéraires longue distance. Un jalonnement spécifique uniforme relie toutes les régions du pays par des petites routes secondaires, des chemins forestiers et des pistes cyclables réalisées sur d'anciennes voies ferrées.

600 lieux de camps sont réservés aux cyclistes, aux marcheurs et aux randonneurs à cheval. Dans les auberges de jeunesse, 30 % de la clientèle est cycliste. Les lieux d'accueil sont donc équipés en conséquence : garages à vélo, petites réparations... Cette forme de loisir est en pleine expansion. En moins de deux ans, la brochure éditée en cinq langues « vacances en bicyclette au Danemark » a été vendue à plus de cinq millions d'exemplaires. Des études officielles montrent que les cyclistes dépensent plus d'argent que les visiteurs motorisés.

2.25 Les campagnes de communication

Chaque année, de multiples campagnes de communication sont organisées pour promouvoir l'usage du vélo entre le domicile et le lieu de travail. Citons en quelques-unes: campagne sur le thème de la santé « 30 minutes de vélo par jour pour se maintenir en bonne santé mentale et physique »; encouragement au port du casque ; sensibilisation des cyclistes âgés aux risques encourus.

Une autre action renouvelée annuellement consiste à proposer, à l'essai, des vélos de service dans les entreprises qui peuvent les conserver si leurs employés ont effectué plus de 50 trajets totalisant 200 km. Succès: toutes les entreprises ont atteint l'objectif et conservé les vélos.

L'éducation à la circulation en vélo est jugée très importante : l'initiation des enfants débute vers 2 – 3 ans puis se poursuit régulièrement en milieu scolaire. Les plus grands surveillent les sorties des plus jeunes. Des tests de conduite sont passés à 8 – 9 ans et un brevet est décerné vers l'âge de 13 ans.

2.3 La politique d'urbanisme

Au Danemark , la planification urbaine est de compétence régionale.

Des études montrent que la topographie joue un très grand rôle dans le volume de déplacements à vélo : plus la ville est plate, plus les cyclistes sont nombreux. Les critères influents sont ensuite la taille, la densité et la forme de la ville. Les entreprises en centre ville accueillent plus de cyclistes que celles situées en périphérie.

Depuis les années 50, le développement des aires urbaines se fait en application de schémas directeurs régionaux contraignants. A Copenhague, les zones urbaines se développent le long des 5 lignes de métro, d'où une forme caractéristique de plan d'urbanisme « en doigts » .

L'existence d'un impôt sur la valeur foncière encourage la réutilisation des terrains déjà bâtis, notamment les friches industrielles, plutôt que l'extension sur des zones non bâties. Les impôts sur terrains non-bâtis n'existent que depuis 40 ans et sont moins élevés que sur les terrains bâtis. La politique de financement du logement est tout à fait différente de celle pratiquée en France ou en Allemagne : en effet, dans ces deux pays, un terrain en périphérie coûte moins cher, les taxes sont moins élevées sur le neuf que sur l'ancien et les aides au logement incitent plutôt les familles avec de jeunes enfants à s'éloigner des centre-villes.

2.4 La politique de sécurité routière

Sur la période 1987 - 1997, les accidents de la route diminuent de 20 % (12 700 à 10 100), les accidents vélo de 9 % (2 400 à 2 150) tandis que le trafic automobile augmente de 40 %. En zone urbaine, 1/3 des accidentés sont des cyclistes et, pour 2/3 d'entre eux, le choc s'est produit en intersection; 15 % impliquent des piétons et parmi eux les ¾ des accidentés traversaient une intersection.

D'où la mise en œuvre, en 1997, d'une politique de sécurité routière comparable à la « vision zéro » de la Suède mais, selon les Danois, plus réaliste et plus pragmatique. Elle s'articule autour de quatre axes: la sécurité des cyclistes, le contrôle des vitesses, l'amélioration du traitement des carrefours et enfin la répression de la conduite en état d'ivresse. Le slogan de cette nouvelle campagne de sécurité routière est « chaque accident est un accident de trop » . Les autorités danoises affichent un objectif de réduction du nombre des tués de 40 à 50 % d'ici 2000. Cet objectif n'est pas loin d'être atteint.

En ce qui concerne les accidents impliquant au moins un cycliste, les tendances sont comparables à celles des Pays Bas : 85 % des chocs ont lieu en agglomération ; 62 % des cyclistes tués ont moins de 20 ans ou plus de 65 ans.

Parmi les mesures en faveur de la sécurité des cyclistes et des piétons, il faut signaler, dans le code de la route, l'interdiction pour tout véhicule de stationner à moins de 10 mètres d'un carrefour. Le stationnement latéral est d'ailleurs limité aux rues secondaires ou résidentielles et interdit sur les grands axes.

2.5 Que peut-on retenir ?

Le succès du vélo n'est pas lié à la seule existence d'infrastructures adaptées. Celles-ci doivent être combinées avec des dispositions contraignantes telles que le maintien d'un coût d'achat élevé des automobiles (taxe de luxe), l'absence volontaire et délibérée de voies rapides urbaines, des places de parkings automobiles limitées et à tarif élevé en centre ville. L'éducation, les campagnes de communication qui semblent presque relever de l'intox ont également un rôle majeur.

3. L'Allemagne

3.1 Le contexte national

L'Allemagne est un État fédéral composé de 16 Länder, sous divisés en 543 Kreise (districts intercommunaux) et plus de 16 000 communes. Les ministères fédéraux ont essentiellement un rôle d'encadrement de la politique des Länder. Très peu présents à l'échelon territorial, ils exercent un nombre limité de compétences d'ordre régalién.

Sur 85 millions d'habitants, on estime à 50 millions le parc de véhicules à moteur et à 75 millions le parc de bicyclettes (chiffre 1997). Malgré le grand nombre de vélos, le rapport du Ministère Fédéral des Transports publié en 1999 révèle que seulement 3 % des trajets individuels (personnes x km) sont effectués avec ce mode de transport. Ce chiffre cache en fait de fortes disparités entre villes du nord et villes du sud, entre l'ex RDA et l'ex RFA. Munster avec 34 % de déplacements à vélo, Brême, Fribourg ou Karlsruhe avec 20 à 30 % sont parmi les agglomérations les plus dynamiques. Le peloton de queue se situe à 2 %. Comme en France, 50 % des trajets de moins de 5 km sont encore effectués en voiture.

Le parcours moyen journalier à vélo est de 3 km. Ce sont, comme aux Pays Bas et au Danemark, les jeunes – scolaires, adolescents – qui pédalent le plus.

Environ 1/3 du réseau routier principal est doublé de pistes cyclables bidirectionnelles, surtout au nord du pays (régions de Rhénanie du Nord - Westphalie et de Basse Saxe équipées à 40 %). Mais leur accès n'est pas toujours satisfaisant pour la sécurité des cyclistes. De plus certaines sont en mauvais état et mal entretenues.

Les aménagements cyclables représentaient 13 000 km en 1976 ; aujourd'hui ils dépassent 30 000 km avec 5 000 km de bandes et 15 000 km de pistes le long des routes nationales.

Autre signe d'une évolution de la population à la recherche d'une meilleure qualité de vie et pour un tourisme de loisir plus proche de la nature : la compagnie nationale de chemins de fer (Deutsche Bahn A.G.) transportait 400 000 vélos en 1982 ; elle en a enregistré 4 fois plus en 1999.

3.2 La politique cyclable

3.2.1 L'évolution chronologique

Années 1970 :

Pas d'engagement politique fort, l'automobile règne en maître. L'usage du vélo n'est pas encouragé sauf exception comme Münster (en Rhénanie du Nord-Westphalie). La crise de l'énergie à partir de 1973 fait évoluer progressivement les mentalités.

Depuis 1978 : Le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie subventionne jusqu'à hauteur de 80% les nouveaux aménagements cyclables. En 1978, création de l'ADFC, association représentant les cyclistes au niveau national

1980 : Mise à l'essai des "*verkehrsberuhigte Bereiche*" (secteurs apaisés, inspirés de la woonerf néerlandaise et connus sous le terme de cours urbaines) où le piéton est prioritaire, la voiture étant simplement tolérée à très faible vitesse.

1981 : obligation de réaliser des pistes cyclables lorsque l'on construit une nouvelle route ; 3000 km de pistes aménagées pour 690 millions de DM (320 millions d'Euros ou 2,1 MdF) le long des routes fédérales : pistes séparées des voies lorsque le trafic motorisé est supérieur à 1000

véhicules (UVP/J). Programme fédéral complété par des programmes régionaux quinquennaux 1981 -1985, le long des voies régionales (330 millions de DM)

1985 : mise à l'essai des zones 30 (Tempo 30 zone) et publication d'un guide de recommandations pour l'aménagement des rues secondaires (EAE 85) .

1989 : Toujours en Rhénanie, création par le Ministère Régional des Transports (*Landesministerium für Verkehr*) du groupe de travail des *Fahrradfreundliche Städte und Gemeinde in Nordrhein-Westfalen*, un peu l'équivalent du Club des Villes Cyclables mais avec la distribution d'un label « ville cyclable », très exigeant sur la qualité des réalisations et qui peut être retiré aux villes dont les efforts dans ce domaine viendraient à baisser .

1990 : Amendement du Code de la Route (*Strassenverkehrsordnung*) avec introduction des « secteurs apaisés » (*verkehrsberuhigte Bereiche*) et des zones 30 dans toute l'Allemagne.

1994 : Le Ministère Fédéral des Transports (*Bundesministerium für Verkehr*) demande la rédaction d'un rapport sur la situation du vélo dans tout le pays. Désormais, le Ministère souhaite qu'un tel rapport soit rédigé tous les 5ans afin de faire le point sur l'évolution du trafic cyclable. Le premier rapport sera publié en mars 1999.

1995 : publication de ERA 95 (*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*: recommandations pour les aménagements cyclables). Ces recommandations sont édictées par la Commission de Recherche sur les Routes et les Transports (*Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen*).

1997 : Amendement du Code de la Route avec institution de nouveaux panneaux et de nouvelles règles en faveur des cyclistes. Les aménagements cyclables ne sont plus systématiquement obligatoires: le caractère d'obligation est maintenu pour des aménagements qui ne répondent pas suffisamment à des normes de qualité (largeur, revêtement..). Ouverture des couloirs bus aux vélos. Les rues à sens unique peuvent être ouvertes à la circulation des cycles à contresens seulement si la vitesse est limitée à 30 km/h, si la chaussée mesure plus de 3m de large et si sa longueur n'excède pas 500 m. Le nombre d'accidents impliquant des cyclistes est relativement élevé : 485 tués sur 6 000 (8%) et 60 000 blessés sur 400 000 (15 %).

3.2.2 La répartition des rôles dans la politique cyclable

L'État fédéral a un rôle indirect qui passe par la réglementation (code de la route, code des impôts...), des études, des publications et des aides au financement des infrastructures pour les voies régionales et communales dans le cadre de la loi de financement des transports communaux qui finance principalement les transports collectifs urbains. L'autonomie relative des Länder conduit à une disparité des politiques entre le nord et le sud du pays. La majorité des moyennes et grandes villes ont fait établir des schémas directeurs cyclables ; plusieurs ont créé un poste de « délégué chargé du vélo », médiateur entre les usagers et les services techniques. Les programmes destinés aux loisirs et au développement touristique, à la réhabilitation des villes et des villages, à l'aménagement des chemins agricoles et forestiers, au remaniement parcellaire, peuvent contribuer à l'extension du réseau cyclable. L'État fédéral joue beaucoup sur l'émulation entre villes, notamment par le biais de concours sur différents thèmes : les aménagements en faveur des cycles, les zones à trafic apaisé, la sécurité routière (un peu l'équivalent de nos « écharpes d'or » de la sécurité).

Mais l'impulsion vient essentiellement de la base, soit au niveau des usagers, soit au niveau des villes. Par exemple, les élus de Munich (1 million d'habitants) ont fixé à 20 % l'objectif de part modale vélo et développent des pistes en site propre type « voie verte » destinées à la fois aux déplacements touristiques (route de la Bavière,...) et aux trajets quotidiens pour les adultes et les scolaires. Pour ces derniers et au contraire de la France, les collectivités locales n'organisent pas de ramassage scolaire : à chaque famille de s'organiser !

3.23 Le dégrèvement d'impôt

Une personne qui utilise le vélo pour ses déplacements domicile – travail est autorisée à déduire 0,14 DM par km (chiffre 1999). Par contre l'automobiliste peut déduire 0,48 DM/km. En revanche, l'essence est de plus en plus taxée : le litre de super sans plomb passait le 1^{er} janvier 2000 à 2 DM (6,70 Frs), seuil psychologique qui a provoqué de nombreuses réactions de mécontentement. Le prix élevé a été maintenu : le gouvernement a accompagné cette mesure de plusieurs campagnes de presse sur le covoiturage.

3.24 Le financement de l'État

La loi sur le financement des routes nationales a pour objectif de séparer circulation automobile et cycliste le long des voies principales (réseau national). La construction est à la charge de l'État mais réalisée par les services techniques des régions. L'investissement a représenté entre 1 et 5 DM par habitant et par an (référence années 1993 – 1994). Sur 3 600 km prévus entre 1991 – 2000, 2 600 étaient déjà réalisés fin 1997.

Cette loi permet, dans une moindre mesure, de financer le raccordement de ces pistes avec des réseaux cyclables existants, des lotissements, des centres de loisirs...

Le budget global dépensé (référence années 1993 – 1994) est de 468 millions de DM (230 millions d'Euros ou 1,5 MdF) dont 452 au bénéfice des actions communales (subventions).

La loi sur le financement des transports dans les communes ne prévoit pas explicitement les infrastructures cyclables : il faut donc prouver que la construction d'une piste va améliorer la circulation sur une route parallèle. La demande doit être déposée un an à l'avance et le coût du projet doit être supérieur à 200 000 DM (107 000 Euros ou 700 kF) ce qui ne permet pas la réalisation d'aménagements ponctuels ou urgents.

La loi sur l'harmonisation des finances permet aux Länder de réaliser certains aménagements « dont le coût d'investissement dépasse ses moyens financiers ». Le budget de cette loi est approvisionné par la part du revenu de la taxe automobile qui revient aux Länder. Le coût du projet doit être d'au moins 10 000DM (5 400 Euros ou 35 kF).

3.25 L'enjeu non négligeable du cyclotourisme

La pratique sportive et touristique a doublé en 20 ans et a des retombées économiques importantes dans certaines régions (succès de l'itinéraire le long du Danube..) : voyageurs spécialisés, adaptation des structures d'hébergement... 1/4 des allemands utilisent leur bicyclette en vacances; ils dépensent en moyenne 4,2 milliards DM (2,15 milliards d'Euros).

Les sociétés de chemins de fer allemandes ont fait des efforts considérables pour s'adapter à ce nouveau marché : dans les années 1980, le remplacement des trains classiques, comportant des voitures bagages, par les trains « Interregio » a entraîné la suppression de la possibilité d'emporter son vélo avec soi, ce qui a suscité une vive critique des cyclotouristes. Pour ne pas perdre une clientèle toujours plus importante, la société a équipé tous les trains "Interregio" et sa nouvelle gamme de trains rapides de compartiments spéciaux ou de zones dédiées très pratiques pour les cycles.

3.2.6 Itinéraires longue distance type véloroutes

120 itinéraires supra-régionaux sont balisés. Les cyclotouristes ne sont pas des « touristes pauvres ». Une étude dans le Münsterland montre qu'ils disposent d'un revenu moyen supérieur à 4000 DM et dépensent sans hésiter plus de 100 DM par jour (nuitée + restauration). Cela représente pour cette région un chiffre d'affaire de 300 millions de DM (1/3 du revenu touristique total). Par contre le revêtement est de qualité très inégale : galets, pavés, plaques de béton disjointes, sentiers muletiers, sentes minuscules en sous-bois découragent les « non-VTTistes » ! L'absence d'une signalisation directionnelle homogène sur l'ensemble du territoire allemand est un autre handicap pour les touristes à vélo.

3.3 La politique de stationnement

3.3.1 Le stationnement résident privilégié

Sous la pression de l'association des villes allemandes, le stationnement résidentiel est légalisé depuis 1982. Sur le stationnement payant, les résidents sont favorisés. Ils n'ont pas de limitation de durée et bénéficient de tarifs préférentiels.

Indépendamment du stationnement payant, des rues ou même des zones peuvent être réservées au stationnement des véhicules possédant un macaron résident. Ce macaron est distribué pour une somme modique (de l'ordre de 300 francs par an), et correspond à un quartier. Cet outil est très prisé, non seulement pour favoriser le maintien de la fonction résidentielle dans les quartiers centraux et surtout péri-centraux mais aussi indirectement pour empêcher le stationnement des migrants pendulaires, et donc favoriser le report modal.

De plus en plus de villes réduisent le nombre de places de stationnement à construire, en particulier lors de la création de bureaux. En restant dans le cadre général fixé par chaque Land, certaines villes définissent une typologie de leur territoire suivant la qualité de desserte en transport collectif (exemple de Francfort), et/ou suivant des objectifs de répartition modale (exemple de Berlin). Dans les centres, elles y associent une réduction plus ou moins forte (pouvant aller jusqu'à 100 %) de la norme qui s'applique en périphérie. On retrouve ces dispositions en Suisse alémanique et en Grande Bretagne.

3.3.2 Les parcs relais

En Allemagne, la politique des parcs relais a été mise en œuvre dès les années 1960 par de grandes agglomérations comme Hambourg, où plus de 15 000 places ont été réalisées, ou Stuttgart. Cette politique a connu un fort développement dans les années 1980. Mais des critiques sont maintenant formulées, soulignant l'inefficacité des parcs relais qui ne sont pas couplés à une politique de modération du stationnement dans les centres, où les problèmes d'intégration urbaine des parcs de grande taille. La formule B+R, Bike and Ride, associant le stationnement vélo aux stations de transport collectif est en expansion. .

Une action d'initiative régionale : 100 stations vélo en gare dans le Land de Rhénanie du Nord - Westphalie

Le programme régional « 100 stations vélo » dans la région Nord Rhin - Westphalie est le premier programme de recherche de ce genre en Allemagne. Il est issu d'un accord passé au cours de l'année 1995 entre le S.P.D et le mouvement des Verts, à partir d'une initiative de l'association ADFC. Il se rattache au volet « circulation urbaine » de la politique de circulation.

La création de parcs relais vélos et différentes mesures de coopération prises avec les communes, les administrations et organismes professionnels, la société ferroviaire Deutsche Bahn - AG, les organisations cyclotouristes ont accéléré les négociations. Des conventions pour l'emploi de chômeurs longue durée ont pu être passées.

L'association ADFC a constitué une agence de développement qui intervient dans toutes les phases, depuis la conception en passant par le plan de construction et jusqu'à l'exploitation de la station vélo, ce qui prend de un à trois ans selon les projets (en moyenne deux ans).

En amont, la phase importante est le choix de l'emplacement du local puis ensuite sa capacité. Une distance maximale de 150 m entre la station et les voies est recherchée. La capacité est variable : 900 places à Cologne, 440 à Düsseldorf ; Münster détient le record avec 2 800 places.

Les heures d'ouverture sont en semaine 6h – 20 h (parfois 5h 30 – 22h 30) et le week-end en général 10 h - 18h. Le tarif est homogène : 1 DM le ticket, 12 DM l'abonnement mensuel, 120 DM l'abonnement annuel.

Le coût d'investissement moyen par station est de l'ordre de 1 million de DM.

Les taux de remplissage faibles au début de la mise en service ne découragent pas les porteurs de projets : c'est une politique très volontariste.

Selon les cyclotouristes français, l'accueil chaleureux reçu à la station-vélo de Fribourg avec ses cafés, boutiques de voyage et autres services est vraiment un exemple à suivre.

3.4 Une politique incitative de transport groupé

3.4.1 Le covoiturage

Le ministère des transports estime à 2,4 millions le potentiel d'utilisateurs ce qui correspondrait à une diminution du parc automobile de 1,2 millions soit d'environ 3 % (total du parc automobile 41 millions d'unités) et une réduction de 7,2 milliards de km parcourus en voiture. Dans 48 % des cas, le système de voiture partagée est utilisé en moyenne une fois par mois, essentiellement les vendredis de 15 heures à 24 heures, les week-ends et pendant les vacances scolaires pour des trajets souvent extra urbains. Le reste du temps, les adeptes de ce mode partagé circulent en transport public et à vélo.

3.4.2 Des mesures encourageant l'usage du transport public

Dans plusieurs villes, certaines catégories d'usagers circulent gratuitement sur tout le réseau de bus (étudiants et personnes âgées dans la ville d'Osnabruck par exemple). D'autre part, pour un forfait de 30 DM, il est possible de circuler tout le week-end et dans tout le pays sur le réseau ferré allemand (sauf sur l'équivalent des TGV). Ce système est très prisé par les jeunes.

3.5 La politique d'urbanisme

Les Länder établissent des plans d'aménagement du territoire (LandesEntwicklungsPlan) qui sont des documents de planification stratégique sur le développement économique et social du Land et de ses régions. Il donne des orientations pour la programmation des investissements publics. Le plan régional d'aménagement du territoire (RegionalPlan) fixe, quant à lui, les règles générales d'utilisation des terrains pour une répartition équilibrée entre zones d'habitat, de commerces, d'industries, et zones naturelles.

Les communes ou les Kreise élaborent le plan d'affectation des sols (FlächennutzungsPlan) qui détermine la destination et la densité des terrains. Ce document est complété par une sorte de schéma de secteur (Bebauungsplan), opposable au tiers, qui détermine les règles de constructibilité : implantations, formes urbaines... Ce document distingue les terrains situés dans

le périmètre de l'agglomération, en principe constructibles, et les autres terrains hors agglomération, non constructibles. La zone constructible doit être entièrement occupée pour qu'une nouvelle zone puisse être ouverte à l'urbanisation par le biais d'un nouveau Bebauungsplan. Ce mécanisme permet d'avoir un contrôle strict sur l'utilisation de l'espace et limite le phénomène de mitage. Le développement au coup par coup est de ce fait relativement rare en Allemagne.

En revanche, malgré ses efforts pour densifier les villes, l'Allemagne est, comme la France, confrontée à l'extension mal contrôlée du périurbain : pour les nouvelles zones de lotissement, la consommation d'espace est six fois supérieure à celle constatée dans les centres villes (dont 1/3 pour des voiries nouvelles).

Il existe cependant des exemples locaux où des politiques d'urbanisme et de transport contraignantes ont donné de bons résultats.

3.5.1 Fribourg en Breisgau

La région urbaine de Fribourg, adossée à la Forêt Noire, regroupe 500 000 habitants environ, la ville comptant un peu moins de 200 000 habitants. Elle mène depuis des années une politique d'urbanisme atypique pour l'Allemagne. Certes, elle est influencée par l'agglomération bâloise, voisine de 46 Km seulement, mais le parti des Verts représente également plus de 20 % des voix depuis les années 1970, date à laquelle de nombreuses associations ont manifesté contre le projet de centrale nucléaire de Wiahl.

Rapide coup d'oeil historique:

Après guerre, reconstruction du centre ville à l'identique avec des rues étroites et tortueuses peu adaptées à l'automobile;

1972/1973: choix du maintien du réseau de tramway existant et mise en zone piétonne du centre ville, malgré la forte opposition des commerçants;

1984: mise en zone 30 des quartiers et concentration du trafic sur les grands axes, extension du réseau de tramway avec des fréquences de 2 minutes en heure de pointe et 5 minutes en heure creuse (en comparaison, le tramway de Lyon qui a été mis en service début 2001 affiche une fréquence de 6 mn en heure de pointe);

1997: application du principe de « cour urbaine » à de nombreux quartiers résidentiels et politique d'urbanisme commercial défavorable à l'implantation de centres commerciaux en périphérie.

Depuis 10 ans, investissement annuel de 6 millions de DM (20 MF) par an dans l'extension du réseau cyclable qui est aujourd'hui composé de 410 km répartis en 46 km de pistes, 144 km de bandes ; les 220 km restant étant des voies rurales et des rues calmées.

L'accès des vélos est interdit dans le tram, par contre 2 000 places de stationnement sont disponibles dans les quartiers périphériques. Résultat: entre 1973 et 1993, les déplacements en voiture sont stables malgré une augmentation de 25 000 habitants et un doublement du parc automobile.

La part de marché de la voiture dans les déplacements mécanisés est passée de 60 % à 46 %. La part de marché des vélos est passée de 18 % à 28 %, celle du transport public de 22 % à 26 %.

Il est important de souligner qu'il s'agit d'une politique volontariste puisque le déficit annuel des transports publics équivaut à 110 MF.

Exemple d'un profil en travers d'une voie en entrée de ville: sur 39 m d'emprise, 13 m sont affectés à une 2X2 voies, 12 m pour une plateforme engazonnée de tramway et 14 m réservés aux vélos, piétons et au stationnement automobile.

3.5.2 A Hambourg: un quartier sans voitures

Sous la pression d'une association créée en 1991, la municipalité a accepté de réaliser une expérience pilote sur un terrain de 3 ha à 4 km de l'hypercentre, donc aisément accessible en vélo, et bien desservi en transport public (17 lignes de bus + métro + RER).

L'aménagement de la zone comporte 220 logements sur 1,6 ha dont 2/3 en location (logement aidé), des équipements et un espace vert. Ce projet a posé un problème réglementaire car la norme habituelle de 0,8 places de stationnement automobile par logement a été réduite à 0,15 tandis que devait être attribué 5 m² par logement pour les vélos. La municipalité a accepté de dispenser le promoteur du paiement de la taxe compensatoire pour absence de réalisation de parking tandis que les habitants se sont engagés par écrit à ne pas avoir de voiture personnelle. L'économie réalisée est non négligeable: 17 MF soit 80 KF par logement qui correspondent aux parkings en sous-sol non réalisés.

3.6 Que peut-on retenir ?

Une similitude de situation avec la France à un moment donné mais une prise de conscience écologique plus forte de la population a permis de faire avancer des projets ambitieux dans plusieurs villes. L'expérience de ce pays montre que les aménagements cyclables seuls ne suffisent pas à développer la pratique : des actions contraignantes sur le stationnement en centre-ville, sur la limitation de l'urbanisation nouvelle dans des zones insuffisamment desservies par le transport public doivent coexister.

4. La Suisse

4.1 Contexte national

4.1.1 Une forte sensibilité à la protection de l'environnement

Dans la Confédération helvétique les décisions stratégiques sont prises par la population, par des « votations », avant d'être entérinées par les autorités fédérales. Il existe également des votations au niveau cantonal pour des opérations plus localisées. Ce processus de décision nécessite dès le départ l'adhésion de l'ensemble des acteurs. Dès les années 1980, la population suisse est sensibilisée à la nécessité d'inclure des principes de développement durable tant dans la politique des transports que dans la politique d'aménagement du territoire. La base légale de cette politique est la loi fédérale sur la protection de l'environnement adoptée en **1983**. A cette période apparaît en Suisse une nouvelle génération de mesures qui améliorent ou modifient l'accessibilité d'un secteur sans construire d'infrastructures nouvelles, par un meilleur partage de la voirie existante : les zones 30, d'origine autrichienne (Graz) réduisent l'accessibilité des automobiles, limitent leur vitesse et donnent la priorité à d'autres modes de déplacement. En **1984**, la limitation maximale de 50 km/h en ville est adoptée dans tout le pays (1990 en France). En **1986** (dix ans avant la France), une ordonnance fédérale sur la qualité de l'air se traduit dans les villes par des mesures en faveur des modes doux. Depuis **1989**, l'aménagement des zones 30 est régi par la loi sur la circulation routière (LCR) et l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) qui délègue aux cantons les compétences en matière d'aménagement. Certaines zones 30 peuvent bénéficier de subventions fédérales : « Lorsque le changement de régime améliore la qualité de l'air dans le périmètre concerné, la Confédération peut contribuer aux frais par le biais de l'impôt sur les huiles minérales. Les communes peuvent donc solliciter un soutien pour la réalisation de leurs zones 30, qui peut atteindre entre 40 et 70 % des coûts susceptibles de subventionnement, selon la capacité financière du canton. Il est indispensable de déposer la demande à temps. » (Ordonnance concernant les contributions aux frais des mesures nécessitées par le trafic routier et prises en vertu de l'ordonnance sur la protection de l'air). Selon l'office fédéral, il existe début 2001 environ 700 zones 30 en Suisse : la grande majorité se situe dans les villes, grandes et moyennes. Dans les villages, elles sont beaucoup plus rares .

4.1.2 La mobilité en quelques chiffres

Après un creux en 1970 où l'on ne dénombreait que 210 vélos pour 1 000 habitants, la Suisse est aujourd'hui, avec 520 vélos pour 1 000 habitants (69 % des ménages équipés), loin derrière l'Allemagne (900 vélos /1000 hts) et loin devant la France (367 vélos / 1000 hts). On constate d'importantes disparités selon les régions: en Suisse alémanique, il y a deux fois plus de vélos qu'en Suisse latine (Suisse romande et Tessin). A l'échelle nationale, les chiffres de part modale vélo de la Suisse correspondent à la moyenne: 3 %. En fait, on se heurte à une méconnaissance de ce mode de déplacement. Les données relatives au vélo sont partielles ou inexploitées: ainsi on ignore la longueur du réseau cyclable, l'offre en place de stationnement vélo, le nombre de km parcourus et, plus généralement, les coûts d'investissement liés à ce mode.

Un micro-recensement effectué en 1994 sur un échantillon représentatif de 16 500 ménages donne la répartition suivante pour l'usage de la bicyclette : 27 % domicile-travail (pour 50 % des km parcourus) ; 19 % trajets scolaires ; 18 % achats ; 34 % loisirs ; 2 % déplacements pour l'entreprise (pour 27 % des distances parcourues).

Des aménagements cyclables existent dans toutes les grandes villes ; en rase campagne, depuis les années 1990, les chemins pédestres à l'écart de la circulation automobile accueillent les cyclistes. Ils sont utilisés essentiellement par les scolaires pour se rendre à l'école ou au collège ; quelques adultes les empruntent également pour se rendre à leur travail. Mais à part dans quelques villes pilotes, l'existence de ces aménagements ne suffit pas pour encourager les habitants à circuler à vélo. Comme dans les autres pays, des campagnes de communication sont régulièrement nécessaires pour améliorer l'image du vélo (affichage sur panneaux et bus, spots radio, publicité dans les journaux, large diffusion de plans de ville avec itinéraires cyclables, conférences de presse...) ; des interventions auprès des employeurs en faveur des modes alternatifs sont multipliées.

On sait qu'en 2000, plus de la moitié des déplacements, professionnels comme privés, s'est effectuée en voiture. Pourtant une enquête du Fonds national suisse révèle que, dans les grandes villes, 40 % des ménages sont sans voiture : ils privilégient les déplacements à pied ou en transport public, ces derniers étant particulièrement efficaces en terme de cadence et d'organisation.

4.2 Existe-t-il une politique cyclable du conseil fédéral ?

Au niveau fédéral, il existe des lois sur l'environnement, sur la circulation et la signalisation routières mais la promotion du vélo relève essentiellement de l'initiative des villes et des cantons. La Confédération n'a pas de véritable politique en la matière, sauf par quelques soutiens ponctuels. En revanche le cadre juridique est très centralisé (normes techniques) et les décisions relatives aux aménagements de voirie se prennent au niveau cantonal, et non communal. Cela oblige les différents niveaux de programmation et de décision à se concerter et rend la procédure lourde et lente.

Deux instances ont un rôle national important :

- ⇒ L'Union des professionnels suisses de la route (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute ou VSS) qui, au sein de la commission 173, assure un travail de recherche et de normalisation (publication d'un recueil de normes sur les aménagements cyclables : SN 640 060 trafic deux roues légers - bases / 1996) ;
- ⇒ La Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables (CORAC) qui vise à promouvoir le trafic cycliste en informant le grand public, en créant des possibilités d'échanges d'information entre les cantons, en soutenant la recherche dans le domaine des déplacements cyclables et en prenant position par rapport aux lois et aux normes en vigueur ou en projet (Claude Morel – Genève).

Cela ressemble fort au rôle joué en France par le Club des Villes Cyclables !

Les adhérents sont des responsables de villes, des techniciens... Le niveau fédéral est représenté par le département de « justice, police et transport ».

La politique la plus citée et qui a largement inspiré les autres villes est celle du canton de Berne, avec son responsable devenu un expert internationalement reconnu, Oskar Balsiger.

Historique de la politique cyclable du Canton de Berne (Oskar Balsiger)

Années 1970 – 1980 : créations de bandes cyclables d'1 m de large, à l'occasion de l'élargissement des routes à 9 – 10 m.

1985 : adoption d'un plan directeur des pistes cyclables, sur le modèle hollandais (les bandes sont jugées trop dangereuses du fait de l'augmentation de la circulation).

1987 : création du service « vélo » au sein de l'office des Ponts et chaussées du canton. Retour en arrière sur la politique du « tout piste » car les accidents en carrefour sont nombreux.

1987 – 1990 : réalisation de bandes de 1,50 m de large en agglomération ; entre deux localités, en rase campagne, ouverture des chemins pédestres existants à la circulation des cycles (3 m de large avec espace piétonnier et espace cyclable séparés par une ligne continue).

1992 : subvention aux communes qui équipent gares et arrêts de bus d'aires de stationnement vélo.

1995 : introduction, dans toute la ville de Berne, d'une « zone bleue » avec stationnement illimité pour les riverains, moyennant une taxe forfaitaire, et limitation maximale contrôlée à 2 heures pour les autres conducteurs, ce qui revient très cher et décourage les pendulaires qui se reportent massivement sur le transport public.

A Berne, comme à Lausanne, le 30 km/h est instauré dans presque tous les quartiers d'habitation.

Historique de la politique cyclable de la ville de Genève (Claude Morel)

1980 : création de l'association pour des pistes cyclables (ASPIC). La ville vote un crédit, établit un plan directeur, désigne un chargé de mission vélo.

1989 : les réalisations avancent lentement ; l'ASPIC lance une consultation populaire pour un programme de 100 km d'aménagements en 5 ans qui est plébiscité par plus de 80 % des genevois.

1992 : Genève accueille la conférence internationale sur le vélo, le Véloforum, ce qui accélère la mise en œuvre des projets.

Aujourd'hui on recense plus de 10 km de contresens cyclables (65 rues concernées) et des couloirs bus où les cyclistes sont tolérés, mais non réglementairement autorisés, la compagnie de transport public étant opposée à cette mesure.

Janvier 2001 : mise en place progressive dans les trois ans à venir d'un réseau de zones 30 km/h dans les quartiers d'habitation et sur les tronçons dangereux de la ville. Six zones existent déjà, quatorze sont à l'étude. La zone 30 « facilite les déplacements à vélo par l'introduction du contre-sens cyclable généralisé là où les gabarits le permettent. »

4.2.1 Itinéraires longue distance type véloroutes

On connaît très bien le réseau longue distance dévolu en priorité au tourisme. Inauguré en mai 1998, le réseau cyclable de 2 330 km balisés de « la Suisse à vélo » bénéficie déjà d'un grand succès. Ce projet est sur l'initiative de la fondation « Suisse, pays du cyclisme ». L'entretien est assuré par les offices communaux et cantonaux des Ponts et Chaussées avec des contrôles réguliers à vélo par des membres de la fondation. On évalue à 140 millions les km parcourus en deux ans, soit 3 500 fois le tour de la terre. Les retombées économiques sont significatives: 110 millions de francs suisses la première année et 350 000 nuitées; 140 millions la deuxième année, les cyclo touristes dépensant 140 FS par jour, les excursionnistes à la journée 25 FS.

4.3 Que peut-on retenir ?

« Des aménagements cyclables mis en place sans grande conviction et utilisés seulement par une poignée d'utilisateurs sont voués à l'échec. »

La recette est « AMENAGEMENTS CYCLABLES + VOLONTE POLITIQUE + VOLONTE POPULAIRE »

La confédération helvétique affiche clairement et depuis longtemps la préoccupation des citoyens en matière de protection de l'air et des espaces naturels. La situation de quelques cantons exemplaires comme celui de Berne ne doit pas cacher le manque d'homogénéité de l'ensemble du territoire. D'ailleurs la Suisse est juste derrière l'Italie pour l'équipement en cyclomoteurs et largement devant pour le nombre de motos rapporté au nombre d'habitants. Une explication possible est que le vélo « utilitaire » est surtout l'apanage des scolaires. Mais tout de même, ce pays reste un exemple à suivre pour ses politiques de prise en compte des usagers vulnérables et de généralisation des zones 30. Citons le cas exemplaire de Zurich, capitale économique de la Suisse, dont tous les quartiers d'habitation sont classés en zone 30.

5. Le Royaume Uni

5.1 Le contexte national

La longueur du réseau principal représente 10 400 km, soit 4% du réseau routier total mais il supporte 30 % des déplacements et 50 % des trajets poids lourds.

Le budget de construction et maintenance du réseau routier s'élève à 3 milliards de livres par an (4,6 milliards d'Euros ou 30 MdF). Les projets doivent privilégier les élargissements de voies existantes plutôt que la construction de voies nouvelles - sauf s'il s'agit d'un projet de contournement de ville -, et consommer le moins possible d'espace, s'inscrire dans le paysage. Le gouvernement affiche clairement sa volonté de ne pas accroître le réseau quelle que soit l'augmentation du nombre de véhicules.

Le livre blanc des transports paru en 1998 sous l'égide de l'important "Department of the Environment, Transport and the Regions" (DETR dirigé par un "Secretary of States" assisté de plusieurs ministres) consacre le principe des voies payantes dans les centres villes et sur les autoroutes. Il prône « le développement de l'accessibilité aux services pour tous, y compris ceux qui n'ont pas de voiture ; une meilleure intégration avec les autres modes de transport, en vue d'augmenter l'efficacité générale des infrastructures de transport. »

23 millions de bicyclettes pour près de 60 millions d'habitants. Pourtant, la part modale du vélo dans les déplacements ne cesse de baisser depuis 1975 puisqu'elle est passée de 3,5 % à 1,7 % en 2000. Comme dans la plupart des autres pays européens, la moitié des déplacements sont inférieurs à 3,2 km (2 miles). La bicyclette est majoritairement un mode de loisirs ; toutefois 38 % des déplacements concernent le trajet domicile - travail ou trajet scolaire et 9 % les achats.

5.2 La politique cyclable

Cette politique a été adoptée dès 1996 par le ministre des Transports sous l'impulsion du « Cyclists' Public Affairs group » (C-PAG), groupe de pression qui a regroupé les trois principales associations cyclistes: Cyclists' Touring Club (équivalent de la Fédération Française de Cyclotourisme), Cycle Campaign Network (qui correspond plutôt à la FUBicy) et London Cycling Campaign qui regroupe 9 000 adhérents. Le ministre des Transports a également associé des représentants des ministères de la Santé et de l'Environnement, des membres des bureaux des affaires écossaises et galloises, des associations de collectivités locales, la confédération de l'industrie britannique : cette composition n'est pas sans rappeler celle du comité de suivi de la politique du vélo français.

5.2.1 Objectifs

Des objectifs quantitatifs précis ont été fixés: doubler la part modale vélo de 96 à 2000 et doubler à nouveau entre 2002 et 2012. A chaque autorité locale d'établir ses propres plans pour atteindre des objectifs cohérents avec ceux affichés dans la NCS.

Réduire de moitié la circulation automobile dans les zones urbaines d'ici 2020 (d'1/3 à Londres) et faire passer la part modale vélo à 10 % (2 % en 2000).

5.2.2 Contenu

La politique cyclable nationale « National Cycling Strategy » (NCS) a été initiée en juillet 1996. Son but : établir une culture favorable à l'augmentation de l'usage de la bicyclette pour tous les groupes d'âges en diffusant des exemples de bonnes pratiques, en développant l'innovation et

des moyens efficaces d'encouragement. La NCS a identifié un ensemble de points clés pour stimuler un large éventail de responsabilités :

Définir les contraintes existantes à l'utilisation de la bicyclette et développer les moyens pour les supprimer ;

Identifier des mécanismes et des acteurs pour encourager, faciliter et établir l'utilisation de la bicyclette ;

Débloquer les ressources financières nécessaires des secteurs publics et privés ;

Convenir de cibles et d'indicateurs de progrès ;

Observer et évaluer la mise en œuvre de la stratégie.

Le forum national cyclable « National Cycling Forum » (NCF) coordonne les actions, enregistre les progrès. Des groupes d'experts suivent différents thèmes tels que la sécurité des cycles, le marketing, l'intermodalité, la sécurité routière, le thème « camions et vélos », l'émergence d'exemples de bonnes pratiques.

Depuis l'adoption de la politique cyclable nationale en 1996, il y a eu un changement de gouvernement. Dès sa nomination, la baronne Helen Hayman, ministre des routes au DETR a assumé la présidence de tous les meetings du NCF montrant ainsi l'importance que son gouvernement accorde à cette politique. Elle indique que, depuis toujours, « les gouvernements britanniques sont peu enclins à légiférer à tout propos ; ils préfèrent mener des recherches minutieuses et, dans la mesure du possible, jouer la carte de la persuasion et de l'éducation du public ». Côté persuasion, le ministère des transports souligne dans une circulaire qu'il « s'attachera à ce que les politiques de transport locales prouvent que les collectivités développent des politiques en faveur des cyclistes » (sous-entendu pour délivrer ses aides financières à l'investissement).

Les résultats sont jugés positifs par le gouvernement et régulièrement publiés dans des documents techniques du ministère des Transports (notamment les dépliants Traffic Advisory Leaflet ou NCF Leaflet).

Les changements récents

Un fait important a marqué l'année 1998 : la publication par le gouvernement du livre blanc « A New deal for transport : better for everyone » (un nouveau challenge : un meilleur transport pour chacun d'entre nous).

Le vélo est reconnu comme un mode de transport à part entière et son rôle effectif pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution, de réduction du trafic et d'amélioration de la santé publique est clairement affirmé. Ce document confirme l'importance de l'échelon local pour atteindre les objectifs fixés : c'est pourquoi, des ressources complémentaires sont votées pour le transport local et un nouveau système d'aide a été mis en place en avril 2000 afin de financer des plans et programmes locaux sur les thèmes suivants :

- révision des plans de circulation,
- prise en compte des besoins exprimés par les usagers cyclistes,
- diminution des largeurs de voies pour donner plus de place aux vélos (aménagement de pistes et de bandes),
- changement de feux aux intersections pour donner la priorité aux cyclistes et réalisation de rond-points plus favorables aux cyclistes,
- réduction des vitesses motorisées,
- réalisation de parkings sécurisés pour les vélos,
- meilleur entretien des bandes et des pistes cyclables existantes,

- développement de la mixité des usages et prévisions de financement pour réaliser des aménagements cyclables.

Les actions réalisées

Le lien entre vélo et santé a été renforcé par une action stratégique entre le ministère de l'environnement et le ministère de la santé dès 1996 (Government's strategy on physical activity) : les avantages d'une activité modérée mais régulière comme le cyclisme sont soulignés. Une campagne publicitaire nationale encourage une vie « active ».

Des rencontres entre médecins et spécialistes des transports ont été organisées par un groupe de travail du NCF : deux séminaires ont eu beaucoup de succès et ont permis des échanges fructueux, en créant des partenariats intéressants. Aujourd'hui des actions de promotion du vélo sont menées dans les hôpitaux auprès des professionnels de santé.

Un groupe de travail assure la promotion du vélo en usage combiné avec le transport public et identifie les interfaces entre celui-ci et le vélo. Il s'agit notamment d'améliorer les aménagements dans les gares : meilleure information des clients, facilités de transport des vélos dans les bus, trains et nouveaux trams.

Contre le vol des vélos, une campagne de sensibilisation affiche : « empêchons-les de prendre notre vélo pour faire une balade ! » Des réflexions avec les constructeurs et les vendeurs portent sur l'élaboration d'un système d'enregistrement des cycles.

En matière de communication, les stratégies sont différentes en fonction des cibles visées: les décideurs dans les secteurs publics et privés sont la cible préférentielle ; viennent ensuite les professionnels intéressés et les institutions, et seulement en troisième position le grand public.

Un groupe représentant les intérêts des piétons et des cyclistes a été créé pour faire avancer la communication et la technique : il réunit des institutions professionnelles, des universités, des autorités locales. Des guides techniques de recommandations ont été publiés pour aider à la conception et à la planification des aménagements cyclables.

En matière d'éducation, l'opération « Safe routes to school » (trajets scolaires plus sûrs) est coordonnée par Sustrans, une association à but non lucratif, en liaison avec la ville d'Odense au Danemark. Elle a pour objectif de retrouver, d'ici 2010, un niveau d'utilisation des modes doux par les scolaires qui corresponde à celui du milieu des années 1980. Le nombre d'enfants se rendant à l'école à vélo est de 4 % seulement alors qu'il atteint 56 % au Danemark et 52 % aux Pays Bas. Au total, 63 % des élèves du primaire et 79 % du secondaire se rendent à leur établissement scolaire à pied, à vélo ou en transport en commun ; on espère qu'ils seront respectivement 80 et 90 % dans 10 ans. Pour cela, les accès aux établissements scolaires sont étudiés dans le cadre des plans locaux de transport ; à leurs abords, les vitesses sont plus étroitement surveillées ; les dessertes en transports en commun sont améliorées ; les établissements sont équipés de garages sécurisés pour les cycles.

5.2.3 Quelques actions locales

Plusieurs communes britanniques se sont dotées de « cycling officers » (chargés de mission vélo pour mettre en place cette nouvelle politique au niveau local.

A **Coventry**, des cours de conduite à vélo réunissent les adultes et les enfants; sorties d'une journée l'été pour apprendre à se déplacer en ville, à entretenir son vélo... « Breakfast » gratuit pour tous ceux qui vont travailler en vélo pour la journée annuelle du vélo « National bike to work day ».

Milton Keynes est une ville nouvelle à 75 km au N.O. de Londres, commencée en 1971. Elle est quadrillée de larges routes ("grid roads") distantes de 1 km et dont tous les carrefours sont à sens giratoire. Piétons et cycles disposent de plus de 200 km de pistes communes larges de 3 m,

au revêtement rouge "Redways", et de pistes de loisir stabilisées, plus étroites et non éclairées. Les ménages de Milton Keynes sont un peu plus nombreux que la moyenne britannique à posséder un vélo mais leur utilisation reste faible : 3 % des déplacements domicile -travail sont effectués à vélo, dont ½ sur les Redways, ¼ sur les Grid roads et ¼ sur les voies locales. Conclusion : l'existence d'aménagements cyclables n'est pas une condition suffisante pour développer l'usage du vélo ! Des cyclistes français ont d'ailleurs trouvé ce réseau cyclable « luxueux mais mal entretenu ».

Livingston est une ville nouvelle dans le Lothian occidental (région d'Écosse) qui bénéficie d'un réseau étendu de sentiers piétons revêtus et éclairés qui desservent toute la ville sans avoir besoin de traverser une route. La ville a quatre écoles secondaires et vingt écoles primaires. Mais les parents ne laissent pas circuler leurs enfants seuls sur ces sentiers, par peur de l'insécurité. Le Lothian occidental a donc envisagé dans un premier temps de fournir un transport gratuit sur des distances inférieures aux distances réglementaires nationales : 2 miles (3 km) pour les élèves du secondaire et 1,75 miles pour le primaire au lieu de 3 miles pour les plus de 8 ans et de 2 miles pour les moins âgés. Mais cette décision a été invalidée par le Conseil Régional. Aussi, afin de rendre ces « voies vertes » aussi sûres que possible, le "bus en marche" ou « patrouilleur scolaire mobile » est né en 1997. Il s'agit d'un ramassage scolaire en des points fixes, comme le ferait un bus scolaire, mais sans bus! Un adulte, le patrouilleur, équipé d'une liaison radio, facilement identifiable par sa veste jaune fluo, prend en charge les enfants. Il charge les cartables dans un caddy et chacun marche en direction de l'école. Plus on se rapproche de l'école, plus les enfants sont nombreux. À un coût de £4000 (6 150 Euros ou 40 kF) par an pour chaque "bus en marche", il rend l'exercice extrêmement rentable en comparaison du coût d'un bus scolaire (plus de £15.000 par an). La marche est de plus un bon exercice physique pour tous ces enfants.

5.24 Le programme véloroutes « National Cycle Network »

En 1994, le programme Véloroutes "National Cycle Network" a été proposé par un ingénieur de l'association Sustrans à tout le Royaume Uni et a reçu l'appui des différents responsables des transports et des autorités locales. Ce projet envisageait la construction de 4 000 km d'itinéraires cyclables avant juin 2000 puis 6 000 km d'ici 2005. En septembre 1995, la Commission du Millénaire, gestionnaire des fonds de la Loterie Nationale pour des projets liés au Millénaire, a annoncé son apport financier à hauteur de 43,5 millions de livres soit 70,1 millions d'Euros, (450 millions de francs)¹. La construction du réseau a donc pu débuter et est aujourd'hui une réussite. En effet, le programme a bénéficié d'un soutien massif de la sphère sociale et politique, si bien que d'autres tracés locaux se sont greffés sur le projet initial : le réseau aligne 8 000 km en juin 2000 et en comptera le double en 2005 dont 1/3 sur des voies vertes (voies de chemins de fer désaffectées, chemins de halage le long des canaux...) et 2/3 sur des routes secondaires à faible trafic. A noter qu'une partie de la construction des voies vertes est financée par le passage de câbles ou de gazoducs dissimulés sous la couche de roulement. Par ailleurs la population, particulièrement les jeunes, est fortement sollicitée pour travailler sur les chantiers (débroussaillage...) ce qui donne un coût de revient au kilomètre particulièrement compétitif..

Ce projet s'inscrit tout à fait dans l'objectif du gouvernement de voir quadrupler la pratique cycliste entre 1996 et 2012. Pour l'année 2000, les subventions de l'Etat en faveur des modes doux ont été globalement supérieures de 20 % à celles de 1990. Le programme véloroutes a déjà bénéficié d'un financement de 300 millions de livres (environ 460 millions d'Euros ou 3 milliards de francs).

¹ Le dôme du millénaire qui est revenu à plus de 850 millions de livres a également été financé en grande partie par la loterie nationale

Il faut reconnaître que tous les efforts en faveur du vélo depuis 1996 ont enfin réussi à stabiliser la part du vélo dans les déplacements. Cette part déclinait régulièrement depuis la seconde guerre mondiale: selon les derniers comptages, elle augmente légèrement en 1999.

5.3 La cohérence avec les autres politiques

Des notes d'orientation diffusées par le gouvernement incitent les autorités locales à définir leurs politiques d'utilisation du sol et leurs programmes de transport, en cohérence avec les engagements pris par l'État en matière de développement durable. Ces notes d'orientations ont une importance considérable. En effet, pour obtenir le soutien financier de l'État, les collectivités locales doivent justifier la cohérence de leurs actions par rapport à ces recommandations. Les collectivités ayant absolument besoin de l'aide de l'État pour réaliser les opérations au niveau local, il en résulte une articulation forte entre les objectifs nationaux et les objectifs locaux. Les niveaux d'intervention en Grande-Bretagne s'articulent schématiquement de la façon descendante, du niveau central vers le niveau local.

5.4 La politique de transport et de stationnement

Le Gouvernement a reconnu l'impasse où mènent la construction ou l'élargissement de routes pour faire face aux prévisions de croissance du trafic. Pour maintenir l'efficacité du système de transport, il faut gérer la demande de déplacements :

- réduire le nombre et la longueur des déplacements motorisés ;
- encourager les autres modes de transport.

Les subventions annuelles du ministère des Transports favorisent donc les collectivités locales qui définissent une stratégie de transport globale et intermodale, cohérente avec leurs politiques d'urbanisme. Pour harmoniser l'application des politiques de stationnement mises en œuvre au niveau local, des plans régionaux précisent les orientations arrêtées par l'État. Ces instances intermédiaires, les comtés, permettent ainsi de mieux gérer le développement concurrent ou complémentaire des villes situées dans leur périmètre de compétence. Les comtés définissent par exemple les grandes lignes des politiques de stationnement que les villes devront à leur tour préciser et appliquer.

5.4.1 Les Plans locaux de transport

« Le gouvernement est décidé à moderniser l'infrastructure de transport de la Grande-Bretagne, et à opérer un changement décisif dans les investissements de transport. Les plans locaux de transport (PLT) sont une pierre angulaire du processus. Ils représentent un changement important de la manière dont les politiques locales de transport sont projetées et réalisées, et sont les constituants essentiels d'une politique de transport intégrée. C'est pourquoi notre projet de loi sur le transport, maintenant discutée au Parlement, donnera aux autorités locales l'obligation de préparer un PLT... Le Premier ministre a lancé la stratégie de sécurité routière du gouvernement, Routes de demain: Plus sûr pour tout le monde, qui fixe de nouvelles cibles exigeantes. Nous recherchons pour 2010 une réduction globale de 40% des décès et des blessés graves, et une réduction de 50% du nombre d'enfants tués ou gravement blessés sur la route. Nous avons besoin que les autorités locales jouent leur rôle pour atteindre ces cibles en accordant une priorité élevée aux aménagements de sécurité routière dans leur PLT...» *Keith Hill, ministre des Transports, à l'occasion de la sortie de son projet de loi, le Transport Act 2000.*

Les PLT devaient être soumis aux services régionaux du gouvernement central avant le 31 juillet 2000, par les comtés d'Angleterre (et les villes "unitary authorities" qui ont des compétences de

comté sur leurs territoires) ainsi que les autorités organisatrices de transport des métropoles (passenger transport authorities). Des recommandations séparées concernent l'Écosse et le Pays de Galles. Les communes de Londres ne sont pas obligées de produire un PLT mais doivent coordonner leurs politiques avec le nouveau maire du Grand Londres. Le PLT est construit sur des stratégies à cinq ans de transport intégré, conçues au niveau local en association avec la population ; il sert de document de planification du transport public et de présentation de demande de financement à l'échelon national.

La loi Transport Act 2000 rend également obligatoire, dans les bus, l'instauration de tarifs réduits pour les personnes âgées ainsi que pour les handicapés.

5.4.2 Un exemple de politique locale de stationnement

A Londres, dans la commune de Westminster, qui abrite 200 000 habitants et 700 000 emplois, seules 10 000 places de stationnement sont accessibles à tous. La municipalité cherche à atteindre un taux d'occupation de 80% dans les périodes payantes.

Près de 27 000 places sur 37 000 ne sont accessibles qu'aux résidents. Ils peuvent obtenir une carte, aux prix de 88 livres (environ 880 francs) pour un an ou 88 pences (environ 9 francs) pour un jour.

Cette carte est valable pour une personne et une seule voiture dans une zone restreinte autour de l'habitat. Le mode d'attribution est très strict, il faut voter dans commune, y payer les taxes locales, et y avoir enregistré le véhicule. Mais malgré ce mode de contrôle, des difficultés et des fraudes subsistent.

Ces places sont réservées aux résidents de 8h30 à 18h30 du lundi au vendredi, mais ces horaires sont étendus en soirée (jusqu'à 20h30) et aux samedis et jours fériés dans les zones commerçantes, comprenant des théâtres ou des restaurants (exemple : Leicester square). En dehors de ces horaires, tout véhicule peut y stationner. Les résidents peuvent aussi stationner gratuitement sur les places payantes avant 9h30 ou après 17h30.

Le nombre de permis attribués par zones est supérieur au nombre de places résidents, le ratio places / permis étant compris entre 0,76 et 0,93. Ce manque est en grande partie comblé par les places sur les « yellow lines » (places où les livraisons sont autorisées la journée et le stationnement le soir) qui sont disponibles la nuit.

En Grande Bretagne, un processus complet de « dépenalisation » est imposé aux autorités londoniennes depuis juillet 1994 par la loi de 1991 sur la circulation routière (Road Traffic Act 1991), qui la rend possible pour toute autre ville volontaire de Londres (City of London, City of Westminster et les 31 London Boroughs). La responsabilité de la surveillance et de la répression du stationnement a été transférée de la Police aux 33 municipalités de Londres (City Councils), par l'intermédiaire du Parking Committee For London (PCfL), composé d'un conseiller de chacune des municipalités.

Les municipalités ont ainsi pu créer des zones spéciales de stationnement où leur responsabilité s'étend à la gestion, la surveillance et la répression du stationnement. La répression ne fait donc plus appel au droit pénal, mais au droit civil en opposant un particulier à la municipalité, et non plus à l'Etat en cas de litige.

La répression prend plusieurs formes à Londres :

- les amendes ; trois tarifs selon les quartiers : 40, 60 ou 80 livres (400, 600 et 800 francs), avec une remise de 50% si elles sont payées avant 14 jours.
- le sabot. Pour le faire enlever, le propriétaire devra payer 45 livres, plus l'amende.
- la fourrière en cas de stationnement sur une place résident sans permis valide, de dépassement de plus de 30 mn sur les places payantes ou de stationnement non justifié sur « yellow line ». Pour récupérer son véhicule en fourrière, le propriétaire devra payer 125 livres, plus 15 livres par jour de fourrière, plus l'amende.

Si l'on prend l'exemple de Westminster, commune centrale de Londres, ce qui est le plus notable, c'est l'importance des recettes : 26 millions de livres au titre des horodateurs, 23 millions de livres au titre des infractions, soit un total de 49 millions de livres pour 10 000 places rotatives ou mixtes et 26 000 places de résidents.

5.4.3 Les parcs relais

En Angleterre, de nombreuses villes ont mis ou mettent en place des parcs relais.

A Oxford par exemple, quatre parcs sont répartis aux points cardinaux de la ville, en liaison proche avec les grandes voies d'accès de l'agglomération. Ils constituent dans ce domaine une opération exemplaire dans le pays. A l'heure de pointe du matin, 40 % des véhicules à destination du centre-ville utilisent les parcs relais.

Des liaisons par autobus desservent le centre avec 6 à 12 passages à l'heure. Des actions de communication mettent en avant les gains de temps et d'argent liés à l'utilisation des parcs relais tout en rappelant leur intérêt pour la réduction de la pollution, de la congestion et de l'insécurité routière.

Le système fonctionne de 7h à 22 ou 23 heures suivant les parcs. Il est également accessible le dimanche avec des fréquences et amplitudes moindres. L'utilisation des parcs est gratuite. Chaque passager adulte paie 1,1 livre par aller-retour en bus. Il existe également des carnets de 12 voyages au prix de 5 livres. Les enfants de moins de 16 ans ne paient pas.

Ces parcs disposent de personnel de surveillance et d'un équipement vidéo.

Une fréquentation importante et croissante traduit leur réussite. La progression de l'utilisation des parcs est régulière. De 1975 à 1994 la fréquentation journalière est passée de 700 véhicules à 4 000. Il arrive couramment que les parcs relais soient saturés l'après-midi. Actuellement, les autorités envisagent d'instaurer une tarification pour leur utilisation.

5.5 La politique d'urbanisme

Publiée en 1994 par le gouvernement et en cours de révision, la Planning Policy Guidance 13 a pour objectif de limiter les déplacements automobiles. Cette directive, établie par le secrétariat d'État à l'Environnement, traduit la volonté de freiner la péri-urbanisation, pour d'une part revitaliser les centre-villes en y concentrant les nouveaux projets et, d'autre part, réduire les besoins de déplacements motorisés en localisant les principaux générateurs de déplacement à proximité des transports en commun. Elle donne aux autorités locales des orientations sur la manière de combiner les politiques d'urbanisme et de transport.

L'origine de cette directive est la prise de conscience, à l'issue du recensement de 1991, de la nécessité d'urbaniser 6 800 ha par an d'espaces naturels si aucune disposition politique n'est prise pour densifier le péri-urbain. En effet la consommation d'espace s'accroît beaucoup trop fortement par rapport à la croissance démographique. Déjà, en 1980, le ministère de l'Environnement avait pris une circulaire pour freiner la dédensification : « Le ministre attache une attention particulière à... » mais le poids d'une circulaire est juridiquement beaucoup plus faible qu'une directive. C'est pourquoi au début de la décennie suivante, un dispositif de directives nationales a été mis en place pour s'assurer que les objectifs nationaux étaient bien suivis d'effet localement.

Les politiques d'urbanisme des autorités locales doivent intégrer cette directive depuis les schémas directeurs jusqu'aux plans locaux d'urbanisme et aux permis de construire et ainsi concourir à réduire l'usage de la voiture individuelle :

- encourager les constructions dans les zones urbanisées, à des endroits bien accessibles par les modes de déplacements autres que la voiture ;

- placer les grands générateurs de déplacements dans des centres existants bien accessibles par les modes autres que la voiture individuelle ;
- renforcer les centres locaux existants ;
- maintenir et renforcer l'accessibilité à pied, en deux-roues ou en transports publics, plutôt qu'en voiture, pour les déplacements réguliers entre le domicile et les équipements,
- limiter l'offre de stationnement sur et hors voirie, en particulier dans les constructions nouvelles, pour décourager l'usage de la voiture individuelle pour tous les motifs de déplacements, quand il y a des alternatives pratiques.

Pour obtenir des subventions, les collectivités sont invitées à présenter un projet qui regroupe l'ensemble des interventions qu'elles prévoient de mettre en œuvre à court et moyen termes. Chaque année, leurs demandes sont appréciées par rapport à ce programme et au bilan de son avancement avec une justification de l'utilisation des crédits des années antérieures. Les demandes de crédits font l'objet d'un examen rigoureux : il est notamment demandé de justifier l'opportunité des mesures proposées par rapport à des critères économiques mais aussi environnementaux. Des variantes contrastées doivent avoir été réellement examinées pour établir des comparaisons (exemple : pénétrante ou voie réservée aux bus avec parc relais...).

Les 46 « County Councils » d'Angleterre fixent par leurs Structure Plans (un schéma par comté) un cadrage au niveau régional pour les plans locaux établis et les décisions prises par les autorités communales en matière d'urbanisme. Ces orientations comprennent un volet relatif aux normes de stationnement. Pour des raisons d'harmonisation, d'équilibre et de cohérence, il est en effet jugé souhaitable de définir à ce niveau les principes applicables dans ce domaine. Sur ces bases, les villes déterminent leurs règlements locaux. A Oxford, un contrôle strict a été imposé pour limiter la construction de nouvelles places liées aux implantations nouvelles. Une procédure spéciale basée sur la négociation s'applique aux promoteurs pour financer les places nécessaires dans les parcs de stationnement extérieurs (parcs relais). Les promoteurs doivent également offrir des places pour le stationnement des vélos de leurs employés et visiteurs.

A Londres, des normes de stationnement restrictives ont été prises dès les années 1970 pour limiter le développement du stationnement privé non-résidentiel :

- une place pour 410 à 990 m² d'espace de bureau dans le centre de Londres ;
- une place pour 165 à 600 m² en petite couronne ;
- une place pour 33 à 165 m² dans le reste de la ville.

De nouvelles normes encore plus restrictives ont été publiées en 1996 :

- une place pour 1 000 à 1 500 m² de superficie brute au sol dans le centre de Londres ;
- une place pour 600 à 1 000 m² en petite couronne ;
- une place pour 310 à 600 m² dans le reste de la ville.

Le gouvernement britannique a aujourd'hui l'intention de taxer l'offre de stationnement sur le lieu de travail. Tout est donc fait, théoriquement, pour décourager l'accès du centre ville en voiture pour les déplacements domicile – travail.

Le bilan de l'application de la Planning Policy Guidance 13 réalisé en 1997 par le ministère de l'Environnement britannique est cependant mitigé : des dispositions restrictives figurent bien dans la plupart des schémas directeurs mais sont plus diffusées dans les plans locaux et, si un grand équipement créateur d'emplois se présente, la collectivité ferme les yeux quand il y a contradiction avec les orientations de la P.P.G. 13.

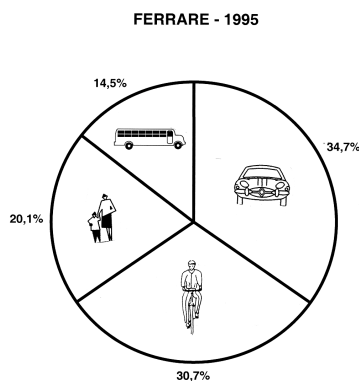
5.6 Que peut-on retenir ?

Le Royaume Uni est très en retard sur les autres pays européens dans les années 1990. Par contre les mesures pouvant favoriser l'usage du vélo urbain semblent mises en place plus tôt qu'en France : adoption en 1994 d'une politique de planification urbaine basée sur une limitation des déplacements ; adoption d'une politique nationale cyclable en 1995 incluant une opération tout à fait intéressante de sécurisation des itinéraires scolaires et de sensibilisation de la jeune génération pour atteindre, à travers elle, un changement de comportement des adultes. Beaucoup d'actions et de campagnes menées en faveur des modes doux le sont au nom de la santé : pourquoi ne pas imaginer de faire de même en France ?

6. L'Italie

6.1 Le contexte national

La population est de 58 millions d'habitants. L'usage des deux-roues est fréquent dans toute l'Italie mais il s'agit surtout de deux-roues motorisés (scooters, vespas...). C'est dans les villes d'Italie du Nord, paradoxalement les plus riches du point de vue du niveau économique, que l'on trouve les plus forts taux d'usage du vélo : 30 % à Ferrare, donc un chiffre comparable à Amsterdam ou Copenhague. Le vélo n'est donc pas le « véhicule des pauvres » ! Les villes italiennes les plus cyclables sont également favorisées par le relief car elles sont situées dans la plaine de l'Emilie - Romagne.



6.2 La politique cyclable

A partir des années 1980, quelques communes ou provinces du nord prennent des initiatives en faveur du vélo. A partir de 1991, les communes peuvent recevoir des subventions de l'État pour financer des pistes cyclables uniquement et cela reste dans un budget relativement limité.

En **1998**, le gouvernement adopte la « loi de finance pour la mobilité cyclable ». La liste des projets pouvant être aidés par l'Etat est importante : outre la réalisation des infrastructures cyclables, on trouve les parkings, les centres de location, la signalisation, la cartographie des itinéraires - qu'ils soient urbains ou de loisirs-, les actions liées à l'intermodalité, à l'éducation des jeunes...

Les communes et provinces présentent des projets repris dans le cadre d'un plan cyclable régional et le processus financier contractuel ressemble fort à notre démarche de contrat de plan Etat - Région.

Le financement annuel prévisionnel est de l'ordre de 11 milliards de liras (5,5 millions d'Euros ou 36 MF).

Cette loi a été complétée le 30 novembre 1999 par un décret du ministre des travaux publics « regolamento recante norme per la definizione della caratteristiche tecniche delle piste ciclabili » pour promouvoir des schémas cyclables en cohérence avec les « Piani Urbani del Traffico ». Ce décret rappelle entre autres les définitions des différents types d'aménagements cyclables et préconise pour chacun des largeurs minimales.

6.3 La politique de stationnement

Elle s'appuie sur le code de la route. Ce dernier a fait l'objet de diverses modifications législatives au cours des dernières années.

La loi 122, ou loi « Tognoli », relative aux zones piétonnes, aux zones à trafic limité (ZTL), au stationnement des résidents, au développement des infrastructures de stationnement et aux programmes urbains de parcs de stationnement (PUP), a été promulguée en 1989. Son principal objectif est de libérer la voie publique de tout stationnement et se traduit par trois mesures :

- favoriser la création de parcs relais ;
- faciliter les procédures administratives pour la construction de garages lorsque des immeubles existants n'en étaient pas pourvus. Il faut noter que les garages constituent un ensemble avec le bien immobilier et ne peuvent donc être vendus séparément ;
- offrir la faculté pour les communes de réserver dans les zones à trafic limité des emplacements ou espaces de stationnement pour les véhicules privés des seuls résidents, à titre gratuit ou onéreux.

Depuis le début des années 1990, une cinquantaine de villes italiennes, essentiellement situées dans le Nord et le centre du pays, ont décidé de mettre en place une zone à trafic limité en s'appuyant sur le constat suivant :

- les centres ne peuvent accueillir physiquement tous les véhicules qui souhaitent le traverser ou y stationner ;
- l'excès de véhicules dans ces « cœurs de ville » est un danger pour la ville, son image, son identité, son appropriation par ses habitants, pour la possibilité de se rencontrer ou de s'y promener ;
- les dégradations dues aux pollutions gazeuses sont dangereuses pour la sauvegarde des monuments dans la plupart des centres historiques italiens.

Le secteur concerné est en général le centre historique, ce qui représente en moyenne 5 % de la surface communale, mais reste le nœud des échanges.

Il s'agit donc de faire des choix parmi les circulations et les stationnements automobiles en différenciant ceux qui sont utiles et ceux qui le sont moins. La circulation mais aussi le stationnement des automobiles sont donc soumis à des règles adaptées. Le centre peut être découpé en plusieurs zones ou constituer une zone unique selon la taille de la ville. La règle la plus simple consiste à réserver l'accès à une zone aux seuls « autorisés ». Ces limitations peuvent être permanentes ou « à faisceau horaire » (par exemple de 7h à 19h ou de 8h à 11 h et de 16 h à 19h, etc.). La liste des « autorisés » peut différer d'une ville à l'autre. Le plus souvent il s'agit des résidents et de tous les acteurs de la ville : services de sécurité, livraisons (à certaines heures), médecins, etc.. Les personnes à mobilité réduite peuvent également bénéficier de dérogations.

A Florence, par exemple, l'accès et le stationnement sont autorisés pour un véhicule par ménage résidant dans la ZTL. Pour l'instant, le stationnement des résidents est gratuit. Mais le stationnement payant sur voirie est envisagé dans ces zones en raison du manque de places.

Les parcs de stationnement hors voirie constituent la seule offre de stationnement pour les non-résidents. Les tarifs sont généralement de 2000 liras par heure (soit 7 francs) en surface et 3000 liras par heure (soit 10 francs) dans les parcs couverts.

En revanche à Pise, le stationnement est payant pour les résidents, mais son coût est très modique : 300 francs par an dans certaines zones ; 450 francs par an pour le premier véhicule, 700 francs par an pour les véhicules supplémentaires dans les autres secteurs.

A Rome, depuis 1998, les non résidents habituels voulant stationner dans la zone (artisans, médecins...) doivent payer une taxe équivalent à 12 mois d'abonnement au transport public. Le filtrage était à l'origine assuré manuellement par la police municipale avec la difficulté que représente la gestion de ces multiples exceptions : il est depuis janvier 2000 automatisé.

Quel bilan ?

A l'évidence, l'objectif premier, éliminer l'envahissement automobile des centres historiques, est atteint. Mais il existe souvent en périphérie des ZTL des situations anarchiques pour la circulation et surtout pour le stationnement qui se reportent de la zone réglementée vers les zones les plus proches.

6.4 La politique d'urbanisme

Parallèlement, l'État a rendu obligatoire en 1992 l'adoption de « Piani Urbani del Traffico » qui ressemblent beaucoup à nos PDU pour toutes les villes de plus de 30 000 habitants. Ils ont pour objectif la rationalisation du trafic urbain avec :

- l'amélioration des conditions de circulation ;
- l'amélioration de la sécurité ;
- la réduction des nuisances atmosphériques et acoustiques ;
- les économies d'énergie.

Il existe également des « Piani dei Parcheggi » (programmes de parcs de stationnement) et des Plans Régulateurs Généraux (PRG), équivalent des POS en France. Ces plans sont élaborés à différentes étapes. Les premiers, Piani Urbani del Traffico et Piani dei Parcheggi, relèvent de la compétence du service « Travaux Publics » des municipalités ; le dernier, le PRG, est sous la responsabilité du service Urbanisme, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de coordination.

La loi de financement publiée très récemment et qui comporte une mise à jour du code de la route lance justement un appel à la coordination entre le PRG et le Piani Urbani del Traffico.

En Italie, les stratégies s'appuient sur deux aspects pour définir les priorités dans les déplacements :

- améliorer la capacité de transport du système global, comprenant le réseau de voiries, les aires de stationnement et le service de transport collectif ;
- maîtriser la demande de mobilité et son orientation vers les modes de déplacement moins consommateurs d'espace.

Cette intervention sur la « demande » est réalisée en considérant les différentes composantes du trafic selon l'échelle des valeurs suivantes :

- les piétons ;
- les deux roues ;

- les transports collectifs ;
- la circulation des autres véhicules.

Cette échelle des valeurs est énoncée avec l'illustration suivante : « en cas de congestion d'une rue où les quatre composantes du trafic sont présentes, on commence par limiter le stationnement, puis la circulation des autres véhicules, etc. »

6.5 Que peut-on retenir ?

Depuis longtemps, on oppose le tempérament latin ou méditerranéen des Français pour justifier les mauvaises performances du vélo urbain : l'Italie nous donne donc une leçon avec une prise de conscience plus aiguë et plus ancienne des problèmes liés à la pollution. La menace de la « maladie de la pierre » dans des zones historiques saturées de gaz automobiles a fait accepter, par la population, des mesures strictes et contraignantes sur le stationnement, sur la restriction de la circulation... L'équivalent de nos PDU s'impose depuis 1992 à toutes les villes italiennes de plus de 30 000 habitants : pour la France, l'exigence ne s'applique qu'aux agglomérations de plus de 100 000 habitants, et seulement depuis décembre 1996 !

En 1998, le gouvernement italien a adopté une loi de finance pour la mobilité cyclable qui dresse une liste des projets susceptibles de bénéficier de subventions de la part de l'Etat.

En 1999, un décret complète cet arsenal juridique en donnant des directives techniques pour la réalisation des aménagements cyclables.

7. La Belgique

7.1 Le contexte national

Le royaume de Belgique est un État nouvellement fédéral. Il est très densément peuplé avec plus de 10 millions d'habitants répartis sur 30 500 km² (335 hab/ km²).

Suite à la fédéralisation de l'État, les seuls grands domaines de compétence du niveau fédéral demeurent la gestion du code de la route, la tutelle sur la SNCB (chemins de fer), la fiscalité, l'intérieur (prévention du crime), la justice, la sécurité sociale et un regard sur l'accessibilité de Bruxelles, vu son rôle de capitale fédérale et européenne ...

L'aménagement du territoire, l'environnement, la gestion rationnelle de l'énergie, les travaux publics (y compris sur les autoroutes), la tutelle sur les compagnies de transports interurbains par bus et de transports urbains et bien d'autres domaines sont désormais du ressort des trois Régions (Flandre, Wallonie et Bruxelles-Capitale).

7.2 La politique cyclable fédérale

Une série d'initiatives fédérales ont été entreprises à la demande des associations, dont :

- la tentative avortée (1995-1997) d'un "plan global piéton et cycliste" qui aurait pu correspondre au « Masterplan Fiets » néerlandais ou à la « National Cycling Strategy » britannique. Son seul résultat : une forte promotion des "contre-sens cyclistes", appelés en Belgique SUL ou sens uniques limités (aux motorisés) ; l'ouverture des secteurs piétonniers aux cyclistes moyennant accord du maire, la création de panneaux bleus carrés, indiquant des chemins spécifiques aux piétons et/ou cyclistes et/ou cavaliers pouvant baliser des voies rurales (voir ci-après RAVeL) ; l'amorce de voies cyclables urbaines, selon l'exemple allemand de la "fahrradstrasse" ; enfin, la simplification des règles de création des « zones 30 km/h » ;
- depuis 1995, la couverture automatique des dommages corporels encourus par les cyclistes et les piétons par l'assureur responsabilité civile de l'automobiliste impliqué ;
- la tentative, en cours, de relecture du code de la route, sous le nom "code de la rue", pour tenir compte du point de vue du piéton, du cycliste ou du P.M.R (personne à mobilité réduite, c'est à dire personne handicapée ou âgée, parent avec landau, chaland avec caddy,...), relecture largement basée sur une modération du trafic et de sa vitesse. Une série de propositions de lois déposées par des parlementaires de différents partis relaient cette recherche ;
- une tentative, via la dernière version quinquennale du "contrat de gestion" liant la SNCB à l'État, d'une meilleure prise en compte de l'intermodalité avec le vélo (stationnement, transport, location). Les associations cyclistes poussent à la création, à l'instar des expériences hollandaises, allemandes et suisses, de "gares cyclistes" ou vélo-stations accolées aux gares ferroviaires ;
- une forte promotion par les services de police des mesures de protection contre le vol (information sur les bons cadenas en U, gravure du code national sur les vélos...) lors de festivités diverses. A noter qu'un nombre grandissant de corps de police municipale se dotent d'une brigade cycliste ;

- la modification du code fiscal pour le calcul de l'impôt sur le revenu: en 1997 création d'une indemnité kilométrique pour l'usage de la bicyclette sur le trajet domicile - travail et pour les déplacements professionnels entre 0 et 6 francs belges/km (soit 0,15 Euros ou un franc français) pour le secteur privé (mesure facultative) ; 6FB/km pour les employeurs du secteur public et parapublic (mesure obligatoire depuis 1999).

Il faut également signaler, en dehors de la politique fédérale mais à l'échelle de l'ensemble du pays, la création de deux organismes :

- Le « Bicycle Council » (en 1995), regroupe les organisations du monde cycliste : fédérations de fabricants de bicyclettes et de pièces, fédération de vélocistes, fédération de coureurs cyclistes, de cyclotouristes, et de cyclistes urbains et utilitaires. Outre sa fonction d'échange d'information, cet organisme publie des dépliants de conseils aux cyclistes et organise, tous les deux ans, un colloque international à l'occasion du salon du vélo de Bruxelles ;
- Le Club belge des villes cyclables, Belgische Fietsteden Club, regroupant une dizaine de villes flamandes, quelques communes bruxelloises et quelques municipalités wallonnes. Des « clubs de fonctionnaires cyclistes » se sont créés dans certaines communes flamandes.

Les axes forts de la politique belge des transports portent sur l'amélioration des transports publics (améliorer le temps et la régularité des déplacements notamment par la création de sites propres), la réalisation de parcs relais et de parkings de covoiturage, la création d'un « réseau autonome des voies lentes » (RAVel) wallon avec des itinéraires cyclables en site propre, l'amélioration des espaces piétonniers.

7.3 La politique fédérale de sécurité et de modération de la circulation

L'introduction des zones 30 dans la réglementation nationale date de novembre 1988 (2 ans avant la France). Dix ans plus tard le bilan est mitigé : le nombre de zones instaurées reste limité car les aménagements estimés nécessaires pour limiter les vitesses sont jugés trop coûteux.

En 1998, la réglementation est donc assouplie avec, notamment, la suppression de l'obligation de réaliser ces aménagements. Par contre la nécessité d'avoir un « effet de porte » en entrée de zone subsiste (analogie avec la France), La priorité à droite devient la règle absolue.

L'objectif fixé par le Secrétaire d'État à la Sécurité est « le classement de tous les quartiers résidentiels périphériques en zone 30 d'ici 2006 afin de réduire de 50 % les accidents corporels sur routes communales."

7.4 La politique cyclable de la région flamande

(5,6 millions d'habitants)

Traditionnellement, cette Région plus proche des Pays-Bas et aussi peu vallonnée que ces derniers, comporte une forte tradition cycliste, tant dans la population que chez les décideurs - même si l'automobile reste fortement présente. Un grand parc de bicyclettes, une forte utilisation par les scolaires, un nombre important d'aménagements de qualité inégale, la caractérisent.

Un « plan global vélo » (Totaalplan Fiets) est annoncé dans l'accord constitutif du gouvernement flamand (1999). Son contenu précis est l'objet de discussions avec l'association cycliste (Fietzersbond).

En Flandre, l'avis du Fietzersbond est désormais très souvent demandé dans les domaines où le vélo entre en ligne de compte. Les autorités flamandes ont nommé dans l'administration régionale un « responsable vélo » pour chacune des 5 « regio » qui correspondent approximativement aux provinces.

Un réseau d'itinéraires cyclables supracommunal, « plans de liaisons utilitaires » des villes avec leurs périphéries et les villes voisines, est en gestation. En effet, la Flandre est très densément peuplée et le manque de politique sérieuse d'aménagement du territoire pendant les décennies du « tout auto » a provoqué le développement des agglomérations en rubans (« lintbebouwing ») se rejoignant en une "ville continue" le long de voiries fort dangereuses. La dernière main est mise aux plans et aux mécanismes de subsidiarité de la Région auprès des communes desservies par ce réseau.

Les provinces essaient de jouer un rôle de coordination pour tout ce qui concerne la mobilité, et par conséquent pour le vélo, quoiqu'elles n'en aient pas vraiment la compétence et ne gèrent que peu ou pas de voiries.

Les provinces développent et entretiennent des itinéraires cyclables touristiques. Le Limbourg est une province pilote en la matière avec son système de « nœuds » auxquels tous les itinéraires sont connectés, couvrant dès à présent tout le territoire provincial. Cet ensemble d'itinéraires organisés autour du grand quadrilatère « itinéraire cyclable de Flandre » (Vlaanderen fietsroute) a beaucoup de succès du fait de sa signalétique et des possibilités de logement sous forme de cabanes de randonneurs (ou trekhutten). Un recensement est entrepris sur le retour financier considérable dont profitent les « horeca » (hôtels, restaurants, cafés) et les fournisseurs. Des itinéraires cyclables « nationaux » (soit au niveau de toute la Flandre) sont mis en œuvre pas l'association LF (similaire aux sentiers de grandes randonnées pédestres).

Diverses villes ont nommé des fonctionnaires cyclistes, ou en charge du vélo dans une cellule « mobilité ». Citons Gand, Genk, Anvers.

Dans tous les domaines où le niveau fédéral ne progresse pas parce qu'il est « ligoté » par des accords internationaux (entre autres par la convention de Vienne pour le code de la route), la Région flamande essaie des mesures indirectes. Par exemple, le ministre en charge des travaux publics oblige les firmes recevant des marchés de travaux publics à installer sur leurs véhicules des caméras permettant de voir dans les angles morts.

La Flandre essaie donc de limiter les contraintes avec créativité. Cette attitude imaginative et novatrice contraste avec les politiques des deux autres Régions, plus conservatrices.

7.5 La déclinaison du concept de mobilité durable en région wallonne

(3,4 millions d'habitants, proches de la France et en particulier du Nord - Pas de Calais)

Lors de la législature 1995-1999, les objectifs majeurs mentionnés dans le Plan d'Environnement pour le Développement sont les suivants : réduction de l'utilisation des modes de transport les plus polluants, réduction de la demande de transport, augmentation des coefficients d'occupation des véhicules et des infrastructures, utilisation de carburants plus respectueux de l'environnement ...

Une forte promotion du tourisme à bicyclette a été lancée par la création d'un embryon de « réseau autonome des voies lentes » (RAVel) wallon avec des itinéraires cyclables en site

propre : par abrogation d'un vieux décret, ouverture aux piétons et aux cyclistes des chemins de halage, en général bien mieux entretenus en Wallonie qu'en France et présentant une grande continuité de réseau ; conversion, beaucoup plus lente, des nombreuses lignes désaffectées de chemins de fer (trains et trams) qui maillaient jadis le territoire en un réseau très dense, abandonnées dans les années 1950. La Wallonie accueille aussi à Namur l'AEVV, association européenne des voies vertes, initiatrice avec l'aide européenne, du programme REVER (réseau européen de voies vertes) qui concerne également le nord et l'est de la France.

Pour les cyclistes quotidiens, une série d'initiatives ont également été prises: sensibilisation des ingénieurs ; formation des jeunes ingénieurs des travaux publics ; rédaction d'un manuel de bonnes pratiques ; lancement d'études de "plan de circulation cycliste" dans une série de villes importantes et de communes rurales, mais sans grandes réalisations faute de budget en rapport avec ces ambitions.

Depuis l'entrée en fonction du nouveau gouvernement wallon (1999), un "Contrat d'Avenir pour la Wallonie" a été édicté en 2000, comprenant plusieurs mentions de promotion de la mobilité douce.

Plus concrètement une série de programmes innovants d'encadrement de la population par des associations cyclistes ou familiales, avec l'aide de la Région, ont été mis en œuvre : création d'une « école wallonne de moniteurs de vélo - écoles », lancement de l'opération « vélo - caravanes » vers les écoles avec des parents et enseignants, création de « Maisons des cyclistes » dans quelques grandes villes, information de la population sur les possibilités méconnues d'aménagements d'espaces publics.

Par ailleurs des crédits d'impulsions (75 millions de BEF ; 1,85 million d'Euros ; 12 MF) viennent d'être mis à la disposition d'une quinzaine de communes. Une autre série de municipalités étudient des PCM, Plans communaux de Mobilité, devant explicitement intégrer la population dans leur élaboration et prendre en compte les "mobilités douces".

7.6 La politique cyclable de la région bruxelloise

(région urbaine de 1 million d'habitants)

Dans la région Bruxelles - capitale, la part des déplacements cyclables est de 2 % en 1995.

A l'occasion du 5ème colloque international sur les déplacements urbains, plusieurs familles ont accepté de participer à l'opération « 1 mois sans voiture » initiée par Inter Environnement Bruxelles et la Ligue des Familles. Rassurez-vous : on ne déplorera aucun suicide en cours de d'opération ! Le seul point détecté qui demandait plus qu'une meilleure organisation était celui des visites aux familles en province.

Les autorités régionales annoncèrent, en 1995, un objectif ambitieux de 10 % de part modale vélo à atteindre en 10 ans (2005). Pour y parvenir, la Région s'était engagée, en concertation avec les communes concernées, sur la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables numérotés de 228 km conçu comme une alternative aux grandes artères rendues dangereuses par la circulation et la vitesse des automobiles. Cet engagement a été inséré dans un document de planification urbaine : le plan régional de développement adopté par arrêté du gouvernement de la région le 3 mars 1995 mais abrogé le 8 juillet 1998. Le règlement régional d'urbanisme de Bruxelles-capitale (titre II, art. 17) prévoit que tous les immeubles à appartements multiples neufs devront être munis d'un local pour les vélos et les poussettes d'enfants. Plusieurs dispositions, dont l'article 17, seront en vigueur à une date « à préciser par un arrêté ultérieur » (lequel n'a pas encore été pris au 31 mars 2001) !

Deux législatures plus tard, la réalité à mi-parcours montre, du point de vue des associations de cyclistes, l'absence de volonté politique et un certain gaspillage des budget prévus : seuls 8 km d'itinéraires sont réalisés.

Par contre, certaines communes ont pris des mesures concrètes en faveur des cyclistes : rues à sens uniques² mises à double sens pour les cyclistes ; aménagement de zones 30 ; ouverture des zones piétonnes à la circulation des cycles.

Un observatoire du vélo permet de suivre les évolutions.

La Région soutient les initiatives des associations cyclistes pour la promotion de l'usage du vélo, pour l'organisation de "vélos - caravanes" vers les écoles, la formation de moniteurs « vélos - écoles », de tourisme urbain à bicyclette, de « mois à vélo » encadrés et parrainés pour des néophytes, etc ...

7.7 Que peut-on retenir ?

Les quelques échanges avec des ressortissants belges à l'occasion de congrès internationaux laissent à penser que la situation du vélo dans ce pays est assez semblable à celle de la France.

Ils déplorent « le manque d'information de la population sur ses droits, le manque de contrôle du respect du code, le manque de répression effective, les aménagements réalisés avec une sage lenteur (nous voilà loin des 120 km de pistes parisiennes réalisée en deux ans) et ni entretenus, ni nettoyés, ni même libres d'accès. Des pistes utilisées sans vergogne comme stationnement en seconde file ne sont pas d'une grande efficacité pour développer la pratique du vélo. Ce laxisme généralisé pousse même les autorités à créer des « axes rouges » où « le code de la route doit être respecté » (sic !).

² la recommandation de largeur minimale (3,50 m) a été supprimée par l'Institut pour la Sécurité Routière dans le cadre des mesures fédérales de promotion du vélo

Que nous apprennent les autres pays européens ?

Dans tous les pays étudiés, ce ne sont pas uniquement des dispositions en faveur des cyclistes qui ont été adoptées mais également des mesures contrôlant l'urbanisation et le stationnement. La densification urbaine est mise en avant, parfois depuis plus de vingt ans, comme point de passage obligé pour limiter les distances de déplacement et rendre crédibles les modes alternatifs à la voiture. En France cette notion de densité reste, jusqu'à l'an 2000 et la loi SRU, surtout attachée au seul souci de limiter la consommation d'espaces naturels.

Les objectifs affichés par les autres pays sont pour la plupart contenus dans la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) française. Tant dans le « Masterfiets Plan » néerlandais de 1990 que dans le « Master Plan for trafic » danois de 1993, on retrouve les axes principaux de la LAURE. Absents dans la loi française, les aspects de cohérence entre politique de déplacement et politique d'urbanisme ainsi que les mesures restrictives sur le stationnement, figurent désormais dans la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains publiée en décembre 2000.

L'antériorité des démarches étrangères explique à elle seule l'avance considérable prise sur les modes alternatifs à l'automobile et en particulier sur le vélo. Cependant, c'est surtout la **détermination d'objectifs nationaux chiffrés** précis faisant l'objet d'un suivi strict à tous les niveaux de responsabilité et d'évaluations régulières qui leur permet de progresser. Citons : la délivrance des subventions au niveau local, les labels de qualité type « ville durable »... Les autres mesures d'incitation sont conditionnées par l'atteinte des objectifs déclinés localement à partir des directives nationales et le maintien de ses objectifs dans le temps. Pour l'instant le seul objectif français clairement affiché concerne la sécurité routière : moins de 50 % de tués en cinq ans annoncé par le Premier Ministre en 1997, à l'issue d'un comité interministériel sur la sécurité routière. Cette décision ne s'est pas traduite concrètement par des exigences précises vis à vis des collectivités locales. A l'inverse, les autorités organisatrices des transports chargées d'élaborer les plans de déplacement urbains ont affiché des objectifs chiffrés, essentiellement en matière d'évolution de part modale sans que des consignes nationales aient été données.

Les pays européens ont des structures fortement décentralisées. L'État n'intervient pas directement sur le développement local urbain : l'expérience de projets cyclables pilotés et financés par le gouvernement dans les villes de La Haye et Tilburg dans les années 80 a d'ailleurs été un échec. L'État affiche ses priorités³ et les grandes orientations qu'il souhaite donner à l'évolution des villes. Il produit un petit nombre de textes ayant vocation de directives et s'assure qu'elles sont respectées localement.

Pour développer l'usage du vélo, les gouvernements jouent sur deux registres : des mesures incitatives et des mesures contraignantes (taxes sur les automobiles, sur l'essence, péages urbains...) : dès que la pression se relâche, les modes alternatifs reculent immédiatement au profit de la voiture. Comme l'écrit le ministre des transports néerlandais « le vélo profite d'une politique intégrée, d'une division fonctionnelle des tâches et des rôles, d'une collaboration efficace à tous les niveaux de responsabilité politique (échelon national, régional, local). L'implication des usagers, représentés par leurs associations, garantit l'efficacité dans la réalisation et le suivi. » Le Danemark explique sa réussite par la continuité de ses actions

³ D'après Maîtriser l'étalement urbain – 2001 Plus n° 49

contraignantes sur l'urbanisation (villes compactes), par la continuité de ses encouragements (campagnes de communication), par son appui technique permanent auprès des collectivités locales (publication régulière de guides; recherches et évaluations sur le sujet...).

Avec la LAURE et la SRU, la France s'est dotée du cadre réglementaire nécessaire. Elle a fixé des dates d'échéances précises pour la mise en application des dispositifs contenus dans ces lois. Elle a la possibilité d'annoncer des objectifs quantifiés pour aider les collectivités à déterminer leurs propres objectifs. Elle dispose d'un comité de suivi de la politique du vélo fort semblable à ce qui existe dans d'autres pays.

En comparant avec les autres pays, que manque-t-il en France aujourd'hui?

- Un portage politique fort au sein du gouvernement ;
- Un lobby cycliste plus visible sur la scène médiatique ;
- Une prise de conscience plus partagée sur les thèmes de l'environnement, du développement durable, de la santé (même en Italie le consensus semble plus fort).

Cette liste est loin d'être exhaustive. Il revient à chaque lecteur de la compléter et d'agir, à son niveau, pour une meilleure prise en compte du vélo et des modes alternatifs en ville.

Références bibliographiques

Documents généraux

Villes cyclables, villes d'avenir - Commission Européenne – 1999
 Maîtriser l'étalement urbain : politiques menées dans 4 pays – 2001 PLUS n°49 – 1999
 L'évolution récente de l'ingénierie routière en Europe – MELT / DRAST - 2000
 Transport durable – XXI E congrès mondial de la route – Kuala Lumpur - 1999
 CEMT – Circulation routière : usagers vulnérables - 2000
 Une politique de stationnement : pourquoi ? Comment ? – Certu - 1999
 PDU : prise en compte de la pollution de l'air, du bruit, et de la consommation d'énergie – Certu - 1999
 Velocity – Actes des colloques
 Policy and provisions for cyclists in Europe - Tilman Bracher - Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) - 1988

Pays Bas

Ministry of Transport, Public Works and Water Management :
 The Dutch Bicycle Master Plan – Mars 1999
 Facts about cycling in the Netherlands - Janvier 2001
 Gabrielle Bouleau - Annales des Ponts et Chaussées n° 92 – 1999

Danemark

Danish Road Directorate :
 Collection of cycle concepts – Novembre 2000
 Urban Safety management – Janvier 1998

Allemagne

Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland (Rapport du ministère fédéral des transports sur la politique cyclable) - 1999
 Radstation – Bericht 1996 bis 1998 /ADFC NRW
 Guido Gremler – Véloplan – La politique cyclable en Allemagne – Intervention ENPC - 1995

Royaume Uni

National Cycling Strategy – juillet 1996
 Interview Oliver Hatch, congrès FUBICY Avril 2000 Parlement européen Strasbourg
 Cycling towards Health and Safety - Oxford University Press - 1992

Italie

Traffic Technology International – ZTL – oct/nov 2000

Suisse

Publications VSS de l'Union des professionnels suisses de la route
 Fondation « Suisse, pays du cyclisme » - Les itinéraires cyclables suisses – 1996
 Rue de l'Avenir - Groupe Conseil romand - 4 bulletins par an

Belgique

Inter Environnement Bruxelles - 5ème colloque sur les déplacements urbains – juillet 1995

Annexes

Extrait du rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports sur la sécurité des usagers vulnérables (mai 2000)

La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports terrestres. Trente-neuf pays sont membres du conseil de Conférence (tous les pays européens, tous les pays de l'Est, la Suisse, la Turquie...)

Voies cyclables en rase campagne

L'aménagement d'infrastructures particulières pour les cyclistes, nécessitent de l'espace et des moyens financiers. Néanmoins, ces infrastructures doivent être favorisées. En rase campagne, l'espace existant à priori, il devrait être plus facile de les réaliser. Mais pour être efficace, leur aménagement doit répondre à certains principes :

- La route doit être lisible et ses usagers doivent acquérir certaines habitudes qui leur permettront de concentrer leur attention sur les situations potentiellement dangereuses et sur le comportement des autres usagers.
- La route doit être planifiée. Cela est particulièrement vrai pour les aménagements en faveur des deux-roues. Il faut éviter lors de la conception, les conflits potentiels avec les autres usagers de la route, par manque de coordination entre les responsables de deux communes voisines par exemple.
- Le réseau cyclable, constitué de pistes et de bandes cyclables, doit répondre à des normes précises ou à des règles de circulation claires.
- Le nombre de types d'aménagements particuliers doit être limité, et correspondre à des situations parfaitement identifiées et récurrentes. A une même situation doit correspondre le même type d'aménagement, quel que soit l'endroit où l'on se trouve.

Cette standardisation des aménagements doit être recherchée au niveau national, car elle induit des comportements similaires de la part des cyclistes et des autres usagers de la route, mieux à même de repérer ces aménagements, d'identifier les conditions de circulation et les risques potentiels qu'ils peuvent rencontrer. Outre des aménagements spécifiques, des améliorations de la chaussée peuvent faciliter la circulation des cyclistes. Il convient, à cet égard, de ne pas oublier les réseaux aménagés pour les loisirs.

Là, où la création de pistes ou de bandes cyclables n'est pas réalisable, faute de place disponible, le nivellement, voire le revêtement des accotements le long de certaines routes peut être une solution de secours qui améliore également la sécurité pour tous les usagers. Le bon état du réseau routier est essentiel à la fois au développement de l'usage de la bicyclette, mais il améliore également les conditions de sécurité en réduisant les manœuvres d'évitement d'obstacles éventuels ou les ruptures d'équilibre qui seraient dues au mauvais état de la chaussée.

Voies cyclables en milieu urbain

Le vélo : enjeu pour la ville

Le vélo doit être pris en compte partout dans la ville et dans les projets d'aménagements routiers, non seulement par des voiries cyclables ou des mesures spécifiques, mais aussi par des mesures générales, comme la modération de la circulation, et un partage de l'espace public plus favorable aux cyclistes, aux piétons et aux transports publics.

Pour accroître la mobilité des cyclistes et assurer leur sécurité, il faut organiser partout la cohabitation pacifique entre les différents modes de déplacement, de préférence si possible en séparant les usagers de la route en fonction du véhicule utilisé, et pour ce faire, en créant des aménagements spécifiques ou en gardant la mixité des trafics dans des conditions optimales de sécurité assurées par d'autres.

En section courante, divers aménagements ou mesures, relativement peu onéreux, à l'usage des cyclistes, conformément aux expériences menées dans certains pays, peuvent répondre à cet objectif de cohabitation pacifique, comme :

- la circulation à contre sens dans les rues à sens unique où le trafic local est faible ;
- l'utilisation possible des contre-allées existantes pour la desserte locale, l'accès ou les activités riveraines ;
- l'aménagement de voiries cyclables : pistes ou bandes, ainsi que la création de zones 30 ;
- la création de rues cyclables sur le modèle des rues piétonnes ;
- l'aménagement d'un espace central dans les rues à double sens qui, outre le fait de réduire visuellement la largeur circulable et par conséquent celui de diminuer la vitesse des véhicules, facilite les entrées riveraines et la présélection des tournés à gauche (à droite dans les pays où la circulation est à gauche) aux intersections ;
- l'utilisation possible des voies piétonnes, ou des couloirs réservés aux autobus, élargis si nécessaire si le trafic est important ;
- l'utilisation des tunnels, escaliers, passerelles ou autres ouvrages en principe réservés aux piétons, afin d'assurer la continuité des itinéraires des cyclistes ;
- le partage des trottoirs ou la mixité de trafic sur les trottoirs suffisamment larges ;
- la signalisation d'itinéraires recommandés.

Cette liste de possibilités n'est pas limitative, et chaque aménagement doit être adapté aux circonstances locales et aux possibilités, et être étudié de manière précise, accompagné de règles de circulation strictes et adaptées au comportement de chaque usager. Ces règles peuvent être rappelées, si nécessaire, par une signalisation verticale ou horizontale.

Lors des travaux de voirie et des réfections de chaussées, il est également conseillé d'éviter les émergences (regard, grille, ...) en relief en milieu de chaussées, obligeant les cyclistes à des écarts de trajectoire, comme les chaussées bombées par des rechargements successifs de la chaussée.

Bien que d'autres dispositions puissent être développées pour garantir la continuité des chemins cyclables dans les meilleures conditions de sécurité, les exemples énumérés ci-avant ne constituent pas une liste limitative.

Si chaque aménagement doit être adapté aux contraintes locales et être étudié de manière précise, un des objectifs à atteindre cependant, est de garantir l'efficacité maximale des traitements adoptés pour répondre à des situations analogues, à travers le pays, afin de faciliter la reconnaissance de la présence de cyclistes pour les autres usagers de la route.

Montrer que "le vélo existe" par la réalisation d'aménagements cyclables à l'intérieur d'un réseau continu et cohérent, ne dispense pas de veiller à faciliter partout, dans des conditions de sécurité optimales, la circulation des cyclistes.

Ces aménagements doivent également répondre à des objectifs exigeants de qualité.

Extrait de la résolution adoptée par le conseil des Ministres des transports de la CEMT (21 – 22 avril 1997)

Le Conseil des Ministres des transports de la CEMT, réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997,

VU le rapport sur la sécurité des cyclistes,

CONVAINCU que toute politique d'incitation à l'usage de la bicyclette doit impérativement être accompagnée d'une véritable politique cohérente et efficace de sécurité ;

RESOLU à prendre toutes les mesures nécessaires...

RECOMMANDE

- s'agissant de l'organisation de la circulation

- De prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres modes de transport, les cyclistes dans l'élaboration des plans de déplacement et de circulation ;

- s'agissant de l'aménagement des infrastructures routières

- De garantir, là où cela est nécessaire, la continuité des pistes ou itinéraires cyclables, sans interruption, pour assurer la sécurité des cyclistes,
- De porter une attention particulière à la création ou au réaménagement d'infrastructures destinées aux cyclistes...

- s'agissant des aspects techniques liés aux véhicules et des dispositifs de sécurité

- (3 résolutions)

- s'agissant du comportement

- (6 résolutions)

CHARGE le comité des Suppléants d'assurer la diffusion du rapport et des recommandations qui viennent d'être adoptés auprès des instances directement impliquées dans leur mise en œuvre, de transmettre aux organes de la CEE/ONU les propositions d'amendement aux convention de la Circulation et la Signalisation routières dont elle est dépositaire, et de veiller à l'application de cette résolution.

Quelques comparaisons chiffrées récentes

Immatriculations de voitures particulières neuves (en milliers d'unité)

Pays	1997	1998	1999	Tendance
Allemagne	3 528	3 736	3 802	+
Belgique	396	452	490	+
Danemark	152	162	144	-
France	1 713	1 944	2 148	+
Italie	2 404	2 379	2 332	-
Pays Bas	478	543	611	+
Royaume Uni	2 170	2 247	2 197	-
Suisse	273	297	317	+

Kilométrage parcouru à vélo dans l'Union Européenne : 70 milliards de km par an

	Allemagne	Belgique	Danemark	France	Italie	Pays Bas	Royaume Uni	Suisse
Nbre hab. x 10 ⁶	85	10	5	60	58	16	60	7
Parc de vélos en millions	72 ⁽¹⁾	5	5	21	25	16	17 ⁽²⁾	?
Vélos/1000 hab.	900	495	980	367	440	1010	294	520
Km/hab. et par an en vélo	300	327	958	87	168	1019	81	?
Cyclos / 1000 hts	21	34	22	31	65	34	18	52
Voiture part./ 1000 hts	554	?	?	548	608	?	516	?
Moto / 1000 hts	26	29	11	17	44	22	9	51

Sources : 1997, DG VII/UITP/ECF

Analyse et statistiques – Industrie automobile française – Edition 2000

(1) 75 millions selon le ministère des Transports

(2) 23 millions selon le ministère des Transports

Le transport européen en quelques chiffres

Source : DG VII E-1 (RD)

Les déplacements individuels en Europe

Autrefois les statistiques relatives au transport concernaient essentiellement le fret. Aujourd'hui le transport de passagers représente 90 % des déplacements sur la route et 50% des émissions de CO2.

Le nombre de trajets et le temps consacré aux déplacements sont relativement stables mais les modes de déplacement changent et la longueur des trajets augmente.

Nombre de déplacements	<i>par personne</i> : 3 par jour plus de 1000 déplacements par an	<i>en Europe</i> (15 états membres) plus de 1 milliard de trajets par jour soit 400 milliards par an	
Longueur des déplacements	<i>distance</i> : 50% des trajets = 3 km (trajets en voiture particulière : 50% < 5 km)	plus de 75% des trajets font moins de 10 km moins de 1% des trajets font plus de 100 km (ils représentent cependant environ 20% des passagers / km)	
	<i>personne - km</i> : env. 36 km par jour et par personne (soit. 12 km par déplacement) env. 13 000 km par an, in EU 15 (soit 5 000 milliards par an)		
Temps de déplacement	<i>par personne</i> : env.1 heure par jour, soit 20 min par trajet		
Mode de déplacement		<i>% kmpassager</i>	<i>% trajets*</i>
	Avion	5%	0,1%
Vélo : 5 fois plus de trajets qu'en train !	Train	5%	1%
Transport public :	Bus/Tram/Metro	10%	10%
seulement 2 fois plus de trajets qu'en vélo !	Bicyclette	1.5	5%
	Marche	3%	30-35%
	Véhicule particulier	75%	50%
		* Sur la base de 1 100 déplacements par an, cela représente en moyenne par personne et par an 1 voyage en avion, 12 en train, 550 en voiture	
Objet du déplacement	10% Travail (= pendant le tps de travail) 20% Shopping (mais seulement 10% des km) 30% Dom -Travail ou Dom. - Etablissement. scolaire 40% Loisirs (incl. vacances)		

Source: for motorised transport performance: Eurostat, UIC, ECMT, ICAO, AEA, for non-motorised transport: ECF, for travel time and trip length: estimates based on national travel survey results for UK, D, CH, NL

Le transport européen en quelques chiffres

DG VII E-1 (RD)

Usage de la Bicyclette

Environ 200 millions de bicyclettes en Europe contre 160 millions d'automobiles mais seulement 50 millions de trajets par jour effectués couramment avec ce mode de déplacement.

50 % des déplacements en voiture couvrent moins de 5 km, une distance où la bicyclette est plus rapide de porte à porte et où la voiture est plus polluante car elle consomme plus que sur de grandes distances.

Alors que sur l'ensemble de l'Europe le vélo ne représente aujourd'hui que 5% des déplacements, il ne paraît pas totalement irréaliste de multiplier ce chiffre par deux. En effet, dans certaines villes, il est déjà utilisé pour plus de 30 % des trajets.

Les critères favorables sont : la géographie physique (c'est mieux quand c'est plat, toutes les villes pilotes sont en plaine), un fort pourcentage d'étudiants (à l'exemple de Groningen, Delft et Münster) ; la taille de la ville (dans les villes moyennes, on circule plus mal que dans les petites villes et le transport public est moins performant que dans les grandes agglomérations). Un critère qui a beaucoup moins d'importance qu'on ne le croit : le climat puisqu'en Finlande, à Oulu près du cercle polaire, 20 % des déplacements se font à vélo. Un point fondamental, l'image du vélo dans notre société : est-ce un mode de déplacement, ou un sport, ou un jeu pour les enfants ? On ne répond pas pareil aux Pays Bas, au Danemark et en France.

Malgré tout, on constate que la modération des vitesses en ville et les aménagements en faveur des vélos et de leur stationnement encouragent fortement la pratique

Déplacements à bicyclette	<p>Environ 50 millions / jour ou 5 % de tous les déplacements en EU</p> <p>Grandes différences entre pays : Espagne < 1%, UK : 2%, Allemagne : 10%, Danemark: 18%, Pays Bas : 27%</p> <p>entre villes (Madrid, Lisbonne, Athènes < 1%, Delft, Groningen > 35%.</p>	<p><i>Villes pilotes cycling in % of all trips</i></p> <p>Groningen, NL 39*</p> <p>Münster, D 34</p> <p>Vasteras, S 33</p> <p>Ferrara, I 31</p> <p>Oulu, FIN 30</p> <p>Odense, DK 25</p> <p>York, UK 22</p> <p>(Brugge, B) 10-20</p>	<p><i>leading city per Member State cycling in % of all trips</i></p> <p>Salzburg, A 19</p> <p>Volos, GR 12</p> <p>Strassbourg, F 8</p> <p>(Dublin, IRL) 5</p> <p>San Sebastian, 2</p> <p>E 1</p> <p>(Luxembourg, L) 1</p> <p>(Aveiro, P) *excl. walk.: 48</p> <p>()=estimates</p>
Trafic vélo par État membre	<p>En Europe 0,5 km par personne et par jour</p> <p>Mais aux Pays Bas et au Danemark, la pratique est 5 fois supérieure à la moyenne européenne</p> <p>In the Netherlands and Denmark cycling per head is however about 5 times the EU average, the modal share of cycling in both countries (if measured in pkm) is > 5%.</p>	<p><i>cycling per pers. and day in km modal share in % km share</i></p> <p>Denmark 2.5 (5 %)</p> <p>Netherlands 2.3 (6 %)</p> <p>Belgium 0.9 (2.5 %)</p> <p>Germany 0.8 (2.5 %)</p> <p>Sweden 0.7 (2 %)</p> <p>Finland 0.7 (2 %)</p>	<p><i>modal share in % car traffic in bio pkm</i></p> <p>Ireland 0.5 (1.3%)</p> <p>Italy 0.4 (1 %)</p> <p>Austria 0.4 (1 %)</p> <p>UK 0.2 (0.5%)</p> <p>France 0.2 (0.5%)</p> <p>Greece 0.2 (0.7%)</p> <p>Luxembourg 0.1 (0.2%)</p> <p>Portugal 0.1 (0.2%)</p> <p>Spain 0.1 (0.2%)</p> <p>EU 15 0.5 (1.4%)</p>
Trafic vélo dans Europe des 15	<p>70 milliards pkm = 1.5 % pkm</p> <p>Augmentation de 20% entre 1970 et 1985. Stable depuis 1985.</p> <p>En augmentation dans de nombreuses villes.</p> <p>En déclin dans les campagnes (du fait de la motorisation et du vieillissement de la population).</p>	<p><i>(EU 15) cycling in bio pkm</i></p> <p>1970 59</p> <p>1980 66</p> <p>1985 71</p> <p>1990 71</p> <p>1994 70</p> <p>1995 70</p>	<p><i>modal share in % car traffic in bio pkm</i></p> <p>2.4 2110</p> <p>2.0 2990</p> <p>1.9 3290</p> <p>1.6 4060</p> <p>1.5 4390</p> <p>1.4 4500</p>

Sources: European Cyclists Federation (pkm data and modal share data for most cities), EBMA for production data, German Bicycle Courier Association (BDFK), Internet