

**Commission économique pour l'Europe****Organisation mondiale de la Santé
Bureau régional pour l'Europe**

Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement

**Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement****Dix-huitième session**

Genève, 25-27 novembre 2020

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau
sur les transports, la santé et l'environnement****Projet de plan directeur paneuropéen pour la promotion
du cyclisme*****Présenté par l'Autriche et la France, responsables du Partenariat
sur la promotion du cyclisme***Résumé*

À la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014), les États membres ont décidé « d'entreprendre l'élaboration d'un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, étayé par des directives et des outils afin d'aider à définir des politiques visant à favoriser la pratique du vélo au niveau national. Cette nouvelle initiative s'inscrira dans le cadre des partenariats du [Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE)] (ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe, par. 10). Le Partenariat sur la promotion du cyclisme du programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), dirigé par l'Autriche et la France, a entrepris l'élaboration d'un projet de plan directeur. Le Comité directeur a formulé des observations sur la première version du projet de plan directeur à sa seizième session (Genève, 12-14 décembre 2018) et à sa dix-septième session (Genève, 21-23 octobre 2019).

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur et pour que l'information la plus récente puisse y figurer.



À une réunion extraordinaire du PPE-TSE (Genève (en ligne), 22 avril 2020), il a été convenu d'ajouter dans le projet de plan directeur une section consacrée aux conséquences de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) et au rôle que pourrait jouer le cyclisme en faveur du renforcement de la résilience des systèmes de transport, et de présenter une nouvelle version du projet de plan directeur au Comité directeur à sa dix-huitième session^a. En outre, la boîte à outils, qui sera annexée au Plan directeur, pourrait comprendre des exemples de bonnes pratiques que suivent les pays pour lutter contre la crise actuelle et améliorer la circulation à vélo.

À sa trente-septième réunion (Genève (en ligne), 29 juin 2020), le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE a demandé au secrétariat de présenter la version actualisée du projet de plan directeur en tant que document officiel de la dix-huitième session du Comité directeur^b.

Le présent document a été soumis au secrétariat par le Partenariat après sa dernière réunion (en ligne, 14 septembre 2020). Le Comité directeur est invité à examiner le projet de plan directeur en vue de le soumettre pour approbation à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, 2021). Il existe également une version plus technique et plus étoffée du Plan directeur, que les participants à la Réunion de haut niveau souhaiteront peut-être publier.

^a Voir le rapport de la réunion extraordinaire, disponible à l'adresse suivante :

<https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-06/Report%20special%20THE%20PEP%20meeting%20clean%20for%20web.pdf>.

^b Voir le rapport de la réunion, disponible à l'adresse suivante :

https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-07/Draft%20report%20Bureau%20meeting%2029%20June_for%20the%20web.pdf.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Ambition et objectifs.....	4
A. Mandat politique.....	5
B. Recommandations sur les mesures à prendre	5
C. La promotion du cyclisme nécessite la coopération de toutes les parties prenantes	5
II. Le cyclisme dans la région paneuropéenne	6
III. Effets bénéfiques de la pratique du vélo.....	9
A. Contribution au développement économique durable et à la création d'emplois	9
B. Soutien à une mobilité viable.....	10
C. Réduction des émissions et réalisation d'économies d'énergie	12
D. Une société plus saine et plus sûre.....	13
E. Des espaces inclusifs, sûrs, vivables et résilients.....	15
F. Avantages globaux.....	16
IV. Recommandations	16
1. Élaborer et mettre en œuvre une politique nationale de promotion du cyclisme, soutenue par un plan national de promotion du cyclisme	17
2. Améliorer le cadre réglementaire pour la promotion du cyclisme	18
3. Créer une infrastructure cyclable tenant compte des besoins des usagers	19
4. Prévoir des investissements durables et des mécanismes de financement efficaces.....	20
5. Tenir compte de la pratique du vélo dans les processus de planification et promouvoir la multimodalité	21
6. Promouvoir l'usage du vélo à l'aide de mesures d'incitation et par la gestion de la mobilité	23
7. Améliorer la santé et la sécurité.....	24
8. Améliorer les statistiques sur le cyclisme en vue de les utiliser pour renforcer l'efficacité des activités de suivi et d'établissement de cadres de référence	25
9. Promouvoir le cyclotourisme.....	26
10. Tirer parti des nouvelles technologies et des innovations.....	28
11. Promouvoir le cyclisme pour accroître la résilience du système de transport	29
V. Préparer la voie pour l'avenir	31

Nous, Ministres des transports, de la santé et de l'environnement des États de la région paneuropéenne, réunis à Vienne à l'occasion de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, avons [adopté] le présent Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

I. Ambition et objectifs

1. Notre ambition est de promouvoir le cyclisme, ce qui contribuera à assurer des moyens de subsistance durables, à améliorer l'environnement, à créer des conditions de santé et de sécurité plus favorables, à renforcer l'inclusion sociale et la prospérité économique, et à améliorer de manière globale la qualité de vie de nos concitoyens. À cette fin, nous reconnaissons que le vélo est un mode de transport à part entière, et avons élaboré le présent Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

2. En assurant la promotion du cyclisme, le Plan directeur contribuera à la réalisation des buts du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), car il aura pour effet de :

- Contribuer au développement économique durable et stimuler la création d'emplois. L'industrie cycliste et le cyclotourisme présentent un potentiel économique élevé. Dans la région paneuropéenne, 750 000 emplois sont, selon les estimations, associés au cyclisme¹ ;
- Promouvoir un système de transport plus efficace. Quelque 131 milliards de voyageurs-kilomètres, remplaçant 42 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture, sont effectués chaque année en vélo dans la région (encadré 3) ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 8 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂e), ce qui se traduirait par des avantages économiques indirects d'une valeur de 1,1 milliard d'euros par an dans la région (encadré 4) ;
- Promouvoir des politiques favorables à des modes de transport sûrs et respectueux de la santé. Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo permettrait d'éviter 30 000 décès prématurés, ce qui se traduirait par des avantages économiques indirects d'une valeur de 78 milliards d'euros par an (encadré 5) ;
- Favoriser l'intégration des politiques relatives aux transports, à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire. Il est possible de répondre aux besoins des cyclistes en mettant en place des infrastructures homogènes et en assurant la connectivité, l'accessibilité et la multimodalité lors de l'intégration des objectifs en matière de transport, de santé et d'environnement aux politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

3. Pour réaliser notre ambition, nous avons fixé les objectifs suivants, qui devraient être atteints d'ici à 2030 dans la région paneuropéenne :

- a) [Fixer des cibles nationales en vue d']Augmenter considérablement l'usage du vélo dans chaque pays afin de contribuer à la réalisation [de la cible globale d'un doublement [de l'usage du vélo] / [du kilométrage parcouru en vélo] / [de l'ampleur de l'infrastructure destinée au vélo] / [du nombre de cyclistes] dans l'ensemble de la région] ;
- b) Accroître la résilience du système de transport dans son ensemble en dédiant davantage d'espace aux cyclistes et aux piétons ;
- c) Étendre et améliorer les infrastructures destinées au vélo et à la marche dans tous les pays de la région ;

¹ <https://thepep.unece.org/node/86>.

d) Définir et mettre en œuvre des politiques nationales de promotion du cyclisme, soutenues par des plans, des programmes et des stratégies nationaux visant à favoriser le cyclisme, dans tous les pays de la région ;

e) Accroître considérablement la sécurité des cyclistes dans tous les pays de la région, et réduire considérablement le nombre de [cyclistes tués ou grièvement blessés par kilomètre parcouru en vélo] dans l'ensemble de la région ;

f) Intégrer le cyclisme aux politiques relatives à la santé, notamment celles qui concernent la lutte contre les maladies non transmissibles et l'obésité ;

g) Intégrer le cyclisme, et l'infrastructure qui lui est destinée, aux projets d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de planification des infrastructures régionales et des réseaux de transport.

4. En vue de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs, nous élaborerons, améliorerons et suivrons des indicateurs tels que la part modale de l'usage du vélo, le nombre de plans nationaux de promotion du cyclisme et le nombre de cas de décès et de blessures graves de cyclistes par kilomètre parcouru à vélo chaque année, en prenant 2020 comme année de référence (voir recommandation 8.1).

A. Mandat politique

5. Notre ambition se fonde sur la décision, adoptée à la quatrième Réunion de haut niveau sur les transports, la sécurité et l'environnement (Paris, 14-16 avril 2014), « d'entreprendre l'élaboration d'un plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, étayé par des directives et des outils afin d'aider à définir des politiques visant à favoriser la pratique du vélo au niveau national. Cette nouvelle initiative s'inscrira dans le cadre des partenariats du PPE-TSE » (ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, annexe, par. 10).

6. Nous saluons le travail accompli dans le cadre du Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme, coordonné conjointement par le Ministère fédéral de la viabilité et du tourisme de l'Autriche et le Ministère de la transition écologique et solidaire de la France, avec la participation de 25 pays, de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et les secrétariats de la Division des transports durables et de l'environnement de la CEE et du Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé pour l'Europe (OMS/Europe).

B. Recommandations sur les mesures à prendre

7. Le Plan comprend des recommandations (sect. IV) fondées sur des données factuelles et sur les bonnes pratiques recensées dans la région, lesquelles ont été réunies dans une annexe offrant une boîte à outils de mesures à prendre pour assurer la promotion du cyclisme (cependant les annexes ne figurent pas dans la présente version abrégée du Plan directeur). Les États membres peuvent choisir les recommandations qui correspondent le mieux à leurs besoins et exigences en fonction de leur système administratif, des conditions géographiques (y compris le climat) et des objectifs poursuivis en matière de cyclisme.

C. La promotion du cyclisme nécessite la coopération de toutes les parties prenantes

8. Dans de nombreux pays, la responsabilité de la promotion du cyclisme s'exerce au niveau sous-national. Les autorités régionales et locales peuvent être hautement efficaces en tant que catalyseurs et moteurs de la promotion du cyclisme dans la région paneuropéenne, et les instances compétentes au niveau national devraient leur fournir tout le soutien financier, législatif et politique possible. Par conséquent, malgré l'étendue de la gamme des compétences s'exerçant à l'échelle de la région, le principal groupe cible visé par le Plan est constitué par les autorités nationales. La promotion du cyclisme exige l'établissement d'une coopération (ou la conclusion d'accords interinstitutions) entre les ministères

responsables et intéressés (ministères de la santé, de l'environnement, des transports et, dans certains cas, des infrastructures, de l'éducation, du tourisme, de l'intérieur et des finances). Le Plan vise à obtenir la collaboration des autorités nationales dans le cadre du rôle qu'elles jouent en tant que coordonnatrices des mesures à prendre avec d'autres autorités compétentes et parties prenantes intéressées lorsque cela s'avère approprié.

9. Le cyclisme s'intègre parfaitement aux multiples activités envisagées dans le cadre du PPE-TSE en tant que plateforme stratégique unique permettant d'encourager les responsables de la politique des transports et les urbanistes à prendre en compte les effets des transports sur la santé et l'environnement et à les gérer en adoptant des stratégies intégrées au niveau national.

10. Certaines des recommandations préconisent de lancer des appels à des organes et organismes internationaux, régionaux et supranationaux tels que la CEE, l'Union européenne, OMS/Europe et les institutions financières internationales pour qu'ils soutiennent les autorités nationales en militant en faveur d'un changement. En tant que membres de ces organismes, organisations et institutions, les États membres sont bien placés pour faire entendre clairement leur voix lors de la prise des décisions qui leur incombent et militer en faveur de la promotion du cyclisme au niveau international.

11. Les autorités, institutions, organismes et organisations susmentionnés sont à la fois des groupes cibles et des bénéficiaires directs des activités envisagées dans le cadre du Plan ; il convient cependant de se rappeler que c'est la société civile (y compris le secteur privé, et en particulier l'économie du vélo) qui est le bénéficiaire ultime de ces efforts.

II. Le cyclisme dans la région paneuropéenne

12. Le nombre de nouveaux vélos vendus en Europe dépasse celui des immatriculations de voitures particulières². À la fin 2017, des systèmes publics d'utilisation de vélos en libre-service avaient été mis en place dans plus de 1 250 villes à l'échelle mondiale, ce qui représente plus de 10 millions de vélos offerts en libre-service et permet de répondre de manière durable aux besoins en matière de transport et d'accès aux services, emplois, établissements d'enseignement, commodités et équipements de loisirs pour un nombre croissant de citoyens³ (voir encadré 1 ci-après).

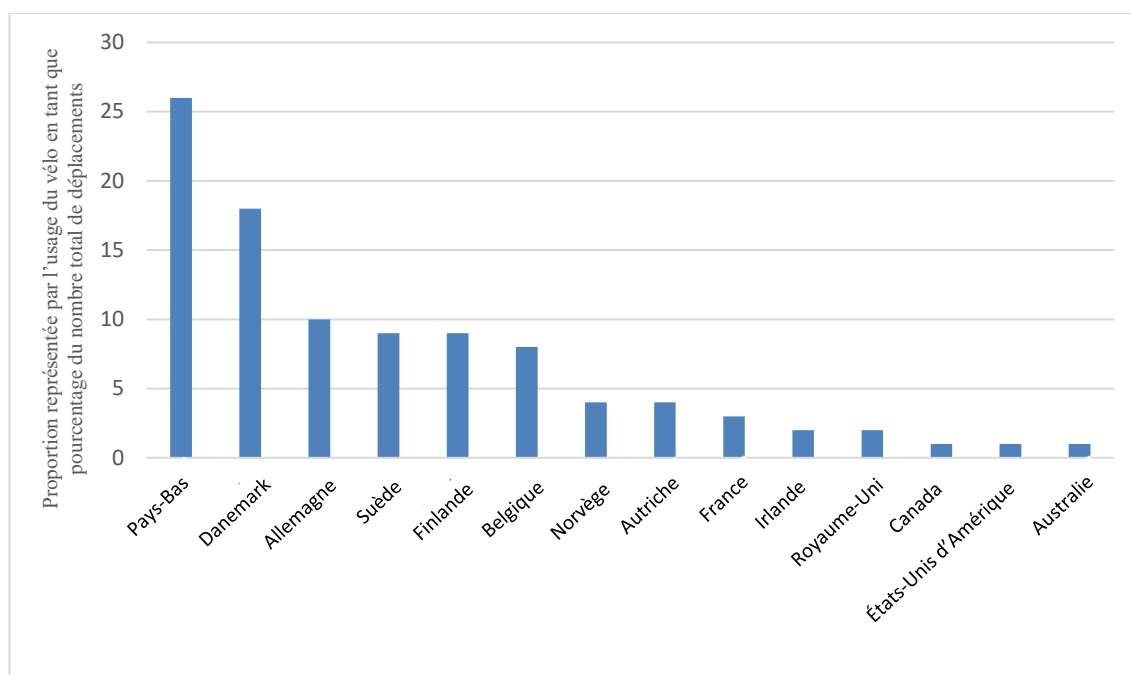
13. Certains pays de la région ont une longue tradition de cyclisme, et une proportion importante de leur population utilise le vélo pour se déplacer, mais dans d'autres pays l'importance du cyclisme pour les transports, la santé, l'environnement et l'économie est à peine reconnue.

14. On estime que la part modale du cyclisme dans la région varie entre 27 % et presque zéro, et qu'elle est la plus élevée aux Pays-Bas et au Danemark (fig. I).

² https://issuu.com/conebi/docs/european_bicycle_industry___market__8e7511a5a2e3fe.

³ <https://www.rolandberger.com/en/Publications/Bike-Sharing-Cornerstone-of-future-urban-mobility.html>.

Figure I
Part de l'usage du vélo en tant que pourcentage du nombre total de déplacements
dans certains pays⁴



Source : John Pucher et Ralph Buehler, *City Cycling* (Cambridge, Massachusetts et Londres, MIT Press, 2012).

15. Les stratégies exemplaires mises en œuvre dans les pays désireux de promouvoir le cyclisme montrent que les besoins des cyclistes doivent être pris en compte en considérant qu'ils constituent un élément à part entière de toute politique intégrée de gestion des transports et de la mobilité. Cela exige qu'un vigoureux soutien politique soit fourni à tous les niveaux pour favoriser l'épanouissement d'une culture nationale du cyclisme. Selon des travaux de recherche récents menés par l'ECF sur les politiques et plans nationaux de promotion du cyclisme et sur la mise à jour constante de ces informations, effectuée par des membres du Partenariat sur le PPE-TSE qui participent activement aux travaux qui s'y rapportent, 16 pays disposent actuellement de plans nationaux de promotion du cyclisme ou de documents stratégiques similaires ; il s'agit de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique (des plans distincts étant en place dans les Flandres, en Wallonie et dans la Région Bruxelles-Capitale), du Danemark, de la Finlande, de la France, de la Hongrie, de l'Irlande, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (des plans distincts étant en place en Angleterre, en Écosse, en Irlande du Nord et dans le pays de Galles), de la Slovaquie, de la Suède, de la Suisse et de la Tchéquie. La Fédération de Russie, l'Italie, Malte et la Slovénie sont actuellement en train d'élaborer des plans de ce type.

16. Les statistiques de la Commission européenne indiquent que dans les pays qui se sont dotés d'un plan national de promotion du cyclisme, le pourcentage de personnes qui privilégient le vélo pour se déplacer est plus élevé qu'ailleurs⁵.

⁴ La figure I va être remplacée par un graphique présentant le kilométrage parcouru en vélo.

⁵ https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B.

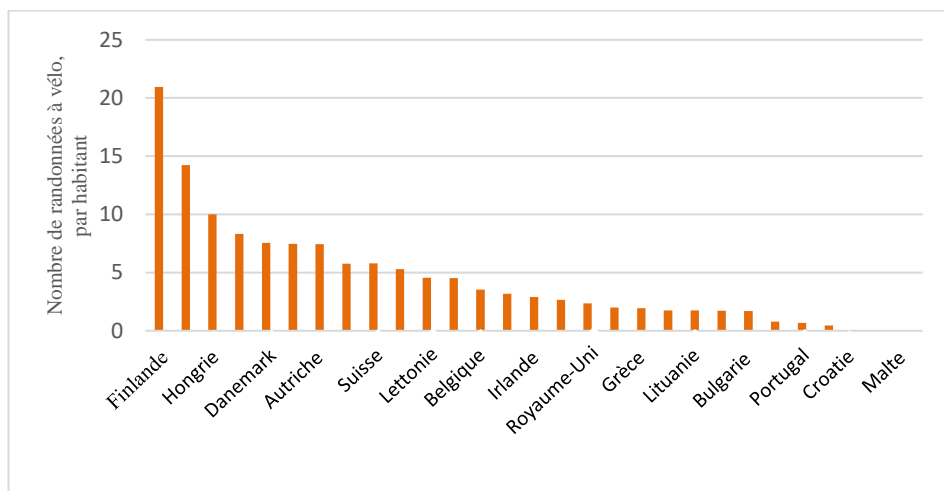
Encadré 1

Situation du cyclisme

Le cyclotourisme est très prometteur, en particulier pour les régions périphériques, et présente un potentiel de développement important pour les nouvelles régions touristiques. Dans l'Union européenne, les touristes font chaque année plus de 2,2 milliards de déplacements en vélo et plus de 20 millions de randonnées en bicyclette qui durent jusqu'au lendemain, de sorte que cette forme de tourisme constitue un important facteur de développement économique régional.

Figure II

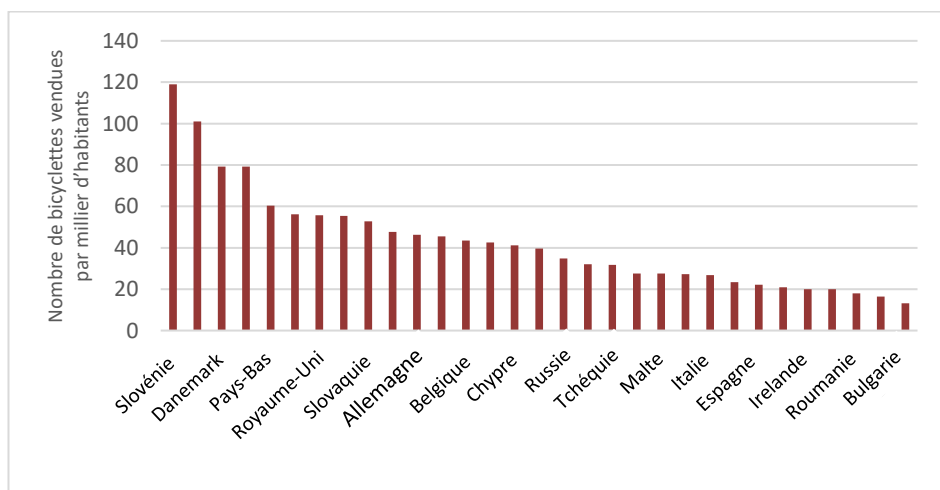
Cyclotourisme – Nombre de déplacements par habitant



Source : Fédération européenne des cyclistes, Cycling Barometer 2013, <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>, Office fédéral des routes suisse, « Velofahren in der Schweiz 2014 », dans *Materialien Langsamverkehr*, vol. 132 (2015).

Figure III

Ventes de bicyclettes



Source : Pour l'Union européenne, Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI), *European bicycle market: Industry & Market Profile*, édition de 2013 ; pour la Fédération de Russie et l'Ukraine, communication directe de CONEBI (sans date) et base de données statistique de la CEE (<http://w3.unece.org/PXWeb/en>) pour les chiffres sur la population ; pour la Suisse, Vélosuisse (Association suisse des fournisseurs de vélo), *Marché suisse de la bicyclette 2015* (2016) et Office fédéral de la statistique suisse, *Bilanz der ständigen Wohnbevölkerung, 1861-2016*, 30 août 2017.

III. Effets bénéfiques de la pratique du vélo

17. Le présent chapitre porte essentiellement sur les effets bénéfiques de la pratique régulière du vélo qui ont trait aux transports, à l'environnement et la santé, à l'économie et au marché de l'emploi. Ces effets sont déterminés en utilisant les moyens les plus modernes qui soient (par exemple, l'Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) de l'OMS/Europe pour la pratique du vélo et la marche⁶), élaborés en exploitant les résultats d'études fondées sur l'hypothèse que l'objectif consistant à doubler l'usage du vélo dans toute la région sera atteint. Des références aux buts du PPE-TSE sont fournies.

18. La promotion du cyclisme contribue à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et à la réalisation des objectifs de développement durable⁷. Les objectifs suivants sont particulièrement pertinents : il s'agit des objectifs 1 (Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde), 2 (Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable), 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), 5 (Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles), 7 (Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable), 8 (Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous), 9 (Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation), 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables), 12 (Établir des modes de consommation et de production durables), 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions) et 17 (Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser)⁸. La marche et le vélo sont des options de mobilité viables pour les déplacements essentiels, surtout sur des distances courtes ou moyennes, même lorsque le système de transport est perturbé, comme c'est le cas pendant une pandémie. La promotion du cyclisme est une mesure nécessaire pour accroître la résilience de notre système de transport à l'avenir.

19. Bien que de nombreux pays de la région paneuropéenne tiennent à jour des statistiques sur le nombre de kilomètres parcourus à vélo⁹, d'autres ne possèdent pas de données de ce genre ; dans de tels cas, les membres du Partenariat ont collaboré avec des experts pour déterminer les effets bénéfiques de la pratique du vélo¹⁰.

A. Contribution au développement économique durable et à la création d'emplois

20. Un doublement de l'usage du vélo dans la région créerait de nouveaux emplois et augmenterait le chiffre d'affaires des entreprises vendant des bicyclettes au détail. Les cyclistes soutiennent également l'économie rurale et locale (encadré 2).

Encadré 2

Contribution au développement économique durable et à la création d'emplois

Le cyclisme crée des emplois ! Environ 750 000 emplois sont liés au cyclisme dans la région paneuropéenne, et ce nombre n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années¹¹. Les secteurs économiques intéressés sont notamment ceux de la construction et de l'entretien des infrastructures cyclables, de l'industrie des courses cyclistes et des recherches portant sur le cyclisme, ainsi que ceux des réparations de vélos, des programmes

⁶ www.heatwalkingcycling.org/#homepage.

⁷ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>.

⁸ <https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>.

⁹ Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Finlande, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse.

¹⁰ À l'exclusion du Canada et des États-Unis d'Amérique.

¹¹ <https://thepep.unece.org/node/86>.

de location de bicyclettes et des services de coursiers à vélo. Les calculs effectués en prenant comme base les données publiées dans le rapport intitulé *Cycling Works: Jobs and Job-Creation in the Cycling Economy*¹² indiquent que le doublement de la part modale du cyclisme dans l'Union européenne (8 % en 2014) créerait 400 000 emplois de plus et entraînerait une augmentation de 3,5 milliards d'euros du chiffre d'affaires des entreprises vendant des bicyclettes au détail.

Le cyclisme soutient l'économie rurale et locale. Selon une étude, les cyclistes dépensent en moyenne trois à quatre fois plus d'argent à chaque endroit où ils se rendent que les visiteurs qui se déplacent en voiture¹³, tandis que les cyclistes qui enfourchent chaque jour leur vélo parcourent des distances plus courtes que les trajets qu'ils devraient accomplir en voiture, ce qui les incite à faire leurs emplettes dans des magasins locaux plutôt que dans de grands centres d'achat situés en périphérie des agglomérations. C'est pour cette raison que la pratique du vélo a un effet bénéfique sur le chiffre d'affaires des fournisseurs locaux et facilite l'application de principes rationnels pour la création de zones combinant quartiers résidentiels et infrastructures connexes pour servir de base à des modes de vie durables.

B. Soutien à une mobilité viable

21. Le vélo est l'un des modes de transport qui utilisent le plus efficacement l'espace disponible, et le moyen de locomotion le plus efficace pour parcourir des distances allant jusqu'à cinq kilomètres. Un doublement de l'usage du vélo dans la région augmenterait la part des espaces publics utilisables par les populations en réduisant les encombrements, ce qui se traduirait par des avantages économiques indirects d'une valeur de 4,9 milliards d'euros (encadré 3).

Encadré 3

Le cyclisme favorise la mobilité viable

Dans les villes européennes, qui doivent faire face aux défis que posent l'urbanisation accrue et la croissance démographique qui en découle, les espaces publics sont limités. Les structures urbaines ne se prêtent que rarement à l'aménagement de zones supplémentaires pour la circulation de véhicules à moteur, et les infrastructures actuelles sont sollicitées au point d'avoir atteint leurs limites.

En octobre 2018, à l'occasion d'une réunion informelle de Ministres de l'environnement et des transports de l'Union européenne, a été adoptée la Déclaration de Graz¹⁴, dans laquelle les Ministres ont invité la Commission européenne à élaborer et mettre en œuvre d'ici à 2021 une stratégie globale traçant la voie, grâce à des ensembles de mesures adaptées, vers une mobilité viable, propre, sûre, abordable et inclusive. Dans la Déclaration de Graz, les ministres signataires ont fait le point sur la Déclaration sur le vélo comme moyen de transport respectueux du climat et de l'environnement, qui avait été adoptée en octobre 2015¹⁵. Le cyclisme est l'un des modes de transport qui utilisent le plus efficacement l'espace disponible. Une voiture en stationnement a besoin de plus de 8 fois la place prise par un vélo en mouvement et, quand elle se déplace, il lui faut 28 fois plus de place¹⁶. Après des décennies de planification axée sur l'automobile dans des villes telles que Berlin, les superficies réservées à la circulation des voitures sont 19 fois plus étendues que celles qui sont attribuées aux cyclistes¹⁷. Le doublement de l'usage du vélo permettra d'augmenter la part des espaces publics mis à la disposition des personnes.

¹² <https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>.

¹³ https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/0902_ctc_newvision_final-low-res.pdf.

¹⁴ <https://www.eu2018.at/fr/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html>.

¹⁵ <http://www.eu2015lu.eu/fr/actualites/articles-actualite/2015/10/07-info-transports/>.

¹⁶ <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts>.

¹⁷ https://www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf.

Un pourcentage important des déplacements effectués chaque jour en voiture pourrait être remplacé par des trajets réalisés à vélo étant donné que plus de 50 % de toutes les distances à parcourir sont inférieures à cinq kilomètres¹⁸. Pour autant que des infrastructures appropriées soient en place, le vélo est le mode de transport le plus rapide et le plus efficace pour effectuer des trajets sur de courtes distances, étant donné qu'un cycliste peut généralement suivre l'itinéraire le plus direct, à une vitesse moyenne plus élevée. Quelque 131 milliards de voyageurs-kilomètres sont parcourus chaque année par des cyclistes dans la région paneuropéenne, ce qui remplace environ 42 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture par an, et le doublement de l'usage du vélo doublerait le nombre de kilomètres transférés de cette manière d'un mode à l'autre. Cette hypothèse est fondée sur des données récentes : la moyenne calculée pour les parties de la région paneuropéenne qui ont fait l'objet d'une analyse est de 144 kilomètres par an. Il convient toutefois de noter que l'usage du vélo permet non seulement de remplacer les trajets effectués en voiture (32 %), mais aussi ceux qui sont faits en empruntant les transports en commun (42 %), et 26 % des trajets effectués à pied. De nouveaux moyens de locomotion tels que les vélos électriques soutiennent favorablement la comparaison avec les voitures pour les trajets allant jusqu'à 10 kilomètres¹⁹, et les vélos-cargos sont des options efficaces aux endroits où la circulation automobile est limitée ou interdite. Par rapport à la marche, l'usage du vélo a pour effet d'augmenter la superficie de la zone géographique dans laquelle résident les usagers des chemins de fer, un trajet de 2 kilomètres pouvant alors être porté à 6 kilomètres avec la même dépense d'énergie²⁰.

Compte tenu de son efficacité en tant que mode de transport optimisant l'utilisation de l'espace, le vélo aide à éviter les encombrements et permet de transformer des superficies jusqu'alors affectées à la circulation des véhicules à moteur en zones de loisirs offrant un milieu de vie de qualité élevée. Le vélo permet à son usager de ne dépendre ni d'horaires ni de sources d'énergie extérieures. La réduction des encombrements suite au doublement de l'usage du vélo produira des avantages économiques indirects d'une valeur de 4,9 milliards d'euros²¹.

Le remplacement des déplacements effectués en voiture par des trajets accomplis à vélo permet également aux municipalités de réduire leurs dépenses de construction et d'entretien des routes. Selon des calculs d'experts réalisés à partir de données publiées par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur les investissements d'infrastructure²² et l'entretien de l'infrastructure²³, le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo dans les pays sur lesquels portent les estimations permettrait d'économiser 0,7 milliard d'euros au titre des investissements dans l'infrastructure routière, et 0,4 milliard d'euros sur les dépenses d'entretien des routes.

Après la marche, le vélo est le mode de transport le moins coûteux. Comme les bicyclettes sont plus abordables et plus démocratiques que les voitures, un nombre plus grand de personnes peuvent se permettre d'en posséder une. Le cyclisme présente par conséquent des avantages sociaux directs : il démocratise la mobilité, augmente l'autonomie et contribue à la réalisation de l'objectif de développement durable 10 (Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre).

¹⁸ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transport-deplacements-entd-2008.html> ; et renseignements reçus du Ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain de l'Allemagne (2016).

¹⁹ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_electric_bikes_get_things_rolling.pdf.

²⁰ Hermann Knoflacher, *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung* (Vienne, Böhlau Verlag, 2017).

²¹ Montant calculé en utilisant un prix déterminé en appliquant la méthode britannique WebTAG pour évaluer les encombrements (<https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>). Voir aussi European Climate Foundation, *Annual Report 2016 : Embracing Tipping Points* (2016).

²² <https://data.oecd.org/fr/transport/investissements-d-infrastructure.htm>.

²³ <https://data.oecd.org/fr/transport/entretien-de-l-infrastructure.htm>.

C. Réduction des émissions et réalisation d'économies d'énergie

22. Le secteur des transports est l'un des principaux responsables des émissions de GES, et le seul secteur dans lequel les émissions ont augmenté depuis 1990. En remplaçant des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture, l'usage du vélo réduit directement la consommation de carburant, les émissions de GES, les quantités de polluants atmosphériques et le bruit. Le doublement de l'usage du vélo offrira les avantages économiques indirects suivants :

- a) Réduction des émissions de GES de 8 millions de tonnes de CO₂, ce qui représentera une économie de 1,1 milliard d'euros par an ;
- b) Réduction de la pollution atmosphérique et sonore, ce qui représentera une économie pouvant atteindre 0,8 milliard d'euros par an ;
- c) Économie pouvant atteindre 2,6 milliards d'euros par an sur les frais de carburant (encadré 4).

Encadré 4

L'usage du vélo réduit les émissions et produit des économies d'énergie

L'Accord de Paris, conclu au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, offre un moyen de limiter, à l'avenir, l'augmentation de la température à un niveau nettement inférieur à 2 °C (ou même 1,5 °C si l'on souhaite se fixer un objectif ambitieux). Pour atteindre le premier objectif, il faudra réduire les émissions de GES de 80 à 95 % d'ici à 2050²⁴. Le remplacement des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture réduit aussi la consommation de carburant, les émissions de GES et les pollutions atmosphérique et sonore. Selon l'ECF, les voitures émettent environ 271 g de CO₂ par km²⁵. Le doublement du niveau actuel d'usage du vélo réduira de 8 millions de tonnes de CO₂ les émissions de GES, ce qui se traduira par des avantages économiques indirects d'une valeur de 1,1 milliard d'euros par an²⁶.

Des polluants atmosphériques tels que les oxydes d'azote (NOx) et les particules trouvent, dans une large mesure, leur origine dans la circulation des véhicules à moteur. Ces oxydes sont principalement émis par les véhicules à moteur diesel, et leur taux dépasse les limites compatibles avec les normes de protection de la santé dans plusieurs villes. En réponse, de plus en plus de villes créent des zones à faibles émissions. En outre, l'OMS estime que près de 83 % des personnes habitant les villes pour lesquelles des données sur les particules sont disponibles sont exposées à des concentrations de particules d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM10) qui dépassent les taux indiqués dans les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air²⁷. L'usage du vélo, qui n'entraîne aucune émission de NOx ni de particules, améliore considérablement la qualité de l'air, en particulier aux endroits où il est le plus nécessaire de la protéger, c'est-à-dire dans les villes.

²⁴ http://www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1_fullreport_PressPack.pdf. Voir aussi Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, *Données présentées dans les inventaires nationaux de gaz à effet de serre pour la période 1990-2013* (FCCC/SBI/2015/21).

²⁵ <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>.

²⁶ Commission économique pour l'Europe, *ForFITS Model: Assessing Future CO₂ Emissions* (sans date), disponible à https://www.unece.org/trans/theme_forfits.html ; *ibid.*, *Development and implementation of a monitoring and assessment tool for CO₂ emissions in inland transport to facilitate climate change mitigation*, document informel n° 2, soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs (Genève, 10-13 octobre 2017) ; et Michael Replogle et Lew Fulton, « A Global High Shift Scenario: Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use », dans *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 8 (2014). Une mise à jour de l'étude effectuée par l'Institute for Transportation and Development Policy et l'Université de Californie-Davis est disponible à https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf.

²⁷ <http://www.euro.who.int/fr/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/health-effects-of-particulate-matter.-policy-implications-for-countries-in-eastern-europe,-caucasus-and-central-asia-2013>.

Les avantages économiques indirects d'une réduction de la pollution atmosphérique suite au doublement du niveau actuel d'usage du vélo représenteront 0,4 milliard d'euros par an. En supposant que le parc de véhicules comprenne 41 % de voitures à moteur diesel et 54 % à moteur à essence²⁸, et que la proportion des véhicules de ce parc qui sont conformes aux normes d'émissions²⁹ soit connue, les coûts imputables à la pollution atmosphérique peuvent être estimés en utilisant le Manuel sur les coûts externes des transports³⁰.

Les avantages économiques indirects résultant d'une réduction de la pollution sonore suite au doublement du niveau actuel d'usage du vélo représenteront 0,4 milliard d'euros par an. L'Agence européenne pour l'environnement a indiqué que « la circulation routière est la principale source de bruit ambiant, 125 millions de personnes vivant dans les pays de l'Union européenne étant, selon les estimations, affectées par des niveaux de bruit supérieurs à 55 décibels (dB) en fonction de l'indicateur Lden (niveau jour-soir-nuit) »³¹. Étant donné que l'usage du vélo ne produit pas de bruit, l'augmentation de la part modale de ce moyen de locomotion, en particulier dans les villes, où la densité démographique est élevée et où les distances entre le domicile et les itinéraires empruntés pour les transports sont faibles, réduira la pollution sonore et augmentera la qualité de vie.

À l'exception des cas où des vélos électriques sont rechargés par raccordement à une source d'électricité fournie par une centrale utilisant du combustible fossile, l'usage d'un vélo n'entraîne aucune utilisation de combustible ou carburant fossile. Les avantages économiques indirects résultant des économies de carburant réalisées en doublant le niveau actuel de l'usage du vélo représentent 2,6 milliards d'euros par an. Le remplacement des voyageurs-kilomètres parcourus en voiture réduit la consommation de carburant. Aux fins du calcul de ces avantages, on a considéré que le prix du carburant était de 0,08 euro au kilomètre et de 1,32 euro le litre (moyenne pour le carburant diesel et l'essence, Eurostat, 2014), et que la consommation moyenne était de 6,1 litres aux 100 kilomètres (CEE). L'usage du vélo contribue par conséquent à la décarbonisation de l'économie.

D. Une société plus saine et plus sûre

23. La pratique du vélo réduit l'inactivité physique et les modes de vie sédentaires, dont l'effet sur la santé représente un coût estimé à 54 milliards de dollars au titre des soins de santé directs, et 14 milliards de dollars de plus sous la forme de pertes de productivité. Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo réduira l'absentéisme au travail, ce qui se traduira par des avantages économiques indirects représentant jusqu'à 7 milliards d'euros par an. Il évitera également 30 000 décès et produira des avantages économiques indirects d'une valeur de 78 milliards d'euros (encadré 5). Pendant la pandémie, le vélo s'est révélé un moyen efficace de respecter à la fois les consignes de distanciation physique et les recommandations en matière d'activité physique quotidienne, et un mode de transport bien adapté aux déplacements essentiels. Dans une telle situation, où chacun cherche à réduire autant que possible ses déplacements, la marche et le vélo se sont avérés des options de mobilité particulièrement appropriées.

Encadré 5

La pratique du vélo contribue à rendre la société plus saine et plus sûre

L'activité physique présente de nombreux avantages sur les plans de la santé, des relations sociales, de l'environnement, de la culture et de l'économie pour les individus, les collectivités et les nations. Il est bien connu qu'une activité régulière contribue à prévenir les principales maladies non transmissibles, au nombre desquelles les cardiopathies, les accidents vasculaires cérébraux, le diabète de type 2 et les cancers du sein et du côlon. Elle

²⁸ <https://www.acea.be/statistics/article/vehicles-in-use-europe-2017>.

²⁹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-1>.

³⁰ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf.

³¹ <https://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

contribue également à fournir une protection en présence d'autres facteurs de risque de maladies non transmissibles importantes (tels qu'hypertension et obésité) et elle est associée à une amélioration de la santé mentale, à un retardement de l'apparition de la démence et à une amélioration de la qualité de vie et du bien-être.

Selon l'OMS, les niveaux d'activité physique insuffisante sont élevés à l'échelle mondiale : 23 % des adultes et 81 % des adolescents ne satisfont pas aux recommandations minimales mondiales relatives à l'activité physique (150 minutes d'activité d'intensité modérée par semaine pour les adultes, et au moins 60 minutes d'activité physique d'intensité modérée à forte par jour pour les enfants et les adolescents de 5 à 17 ans). À l'échelle mondiale, le coût de l'inactivité physique a été estimé, d'après des chiffres de 2013, à 54 milliards de dollars par an au titre des soins de santé directs à fournir, auxquels s'ajoutent 14 milliards de dollars attribuables aux pertes de productivité³².

La pratique du vélo réduit fortement l'inactivité physique. On a constaté qu'effectuer régulièrement des trajets à vélo réduisait le risque total de mortalité d'environ 10 %³³. Bien que les personnes qui utilisent activement ce mode de locomotion dans le cadre de leurs déplacements doivent tenir compte de risques pour la santé tels que l'accroissement du risque d'accidents de la route entraînant des traumatismes et l'augmentation du volume d'air pollué inhalé, les avantages de l'activité physique pour la santé l'emportent selon un rapport de 9 à 1 sur les risques ou coûts associés³⁴.

La réduction de l'absentéisme au travail qui sera enregistrée si le niveau actuel de l'usage du vélo est doublé représentera 7 milliards d'euros sous la forme d'avantages économiques indirects par an³⁵. Un pourcentage élevé de déplacements effectués à vélo a un effet important sur la santé mentale et physique des cyclistes, ce qui réduit le nombre de jours de congé maladie au travail, le coût des soins de santé à charge des régimes d'assurance maladie publics et privés, et la perte de main-d'œuvre.

Le doublement du niveau actuel de l'usage du vélo permettrait d'éviter 30 000 décès (principalement grâce à l'augmentation de l'activité physique) et représenterait un avantage indirect de 78 milliards d'euros³⁶.

Toutefois, pour faire en sorte que la pratique du vélo produise tous les avantages que l'on en attend pour la santé, il est impératif de prendre les questions de sécurité en compte. Une infrastructure cyclable dédiée et des routes conçues selon des critères destinés à réduire la vitesse moyenne des véhicules encourageront la pratique du vélo et entraîneront une baisse du nombre et du degré de gravité des collisions mettant en cause des voitures, des cyclistes et des piétons.

En utilisant des données de l'OCDE sur le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route³⁷, les estimations de l'Union européenne sur les blessures³⁸ et les coûts liés aux traumatismes subis par les victimes corporelles, déterminés à l'aide de l'outil HEAT, l'avantage économique indirect obtenu en évitant les accidents de voiture (réduction du nombre de décès et de blessures graves ou légères) suite au doublement du niveau actuel d'usage du vélo est estimé à 3,0 milliards d'euros par an. Selon une étude coûts-avantages allemande³⁹, l'avantage économique indirect obtenu en évitant des dommages matériels subis en cas d'accident de voiture après doublement du niveau actuel d'usage du vélo dans la région représentera 4,9 milliards d'euros par an.

³² <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>.

³³ <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

³⁴ Natalie Mueller et autres, « Health impact assessment of active transportation : A systematic review », dans *Preventive Medicine*, vol. 76 (2015), p. 103 à 114.

³⁵ Calcul effectué avec l'outil HEAT pour les pays pris en compte dans les estimations.

³⁶ Calcul effectué avec l'outil HEAT.

³⁷ <https://data.oecd.org/fr/transport/accidents-de-la-route.htm>.

³⁸ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/.

³⁹ Wolfgang Röhling et Tanja Schäfer, *Kosten-Nutzen-Analyse : Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen – Schlussbericht* (Denzlingen, Allemagne, Transport Consulting International, 2008).

E. Des espaces inclusifs, sûrs, vivables et résilients

24. Le vélo peut permettre le transport d'autant de personnes que les voitures particulières en accaparant beaucoup moins d'espace (encadré 6). En investissant dans les infrastructures cyclables, on réduit à un minimum les opérations de colmatage des sols (consistant à couvrir ceux-ci d'un matériau imperméable) et on fait des économies. Le réaménagement des zones de circulation de manière à les rendre conviviales pour les cyclistes crée de précieux espaces publics, ce qui améliore la qualité de vie de tous les habitants. Les rues propices à la circulation à vélo et les espaces partagés peuvent être plus facilement adaptés à l'évolution de la situation, comme on a pu le constater pendant la pandémie, et renforcent ainsi la résilience des systèmes de transport.

Encadré 6

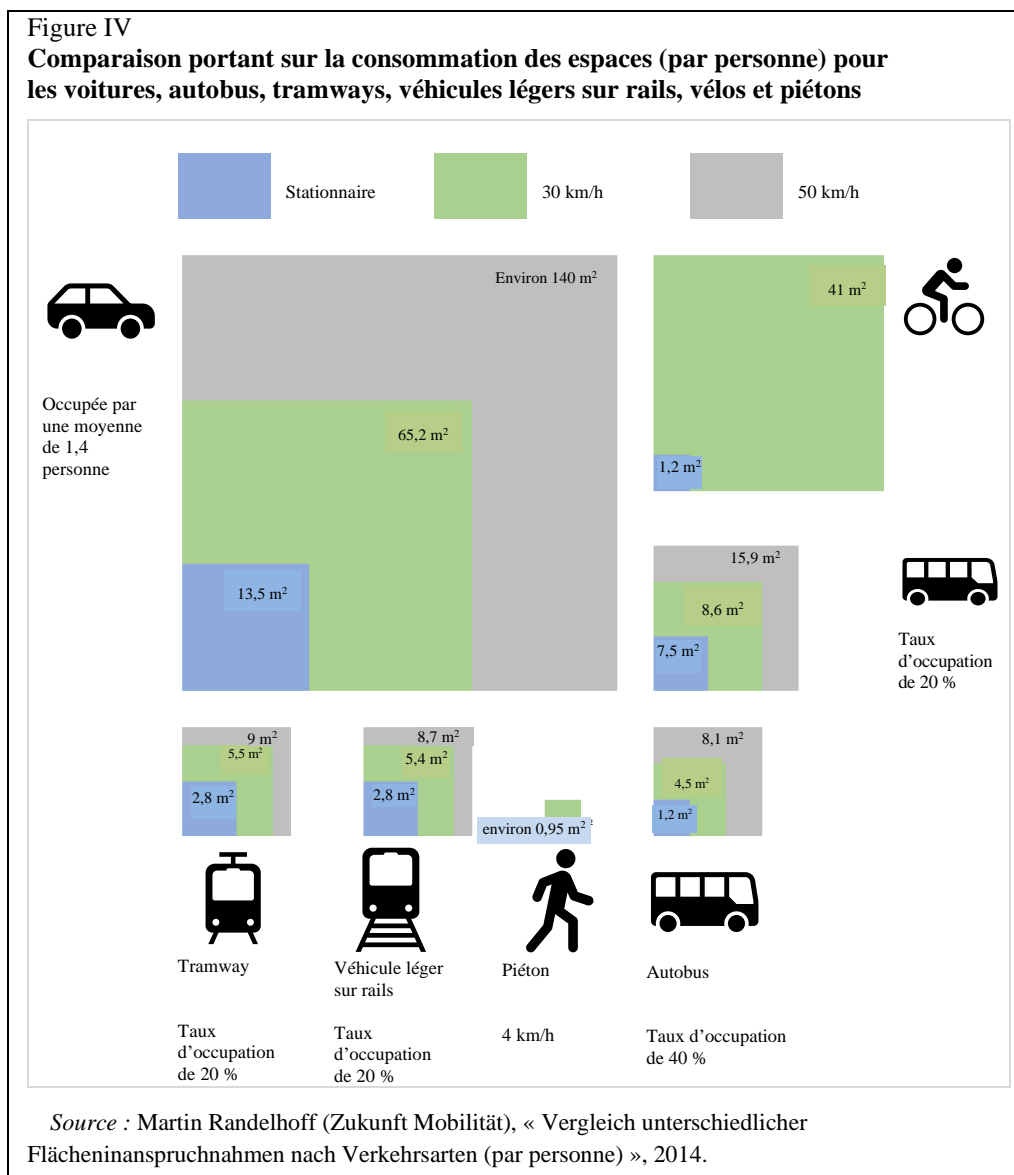
La promotion du cyclisme contribue à la création d'espaces inclusifs, sûrs, vivables et résilients

L'espace et le sol sont des ressources limitées. Il est par conséquent essentiel, pour des raisons économiques et écologiques, de réduire à un minimum les opérations d'imperméabilisation du sol (par recouvrement) et l'utilisation des terres à des fins d'implantation d'infrastructures de transport. De vastes parties de l'Europe sont hautement fragmentées en raison de la mise en place d'infrastructures de transport et de l'étalement urbain. En particulier dans les zones urbaines, le sol s'imperméabilise suite à la construction de nouveaux logements et à l'implantation d'infrastructures. Les avantages présentés par les infrastructures cyclables par rapport à celles qui sont consacrées à l'automobile consistent notamment en une réduction des niveaux d'imperméabilisation et de fragmentation des sols, ainsi qu'en une baisse des coûts. Le réaménagement des zones affectées à la circulation, des espaces verts et des jardins publics, effectué pour les rendre propices à la pratique du vélo, se traduit par une augmentation du nombre et de la superficie des espaces publics fort prisés des habitants et des zones où il est agréable de vivre, ce qui améliore la qualité de vie de tous.

Comme l'indique la figure IV, autant de personnes peuvent se déplacer en vélo qu'en voiture particulière en utilisant beaucoup moins d'espace, notamment dans les villes. Dans de nombreuses zones du centre-ville, les voitures en stationnement accaparent de précieux espaces publics, un problème qui pourrait être évité en doublant le niveau d'usage du vélo. La pratique du vélo présente un avantage pour la mise en œuvre d'une approche intégrée en matière de transports et d'urbanisme, qui devrait tenir compte de la qualité, sur les plans social et de l'environnement, de toute zone en fonction de la perception qu'en ont les habitants, les employés, les clients et les visiteurs.

La qualité d'une zone dépend dans une large mesure des conditions régnant dans les espaces publics où les gens interagissent naturellement les uns avec les autres et avec leur communauté, notamment les rues et les parcs, de sorte qu'elle est fonction des politiques publiques et des décisions prises en matière d'aménagement des espaces.

Une approche intégrée dans le domaine des transports et de l'urbanisme devrait viser à promouvoir le développement de quartiers à usage mixte aménagés de façon à raccourcir les distances à parcourir et à promouvoir la marche et la pratique du vélo. Une bonne combinaison optimisant la densité de population et l'utilisation mixte des sols peut se traduire par une forte augmentation des activités liées à l'usage du vélo.



F. Avantages globaux

25. Les avantages actuels représentent un total dépassant 130 milliards d'euros par an, montant qui dépasserait les 260 milliards d'euros en cas de doublement du niveau d'usage du vélo dans la région. Le total serait en fait encore plus élevé étant donné que certains avantages importants, tels que ceux qui seraient obtenus grâce aux progrès touchant des aspects tels que l'esthétique, l'équité et l'égalité ne peuvent pas être quantifiés en termes monétaires.

IV. Recommandations

26. Les recommandations suivantes donnent une idée des mesures qui peuvent être prises pour assurer la promotion du cyclisme. Chaque pays peut choisir celles qui sont le plus susceptibles de satisfaire ses besoins compte tenu du système administratif qui lui est propre (la responsabilité de la promotion du cyclisme pouvant, le cas échéant, être répartie entre divers secteurs gouvernementaux et organismes administratifs aux niveaux national, régional et local), des conditions géographiques (y compris le climat) et d'autres facteurs qui le caractérisent. Une attention particulière devrait être portée aux recommandations formulées à la section 11, qui donnent des orientations sur les mesures que les autorités

pourraient prendre pour accroître la résilience du système de transport en cas de pandémie et dans d'autres situations de crise.

27. Pour une description plus détaillée des recommandations, y compris une liste des bonnes pratiques, se reporter à la liste des mesures à prendre pour assurer la promotion du cyclisme, compte tenu des résultats les plus favorables qui ont été rendus publics par les pays de la région paneuropéenne et qui seront publiés sous la forme d'une annexe jointe au Plan.

1. Élaborer et mettre en œuvre une politique nationale de promotion du cyclisme, soutenue par un plan national de promotion du cyclisme

28. Dans certains pays de la région paneuropéenne, le vélo n'est pas considéré comme un moyen de transport à part entière et n'est pas pleinement intégré aux politiques nationales des transports, de la santé et de l'environnement ; dans de nombreux cas, son usage n'est pas non plus pris en compte dans les programmes de cours des futurs urbanistes.

29. Un plan systématique, adopté à l'échelle internationale, aidera les parties prenantes nationales et locales à rationaliser leurs efforts de promotion du cyclisme en vue d'aborder les questions susmentionnées. Les plans nationaux de promotion du cyclisme sont des documents d'orientation qui revêtent une importance stratégique étant donné qu'ils proposent un cadre pour l'expansion du cyclisme à divers niveaux des politiques et soutiennent les efforts des autorités régionales et locales.

30. Les mesures supplémentaires suivantes se sont révélées efficaces en tant que moyens de mettre en œuvre les plans nationaux de promotion du cyclisme : il s'agit de la fourniture d'une formation (renforcement des capacités) aux principales parties prenantes, de la création d'un réseau de parties prenantes et de la nomination d'un responsable national du cyclisme ayant pour fonction de diriger le processus de promotion de ce mode de locomotion.

Recommandation 1.1 : Élaborer (ou actualiser) et mettre en œuvre un plan national de promotion du cyclisme

31. Un plan national de promotion du cyclisme offre un cadre pour les mesures à entreprendre dans ce domaine au niveau national. Il devrait, au même titre que ses objectifs et recommandations, refléter les caractéristiques du pays dans lequel il est mis en œuvre et englober les politiques et stratégies relatives au cyclisme. Les autorités nationales devraient coordonner, suivre et actualiser sa mise en œuvre et s'assurer de la participation de toutes les parties prenantes intéressées aux niveaux régional et local.

Recommandation 1.2 : Créer de solides groupes de travail chargés des questions relatives au cyclisme et nommer un responsable national pour le cyclisme

32. Il conviendrait d'assurer des contacts et des échanges d'idées périodiques entre les parties prenantes aux niveaux local, régional et national, de même qu'entre les secteurs des transports, de la santé, de l'environnement et de l'économie, afin d'améliorer la compréhension des besoins et exigences dans le domaine du cyclisme.

33. Les pays devraient nommer un responsable national du cyclisme (dans le cas de ceux qui viennent de commencer à promouvoir ce mode de locomotion) ou créer un centre national de compétences pour le cyclisme (pour ceux qui possèdent déjà une certaine expérience en la matière). Ce responsable ou ce centre devrait, dans des conditions idéales, être soutenu par tous les ministères intéressés et recevoir un mandat précis ; il conviendrait en outre d'énoncer clairement leur profil ou leur description. Le responsable ou le directeur du centre de compétences devrait consacrer la totalité de son temps de travail aux questions liées au cyclisme, avoir des compétences techniques étendues, être habilité à s'adresser à une vaste gamme de parties prenantes, jouer le rôle de coordinateur et de moteur, manifester de la motivation et de l'enthousiasme pour le cyclisme, et pratiquer régulièrement le vélo.

Recommandation 1.3 : Créer un centre national de connaissances ou « académie du vélo » pour la formation des professionnels et le renforcement des compétences

34. L'éducation, la formation et la sensibilisation sont les moyens les plus efficaces de transmettre des connaissances et de diffuser les solutions proposées en faveur du cyclisme. Les « académies du vélo » (plateformes destinées à faciliter les échanges de savoir-faire en liaison avec un réseau international) peuvent fournir la formation professionnelle nécessaire et assurer le renforcement des compétences. Elles peuvent être mises en liaison avec des organismes de recherche et d'information existants (dont les activités présentent de l'intérêt pour le cyclisme), des groupes de défense, des organisations non gouvernementales, des ambassades du vélo et des groupes internationaux et locaux d'experts.

2. Améliorer le cadre réglementaire pour la promotion du cyclisme

35. Plusieurs pays ont adopté des normes et règlements adaptés aux besoins des cyclistes, et ceux qui ne l'ont pas encore fait pourraient profiter de leur expérience.

36. En dépit des différences existant entre les cadres réglementaires, les autorités nationales pourront souhaiter adopter les bonnes pratiques en vigueur dans d'autres pays : les mesures prises pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons (par exemple, Code de la route, panneaux de signalisation et feux de circulation) devraient être recensées de manière systématique et être évaluées en vue de leur application dans d'autres pays. La fixation de normes communes pour les poids lourds peut réduire ou même éliminer les angles morts et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

37. L'amélioration des cadres réglementaires peut contribuer à rendre harmonieuse la coexistence de tous les modes de transport. Elle renforce la sécurité, fournit des orientations claires à toutes les parties concernées et reconnaît le cyclisme en tant que mode de transport présentant des attraits incontestables.

38. D'autres types de véhicules, tels que les vélos-cargos (aussi appelés cyclocargos), les tricycles de livraison, les vélos à main et ceux à assistance électrique, offrent une vaste gamme de possibilités pour de nouveaux groupes d'utilisateurs, revendiquent une place dans les infrastructures existantes et ne font souvent pas l'objet de règlements ou de normes. Il faudrait les utiliser aussi efficacement que possible pour exploiter leur potentiel et augmenter leur part par rapport aux autres usages du vélo, à la marche et aux transports en commun, tout en veillant à ne pas compromettre la sécurité ou la commodité d'autres usagers vulnérables.

Recommandation 2.1 : Envisager d'intégrer des règlements favorisant l'usage du vélo aux lois et documents d'orientation sur la circulation

39. Un grand nombre de lois et de documents d'orientation sur la circulation ne comprennent toujours pas de règlements conçus pour promouvoir le cyclisme et augmenter la sécurité des cyclistes. Il faudrait envisager de proposer aux États membres de la CEE et de l'OMS d'adopter des règles et principes qui se sont avérés efficaces. Les nouvelles règles qui sont compatibles avec les priorités et la situation de chaque pays devraient être mises à l'épreuve et évaluées en fonction de leurs effets sur la sécurité, la circulation et le confort.

Recommandation 2.2 : Créer des conditions de circulation respectueuses des cyclistes

40. Sur les routes à vitesse élevée ou à forte densité de circulation, une infrastructure divisée renforce le sentiment des cyclistes d'être en sécurité et peut inciter un plus grand nombre de personnes à se déplacer en vélo. « La vitesse de circulation devrait si possible être limitée à moins de 30 km/h là où les cyclistes côtoient les véhicules motorisés, mais il faut veiller à ce que les dispositifs de contrôle de la vitesse ne créent aucun danger potentiel pour les cyclistes. Lorsqu'il n'est pas possible de ralentir le trafic ou que sa densité le justifie, les autorités devraient s'attacher à séparer les trafics cycliste et motorisé chaque fois que cela est réalisable »⁴⁰.

⁴⁰ Organisation de coopération et de développement économiques, *Le vélo, santé et sécurité* (Paris, 2013).

Recommandation 2.3 : Améliorer et harmoniser les caractéristiques des véhicules (matériels)

41. Pour les autres véhicules tels que vélos-cargos et tricycles de livraison, les règlements devraient harmoniser les modalités d'autorisation et de classification pour établir les règles de sécurité et de comportement à suivre, et mettre en place un système de normalisation transnational en vue de l'élaboration d'une nouvelle norme CEE-OMS/Europe. Pour réduire le nombre de cas de traumatisme et/ou de décès causés par des collisions avec des cyclistes, les caractéristiques de conception locales, nationales et internationales des poids lourds devraient viser à résoudre le problème de l'angle mort, et il conviendrait d'élaborer des lignes directrices sur les restrictions à l'accès des poids lourds ou autres camions, ainsi que sur les achats publics de poids lourds destinés à circuler dans les zones urbaines. La qualification initiale des conducteurs professionnels prescrite par l'Union européenne fait désormais référence au cyclisme et à la conduite en milieu urbain⁴¹.

3. Créer une infrastructure cyclable tenant compte des besoins des usagers

42. L'infrastructure cyclable est aménagée, gérée, promue et entretenue à divers niveaux administratifs. Une planification stratégique est nécessaire pour assurer la liaison entre ces niveaux (par exemple, les infrastructures transfrontières phares telles qu'EuroVélo, ainsi que les réseaux nationaux plus denses). Dans de nombreux pays, les normes de conception existantes ne tiennent pas compte des besoins des cyclistes et ne permettent pas de créer un réseau cyclable cohérent et attrayant ; il faudrait créer un réseau cyclable transeuropéen doté d'une structure interconnectée homogène. Il conviendrait que les itinéraires cyclables européens soient planifiés de manière à ce que les itinéraires nationaux constituent l'épine dorsale du réseau envisagé, et à ce que les itinéraires régionaux et locaux assurant les liaisons avec les communautés et certains tronçons répondent à des besoins multiples. L'élaboration d'une méthodologie commune peut servir de fil conducteur pour les autorités nationales, régionales et locales. Chaque niveau de l'infrastructure cyclable doit faire l'objet d'efforts supplémentaires visant à assurer sa gestion, sa promotion, son suivi et son entretien. Les résultats obtenus en appliquant cette approche permettront d'offrir de meilleures garanties de sécurité, de commodité et de satisfaction aux personnes qui pratiquent actuellement le vélo, et serviront d'encouragements à celles qui seront tentées de suivre leur exemple.

Recommandation 3.1 : Élaborer ou étoffer une méthode de mise en œuvre d'un réseau transeuropéen d'itinéraires cyclables, et suivre l'évolution des activités entreprises en ce sens

43. En adoptant une approche coordonnée mobilisant la participation des États membres de la CEE et de l'OMS/Europe, la CEE devrait œuvrer en faveur de la création d'un réseau cyclable transeuropéen ayant comme base les itinéraires cyclables nationaux officiellement reconnus et les réseaux EuroVélo, et englobant les réseaux urbains et les itinéraires cyclables régionaux⁴². La création d'un tel réseau aidera les pouvoirs publics régionaux et nationaux à déterminer, concevoir et privilégier des corridors cyclables faisant fonction de piliers centraux (voir recommandation 3.2). Les pouvoirs publics aux niveaux national, régional et local pourront juger utile de s'adresser à des institutions financières internationales et d'autres donateurs internationaux pour leur présenter des propositions portant sur des projets mieux structurés et prêts à être financés (voir recommandation 5.2).

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32018L0645>.

⁴² On trouvera des informations sur les infrastructures cyclables dans la région de la CEE dans une étude en cours d'élaboration, qui sera disponible à l'occasion de la cinquième Réunion de haut niveau.

Recommandation 3.2 : Coordonner la création et l'entretien de réseaux cyclables transeuropéens, nationaux, régionaux et locaux

44. Le développement de réseaux d'itinéraires cyclables nationaux devrait être coordonné au niveau national, tandis que les réseaux cyclables locaux et régionaux devraient faire l'objet d'une coordination assurée par les organismes compétents. Ces réseaux peuvent comprendre des itinéraires transeuropéens (voir recommandation 3.1) et/ou être raccordés à ceux de pays voisins. Ils devraient être créés en partenariat avec les autorités et parties prenantes compétentes aux niveaux local, régional et national, compte tenu de leurs attributions respectives, pour faire en sorte que les infrastructures appropriées soient en place en vue de la réalisation de divers objectifs.

Recommandation 3.3 : Normaliser les infrastructures cyclables

45. Des normes de qualité minimales pour les infrastructures, conçues pour assurer la cohérence, le caractère direct, la sécurité, le confort et l'attrait des réseaux cyclables devraient être adoptées au niveau le plus élevé possible et, au minimum, en tant que condition à remplir pour tous les projets financés par les États, l'Union européenne ou les institutions financières internationales (voir recommandation 3.1). Pour faciliter son acceptation, le processus de normalisation devrait être accompagné d'activités de promotion et de formation. D'autres normes applicables aux infrastructures, telles que celles qui doivent être observées pour la conception de ponts ou de tunnels, devraient prendre ces normes de qualité minimales en compte.

4. Prévoir des investissements durables et des mécanismes de financement efficaces

46. Pour mener à bien un transfert modal en faveur du cyclisme, des investissements dans les infrastructures et des activités de promotion sont nécessaires (voir recommandation 5.6). Toutefois, le vélo est rarement reconnu en tant que moyen de transport à part entière, ni pris en compte dans les plans nationaux d'investissement. Les mesures visant à assurer l'affectation de ressources budgétaires suffisantes devraient faire partie intégrante de l'élaboration des plans nationaux de promotion du cyclisme. En effet, l'expérience montre que le maintien d'un niveau minimum d'investissement est une exigence incontournable à satisfaire pour améliorer de manière notable les conditions de pratique du vélo. Un financement devrait être assuré à tous les niveaux d'administration pour favoriser la mise en œuvre de mesures de promotion du cyclisme et garantir l'entretien des infrastructures. Étant donné que les compétences exercées dans les domaines associés au cyclisme varient d'un pays à l'autre, une part fixe du budget national des transports devrait être affectée au cyclisme à tous les niveaux de gouvernance. Afin de justifier le budget ainsi affecté, de nouveaux indicateurs tenant compte des effets bénéfiques de la pratique du vélo devraient être utilisés dans les analyses coûts-avantages. Cela relèvera le niveau de sensibilisation à ces avantages et fera évoluer les perceptions des pouvoirs publics et des sources de financement. Les programmes internationaux pourraient fournir des fonds de démarrage, mais il est rare qu'ils soient utilisés à leur plein potentiel.

Recommandation 4.1 : Établir des programmes de financement nationaux durables pour promouvoir le cyclisme

47. Pour les autorités nationales, une option consiste à établir des programmes de financement destinés à soutenir les autorités locales ou régionales dans les efforts qu'elles déploient pour promouvoir le cyclisme. Le vélo devrait être traité à égalité avec d'autres modes de transport dans la recherche de mesures de financement et le recours à celles-ci, y compris pour l'infrastructure (on trouvera des exemples à l'annexe II du Plan). Il est essentiel de maintenir des niveaux d'investissement suffisants pendant des périodes prolongées pour mener à bien un transfert modal durable. Il conviendrait non seulement d'obtenir que le secteur public s'engage à fournir une participation financière, mais aussi d'explorer les possibilités de financement par le secteur public (par exemple, pour des systèmes publics de partage de vélos) et d'interventions d'autres instances chargées de la réglementation des transports qui pourraient fournir un soutien financier (par exemple, en

puisant dans les recettes provenant des systèmes de péage instaurés pour lutter contre les embouteillages, des frais de stationnement et d'une taxe sur l'essence). Compte tenu des avantages importants que le cyclisme présente pour la santé, l'obtention d'un financement provenant des fonds de prévention gérés par les prestataires d'assurance maladie pourrait constituer une option, en particulier en ce qui concerne les mesures de promotion (voir recommandation 6.1).

Recommandation 4.2 : Établir une étroite coopération avec les institutions financières internationales afin d'assurer le financement des infrastructures cyclables

48. Les projets d'infrastructure cyclable ont de très forts taux de retour sur investissement, les gains pouvant aller jusqu'à 17 fois la mise initiale (voir l'annexe II du Plan), et devraient par conséquent être attractifs pour les institutions financières internationales et d'autres donateurs. Faire participer les institutions financières pourrait ouvrir de nouvelles possibilités de financement. Les donateurs appliquent souvent des conditions et règles spéciales pour le financement des projets d'infrastructure, qui exigent la mise à disposition d'indicateurs de résultats normalisés et d'autres données pertinentes (voir recommandation 8.1). Il faudrait organiser des ateliers internationaux sur le financement afin d'aider les candidats à fournir les renseignements requis et de sensibiliser les institutions financières aux avantages de l'investissement dans des projets liés au cyclisme.

Recommandation 4.3 : Tenir compte des effets de la pratique du vélo lors de la prise des décisions relatives aux investissements

49. La prise en compte des effets de la pratique du vélo ainsi que des incidences sur ce mode de locomotion devrait faire partie des procédures utilisées systématiquement dans les analyses coûts-avantages relatives aux projets de transport, et porter notamment sur les répercussions sur les transports, l'environnement et la santé. Cette question devrait être examinée au niveau transnational en élaborant une méthode adoptée au niveau international pour les transports ou le développement des zones urbaines, en coopération avec les institutions financières internationales, les agences internationales d'aide au développement, la CEE et l'OMS. Ce processus devrait comprendre un examen des analyses coûts-avantages existantes effectuées dans les pays membres de la CEE et de l'OMS/Europe, et une définition des avantages et coûts pris en compte dans ces analyses. Il conviendrait d'élaborer des directives sur l'évaluation des effets sur la santé des initiatives prises dans le domaine des transports ou de l'urbanisme (par exemple, en utilisant l'outil HEAT) en tenant compte des incidences qu'elles peuvent avoir sur la pratique du vélo (voir recommandation 8.3). Les études d'impact sur l'environnement ou, s'il y a lieu, les évaluations stratégiques environnementales, devraient faire partie de la procédure standard pour les projets, plans, programmes et politiques relatifs aux transports.

5. Tenir compte de la pratique du vélo dans les processus de planification et promouvoir la multimodalité

50. La pratique du vélo est souvent insuffisamment intégrée au réseau de transport, ce qui limite le potentiel que représente la possibilité de parcourir chaque jour de courtes distances à bicyclette. Les infrastructures cyclables ne retiennent l'attention qu'à un stade très avancé des projets de développement, quand toutes les autres infrastructures et équipements sont déjà en place, et cela rend plus coûteux les travaux d'adaptation à effectuer par la suite.

51. La pratique du vélo devrait être prise en compte lors de l'élaboration des règlements applicables à la planification des infrastructures. Sauf s'il s'avère qu'ils ne sont pas pertinents, des principes de planification destinés à favoriser la pratique du vélo devraient être appliqués systématiquement pendant le processus de planification. L'usage du vélo pour effectuer chaque jour les mêmes trajets est particulièrement répandu lorsque les distances à parcourir sont courtes, et ce moyen de locomotion pourrait être rendu encore plus populaire en l'intégrant au réseau de transport considéré dans son ensemble. L'établissement d'une étroite coopération avec toutes les parties prenantes compétentes contribuera à améliorer l'efficacité de la chaîne de transport.

52. Une planification des espaces et de l'utilisation des terres respectueuse des besoins des cyclistes rendra visible le changement le plus fondamental qui sera apporté : elle réduira les besoins en matière de transport, permettra d'aménager des espaces pour les moyens de locomotion non motorisés et se traduira par une amélioration de la qualité de vie dans les villes et autres zones d'habitation, ainsi que les attraits qu'elles présentent.

Recommandation 5.1 : Intégrer l'usage du vélo dans tous les travaux de planification des infrastructures

53. À tous les niveaux de l'administration, les règlements devraient fixer des principes de base applicables à la planification d'infrastructures adaptées aux besoins des cyclistes. Tous les détails techniques pertinents devraient être fournis dans les lignes directrices, manuels et normes de conception se rapportant à la planification des infrastructures cyclables, tout en assurant une souplesse suffisante pour tenir compte des conditions locales, régionales et nationales. Il conviendrait de promouvoir ces lignes directrices, manuels et normes et de les mettre régulièrement à jour. Une étroite coopération et un processus d'harmonisation avec les organismes et agences compétents ainsi qu'avec les parties prenantes intéressées sont également nécessaires pour adapter les règlements existants à l'évolution de la situation. Le processus ainsi engagé devrait aboutir à l'adoption de règlements et plans, après quoi leur mise en œuvre devrait faire l'objet d'un suivi.

Recommandation 5.2 : Prendre en compte l'usage du vélo pendant la phase d'aménagement de l'espace et intégrer des dispositions concernant ce moyen de locomotion aux règlements applicables aux travaux de construction

54. L'espace devrait être aménagé de manière à faciliter les trajets courts se prêtant à l'usage du vélo, en veillant à ce que le mode de répartition des diverses formes d'occupation du sol soit équilibré et en tenant compte des besoins des cyclistes et des autres usagers non motorisés en général. Dans les cas où tous les services publics de base sont fournis au niveau local, les déplacements effectués jusqu'alors en voiture peuvent être faits à vélo ou à pied.

55. Des règlements de construction respectueux des besoins des cyclistes devraient énoncer des exigences détaillées (notamment en ce qui concerne la nécessité de prévoir des aires de stationnement sûres pour les vélos, des chargeurs, un positionnement approprié des entrées, des portes suffisamment larges, des ascenseurs surdimensionnés, des vestiaires, des casiers verrouillables et des dispositifs de support pour réparations) pour tous les nouveaux projets de construction de logements.

Recommandation 5.3 : Promouvoir la multimodalité (vélo, transports en commun et marche)

56. Pour faciliter les déplacements en vélo, les véhicules de transport en commun devraient pouvoir transporter les vélos de manière confortable et à des tarifs abordables. Un transfert harmonieux entre le réseau cyclable et la plateforme de chargement devrait être assuré grâce à des rampes, des escaliers spéciaux ou des ascenseurs. Les organismes responsables devraient veiller à ce que les cahiers des charges établis pour les véhicules ou les services fassent partie des documents d'appels d'offres émis dans le cadre de la passation des marchés publics, et adopter des systèmes de tarification attrayants.

57. Les outils de planification d'itinéraires multimodaux, les applications créées à cet effet et les systèmes de formation sur la circulation devraient prendre en compte les réseaux cyclables et les programmes de partage de vélos. Le lancement de systèmes novateurs d'émission de billets électroniques et l'utilisation de cartes de mobilité devraient permettre d'englober tous les modes de transport durable, notamment les transports en commun, le partage de voitures, le partage de vélos et l'aménagement d'aires de stationnement sûres pour les bicyclettes.

58. Il faudrait créer des organismes de promotion du transport multimodal pour favoriser la multimodalité et l'intégration du vélo dans le réseau d'infrastructures. À cette fin, il conviendrait de définir les attributions et tâches de ces organismes et de conclure un accord sur les principes de base à appliquer en vue de promouvoir la coopération entre eux.

6. Promouvoir l'usage du vélo à l'aide de mesures d'incitation et par la gestion de la mobilité

59. Un grand nombre de pays offrent des avantages fiscaux aux personnes qui utilisent leur voiture ou les transports en commun pour se rendre chaque jour à leur lieu de travail, mais seuls quelques-uns en font autant pour les cyclistes. Les incitations financières constituent un moyen puissant qui peut être mis en œuvre pour faire évoluer les comportements et rehausser le statut du vélo. En outre, l'apparition récente des vélos électriques élargit la gamme des utilisations possibles de ce moyen de locomotion en offrant des possibilités nettement plus étendues que celles dont disposent les usagers de vélos de type classique du point de vue des distances pouvant être parcourues et de la commodité. Toutefois, ce potentiel n'est pas pleinement exploité en raison du prix d'achat nettement plus élevé des vélos électriques. L'objectif à poursuivre consiste à faire en sorte que le vélo soit reconnu et promu en tant que mode de transport à part entière aux yeux du système fiscal tout en rendant le public plus sensible aux avantages qu'il présente et en lui permettant de mieux les apprécier.

60. Les incitations financières pourraient comprendre des avantages fiscaux, la mise en place d'infrastructures cyclables par les entreprises, et l'octroi de subsides aux personnes qui se rendent à vélo à leur lieu de travail. Les programmes de financement de la mobilité électrique devraient promouvoir l'utilisation de voitures et de vélos à propulsion électrique. Les campagnes de promotion à organiser à cet effet devraient appeler l'attention sur le rôle du vélo et les avantages présentés par ce moyen de locomotion, de manière à faire évoluer les comportements et à susciter l'intérêt de groupes de personnes qui n'ont pas encore eu l'occasion d'enfourcher un vélo.

Recommandation 6.1 : Offrir des stimulants fiscaux pour promouvoir le cyclisme

61. Selon le système fiscal national en vigueur, l'objectif consistant à offrir à tous des possibilités égales pour effectuer le trajet entre le domicile et le lieu de travail peut être atteint de diverses façons. Des stimulants fiscaux peuvent par exemple se présenter sous la forme d'un budget mobilité exempt d'impôts, du remboursement exempt d'impôts des frais encourus par les cyclistes pour se rendre à leur lieu de travail en fonction des kilomètres parcourus, d'incitations fiscales pour les cyclistes, de la mise en place d'une infrastructure cyclable pour les employés, et de mesures de facilitation de l'usage du vélo pour les déplacements effectués pour raisons d'affaires. Lorsqu'il n'existe aucune majorité politique se prononçant en faveur de l'octroi d'un avantage fiscal particulier aux cyclistes, l'élimination des subsides accordés aux personnes qui font la navette en voiture peut créer des conditions égales, sur le plan fiscal, pour tous les modes de transport. Une fois que des mesures de stimulation fiscale ont été instaurées, il est essentiel d'assurer leur promotion afin de les faire mieux connaître auprès des employeurs et d'autres bénéficiaires potentiels.

Recommandation 6.2 : Fournir un soutien financier aux communautés, entreprises et consommateurs en vue de l'achat de vélos (par exemple, électriques ou de type cargo)

62. La diffusion à une échelle plus large de vélos de type classique de haute qualité et de modèles novateurs tels que les vélos électriques à pédales (pédélec), les bicyclettes pliantes et les cyclocargos peut dissuader les conducteurs d'effectuer leurs déplacements en voiture ou en camionnette. C'est pour cette raison que toutes les stratégies et programmes de financement visant à promouvoir la mobilité électrique devraient prendre les vélos électriques en compte. Sur les marchés où les chiffres des ventes sont faibles, un subside général de 500 euros pour les vélos électriques et de 1 000 euros pour les cyclocargos électriques pourrait contribuer à combler l'écart existant au niveau des prix par rapport aux modèles de type classique et à faciliter l'adoption de ce mode de transport par les acheteurs. Dans les pays où les vélos électriques ont déjà une part de marché importante, les stimulants fiscaux devraient viser essentiellement à promouvoir l'usage du vélo, bien que les programmes de soutien financier (en particulier dans le cas des pédélec et des cyclocargos électriques, en raison de leur prix plus élevé, ainsi que pour les petites entreprises) puissent toujours constituer une option.

Recommandation 6.3 : Promouvoir l'usage du vélo par la gestion de la mobilité

63. Les campagnes de promotion du cyclisme, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou dans le domaine du tourisme, sont une composante nécessaire des efforts déployés pour créer une culture du cyclisme. La gestion de la mobilité offre une vaste gamme d'instruments conçus pour promouvoir le cyclisme et d'autres modes de transport durables en faisant intervenir la gestion de la demande dans le cas des déplacements effectués en voiture et en changeant les attitudes et comportements des voyageurs. L'élément central de la gestion de la mobilité est constitué de mesures « douces » (telles que celles qui concernent l'information, la promotion, l'organisation, la coordination, l'éducation et la formation, le choix des emplacements et le soutien), qui renforcent l'efficacité des mesures « dures » (par exemple, l'aménagement de nouvelles bandes cyclables). Dans de nombreux cas, les responsabilités relatives à ces mesures se situent au niveau local ou régional, ou à ces deux niveaux en même temps. Les autorités nationales devraient avoir une bonne compréhension des rôles et responsabilités qui leur incombent, et fournir un cadre approprié pour soutenir les efforts locaux et régionaux.

7. Améliorer la santé et la sécurité

64. Chaque année, environ 1 million de décès survenant dans la région de l'OMS/Europe sont imputés au manque d'activité physique⁴³. Une mobilité active sous la forme de la pratique du vélo en tant que moyen de transport est une approche hautement prometteuse à adopter pour assurer l'intégration de l'activité physique à la vie quotidienne. Des mesures conçues pour améliorer la sécurité des cyclistes devraient être intégrées aux politiques nationales et internationales de promotion de la sécurité routière.

Recommandation 7.1 : Rehausser le niveau de sensibilisation des professionnels de la santé et leur donner les moyens de militer en faveur du cyclisme en montrant qu'il constitue un outil pour la promotion de l'activité physique et l'amélioration de la santé publique

65. La pratique régulière du vélo présente d'importants avantages pour la santé. Les professionnels de la santé publique sont particulièrement bien placés pour faire valoir les arguments en faveur de la prise en compte du cyclisme dans les politiques et interventions ayant trait à la santé. Il importe, à cette fin, d'élaborer des lignes directrices bien structurées, claires et concises à l'intention des médecins et des professionnels de la santé publique, pour appeler l'attention sur les liens existant entre une mobilité active et la santé, et aborder des aspects concernant certains problèmes de santé. Ces lignes directrices, s'appuyant sur de solides preuves scientifiques, devraient réserver une place au vélo en soulignant qu'il constitue un traitement préventif ou de réadaptation pour certains problèmes de santé, et un moyen d'éviter diverses maladies non transmissibles. Elles devraient également fournir des renseignements clairs sur la vitesse recommandée et la durée des déplacements en vélo en fonction des maladies à traiter, eu égard à des facteurs tels que l'âge et le poids. Les activités de sensibilisation et de promotion menées en faveur de la pratique du vélo devraient avoir une portée s'étendant au-delà du secteur de la santé pour prendre en compte les contextes (éducation, profession et loisirs) dans lesquels les gens vivent et travaillent. Vu la possibilité de réduire le risque de survenue de maladies non transmissibles, les compagnies d'assurance maladie pourront peut-être envisager de proposer des stimulants financiers aux assurés qui font régulièrement du vélo.

Recommandation 7.2 : Intégrer les questions liées à la santé et au cyclisme aux activités éducatives et de sensibilisation formelles et informelles

66. Les avantages de la pratique du vélo pour la santé devraient faire l'objet d'une vaste promotion en exploitant les moyens formels et informels disponibles dans le secteur de l'éducation à toutes les étapes de la scolarité et de la formation, dès la petite enfance. Les ministères de la santé et de l'éducation devraient veiller à ce que les programmes de cours appellent l'attention sur les avantages que la pratique du vélo présente pour la santé, ainsi

⁴³ <http://www.who.int/nmh/publications/ncd-status-report-2014/fr/>.

que sur le Code de la route et la sécurité routière. Par exemple, des manuels rédigés en un style clair, concis et facile à comprendre, dont l'étude serait suivie de séances de formation et d'exercices de sensibilisation, pourraient être élaborés à l'intention des enseignants et des parents. Les enfants et les jeunes devraient avoir l'occasion d'acquérir les techniques nécessaires à la pratique du vélo et de les mettre en œuvre en toute sécurité. Il conviendrait de chercher des occasions de mettre en place des infrastructures cyclables sûres, comprenant notamment des places de stationnement protégées, et de faciliter l'usage régulier du vélo pour se rendre dans les établissements scolaires, à l'université et à d'autres lieux affectés aux activités d'enseignement et aux loisirs. Ces mesures devraient être intégrées aux plans de gestion de la mobilité des écoles.

Recommandation 7.3 : Intégrer le cyclisme aux politiques de promotion de la sécurité routière

67. En vue d'améliorer la sécurité routière pour les cyclistes, il faut adopter une approche globale et intégrer les mesures envisagées à cette fin aux politiques de promotion de la sécurité routière. Des initiatives telles que la gestion des infrastructures et de la vitesse sont examinées aux sections 2 et 3. L'amélioration du comportement des usagers de la route grâce à l'utilisation de meilleurs moyens d'information, à l'éducation, à la sensibilisation et à l'application du Code de la route constitue un aspect important de la politique de promotion de la sécurité routière, au même titre que la sécurité des véhicules, et plus particulièrement des véhicules à moteur. L'apparition récente de perfectionnements techniques tels que les dispositifs intelligents d'adaptation de la vitesse et les systèmes automatiques de freinage d'urgence, auxquels il faut ajouter les caractéristiques destinées à améliorer la sécurité des camions, telles que les dispositifs d'amélioration de la vision directe et les assistants de changement de direction, aura un effet positif pour les cyclistes et les piétons, et il conviendrait de la prendre en compte lors de la fixation des normes applicables aux véhicules dans les États membres de la CEE.

8. Améliorer les statistiques sur le cyclisme en vue de les utiliser pour renforcer l'efficacité des activités de suivi et d'établissement de cadres de référence

68. Pour évaluer les avantages découlant de l'usage du vélo, il faut procéder à la collecte systématique de données statistiques. La présence d'une base de données statistiques comparables et fiables pour la région paneuropéenne est une condition *sine qua non* à remplir pour pouvoir assurer le suivi des efforts de promotion du cyclisme et procéder à une évaluation comparative de leurs résultats.

69. La première étape à accomplir consistera à préparer un aperçu des données existantes aux niveaux régional, national et paneuropéen. À l'étape suivante, on recueillera des données statistiques comparables et fiables en utilisant une série minimale d'indicateurs, au nombre desquels figureront la part modale du cyclisme, le nombre annuel de voyageurs-kilomètres parcourus à vélo par habitant, le nombre de plans nationaux de promotion du cyclisme (état d'avancement : élaboré, adopté ou mis en œuvre), le nombre annuel de décès de cyclistes par kilomètre parcouru à vélo, le nombre de pays qui appliquent l'outil HEAT à la pratique du vélo et à la marche, le nombre de kilomètres d'infrastructures cyclables, le nombre moyen de vélos par habitant et par ménage, et le nombre de vélos vendus chaque année. Avec la transition vers le numérique et l'avènement de nouvelles technologies, des méthodes inédites de collecte des données statistiques pourront faire leur apparition (voir sect. 10). Le but poursuivi est de collecter des données de base au niveau national pour 2020.

70. Cette base de données commune aura un effet immédiat sur la crédibilité des arguments avancés par les parties prenantes en faveur du cyclisme, et elle sera utilisée dans le cadre des pourparlers qui auront lieu avec les institutions financières et les contribuables au sujet de l'augmentation des ressources budgétaires affectées au cyclisme. Elle servira aussi d'outil de suivi et d'évaluation puissant pour comparer l'efficacité des mesures prises et recenser les facteurs de succès (mesures susceptibles de servir de pratiques optimales pour d'autres pays) qui permettront d'attirer les fonds disponibles vers les projets d'investissement les plus prometteurs.

Recommandation 8.1 : Fournir des données statistiques suffisantes et fiables pour permettre de suivre le niveau d'usage du vélo

71. Pour évaluer l'effet du cyclisme en utilisant une méthodologie commune et pour suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, un ensemble minimal de données est nécessaire. En prenant comme base l'aperçu susmentionné concernant les données existantes aux niveaux régional, national et européen (y compris en ce qui concerne la qualité), un ensemble minimal de données statistiques comparables, fiables et harmonisées sera constitué (par exemple, en appliquant les Lignes directrices Eurostat sur la mobilité des passagers ou en s'inspirant des résultats du Projet SHANTI⁴⁴). Il est en outre recommandé qu'une enquête nationale sur les voyages soit effectuée (ou mise à jour) dans chaque pays. Les renseignements complémentaires ainsi recueillis permettront d'en savoir plus sur les comportements, besoins et préférences des cyclistes.

Recommandation 8.2 : Soutenir les efforts déployés par les pays pour recueillir systématiquement des données comparables au niveau international

72. Le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs de la CEE offre déjà, en coopération avec Eurostat et le Forum international des transports, un cadre et des méthodes de travail reconnus à l'échelle internationale pour la collecte de statistiques relatives aux transports, et la portée de ce cadre devrait être élargie pour englober des statistiques détaillées sur le cyclisme (comme le kilométrage parcouru en vélo et le nombre de cyclistes tués), en utilisant les dispositifs de collecte de données existants lorsque cela est possible.

Recommandation 8.3 : Mettre en lumière les avantages de l'usage du vélo en élaborant et utilisant des outils communs

73. L'outil HEAT peut être utilisé pour estimer la valeur des montants économisés suite à la réduction de la mortalité grâce à la pratique régulière de la marche ou du vélo. Cet outil est conçu pour aider les urbanistes, les autorités responsables des transports et les professionnels de la santé à faire valoir les arguments en faveur de la réalisation de nouveaux investissements dans les programmes de mobilité active, et à quantifier la valeur économique de cette mobilité. La nouvelle version de cet outil comprend des modules sur la mortalité imputable à la pollution atmosphérique et sur les traumatismes dus à des accidents de la circulation, ainsi qu'un module portant sur la marche à suivre pour estimer les variations des émissions de carbone enregistrées suite aux transferts modaux effectués en faveur de la pratique du vélo et de la marche. Des améliorations et des outils supplémentaires sont nécessaires pour évaluer et mettre en lumière l'effet de l'usage du vélo sur l'économie en utilisant une méthodologie commune et des données harmonisées.

9. Promouvoir le cyclotourisme

74. Le cyclotourisme et le cyclisme pratiqué à des fins récréatives sont solidement établis dans de nombreux pays européens, et ils apportent une contribution de plus en plus importante aux économies nationales. Selon une étude commanditée par le Parlement européen en 2012 et d'après une étude menée sous les auspices du PPE-TSE et du Programme des Nations Unies pour l'environnement sur les emplois verts liés au cyclisme⁴⁵, le cyclotourisme représente une contribution de plus de 44 milliards d'euros par an à l'économie de l'Union européenne, de la Norvège et de la Suisse combinées, outre les avantages connexes qui en résultent pour l'environnement et la société. On continue cependant d'observer fréquemment un manque de coordination entre les divers niveaux de responsabilité lorsqu'il s'agit de concevoir des itinéraires de cyclotourisme et des services d'accompagnement tels que les transports en commun et l'hébergement. Pour assurer la croissance ininterrompue du cyclotourisme et du cyclisme récréatif, il est essentiel de suivre

⁴⁴ <https://circabc.europa.eu/sd/a/72b395b9-031e-424a-bee3-a34a1684d048/SHANTI%2520Eurostat%2520June%252017.pptx>.

⁴⁵ <https://thepep.unece.org/node/86>.

leur développement au niveau national en créant des centres nationaux de coordination du cyclotourisme et en fédérant les fournisseurs de services compétents dans le cadre de programmes de services soucieux des intérêts des cyclistes. Il est également nécessaire d'adopter et de mettre en œuvre une norme nationale pour la signalisation installée dans les réseaux d'itinéraires cyclables. Si ces mesures sont conçues de manière globale, le cyclotourisme augmentera sa part du marché et deviendra plus accessible, tout en faisant fonction de portail d'accès débouchant, à un stade ultérieur, sur l'utilisation du vélo dans la vie quotidienne.

Recommandation 9.1 : Créer des centres nationaux de coordination du cyclotourisme

75. Pour assurer le succès des destinations cyclotouristiques, il importe de créer des structures institutionnelles pour coordonner les activités liées à EuroVélo et d'autres mesures nécessaires au niveau national. Pour établir une telle coordination, il faudrait, dans la majorité des cas, mobiliser la participation du Ministère national du tourisme ou de l'organisme compétent en la matière, du Ministère ou organisme national responsable des routes ou des transports, des autorités régionales, des organisations de cyclistes (représentant les usagers), des organisations représentant les fournisseurs de services (par exemple, dans le secteur de l'hébergement) et des exploitants de moyens de transport en commun. Outre le fait qu'il soit nécessaire de recenser les parties prenantes intéressées, la structure, le statut juridique, les tâches et les responsabilités du centre de coordination doivent être fixés. Bien que les pays qui viennent de commencer à promouvoir le cyclotourisme puissent, dans un premier temps, établir un groupe de travail comprenant, au départ, un coordonnateur chargé de répondre aux demandes de renseignements, ceux qui peuvent s'enorgueillir d'une longue tradition de cyclotourisme pourront souhaiter créer un centre de coordination doté de tout le personnel nécessaire. Les priorités et mesures adoptées devraient être examinées à l'occasion d'ateliers organisés à l'intention des parties prenantes, et un financement devrait être assuré.

Recommandation 9.2 : Lancer un programme national de services soucieux des besoins des cyclistes

76. Les personnes qui pratiquent le cyclotourisme ont des besoins particuliers (par exemple, des aires de stationnement sûres et protégées pour les vélos et des outils pour résoudre les problèmes mécaniques mineurs), et les fournisseurs de services qui satisfont à ces exigences peuvent se faire connaître auprès de clients potentiels par l'entremise de programmes nationaux de services conviviaux pour les cyclistes ; des programmes de ce genre ont été mis en place dans de nombreux pays, et ils sont souvent administrés par le Centre national de coordination pour EuroVélo (voir recommandation 3.1). Toutefois, certains pays ne sont pas dotés de tels programmes et, dans d'autres, les divers programmes régionaux en présence sont une source de confusion pour les usagers. Les systèmes existants devraient être coordonnés au niveau national, et un ensemble unique de critères devrait être adopté de commun accord, de même qu'un modèle de financement prenant en compte les activités de commercialisation, de promotion et de formation à entreprendre.

Recommandation 9.3 : Adopter et mettre en œuvre des lignes directrices nationales pour la signalisation des réseaux d'itinéraires cyclables

77. Certains pays ne disposent pas de lignes directrices ou normes nationales pour la signalisation des itinéraires cyclables. Une telle situation présente le risque que des panneaux de signalisation installés dans une région soient différents de ceux utilisés dans une autre, ou même qu'il y ait absence totale de panneaux de ce genre. Les autorités nationales responsables des routes ou des transports, de même que les pouvoirs publics, devraient jouer un rôle de coordination en matière d'élaboration de normes, et adopter les règlements nécessaires (voir l'annexe II du Plan). Étant donné que ces derniers seront mis en œuvre au niveau local ou régional, il est essentiel que toutes les parties prenantes participent aux activités de la phase de préparation.

10. Tirer parti des nouvelles technologies et des innovations

78. Au cours des dernières années, le développement technologique s'est accéléré, de sorte que de nouveaux types de vélos, des véhicules similaires et des outils destinés aux cyclistes sont prêts à être lancés sur le marché, ce qui peut rendre l'usage du vélo plus attrayant et plus sûr, et améliorer le confort des cyclistes. Les vélos à assistance électrique suscitent un engouement de plus en plus prononcé tant pour les loisirs que pour les trajets entre le domicile et le travail, à mesure que les utilisateurs découvrent les avantages de l'assistance électrique. La distance moyenne couverte en vélo durant les trajets domicile-travail quotidiens peut être pratiquement doublée avec l'utilisation des cycles à pédalage assisté et des vélos électriques rapides.

79. Des caractéristiques novatrices telles que les outils de planification des voyages et des randonnées, les capteurs pour la collecte de données et les dispositifs de propulsion électriques ont fait leur apparition et sont également disponibles pour les cyclistes. Le système de transport intelligent (STI) peut améliorer la gestion de la circulation en permettant la communication entre les vélos et les feux de circulation et, suite à la mise en œuvre de nouvelles technologies, la circulation des cyclistes peut être reconnue et un ordre de priorité peut lui être attribué. Des données peuvent être recueillies à l'aide de plaquettes fixées aux vélos ou par le biais d'applications installées dans les téléphones intelligents des cyclistes. Certaines applications peuvent aussi empêcher les vols de vélos, informer les cyclistes de la disponibilité d'espaces libres dans les grandes zones de stationnement de vélos, améliorer la signalisation et donner accès à des services d'information numériques. Il faut aussi garder à l'esprit que l'aménagement de voies distinctes pour voitures autonomes pourrait avoir pour effet de réduire les espaces dont disposent les cyclistes dans les centres-villes, de sorte qu'il conviendrait d'éviter d'appliquer de telles mesures.

80. La multitude de technologies associées au secteur du vélo est une industrie non réglementée dont les éléments ne se prêtent que difficilement à une classification par catégories distinctes. Le rôle des pouvoirs publics peut être renforcé en fixant des programmes de travail, en adoptant des normes plus ouvertes et en encourageant la coopération, ce qui aura pour effet de promouvoir le cyclisme et de profiter aux usagers.

Recommandation 10.1 : Encourager l'innovation dans la conception des véhicules et de l'infrastructure

81. Les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle important en assurant la promotion et le financement de l'innovation dans la conception des vélos et de l'infrastructure cyclable. De nouvelles caractéristiques des vélos pourraient par exemple aider les personnes âgées à continuer à faire du vélo en toute sécurité jusqu'à un âge plus avancé. On peut entre autres imaginer des selles qui s'abaissent automatiquement lorsque le cycliste s'arrête, ce qui permettrait à des personnes âgées de placer les deux pieds par terre lorsqu'elles sont à l'arrêt, ou des guidons dotés de stabilisateurs automatiques permettant au cycliste de continuer d'avancer en toute sécurité à basse vitesse. Un exemple de dispositif novateur dans l'infrastructure serait l'installation de détecteurs de pluie sur les feux rouges, afin qu'ils donnent la priorité aux cyclistes en cas de pluie.

Recommandation 10.2 : Introduire des normes ouvertes pour les échanges de données et utiliser des données intelligentes pour améliorer les conditions de pratique du cyclisme

82. Suite à l'apparition de nombreux modes de collecte des données et au lancement d'applications novatrices, on a actuellement affaire à une mosaïque de normes non transparente. Comme chaque concepteur concentre son attention sur la mise en œuvre de ses propres normes, les échanges de données sont restreints. L'adoption de normes ouvertes dans l'Union européenne ou la CEE rendrait les applications accessibles à un public plus vaste et permettrait aux entreprises de mieux collaborer entre elles. Au nombre des applications possibles, il convient de mentionner celles qui concernent les services d'information sur les déplacements multimodaux, les systèmes publics de partage de vélos, les parcs pour vélos et la prévention des vols.

83. Une meilleure compréhension des préférences des cyclistes quant aux lieux et aux moments qu'ils privilégient pour faire du vélo, ou qu'ils préfèrent éviter, aux itinéraires qu'ils choisissent et aux vitesses adoptées par la majorité facilitera l'élaboration de stratégies (voir recommandations 8.1 et 8.2) propres à promouvoir le cyclisme et à améliorer le confort de ceux qui le pratiquent.

84. Les pouvoirs publics devraient coopérer avec des tiers et élaborer des stratégies d'échange d'informations pour que les données transmises par les cyclistes puissent être utilisées en vue d'améliorer les conditions de pratique du cyclisme dans les villes et être mises à la disposition des parties prenantes intéressées. Par exemple, les systèmes publics de partage de vélos, implantés dans des villes et pays divers, pourraient bénéficier de l'utilisation de normes ouvertes et de systèmes interopérables, en particulier compte tenu de l'importance croissante prise par la mobilité en tant que service.

Recommandation 10.3 : Soutenir les approches novatrices appliquant la logistique du dernier kilomètre dans le domaine de la promotion du cyclisme

85. Le concept de la logistique du dernier kilomètre pour le commerce électronique et les achats effectués à partir du domicile revêt une importance cruciale pour la viabilité des villes et la sécurité des piétons et des cyclistes. Des cyclocargos novateurs apportent des solutions à ce problème. Les produits et véhicules en cause doivent être recensés et soumis à des essais menés dans l'environnement local, en veillant à ce que les textes législatifs ou les règlements soient modifiés en cas de besoin. Les avantages offerts par des solutions inédites doivent être évalués avec soin, et les ministères nationaux doivent assurer le soutien et la supervision nécessaires. Si l'on veut que les villes restent accessibles et y préserver la qualité de vie, il faut diminuer le nombre de voitures qui pénètrent dans le centre-ville. Dans bien des villes, il est possible de promouvoir des solutions de transport de passagers axées sur le dernier kilomètre, comme la mise en place de parkings d'où on part en vélo et les dispositifs de location de vélos, associées à des mesures de gestion de la mobilité telles que la hausse des tarifs de stationnement.

11. Promouvoir le cyclisme pour accroître la résilience du système de transport

86. Le 11 mars 2020, l'OMS a qualifié l'épidémie de COVID-19 de pandémie. Celle-ci a eu de fortes répercussions sur les sociétés et leur activité économique, provoquant des changements imprévus, notamment sur les plans de la mobilité et du transport.

87. Pendant le confinement, les émissions liées au transport ont considérablement diminué du fait de la circulation restreinte des véhicules, y compris des véhicules motorisés. Les transports publics ont été les plus durement touchés, car les voyageurs évitaient de les utiliser par crainte d'une contagion et parce que la capacité de transport des véhicules a été réduite pour faciliter le respect des consignes de distanciation physique. La marche et le vélo se sont révélés des options de mobilité viables pour les déplacements essentiels, et ce principalement pour trois raisons :

- a) La possibilité pour les usagers de se déplacer en gardant leurs distances avec autrui ;
- b) L'évolution des habitudes de déplacement de nombreuses personnes, adultes comme enfants, qui, en raison des mesures de confinement, ont recouru respectivement au télétravail et à l'apprentissage à distance, et ont donc subvenu à leurs besoins quotidiens en restant à proximité de leur domicile ;
- c) La substitution partielle de ces modes de déplacement aux transports publics.

88. Ces trois facteurs contribuent au renforcement de la résilience des villes face à d'éventuels chocs futurs de nature analogue, en plus d'avoir des effets bénéfiques sur les plans sanitaire, environnemental et économique. C'est pourquoi, pendant le confinement,

l'OMS a recommandé que les déplacements essentiels soient effectués à pied ou à vélo dans la mesure du possible (OMS, 2020)⁴⁶.

89. Le lien de cause à effet entre mobilité active et résilience urbaine est double. D'une part, une pratique plus active du vélo (et de la marche) contribue au rééquilibrage de la part modale des différents moyens de transport en réduisant la dépendance à l'égard des transports privés et en désengorgeant les transports publics, lesquels jouent ainsi plus efficacement leur rôle essentiel, puisque les usagers qui en sont tributaires peuvent les utiliser dans de meilleures conditions de sécurité. D'autre part, elle favorise la transition vers la « ville de proximité », où les citoyens peuvent satisfaire à leurs principaux besoins quotidiens dans un périmètre à l'intérieur duquel les déplacements s'effectuent commodément à pied ou à vélo.

90. Les plans d'urgence en place au moment où est survenue la pandémie ne prévoyaient pas de dispositifs permettant à un nombre croissant de cyclistes et de piétons de se déplacer dans de bonnes conditions de sécurité tout en respectant les consignes de distanciation physique, et de nombreuses villes ont dû prendre des mesures exceptionnelles pour absorber cet afflux. Bien souvent, ces mesures ont consisté à réaffecter des espaces normalement réservés aux voitures pour rendre certains secteurs plus agréables à vivre et plus attractifs. Dans de nombreux cas, elles ont été prises à titre temporaire et leur mise en œuvre a été assez peu contestée en raison de leur coût relativement modique et de la faible concurrence des transports privés et publics, dont la circulation était restreinte. Certaines pourraient toutefois être maintenues au-delà de la période d'urgence et un certain nombre de villes ont intégré des mesures de redistribution de l'espace dans leurs plans de mobilité post-confinement pour promouvoir la mobilité active.

91. En outre, ces mesures, bien que temporaires, ont permis à de nombreux citoyens de s'essayer au vélo et à la marche dans des conditions plus sûres, et ont peut-être contribué ainsi à accroître la demande et le soutien politique en faveur d'initiatives de promotion de la mobilité active. Nombre de villes et de gouvernements ont commencé à créer des pistes cyclables, à réduire les limites de vitesse et à subventionner l'achat de vélos pour promouvoir le cyclisme.

Recommandation 11.1 : Redistribuer l'espace de voirie de manière équitable entre tous des usagers

92. La pandémie a mis en évidence la nécessité pour les autorités des agglomérations d'envisager de réaménager l'espace de voirie afin d'en attribuer une partie aux piétons et aux cyclistes. Leur action devrait être guidée essentiellement par le principe selon lequel les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route de plein droit et l'espace public doit être partagé équitablement entre tous ses usagers.

93. La création de nouvelles infrastructures cyclables, par exemple de pistes cyclables d'urgence (ou temporaires), ainsi que l'élargissement des trottoirs, rendent possibles et sécurisent les déplacements essentiels. Le rétrécissement des voies destinées aux véhicules motorisés peut également contribuer à apaiser le trafic : les automobilistes ont involontairement tendance à rouler plus vite dans les rues plus larges, rendant ainsi la circulation plus dangereuse pour les usagers non motorisés.

Recommandation 11.2 : Optimiser les espaces publics et les rendre attractifs et agréables

94. Au-delà de l'élargissement des trottoirs et de la création de nouvelles infrastructures cyclables, la réaffectation d'espaces jusqu'ici réservés aux voitures devrait rendre les villes plus agréables à vivre et plus attractives. Il peut s'agir de créer des placotours⁴⁷, d'installer des éléments d'adaptation aux changements climatiques (aménagement d'espaces

⁴⁶ Voir <https://www.euro.who.int/fr/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications-and-technical-guidance/environment-and-food-safety/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>.

⁴⁷ Les placotours sont des extensions de trottoir qui offrent aux usagers de la rue davantage d'espace et de confort.

ombragés, par exemple) ou encore d'exposer des œuvres d'art urbain. Pendant la pandémie, les interventions dites « d'urbanisme tactique », telles que la mise en place de cônes de signalisation, de plots en plastique ou de barrières de chantier, ont permis de modifier temporairement et à moindre coût l'environnement bâti pour récupérer, sur la voirie, de l'espace d'ordinaire affecté au stationnement des voitures ou à leur circulation. Les espaces partagés sont des éléments permanents du réseau routier, qui peuvent aisément être adaptés en fonction de l'évolution de la situation. De tels espaces de voirie multifonctionnels constituent des moyens efficaces d'accroître la résilience des villes.

Recommandation 11.3 : Intégrer le cyclisme dans les plans d'urgence

95. Pendant le confinement, les déplacements à vélo (et à pied) sont toujours restés une option pour les courses essentielles, même quand les déplacements en transports publics et en voiture, eux, n'étaient pas possibles. En plus de veiller à ce que les infrastructures cyclables puissent accueillir une potentielle vague de nouveaux cyclistes, les décideurs doivent élaborer des plans pour renforcer la sécurité (par exemple en créant des zones de circulation à faible vitesse), installer de nouveaux parkings à vélos, accroître le nombre de vélos (classiques ou électriques) que proposent les systèmes de location et de partage existants, et créer de nouveaux programmes de subvention à l'achat de vélos, notamment de vélos-cargos, ou élargir les programmes existants. Ces mesures font partie intégrante des plans d'urgence à mettre en place, dans les domaines du transport en général et du cyclisme en particulier, pour faciliter la lutte contre la pandémie actuelle et toute autre pandémie à venir. Tous les acteurs concernés, y compris la société civile, devraient être associés à l'élaboration de ces plans.

V. Préparer la voie pour l'avenir

96. Depuis la tenue de la quatrième Réunion de haut niveau, les membres du Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme ont coopéré étroitement à la préparation du projet de plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme. Cette coopération se poursuivra après son adoption.

97. Le Partenariat continuera de diffuser les pratiques optimales et de suivre la mise en œuvre du Plan après 2019, et il s'efforcera d'élargir sa portée géographique pour englober des pays qui n'ont pas participé aux activités entreprises dans le passé. Il soumettra annuellement un rapport au Comité directeur du PPE-TSE et préparera un examen à mi-parcours du Plan directeur qui doit avoir lieu à la sixième Réunion de haut niveau.

98. Il faudrait créer des liens étroits entre le Partenariat et, par exemple, l'Académie du PPE-TSE et les centres nationaux de connaissances (voir recommandation 1.3) afin de faciliter les échanges de savoir-faire et de favoriser le renforcement des capacités nécessaire pour assurer la mise en œuvre du Plan.

99. La poursuite des efforts de création et de mise en œuvre du Réseau cyclable transeuropéen jouera un rôle crucial dans la réalisation des objectifs fixés dans le Plan. Une coopération étroite avec les institutions financières internationales et d'autres donateurs revêtira la plus haute importance à cet égard. Le financement fourni par le Fonds monétaire international, la Banque européenne d'investissement et des institutions similaires permettra d'augmenter le budget disponible pour les activités de promotion du cyclisme et de disposer ainsi de ressources dépassant les investissements effectués aux niveaux national et de l'Union européenne. En plus, l'élaboration et l'adoption du Plan satisfont à une importante condition préalable à remplir avant de pouvoir s'adresser aux institutions financières internationales et à d'autres donateurs, car elles leur permettront de disposer de données et de renseignements structurés sous une forme qui leur semblera digne de leur intérêt. La prochaine étape à franchir consistera à organiser des ateliers sur le financement avec des représentants des diverses institutions financières, afin d'examiner les options de financement des projets présentés sous forme récapitulative dans la version technique du Plan, qui est plus étoffée que la présente version.

100. Ces activités faciliteront la mise en œuvre du Plan, qui pourrait être suivie de la présentation de propositions sur un éventuel instrument juridique destiné à renforcer l'action conformément à l'ambition définie ci-dessus.

101. Enfin, les activités entreprises dans le cadre du PPE-TSE ne devraient pas prendre fin avec le doublement de l'usage du vélo, dont les avantages sont également offerts par la marche. L'élargissement de la portée des travaux visant à englober toute la gamme des questions relatives à la mobilité active constituera la prochaine étape logique à franchir sur la voie de la réalisation de l'ambition définie pour le PPE-TSE.
