Le vélo aux Pays Bas

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

FIETS BERAAD

Le vélo aux Pays Bas

Avec gratitude spécial à:

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Fietsersbond

SenterNovem

Fiets Platform

C·R·O·W

Le vélo aux Pays Bas

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Index

Préface 7

Chapitre 1 : Faits à propos des déplacements à bicyclette aux Pays Bas 9
1.1 Utilisation de la bicyclette aux Pays-Bas 11
1.2 L'utilisation de la bicyclette aux Pays-Bas dans une perspective européenne 12
1.3 Détention de bicyclettes 15
1.4 Utilisation de la bicyclette par les groupes démographiques 15
1.5 Vol 17
1.6 Vélo et sécurité routière 19
1.7 La politique cycliste est efficace 20
1.8 Le vélo et la santé 21
1.9 Diffusion internationale de l'expertise et des expériences en matière de vélo 23

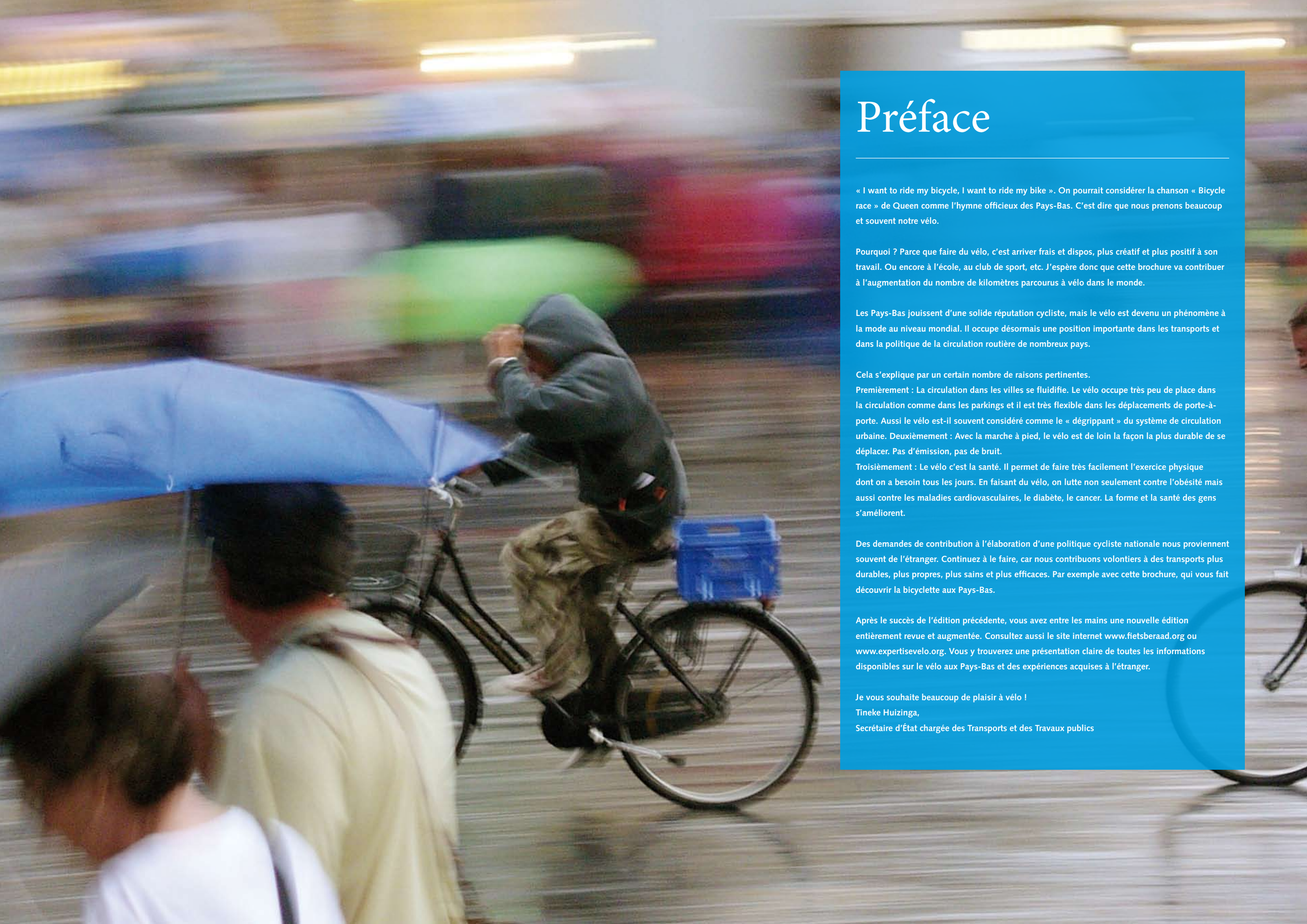
Chapitre 2 : L'approche néerlandaise en bref 25
2.1 Objectifs de la politique cycliste 26
2.2 Politique cycliste municipale : de longue date, le centre de gravité 26
Exemple A: Groningue : une politique cohérente 29
Exemple B: Amsterdam : politique cycliste à grande échelle et organisation complexe 31
2.3 Provinces et communautés de communes : opérateurs en régie décentralisés 33
Exemple C Zélande: Plan d'action Vélo 32
Exemple D Gelderland : politique cycliste complète et progressiste 32
2.4 L'Etat : appui à la politique décentralisée 34

Chapitre 3 : Equipements pour tous les groupes cibles 37
3.1 Les courses à vélo 39
Exemple E: Houten et Veenendaal: trafic cycliste et prospérité du commerce de détail 38
3.2 Au travail à bicyclette 41
Exemple F: Vélo d'entreprise : une mesure efficace de l'employeur 40
Exemple G: Le système Trappers : Innovation dans la gestion de la mobilité 40
3.3 A l'école à bicyclette 47
Exemple H: Amélioration de la sécurité de la traversée de Delft pour les enfants 45
Exemple I: La Haye : Râtelier surveillé dans les écoles secondaires 46
3.4 Vélo et loisirs 49
Exemple J: Le vélo récréatif en Zélande 48
3.5 Déplacements en chaîne – l'association avec les TEC 51
Exemple K: L'OV-fiets (vélo Transport Publique) 50
Exemple L: «De Bak» à Leiden et le parking pour vélos (fietsflat) d'Amsterdam 55
Exemple M: Park & Bike Amsterdam 55

Chapitre 4 : Mesures dans la pratique 57
4.1 Politique spatiale: destinations proches 59
Exemple N: Houten: structure spatiale axée sur le trafic lent 58
4.2 Infrastructure routière pour les cyclistes 59
Exemple O: Zwolle: réseau cyclable indépendant 60
Exemple P: Veenendaal : largeur de maillage systématique de 300 mètres 62
4.3 Parking vélo de qualité 71
Exemple Q: Des ponts pour les vélos novateurs 64

Exemple R: Zwolle : la ville des bandes de circulation pour vélos 66
Exemple S: Autoroute pour vélo entre Breda et Etten-Leur 68
Exemple T: Rue pour cyclistes de la commune d'Oss 68
Exemple U: Parking vélo à Utrecht 70
Exemple V: Parking gratuit et surveillé à Apeldoorn 70
4.4 Approche du vol de vélos 73
Exemple W: Winterswijk: lauréat de la meilleure approche du vol de vélos 72
Exemple X: Approche novatrice à Amsterdam 72
4.5 Education, information et maintien. 75
Exemple Y: Label de Sécurité routière en Province du Brabant 74

Annexe : Autre information en langue anglaise sur la bicyclette aux Pays-Bas 77



Préface

« I want to ride my bicycle, I want to ride my bike ». On pourrait considérer la chanson « Bicycle race » de Queen comme l'hymne officieux des Pays-Bas. C'est dire que nous prenons beaucoup et souvent notre vélo.

Pourquoi ? Parce que faire du vélo, c'est arriver frais et dispos, plus créatif et plus positif à son travail. Ou encore à l'école, au club de sport, etc. J'espère donc que cette brochure va contribuer à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus à vélo dans le monde.

Les Pays-Bas jouissent d'une solide réputation cycliste, mais le vélo est devenu un phénomène à la mode au niveau mondial. Il occupe désormais une position importante dans les transports et dans la politique de la circulation routière de nombreux pays.

Cela s'explique par un certain nombre de raisons pertinentes.
Premièrement : La circulation dans les villes se fluidifie. Le vélo occupe très peu de place dans la circulation comme dans les parkings et il est très flexible dans les déplacements de porte-à-porte. Aussi le vélo est-il souvent considéré comme le « dégrippant » du système de circulation urbaine. Deuxièmement : Avec la marche à pied, le vélo est de loin la façon la plus durable de se déplacer. Pas d'émission, pas de bruit.
Troisièmement : Le vélo c'est la santé. Il permet de faire très facilement l'exercice physique dont on a besoin tous les jours. En faisant du vélo, on lutte non seulement contre l'obésité mais aussi contre les maladies cardiovasculaires, le diabète, le cancer. La forme et la santé des gens s'améliorent.

Des demandes de contribution à l'élaboration d'une politique cycliste nationale nous proviennent souvent de l'étranger. Continuez à le faire, car nous contribuons volontiers à des transports plus durables, plus propres, plus sains et plus efficaces. Par exemple avec cette brochure, qui vous fait découvrir la bicyclette aux Pays-Bas.

Après le succès de l'édition précédente, vous avez entre les mains une nouvelle édition entièrement revue et augmentée. Consultez aussi le site internet www.fietsberaad.org ou www.expertisevelo.org. Vous y trouverez une présentation claire de toutes les informations disponibles sur le vélo aux Pays-Bas et des expériences acquises à l'étranger.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à vélo !
Tineke Huizinga,
Secrétaire d'État chargée des Transports et des Travaux publics

Faits à propos des déplacements à bicyclette aux Pays-Bas

Les Pays-Bas et le vélo se conjuguent magnifiquement bien depuis des années déjà. Nous fournirons dans ce chapitre des chiffres et des faits à propos de la place actuelle et antérieure du vélo aux Pays-Bas

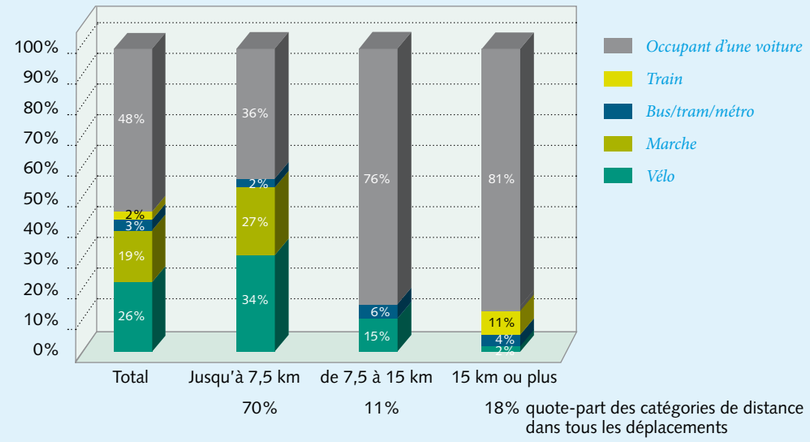


Figure 1 : Déplacements en fonction du mode de transport principal et de la catégorie de distance en 2007 (Source : Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007, AVV (Enquête sur la mobilité aux Pays-Bas en 2007))

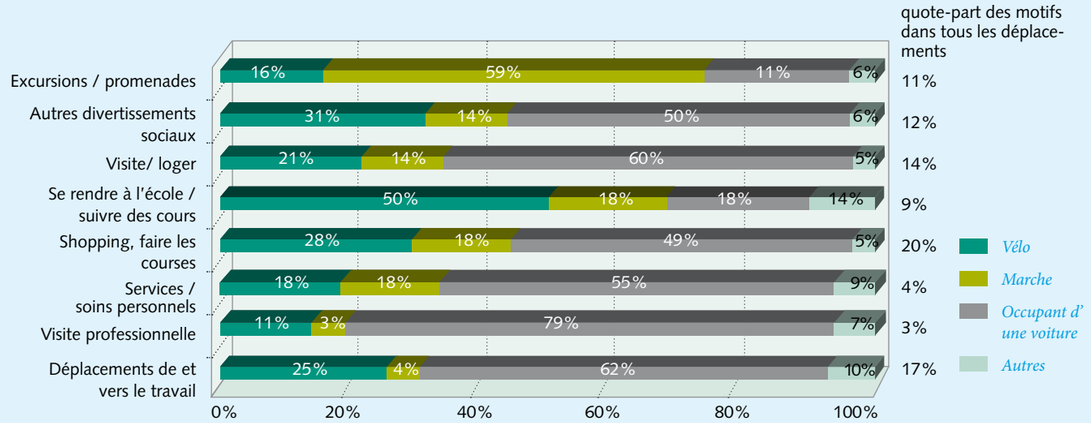


Figure 2 : Déplacements en fonction du mode de transport principal et du motif en 2007 (Source : Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005, AVV (Enquête de mobilité aux Pays-Bas en 2007))

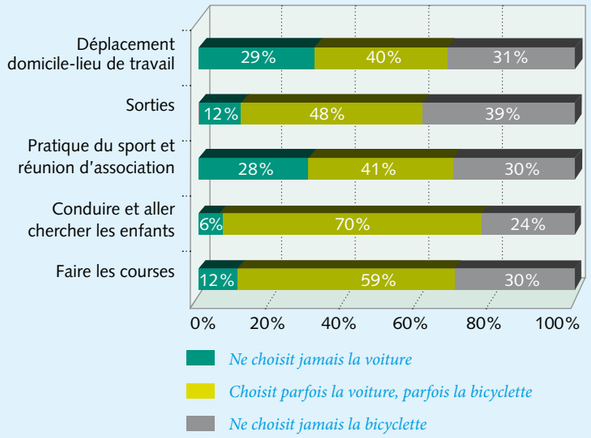


Figure 3 : Choix entre la voiture ou la bicyclette pour les déplacements de max 7,5 km, par motif de déplacement (Source : enquête Verplaatsingsrepertoire Korte Rit (Répertoire des déplacements à courte distance))

Localité	Quote-part cycliste
Groningue	38%
Zwolle	37%
Leiden	33%
Ede	32%
Veenendaal	32%
Lelystad	19%
Capelle aan den IJssel	18%
Sittard-Geleen	17%
Rotterdam	16%
Heerlen	10%

Figure4. Quote-part de l'utilisation de la bicyclette en 2003 dans plusieurs villes néerlandaises de plus de 50.000 habitants. (Source : CBS)

1.1 Utilisation de la bicyclette aux Pays-Bas

Modes de transport et distances

Bien que les Néerlandais parcourent des distances toujours plus longues, la popularité de la bicyclette ne se dément pas. La bicyclette est en effet utilisée pour plus d'un quart de tous les déplacements. Pour les distances de maximum 7,5 km, la bicyclette est même le mode de transport le plus prisé. En 2007, 34% des déplacements de maximum 7,5 km ont été accomplis à bicyclette. *(Figure 1)* Il va de soi que l'utilisation de la bicyclette dépend fortement des distances de déplacement. Etant donné qu'aux Pays-Bas, 70% de tous les déplacements s'effectuent encore sur une distance inférieure à 7,5 km, la position de choix du vélo sur ces brèves distances (35%) se reflète encore dans le choix modal total (26% pour la bicyclette). Il est dans le même temps remarquable de constater que pour les déplacements supérieurs à 7,5 km, la bicyclette est encore régulièrement enfourchée, soit 15% des déplacements dans la catégorie 7,5-15 km.

Motifs

Aux Pays-Bas, la bicyclette n'est assurément pas seulement utilisée par les enfants pour se rendre à l'école. Certes, la quote-part de la bicyclette est la plus élevée (50%) pour le motif 'se rendre à l'école / suivre des cours', mais ce motif ne représente qu'une quote-part réduite de l'ensemble des déplacements (9%). *(Figure 2)*

La quote-part générale élevée de la bicyclette (26%) résulte nettement plus de l'obtention par ce mode de transport, pour pratiquement tous les motifs de déplacement, d'une quote-part sensiblement comparable – notamment pour les principaux motifs en termes d'ampleur, comme les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et le shopping /faire les courses. Il s'avère que de nombreux Néerlandais ne font pas de choix absolus entre la voiture ou la bicyclette sur des distances plus courtes. Le constat - 'parfois la bicyclette et parfois la voiture' - prédomine :

Pour les personnes qui, pour leurs déplacements courts, ont réellement le choix entre la voiture et la bicyclette, la plupart alternent l'utilisation de ces deux modes. *(Figure 3)*

Quote-part du vélo dans les villes

Le vélo est beaucoup utilisé aux Pays-Bas, ce qui ne signifie cependant pas que son utilisation soit partout intense. La *Table 1* présente les cinq villes dont la quote-part cycliste est la plus élevée et la plus faible en 2003. En moyenne, les Néerlandais ont choisi la bicyclette en 2003 pour effectuer 26% de leurs déplacements. Dans les villes où l'utilisation de la bicyclette est la plus élevée (Groningue et Zwolle par exemple), sa quote-part est pratiquement une fois et demi supérieure. Dans les villes où son utilisation est la plus faible, cette quote-part approche la moitié de la moyenne.

1.2 L'utilisation de la bicyclette aux Pays-Bas dans une perspective européenne

Nous ne disposons d'aucune statistique internationale/européenne fiable fournissant, par pays, des données comparables à propos de l'utilisation de la bicyclette. En 2006, de nombreux chiffres à propos de l'utilisation du vélo dans des villes et pays européens ont été fournis, à la suite principalement d'une recherche effectuée sur Internet. Les chiffres ci-dessous *(Table 2, Figure 4)* ont été systématiquement établis au départ de chiffres relatifs à la quote-part du vélo dans tous les déplacements (par habitants de la ville ou du pays en question). Ces chiffres proviennent de nombreuses sources ; au moins deux par ville (les différences mineures ont été gommées).

	chiffres nationaux (dernières années)	Situation à échelle communale
Pays-Bas	environ 26%	Les principales villes enregistrent des scores compris entre 35% et 40% ; les villes dont la quote-part cycliste est la plus faible présentent des chiffres compris entre 15% et 20%.
Danemark	environ 19%	Les différences entre grandes villes sont relativement faibles : en règle générale, très proche du niveau de 20% pour tous les déplacements.
Allemagne	environ 10%	La quote-part du vélo dans les états fédérés occidentaux est supérieure, notamment en Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Plusieurs villes affichent une quote-part oscillant entre 20% et 30%.
Autriche	environ 9%	Maximum : Graz (14%) et Salzbourg (19%).
Suisse	environ 9%	Plusieurs villes affichent un niveau supérieur, comme Berne (15%), Bâle (17%) et Winterthur (environ 20%).
Belgique	environ 8%	De nombreuses villes en Flandres approchent les 15%. Maximum : Bruges – pratiquement 20%.
Suède	environ 7%	Villes : 10%. Extrêmes : Lund et Malmö -20%. La petite ville de Västerås : 33%.
Italie	environ 5%	Quelques rares exceptions marquantes, notamment dans la plaine du Po, avec Parme (plus de 15%) et Ferrara (environ 30%). Autre ville marquante : Florence (plus de 20%).
France	environ 5%	Maximum : Strasbourg 12% et Avignon 10%.
Irlande	environ 3%	Pratiquement aucun extrême à la hausse (Dublin 5% maximum).
Tchéquie	environ 3%	Quelques villes avec un taux modeste d'utilisation de la bicyclette (Ostrava, Olomouc et Ceské Budejovice, entre 5% et 10%) et certaines avec une quote-part supérieure (Prostejov 20%).
Grande-Bretagne	environ 2%	Certaines villes isolées affichant un taux d'utilisation de la bicyclette nettement supérieur (York et Hull 11%, Oxford et Cambridge plus particulièrement, proche des 20%).

Table 2: Quote-part de la bicyclette dans tous les déplacements dans plusieurs villes et pays européens

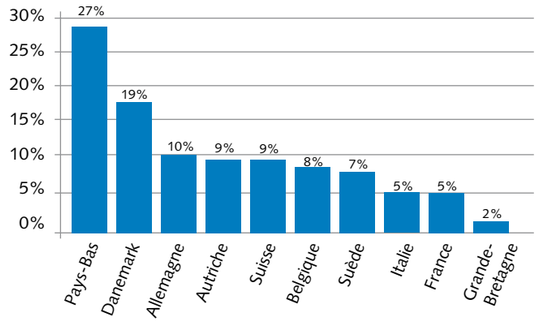


Figure 4: Quote-part de la bicyclettes dans quelques pays Européens

Outre les nombreuses villes néerlandaises, on recense donc en Europe d'autres villes affichant un taux élevé d'utilisation de la bicyclette (quote-part supérieure à 20% dans le répartition entre modes de transport). Au niveau national, les Pays-Bas trônent cependant très largement en tête du classement.

Développements historiques

L'examen de l'utilisation de la bicyclette sous l'angle historique fait également apparaître des différences marquées entre les villes néerlandaises et d'autres villes européennes, mais aussi des similitudes remarquables. La figure 3 présente l'évolution de l'utilisation de la bicyclette dans neuf villes européennes. La tendance générale fait apparaître, au début du siècle précédent, un accroissement impressionnant de l'utilisation de la bicyclette dans la plupart des villes européennes. Entre 1950 et 1970, l'utilisation de la bicyclette s'est sensiblement repliée en raison de l'apparition de l'automobile. En définitive, l'utilisation de la bicyclette regagne un peu de terrain dans la plupart des villes. *(Figure 5)*

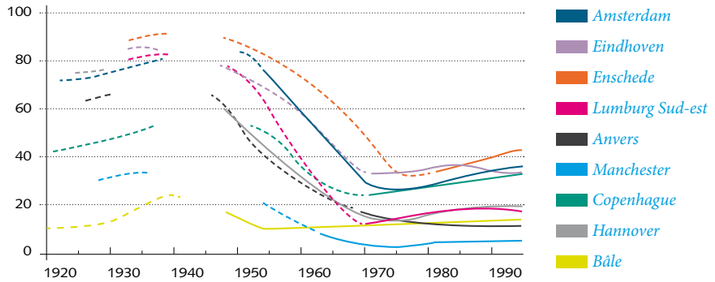


Figure 5– Reconstitution de l'évolution de la quote-part du vélo dans le total des déplacements en voiture, vélo, vélomoteur et TEC dans plusieurs villes d'Europe occidentale entre 1920 et 1995 (en %) (Source : de la Bruheze et Veraart, 1999)

Outre les parallèles généraux observés dans les lignes de tendance de la Figure 3, nous constatons immédiatement des différences très marquées, qu'il s'agisse de l'ampleur de l'évolution de cette tendance générale ou des différences d'intensité des variations à la hausse et à la baisse de la quote-part du vélo :

- Une quote-part élevée (supérieure à 30%) pour Amsterdam, Eindhoven, Enschede et Copenhague – c'est-à-dire des villes où aucun système de transport en commun 'supplantant le vélo' n'a jamais été instauré et où la circulation cycliste a toujours été une composante habituelle de la politique de circulation. L'acceptation, dans les années 1950 et 1960, du cycliste comme un usager "normal", disposant des mêmes droits, a été un facteur crucial dans ces villes.
- Une quote-part cycliste moyenne (environ 20%) pour le sud-est du Limbourg et Hanovre. Dans ces régions, la progression de l'automobile a coïncidé avec l'avènement d'une politique manifestement pro-voiture et d'une structure spatiale davantage axée sur l'automobile.
- Une quote-part réduite de la bicyclette (environ 10% maximum) pour Anvers, Manchester et Bâle. Pour ces villes, l'explication réside tout particulièrement dans la politique de circulation axée sur l'automobile et l'influence manifeste d'un système de transport en commun précoce et efficace (Manchester). Le déclin consécutif à l'arrivée de la voiture s'est poursuivi sans interruption ni "ralentis-

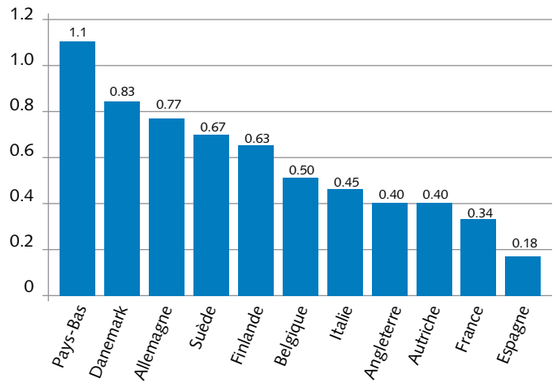


Figure 6: Possession de vélos dans plusieurs pays européens en 2004 (Source : Commission européenne).

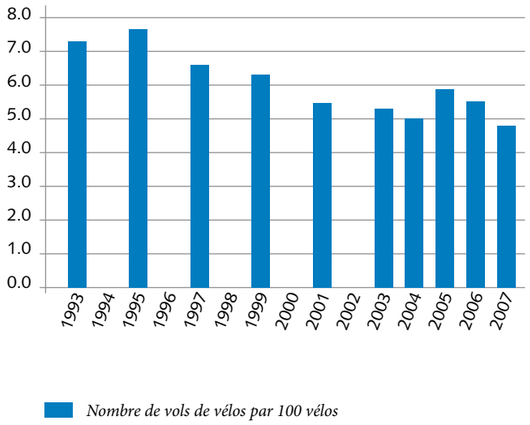


Figure 7 : Nombre de bicyclettes volées par année (source : Politie-monitor (Moniteur de police néerlandais), dès 2005 Moniteur de sécurité).

	1980	2001	2005
Passager km vélo	9,9 milliard	13,1 milliard	14,4 milliard
Passager km voiture	107,1 milliard	141,6 milliard	148,8 milliard
Nombre de ciclystes décédés	426	195	181
Nombre d´automobilistes décédés	910	477	371

Table 3: Nombre de kilometres en cyclistes et automobilistes décédées en 1980, 2001 et 2005 (Source CBS (Bureau Centrale des Statistiques)-Onderzoek Verplaatsingsgedrag (Recherche de comportement des déplacements) et AVV (Société de Conseil)- Basisgegevens (Données des Bases))

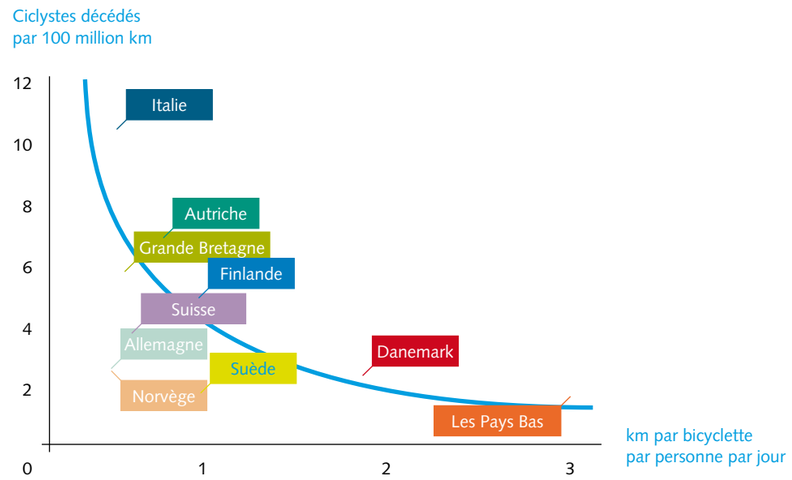


Figure 8: Relation entre accidents et utilisation des bicyclettes

sement", car tous les facteurs déterminants pertinents pointent dans la même direction : une image collective négative, une politique sensiblement orientée sur l'automobile, la réalisation d'infrastructure automobile à grande échelle et une banlieusardisation massive.

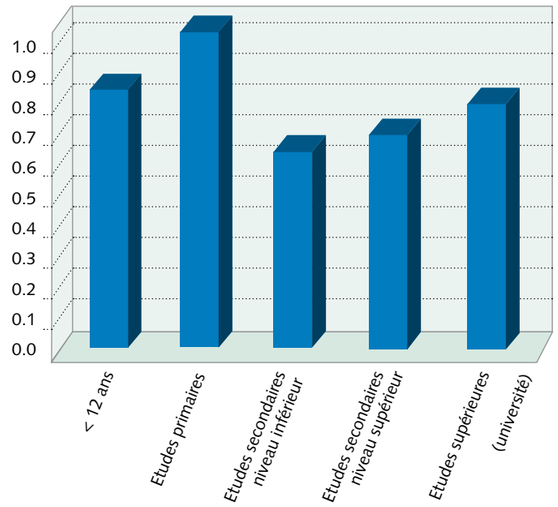
L'existence de ces différences dans le recours à la bicyclette, observées entre différentes villes dans les années 1990, peut tout d'abord s'expliquer par les accents de la politique spatiale et de circulation locale et par la 'vision locale' du rôle et de la valeur attachés à l'utilisation de la bicyclette. Toutefois, étant donné que cette explication est davantage à long terme, cette évolution doit être examinée sur plusieurs décennies. S'agissant de la politique spatiale et de l'établissement de la vision, cette conclusion n'est pas surprenante, car, en raison de leur nature intrinsèque, ils ne généreront des changements que de manière très progressive. Outre ces éléments, il s'avère que la politique de circulation exerce également une influence pertinente et continue. Les choix politiques posés dans les années 1950-1960 ont encore des implications à l'heure actuelle. Les Néerlandais éprouveraient à l'heure actuelle des difficultés à se représenter l'image négative véhiculée par le vélo dans de nombreuses villes étrangères et l'adoption subséquente de mesures concrètes 'anti-vélos'.

1.3 Détention de bicyclettes

Les Pays-Bas sont le seul pays d'Europe à compter plus de bicyclettes que d'habitants: *Figure 6* Les Néerlandais possèdent en moyenne 1,11 vélo par personne et le nombre de vélos vendus aux Pays-Bas est également élevé : 1,2 million de vélos en 2003 – pour 16 millions d'habitants. Dans l'absolu, seuls quelques pays européens comptant nettement plus d'habitants ont un parc de cycles supérieur : 4,9 millions de vélos vendus en Allemagne (pour 82 millions d'habitants), 3,2 millions de vélos vendus en France et 2,5 millions de vélos vendus en Grande-Bretagne (pour 60 millions d'habitants). La plupart des vélos achetés aux Pays-Bas le sont – et de loin – chez un détaillant professionnel : 77% en 2005. Ces magasins sont spécialisés dans la vente de bicyclettes et d'accessoires et disposent la plupart du temps d'un atelier pour les entretiens et les réparations. La quote-part du chiffre d'affaires réalisé sur la vente de bicyclettes par d'autres canaux de distribution (grands magasins, maxi-discompteur, vente par correspondance notamment) progresse cependant : elle est passée de 10% en 2000 à 23% en 2005. Le prix moyen d'un nouveau vélo est de 579 euros.

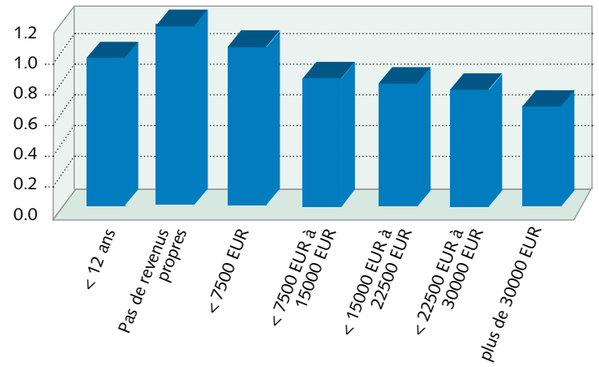
1.4 Utilisation de la bicyclette par les groupes démographiques

Dans certains pays, la bicyclette a une image négative qui témoigne d'un statut social plus bas : visiblement, le cycliste n'est pas en mesure de faire l'acquisition d'une voiture. Ceci n'est pas le cas aux Pays-Bas : l'utilisation de la bicyclette est quasiment la même pour tous les groupes démographiques. Aux Pays-Bas, faire du vélo dénote un style de vie sportif, respectueux (de l'environnement). *La Figure 9* montre que les groupes démographiques avec le niveau d'études le plus haut et le plus bas utilisent le plus la bicyclette. Les groupes avec les revenus les plus élevés font cependant un peu moins de vélo que ceux qui gagnent moins. *(Figure 10)*



Nombre de déplacements à bicyclette par jour et par personne :

Figure 9 : Utilisation de la bicyclette en fonction du niveau d'études (2007).



Nombre de déplacements à bicyclette par jour et par personne :

Figure 10 : Utilisation de la bicyclette en fonction des revenus (2007). Source : Mobiliteitsonderzoek Nederland (Enquête sur la mobilité aux Pays-Bas).

1.5 Vol

Avec un parc de 18 millions de bicyclettes dans un petit pays en termes de superficie, les Pays-Bas sont malheureusement aussi un paradis pour les voleurs. Outre la possession et l'utilisation de la bicyclette, le vol de bicyclettes y atteint en effet un niveau record en Europe. Chaque année, environ 900.000 vélos sont volés aux Pays-Bas. Même si, depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, les pouvoirs publics sont parvenus à réduire progressivement l'ampleur de ce phénomène, cette stabilisation s'effectue cependant à un niveau élevé. *(Figure 7, p. 14)*

En moyenne, 45% seulement des victimes de vol de vélos l'ont déclaré à la police. Quelque pour cents seulement de tous les vélos volés retrouvent un jour leur propriétaire légitime.

1.6 Vélo et sécurité routière

Les cyclistes sont aussi relativement vulnérables aux Pays-Bas, si l'on examine les probabilités de lésion par kilomètre parcouru. Leur situation en matière de sécurité s'est cependant en permanence améliorée au cours de ces dernières décennies. Le nombre annuel de victimes de la route a été réduit de moitié depuis 1980, qu'il s'agisse des cyclistes ou des occupants d'une voiture (voir tableau ci-contre). Cette baisse observée doit en outre être rapprochée de la hausse considérable de l'utilisation de la voiture et du vélo. Les occupants et les cyclistes ont en effet parcouru en 2001 32% de kilomètres en plus par rapport à 1980. Le nombre de confrontations potentielles entre voiture et vélo aurait dès lors dû, en termes purement arithmétiques, avoir augmenté de manière exponentielle. La baisse de l'insécurité est donc spectaculaire. L'accroissement du trafic et l'utilisation plus massive de la bicyclette ne signifie dès lors pas automatiquement une hausse de l'insécurité routière, ni pour les cyclistes, ni pour les occupants d'une automobile. *(Table 3, p.14)*

Cette évolution peut être visualisée par le biais d'une comparaison dans le temps, mais aussi via une comparaison entre pays, voire entre communes néerlandaises. La *Figure 8* permet de voir clairement que les risques pour les cyclistes sont réduits dans les pays où l'utilisation de la bicyclette est intensive. Le même modèle est perceptible lors de la comparaison entre communes néerlandaises. Dans les communes où l'utilisation de la bicyclette est élevée, les probabilités d'implication d'un cycliste dans un accident de la circulation sont en moyenne 35% inférieures à celles observées dans les communes comptant peu de cyclistes.

Le même modèle se retrouve dans différentes études : plus l'utilisation de la bicyclette augmente, plus la route est sûre pour les cyclistes. Ce constat s'explique par le comportement des usagers de la route et l'attention donnée au vélo par les décideurs. Tout d'abord, une utilisation accrue de la bicyclette induit une adaptation du comportement dans le chef de tous les usagers de la route, car les cyclistes sont plus présents dans le paysage et les usagers dotés d'une expérience cycliste sont plus nombreux. Deuxièmement, une utilisation accrue de la bicyclette s'accompagne fréquemment d'une réduction du recours à la voiture, ce qui diminue les probabilités de conflit avec la circulation automobile. Troisièmement, presque tous les automobilistes sont aussi des cyclistes (60 % des Néerlandais font du vélo au moins trois fois par semaine, et 80 % au moins une fois par semaine), ce qui veut dire que les automobilistes savent comment les cyclistes se comportent. Il y a enfin une explication de nature politique : une forte utilisation de la bicyclette mène à un soutien accru pour la politique cycliste, ce qui permet d'augmenter les investissements dans une infrastructure cyclable sûre.

La responsabilité est un aspect du paragraphe sur la sécurité qu'on ne devrait pas négliger. Dans certains pays, le vélo est perçu comme une cause de danger, ce qui aboutit parfois à une politique antivélos. La philosophie néerlandaise est : les cyclistes ne sont pas dangereux ; les voitures et les automobilistes le sont : les automobilistes devraient donc assumer la responsabilité d'éviter les collisions avec les cyclistes. Cela implique que les automobilistes sont presque toujours responsables en cas de collision avec un vélo et qu'ils devraient adapter leur vitesse lorsque des vélos et des voitures se partagent la route.

1.7 La politique cycliste est efficace

La question de l'utilisation abondante du vélo aux Pays-Bas se pose régulièrement. La réponse à cette question est malaisée, même s'il est manifeste que de nombreux facteurs se conjuguent pour expliquer cette situation. Les facteurs morphologiques et spatiaux sont patents : il est bien évidemment plus agréable de pédaler sur un polder plat que dans une zone vallonnée. En outre, dans les villes néerlandaises compactes, de nombreux déplacements peuvent aisément s'effectuer à vélo en termes de distance. De plus, des facteurs culturels enracinés dans l'histoire jouent également un grand rôle. Le vélo est à ce point ancré dans l'esprit des Néerlandais que pratiquement chaque enfant reçoit encore, à l'âge de quatre ans environ, son premier vélo – et apprend à l'utiliser. Les arguments en faveur du vélo sont écrasants : le vélo est durable, sain, à émission zéro de tout, silencieux et propre, bon marché à l'achat et dans la fourniture d'infrastructures, efficace au niveau de l'espace et de la circulation, il améliore la circulation dans les villes et la qualité de la vie dans les zones résidentielles. Sous cette perspective, la politique antivélos acharnée de certaines villes étrangères (voir paragraphe 1.2) est encore plus regrettable. Malgré tous ces arguments, la raison qui pousse les Néerlandais à faire du vélo, est ailleurs. Les Néerlandais aiment le vélo, tout simplement, ils trouvent cela relaxant, flexible et ils considèrent qu'il s'agit du moyen de transport urbain le plus pratique. Il suffit de regarder le graphique de la *Figure 11*.

Tous ces facteurs sont bien évidemment sous-tendus par l'important pilier 'politique' ; la politique - cycliste – est efficace aux Pays-Bas – et les exemples qui en témoignent sont légion. Nous avons déjà abordé cet élément au paragraphe 1.2 : les interactions entre utilisation de la bicyclette et amélioration de la sécurité routière sont avant toute chose une question de gestion politique.

L'existence d'un lien manifeste entre utilisation de la bicyclette dans une commune et qualité de l'infrastructure cyclable ressort par exemple des données du projet d'analyse comparative menée par la Fietsersbond (Ligue cycliste) – le projet Fietsbalans (ou bilan cyclable). La qualité de l'infrastructure, qui est déterminée objectivement par le biais d'un dispositif de mesure, est exprimée par le score du Bilan cyclable.

L'utilisation de la bicyclette dans les communes néerlandaises affichant un Bilan cyclable élevé est en moyenne 14% supérieure à celle des communes dont le Bilan cyclable est inférieur.

Une étude, achevée en 2005, a permis d'expliquer de manière étayée les différences municipales en termes d'utilisation de la bicyclette et du rôle (de certains éléments) de la politique cycliste et de la politique de circulation (plus générale) en la matière. Cette étude a examiné 44 facteurs de nature très diverse, sélectionnés en fonction des connaissances actuelles à propos des facteurs susceptibles d'influencer le recours au vélo. Le modèle d'explication en résultant se compose de 11 facteurs – des facteurs liés à la circulation, ainsi qu'à l'environnement spatio-économique, démographique, culturel et géographique. Un tiers environ de la capacité explicative de ce modèle réside dans les quatre facteurs se rapprochant de la 'politique intégrale de circulation'. Environ 73% de la variance dans le recours à la bicyclette entre les communes s'explique par ces facteurs. Ce pourcentage considérable atteste dès lors de la capacité explicative élevée de ce modèle.

Naturellement, pour que la société puisse profiter de tous les avantages de la bicyclette, il faut absolument que les gens fassent du vélo. Et pour que les gens fassent du vélo, il faut que cela soit agréable, relaxant et sûr. On peut y parvenir avec ce qu'on a l'habitude d'appeler une bonne « politique cycliste ». La politique marche, la politique cycliste marche aux Pays-Bas – cela est on ne peut plus clair. Nous en avons déjà parlé au paragraphe 1.4 : la relation entre l'utilisation du vélo et l'amélioration de la sécurité routière est liée intrinsèquement à la politique.

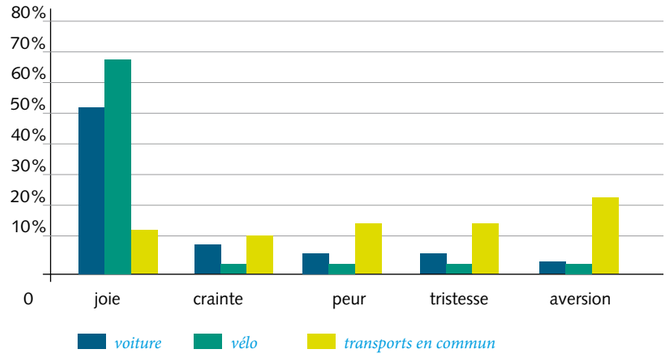
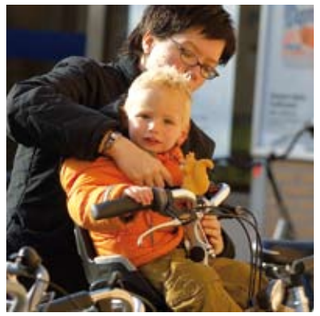


Figure 11: Emotions qui sont attribué par citoyens Néerlandais à trois modes de transport
Source : Kennis Instituut voor Mobiliteit (Institut néerlandais du savoir sur la mobilité), 2007

1.8 Le vélo et la santé

Le manque d'exercice physique et l'obésité qui en résulte et qui provient également de mauvaises habitudes alimentaires, sont un grand problème aux Pays-Bas, comme dans tous les pays occidentaux. Aux Pays-Bas, le pourcentage de personnes obèses est de l'ordre de 11%. Les médecins font remarquer que l'homme est fait pour bouger et que, dans ce contexte, de nombreuses personnes passent trop souvent leur vie assises et qu'elles s'assoient encore lorsqu'elles se déplacent (à savoir dans la voiture ou les TEC). De nombreux scientifiques indiquent que la bicyclette dans les



déplacements entre le domicile et le lieu de travail est le moyen idéal pour lutter contre le manque d'exercice physique. Une demi-heure d'exercice moyennement intense par jour suffit (avec une alimentation saine) et cela peut très bien avoir lieu dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail : l'intégralité du trajet en vélo (jusqu'à 15 km) ou une combinaison avec les transports en commun. Des études ont montré que le taux d'absentéisme est nettement plus bas chez les employés qui font du vélo que chez les autres. Des mesures incitant les employés à prendre leur bicyclette, seront donc facilement rentabilisées.

1.9 Diffusion internationale de l'expertise et des expériences en matière de vélo

La mobilité durable est un « sujet d'actualité » à une époque qui accorde une place centrale au réchauffement climatique. Et la bicyclette est le moyen de transport le plus propre, le plus durable, le plus sain et, en ville, le plus rapide. En terme d'émission de gaz à effet de serre, la bicyclette est environ 140 fois plus durable que la voiture et également beaucoup plus durable que les TEC. De plus, une ville respectueuse des cyclistes (par exemple Houten, Groningen et Zwolle) est une ville où il est beaucoup plus agréable de vivre. Cela explique que l'intérêt pour la bicyclette et la stimulation de son utilisation aient beaucoup augmenté dans de nombreux pays et de nombreuses villes. Les Pays-Bas sont ici perçus comme le berceau et le paradis des vélos. Cela explique qu'il soit question aujourd'hui de coordination pour diffuser les connaissances et les expériences dans le domaine de la bicyclette aux Pays-Bas. Une version internationale du site internet de la Fietsberaad (www.fietsberaad.nl) a été créée, qui présente des traductions (en premier lieu surtout en anglais) de publications et d'exemples de politique cycliste aux Pays-Bas et à l'étranger. Un « guichet » qui accueille les questions des étrangers et des présentations qui leur sont destinées, a également été créé. Ce guichet est également accessible via www.fietsberaad.nl ou www.expertisevelo.org.

L'approche néerlandaise en bref

L'analyse effectuée au chapitre précédent a attesté que l'attention constante apportée par les décideurs néerlandais à la bicyclette a eu des effets manifestes. Les communes menant depuis plus longtemps une politique cycliste ciblée ont en moyenne une quote-part cycliste supérieure à celle des autres villes. De plus, la politique cycliste participe également de l'amélioration de la sécurité routière.

Ce chapitre est une description globale de l'approche néerlandaise. Comment la politique cycliste se concrétise-t-elle ? Quelles parties y sont impliquées et comment s'effectuent le financement de la politique et son exécution ? L'implication des différents niveaux de pouvoir (état central, provinces, communautés de communes, wateringues et communes) sera également abordée. Nous examinerons tout d'abord les objectifs de la politique cycliste. Pourquoi les pouvoirs publics néerlandais investissent-ils autant de ressources humaines et financières dans cette politique ?

2.1 Objectifs de la politique cycliste

L'encouragement de l'utilisation de la bicyclette n'est pas une fin en soi. L'incitation à utiliser la bicyclette et l'aménagement d'équipements cyclables répondent à un grand nombre de besoins sociaux. Vous trouverez ci-dessous, à titre d'illustration, les objectifs de la note Politique cycliste 2006-2015 d'Amstelveen :

- Amélioration de l'accessibilité des entreprises et des équipements. Directement, par le biais de l'amélioration des équipements cyclables pour les clients et les travailleurs utilisant déjà leur vélo. Et indirectement : en incitant les clients et les travailleurs se déplaçant en voiture à opter pour le vélo ou pour une combinaison vélo et transports en commun. L'accessibilité en sera améliorée pour les autres composants du trafic motorisé.
- Amélioration de la qualité du cadre de vie : Directement, car de nombreux habitants apprécient des équipements cyclables sûrs et confortables. Et indirectement, via le remplacement, par le vélo, des déplacements automobiles à courte distance, sources de nuisances (sonores) relativement élevées ;
- Amélioration de la sécurité des citoyens et de la sécurité routière : tant objectivement (réduction du nombre de victimes d'accidents de la circulation) que subjectivement (réduction des sentiments d'insécurité) ;
- Amélioration de la santé publique. Directement : l'utilisation de la bicyclette génère un effort physique dans le cadre des activités quotidiennes. Et indirectement : la qualité de l'air s'améliore, car les gens optent pour le vélo pour de courts déplacements au détriment de la voiture ;
- Renforcement des possibilités d'épanouissement : les habitants d'Amstelveen ne disposant d'aucune voiture sont nombreux. Grâce à des équipements cyclables de qualité et sûrs, ils pourront vaquer sans entrave à leurs occupations. Les personnes handicapées en sont souvent réduites à se rabattre sur l'infrastructure cyclable. Indirectement : il importe, pour l'autonomie et le développement des enfants, qu'ils puissent se déplacer en toute liberté dès leur plus jeune âge.
- Réduction du nombre de vols de vélos.

2.2 Politique cycliste municipale : de longue date, le centre de gravité

La politique cycliste aux Pays-Bas est, de longue date, une matière essentiellement dévolue aux communes. Ces dernières sont responsables de la majeure partie des équipements utilisés par les cyclistes, non seulement l'infrastructure routière, mais aussi les équipements de parking à proximité des magasins et des écoles. Le réseau local de pistes cyclables est également de la responsabilité des communes.

La gestion des déplacements à bicyclette est abordée différemment d'une commune à l'autre. Une politique cycliste autonome est menée dans un certain nombre de communes, alors que dans d'autres, elle est intégrée dans la politique générale de la circulation et du transport. Les exemples de programme indépendant d'exécution des mesures cyclistes étant rares, ces dernières se raccrochent la plupart du temps à d'autres mesures spatiales et de circulation. Il importe, dans le cadre de l'exécution de la politique cycliste, que les différents départements se tiennent réciproquement informés, que les projets soient intégralement réalisés et qu'ils incluent les équipements cyclables.

La promotion de l'utilisation de la bicyclette et le renforcement de la sécurité routière sont, pour la plupart des communes, l'objectif essentiel de toute politique cycliste. Il s'agit de la rendre le plus attrayant possible pour que le vélo devienne le choix naturel. Les principaux axes sont l'aménagement de réseaux cyclables et d'aires de stationnement de qualité. La lutte contre le vol de vélos occupe une place centrale dans la politique cycliste des grandes communes. Outre les mesures physiques et spatiales destinées à encourager l'utilisation de la bicyclette, l'éducation et l'information sont également indispensables.

Les aménagements à effectuer dans une commune en matière de trafic cycliste et les mesures devant être prises sont dans la plupart des cas déterminés sur la base des chiffres d'accident et des comptages de véhicules. Les communes analysent aussi fréquemment les pierres d'achoppement, afin d'en tirer des conclusions. En outre, les données fournies par le Fietsersbond sous-tendent aussi souvent la prise de mesures.

Financement

La politique cycliste coûte bien évidemment de l'argent. Pour la financer, la plupart des communes disposent de postes budgétaires spécifiques. Elles veulent ce faisant en assurer la continuité d'exécution. Les communes recourent aussi abondamment aux sources de financement externes. Il arrive souvent que des projets d'aménagement cyclable complètent des projets d'infrastructure de plus grande envergure, des projets de construction, de sécurité routière ou des aménagements spatiaux.
Les communes peuvent également solliciter des subventions, qui sont gérées par les provinces et les communautés de communes (voir point 2.2). Des réglementations propres s'appliquent souvent aux infrastructures en zones industrielles et des fonds européens sont de plus en plus fréquemment affectés à des projets cyclables. Les râteliers pour vélos sont financés dans certaines communes par des recettes du parking (automobile) payant, voire par des entreprises privées ou par le biais de partenariats publics-privés.

Dans les communes où la politique cycliste est la plus intensive, les montants consacrés chaque année à la politique (d'infrastructure) cycliste sont souvent très élevés. Nous observons dans le même temps des différences marquées, lesquelles n'impliquent pas nécessairement que les communes dont les budgets sont faibles 'font peu', mais plutôt que ces communes financent leurs mesures en faveur de la bicyclette via des projets conjoints (gratuits). Voir les exemples dans la *Table 4* :

	habitants	budget (fonds propres + subventions)	années	Euros par habitant par année
Amsterdam	742.000	100.000.000	2006 - 2010	26,95
Raalte	28.000	10.436.945	1990 - 2004	24,41
Nimègue	159.000	10.000.000	2002 - 2005	15,66
Tilburg	200.000	11.200.000	2006 - 2009	13,98
La Haye	475.000	24.000.000	2002 - 2005	12,62
Groningue	181.000	22.800.000	1989 - 1999	12,60
Bois-le-Duc	135.000	8.976.000	2000 - 2005	11,09
Zwolle	113.000	4.500.000	1995 - 1998	9,95
Deventer	69.000	1.361.341	1989 - 1994	3,29

Table 4 : Quelques chiffres extraits des budgets communaux consacrés aux politiques cyclistes, à titre d'exemple.

Exemple A

Groningue : une politique cohérente

S'agissant de l'utilisation de la bicyclette, la ville de Groningue (180.000 habitants) truste depuis de nombreuses années les premières places du classement des villes néerlandaises « cyclistes admis » : la quote-part d'utilisation de la bicyclette y est d'environ 40%. En 2002, le 'Fietsersbond' lui a décerné le titre de 'Ville de l'année'. Comment Groningue s'y prend-elle pour parvenir à de tels résultats ?

La réponse tient en trois mots-clés : politique, cohérence et continuité. Cette ville met en œuvre une vaste politique, qui est solidement imbriquée dans la politique générale de circulation et de transport. En outre, depuis des décennies, l'aménagement spatial de cette ville compacte est visionnaire et cohérent, ce qui permet à de nombreuses activités d'être aisément accessibles à vélo.

A Groningue, la politique spatiale est sensiblement orientée sur une ville compacte. La structure spatiale indique une compression intense aux alentours de 2000. Les grandes lignes de la ville de 1980 ont été maintenues. La municipalité met en œuvre une politique visionnaire et cohérente depuis 2 ou 3 décennies. Par voie de conséquence, la plupart des distances de déplacement peuvent être couvertes à vélo. 78% des habitants vivent dans un rayon de 3 km autour du centre-ville et 90% de l'ensemble des emplois y sont concentrés ; pratiquement tous les bâtiments sont dans un rayon de 5 km.

Au cours des années soixante-dix, la direction s'est rendu compte qu'outre le développement économique, il convenait également d'accorder de l'attention à un centre-ville vivable, à échelle humaine, conçu comme un lieu de rencontre pour tous les types d'activités, en y associant les fonctions de vie, de travail et de commerce et faisant la part belle aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun. Cette vision a conduit en 1977 à l'exécution du plan de circulation, qui scindait le centre-ville en 4 secteurs. Les déplacements en voiture d'un secteur à un autre étaient impossibles, mais pouvaient s'effectuer à vélo et en bus. Le trafic automobile de transit a été exclu du centre-ville et les conducteurs automobiles devant y accéder étaient dirigés, via l'itinéraire le plus court, vers des emplacements de parking proches du centre. Au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, la politique en matière de parking a été assez contraignante. Dans une vaste zone autour du centre-ville, le parking payant, assorti d'une durée de parking maximale, a été introduit.

Exemple B :

Amsterdam : politique cycliste à grande échelle et organisation complexe

A Amsterdam (environ 744 000 habitants), la promotion de l'utilisation de la bicyclette dépend du Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) (Service de l'Infrastructure, de la Circulation et des Transports). Une équipe de fonctionnaires chargés de la politique cycliste y travaille au sein du département Stratégie et Politique (60 personnes). Le DIVV conseille, coordonne et harmonise la politique cycliste avec les quartiers urbains et les autres organes et organisations municipaux compétents. La responsabilité de la politique cycliste incombe aux 14 quartiers urbains, qui mettent en œuvre leur propre politique. Cela crée des différences au niveau de la réalisation et pose des problèmes en matière de coordination du réseau cyclable. Pour parvenir à une politique de qualité, les fonctionnaires chargés de la politique cycliste consacrent beaucoup de temps à la concertation. Voici une sélection des réunions de coordination :

- Discussions d'harmonisation avec d'autres départements au sein du DIVV et d'autres départements de la ville.
- Discussions d'harmonisation avec les quartiers.
- Discussions dans le cadre de la « Platform Fiets » urbaine (Plate-forme Vélo) au sein de laquelle le DIVV, le Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling ou DRO (Service de l'Aménagement du Territoire) et le Fietsersbond (Association des cyclistes aux Pays-Bas) s'informent mutuellement des développements de la politique cycliste et des mesures infrastructurelles.

Les ambitions d'Amsterdam :

Pour stimuler l'utilisation du vélo dans les transports, Amsterdam a élaboré un Plan d'action pluriannuel pour la bicyclette (Meerjarenbeleidsplan Fiets – MJP). Ce plan définit les objectifs suivants à l'horizon 2010 :

- En 2010, au moins 37 % des habitants d'Amsterdam utiliseront la bicyclette pour leurs déplacements.
- La même année, Amsterdam devra réaliser un score minimum de 7,5 sur 10 dans l'Enquête de satisfaction des utilisateurs de bicyclette.
- En 2010, le nombre de vols de bicyclettes aura baissé de 40 %.

Le Plan d'action pluriannuel pour la bicyclette (2007-2010) comprend les fers de lance suivants :

1. Augmenter le nombre et la qualité des équipements de parking à vélos.
2. Construire les trois grands chaînons manquants du réseau cyclable « Hoofdnet Fiets ».
3. Renforcer les maillons faibles du réseau cyclable « Hoofdnet Fiets ».
4. Garantir la gestion et la maintenance du réseau cyclable « Hoofdnet Fiets ».
5. Combattre sans relâche les vols de bicyclettes.
6. Promouvoir la sécurité de la circulation pour les cyclistes.
7. Convaincre davantage de « non-cyclistes » de faire du vélo.
8. Assurer le suivi de l'évolution de l'utilisation de la bicyclette.

Le coût de l'amélioration du réseau cyclable « Hoofdnet Fiets » est estimé à € 43 millions sur quatre ans. Les trois projets les plus onéreux (réalisation des chaînons manquants sous forme de ponts et de tunnels) représentent € 24 millions. Le financement doit provenir en grande partie de subventions régionales, de contributions des quartiers urbains, du Fonds de mobilité municipal et du propre budget de la ville. L'estimation du montant total des dépenses, organisation comprise, avoisine les € 70 millions sur la période 2007 - 2010 pour la politique cycliste d'Amsterdam – hors projets spécifiques de sécurisation de la circulation.

Exemple C Zélande : Plan d'action Vélo

Le Plan d'action Vélo a été mis sur pied dans la province de Zélande par le Zeeuws Coördinatiepunt Fiets. L'objectif de ce Plan d'action est d'encourager l'utilisation de la bicyclette et, dès lors, à tout le moins, de conserver le nombre actuel de cyclistes, voire de l'augmenter. L'objectif poursuivi dans ce cadre est l'aménagement d'un réseau cyclable complet et sûr, afin que le vélo devienne une solution de transport alternative attrayante. Des fonds ont été libérés pour l'aménagement d'équipements cyclables le long de chaussées provinciales. La province exécute en partie cette politique, mais, pour la majeure partie, elle exerce une fonction de coordination pour les communes et les wateringues. Il leur incombera notamment d'encourager la composante comportementale, comme par exemple l'incitation à l'utilisation de la bicyclette pour aller conduire et rechercher les enfants à l'école.

Exemple D Gelderland : politique cycliste complète et progressiste

La province de Gelderland mène une politique cycliste volontariste relativement aux composantes sur lesquelles elle peut réellement exercer une influence. Ses pistes cyclables provinciales sont agréées au moyen d'un vélo équipé d'un dispositif de mesure, afin de recenser les nécessaires améliorations (de confort). En deux ans, la province de Gelderland consacrera 21 mln EUR à l'aménagement et à l'amélioration de ses pistes cyclables. Un budget de subvention pour les projets cyclables communaux novateurs a également été dégagé. Les dispositifs de parking pour vélo au niveau des arrêts de bus sont améliorés et complétés et le Gelderland escompte également une extension du système OV-fiets (voir page 21 / voir exemple K – Vélos OV) vers les petites gares et les dépôts de bus, notamment via le système 'fietsbox', un coffre-fort à bicyclettes automatique capable d'accueillir de 10 à 16 vélos OV.

En outre, la signalisation sur le Veluwe, la plus grande zone récréative /naturelle des Pays-Bas, a été sensiblement améliorée grâce au placement d'un 'réseau de carrefours'. Citons une dernière et remarquable initiative – la première du genre aux Pays-Bas : les itinéraires cyclistes sur longue distance dans le Gelderland figurent désormais dans les schémas directeurs. Ce faisant, ces itinéraires sont protégés via la politique spatiale : si ces itinéraires sont concernés par de nouveaux aménagements spatiaux, la province ne marquera son accord que lorsque la Landelijk fietsplatform, l'organisation chargée des itinéraires cyclistes sur longue distance, aura accepté un tracé alternatif.

Wateringues

Les itinéraires cyclistes en dehors de l'agglomération peuvent être de trois types d'organismes de droit public. La plupart des itinéraires cyclables dans la zone réservée longent ou croisent des voies municipales. Une quote-part inférieure concerne les pistes cyclables le long des chaussées provinciales et, troisièmement, les itinéraires cyclables longeant les voies gérées par les wateringues. Huit wateringues, situées dans les provinces côtières occidentales, gèrent de telles voies dans la zone réservée. En marge des communes, elles mènent également une politique cycliste, en réalisant, là où le besoin s'en fait sentir, des équipements cyclables spécifiques au niveau de carrefours et de tronçons dangereux et, surtout, en éloignant au maximum la circulation automobile de la zone réservée.

2.3 Provinces et communautés de communes : opérateurs en régie décentralisés

Outre les 12 provinces, 7 communautés de communes, qui, en ce qui concerne spécifiquement les questions de circulation, exercent les mêmes missions que les provinces (tout en n'assurant pas la gestion de leur propre réseau), exercent leurs activités dans les agglomérations des principales villes néerlandaises. Ces dernières années, l'Etat a accordé aux 19 'administrations intermédiaires' (comme elles sont encore parfois appelées) un rôle majeur dans la politique de circulation, par le biais d'une décentralisation approfondie. Les provinces et les communautés de communes ont été chargées de veiller au respect de la cohésion de la politique au niveau régional – c'est-à-dire, de promouvoir une collaboration plus étroite entre les communes. Elles ont dès lors été chargées de la répartition des subventions annuelles colossales, jadis gérées par l'Etat : les subventions en infrastructure et les contributions à l'exploitation des TEC, qui représentent ensemble un montant annuel de 1600 mln EUR pour toutes les administrations décentralisées. Dans la pratique, pratiquement toutes les administrations intermédiaires consacrent une quote-part considérable des subventions en infrastructure à des projets liés au vélo – à la demande expresse des communes notamment.

Sur le plan du contenu, les provinces et les communautés de communes jouent souvent un rôle moteur dans l'établissement et la réalisation d'un réseau cyclable régional / interlocal. Dans ce cadre, elles veillent au caractère interlocal de ces réseaux cyclables : une piste cyclable ne s'arrête en effet pas aux frontières d'une commune, mais se poursuit dans une autre. En ce qui concerne les communautés de communes, il s'agit de réseaux relativement compacts dans une zone bâtie ininterrompue – ce qui est dès lors sensiblement comparable aux réseaux cyclables communaux. Les réseaux cyclables provinciaux mettent un accent nettement plus marqué sur les itinéraires interlocaux via la zone réservée – et aussi sur l'utilisation récréative de la bicyclette. Les pistes cyclables utilitaires (axées sur les déplacements ciblés de A vers B) et récréatives (conçues pour la détente, pour la promenade dans un environnement agréable ou sous la forme d'un itinéraire vers des équipements récréatifs) sont souvent intégrées dans un réseau provincial.

2.4 L'Etat : appui à la politique décentralisée

La politique nationale sur le plan de l'espace et de la mobilité est consignée dans plusieurs plans nationaux. Ces derniers esquissent les cadres, tandis que les pouvoirs publics décentralisés élaborent les grandes lignes de la politique dans leurs propres plans. Par rapport à d'autres pays européens, la politique cycliste aux Pays-Bas est très décentralisée ; son contenu est décentralisé depuis longtemps vis-à-vis des communes et, depuis la récente décentralisation de l'Etat, le volet politique est également décentralisé vers les provinces et les communautés de communes.

Le rôle de l'Etat dans la politique cycliste est à l'heure actuelle essentiellement un rôle d'appui.
La politique cycliste peut et doit être décentralisée – l'Etat se chargeant des éléments nécessitant une approche nationale. Nous pouvons distinguer quatre types d'activités :

1. l'établissement de cadres généraux pour les pouvoirs publics décentralisés ;
2. la prise en charge des questions ne pouvant être résolues qu'au niveau national ;
3. le financement de la politique cycliste décentralisée ;
4. l'appui apporté à la politique cycliste décentralisée par le biais de l'amélioration des connaissances et de leur diffusion.

L'Etat a fixé un cadre général dans sa récente Note sur la Mobilité, laquelle prévoit un accord à propos de la politique cycliste : 'Toutes les autorités stimulent la marche et l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport principal et comme un maillon dans le déplacement en chaîne en cascade en porte-à-porte. Les communes, wateringues, provinces et communautés de communes y donnent suite en aménageant un réseau cyclable répondant aux principales exigences propres à la circulation – à savoir la cohésion, l'absence de détours, l'attractivité, la sécurité et le confort. Les pouvoirs publics prévoient en outre l'aménagement d'aires de parking pour les cyclistes conformes à la demande en termes de qualité, quantité et emplacement.'

Les questions de contenu que seul l'Etat peut traiter sont bien évidemment les questions juridiques relatives aux règles de circulation et au Décret néerlandais sur la construction (aires de parking pour vélos !). Il importe en outre que les emplacements de parking pour vélos près des gares soient considérés comme en faisant partie, comme un maillon de la fonction de passage – et, dès lors, que ce volet incombe à l'Etat, à l'instar du transport ferroviaire. Un montant total de 250 mln EUR est libéré pour l'extension de la capacité (principalement non surveillée), afin qu'elle soit suffisante dans les 380 gares.

Les troisième et quatrième points, le financement et l'appui aux connaissances, sont des éléments que l'Etat a désormais, pour la première fois, expressément 'externalisés'. Ils ne sont dès lors guère plus présents au niveau du département des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux, mais, s'agissant de la fonction de connaissances, le sont davantage auprès d'autres organisations nationales.

Elaboration et diffusion des connaissances

La fonction de connaissances dans la politique cycliste est très développée aux Pays-Bas, mais également un peu morcelée. Six organisations au moins, toutes actives au niveau national, jouent un rôle majeur :

Le Fietsberaad, financé par le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux, soutient la politique cycliste des autorités décentralisées par le biais de données et d'informations. L'objectif est de renforcer la position du trafic cycliste en rue et dans la politique. Le Fietsberaad, composé d'une vingtaine de praticiens (notamment dans les communes), assiste ses groupes cibles en collectant et en diffusant des renseignements, données statistiques, expériences et autres informations – notamment via une revue trimestrielle et un site Internet.

Le KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Plate-forme de connaissance Trafic et Transport) soutient les autorités décentralisées par le biais de connaissances pratiques. Une demi-douzaine de thèmes y sont abordés – politique, mobilité, sécurité, infrastructure et transports en commun. Dans ces thèmes, le trafic cycliste fait l'objet d'une attention à différents niveaux.

La CROW est la plate-forme nationale de connaissances en matière d'infrastructure, de trafic, de transport et d'espace public. Elle met des connaissances à la disposition de praticiens, notamment par le biais de recommandations largement diffusées, de directives et de réglementations, consignées dans un grand nombre de publications. Plusieurs publications de directives ont été éditées également pour le trafic cycliste, notamment le Leidraad Fietsparkeren et le Ontwerpwijzer Fietsverkeer, récemment revu (voir chap. 4).

La Fietsersbond, l'association de défense des cyclistes aux Pays-Bas, dispose d'un bureau national et de 130 sections locales. Financée par le ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux, la Fietsersbond mène un projet d'analyse comparative – le Fietsbalans – qui est axé sur l'encouragement à la politique cycliste communale. Le Fietsbalans, qui sonde dans les communes l'attitude face au vélo et les conditions proposées aux cyclistes, a été réalisé dans 125 communes au cours de la période 2000-2004. Chaque commune examinée reçoit un rapport détaillé qui, en une dizaine de critères, donne une évaluation relative de l'attitude face au vélo. En possession de ces résultats, la section locale de la Fietsersbond demande à l'administration communale des améliorations concrètes pour les cyclistes. A compter de 2006, une méthodologie légèrement revue (Fietsbalans 2) sera mise en œuvre.

La Stichting Landelijk Fietsplatform est le point de coordination indépendant pour le vélo de loisir aux Pays-Bas. Les autorités nationales et régionales, ainsi que les organisations de défense, y sont représentées. La Fietsplatform améliore les possibilités pour le vélo de loisir aux Pays-Bas. A cet effet, elle élabore et gère des itinéraires cyclistes récréatifs nationaux, avec l'appui financier de l'Etat (ministère de l'agriculture, de la nature et de la qualité des aliments). Outre le SLF, citons encore l'ANWB, l'organisation de défense active dans les domaines des vacances, des loisirs et de la mobilité, dont l'apport est important (notamment pour la fonction de connaissances dans la politique cycliste). L'ANWB se charge par exemple de la signalisation et est, plus généralement, étroitement impliquée dans l'utilisation récréative de la bicyclette.

Enfin, SenterNovem, l'organisation satellite ('l'agence') de l'Etat chargée du subventionnement des innovations axées sur l'environnement et la durabilité, gère plusieurs programmes ou régimes de subvention différents par le biais desquels des projets cyclistes novateurs pourraient en principe être soutenus. Il s'agit fréquemment de budgets considérables (régime réduction des émissions de CO_2 pour le Transport de voyageurs : 3 mln d'euros ; programme Gestion de la mobilité : 2 mln d'euros). Dans la pratique, de nombreux projets relatifs au vélo ont été et sont soutenus, notamment en matière de stationnement et de location.

Equipements pour tous les groupes cibles

Au chapitre 1, nous avons précisé que la bicyclette aux Pays-Bas est utilisée par tout le monde et pour toutes sortes d'activités. Le vélo joue en définitive un rôle majeur dans tous les motifs de déplacement importants. Ces motifs sont également des aspects essentiels pour l'encouragement de l'utilisation de la bicyclette : A quelles fins les gens peuvent-ils opter pour la bicyclette ? Comment peut-on l'encourager ? Les différents types d'usage du vélo sont autant de points d'ancrage différents pour mener une politique ciblée.

Nous disposons d'une grande expérience dans la politique cycliste axée sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, vers les magasins et les centres commerciaux et vers l'école. Ces objectifs de déplacement sont regroupés sous le vocable « circulation utilitaire ». Citons également le déplacement dont l'objectif n'est pas la destination finale du déplacement, lorsque, par exemple, la bicyclette est utilisée pour se rendre à la gare. Les chances de succès de la politique cycliste sont également grandes pour ces déplacements en chaîne. Nous aborderons pour conclure l'usage récréatif du vélo, pour lequel la balade est l'objectif du déplacement.

Exemple E

Houten et Veenendaal: trafic cycliste et prospérité du commerce de détail

La plupart des magasins de Houten (environ 43.000 habitants) sont implantés dans le centre de cette commune « cyclistes admis ». Les habitants effectuent pratiquement tous leurs achats alimentaires et la moitié de leurs achats non alimentaires dans la commune. Les résultats d'une étude menée il y a quelques années indiquaient que le chiffre d'affaires par mètre carré de surface commerciale y était nettement supérieur à la moyenne néerlandaise.
Veenendaal (environ 60.000 habitants) est, en termes d'utilisation de la bicyclette et de politique cycliste, une ville où le deux-roues est roi. Il s'agit cependant d'une ville commerciale à part entière, ayant notamment décroché en 2004 le titre de 'meilleure ville de shopping de la province d'Utrecht' et ayant su capter une quote-part considérable du pouvoir d'achat de ses habitants. Veenendaal se profile donc comme un paradis pour le commerce de détail – ce qui va de pair avec une attention soutenue accordée à la politique cycliste.

	Quote-part des visiteurs				Quote-part de chiffre d'affaires			
	piétons	bicyclette	transport publique	voiture	piétons	bicyclette	transport publique	voiture
Origine des visiteurs								
local	32%	46%	13%	9%	19%	56%	14%	25%
régional	1%	22%	41%	36%	0%	21%	32%	40%
superrégional	5%	7%	48%	39%	4%	5%	39%	37%
total	20%	31%	27%	21%	11%	34%	25%	35%

Table 5 : Enquête menée en 2004 parmi les passants dans le centre-ville de Groningue ; quote-part des principaux moyens de transport en fonction du nombre de visiteurs et chiffres d'affaires réalisés (en %)

3.1 Les courses à vélo

Contexte

Un malentendu règne encore à ce propos aux Pays-Bas : les cyclistes ne consomment pas beaucoup et l'accessibilité en voiture est dès lors capitale pour les commerçants. Tel n'est cependant pas le cas. Les visiteurs en vélo dépensent moins lors de chaque visite, mais ils reviennent plus souvent. Ce constat varie certes par centre-ville, mais des études plus anciennes menées à Utrecht et des enquêtes plus récentes à Breda (un cycliste y dépense par semaine presque une fois et demi le montant dépensé par un automobiliste) et à Groningue en attestent. Les chiffres pour Groningue sont éloquents :

La *Table 5* montre le bénéfice généré dans le centre-ville de Groningue par chaque mode de transport individuel.
Au total, si l'on prend en compte tous les visiteurs et le chiffre d'affaires total, force est de constater que la bicyclette induit également un intérêt économique majeur : 31% des visiteurs et 34% du chiffre d'affaires. Ce constat ne vaut de toute évidence que pour les habitants de Groningue principalement : 46% des citoyens de Groningue entrent dans le centre-ville en vélo et représentent 56% du chiffre d'affaires. Les visiteurs de la région et d'autres régions des Pays-Bas affichent une légère préférence pour les transports en commun (au détriment de leurs voitures), mais les visiteurs venant en voiture dépensent des montants nettement supérieurs.

Il y a en outre un paradoxe intéressant qui interpelle de toute évidence le monde des entreprises : plus les acheteurs potentiels habitant à proximité délaissent la voiture pour le vélo, plus les emplacements de parking – rares - seront disponibles pour les (voitures des) acheteurs extérieurs. C'est précisément pour cette raison que le Hoofdbedrijfschap Detailhandel a proposé en 2004 que le commerce de détail puisse prendre lui-même des initiatives complémentaires : 'Songez à la création d'un râtelier pour vélos dans des immeubles privés dans un centre commercial ou dans le centre-ville.' En effet, cette organisation de détaillants raisonne en ces termes : l'augmentation du nombre de cyclistes originaires de la ville induit un accroissement du nombre d'emplacements de parking – rares - pour les voitures des visiteurs extérieurs.

Mesures

Une politique cycliste efficace pour les centres-villes doit dès lors être notamment axée sur l'encouragement de son accès à vélo par les visiteurs locaux. Cette volonté nécessite une approche intégrant notamment les aménagements ou les améliorations aux équipements cyclables : elle nécessite donc une vision plus globale. Il convient également de prévoir une politique de parking ciblée (quelle capacité automobile doit-on prévoir et jusqu'à quel point dans le centre ?) et de faire des choix spécifiques en matière de circulation routière. Des dispositifs de parking pour vélo de qualité sont un élément essentiel d'un plan intégral pour un centre-ville. Le consommateur souhaite en effet pouvoir ranger son vélo en toute sécurité et à proximité du lieu de destination. Ces éléments s'avèrent en effet décisifs lors du choix du mode de transport. Dans de nombreuses communes, la capacité en aires de stationnement pour vélos est bien trop réduite lors des périodes d'affluence. Il s'est clairement avéré ces dernières années que les râteliers gratuits et surveillés en bordure d'une zone piétonne incitaient de nombreux cyclistes à y garer leur vélo – à une distance supérieure du lieu de destination – ce qui réduit les nuisances dues au parking sauvage de bicyclettes près des magasins.

Exemple F Vélo d'entreprise : une mesure efficace de l'employeur

De nombreux employeurs ont fourni à leurs travailleurs des vélos d'entreprise d'une manière 'fiscalement intéressante'. Cette simple mesure a eu des effets notables, même aux Pays-Bas – où la possession de vélo est de toute évidence très élevée. Les travailleurs se sentent moralement incités à utiliser davantage le vélo lorsqu'ils le reçoivent gratuitement de leur patron

Emploi de la bicyclette par employés (en %)

Emploi de bicyclette	avant	après	difference
toujours	42,2	47,3	5,1
souvent	11,3	17,5	6,2
régulièrement	18,3	24,2	5,9
parfois	13,2	7,5	-5,7
Jamais	15	3,5	-11,5

Table 6: L'emploi de la bicyclette par employés, avant et après avoir reçu une bicyclette de l´employeur (source: Van de Ven & Partners / Nationale Fiets Projecten (Projects Nationaux de Vélo), 2002)

Exemple G Le système Trappers : Innovation dans la gestion de la mobilité

Le système Trappers est destiné à inciter les travailleurs à utiliser leur bicyclette. Le vélo est équipé d'un petit émetteur. Un système d'enregistrement, installé sur le lieu de travail, enregistre le vélo lorsqu'il se trouve dans les environs. Chaque fois que le travailleur arrive au travail à vélo, il reçoit un certain nombre de points. Grâce à ces points, il peut ensuite acheter des produits et des sorties dans le 'Trappershop' sur Internet. Ce système ne coûte rien à l'employeur.

3.2 Plus de personnes au travail à vélo

Contexte

Les problèmes de circulation apparaissent notamment au cours des heures de pointe, lorsque les travailleurs se rendent au travail en voiture ou en reviennent. Il est dès lors très attrayant de stimuler l'utilisation de la bicyclette lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ce constat vaut assurément pour les entreprises et les institutions qui sont confrontées à un manque criant d'espace de stationnement. La bicyclette pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail est toujours populaire – l'augmentation du recours à la voiture étant essentiellement observée pour les plus longues distances. La plupart des gens s'accommodent d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail d'une durée d'une demi-heure, ce qui représente, à vélo, une distance d'environ 7,5 km. Il s'agit d'un chiffre intéressant, car la moitié de tous les actifs aux Pays-Bas habite à moins de 7,5 km de leur lieu de travail. 45% d'entre eux optent déjà pour le vélo – mais il est certainement possible d'encore améliorer ce chiffre.

Les travailleurs se rendant en vélo au travail ne doivent plus aller dans un centre de sport – même si le trajet ne dure qu'un quart d'heure. En effet, une personne en mauvaise condition peut améliorer ses performances de 10% rien qu'en parcourant trois fois par semaine une distance de trois kilomètres à vélo - soit des résultats aussi encourageant que ceux obtenus via un programme d'entraînement.

Mesures

Les mesures destinées à encourager l'utilisation de la bicyclette lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont multiples et variées. Les probabilités de succès augmentent lorsque la commune et le monde des entreprises unissent leurs efforts. Des itinéraires et des pistes cyclables – en règle générale nécessaires pour desservir correctement les cyclistes – sont et demeurent l'élément essentiel. Ce volet incombe généralement aux autorités. Mais l'utilisation de la bicyclette peut également être stimulée par les entreprises, par exemple lorsque les employeurs fournissent des vélos aux travailleurs susceptibles de venir à bicyclette.

Les dispositifs à aménager pour encourager le vélo dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne doivent pas nécessairement être importants pour produire leurs effets. Il ressort d'une évaluation d'une centaine de plans de transport de grandes entreprises que la mise en œuvre de mesures assez simples induit une augmentation moyenne de 3 % de l'utilisation de la bicyclette. Il s'agit en l'espèce de la mise à disposition d'un râtelier pour vélos, d'une douche ou, par exemple, d'un vélo d'entreprise.

Il y a peu de temps encore, une distance maximale de 7,5 km était considérée comme réaliste pour la distance de déplacement totale à vélo. Mais on réalise de plus en plus d'itinéraires interlocaux entre le domicile et le lieu de travail, avec peu d'obstacles et même parfois de véritables autoroutes pour vélo. Dans le cadre du projet Fileproof, cinq itinéraires de ce genre ont ainsi été réalisés. Dans tout le pays, on accorde une attention particulière à des itinéraires cyclistes sur de plus longues distances. Des distances allant jusqu'à 15 km sont désormais réalisables : une vitesse moyenne de 25-30 km à l'heure peut être alors atteinte par les cyclistes qui vont souvent à peine moins vite que les autres moyens de transport voire plus vite dans les régions où les embouteillages sont nombreux. L'introduction de la bicyclette pour améliorer l'accessibilité et diminuer les embouteillages est donc une opportunité formidable.

Les employeurs stimulent également de plus en plus l'utilisation de la bicyclette, aussi dans le cadre de l'amélioration de la santé. Comme les entreprises, suite aux dispositions de la loi sur la gestion de l'environnement (Wet Milieubeheer), sont obligées de limiter au maximum les rejets de gaz liés aux déplacements vers et depuis leurs locaux, l'utilisation de la bicyclette (à émission 0) doit être fortement stimulée. La Task Force Gestion de la mobilité, au sein de laquelle collaborent les employeurs et les pouvoirs publics pour stimuler l'étude de solutions alternatives à l'utilisation de la voiture, lancera également à l'automne 2008 des mesures destinées aux employeurs et visant à encourager l'utilisation de la bicyclette, comme une indemnité bicyclette et l'introduction d'un budget mobilité. Cette dernière mesure est un moyen extrêmement fort pour stimuler l'utilisation de la bicyclette. Dans le système qui a déjà été mis en oeuvre dans diverses entreprises, les employés reçoivent un budget fixe pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. A part cela, ils s'acquittent de tous les frais liés à leurs déplacements effectifs entre le domicile et le lieu de travail, tels que les frais de voiture, les frais de parking dans l'entreprise, les abonnements de TEC, etc. La somme qui reste après déduction de ces frais, est un revenu pour l'employé. Comme la bicyclette est de loin le moyen de transport le moins cher, un employé qui utilise la bicyclette, pourra bénéficier d'un avantage financier substantiel.

Exemple H

Amélioration de la sécurité de la traversée de Delft pour les enfants

Un environnement social et de roulage sûr facilite les déplacements autonomes à vélo d'un enfant vers l'école, les centres de sports / de bien-être et/ou les infrastructures d'accueil extrascolaire. Cet objectif est poursuivi par le projet d'Amélioration de la sécurité de la traversée de Delft pour les enfants (environ 95.000 habitants). Les services municipaux Travail de quartier et Mobilité ont collaboré dans ce cadre avec les écoles, la police, les organisations de sécurité routière et les parents. Un aperçu de quelques projets :

1. Sécurisation des abords de l'école : des conventions entre écoles, parents, police et commune ont été signées avec trois écoles. Divers groupes de travail ont élaboré et mis en œuvre des mesures destinées à améliorer la sécurité des enfants dans et aux alentours des écoles.
2. De la banquette arrière au vélo : l'objectif de ce projet est que les enfants puissent se rendre de manière autonome de la maison ou de leur école vers le club de sport ou toute autre activité. Un projet pilote permettant aux enfants accompagnés de se rendre en trois lieux d'accueil extrascolaire a été mis sur pied.
3. Kindlint : Les activités d'aménagement de deux kindlinten (rubans pour enfants) battent leur plein à Delft. Ce projet repose sur des équipements ludiques, des aménagements spatiaux, la sécurité routière et des cours de code de la route. Via ces rubans, les enfants peuvent se déplacer, en toute autonomie et de manière ludique, entre et vers les lieux de leur choix.
4. Râteliers pour vélos : La commune a débuté l'inventaire de tous les râteliers pour vélos des écoles primaires de Delft. Une liste de contrôle permet d'évaluer la présence d'un nombre d'aires suffisant et leur niveau de qualité. Les résultats sont traduits dans un programme d'exécution.
5. Enseignant en code de la route : Des cours pratiques de code de la route sont essentiels pour les enfants apprenant à se mouvoir dans la circulation. A Delft, un enseignant en code de la route dispense des cours pratiques de code de la route à tous les groupes. Il fournit également une formation aux enseignants, afin que ces derniers puissent prendre le relais après trois ans.

L'objectif ultime de ce projet est que les écoles soient à ce point enthousiastes qu'elles prennent elles-mêmes des initiatives en la matière.

Exemple I

La Haye : Râtelier surveillé dans les écoles secondaires

Des expériences menées à La Haye (environ 445.000 habitants) attestent que la présence d'un râtelier surveillé dans les écoles secondaires peut induire de remarquables changements. Sur les 420 élèves du collège Johan de Witt, au moins la moitié arrive à l'heure actuelle à vélo – soit une multiplication par dix des effectifs antérieurs (l'école compte de nombreux élèves d'origine allochtone, qui se déplacent nettement moins à vélo que la moyenne de leurs condisciples). La municipalité souhaite augmenter le nombre de râteliers et investit par école un montant unique d'environ 20.000 euros, destiné à l'aménagement d'un local de gestionnaire judicieusement implanté. Les charges du personnel du gestionnaire, engagé via l'organisation spécialisée Biesieklette (environ 6800 euros par année), sont supportées par l'école. Des râteliers pour vélos surveillés dans les écoles sont mis en place depuis longtemps dans la ville de Groningue. Dans l'intervalle, de tels emplacements ont été aménagés dans 15 écoles (EP/ESP/EPS).

3.3 A l'école à bicyclette

Contexte

Les enfants se rendent en masse à l'école à vélo – avec ou sans accompagnement. Ce constat est toujours valable de nos jours. 49% des élèves de l'enseignement primaire viennent ou quittent l'école à vélo, 37% à pied et seulement 14% en voiture – essentiellement les enfants habitant loin de l'école. Dans les écoles secondaires, la quote-part du vélo est encore nettement supérieure. Dans les plus grandes villes, la marche est plus fréquente et les transports en commun, plus utilisés.

Même si, comme précisé supra, 14% seulement des élèves de l'enseignement primaire viennent ou quittent l'école en voiture, la situation aux abords des écoles est souvent confuse et peu sûre. Ce constat s'explique avant tout par le fait que ce pourcentage n'est qu'une moyenne, même si cette moyenne serait en elle-même rapidement source de problèmes (14% de 250 enfants, cela représente 35 enfants dans quelques 25 voitures, qui veulent toutes se garer au même moment près de l'école ....). En outre, de nombreuses écoles sont implantées dans des rues étroites avec peu d'aires de stationnement ou le long de voies de circulation très fréquentées. C'est la raison pour laquelle il est souhaité, dans de nombreux cas, de se concentrer sur le danger et les nuisances causées par les voitures des parents au début et à la fin des cours.

Mesures

Les itinéraires cyclistes vers les écoles primaires sont peu concentrées : la distance vers l'école primaire est en effet faible. Il ne sera en règle générale question de véritables itinéraires scolaires qu'aux abords de l'école. L'amélioration des itinéraires vers et des écoles primaires revient très rapidement à l'approche de la sécurité routière pour l'ensemble du quartier, voire pour tout le centre du village.

L'amélioration des abords des écoles nécessite une approche globale et la mise en œuvre d'instruments très différents, qu'il s'agisse de mesures d'infrastructure, mais aussi de l'éducation à la circulation, du maintien et de la communication avec les parents. La co-responsabilité est une notion essentielle pour la résolution des problèmes relatifs aux itinéraires scolaires. Dans les procès de roulage aux abords des écoles, de nombreuses parties sont toujours impliquées : la direction de l'école, les parents (automobilistes), les enseignants, les enfants, mais aussi les riverains, la police et la commune.

Exemple J Le vélo récréatif en Zélande

Pour encourager le développement du vélo récréatif, il est nécessaire que la province de Zélande dispose d'une infrastructure cyclable de qualité et sûre, d'un balisage approprié et d'équipements d'appui, comme des aires de repos. Les itinéraires cyclistes sont le lien entre offre en équipements touristiques et logements, tant pour les habitants que pour les touristes. Afin de proposer aux vacanciers une offre plus structurée et aisée, la structure des carrefours et des points-relais a été insérée dans le balisage. Le système des carrefours trouve son origine en Flandre : des panneaux numérotés sont placés aux principaux carrefours. La liaison entre les numéros permet de composer un itinéraire. La promotion du système des carrefours incombe aux VVV et au Bureau voor Toerisme Zeeland.

Les points-relais, également appelé 'transferts verts', sont des emplacements où les vacanciers peuvent opter pour un autre moyen de transport. Ce système permet d'arriver, d'une distance raisonnable, dans une zone de loisir pour y pratiquer le vélo, la randonnée, le patin, l'équitation ou le canoë. Vous pouvez atteindre ce point-relais en voiture, vous y garer (même pour une période plus longue) et changer d'activité. Un point-relais doit dès lors disposer non seulement de voies et de sentiers bien maillés, mais aussi d'emplacements de stationnement et de possibilités de location de bicyclettes par exemple. La plupart des points-relais proposent également des possibilités de restauration. En outre, les visiteurs doivent, en ces endroits, pouvoir disposer d'informations à propos de la région. La saison touristique 2006 a débuté avec 6 points de transfert.

3.4 Vélo et loisirs

Contexte

Quelque 70% des Néerlandais enfourchent de temps à autre leur bicyclette pour une sortie récréative à vélo. Le vélo est, après la marche, la principale activité récréative d'un jour. La bicyclette est aussi massivement utilisée pour parvenir à d'autres destinations de loisir - pas moins de 232 millions de sorties annuelles. Pour les escapades récréatives, les Pays-Bas mettent différents types d'itinéraires et de réseaux à la disposition du cycliste :

- Les itinéraires cyclistes nationaux. Il s'agit d'un réseau national de tracés interrompus permettant de parcourir de longues distances. Nous comptons au total 6.500 km d'itinéraires cyclistes de ce type, dont plus de 4.500 km est balisé dans les deux directions.
- Les circuits : Il s'agit d'itinéraires régionaux en boucle. Leur diversité et leur longueur varient considérablement (citons notamment les longs itinéraires thématiques). Il y a en outre huit longs circuits cyclistes fléchés. Leur utilisation est moins souple, car il s'avère la plupart du temps nécessaire d'accomplir une boucle avant de revenir au point de départ. Les circuits ne sont disponibles que sous la forme d'excursions d'un jour. Les communes, les régions ou les provinces (voire des initiatives privées) sont responsables de ces tracés.
- Les réseaux (carrefour) régionaux : Il s'agit d'un réseau régional très dense, permettant d'accomplir de nombreux parcours. Ce réseau se compose à l'heure actuelle de plus de 3.700 km d'itinéraires, balisés dans les deux sens. La commune, région ou province (voire des initiatives privées) est responsable de ce réseau.

Mesures

Il est parfois malaisé d'opérer une distinction entre les équipements essentiellement destinés au trafic cycliste récréatif ou à d'autres usages. Un réseau de pistes cyclables en milieu rural devra en toute hypothèse également avoir un objectif récréatif en marge de son caractère utilitaire entre deux points. Dans le même temps, les bacs pour piétons et cyclistes, utilisés à des fins récréatives durant les mois d'été, pourront également l'être par les cyclistes dans le cadre de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En d'autres termes, la politique cycliste favorise dès lors souvent l'utilisation utilitaire et récréative de la bicyclette.

Les résultats de différentes études montrent que 40% des cyclistes récréatifs utilisent les itinéraires indiqués. L'offre en itinéraires est énorme et très variée, tant en termes de longueur que de balisage. 60% des cyclistes sur itinéraires utilisent les itinéraires balisés. Un nombre croissant de réseaux d'itinéraires cycliste sont aménagés, tant aux Pays-Bas qu'en Belgique.

Exemple K L'OV-fiets (vélo Transport Publique)

Des systèmes de location de vélos ont été introduits avec un grand succès dans un nombre croissant de villes à l'étranger (Berlin, Paris, Vienne, Barcelone, Rome etc.). Etant donné la possession de vélo très élevée aux Pays-Bas, il n'existe pas encore de systèmes de location de vélos dans les villes néerlandaises. Par contre, le besoin d'avoir rapidement un vélo à sa disposition pour le transport en aval dans une autre ville existe naturellement aussi aux Pays-Bas. C'est pour y répondre que l'on a créé l'OV-fiets (Vélo OV) : après le scannage d'une carte, le voyageur reçoit un vélo. A son retour, la clé du vélo est scannée. Le loyer de 2,85 euros pour vingt heures est automatiquement déduit. Les frais d'abonnement s'élèvent à 9,50 euros par an. Les clients sont satisfaits, notamment de la facilité, de la vitesse et des coûts réduits. Lancée en 2003, l'initiative OV-fiets enregistre dans l'intervalle quelque 350 000 locations par an, avec 156 sites de location / gares. L'OV-fiets (devenu aujourd'hui la propriété des Chemins de fer néerlandais (NS)) est le plus souvent utilisé à des fins professionnelles (49 pour cent). Grâce à l'OV-fiets, 35 pour cent des titulaires de carte voyagent plus souvent en train et 12 pour cent abandonnent parfois ou régulièrement la voiture. L'objectif est de dépasser le million de déplacements en 2011. L'OV-fiets a par ailleurs l'ambition de devenir le vélo de location urbain : il sera également possible de le louer de façon croissante en dehors des gares ferroviaires, par exemple dans les gares routières importantes, mais aussi dans les centres des villes, les zones industrielles et les embarcadères de navettes fluviales.

3.5 Déplacements en chaîne – l'association avec les TEC

Contexte

Le vélo est également parfaitement adapté comme moyen de transport en amont et en aval en cas de déplacements sur de plus longues distances – combiné avec les transports en commun. Cette association offre des avantages majeurs : le vélo transporte rapidement le voyageur sans temps d'attente depuis sa porte d'entrée jusqu'à l'arrêt ou la gare (ce que les transports en commun ne peuvent pas faire la plupart du temps) et les transports en commun conduisent rapidement et confortablement le voyageur sur de plus longues distances jusqu'à destination (ce qui est malaisé à bicyclette). Ce faisant, ces deux modes de transport compensent mutuellement leurs points faibles et forment ensemble une chaîne solide.

Pas moins de 33 % de tous les voyageurs en train prennent leur vélo pour se rendre de leur domicile à la gare. Un autre tiers des voyageurs vient à pied et le solde, avec un autre transport en commun ou la voiture. L'explication de la quote-part élevée de la bicyclette s'explique principalement par le fait que 45% de tous les Néerlandais vivent à moins de 3 km d'une gare, ce qui constitue une distance très acceptable à vélo.

Jusqu'à présent, l'estimation du nombre de vélos (escomptés) dans les gares a toujours été trop faible. Aux heures de grande fréquentation, plus de 20.000 vélos sont recensés à Amsterdam Centraal et pratiquement autant à Leiden Centraal. Le plus grand parking pour vélos est à l'heure actuelle prévu en gare d'Utrecht Centraal : pas moins de 17.500 emplacements (non) surveillés.

En partie en raison de la forte croissance de l'utilisation de la bicyclette à destination des gares et de l'augmentation de l'utilisation du train, on note des manques importants de places de parking. Dans les prévisions pour 2010, on tient également compte d'une croissance de l'utilisation du train de 5% par an.

Cela signifie qu'un élan supplémentaire sera nécessaire à l'extension des places de parking pour vélos. Le but est que l'offre puisse satisfaire aux besoins. Dans le programme d'action « Groei op het spoor » (croissance dans les chemins de fer), 20 millions d'euros ont été réservés en plus pour les parkings. On étudie également les moyens de stimuler les communes au niveau de l'approche du problème des « vélos orphelins ».

Le vélo joue cependant un rôle nettement plus modeste en tant que moyen de transport en aval, jusqu'à destination (travail, école, etc.). Cela s'explique par le fait que la plupart des usagers du train ne peuvent pas disposer d'un vélo en gare de destination, rapidement et à moindre coût. Seuls les utilisateurs réguliers du train veulent ou peuvent laisser leur propre vélo à la gare de destination. En outre, toutes les gares ne disposent pas d'un parking surveillé ou manquent de coffres-forts pour vélo. Un quote-part réduite des voyageurs emporte un vélo pliable dans le train.

Mesures

Les convergences entre vélo et train dépendent en grande partie des équipements de rangement et de parking pour vélo dans les gares. Les cyclistes peuvent y choisir entre un emplacement gratuit (non surveillé) et un site sûr, surveillé et payant. Plus les dispositifs de parking cycliste seront conformes aux souhaits des utilisateurs, plus les voyageurs seront enclins à opter pour l'association bicyclette-train au lieu de la voiture. Jusqu'en 2010, ProRail, l'entreprise gérant l'infrastructure ferroviaire au nom des pouvoirs publics néerlandais, s'attellera à une extension soutenue et à une amélioration de la qualité des équipements de parking pour bicyclettes dans toutes les gares. L'objectif final est que, dans chaque gare, la capacité en équipements de parking de qualité, tant surveillés que non surveillés, réponde à la demande.

Les épaves et les vélos garés pendant de longues périodes constituent un problème particulier observé au niveau des gares. Pratiquement 15% des vélos garés dans des aires de stationnement pour vélos non surveillées près des gares centrales n'ont plus bougé depuis plus de quatre semaines. Si ce nombre pouvait être réduit, cela permettrait de libérer de l'espace et de réduire les coûts inhérents aux nouveaux équipements cyclables. Il va de soi que l'enlèvement des bicyclettes immobilisées à long terme doit s'effectuer avec la nécessaire prudence.

Exemple L «De Bak» à Leiden et le parking pour vélos (fietsflat) d'Amsterdam

A la gare de Leiden Centraal, s'étend, à demi-dissimulé sous la place entièrement rénovée devant la gare, une splendide aire de stationnement pour vélo, non gardée, couverte et à moitié enterrée sous la Stationsplein. Grâce à la mise en œuvre d'une construction en acier élancée avec dalles de sol en verre, la station de taxis, située au-dessus, semble flotter. Cet espace, qui a été officiellement inauguré en 2002, permet de garer 2050 bicyclettes, sur deux rangées de loges superposées.
La distance entre les vélos est de 40 cm (contrairement aux 30 cm encore trop fréquemment observés), ce qui réduit les risques d'enchevêtrement des guidons et des poignées de frein.
Les grands travaux réalisés à la gare centrale d'Amsterdam ont réduit de façon drastique la capacité de parking existante. En 2003, un « fietsflat » (immeuble à vélos) a été construit à titre temporaire : cette structure à trois étages de 200 mètres de long et de 14 mètres de large, comprend 2 500 places. L'immeuble à vélos est gratuit, couvert et surveillé 24 heures sur 24. Comme la capacité de cet immeuble à vélos et celle des autres emplacements (non gardés) et des parkings surveillés ne suffisaient toujours pas, on a ingénieusement décidé de créer 1 500 places supplémentaires sur un ancien ferry et un ponton. Situé dans le canal derrière la gare, ce parking sera ouvert pendant les travaux qui dureront jusqu'en 2012.

Exemple M Park & Bike Amsterdam

Amsterdam (environ 742 000 habitants) accueille un grand nombre de visiteurs qui veulent gagner la ville en voiture. Mais il est très difficile de se garer dans le centre de la ville. La municipalité a donc décidé d'étudier d'autres solutions telles que les installations Park & Ride. Les transports en commun ne permettent pas d'accéder très facilement à de nombreux lieux et à de nombreux équipements. Dans ces cas-là, le vélo représente une bonne alternative en tant que moyen de transport « post-voiture » : c'est la formule Park & Bike. Le visiteur met sa voiture dans un garage et prend un vélo de location. Il ne paie que le parking de sa voiture. Amsterdam compte deux installations Park & Bike situées respectivement près du stade olympique (50 vélos de location) et près de la gare de Sloterdijk (30 vélos). Entre avril et septembre, ces installations sont utilisées à 60 % par des visiteurs occasionnels. Pour la municipalité, les installations Park & Bike sont une forme de promotion de la ville. Elles sont considérées comme un service aux touristes et aux visiteurs de passage. C'est la raison pour laquelle la municipalité assume les coûts de ce service.

Mesures dans la pratique

Nous avons présenté au chapitre 3 les équipements qui étaient destinés à certains groupes cibles. Ce dernier chapitre approfondira les mesures concrètes prises dans la pratique. Seront successivement abordés l'aménagement du territoire, l'infrastructure routière, le parking vélo, l'approche du vol de vélos et enfin, l'éducation, l'information et la maintenance.

Exemple N Houten : structure spatiale axée sur le trafic lent

La structure spatiale de Houten demeure un exemple particulier. Houten est une nouvelle ville de 43.000 habitants, implantée à proximité d'Utrecht. La gare des NS constitue, avec le centre commercial, le centre de la ville. Les principaux équipements non quotidiens et quelques immeubles de bureau le ceinturent. Les quartiers résidentiels, dont la densité de construction va en décroissant, sont établis autour du centre. Un réseau cyclable et pédestre en forme d'étoile, fait d'itinéraires directs vers les quartiers résidentiels, se ramifie depuis le centre. Toutes les parties de la ville sont toutefois accessibles en voiture. La circulation automobile ne peut cependant s'effectuer d'un quartier résidentiel à l'autre que via la route de contournement. La marche ou le vélo est dès lors, dans de nombreux cas, plus intéressant et plus rapide que la voiture. Le résultat de ces aménagements est que la quote-part de la marche et surtout de la bicyclette est relativement supérieure à Houten par rapport à d'autres centres comparables.

4.1 Politique spatiale : destinations proches

De tout temps, les pouvoirs publics néerlandais sont massivement intervenus via l'aménagement du territoire, en raison notamment du manque d'espace dans ce pays densément peuplé. La proximité et la compacité des villes sont deux principes directeurs régissant les extensions urbaines. L'utilisation de la bicyclette en a tiré profit. C'est l'évidence même : plus les gens habitent près de leurs lieux de destination (travail, magasins, écoles, etc.), plus les déplacements effectués seront courts. Et plus la fréquence des déplacements courts augmente, plus le choix de la bicyclette s'imposera aisément de lui-même. Ces principes sont en outre corroborés par les chiffres : les gens habitant à maximum 3 km des centres-villes se déplacent dans 27% des cas sur de courtes distances. Les gens plus éloignés des centres ou les habitants de plus petites communes se déplacent dans 22% des cas sur de courtes distances.

L'emplacement choisi pour un nouveau quartier résidentiel influence la manière dont les gens pourront voyager / voyageront. Il importe dès lors que les nouvelles implantations professionnelles, mais aussi et surtout les nouveaux quartiers résidentiels, ne soient pas aménagés à la périphérie d'agglomérations tentaculaires, mais dans un rayon de 3 km des centres des grandes et moyennes villes, c'est-à-dire à distance cyclable quotidienne. Si cet espace faisait défaut, il conviendrait d'opter pour la construction d'une nouvelle ville ou d'un nouveau centre plutôt que pour la construction d'une nouvelle extension en périphérie urbaine.

4.2 Infrastructure routière pour les cyclistes

La politique cycliste néerlandaise met traditionnellement un accent soutenu sur l'amélioration de l'infrastructure routière pour les cyclistes. Pour de nombreuses personnes, l'aménagement de pistes cyclables est dès lors synonyme de politique cycliste. Toutefois, une infrastructure respectueuse des cyclistes va bien au-delà des seules pistes cyclables ; la conception de carrefours, ronds-points, signaux lumineux par exemple est également importante.

La plupart des experts en circulation aux Pays-Bas se basent, lors de la conception d'infrastructures routières, sur les recommandations du CROW (voir paragraphe 2.3). Le CROW a publié en 1993 la première version d'un Manuel de conception des équipements cyclables, sous le titre 'Sign up for the bike: Design manual for a cycle-friendly infrastructure', qui a également été traduit en anglais. Ce manuel décrit toutes les étapes, depuis la volonté de favoriser l'usage de la bicyclette, jusqu'à l'exécution physique. Ce manuel a été entièrement refondu en 2006. Cette 2ème édition devrait également être traduite en anglais. Ce guide a introduit les cinq exigences essentielles d'une infrastructure respectueuse des cyclistes.

Exemple O

Zwolle : réseau cyclable indépendant

Zwolle (100.000 habitants) fait partie du gratin des villes néerlandaises en matière de respect des cyclistes et de la 'convivialité en rue'. Pour Willem Bosch, le responsable de la politique cycliste à Zwolle depuis pratiquement quinze ans, ce constat est manifeste : le succès de Zwolle peut essentiellement s'expliquer par l'amélioration structurelle permanente des équipements pour cyclistes. L'objectif est de renforcer l'attractivité des déplacements à vélo. "Pendant des décennies, nous avons essayé de donner une place de choix au vélo. Cela a toujours été une constante de notre politique, depuis de très nombreuses années déjà."

Les efforts ininterrompus depuis les années 1970 ont permis à la municipalité de réaliser la majeure partie du principal réseau d'itinéraires cyclables, la plupart d'entre eux en site propre, à l'abri du réseau automobile. Des tentatives de séparation des réseaux automobile et cyclable ont toujours été entreprises. L'importance du concept des pistes cyclables en site propre, parallèles aux artères de circulation, a dès lors perdu de son importance à Zwolle. Un avantage majeur de ces structures distinctes pour les cyclistes est que les principaux itinéraires ne comptent que peu de franchissements avec feux de signalisation (uniquement au croisement entre les pistes cyclables et les artères automobiles les plus fréquentées). C'est pour cette raison que la municipalité s'attelle depuis des années à la transformation de ces croisements en passages aériens ou en tunnel.

Le résultat de ces aménagements est un réseau principal pratiquement dépourvu d'obstacles - même sur l'autoroute A28, divisant la ville, le trafic cyclable n'est pas entravé. Rutger Ekhart, conseiller à la politique des transports et de la circulation auprès de la municipalité : "Les cyclistes ne se rendent pas compte qu'ils traversent l'A28. Cette autoroute s'intègre tellement bien d'un point de vue spatial que cela ne pose aucun problème pour les cyclistes." Les avenues, dont l'ensemble forme le périphérique de Zwolle, et la voie ferrée traversant la ville (en formant un angle droit avec l'autoroute) ne constituent pas un obstacle majeur dans la pratique quotidienne

Les cinq exigences essentielles d'une infrastructure respectueuse des cyclistes

L'amélioration de la sécurité routière n'est pas l'unique objectif de l'approche axée sur la circulation et l'infrastructure dans la politique cycliste. La sécurité n'est de toute évidence 'que' l'une des cinq exigences principales indiquées dans les directives de conception. Les quatre autres sont les suivantes :

- Directe : des itinéraires directs et rapides, du départ à l'arrivée ;
- Confortable : un revêtement de qualité, des dimensions généreuses et peu d'entraves de la part des autres usagers de la route ;
- Attrayant : un environnement attrayant et socialement sécurisant, sans nuisances olfactives et sonores ;
- Cohérence : des itinéraires logiques et cohérents.

Ces exigences principales valent pour tout le réseau d'itinéraires cyclistes, mais aussi pour les équipements sur les tronçons de route et les carrefours.

Le réseau cyclable

Un réseau d'itinéraires cyclables principaux constitue l'épine dorsale de la politique cycliste dans la plupart des communes. Un tel réseau est conçu par le biais d'une analyse des régions d'origine et des principales destinations des cyclistes, comme les bureaux, les écoles et la gare. Un modèle de circulation est à cet effet parfois utilisé, même si, la plupart du temps, une analyse manuelle, complétée par l'expertise locale, suffit. Les principaux itinéraires doivent répondre à des exigences qualitatives supérieures ; par exemple, un revêtement en asphalte ou priorité absolue pour l'itinéraire cycliste principal. L'approche des entraves aux itinéraires cyclistes principaux bénéficie généralement d'un niveau de priorité supérieur.

Le réseau cyclable ne peut pas être dissocié du réseau motorisé et – dans une moindre mesure – du réseau des bus. La coexistence entre itinéraires cyclistes principaux et artères de circulation motorisée s'avère souvent négative pour les cyclistes. L'accroissement du nombre de conflits induit une hausse de l'insécurité routière, des nuisances et des contretemps. Plusieurs villes néerlandaises ont essayé – souvent avec succès – de scinder le réseau cyclable du réseau automobile. La circulation motorisée sur un axe historique autour du centre est par exemple réduite au profit du trafic cycliste ou une traversée de voie ferrée pour voiture et bicyclette est remplacée par un tunnel pour cycliste.

Exemple P

Veenendaal : largeur de maillage systématique de 300 mètres

Veenendaal (60.000 habitants) est l'une de ces nombreuses 'nouvelle villes' néerlandaises, dotée de toutes les caractéristiques déjà présentes par ailleurs : zones résidentielles uniformes, grands parcs d'activités, et 'boîtes' interchangeables le long de l'autoroute. Veenendaal présente cependant une autre caractéristique, absente dans toutes les autres municipalités : un niveau élevé d'usage de la bicyclette, conforme à celui des principales villes néerlandaises.

Leo Smolders, jusqu'il y a peu, responsable du département Circulation de la municipalité de Veenendaal, estime que la structure spatiale de cette ville est un facteur décisif. L'espace bâti est un carré de 4,5 sur 4,5 km, avec le centre-ville habilement positionné au cœur de la zone. Il s'agit donc d'une configuration idéale pour les cyclistes. Cette structure est le fruit de 'coïncidences' (telles que la surface disponible limitée) et de la politique spatiale volontariste menée au cours de ces dernières décennies.

Une caractéristique essentielle des équipements cyclables à Veenendaal est la trame réduite du réseau, mise en œuvre de manière cohérente. Le réseau cyclable de Delft, auquel le gouvernement national a contribué, est connu bien au-delà des frontières des Pays-Bas. Dans ce projet du début des années 1980, des largeurs fixes étaient systématiquement mises en œuvre : 500 mètres pour les itinéraires principaux, 200 à 300 mètres pour le réseau des quartiers urbains et 100 mètres pour le réseau de proximité. Seules quelques villes ont réellement mis ce système en place au cours de ces dernières décennies. Veenendaal a cependant une philosophie propre : pratiquement aucune distinction entre les niveaux de réseau (c'est-à-dire correspondance entre les réseaux principaux, urbains et de quartier) et un maillage de 300 mètres strictement appliqué. Smolders : "Ce faisant, nous avons été en mesure de réaliser un réseau finement maillé, au sein duquel la ligne idéale est pratiquement toujours obtenue. Il s'agit donc de détours très courts ; en outre, en direction du centre notamment, de nombreux habitants peuvent, selon leurs goûts, choisir par exemple entre deux ou trois itinéraires différents, chacun avec ses propres caractéristiques. Ce système fonctionne réellement dans la pratique : les itinéraires socialement les moins sûrs au travers des parcs sont utilisés relativement moins souvent en soirées que les itinéraires alternatifs proches. Il s'agit donc d'une offre réellement adaptée pour nos concitoyens."

La conception de ces équipements cyclables est aussi extrêmement importante : le confort et la rapidité sur l'ensemble des itinéraires priment. Pour certaines liaisons à Veenendaal, cette volonté s'est traduite par la priorité accordée aux pistes cyclables – bidirectionnelles pour la plupart – aménagées parallèlement à une rue en zone résidentielle au trafic motorisé très réduit. Le concept sous-tendant cette approche est que les avantages d'un itinéraire cyclable non entravé et de qualité supérieure excèdent les avantages liés à une économie d'espace et de coûts supérieure sur des itinéraires cyclables utilisant partiellement des rues interdites aux voitures. Ces itinéraires sont en tout point parfaits pour les cyclistes ! Par voie de conséquence, la plupart des itinéraires cyclables de Veenendaal sont une constellation de tronçons individuels, notamment dans les nouvelles extensions urbaines ; les pistes cyclables sont en outre parallèles aux rues résidentielles, notamment dans la zone plus ancienne ceinturant le centre. Les itinéraires cyclables dans cette zone 30 km/h disposent d'une priorité absolue.

Dans un certain nombre de nouvelles villes des années 1970, 80 et 90 – Lelystad, Almere et Houten – un système de circulation totalement distinct a même été utilisé comme point de départ pour la structure urbanistique, ce qui a eu des effets inégalés en matière de sécurité routière. Ces villes sont en effet les plus sûres des Pays-Bas. Ces systèmes de circulation strictement scindés ont, dans la pratique, également généré des inconvénients, tels que des problèmes d'orientation et une vulnérabilité accrue face à l'insécurité sociale.

Depuis peu de temps, le classement des voies s'effectue selon les principes de la Sécurité durable. Toutes les communes néerlandaises ont classé leur réseau routier à l'entame de ce nouveau siècle. Selon ces principes, un nombre limité de voies en agglomération bénéficie du statut 'd'artères de circulation'. La vitesse maximale y est limitée à 50 km/h. Sur ces artères de circulation, des équipements cyclables distincts pourront en principe être toujours aménagés. Les autres voies relèvent des zones résidentielles et la vitesse maximale y est de 30 km/h. Aucun équipement cyclable distinct n'est nécessaire, mais, le cas échéant, une commune peut effectuer des aménagements cyclables spéciaux sur un itinéraire cycliste principal traversant une zone résidentielle. Malheureusement, un grand nombre de voies se situent entre deux eaux : trafic trop dense pour une zone résidentielle, nombreux passages et absence d'espace pour des pistes cyclables en site propre. La solution à apporter à ces "voies grises" ne va pas toujours de soi.

Equipements sur les tronçons routiers

Bien que les villes néerlandaises comptent plus de 7.000 kilomètres de piste cyclable, la moitié environ des kilomètres parcourus en vélo s'effectue sur des voies à usage mixte – circulation automobile et cycliste. Cela ne pose aucun problème aussi longtemps que le nombre de voitures est limité et qu'elles ne roulent pas trop vite (remarque : les cyclistes préfèrent souvent emprunter une rue calme qu'une piste cyclable en site propre le long d'une artère de circulation animée). Les équipements cyclables pour les profils mixtes sont dès lors des ralentisseurs de vitesse et des mesures de circulation. Malheureusement, les ralentisseurs de vitesse, comme les dos d'âne, les plateaux et les rétrécissements de chaussée, constituent aussi souvent des obstacles pour les cyclistes eux-mêmes. D'innombrables solutions inventives - tels que les rétrécissements avec passages distincts pour les cyclistes - ont été trouvées aux Pays-Bas pour supprimer ces inconvénients pour les cyclistes. Toutefois, la solution est souvent pire que le problème. Le dos d'âne semi-circulaire de 30 km/h s'est avéré la solution la plus efficace. Ce dispositif fluide (longueur de 2,4 m et hauteur de 0,12 mètre) ne pose aucun problème pour les cyclistes, mais est très efficace pour ralentir les voitures, en raison de ses interférences sur leurs amortisseurs. Les mesures de circulation fréquemment appliquées sont la circulation à sens unique (à l'exception du trafic cycliste) et un obstacle pour la circulation automobile (un petit poteau sur la chaussée). Un phénomène relativement neuf pour les profils mixtes est la rue pour cyclistes. La conception de ce type de rue souligne la place essentielle accordée au vélo (voir encadré sur la commune d'Oss).

Example Q

Des ponts pour les vélos novateurs

Aux Pays-Bas, une liaison cyclable rapide, des quartiers périphériques au centre des villes, est essentielle pour de nombreux habitants de ces quartiers neufs. La présence d'un canal assez large ou d'une rivière nécessite alors un pont de qualité pour les vélos, car le pont pour les voitures qui existe souvent, impose un détour trop important, quand il n'est pas carrément interdit aux vélos. En raison de leur fonction importante, ces ponts reçoivent assez rapidement des surnoms (affectueux). Deux exemples sont donnés ici par le Snelbinder à Nimègue et le Nesciobrug (surnommé l'Anguille) à Amsterdam.

Le Snelbinder est le nom du pont pour les vélos qui a été rattaché au pont de chemin de fer existant sur le Waal, à Nimègue. Depuis les nouveaux quartiers qui, à partir de Nimègue, se situent de l'autre côté de la rivière le Waal, dans le quartier du Waalsprong (littéralement « bond au-dessus du Waal »), il établit une liaison cyclable rapide avec Nimègue. Les habitants des nouveaux quartiers qui se rendent à la gare en vélo, gagnent plus de dix minutes parce qu'ils n'ont plus besoin de faire un détour par le Waalbrug. Et cela permet aussi au vélo de concurrencer la voiture sur cette distance.
Le Snelbinder n'a pas été construit directement contre le pont de chemin de fer mais il a été assemblé sur une plateforme, sur le côté nord du Waal, la rive de Lent.

En mars 2004, le Snelbinder a été accroché et fixé sur le pont de chemin de fer au moyen de quatre grues flottantes. Le pont a été ouvert à la circulation cycliste quelques semaines plus tard.

Le Nesciobrug, nommé d'après l'écrivain néerlandais Nescio, est un pont courbe à haubans et le pont pour les vélos et les piétons le plus long des Pays-Bas. La longueur totale du pont est de 780 mètres.

Le canal d'Amsterdam au Rhin, qui relie Amsterdam au fleuve le plus important des Pays-Bas, est un obstacle entre le nouveau quartier amstellodamois IJburg et le centre d'Amsterdam. Le Nesciobrug se trouve bien à côté du Zeeburgerbrug mais ce pont sur l'autoroute A10 est interdit aux vélos. Le Nesciobrug, qui est un pont pour les vélos et les piétons, assure une liaison cyclable plus rapide entre IJburg et respectivement Diemen, le quartier amstellodamois Watergraafsmeer et, entre autres, le Zuidas.

Le pont a été ouvert aux cyclistes le 7 juin 2006.
Dans le langage populaire, le pont est surnommé le « Palingbrug » (l'Anguille) en raison de sa forme.
La conception du pont a été couronnée en 2006 du Nationale Staalprijs pour son « élégance ».

Example R Zwolle: La ville des bandes de circulation pour vélos

Zwolle est à la fois la ville des tunnels et des bandes de circulation pour cyclistes. Ce constat découle également de choix politiques, visant à séparer les principaux itinéraires cyclistes des flux motorisés. Alors que la bande de circulation pour vélos est souvent une solution temporaire ailleurs aux Pays-Bas, en raison du manque d'espace pour des pistes distinctes, il s'agit à Zwolle d'un choix volontariste et positif, comme en attestent clairement les bandes de circulation de Zwolle qui, en lieu et place de ces bandes très étroites, tracées au mépris des directives en matière de circulation et rendant impossible la conduite de front de deux bicyclettes, sont en règle générale larges et sûres. Zwolle tente d'aménager des pistes d'une largeur respectable de 2 mètres ; la plupart mesure déjà 1,75 mètre de largeur (à l'exception des tracés tels que les boulevards ceinturant le centre-ville, où elles ne mesurent que 1,50 mètre). Elles sont également implantées dans des rues au trafic motorisé relativement réduit. Dans son choix des bandes pour vélos, Zwolle accorde également une attention soutenue au confort des cyclistes. Après tout, l'intégration de ces bandes dans des programmes d'entretien est nettement plus aisée que l'intégration des pistes cyclables en site propre, car les premières citées font partie intégrante du revêtement routier.

Environ 40 pour cent des kilomètres parcourus à vélo en zone urbaine s'effectue sur des pistes cyclables. Il s'agit essentiellement de pistes cyclables en site propre parallèlement à des artères de circulation plus denses. Dans les nouveaux quartiers résidentiels, des pistes cyclables solitaires, serpentant librement entre les maisons et la verdure, sont souvent aménagées.

Des débats sont menés dans de nombreux pays à propos de l'opportunité d'aménager des pistes cyclables, en raison du danger potentiel que ces aménagements représentent aux carrefours. Cette question ne se pose pratiquement pas aux Pays-Bas. Les pistes cyclables sont partout considérées comme des équipements sûrs. L'insécurité aux carrefours est souvent due à la présence de vélomoteurs. Au terme d'expériences couronnées de succès dans un certain nombre de communes, il a été décidé en 1999 d'interdire à la plupart des motocyclistes l'utilisation de la plupart des pistes cyclables en agglomération. Ils doivent donc emprunter la bande de circulation contiguë. Les communes peuvent prévoir des exceptions en apposant le panneau 'piste pour vélos et cyclomoteurs'. Tel a notamment été le cas pour les pistes cyclables solitaires dans les nouveaux quartiers résidentiels (voir supra), en raison de l'absence d'alternative valable pour la circulation des cyclomoteurs. La bande de circulation fait en effet défaut. Afin de réduire quelque peu les nuisances propres à la circulation des cyclomoteurs, des ralentisseurs pour cyclomoteurs ont été placés en différents lieux stratégiques. La forme bien étudiée (creux-bosse-creux) permet d'éviter que les jeunes cyclomotoristes n'utilisent le ralentisseur comme un tremplin.

Reste le profil avec bandes pour cyclistes. Grâce à des marquages et des symboles de vélo, une partie de la bande de circulation est réservée au trafic cycliste. La bande, qui sera de préférence de couleur rouge, dispose d'un statut légal. Les automobilistes ne peuvent pas s'y arrêter, ni s'y parquer. Les bandes pour cyclistes sont souvent aménagées sur les artères de circulation où il est impossible, faute de place, d'aménager des pistes cyclables en site propre.

Equipements aux carrefours

Aux Pays-Bas également, l'intensité du trafic motorisé participe la plupart du temps au choix du type de carrefour. Faut-il aménager une installation avec signaux lumineux, un rond-point ou un carrefour avec priorité ? La sécurité ou la fluidité du trafic cycliste est parfois aussi un élément décisif.

Les signaux lumineux de circulation aux Pays-Bas sont la plupart du temps équipés de feux distincts pour le trafic cycliste. De nombreux équipements ont été mis au point pour améliorer la sécurité et la fluidité pour les cyclistes. En voici quelques exemples :

- Des boucles de détection à distance, qui signalent le cycliste dans le VRI ;
- Deux feux verts par cycle pour les cyclistes ;
- Feu vert simultanément dans toutes les directions pour les cyclistes. Solution pratique notamment pour les cyclistes tournant à gauche, qui peuvent dans ce cas traverser le carrefour en diagonale ;
- L'indicateur de temps d'attente, qui donne aux cyclistes une indication du délai avant le passage au vert.

En dépit de tous les équipements, les signaux lumineux de circulation s'avèrent très gênants pour de nombreux cyclistes. Cette situation est compréhensible, car les temps d'arrêt en zone urbaine sont causés, à soixante-dix pour cent, par les signaux lumineux de circulation. Les cyclistes aux Pays-Bas passent dès lors très fréquemment au rouge, ce qui irrite profondément de nombreux automobilistes. En outre, en cas d'accidents impliquant des vélos aux abords de signaux de circulation, les lésions sont souvent graves en raison de la vitesse élevée du trafic motorisé. Toutes ces raisons poussent les experts en trafic à rechercher de plus en plus souvent une solution alternative aux signaux de circulation, dont la principale est le rond-point.

Exemple S

Autoroute pour vélo entre Breda et Etten-Leur

Par le biais d'un concours, la province néerlandaise du Brabant septentrional a convié en 1998 toutes les communes à concevoir un itinéraire cyclable type, en vue de stimuler l'amélioration des liaisons interlocales à vélo. Le projet envoyé par la commune de Breda a été choisi. L'autoroute pour vélo est une liaison cyclable de 7 km entre Breda et EttenLeur. L'aménagement de cette autoroute vise à assurer la continuité et la visibilité sur l'ensemble du trajet. Ce réseau octroie la priorité aux cyclistes à tous les croisements – exception faite d'un carrefour. Les pistes cyclables asphaltées sont revêtues d'une couleur rouge identifiable. Une attention soutenue a été accordée aux arbres (et à la pression éventuelle de leurs racines) dans le cadre de l'accompagnement de la piste cyclable. L'emplacement correct des mâts d'éclairage a également été examiné. Trois abris et aires de repos ont été aménagés le long du tracé, où les cyclistes peuvent consulter des informations à propos de cette voie.

Exemple T

Rue pour cyclistes de la commune d'Oss

La rue pour cyclistes Heesch-Oss, qui est la plus longue du genre aux Pays-Bas, est un exemple pour d'autres communes. La rue pour cyclistes est un principe en vertu duquel une rue à circulation mixte fonctionne comme un important axe cyclable. Cette liaison, qui est aisément identifiable en raison de sa forme et de son aménagement, permet également un trafic motorisé réduit. La voiture y est cependant subordonnée au vélo. Le cycliste bénéfice clairement sur la rue pour cyclistes d'Oss d'une position privilégiée par rapport à la voiture, comme en atteste son profil. La rue pour cyclistes d'Oss se décline en deux versions : des rues pour cyclistes avec bandes de rabattement, sans séparation de la bande de circulation, et des rues pour cyclistes avec séparation de la bande de circulation dans un autre matériau de revêtement. L'automobiliste est toléré dans le profil. Pour clarifier cette situation, un logo spécial a été mis au point, lequel rappelle l'importance accordée au cycliste. Il permet de visualiser que l'automobiliste doit s'effacer devant le cycliste sur cet itinéraire. Les cyclistes ont la priorité, mais les automobilistes peuvent les dépasser. La première partie de la rue pour cyclistes a été ouverte en septembre 2003 ; elle part du sud de la ville pour rallier le centre. Ce projet – dont le résultat a été une augmentation de l'utilisation de la bicyclette de 11% sur cette rue – a en définitive coûté environ 2 millions d'euros, dont une quote-part de 1,2 million a été subventionnée par la province.

A l'instar d'autres pays d'Europe occidentale, presque rien n'arrête aux Pays-Bas la progression du rond-point. A juste titre, au vu des avantages en termes de fluidité et de sécurité. Au départ, il s'agissait essentiellement de ronds-points avec pistes cyclables en site propre, dans lesquels les cyclistes devaient céder la priorité à la circulation automobile entrant et quittant le rond-point. Le raisonnement voulait que pour sa propre sécurité, il valait mieux que le cycliste cède la priorité. La Fietsersbond ne l'entendait toutefois pas de cette oreille, car elle craignait que cela ne soit la porte ouverte à tous les excès et que les cyclistes perdent également leurs droits de priorité dans les autres carrefours. La commune d'Enschede fut la première à expérimenter un rond-point avec pistes cyclables en site propre et priorité aux cyclistes. Une discussion de plusieurs années a en définitive débouché sur une recommandation largement acceptée du CROW : en agglomération, les cyclistes ont également priorité au rond-point. La piste cyclable aura de préférence la forme d'un cercle parfait et la distance entre la bande de circulation du rond-point et la piste cyclable sera de préférence de 5 mètres. En dehors de l'agglomération, les cyclistes n'ont pas priorité au rond-point. La piste cyclable est découplée du rond-point, par le biais d'une forme différente. Les passages cyclistes sont situés à une distance supérieure (minimum 10 mètres du rond-point). Ces recommandations ont été reprises par la plupart des gestionnaires routiers, même si une quote-part substantielle des communes et des provinces ont décidé de ne pas donner la priorité aux cyclistes en agglomération.

Exemple U Parking vélo à Utrecht

La commune d'Utrecht (270.000 habitants) s'attelle à la constitution d'un réseau intégral de parkings vélo, en prévoyant une quantité suffisante de râteliers près des maisons (lieu de départ) et des destinations. La commune d'Utrecht multiplie les expériences avec divers dispositifs. Une structure de gestion faisait cependant défaut, ce qui induisait de trop grands écarts en termes de formes et de tarifs. En raison de l'absence de pilotage intégral, l'aménagement de ces équipements stagnait. C'est la raison pour laquelle la commune a confié, depuis 1996, la gestion de ces activités à l'entreprise chargée du parking des vélos. Cette entreprise peut prendre des initiatives, formuler des politiques et ouvrir les portes des services communaux. L'avantage de cette formule est que dans l'ensemble de l'organisation, une attention accrue est accordée à la politique du parking vélo. Depuis 1997, Utrecht dispose d'un système de financement dans lequel une quote-part des coûts de ces dispositifs est supportée par les redevances de parking des automobilistes. Il s'agira jusqu'en 2016 d'un montant annuel de € 750.000. Ce montant est complété par d'autres postes budgétaires municipaux. Les frais de gestion et de maintien sont financés au moyen de redevances de parking et les investissements, par d'autres sources. Les investissements concernent principalement les râteliers de quartier, les abris et les pinces pour vélo. Un inventaire des besoins en emplacements de stationnement pour les voitures et les vélos a été réalisé dans les zones où le parking payant a été introduit (zones fiscalisées). Si cela s'avère nécessaire, une quote-part maximale de 2% des emplacements payants pour voiture sera convertie en dispositifs de parking pour vélo. L'objectif est de parvenir, avec les habitants, à disposer de suffisamment d'espace pour le vélo. 62% des utilisateurs d'équipements cyclables se sont déclarés très satisfaits de la qualité des dispositifs de stationnement. Les râteliers sont bien utilisés.

Entretien avec Marlies van Lijden, responsable de la direction et de la politique de la Société gestionnaire des parkings et responsable Produit pour le parking vélo auprès de la commune d'Utrecht.

Exemple V Parking gratuit et surveillé à Apeldoorn

Apeldoorn (155.000 habitants) a instauré en avril 1998 la gratuité dans trois parkings surveillés du centre-ville (contre 45 cents d'euro précédemment). Il s'est avéré un an plus tard que la fréquentation des parkings surveillés avait augmenté de 70% et que cette augmentation s'était poursuivie l'année suivante. Les recensements indiquent qu'aux heures de grande affluence commerciale, les râteliers affichent complet. Le parking sauvage de bicyclettes a diminué de 20% au cours de ces deux années. "Dans l'intervalle, le nombre de bicyclettes garées a triplé par rapport à 1998. Il augmente encore, mais, logiquement, à un rythme plus lent", précise l'expert en trafic Wim Mulder. Les effets positifs sont plus nombreux. Deux ans après leur mise en service, 18% des utilisateurs des parkings surveillés affirmaient qu'ils se rendaient auparavant la plupart du temps dans le centre en voiture ou en bus. Apeldoorn compte à l'heure actuelle 2800 emplacements gratuits et surveillés, dans cinq sites. La commune estime qu'une interdiction du parking sauvage de bicyclettes n'est pas nécessaire. "Aux heures de pointe, il n'y a guère de piétons avec bicyclette, et donc, peu de vélos abandonnés. Tel est cependant le cas durant les heures creuses, mais nous n'intervenons pas ; ces gens ne causent aucune nuisance et leurs vélos n'entravent pas les déplacements. Aucun commerçant ne s'en plaint." Apeldoorn finance le parking surveillé gratuit à partir des recettes issues du parking automobile. Les parkings à étages et les horodateurs génèrent chaque année de 2 à 2,5 millions d'euros. Un quart de cette somme est affecté aux transports en commun et au parking gratuit. Le budget du parking vélo s'élève à l'heure actuelle à 220.000 €par année. Outre ce montant affecté à la gestion et à l'entretien, une somme d'un million d'euros est réservée à de nouveaux équipements de stationnement.

4.3 Parking vélo de qualité

Les cyclistes ont non seulement besoin d'itinéraires cyclistes sûrs et corrects, mais aussi de parkings sûrs, aisés et propres. La crainte du vol et du vandalisme réduit réellement l'utilisation au quotidien de la bicyclette. La disponibilité de parkings vélo de qualité ne va pas toujours de soi ; les cyclistes veulent garer leurs vélos le plus près possible de leur lieu de destination – temporellement !C'est précisément dans l'aspect porte-à-porte que réside le principal atout du vélo sur courtes distances. Comme en témoignent les cohortes des vélos parqués négligemment – et parfois, de manière gênante – dans les centres-villes et les gares, la bicyclette est presque victime de son propre succès. La publication du CROW - 'Leidraad Fietsparkeren' – de 2001 apporte une réponse à la question du nombre d'emplacements de parking qui seraient nécessaires lors de tout aménagement et de leurs caractéristiques essentielles. Le Leidraad Fietsparkeren fournit aux planificateurs et aux concepteurs les renseignements nécessaires à la mise en place, l'exécution et le maintien d'une politique efficace en matière de parking vélo. Il fournit tout d'abord des informations à orientation politique : par exemple, comment attirer l'attention sur cette politique et comment parvenir d'une analyse à des mesures pratiques. Le second volet fournit des informations utiles, qu'il s'agisse de l'offre sur le marché ou des aspects techniques et des coûts.

Le domicile est l'origine ou la destination de la majeure partie des trajets à vélo. De bons parkings vélo doivent y être aménagés – de préférence pour que l'habitant doive tout d'abord passer devant son vélo avant d'arriver à sa voiture. Il est possible, dans les projets de nouvelle construction, de tenir compte de l'espace de rangement nécessaire pour les vélos. Dans de nombreux quartiers existants et plus anciens – notamment dans les villes – cet espace fait défaut, alors que la bicyclette est un moyen de transport parfaitement adapté à ce cadre urbain. Ce dilemme requiert la nécessaire attention des pouvoirs publics : des étriers pour vélos près des habitations, des coffres pour un certain nombre de bicyclettes (les « abris pour vélos ») et des râteliers de quartier protégés.

Les communes prennent des initiatives sans cesse plus nombreuses pour réglementer le parking vélo de manière plus draconienne. De nombreuses communes désireuses de limiter le parking sauvage dans les zones piétonnes réalisent de grands râteliers (couverts et surveillés) en périphérie du centre, de plus en plus fréquemment gratuits – ce qui s'avère très efficace pour concentrer les vélos garés.

Des exigences de qualité pour les systèmes de parking de vélos ont été formulées pour la première fois aux Pays-Bas en 1998 dans le Fietsparkeur. Les normes ont été établies conjointement par les fabricants, les concepteurs, les représentants des utilisateurs (comme la Fietsersbond) et les donneurs d'ordre (comme la NS Reizigers). Qu'il s'agisse de pinces, d'abris couverts ou de systèmes plus sophistiqués, ils doivent répondre à des normes de convivialité et de durabilité par exemple, mais aussi limiter les risques de détérioration aux bicyclettes et résister au vandalisme.

Exemple W Winterswijk: lauréat de la meilleure approche du vol de vélos

A Winterswijk (30.000 habitants), la police collabore avec la commune, les associations de construction d'habitations, la justice, les commerces de cycles, les écoles, l'horeca, les médias et les communes riveraines allemandes pour lutter contre le vol de vélo.
Un aperçu des activités menées : La police, la commune, les détaillants en cycles et les écoles mènent régulièrement des actions de gravure des codes postaux sur les vélos et donnent des informations à propos de l'utilisation de cadenas, l'importance de la déclaration et le caractère punissable du recel. La police surveille activement les lieux à risque et appréhendent les auteurs, et notamment les récidivistes. Les personnes se déplaçant sur des vélos volés sont appréhendées.
L'association de construction d'habitations a placé des râteliers et s'est imposé l'obligation de prévoir des dispositifs sécurisés lors de toute nouvelle construction. Dans la plus grande discothèque, les supports pour cycles sont placés en des lieux stratégiques, que les videurs peuvent surveiller.
La police prête son concours lors des contrôles de vélos dans les communes allemandes riveraines de Vreden et, plus subtilement, range des véhicules de surveillance vides en soirée près des lieux à risque pour le vol de vélo. Cette approche a induit une baisse sensible du nombre de vélos volés.
Il s'agit donc d'un projet fructueux, que la Fietsersbond a consacré « Projet avec la meilleure approche du vol de vélos ».

Exemple X Approche novatrice à Amsterdam

Le vol de vélo est abordé de manière structurelle à Amsterdam, par le biais du programme 'Integraal werkprogramma Fietsendiefstalpreventie 2002 - 2006'. Cette approche s'avère particulièrement nécessaire, car dans la zone de police Amsterdam-Amstelland, le risque de vol s'élevait en moyenne à 16% en 2001. Les objectifs ont été dans l'intervalle largement atteints, car en 2005, ce risque avait déjà été ramené à 10%. Le programme de travail s'appuie sur deux piliers, à savoir l'approche des emplacements où de nombreux cycles sont volés et recelés et la rupture de la chaîne des vélos non enregistrés.
La commune d'Amsterdam, dans le cadre de cette approche élargie, met également tout en œuvre pour restituer les bicyclettes volées. L'Amsterdamse Fiets Afhandelcentrale (AFAC), qui centralise tous les vélos trouvés et subtilisés, s'efforce de retrouver leurs propriétaires. Le cycliste dépouillé peut aussi chercher lui-même, car tous les vélos sont repris sur le site de l'AFAC.
La technologie vient également à la rescousse : à titre d'essai, les vélos de quatre mille cyclistes amstellodamois ont été équipés gratuitement d'une puce en 2005. En cas de vol, elle devrait faciliter la recherche du propriétaire légitime.
En outre, les détaillants en cycles d'Amsterdam ont rédigé un code de bonne conduite à propos des vélos d'occasion. Ces règles sont destinées à réduire de manière draconienne le vol de vélos à Amsterdam. Les commerçants participants – identifiables au moyen de l'autocollant 'Pas de vélos volés ici' – s'abstiendront d'acheter, de vendre et/ou de réparer des vélos (probablement) volés. L'intérêt du vol ou du recel de vélos devrait dès lors décroître. Ce code de bonne conduite a dans l'intervalle été avalisé au niveau national par le BOVAG.

4.4 Approche du vol de vélos

Une approche plus draconienne du vol de vélo a été prévue dans la Note nationale sur la Mobilité : "Toutes les autorités collaboreront à la réduction du vol de vélos, avec comme objectif la réduction de moitié d'ici 2010 du nombre de vols de vélos par rapport à 1999 (Politiemonitor 1999 : 6 vols de vélos par 100 vélos)." Cet objectif est assurément nécessaire, en raison du frein que constitue aux Pays-Bas le risque de vol sur l'utilisation de la bicyclette.
A l'instar d'autres domaines d'activité, le constat selon lequel une approche élargie est la plus efficace prévaut également en l'espèce. Une approche de ce type débute par la mise en place de parkings vélo de qualité (voir paragraphe 4.3). En outre, une collaboration est nécessaire entre la police, les détaillants de cycles et les communes notamment. Il s'agit donc d'une approche intégrale, au sens de l'intervention dans l'ensemble de la chaîne du vol de vélo : s'assurer que les bicyclettes soient protégées du vol (notamment grâce aux râteliers précités, à des efforts d'information et de surveillance par exemple) ; contrecarrer le commerce des bicyclettes volées (enregistrement chez les détaillants, punir les receleurs et les acheteurs) et enfin, retrouver les vélos volés.

Une approche globale a été retenue en 2007 qui comprend les éléments suivants :

- Il existe désormais un registre national des vélos volés au sein du Rijksdienst voor het Wegverkeer (Service national de la circulation routière) où sont consignées toutes les déclarations de vol de vélos.
- Depuis janvier 2008, ce registre est également ouvert au public. Il suffit de saisir un numéro de cadre ou un numéro de puce pour savoir si le vélo est déclaré volé (ou si une déclaration a été faite). Cela contribue à lutter contre le recel.
- A l'avenir, la police disposera de plus en plus de scanneurs pour lire les puces antivol (intégrées aux vélos neufs par les fabricants de cycles néerlandais depuis quelques années déjà). Un lien avec le registre permet de voir rapidement si un vélo a été déclaré volé.
- Le ministère de l'Intérieur va lancer en juin 2008 une grande campagne publique contre le vol de vélos qui fera davantage connaître le registre et soulignera l'utilité de la déclaration.

Un pôle de connaissance sur le vol de vélos a été créé.

Exemple Y

Label de Sécurité routière en Province du Brabant

Afin de réduire le nombre de jeunes victimes de la circulation, le label de Sécurité routière pour les écoles a été porté sur les fonts baptismaux. Depuis lors, cet exemple de la province du Brabant septentrional a également été repris par d'autres provinces. Ce label peut être obtenu par les écoles primaires accordant suffisamment d'attention à la sécurité routière pour les jeunes enfants. L'obtention éventuelle de ce label s'appuie sur une demi-douzaine de points :

- l'organisation scolaire
- l'éducation à la sécurité routière en classe
- l'organisation de projets pratiques
- les abords de l'école
- la communication avec les parents et leur implication

L'amélioration de la sécurité routière ne résulte dès lors pas uniquement de l'éducation, mais aussi de tout le contexte global. Les conditions doivent être bonnes pour atteindre un objectif. L'élément central est que les enfants se rendant à l'école doivent apprendre à se déplacer en toute sécurité dans le trafic, en application du slogan : 'ce qu'on apprend au berceau dure jusqu'au tombeau'.
Le Label de sécurité routière est un label de qualité pour les écoles accordant une bonne place à la sécurité routière dans leur politique scolaire. Les écoles titulaires de ce Label démontrent qu'elles octroient une place à part entière à la sécurité routière dans leur politique scolaire. Cette implication rassure en outre les parents. La participation à ce projet de Label est gratuite. Les provinces octroient des subsides pour, par exemple, l'implémentation d'une méthode de qualité, le recrutement de surveillants de circulation ou l'organisation de projets.

4.5 Education, information et maintien.

L'éducation, l'information et le maintien jouent un rôle complémentaire dans la politique cycliste aux Pays-Bas. Le postulat est que les gens choisissent la bicyclette, pour ses propriétés de rapidité, de sécurité et de confort. D'où l'accent mis sur l'amélioration des équipements d'infrastructure. L'amélioration tangible de la sécurité routière passe également par des adaptations structurelles à l'infrastructure. L'éducation et l'information concernent principalement l'enseignement. Les cours de sécurité routière font partie intégrante du cursus de l'enseignement primaire, avec un volet consacré aux règles de circulation et de comportement pour les cyclistes. Un examen pratique devrait de préférence être prévu dans le cours.

La plupart des enfants ont appris à rouler dès leur plus jeune âge au contact de leurs parents, d'un frère ou d'une sœur. Cet apprentissage est cependant moins perceptible au sein du groupe des allochtones, en croissance constante. La bicyclette ne fait en effet traditionnellement pas partie de la culture des Turcs et des Marocains, par exemple. Le père et la mère ne savent généralement pas rouler à vélo et aucune bicyclette en état de marche n'est disponible dans le ménage. Dans les grandes villes où les allochtones sont nombreux, une attention supplémentaire est dès lors parfois accordée, dans le primaire, au maniement d'un vélo. Pour s'assurer que tous les enfants puissent acquérir de l'expérience au guidon, la commune d'Amsterdam met par exemple des bicyclettes à la disposition des écoles. Des cours de vélo pour femmes allochtones sont également organisés dans différentes villes. Dans un environnement protégé, elles peuvent apprendre à se déplacer à vélo. De nombreuses participantes considèrent cette initiative comme un élargissement intéressant de leurs perspectives d'épanouissement.

Le comportement indiscipliné de cyclistes est un sujet largement commenté à l'heure de l'apéritif. Les cyclistes brûlent les feux rouges, roulent sans éclairage et du mauvais côté de la route, ce qui a le don d'exaspérer de nombreux automobilistes. Le regain d'attention pour les normes et les valeurs dans la société néerlandaise au début du 21ème siècle a également renforcé l'attention accordée aux infractions commises par les cyclistes. Une campagne d'information nationale pour les cyclistes est par exemple combinée avec des actions de maintien de l'ordre par des corps de police régionaux. Le port d'un casque n'est pas entré dans les mœurs aux Pays-Bas pour les trajets quotidiens à vélo. Seuls les coureurs cyclistes et les amateurs de VTT ont pris l'habitude de porter un casque lors de la pratique de leur sport. Petit à petit, les jeunes enfants reçoivent également un casque de leurs parents. Dans la plupart des cas, le casque est cependant définitivement rangé avant que les enfants n'atteignent l'âge de 10 ans. Faute d'appui, le port du casque obligatoire n'est certainement pas à l'ordre du jour, en raison des craintes que cette obligation n'induise un recul de l'utilisation de la bicyclette.

Annexe Autre information en langue anglaise sur la bicyclette aux Pays-Bas

CROW, Sign up for the bike: Design manual for a cycle-friendly infrastructure, 1996. Ce guide est toujours disponible. Voir www.crow.nl. Une traduction anglaise du Manuel du dessin pour infrastructure pour le vélo refondu paraîtra probablement en 2007.

Le SWOV, l'organisation d'étude de la sécurité routière, dispose également d'un site Internet complet en anglais, avec quantité d'informations à propos de l'utilisation de la bicyclette et de la sécurité à vélo : www.swov.nl

L'AVV, l'unité de recherche du ministère des Transports, des Travaux publics, présente dans la partie anglophone de son site Internet, un grand nombre de rapports à propos de la circulation aux Pays-Bas, avec, sous la rubrique 'passenger transport', les nécessaires publications pertinentes pour la politique cycliste : www.rws-avv.nl

Le Fietsberaad a récemment édité un ouvrage en langue anglaise présentant une esquisse de la politique cycliste dans plusieurs villes : Continous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities (publication de la Fietsberaad n° 7, avril 2006). Cette publication reprend plusieurs exemples de politique de circulation de différentes villes, caractérisés par un recours relativement élevé à la bicyclette, sur une période prolongée. Chaque exemple présente une image spécifique de 'l'évolution' de l'usage de la bicyclette dans une municipalité et la relation entre cet usage et la politique locale. Cette étude concerne cinq villes qualifiées aux Pays-Bas de villes 'vélo admis' : Groningue, Amsterdam, Enschede, Zwolle et Veenendaal. Ce document est complété par une sélection de cinq villes de pays voisins, dont le recours à la bicyclette est aussi relativement élevé : Münster et Fribourg en Allemagne, Copenhague et Odense au Danemark et Gand en Belgique. Cette publication peut être téléchargée sur www.fietsberaad.nl, sous 'rapports'.

- Sur le site Internet de la Fietsberaad, www.fietsberaad.org ou www.experisevelo.org, plusieurs publications en français sont également disponibles.

Le vélo aux Pays Bas

Édité par:
Ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux
Directorat-General des Transports des Passagers

Boîte Postale 20901
2500 EX Den Haag
Pays Bas
Téléhone: +31 70 351 61 71
www.minvenw.nl

et

Fietsberaad (Centre d'expertise de vélo)
Jaarbeursplein 13
3521 AM Utrecht
Pays Bas
Téléphone: +31 10 282 58 18
www.fietsberaad.org ou www.expertisevelo.org

Textes
Mobycon
Fietsberaad
Ligtermoet & Partners

Traduction
Bothof, Nijmegen

Éditeurs finals
Mario Fruianu (DGP)
Gordon de Munck (AVV)
Hans Voerknecht (Fietsberaad)

Design et layout
nu:rotterdam

Photographie
POL! Fotografie
Collectie Gemeentearchief Rotterdam
Hollandse Hoogte
Trafficlinq

Tirage
Mosaic Media

No parts of this publication may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm of any other means without prior written permission from the publisher

(c) 2009 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad