



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



03

POLICY ADVICE NOTES

Villes favorables au vélo – Comment les villes peuvent en- courager l'utilisation des vélos



CIVITAS Initiative est une action européenne qui aide les villes à mettre en œuvre une politique intégrée de transport durable, propre et efficace. Les leçons apprises lors des phases de planification, de mise en œuvre et d'exploitation des activités sont résumées dans douze Policy Advice Notes et donnent aux villes de l'Union européenne une idée de la façon d'affronter leurs futurs problèmes de transport urbain.



Villes favorables au vélo – Comment les villes peuvent encourager l'utilisation des vélos

Promotion d'une mobilité respectueuse de
l'environnement et saine



Dans le cadre de CIVITAS II (2005–2009), plusieurs mesures ont été mises en œuvre en vue d'encourager l'utilisation des vélos en ville pour promouvoir une mobilité respectueuse de l'environnement et saine. Les principaux renseignements concernant la mise en œuvre des mesures et les expériences des villes sont résumés dans la présente Policy Advice Note dans le but de soutenir et d'informer les personnalités politiques locales intéressées par ces actions.

Présentation générale

DESCRIPTION DES MESURES

Pour faire face aux problèmes de trafic urbain, les villes doivent promouvoir les moyens de transport non motorisés comme le vélo. Les mesures suivantes peuvent être mises en œuvre pour promouvoir et augmenter l'utilisation des vélos :

1. Extension et amélioration des réseaux de pistes cyclables et liaison entre les différentes sections du réseau pour rendre toutes les zones accessibles par des moyens de transport non motorisés
2. Amélioration du confort et de la sécurité des pistes cyclables et adaptation de l'infrastructure de la route (par exemple intersections, croisements) et de la signalisation pour donner la priorité aux cyclistes et leur assurer des déplacements plus sûrs
3. Offre de services supplémentaires pour les cyclistes, comme des aires de stationnement et des correspondances plus confortables et sécurisées, des ateliers de réparation, des systèmes de location ou des avantages pour les véhicules de transport en commun
4. Promotion de l'utilisation de vélos électriques, par exemple en proposant des points d'information, des points de recharge ou des mesures incitatives particulières
5. Campagnes d'information et de promotion pour influencer le comportement de déplacement des citoyens



6. Offre de cours de formation pour apprendre à circuler à vélo en toute sécurité (en particulier dans les pays connaissant une croissance dynamique de la motorisation individuelle)

GROUPES CIBLES

Les principaux groupes cibles sont les habitants des villes ainsi que les touristes et les visiteurs. Les personnes qui font de courts voyages réguliers, notamment pour se rendre à une institution (par exemple école, université) sont particulièrement concernées. En fonction de la fréquence d'utilisation existante, les mesures portent généralement sur des trajets de 2 à 10 km. Lors de la promotion de l'utilisation du vélo, il est primordial de proposer des cours de formation, en particulier pour les personnes vulnérables comme les enfants et les personnes âgées. De plus, les planificateurs et les décideurs des zones urbaines devraient être encouragés à mettre en œuvre les mesures décrites étant donné que la ville tout entière peut tirer profit du soutien des moyens de transport non motorisés. Les unités administratives d'une ville chargées de l'aménagement de l'espace urbain, de la construction et de l'entretien des routes, ainsi que du marketing et de la promotion de la ville, doivent être encouragées à traiter le vélo comme un moyen de transport égal aux voitures et aux transports en commun.

Il est aussi fondamental d'obtenir le soutien de sociétés qui pourraient être intéressées par un meilleur accès à vélo (centres commerciaux, cinémas, sociétés du secteur ferroviaire). Les ONG en faveur de l'écologie constituent aussi un précieux groupe cible (elles pourraient devenir une source de volontaires pour divers événements marketing).

IMPACTS ET AVANTAGES

Pour le public

En favorisant le vélo dans une ville, l'utilisation de voitures personnelles peut être réduite. Par exemple, le pourcentage de voyages effectués à vélo (modal split) dans les villes de démonstration

CIVITAS II est passé de 2 à 7 % en quatre ans. Par conséquent, la pollution de l'air et le besoin en emplacements de stationnement ont diminué, offrant la possibilité de reconstruire et de réutiliser les espaces publics de façon plus agréable pour les citoyens. Les quartiers résidentiels peuvent alors devenir plus attractifs. La qualité de vie liée à la santé dans ces zones peut entraîner une augmentation des activités sociales et de loisir. En développant les installations destinées aux vélos dans une ville, ces derniers seront mieux reconnus et acceptés par les autres usagers de la route. Cela peut amener plus de personnes à utiliser le vélo même pour les trajets quotidiens à destination du travail, de l'école ou des magasins. Ce changement de moyen de transport entraîne une réduction des embouteillages lors des heures de pointe (et donc un gain de temps). Par exemple si, en Autriche, 50 % des trajets courts (< 3,5 km) effectués en voiture étaient parcourus à vélo, le coût annuel des embouteillages serait réduit de 300 millions d'euros et les coûts environnementaux pourraient diminuer de 160 millions d'euros¹. De plus, les villes deviennent ainsi plus accessibles aux enfants et aux personnes âgées, qui ne peuvent pas conduire de voiture.

¹ VCOE (2002) : Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit (L'augmentation du trafic cycliste est plus saine et améliore la sécurité routière), fiche d'information 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 février 2010)





Pour les particuliers

Chaque personne se déplaçant à vélo, et donc utilisant moins sa voiture, économise l'argent du carburant et du stationnement. De plus, les personnes qui font du vélo régulièrement améliorent leur santé. Par exemple, une personne ne faisant pas du tout de sport qui commence à faire régulièrement 30 minutes de vélo par jour réduit de 50 % le risque de crise cardiaque. Le vélo peut aussi constituer un moyen de transport indépendant pour ceux qui n'ont pas accès aux voitures, en particulier les enfants.

En ce qui concerne la sécurité, il convient de souligner que plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont en sécurité, car les automobilistes s'habituent à les remarquer et les cyclistes comme les automobilistes apprennent à gérer les situations de conflit et de danger².

Pour les sociétés

Les sociétés privées, qui encouragent leurs employés à utiliser le vélo, peuvent économiser de l'argent car leurs travailleurs sont en meilleure santé et moins souvent en arrêt maladie que les personnes ne faisant aucun exercice physique. De plus, les sociétés privées peuvent tirer profit du fait qu'elles ont besoin de moins d'emplacements de stationnement dédiés aux employés sur leurs sites. Les améliorations faites pour les salariés se déplaçant à vélo peuvent se transformer en élément important d'une campagne de valorisation de l'image urbaine. Ces améliorations peuvent aussi être utilisées dans des campagnes plus vastes, en particulier pour les sociétés extrêmement dépendantes du nombre de visiteurs (par exemple, cinémas, centres commerciaux). Les magasins de détail peuvent également profiter d'un environnement respectueux des cyclistes. Bien que les cyclistes ne dépensent pas autant d'argent que les automobilistes par déplacement en magasin, ils dépensent en moyenne plus d'argent que les automobilistes car ils vont faire les courses plus souvent.

² IRTAD 2000, Commission européenne 2000, dans : VCOE (2002) : Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit (L'augmentation du trafic cycliste est plus saine et améliore la sécurité routière), fiche d'information 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 février 2010)

Par exemple, à Ratisbonne (Allemagne), les cyclistes dépensent 10 % d'argent en plus que les automobilistes par an, mais ils font deux fois plus de trajets pour aller faire les courses³.

CONDITIONS-CADRES DE RÉUSSITE

Un espace suffisant pour aménager des voies réservées, des supports à vélos et des emplacements potentiels doit être disponible dans le cadre du remaniement des espaces publics. La mise à disposition de liaisons confortables et sécurisées entre les quartiers de banlieue et le centre-ville constitue un avantage. C'est un point positif si les habitants de la ville sont déjà conscients des problèmes liés au transport et s'ils sont réceptifs à l'utilisation du vélo, ce que l'on peut voir s'ils sont déjà nombreux à posséder des vélos.

Étapes et chronologie de la mise en œuvre

Lors de la mise en œuvre d'un programme encourageant l'utilisation de vélos dans une ville, les facteurs suivants doivent être pris en compte, au même titre que les mesures de soutien et qu'une chronologie raisonnable pour la mise en œuvre.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

1. Élaboration d'une base de connaissances pour la planification

- Analyse de l'état actuel de l'infrastructure dédiée aux vélos, du trafic, de la sécurité et de la qualité du réseau de pistes cyclables existant incluant les sections dangereuses et les « points noirs »

³ Heller, J. & Monheim, R. (1998) : Die Regensburger Altstadt im Spiegel ihrer Besucher und Betriebe (La vieille ville de Ratisbonne au regard de ses visiteurs et de ses entreprises), dans : Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Vol. 176, Bayreuth, Allemagne



- Études pour évaluer l'utilisation potentielle d'une nouvelle infrastructure pour les vélos et pour identifier les parties manquantes du réseau de pistes cyclables à traiter en priorité
- Définition des exigences techniques pour les différents types d'infrastructures accueillant les vélos (voies séparées, routes utilisées en commun, zones à vitesse limitée, chemins forestiers)
- Analyse technique et économique, par exemple sur les différentes solutions de location de vélos
- Une table ronde / un groupe de travail dirigé(e) par un coordinateur, incluant tous les principaux groupes de parties prenantes, peut être créé(e) pour recueillir les opinions et conseils
- Clarification des conditions-cadres administratives relatives aux processus d'appels d'offres pour les projets de la ville liés à l'utilisation du vélo

2. Élaboration conjointe d'un plan d'action stratégique

- Constituer un groupe de travail dirigé par un coordinateur pour débattre des objectifs, stratégies et buts du plan et pour encourager les différents services d'administration publique, les autres corps publics (par exemple les autorités de transport) et les principales parties prenantes
- Faire participer les parties prenantes aux réunions de consultation détaillées
- Garantir qu'un plan d'action stratégique relatif à l'utilisation du vélo sera intégré au plan général de transport stratégique de la ville et recevra un soutien politique

3. Identification et conception de la nouvelle infrastructure, des nouveaux services et des nouvelles mesures d'accompagnement

- Prendre en compte la situation actuelle des transports et la demande potentielle des utilisateurs
- Choisir des pistes cyclables à prolonger ou à améliorer et localiser l'infrastructure de parcs relais pour vélos (par exemple à des stations pour encourager l'intermodalité), les supports à vélos et les autres services
- Déterminer les principes de conception généraux des services supplémentaires dédiés aux vélos (par exemple coût de location d'un vélo, conditions d'utilisation)

- Déterminer les mesures supplémentaires et les problèmes d'intégration (voir aussi la section « Mesures d'accompagnement pour amplifier les effets positifs »)

4. Désignation de l'entité responsable de la gestion et de l'entretien de la mesure

5. Appel d'offres pour

- la création et l'exploitation de l'infrastructure, par exemple, un système de location de vélos
- les équipements spécifiques aux vélos et les équipements techniques pour les services

6. Mise en œuvre de la mesure

- Construction de nouvelles installations pour les vélos
- Réunions d'information avec les parties prenantes locales et le grand public concernant les services supplémentaires dédiés aux cyclistes comme un système de location

7. Application

- Il est primordial de garantir une application adaptée des nouvelles réglementations (par exemple limitations de vitesse pour les automobilistes), mais aussi un comportement approprié des cyclistes (par exemple utiliser des vélos en état de marche, circuler du bon côté de la route, respecter les règles de circulation)

8. Lancement de campagnes d'information et de promotion

- Fournir des renseignements sur les nouvelles installations et mesures

9. Organisation de campagnes pédagogiques et de sécurité sur l'utilisation du vélo et d'ateliers de formation





MESURES D'ACCOMPAGNEMENT VISANT À AMPLIFIER LES EFFETS POSITIFS

Pour amplifier le succès des mesures soutenant l'utilisation du vélo dans une ville, il est recommandé de mettre en œuvre d'autres mesures complémentaires en parallèle. D'une part, les dimensions politiques liées à l'utilisation du vélo doivent être renforcées. Par exemple, l'élaboration d'un « Plan directeur relatif à l'utilisation du vélo » doté d'objectifs fixes et la nomination d'un bureau du vélo informant convenablement les citoyens peuvent renforcer les résultats. D'autre part, des mesures visant à augmenter le potentiel intermodal du vélo peuvent être mises en œuvre. L'introduction de mesures de gestion de l'accès et du stationnement peut améliorer l'utilisation du vélo et réduire la vitesse des voitures. L'espace routier et les croisements devront être révisés. Les lieux publics devront être adaptés, par exemple en améliorant l'éclairage des rues et en rendant la petite architecture urbaine plus respectueuse des cyclistes pour que le vélo soit plus attractif et sécurisé. La qualité du service de transport en commun doit elle aussi être améliorée et offrir la possibilité de prendre le bus ou le tram avec son vélo.

CALENDRIER

Mener à bien une étude sur l'utilisation du vélo dans une ville ou mettre en œuvre un rapport de diagnostic relatif à l'utilisation du vélo peut prendre de quelques mois à un an, en fonction des ressources disponibles. Le travail d'élaboration d'un plan stratégique visant à améliorer les installations de la ville dédiées aux cyclistes et aux piétons peut alors commencer en se fondant sur les résultats de cette étude. Il peut prendre 12 à 18 mois supplémentaires. Les campagnes pédagogiques ou de promotion doivent se dérouler tout au long de la mise en œuvre du plan stratégique. Leur durée varie en fonction du nombre de personnes à contacter et des objectifs à atteindre.

Quels sont les investissements nécessaires ?

Les investissements nécessaires à la construction de nouvelles installations pour les infrastructures cyclables dépendent de la condition-cadre du réseau routier existant, de la longueur du nouveau réseau de pistes cyclables prévu, de l'espace disponible et des matériaux utilisés. De plus, la largeur de la piste, la bande de séparation, le marquage, la signalisation, le drainage, la création d'espaces verts et la réorganisation des aires de stationnement sont des points importants qui doivent être pris en compte au moment de calculer l'investissement nécessaire. Raccorder les pistes cyclables interrompues au moyen de ponts, tunnels ou croisements compliqués est très onéreux. Grâce aux investissements récemment effectués dans des villes polonaises, la construction d'un kilomètre de piste cyclable séparée de première qualité coûte environ 250 000 euros. Dans la ville CIVITAS II de La Rochelle (France) le coût d'un kilomètre de piste cyclable s'élevait à 150 000 euros. L'exploitation et l'entretien coûtent à cette même ville environ 1 360 euros par kilomètre de piste cyclable par an.

De plus, le coût des supports à vélos varie en fonction du matériau utilisé, du type de fixation, de la distance entre les supports et du nombre de supports commandé. Par exemple, le prix d'un support à vélos couvert va de 240 à plus de 500 euros (exemple de la Suisse). Un support à vélos sans toit coûte de 50 à plus de 200 euros pièce (exemple de l'Allemagne).

L'acquisition de vélos appartenant à la ville pour un service de location nécessite des investissements pour l'achat des vélos, la construction des supports, la mise en place et l'exploitation du système de location ainsi que pour l'entretien du service, qui inclut la réparation et le remplacement des vélos endommagés ou volés. Par exemple, pour 12 stations de location et 100 vélos dans la ville CIVITAS II de Cracovie (Pologne), les coûts d'investissement s'élevaient à 165 000 euros et les coûts d'exploitation à 120 000 euros par an.



Dans la ville CIVITAS II de La Rochelle (France) 120 vélos sont également mis à disposition dans 12 stations. Là-bas, un investissement de 150 000 euros a été requis. Les coûts d'exploitation de ce service s'élèvent à 66 000 euros par an. Cependant, des revenus peuvent être générés par l'utilisation des vélos. Par exemple, à Burgos (Espagne), le service composé de huit stations de location et 250 vélos rapporte 1 440 euros par mois. D'autres options de financement peuvent consister à organiser un appel d'offres pour la fourniture et la gestion d'un système totalement intégré de location de vélos ou à proposer des espaces publicitaires sur les vélos ou les stations de location. Les campagnes d'information ou pédagogiques impliquent des coûts de conception, d'impression et de distribution des supports d'informations respectifs. Des fonds supplémentaires peuvent être requis pour les ateliers d'information, les réunions pédagogiques et les formations.

Principaux facteurs agissant comme précurseurs de la réussite

Les facteurs suivants constituent les principaux moteurs d'une création et d'une mise en œuvre efficaces et réussies des mesures décrites ci-dessus :

- Personnalités politiques qui privilégient l'utilisation de vélos
- Puissante association locale de cyclistes, assez puissante pour influencer les décideurs
- Un groupe de travail fortement motivé dirigé par un coordinateur et composé d'autorités ayant différentes compétences (par exemple police, service de la circulation routière, secteur privé, université, aménagement de l'espace urbain, transport en commun, ONG)
- Sens de l'urgence concernant la situation du trafic engendrée par les embouteillages, les problèmes de stationnement dans les centres-villes ; prise de conscience croissante concernant l'environnement et la santé

- Conscience environnementale accrue ; résidents qui veulent améliorer l'environnement et les conditions de vie dans leur ville
- Autorités urbaines confrontées aux nouvelles directives de l'UE relatives à la qualité de l'air et au bruit
- Nombreux propriétaires antérieurs de vélos
- Conditions topographiques et météorologiques favorisant l'utilisation du vélo
- Centre-ville attractif ou autres lieux d'intérêt accessibles à vélo
- Groupes cibles qui ont identifié les avantages de l'utilisation accrue du vélo, comme
 - Université qui peut tirer profit d'un meilleur accès et d'une activité promotionnelle
 - Automobilistes qui sont contrariés par la hausse des coûts d'une voiture
 - Sociétés qui sont confrontées à de sérieux problèmes de stationnement sur leurs sites et qui voudraient promouvoir le vélo chez leurs employés
 - Districts scolaires intéressés pour organiser des réunions pédagogiques à destination des jeunes





Stratégies pour une mise en œuvre réussie

Pour surmonter les différents obstacles, le processus de mise en œuvre et de planification doit être accompagné tout du long de débats et de réunions du groupe de travail concernant les divers problèmes, comme ceux décrits dans les paragraphes suivants.

Soutien politique

Les avantages et impacts potentiels d'une augmentation de l'utilisation du vélo sont souvent négligés par les personnalités politiques, en particulier dans les pays où la culture du vélo n'est pas encore très répandue. Des réunions avec les parties prenantes doivent être organisées pour débattre du sujet et des principaux facteurs. Des contacts réguliers avec les personnalités politiques sont recommandés pour décrire les avantages découlant des mesures prévues pour promouvoir l'utilisation du vélo et les modifications nécessaires. Les études de cas des villes utilisant le vélo avec succès constituent un outil utile pour sensibiliser les personnalités politiques. Des voyages d'études dans ces villes peuvent favoriser le soutien des mesures encourageant l'utilisation du vélo.

Approbation

Ceux qui ne tirent pas profit de la mesure ou se voient même lésés par les mesures (par exemple, automobilistes qui perdent des emplacements de stationnement ou de l'espace de circulation) peuvent s'opposer à des investissements dans des plans de restriction d'accès plus généraux dont l'amélioration du réseau de pistes cyclables peut faire partie. Ils craignent que ces mesures constituent une atteinte considérable à leur mobilité individuelle. Par conséquent, des activités d'information et de participation, destinées en particulier à ces groupes, doivent être lancées de manière intensive. Le vélo étant souvent considéré uniquement comme un loisir, les investissements assez élevés ne sont généralement pas

bien acceptés. C'est pourquoi des campagnes d'information doivent être mises en place dans le but de sensibiliser le public au vélo et promouvoir ces moyens de transport comme adaptés même pour les trajets quotidiens pour aller au travail ou à l'école. Il convient de souligner les impacts positifs sur l'environnement et sur la santé des personnes.

Gestion financière

Les coûts d'un plan d'investissement multi-annuel relatif à l'utilisation du vélo pourraient augmenter pendant le processus de mise en œuvre. Donc, pour réduire le risque financier, il convient d'élaborer un plan financier détaillé qui permet des modifications éventuelles. La disponibilité des fonds doit être garantie dès le début du projet. Il convient par conséquent d'élaborer les documents de planification avec le plus grand soin pour garantir que les projets sont aptes à recevoir des financements appropriés. Il est aussi recommandé de regrouper les mesures de faible envergure avec d'autres projets car cela permet de réduire les coûts et les effets préjudiciables sur le trafic routier, les sociétés et les résidents. Les rénovations des rues doivent être accompagnées d'améliorations du réseau de pistes cyclables comme l'introduction de solutions pour ralentir le trafic, la modification des petites rues, une petite architecture plus respectueuse des cyclistes (par exemple, garde-corps près des « Stop »), le marquage des pistes cyclables et / ou la mise en place de parcs relais pour vélos afin de créer une synergie financière.

Les initiateurs des mesures peuvent faire des demandes de fonds locaux, régionaux, fédéraux ou privés, par exemple, pour financer les projets visant à améliorer la sécurité du trafic ou la qualité de l'air. En outre, des fonds européens sont disponibles pour soutenir les mesures, par exemple :

- Septième programme-cadre pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (RTD) (2007–2013, financement de 50 à 100 %, lien : <http://cordis.europa.eu/>)
- LIFE+ (2007–2013, financement jusqu'à 50 %, lien : <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fonds structurels et de cohésion en général



- Programmes de coopération territoriale européenne (ancien programme INTERREG, soutenant la coopération transfrontalière (A), la coopération transnationale (B) et la coopération interrégionale (C))

Aspects techniques

La mise en œuvre de nouvelles technologies de supports à vélos sécurisés ou de stations de location automatiques doit être minutieusement analysée pour éviter les retards dans le déploiement et une faible utilisation due à la complexité des systèmes. Les experts de ces systèmes doivent être contactés au début de la phase de planification de la mesure.

Si la conception de l'infrastructure cyclable ou des supports à vélos n'est pas conforme aux règles d'architecture relatives au patrimoine culturel, il convient de trouver une nouvelle conception ou un nouvel emplacement pour les installations. Il est recommandé de procéder à une normalisation de l'équipement et des installations pour garantir la cohérence des futures solutions proposées dans le centre-ville.

Pour éviter toute perturbation physique entre les mesures et la conception urbaine (par exemple, espace pour les supports à vélos), une révision rapide doit être entreprise par les institutions responsables (par exemple, aménagement urbain, services municipaux ou de génie civil). Il peut être opportun de rassembler toutes les idées et suggestions à ce sujet pour éviter tout éventuel problème technologique ou de conception.

Conditions-cadres juridiques

Généralement, les mesures encourageant l'utilisation du vélo sont assez faciles à mettre en œuvre et ne posent pas de problèmes liés à la législation nationale. Bien évidemment, les installations de l'infrastructure doivent satisfaire aux réglementations de construction nationales.

Il convient de proposer des contrats d'exploitation à long terme du système de location de vélos pour que le dossier paraisse plus tangible et sérieux aux exploitants potentiels, ce qui peut aussi attirer plus de réponses à l'appel d'offres. De plus, les exploitants potentiels doivent avoir la possibilité d'étendre les systèmes tout en étant soutenus et financés par la ville.

Institution & Organisation

Les processus de planification et de mise en œuvre de mesures favorables à l'utilisation du vélo sont généralement faciles à lancer étant donné que l'opposition est limitée, sauf si la mesure implique des restrictions pour les voitures. Une communication et un échange internes entre toutes les parties prenantes ayant des intérêts et des compétences différents doivent être mis en place pour garantir une mise en œuvre en douceur du processus. Si des cours de formation, des ateliers ou des activités pédagogiques sont prévus, il convient d'obtenir au préalable l'accord de toutes les institutions responsables des groupes cibles (par exemple, service des écoles) pour y participer activement afin de garantir le soutien de la mise en œuvre. Cette tâche incombe à un coordinateur ou à une unité de coordination spécialement nommé(e).

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- Les mesures connaissent un vif succès lorsqu'elles concernent des trajets compris entre 2 et 10 km de long
- Lors de la promotion et du soutien de l'utilisation du vélo dans une ville, il est aussi primordial d'améliorer la sécurité pour les cyclistes à l'aide de différentes mesures (par exemple, introduction de limitations de vitesse, cours de formation spéciaux)
- L'application est nécessaire pour garantir que les automobilistes et les cyclistes respectent les lois de circulation
- Le soutien de l'utilisation du vélo dans une ville constitue une stratégie efficace pour atteindre les objectifs fixés par les directives de l'UE relatives à la qualité de l'air et au bruit





Qui sont les principaux participants ?

PARTIES PRENANTES

Pour étudier les besoins et opinions des groupes cibles, il est important d'inclure les groupes de cyclistes, les navetteurs et les résidents des zones cibles, les étudiants et même les visiteurs de la ville. Les personnalités politiques locales et régionales doivent participer au soutien de la mise en œuvre de la mesure et à sa promotion. Elles doivent être informées régulièrement des avancées du plan d'action relatif à l'utilisation du vélo.

Toutes les parties prenantes doivent participer aux réunions et aux auditions (publiques). Des études peuvent être mises en œuvre parmi ces groupes pour recueillir des informations concernant leur niveau de satisfaction et leurs opinions. Les parties prenantes doivent recevoir les informations relatives au projet au moyen d'affiches, d'objets promotionnels, de prospectus, de communiqués de presse et d'Internet pour les sensibiliser sur le sujet et promouvoir l'utilisation du vélo. De plus, des ateliers et des activités de formation peuvent être organisés avec les parties prenantes.

PRINCIPAUX PARTENAIRES DU PROJET

Les personnes appartenant aux catégories suivantes jouent un rôle capital dans la réussite du processus de mise en œuvre des mesures relatives à l'utilisation du vélo et doivent y prendre part :

Décideurs :

Le rôle principal pour la mise en œuvre des mesures relatives à l'utilisation du vélo est généralement assumé par l'administration locale (ville, conseil, service des transports, etc.). Pour les mesures qui soutiennent à la fois les transports en commun et l'utilisation du vélo, les exploitants de transport en commun peuvent alors prendre l'initiative. La création d'un réseau de pistes cyclables faisant partie d'un système de transport intégré dans une ville nécessite une bonne coordination entre les différentes autorités et parties

prenantes. Les décideurs doivent nommer un coordinateur ou rassembler toutes les compétences au sein d'une unité organisationnelle.

Exploitants :

En règle générale, c'est la ville qui exploite le réseau de pistes cyclables et les supports à vélos. Les services supplémentaires comme les systèmes de location de vélos ou les ateliers de réparation sont généralement exploités par des sociétés privées ou dans le cadre d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

Autres :

D'autres administrations locales ou régionales, comme le service d'aménagement urbain, des techniques de la circulation routière, de l'environnement ou du tourisme peuvent participer au processus de mise en œuvre. Les services scolaires peuvent aussi participer pour diriger les activités pédagogiques. De plus, les institutions de recherche peuvent soutenir les mesures en élaborant des concepts ou des processus d'évaluation novateurs. Il est aussi recommandé de travailler en collaboration avec les exploitants de transport en commun pour améliorer l'intégration de tous les moyens de transport durables dans une ville comme de réelles alternatives à l'utilisation de voitures personnelles (par exemple, en proposant des installations spéciales pour porter les vélos dans les véhicules de transport en commun).





Liste d'exemples concrets de CIVITAS II

Dans le cadre de CIVITAS II, 11 villes ont mis en œuvre des mesures visant à encourager l'utilisation du vélo dans leur ville :

Burgos (Espagne) : Projet de ville cyclable, augmentation de l'utilisation du vélo, plan de prévention des accidents et de sécurité

Debrecen (Hongrie) : Réseau de pistes cyclables intégré et étendu

Cracovie (Pologne) : Nouveaux services de mobilité liés aux loisirs ; système de location de vélos

La Rochelle (France) : Partage de vélos ; extension du système vélo-bus ; mise en œuvre d'une nouvelle structure pour les moyens de transport alternatifs

Ljubljana (Slovénie) : Planification participative et promotion de la mobilité durable

Malmö (Suède) : Intégration du vélo avec les transports en commun ; outil Internet pour la planification de la circulation

Odense (Danemark) : Formation interactive à la circulation pour les enfants

Ploiești (Roumanie) : Mise en œuvre de nouvelles infrastructures pour les piétons et les cyclistes ; planification pour des moyens de transport alternatifs

Preston (Royaume Uni) : Mise en œuvre de nouvelles infrastructures pour les moyens de transport alternatifs ; planification pour des moyens de transport alternatifs

Toulouse (France) : Promotion de l'utilisation du vélo et de son intégration avec les services de transport en commun ; modification des espaces publics

Venise (Italie) : Promotion de l'utilisation du vélo sûre et intensifiée

www.civitas.eu

Le site Web CIVITAS contient des renseignements sur les **nouvelles et événements** concernant CIVITAS. Il fournit un aperçu de tous les **projets CIVITAS** et de toutes les **villes CIVITAS**, et répertorie les **coordonnées** de plus de 600 personnes travaillant dans le cadre de CIVITAS.

De plus, vous y trouverez des renseignements détaillés sur **plus de 650 présentations novatrices** provenant des villes de démonstration CIVITAS.

Consultez le site Web CIVITAS et cherchez les **meilleurs exemples d'expériences** actuellement entreprises dans les villes en matière de transport urbain durable. Si l'une des idées semble adaptée à votre ville, ou si vous souhaitez simplement en savoir plus, vous pouvez contacter le responsable pour cette mesure.



Contact

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

Courriel : secretariat@civitas.eu
Tel : +36 26 504046, Fax : +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Éditeur : CIVITAS GUARD – Évaluation, contrôle et distribution pour CIVITAS II. **Auteur :** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Mise en page :** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Sources :** Schiffer (photo de couverture). Toutes les autres photos ont été fournies par les villes CIVITAS et l'équipe CIVITAS GUARD (sauf mention contraire) et autorisées à la reproduction dans la présente publication. Les chiffres et valeurs fournis sont principalement issus des résultats des projets de démonstration CIVITAS communiqués par les villes participantes. Des renseignements supplémentaires provenant de documents spécialisés ont été utilisés, le cas échéant. **Édition 2010.** Imprimé en Autriche.

La Commission européenne, ou toute personne agissant en son nom, n'est en aucun cas responsable de l'utilisation des renseignements contenus dans cette publication. Les avis exprimés dans cette publication n'ont pas été adoptés ou approuvés de quelque façon que ce soit par la Commission et ne constituent pas un communiqué des opinions de la Commission.

CIVITAS Initiative a été cofinancée par les sections Transport et Énergie du programme-cadre de l'Union européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration.

CIVITAS