



Le vélo : Un moyen de transport pour tous au quotidien

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE CINQ VILLES TRÈS DIFFÉRENTES



TABLE DES MATIERES

Avant-propos	2
PRESTO - De quoi s'agit-il ?	3
L'héritage de PRESTO : des outils, des outils, des outils	4
Ce que nous avons appris dont d'autres peuvent bénéficier:	
Leçons des villes cyclables débutantes Zagreb et Tczew	6
<i>Activités locales de PRESTO: Infrastructure</i>	10
Leçons des villes cyclables en essor Grenoble et Venise	11
<i>Activités locales de PRESTO: Promotion</i>	14
Leçons d'une ville cyclable championne Brême	15
<i>Activités locales de PRESTO:</i> <i>Les vélos à assistance électrique</i>	18
Faciliter l'émergence d'une culture vélo: quelques conseils	19

AVANT-PROPOS

Ce document constitue le rapport final du projet européen PRESTO en faveur du développement de l'usage du vélo et résume ses principales réalisations ainsi que les recommandations issues de 33 mois d'expérience et de connaissances pratiques en vue de l'émergence de cultures «vélo» dans cinq villes européennes : Brême, Grenoble, Tczew, Venise et Zagreb ; des villes avec des répartitions modales, des situations de départ et des défis locaux différents.

Comme vous l'avez peut-être appris de votre propre expérience, il n'existe pas de modèle unique pour adapter les villes à l'usage du vélo. Les outils et les mesures qui fonctionnent bien dans une ville n'auront pas tous le même impact dans une autre ville. Les bonnes pratiques peuvent rarement être simplement copiées d'une ville à l'autre, mais doivent être adaptées à votre contexte local. Cela signifie que la définition d'une politique cyclable doit commencer par une compréhension approfondie de la situation locale en matière de déplacements, des destinations, des besoins et des désirs, de la culture et des comportements dans votre ville. Chaque ville doit définir une vision, créer une stratégie et trouver son propre équilibre entre les infrastructures et la promotion.

Une chose est cependant universelle : il est important d'évaluer les résultats tout au long du parcours afin de mesurer les progrès réalisés.

Nous voulons vous faire bénéficier de notre expérience – l'expérience PRESTO. Ce document résume nos principales recommandations en matière d'infrastructures cyclables, de la promotion de l'usage du vélo et de vélos à assistance électrique, et il est structuré autour des villes cyclables «débutantes», «en essor» et «championnes». Il est destiné aux autorités locales et régionales dans toute l'Europe, aux professionnels du vélo, aux institutions européennes et aux ONG, ou à toute personne qui travaille à la création d'une culture du vélo.

Profitez de notre expérience.

Votre équipe PRESTO



PRESTO

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Dans certains pays européens comme le Danemark, les Pays-Bas et dans certaines régions d'Allemagne et de Belgique, le vélo est déjà reconnu comme un mode de transport sérieux, mais dans une grande partie de l'Europe, l'usage du vélo reste encore plus un potentiel qu'une réalité. Afin d'exploiter ce potentiel, PRESTO a cherché à contribuer à éliminer les obstacles en renforçant les compétences en matière de politique cyclable, afin de promouvoir le développement d'une véritable culture vélo dans les villes européennes.

PRESTO est un projet du programme Énergie intelligente - Europe de l'UE, financé par l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (EACI) afin de promouvoir l'usage du vélo pour tous comme mode de transport quotidien.

Les activités de PRESTO se sont déroulées de mai 2009 à janvier 2012 et ont porté sur trois axes :

- une planification améliorée des infrastructures
- une promotion ciblée pour encourager l'usage du vélo
- les vélos à assistance électrique

Les cinq villes PRESTO – avec leurs différents niveaux de pratique du vélo – sont Brême en Allemagne ; Grenoble en France ; Tczew en Pologne ; Venise en Italie et Zagreb en Croatie. Ensemble, elles ont fourni un terrain d'essai idéal pour certaines mesures dans les villes cyclables «débutantes», «en essor» et «championnes» et elles ont permis de tirer certaines leçons que nous pouvons maintenant partager avec vous.

PRESTO a développé des outils pour les décideurs et les praticiens en vue de créer des environnements urbains favorables à l'usage du vélo, mettre en oeuvre de solides plans d'infrastructures cyclables et lancer des campagnes de promotion ciblées. PRESTO a mis l'accent sur le partage des connaissances et a cherché à créer une dynamique. Ses sessions de formation in situ avec des experts européens, ses cours d'apprentissage en ligne pour les villes débutantes et ses fiches techniques et guides élaborés par les experts de PRESTO forment une boîte à outils utile qui subsistera comme un héritage du projet pour les villes tant en Europe qu'en dehors de l'Europe. Le contenu de ces outils est décrit dans les pages suivantes.

Le consortium PRESTO est composé de cinq villes et de sept groupes d'experts européens spécialisés dans le transport urbain et l'usage du vélo.

Les villes PRESTO :

- Brême, Allemagne
- Grenoble, France
- Tczew, Pologne
- Venise, Italie
- Zagreb, Croatie

Réseaux européens et experts :

- Rupprecht Consult GmbH (aussi le coordinateur du projet), Allemagne
- Fédération européenne des cyclistes (ECF), Belgique
- Association européenne des distributeurs de véhicules à deux roues (ETRA), Belgique
- Ligtermoet & Partners, Pays-Bas
- Réseau urbain Polis, Belgique
- Fédération allemande des cyclistes, Brême Section de Brême (ADFC Brême), Allemagne
- Association poméraniennne pour une Europe commune (PSWE), Pologne



PRESTO classe les villes cyclables en trois catégories : débutantes, en essor et championnes sur la base de deux indicateurs : les conditions de circulation des cycles et le nombre de cyclistes. Les villes débutantes ont un niveau faible pour ces deux indicateurs, tandis que les villes championnes ont un élevé. PRESTO définit les villes débutantes comme les villes où l'usage du vélo est inférieur à 5 %, les villes en essor comme celles où l'usage du vélo est situé entre 5 % et 20 % et les villes championnes comme celles où l'usage du vélo est supérieur à 20 %.

L'HÉRITAGE DE PRESTO

OUTILS, OUTILS, OUTILS



"Les formations en ligne et le soutien apporté par le formateur ont vraiment été importants pour moi ! Cela m'a fourni des informations intéressantes et j'ai découvert un point de vue différent et plus spécialisé !"

Érica Takenouchi (participante à un cours de formation en ligne) a réalisé son travail de maîtrise sur l'usage du vélo en milieu urbain, à Barcelone, en Espagne

Guides des politiques et fiches Action

Outre les enseignements et les recommandations présentées dans ce document, PRESTO a développé plusieurs produits et services afin d'aider les décideurs locaux, les aménageurs et les techniciens à renforcer leurs compétences et à développer ou améliorer la culture du vélo dans leurs villes.

PRESTO a élaboré une série de fiches techniques et de guides des politiques à l'intention des décideurs et des professionnels de l'aménagement urbain dans les villes cyclables débutantes, en essor et championnes afin de les aider à créer des environnements urbains propices à l'usage du vélo.

Ces documents suivent les trois axes thématiques du projet : l'infrastructure, la promotion et les vélos à assistance électrique.

Une collection de quatre guides des politiques consacrés à la mise en place d'une politique cyclable offre un cadre clair pour aider les décideurs à développer une stratégie structurée autour des thèmes suivants :

- Cadre général
- Infrastructure cyclable
- Promotion de l'usage du vélo
- Vélos électriques

Les guides stratégiques sont accompagnés de 25 fiches-actions qui apportent des informations pratiques et détaillées sur les méthodes de mise en oeuvre de mesures en matière de politique cyclable. Ces fiches sont conçues comme un outil de travail pour les personnes chargées de la mise en oeuvre de la politique cyclable.

Les guides comme les fiches sont disponibles gratuitement dans plusieurs langues sur le site Web de PRESTO.

Les fiches action de PRESTO

Infrastructure cyclable :

- **aménagements cyclables** : bandes cyclables, pistes cyclables, rues cyclables, modération du trafic et usage du vélo, circulation des vélos à contre-sens, vélos et bus, vélos et piétons
- **Carrefours et croisements** : carrefours avec feux de signalisation, ronds-points, carrefours à priorité de passage et carrefours dénivelés
- **Stationnement** : solutions de stationnement des vélos, stationnement des vélos en zone résidentielle et en centre-ville
- **Transport public** : aménagements en faveur du vélo au niveau des pôles d'échange

Promotion de l'usage du vélo :

- **Sensibilisation** : vastes campagnes promotionnelles, campagnes pour l'usage du vélo en sécurité, campagnes ciblées, compteurs vélos et événements en faveur du vélo
- **Information** : cartes des itinéraires cyclables et centres d'information sur l'usage du vélo
- **Programmes de formation** : programmes de formation ciblés à l'intention des adultes et démonstrations de vélos

Vélos électriques :

- **Législation et aspects réglementaires**

Les vélos à assistance électrique

Parfois appelés "vélos avec vent arrière", les vélos à assistance électrique sont des **vélos à pédales équipés d'un moteur électrique qui apportent une assistance au pédalage. Ils se distinguent des vélos électriques** qui ont un moteur pouvant **être actionné que vous pédalez ou non.**



Not all learning needs to be done 'in the field' ...

La formation ne nécessite pas nécessairement une présence sur place

Pour atteindre autant d'intervenants que possible et pour assister ceux qui ont le plus besoin d'aide (villes cyclables débutantes), PRESTO a élaboré sept cours en ligne, en suivant encore une fois les trois axes thématiques du projet. Les cours sont basés sur un apprentissage autonome et chacun d'eux contient une série de modules et

des travaux basés sur le contexte local des participants.

Les participants peuvent suivre les cours à leur propre rythme. La communication avec les formateurs – des experts européens – et les retours sur les travaux réalisés sont assurés par voie électronique.

Le public cible principal est composé de techniciens des villes débutantes, même si les cours se sont également avérés utiles pour les organisations de promotion du vélo et les autres acteurs désireux d'améliorer l'usage du vélo dans leurs villes. Les cours sont donnés en anglais, mais sont conçus de telle sorte que même les personnes qui ne maîtrisent pas totalement l'anglais peuvent participer.

Les cours en ligne de PRESTO ont été développés en un produit qui peut être offert de manière continue. Pour plus d'informations, visitez le site Web de PRESTO.



«J'ai vraiment apprécié le temps que vous avez consacré à répondre à mes questions et à contrôler mes travaux. Un grand MERCI à vous. Ce cours est réellement intéressant pour moi. Il m'a donné des informations précieuses pour mon travail futur et quelques idées pour mon activité actuelle.»

Vladimir Mrkajic (participant à un cours de formation en ligne), Novi Sad Cycling Initiative, Novi Sad, Serbie

Thèmes des cours de formation en ligne de PRESTO

Infrastructure cyclable :

- Stationnement pour vélos
- Carrefours et ronds-points
- Création d'infrastructure dans les villes débutantes

Promotion de l'usage du vélo :

- Campagnes pour développer l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail
- Campagnes pour développer l'usage du vélo dans les trajets domicile-école
- Plan des itinéraires cyclables

Promotion des vélos à assistance électrique :

- Promotion des vélos à assistance électrique dans votre communauté

60

60 personnes provenant de **26 pays** du monde entier ont participé **aux sept cours d'apprentissage en ligne**.

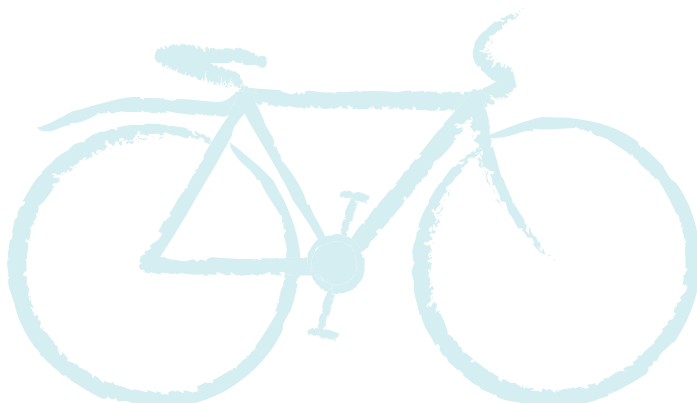
1 250 000

Les chiffres des ventes reflètent une croissance de la demande. En 2010, environ 1 000 000 de vélos à assistance électrique ont été vendus en Europe **Le chiffre estimé pour 2011 est de 1 250 000.**

Mesures d'incitation

Dans certains pays européens, des programmes nationaux ou locaux ont été mis en place pour créer des mesures d'**incitation à l'achat de vélos à assistance électrique**.

Pour en savoir plus sur les vélos à assistance électrique et les subventions à l'achat, veuillez consulter notre guide de vélos électriques sur le site Web de PRESTO ou contacter un partenaire PRESTO, au sein de l'Association européenne des distributeurs de véhicules à deux roues (etra@pandora.be).



LES VILLES DÉBUTANTES

CE QUE NOUS AVONS APPRIS QUI PEUT BÉNÉFICIER À D'AUTRES

De manière générale, les villes cyclables débutantes en Europe (part modale inférieure à 5 %) sont confrontées aux plus grandes difficultés lorsqu'elles élaborent leur politique cyclable. Avec un nombre relativement limité de déplacements quotidiens à vélo, des infrastructures cyclables insuffisantes et une conception des routes favorables aux voitures, l'émergence du vélo comme mode de transport peut ne pas être évident. Dans ces conditions, de nombreuses personnes, et cela est compréhensible, ne se sentent pas en sécurité sur un vélo et ne l'envisagent pas comme une option de transport.

Mais malgré ces difficultés, il y a de bonnes raisons d'être optimiste. Il est important de rappeler que :

- les personnes de tous âges aiment le vélo et comprennent ses avantages ; une demande existe certainement
- les personnes font déjà du vélo ; même si elles n'utilisent pas actuellement le vélo comme moyen de transport, beaucoup font du vélo pour les loisirs, pendant le week-end ou en dehors de la ville
- il y a probablement plus de cyclistes dans vos rues que vous ne l'imaginez, parce qu'ils se déplacent tranquillement, n'occupent pas



Parade commémorant le 750e anniversaire de la ville de Tczew (2010)

beaucoup d'espace, passent souvent inaperçus et ne sont pas comptabilisés

- il y a probablement des poches dans la ville – éventuellement dans certains quartiers ou autour d'un campus universitaire – où les niveaux d'usage des vélos sont plus élevés ; ces zones peuvent être optimisées afin d'aider à augmenter l'usage du vélo dans l'ensemble de la ville.

Tout cela signifie que le potentiel est sans doute présent. Toutefois, les villes

débutantes ont besoin d'une politique courageuse qui soutienne (et finance !) l'usage du vélo alors que la majorité de la population privilégie encore les déplacements en voiture.

Les villes partenaires PRESTO de Zagreb et de Tczew s'attachent à relever ces défis. Elles ont constaté que la demande existe et se développe. Malgré le soutien politique, l'amélioration et le développement des infrastructures n'a pas suivi le rythme de la demande.



Zagreb, Croatie : Faire ses premiers pas comme ville cyclable

Zagreb (793 000 habitants) est la capitale de la Croatie. La part modale du vélo y est inférieure à 3 % ; la création d'infrastructures cyclables (voies et stationnements) et la promotion de l'usage du vélo – y compris des vélos à assistance électrique – comme un mode de transport attractif et efficace ont été au centre des activités locales dans le cadre du projet PRESTO. Les campagnes ciblent le public en général, mais étaient particulièrement axées sur les étudiants qui présente un fort potentiel de développement et sont susceptibles de créer une masse critique favorable à l'émergence d'une culture vélo à Zagreb.



Tczew, Pologne : La pratique du vélo à travers les générations

La ville de Tczew (60 000 habitants) est située à environ 30 km au sud de Gdansk dans le nord de la Pologne. Avec une part modale de 2 % pour le vélo, Tczew a adopté un certain nombre de mesures destinées à exploiter pleinement le potentiel du vélo dans la ville. Les activités comprenaient la planification d'un réseau de voies cyclables, la promotion du vélo pour toutes les générations et des démonstrations de vélos à assistance électrique axées sur une utilisation dans des contextes professionnels.

Sur la base de l'expérience que nous avons acquise, PRESTO formule les recommandations suivantes pour les villes débutantes :

L'infrastructure est la meilleure promotion

Si la pratique du vélo dans votre ville n'est pas suffisamment sûre, il n'est pas réaliste d'essayer d'augmenter le nombre de cyclistes exclusivement par le biais de la promotion ; peu de personnes seront convaincues, et beaucoup penseront qu'une telle politique est irresponsable. D'autre part, une bonne infrastructure cyclable contribue à la sécurité de la pratique du vélo. Dans les secteurs où les conditions de circulation des vélos sont insuffisantes, l'amélioration des infrastructures et l'aménagement de zones réservées aux cyclistes dans l'espace urbain transmettent un message clair : l'usage du vélo est possible et respecté et constitue un mode de déplacement normal. Cela signale à tous les usagers de la route l'engagement d'une collectivité locale à l'égard de l'usage du vélo. Il n'est cependant pas possible de créer un réseau cyclable de haute qualité et à l'échelle de toute une ville en une seule fois. Les solutions à effet rapide comme la circulation des cyclistes à contresens dans les rues à sens unique, les bandes cyclables suggérées, les sas vélos et une approche quartier par quartier peuvent commencer à faire évoluer les représentations et les comportements.

Une fois que votre «produit» (le vélo comme moyen de transport) est devenu attractif, il est possible de le promouvoir. Lorsque les gens commencent à voir des améliorations significatives, ils sont plus à même d'envisager de modifier leur comportement. L'amélioration de vos

infrastructures cyclables permettra d'inciter les personnes à commencer à utiliser le vélo. La communication peut commencer dès le moment où il existe un engagement clair à l'égard d'un programme d'amélioration. Dans les cultures favorables aux voitures, cela fournira des opportunités pour mettre le vélo au centre des débats et pour le présenter comme un moyen de déplacement attractif.

Des infrastructures peu coûteuses peuvent faire une grande différence

Lorsque l'on considère les infrastructures cyclables dans une ville qui en compte peu et où la priorité est encore généralement accordée aux voitures, proposer de réaffecter l'espace dédié aux voitures aux cyclistes n'est pas réaliste. Il existe cependant une série de mesures peu coûteuses qui peuvent être mises en oeuvre plus facilement. Les infrastructures cyclables «invisibles» (des mesures qui favorisent l'usage du vélo, mais qui ne bénéficient pas exclusivement aux cyclistes) sont la modération du trafic, la réduction du trafic, le traitement des jonctions intersections et la gestion de la vitesse. De manière générale, la création d'espaces avec moins de voitures et des vitesses de circulation plus faibles devraient être la priorité absolue. Ces voies cyclables sécuritaires et tranquilles, éloignées du trafic intense ont plus d'attrait pour les cyclistes potentiels que les voies ou pistes cyclables aménagées aux abords des voies de circulation à trafic intense et rapide. L'avantage est que ces voies peuvent être aménagées rapidement et à moindre coût et peuvent rapidement conduire à un changement substantiel



«Cela fait presque 7 jours que je fais du vélo ! J'ai appris à monter à vélo il y a une semaine. Dans mon jardin d'enfants, presque tous les enfants font du vélo. Nous dessinons des vélos et nous chantons des chansons sur les vélos. Le vélo, c'est amusant.»

Martynka Drozd, citoyenne de Tczew, Pologne, 5 ans

de la perception tant des usagers de la route que des décideurs. Cela peut servir de catalyseur pour la mise en oeuvre de mesures d'infrastructures cyclables dédiées aux cyclistes conduisant à une augmentation de leur nombre.

D'autres arguments sont favorables au développement des infrastructures cyclables. Par exemple, des études ont montré que la construction d'infrastructures routières supplémentaires aboutit simplement à une augmentation du trafic (de voitures).¹ En outre, le Parlement européen a récemment adopté une résolution sur la communication de la Commission européenne Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020.² Dans le cadre de cette résolution, le Parlement européen «recommande vivement aux autorités responsables de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes.»

¹ Eddington, R. (2006) Transport's role in sustaining UK's Productivity and Competitiveness: The Case for Action. Ministère des Transports, Londres.

² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. "Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020". http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf



«Je n'ai jamais ressenti de la fatigue, ni éprouvé des efforts ou transpiré en conduisant un vélo à assistance électrique. J'ai plutôt trouvé ce vélo facile et agréable à utiliser. Je suis convaincu que l'homme d'affaires en costume sera enthousiasmé par ce vélo de conception moderne qui offre un mode de transport personnel par temps ensoleillé et pluvieux. Croyez-moi, ce vélo a répondu à tous mes besoins et critères.»

Dubravko Šimenc, professeur et médaillé d'or olympique en water-polo

Chercher à saisir les opportunités faciles en premier lieu

Pour la promotion de l'usage du vélo dans une ville débutante, il est judicieux de commencer par les opportunités les plus évidentes.

Cela peut inclure :

- les personnes qui ne sont pas encore des automobilistes (par exemple, les étudiants)
- les personnes pratiquant déjà le vélo, à des fins de loisirs
- les personnes qui sont réceptives aux messages relatifs à la santé ou à l'environnement (par exemple, les familles avec des enfants)

Le fait de commencer par des groupes qui sont plus ouverts au message permet de créer une base solide pour atteindre une masse critique. D'autres seront incités à rejoindre le mouvement initié dans un second temps. Cela entraîne à son tour un effet de «sécurité par le nombre»³ : l'augmentation du nombre de personnes à vélo mène à une meilleure prise de conscience par les autres usagers de la route et, en conséquence, à une plus grande sécurité pour les cyclistes.

Demandez à vos experts

Inviter les groupes clés à participer à la planification des infrastructures permet aux personnes d'exprimer leurs opinions et de contribuer activement au développement des réseaux cyclables. Cela aide également la ville à trouver les meilleures solutions possibles pour le contexte spécifique. Le fait de donner à des groupes spécifiques – qu'il s'agisse de groupes d'étudiants, de d'uniions de quartier ou d'autres types de groupes – un rôle actif dans la planification des infrastructures cyclables sera récompensé par une forte volonté de contribuer aux résultats et de s'identifier à ces résultats. Cela témoigne également de la volonté de la ville d'améliorer les conditions cyclables locales.

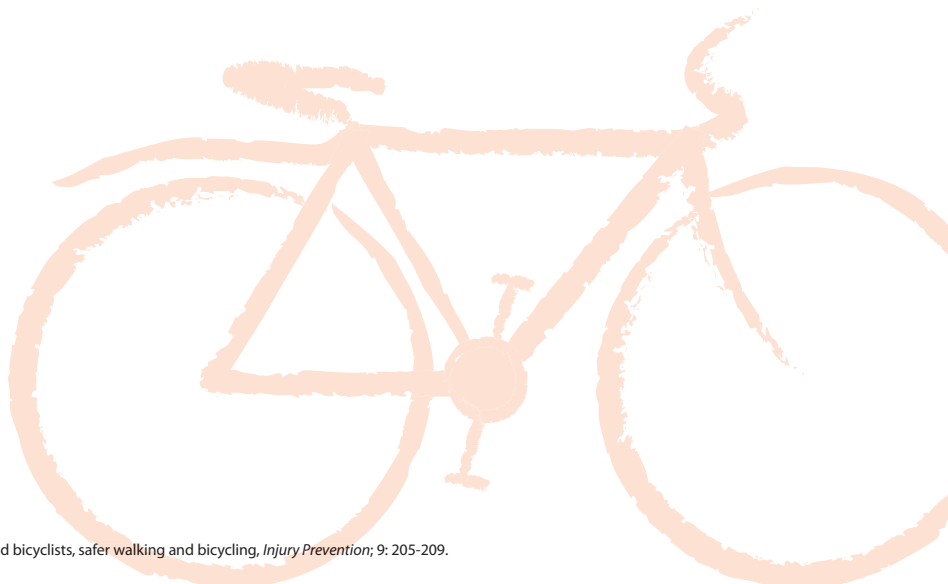
Quand il s'agit de créer des solutions favorables, toutes les villes cyclables débutantes ne disposent pas des ressources nécessaires pour engager des experts dans leurs services, mais cela ne signifie pas qu'il n'existe pas une base de connaissances dans la ville. Les cyclistes et les associations locales de cyclistes ont souvent une grande expérience dans la pratique du vélo dans leur ville. L'administration peut accéder à ces connaissances moyennant des enquêtes, une communication en ligne ou des rencontres personnelles.

2 000

2 000 citoyens de Tczew ont participé à la campagne de promotion du vélo multigénérationnelle de PRESTO – parmi eux toutes sortes de personnes depuis les enfants d'âge préscolaire jusqu'aux étudiants, en passant par les professionnels et les retraités.

dailybike.org

Le portail en ligne www.dailybike.org a été créé dans le cadre du projet PRESTO pour promouvoir l'usage du vélo et pour permettre aux citoyens de Tczew d'identifier les obstacles à l'usage du vélo dans leur ville.



³ Jacobsen, P.L. (2003) Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, *Injury Prevention*; 9: 205-209.



L'aspect «cool» des vélos à assistance électrique améliore l'image du vélo

Les vélos à assistance électrique rendent l'usage du vélo accessible aux personnes qui n'envisageraient normalement pas d'utiliser le vélo pour un certain nombre de raisons (âge, santé, relief, sueur, etc.). À première vue, certains pourraient penser que la promotion d'un véhicule à deux roues plutôt onéreux dans une ville qui ne fait pas un grand usage des vélos peut être un grand défi. Elle s'appuie cependant sur une solide logique. Promouvoir les vélos à assistance électrique dans les villes débutantes peut contribuer de manière significative à la création d'une culture vélo. Dans les endroits où une voiture moderne est considérée comme un symbole de statut social, un vélo de haute technologie peut jouer un rôle similaire. Les vélos à assistance électrique prouvent que le vélo, bien loin d'être un véhicule démodé pour les pauvres, est un moyen de transport moderne et de haute technologie. Et en effet, si l'on compare le coût d'un vélo à assistance électrique à celui d'une voiture destinée à un usage quotidien dans la ville, le vélo à assistance électrique semble très intéressant.

Il existe de nombreux moyens d'augmenter la sensibilisation à l'usage des vélos à assistance électrique dans les



«Dans ma ville natale, de plus en plus de personnes sont conscientes de la nécessité de créer des infrastructures pour les cyclistes. Cette année, notre Parlement a introduit des changements appropriés dans la loi afin de favoriser la sécurité de l'usage du vélo et la création de nouvelles installations. Je suis heureux que l'équipe de PRESTO ait assisté à la conférence sur la politique cyclable au parlement polonais.»

Jan Kulas, Member of the Polish Parliament, Tczew, Poland

villes débutantes. L'utilisation des vélos à assistance électrique par certaines professions visibles (facteurs, agents de police, etc.) contribue à les rendre visibles. L'implication de personnalités (personnalités du sport ou des médias, etc.) dans les activités de promotion des vélos à assistance électrique améliore l'image.

2+1

À Zagreb, des conférences sur des **thèmes relatifs à l'usage du vélo** ont été organisées par la ville et deux facultés universitaires de Zagreb et ont été intégrées aux cours universitaires. Des étudiants du département de géographie et de la faculté des sciences du trafic présentaient des conférences intitulées : «**Les habitudes et attitudes des étudiants de l'université de Zagreb en matière d'usage du vélo comme mode de transport et activité de loisir**» et «**Stratégies visant à encourager l'utilisation du vélo**». À la demande des étudiants, une autre conférence d'une ONG locale opérant dans le domaine de l'usage du vélo a été ajoutée sur le thème «**Sûreté et sécurité des cyclistes et des vélos**». Les conférences ont été suivies par une discussion animée.

15

Tout comme les citoyens ayant participé à un test du VAE à Zagreb, **15 éminentes personnalités ont testé les vélos à assistance électrique pendant une semaine** et communiqué leurs expériences aux médias nationaux. Parmi eux se trouvaient l'ambassadeur britannique, un célèbre joueur de water-polo croate, le vice-chancelier de l'université de Zagreb, et divers chanteurs, acteurs, présentateurs télé, journalistes et professeurs.

200

Il y a actuellement un seul concessionnaire de vélos à assistance électrique en Pologne et l'accès aux VAE est difficile, mais **dans le cadre de PRESTO, plus de 200 citoyens adultes de Tczew ont eu l'opportunité de tester des vélos à assistance électrique et des vélos électriques**.

ACTIVITÉS LOCALES DE PRESTO : PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES

ACTION LOCALE : ZAGREB

Stationnement pour vélos et un réseau de pistes cyclables

Le réseau de pistes cyclables (200 km actuellement) n'est pas encore complet et le stationnement des vélos est encore déficient, en particulier dans la partie ancienne du centre-ville de Zagreb. Ces obstacles doivent être surmontés pour rendre l'usage du vélo plus attractif pour un plus grand nombre de personnes. Dans le cadre du projet PRESTO, des pistes cyclables et un réseau de stationnement ont été proposés pour cette partie de la ville où sont situées la plupart des institutions publiques. Les résultats ont été affichés et présentés aux citoyens afin d'encourager le partage des opinions et l'implication directe dans la planification de l'infrastructure locale.

Plus d'informations :
strategija@zagreb.hr



Partenaires de PRESTO roulant à vélo à Grenoble

ACTION LOCALE : GRENOBLE

Consensus des acteurs sur les principes de conception

Dans le cadre du projet PRESTO, un processus de consultation entre les acteurs locaux a été lancé afin d'atteindre un consensus sur les principes de conception des espaces urbains et des rues de toute la zone métropolitaine. Les intervenants appartenaient administrations responsables des routes, des rues, des espaces urbains, du transport public, et des groupes d'utilisateurs concernés de l'ensemble de la zone Grenoble Alpes Métropole. Le résultat est un ensemble de lignes directrices sur les principes de conception à suivre dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure au niveau local, tenant compte des besoins de tous les utilisateurs, en particulier ceux des piétons et des cyclistes.

Plus d'informations :
lionel.faure@lametro.fr

ACTION LOCALE : TCZEW

Identification des obstacles à l'usage du vélo

Tczew a développé une plate-forme en ligne www.dailybike.org où les citoyens ont un accès direct aux dernières actualités, informations et activités relatives à l'usage du vélo. Le site comprend une fonction qui permet aux citoyens de signaler les carences en infrastructures ; cet outil de participation citoyenne aidera la municipalité à mieux évaluer les besoins locaux pour l'usage du vélo et à planifier et développer de meilleures infrastructures cyclables.

Plus d'informations :
ciecholinska.presto@gmail.com



Enquête dans le cadre du projet «Geniale initiative»

ACTION LOCALE : BRÊME

Stationnement pour vélos pour les grands événements

L'ADFC et la ville de Brême ont fait du Congrès 2009 de l'église protestante allemande (Kirchentag) organisé à Brême un événement favorable à l'usage des vélos. Cela a compris l'aménagement de 2 000 places de stationnement supplémentaires pour les vélos, l'établissement d'itinéraires recommandés entre les différents lieux d'organisation des événements, un plan pour les visiteurs avec des informations sur l'usage du vélo et 1 500 vélos de location gratuits. Depuis lors, Brême a élaboré un plan de stationnement pour vélos qui intègre les améliorations développées dans le cadre du projet PRESTO et a également aménagé un parkings pour vélos dans le centre-ville et dans les principaux lieux d'événement.

Plus d'informations :
willhelm.hamburger@bau.bremen.de

ACTION LOCALE : VENICE

Identification des points noirs

Soixante «points noirs» (lieux dangereux ou inaccessibles pour les vélos) ont été identifiés dans la partie continentale de Venise et des solutions ont été élaborées. Ces solutions sont disponibles sur CD et ont été présentées en interne aux techniciens de la ville de Venise qui programment les interventions. Une brochure contenant des informations sur 24 de ces points noirs a été imprimée pour présenter le travail réalisé et son potentiel.

Plus d'informations :
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

Conseil Si vous envisagez la promotion de vélos à assistance électrique, n'oubliez pas les infrastructures correspondantes telles que les installations de stationnement et de recharge. Comme les VAE sont plus coûteux et plus lourds que les vélos classiques, ils peuvent avoir des exigences différentes.

VILLES EN ESSOR

CE QUE NOUS AVONS APPRIS QUI PEUT BÉNÉFICIER À D'AUTRES

Une fois qu'une ville a atteint le niveau de ville cyclable en essor (la part d'usage du vélo est située entre 5 % et 20 %), l'usage du vélo est probablement relativement sûr et pratique dans une grande partie de la ville. Une quantité considérable d'infrastructure existe déjà et est utilisée. Le taux d'usage du vélo atteint déjà un niveau tel que les usagers quotidiens des vélos constituent une présence visible dans le paysage urbain. Il ne fait aucun doute que le vélo est un mode de transport et les cyclistes sont perçus comme un groupe dont les besoins doivent être abordés, mais le potentiel n'est pas clair. Le défi auquel est confronté la ville en essor est double : convaincre plus de personnes de passer de la voiture au vélo et continuer à améliorer la cohésion du réseau.

Les efforts réalisés doivent continuer à développer et diversifier les infrastructures et installations cyclables. Cela pourrait inclure, par exemple, des vélos publics (pour les résidents locaux comme pour les visiteurs) et des installations de stationnement sécurisées dans les pôles d'échanges, tels que des consignes individuelles ou collectives, surveillées ou automatisées. Et comme les villes en essor présentent encore un grand potentiel pour le transfert des déplacements en voiture aux déplacements à vélo, la promotion est encore largement nécessaire !



Installation de stockage de vélos à Grenoble

PRESTO formule les recommandations suivantes aux villes en essor :

Maintenir et développer ce que vous avez

Comme décrit ci-dessus, une ville en essor a déjà atteint un réseau cyclable raisonnable et les cyclistes constituent une partie visible de la vie urbaine quotidienne. À ce stade, il est important de maintenir l'infrastructure existante et de continuer à développer de nouvelles infrastructures et combler les lacunes du réseau afin de créer un réseau cyclable à mailles serrées (une distance maximale recommandée de 250 m entre les routes parallèles dans

les zones bâties) qui soit attrayant pour les nouveaux utilisateurs. Il faut éviter le travail isolé ; l'infrastructure cyclable doit être intégrée dans la planification urbaine globale d'une ville et dans ses politiques relatives aux stationnements et aux piétons. Former les différents services des collectivités techniques relatives aux aménagements cyclables est un bon moyen d'obtenir le soutien et le consensus. Si vous travaillez dans une région métropolitaine, le consensus de toutes les autorités compétentes sur les principes de conception est une condition préalable pour préparer la voie vers la progression en une ville cyclable championne.



Venise, Italie : Connecter tout le monde au vélo

À Mestre, dans la zone continentale de Venise (180 000 habitants), la part modale du vélo est assez élevée (19 %), mais il reste encore une marge de progrès. Les projets ont porté sur : l'analyse des points noirs et des solutions proposées pour les éliminer, le développement d'un plan de pistes cyclables rénové et étendu, des projets visant à encourager les enfants à se rendre à l'école en vélo, des animations de ville et la promotion des vélos à assistance électrique.



Grenoble, France : d'un usage occasionnel du vélo à un usage quotidien

Grenoble Alpes Métropole (400 000 habitants) est située dans le sud-est de France au cœur des Alpes (mais sur un territoire plat !). La ville de Grenoble a une part modale du vélo modérée de 5% (4 % pour l'ensemble de la zone métropolitaine). Les projets locaux de PRESTO à Grenoble ont été conçus pour augmenter ce chiffre dans une agglomération dont les infrastructures sont dignes d'une ville en essor, mais où le nombre de cyclistes est relativement faible. Ils portaient sur l'adoption de principes de conception partagés pour l'usage du vélo dans toute l'agglomération, l'organisation d'événements en faveur du vélo, la création d'une stratégie claire de promotion pour l'usage quotidien du vélo et des démonstrations de vélos à assistance électrique.

L'infrastructure n'est pas suffisante

Dans les villes en essor, en particulier, il est essentiel que le développement des infrastructures et les activités de promotion soient parfaitement coordonnés. Chaque fois qu'une nouvelle section de voie cyclable est aménagée ou qu'un nouveau parking est installé, faites le savoir ! Invitez les médias et laissez leurs photos parler pour vous. Les personnes apprécieront ces développements (pour autant qu'elles en soient informées !) et répondront en utilisant les nouvelles installations. Mais soyez préparés : il y aura toujours des voix critiques. Les gens peuvent être lents à s'adapter aux nouveautés. Ne vous laissez pas décourager ! Continuez à parler des avantages – et invitez vos partenaires à en parler aussi.

En matière de promotion, une ville en essor peut aller au-delà du stade des «opportunités faciles». L'amélioration des conditions cyclables locales est le meilleur argument pour élargir vos activités de promotion en ciblant différents groupes. Il peut s'agir d'employeurs et de leurs employés, d'écoles (et des parents qui conduisent leurs enfants à l'école) ou de la clientèle des commerces.

Sans l'appui des élus locaux (y compris en matière de financement), il est difficile d'élaborer une stratégie globale de communication qui touche tout le monde. Les campagnes de promotion axées sur des thèmes spécifiques tels que la santé des personnes ou les économies financières peuvent être le moyen le plus efficace d'atteindre les cyclistes potentiels.

N'oubliez pas les autres usagers de la route

La part modale du vélo peut atteindre un «plafond de verre» si les autres usagers de la route ne changent pas d'attitude (les automobilistes qui pensent que les routes sont uniquement destinées aux véhicules automobiles ou les piétons qui ne veulent pas que des cyclistes occupent les espaces urbains qui leur sont dédiés). Pour surmonter ces obstacles, la vision d'une ville doit inclure une sensibilisation du public qui cible tous les usagers de la route. Mais tous les cyclistes ne sont pas des anges.



«Nous soutenons la communauté d'agglomération de Grenoble dans sa volonté de sensibiliser les écoliers – et leurs parents – à l'usage du vélo comme mode de transport régulier pour les trajets vers et depuis l'école.»

Monique Giroud, présidente de l'Association pour le développement du transport local, l'usage du vélo et les piétons, Grenoble, France



«Notre guide d'aménagement de la voirie soutenu par le projet PRESTO provient du souhait que nous partagions tous en tant que planificateurs des infrastructures urbaines – travaillant au sein de différentes institutions mais sur un même territoire – de réaliser des progrès communs dans notre prise en compte les cyclistes.»

Alain Berger, chef du Département du trafic, des routes et des équipements, municipalité d'Echirolles, France

60

Dans le cadre du projet PRESTO à Venise, **60 points noirs** ont été analysés et **60 solutions techniques** ont été proposées.

Le coût total estimé des modifications s'élevait à 7 076 900 €. Tant que le financement pour les solutions n'est pas encore clarifié, il est utile d'avoir des plans «prêts-à-l'emploi» pour le moment où les fonds seront disponibles.

Le comportement de (certains) cyclistes peut être un vrai problème pour les piétons et les conducteurs, ce qui suggère la nécessité d'une action ciblée et axée sur un comportement cyclable correct. Si les cyclistes veulent être respectés comme usagers de la route égaux, ils doivent être prêts à respecter à la fois les règles de la circulation et les autres usagers.



Le projet PRESTO a enseigné aux enfants dans de nombreuses écoles de ma ville que le choix du mode de transport adapté pour aller à l'école est un jeu fantastique et un excellent moyen de rappeler aux adultes que l'air pur est un atout précieux dont nous devons tous prendre soin. Personne ne peut être exclu. M. CO2 ne peut être battu que si nous apprenons tous à jouer notre rôle correctement dans ce jeu d'équipe !»

Roberto Di Bussolo, directeur en charge de la mobilité durable (alias M. CO2), ville de Venise, Italie

Pourquoi ne pas louer un vélo ?

Investir dans un programme de location vélos publics peut représenter un coup de pouce supplémentaire pour les villes en essor. Les programmes de vélos publics, comme ceux qui ont été mis en place à Venise et à Grenoble (et dans beaucoup d'autres villes européennes) donnent aux non-cyclistes et aux personnes qui ne sont pas propriétaires de vélos l'opportunité d'essayer le vélo. Les programmes de vélos publics à travers l'Europe ont sensibilisé le public à l'usage du vélo comme moyen de transport et ont augmenté de manière sensible l'usage du vélo. En particulier, les villes touristiques peuvent augmenter le nombre de cyclistes avec un programme de vélos publics.

Les vélos à assistance électrique disponibles dans le cadre d'un service de location vélos publics pourraient aussi jouer un rôle significatif. Par exemple, un système a été mis en place dans la ville allemande d'Offenbach en 2011. Les programmes de vélos publics – avec ou sans vélos à assistance électrique – ont peu de chances d'être efficaces s'ils ne sont pas subventionnés. Toutefois, c'est à vous qu'appartient la décision de déterminer si la valeur ajoutée vaut le coût supplémentaire (ou éventuellement, si le sponsoring est une option à envisager).



“L'initiative Green Mile a intégré des écoles primaires de Mestre et a été soutenue par la municipalité de Venise en collaboration avec la FIAB. Les enfants sont très enthousiastes à l'égard de l'initiative et ils ont appris les principes tout en s'amusant. Demain, ces enfants seront des adultes avertis et mieux formés.»

Viviana Tre, présidente de la FIAB (Fédération italienne des amis du vélo) Mestre, Italie

53%

Le **nombre d'élèves** qui utilisent le vélo tous les jours sur l'itinéraire domicile-école **a augmenté de 53 % pendant l'initiative Green Mile de PRESTO** à Venise et **10 900 kg de CO₂ ont été économisés** par les enfants durant le mois au cours duquel ils ont participé au projet.⁴

le plan

Avant PRESTO, les efforts de communication à Grenoble portaient de manière générale sur les modes de transport différents des voitures, avec quelques événements relatifs à l'usage du vélo. **PRESTO a concentré les efforts sur l'usage du vélo comme mode de transport spécifique requérant une stratégie spécifique de promotion, qui a finalement abouti à un plan de promotion pour l'usage du vélo !** PRESTO a donné une impulsion énorme à la culture cycliste de Grenoble !

⁴ Méthode de calcul : l'utilisation d'une voiture privée (autocollants rouges) pour se rendre à l'école produit 2 kg de CO₂ pour un trajet de 15 minutes (trajet domicile-école moyen), le covoiturage et le bus (autocollants jaunes) génèrent 200 g de CO₂, tandis que l'usage du vélo ou la marche (autocollants verts) génèrent 0 g de CO₂. Les autocollants attribués à chaque classe pour chaque catégorie de transport utilisé lors de la compétition ont été comptabilisés et mis en rapport avec la situation initiale dans chaque classe afin de calculer la quantité de CO₂ économisée.

ACTIVITÉS LOCALES DE PRESTO : PROMOTION DE L'USAGE DU VÉLO

ACTION LOCALE : TCZEW

Promotion d'un usage du vélo multigénérationnel

Dans le cadre du projet PRESTO, les activités promotionnelles et éducatives mises en oeuvre à Tczew ciblaient des groupes de tous âges (enfants, étudiants, adultes, grands-parents) et tous les usagers de la route, afin de renforcer la sensibilisation à l'usage du vélo comme mode de transport quotidien pour tous. Cela comprenait une série d'entretiens animés avec des groupes de résidents, des animations dans le cadre de Journées européennes de la mobilité, des animations de rue lors de la célébration de la Journée de la rue et des concours. Les médias locaux étaient impliqués dans tous les cas.

Plus d'informations :
ciecholinska.presto@gmail.com

ACTION LOCALE : GRENOBLE

Le challenge Vélo à l'école

Dans le cadre du projet PRESTO, un challenge Vélo à l'école a été organisé à Grenoble en 2011 en collaboration avec l'Association pour le développement des transports en commun, des voies cyclables et pitonnes. Six écoles maternelles, dix-huit écoles primaires et quatre collèges ont pris part au challenge, avec un total de 5 626 élèves participants. Les écoles ayant le pourcentage le plus élevé de cyclistes ont été récompensées ; le taux moyen de participation était de 53 %.

Plus d'informations :
myriam.wuyam@lametro.fr



Concours Green Mile à Venise

ACTION LOCALE : VENICE

Le "Green Mile"

Dans le cadre de l'initiative «Green Mile», les classes des écoles primaires se sont mesurées les unes aux autres pendant un mois et des points ont été attribués quotidiennement selon le mode de transport utilisé par les enfants pour se rendre à l'école tous les jours. Un véritable changement dans les habitudes de mobilité des élèves a été observé pendant cette initiative, avec une augmentation de 53 % (+ 29 élèves) du nombre d'élèves qui utilisaient le vélo pour leurs trajets de la maison à l'école et vice-versa. Les résultats ont largement dépassé l'augmentation attendue de l'ordre de 15 % (sur la base de résultats antérieurs). Un événement final a été organisé dans le parc San Giuliano à Mestre pour les 347 élèves qui ont participé au projet, avec une multitude d'activités ludiques, pratiques et concrètes concernant la sécurité et les avantages du vélo.

Plus d'informations :
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

ACTION LOCALE : BRÊME

Compteur de vélos

PRESTO a fourni l'opportunité et l'aide financière pour l'installation d'une série de compteurs de vélos – et notamment d'un compteur avec affichage numérique. Il a fallu deux ans pour évaluer et analyser toutes les options possibles pour le comptage des cyclistes et les modalités d'affichage des résultats. Un programme de huit compteurs a finalement été approuvé et le premier compteur – avec affichage – a été installé à l'automne 2011. Le nombre élevé de cyclistes comptés a dépassé même les estimations les plus optimistes.

Plus d'informations :
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

ACTION LOCALE : ZAGREB

Promotion de l'usage du vélo auprès des étudiants

La promotion de l'usage du vélo auprès des étudiants, un groupe cible majeur à Zagreb, a consisté en différentes conférences sur des sujets liés à l'usage du vélo par les étudiants et en une enquête scientifique auprès de 600 étudiants environ de l'université de Zagreb. Le but de cette enquête était de déterminer la part des cyclistes étudiants et le potentiel pour la captation de nouveaux cyclistes parmi la population étudiante, de recueillir les demandes des étudiants pour l'amélioration des infrastructures et sur d'autres mesures qui pourraient les encourager à utiliser davantage le vélo.

Plus d'informations :
strategija@zagreb.hr

VILLES CHAMPIONNES

CE QUE NOUS AVONS APPRIS QUI PEUT BÉNÉFICIER À D'AUTRES



Festival du vélo à Brême (2010)

Au niveau de ville championne (taux d'utilisation du vélo supérieur à 20 %), un nombre très important de déplacements de courte distance sont réalisés à pied ou à vélo et un réseau cyclable couvrant toute la ville est en place. Maintenant, il est nécessaire de convaincre encore plus de personnes des avantages de l'utilisation du vélo, en ciblant, en particulier, les «cas difficiles». Cela peut inclure les personnes plus âgées ou les immigrants provenant de pays non cyclistes ou encore les cyclistes occasionnels qui pourraient

être convaincus d'utiliser davantage le vélo plutôt que la voiture. Dans le même temps – comme cela a été fait pour la circulation automobile dans les décennies précédentes – l'innovation et des efforts continus sont nécessaires pour continuer à maintenir une intégration harmonieuse de niveaux croissants de trafic de vélos dans les zones urbaines.

À ce stade, les efforts en matière d'infrastructure doivent viser à améliorer la situation du stationnement des vélos,

à améliorer et à maintenir l'infrastructure et à accroître le flux et la vitesse des vélos en circulation, par exemple, en élargissant les voies cyclables existantes ou en créant des «voies rapides» pour les vélos afin de rendre le réseau plus pratique et attrayant. Dans le même temps, les efforts de promotion et de communication doivent être maintenus afin d'assurer la satisfaction des cyclistes quotidiens et de continuer à augmenter le potentiel en offrant des informations utiles et des avantages en guise de récompense pour leurs efforts à vélo.

Sur la base de l'expérience que nous avons acquise, PRESTO formule les recommandations suivantes pour les villes championnes :

La promotion - ça n'a pas de fin

Même pour les villes championnes, la nécessité de promouvoir l'usage du vélo ne s'arrête jamais. Les méthodes de promotion peuvent toutefois différer de celles des villes débutantes et des villes en essor. Les campagnes de promotion de l'usage du vélo intègrent l'usage du vélo dans l'identité d'une ville et témoignent du soutien de l'administration locale au transport durable.



Brême, Allemagne : Innovation dans l'usage du vélo et événements de grande envergure

La ville de Brême (550 000 habitants) est située dans le nord de l'Allemagne. À Brême, la part modale du vélo est déjà très bonne (25 % de tous les déplacements), mais l'information continue et la planification sont essentielles au maintien – et à l'augmentation – de cette part modale. Les activités locales de PRESTO à Brême ont été axées sur la planification des stationnements pour vélos pour les grands événements, les campagnes promotionnelles pour les grands événements, les fêtes du vélo, l'installation d'un compteur de vélos (avec écran) et les démonstrations des vélos à assistance électrique.

400 000

Brême **compte les vélos**. Un compteur, qui a été installé sur un pont enjambant la rivière Weser enregistrant un trafic très important de vélos et qui comprend un affichage numérique, a **comptabilisé 400 000 cyclistes durant les deux premiers mois** suivant son installation.

Sept autres boucles de comptage permanentes sont installées à Brême afin de fournir aux techniciens de la collectivité un décompte précis des cyclistes circulant dans la ville.

50%

On avait conscience des «niveaux élevés d'usage du vélo» à Brême, mais les chiffres enregistrés par le nouveau compteur de vélos ont surpris même **les défenseurs de l'usage du vélo. 50 000 cyclistes sont comptés chaque semaine, soit 50 % de plus que ce que les fonctionnaires municipaux prévoyaient !**

200

Un vendeur venu de l'extérieur de Brême et qui a présenté des vélos à assistance électrique à l'occasion du festival du vélo et de la journée sans voiture 2009 de Brême a vendu plus de **200 vélos à assistance électrique à des clients de Brême après l'événement.**



«Si un nombre plus élevé d'usagers de la route échangeaient la voiture contre un vélo à assistance électrique, il y aurait immédiatement beaucoup plus d'espace dans les rues. ETRA, notre partenaire PRESTO, a facilité la mise en place de plusieurs pistes d'essai ici, ce qui a véritablement stimulé l'usage des VAE à Brême»

Ludger Koopmann, vice-président du Club des cyclistes allemands (ADFC, l'Association fédérale), Brême

Par exemple, la communication en ligne avec les cyclistes par le biais de plates-formes destinées à recevoir les remarques et informations sur le réseau cyclable est un outil précieux pour les villes championnes et souligne l'importance accordée à la voix de leurs cyclistes.

Pour toutes les activités, une ONG expérimentée et puissante comme une association cycliste peut être un partenaire important dans les campagnes de promotion. Ces organisations peuvent fournir leur expertise pour les questions relatives aux infrastructures, soutenir les efforts du conseil municipal et aider l'administration à établir des contacts avec ses citoyens cyclistes.

Stationner et faire la fête

Les vélos en tant que véhicules de petite taille, silencieux et non polluants constituent une solution idéale pour le transport vers les événements de grande envergure (matchs de football, concerts, festivals) et ont des effets positifs pour les organisateurs des événements et les résidents locaux tout comme pour les cyclistes eux-mêmes. Pour les rendre attractifs, il doit y avoir de nombreuses zones de stationnement et celles-ci doivent être situées à proximité des accès principaux au site. La promotion de l'usage du vélo par les personnes assistant à un événement doit être intégrée dans la promotion globale de l'événement, de façon à ce que les personnes puissent tenir compte de cette option lorsqu'elles organisent leur participation.

Les vélos à assistance électrique

Les vélos à assistance électrique peuvent doter une ville championne d'une perspective nouvelle. Alors que la nouvelle technologie peut être attrayante pour les «mordus du vélo», les vélos à assistance électrique jouent également un rôle essentiel dans la captation de nouveaux groupes cibles (personnes plus âgées, personnes qui vivent loin de leur travail ou pour lesquelles le relief constitue un obstacle, personnes qui doivent transporter de lourdes charges). Les pistes d'essai permettent aux usagers d'expérimenter



Voie cyclable à Brême



Piste cyclable séparée à Brême

la différence d'un «vélo avec un vent arrière». Un parking à plusieurs étages (fermé aux voitures) est un emplacement possible pour un essai des vélos à assistance électrique. Les effets de synergie avec d'autres événements de grande échelle (comme un festival local ou une journée sans voiture) peuvent susciter l'intérêt du public. Les villes peuvent aussi mettre en place un projet de démonstration des vélos à assistance électrique sur le lieu de travail en collaboration avec les employeurs locaux, pour permettre aux travailleurs de tester les vélos à assistance électrique comme véhicules de société.

Les cyclistes comptent

En tant que véhicules silencieux et de petite taille, les vélos peuvent traverser les rues de la ville et passer facilement inaperçus. De ce fait, les gestionnaires du trafic – et autres responsables – sous-estiment grandement le nombre de cyclistes circulant dans leurs villes.

Bien que certains les critiquent et leur reprochent d'être un gadget de promotion coûteux, les «baromètres à vélos» (compteurs de vélos avec afficheurs numériques) sont un moyen de montrer aux cyclistes qu'ils comptent (et qu'ils sont comptés).

Si vous êtes confrontés à des critiques qui estiment qu'un baromètre à vélos est tout juste un gadget coûteux,

vous devez savoir que son installation pourrait devenir une question politique, qui pourrait conduire à des retards ou même se transformer en un enjeu électoral. La ville de Brême a la chance de bénéficier d'un soutien politique pour son compteur. Selon les déclarations du sénateur pour l'Environnement de la ville dans les médias locaux : «Nous déployons beaucoup d'efforts pour connaître le nombre exact de voitures qui traversent chaque intersection, mais pour les vélos, jusqu'à présent, nous dépendions de sondages aléatoires réalisés tous les cinq ans».⁵

Si l'affichage numérique du «baromètre» n'est pas absolument nécessaire, le comptage des cyclistes, en revanche, est indispensable. Bien que la ville de Brême dispose d'un seul affichage numérique (installé à un carrefour situé sur un pont à grand trafic), elle installe également des stations de comptage dans sept autres endroits afin de donner aux gestionnaires du trafic une idée claire du nombre de cyclistes circulant dans la ville.

Un mot d'avertissement : lorsque vous envisagez l'emplacement de votre «baromètre à vélos», vous devez malheureusement tenir compte de la possibilité de vandalisme. L'affichage doit être clairement visible pour tous les usagers passant à proximité (indépendamment de leur mode de transport), mais idéalement hors de portée des personnes mal intentionnées.

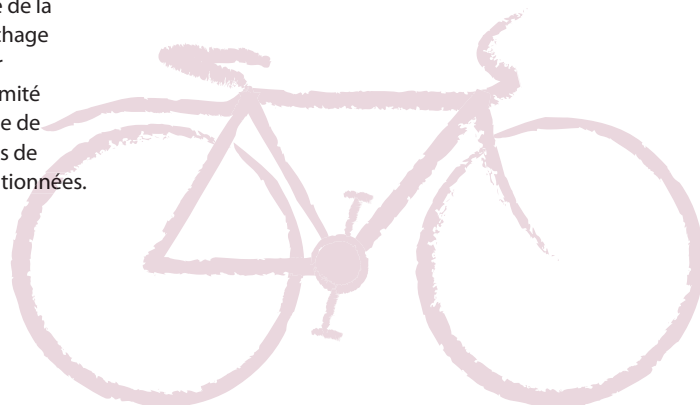
1 000

Gestionnaires d'événements et visiteurs sensibilisés par PRESTO au stationnement des vélos. En 2011, avec le soutien de l'ADFC, partenaire PRESTO, **la BREMINALE** – un grand festival organisé en plein air le long du fleuve Weser avec 200 000 visiteurs – **a fourni 1 000 places de stationnement mobiles pour les vélos**. Les visiteurs utilisant des vélos ont apprécié cette offre, qui a, par ailleurs, donné lieu à un intéressant effet secondaire positif : même les vélos garés à l'extérieur des stationnements aménagés étaient disposés en rangées bien ordonnées. Plusieurs mois après l'événement, les personnes se souviennent encore de l'expérience positive. Les gestionnaires d'événements souhaitent poursuivre la collaboration à l'avenir.



«Pendant de nombreuses années, le Département de l'environnement de Brême s'est attaché à promouvoir l'usage du vélo et à augmenter la part du trafic de vélos sur le total du trafic. Pour une planification des transports orientée vers l'avenir, nous avons besoin de données et de faits concrets sur l'usage du vélo. Par conséquent, le nombre de cyclistes franchissant les principaux points du réseau cyclable sera comptabilisé automatiquement à l'avenir. PRESTO a soutenu le démarrage - merci !»

Dr. Joachim Lohse, sénateur pour l'environnement, la construction et le transport, ville hanséatique libre de Brême



⁵Weser-Kurier, 28.10.2011, p. 8.

ACTIVITÉS LOCALES DE PRESTO : PROMOTION DES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

ACTION LOCALE : GRENOBLE

Démontrer le potentiel des vélos à assistance électrique pour les automobilistes

Afin d'augmenter la sensibilisation aux vélos à assistance électrique parmi les employés et les résidents de Grenoble (en particulier les personnes habitant dans des zones vallonnées ou qui parcourent plus de 10 km par jour), de familiariser les personnes à l'utilisation de vélos à assistance électrique et de démontrer leur efficacité, une campagne de promotion des VAE d'une durée d'un mois a été mise en œuvre à la fin de l'année 2011. Le lancement a eu lieu dans une zone commerciale très animée et les velocistes locaux ont présenté une sélection de modèles de vélos à assistance électrique. Les citoyens intéressés pouvaient réserver gratuitement un vélo à assistance électrique via une ligne téléphonique spéciale. Avant d'effectuer leur parcours d'essai, les participants ont reçu des informations techniques et de sécurité. Les résultats de l'évaluation de cette campagne contribueront à une meilleure définition de la politique de l'administration de Grenoble Alpes Métropole pour 2012 dans le domaine des vélos à assistance électrique.

Plus d'informations :
myriam.wuyam @ lametro.fr

ACTION LOCALE : ZAGREB

Démonstration des vélos à assistance électrique

Une partie de cette campagne de promotion des VAE prévoyait la participation pendant une semaine de citoyens éminents aux tests des vélos à assistance électrique organisés à Zagreb. Une série de personnalités croates importantes – notamment des universitaires, des élus, des diplomates, des sportifs d'élite et des personnalités des médias – ont participé aux activités de promotion des vélos à assistance électrique de PRESTO. Certains d'entre eux ont partagé leurs expériences avec les médias, ce qui les a placés dans une position de modèle à suivre pour le transport durable. Des parcours d'essai ont aussi été organisés pour les citoyens dans le parc historique de Maksimir à Zagreb. Ces événements ont reçu une couverture médiatique nationale.

Plus d'informations :
strategija@zagreb.hr



Promotion des vélos à assistance électrique à Tczew

ACTION LOCALE : BRÊME

Démonstration des VAE et pistes d'essai

En collaboration avec plusieurs vendeurs, l'ADFC a offert des vélos à assistance électrique à des fins de démonstration et de test pendant les festivals du vélo et les journées sans voiture à Brême. En outre, la piste d'essai Extra-Energy GoPedelec, financée par ETRA, partenaire au projet, a été aménagée dans un emplacement central entre la gare principale et le centre-ville. Les tests des vélos à assistance électrique organisés dans le cadre de festivals, d'expositions et d'autres activités d'essai des vélos ont offert aux visiteurs différentes possibilités de se familiariser avec les vélos à assistance électrique. Comme de nombreuses personnes ne connaissent pas encore bien les vélos à assistance électrique, il s'est avéré qu'il était plus efficace (et plus facile) de présenter les vélos à assistance électrique dans le cadre d'autres événements relatifs aux vélos, plutôt que d'organiser un grand événement spécifiquement consacré aux vélos à assistance électrique.

Plus d'informations :
tobias.leuze@adfc-bremen.de

ACTION LOCALE : TCZEW

Promotion des vélos à assistance électrique

La promotion des vélos à assistance électrique à Tczew s'est présentée sous deux formes : une présentation combinée avec un tour d'essai pendant les événements, et des locations d'une semaine (par différents professionnels), à des personnes plus âgées et autres usagers. La promotion a touché 500 personnes, dont une centaine a loué des vélos à assistance électrique pendant une semaine ou davantage. Des enquêtes et des interviews ont été réalisées afin d'évaluer l'utilité perçue des vélos à assistance électrique. Les résultats montrent que les vélos électriques facilitent l'usage du vélo pour les personnes âgées et constituent également une bonne solution dans les régions vallonnées. La promotion des vélos électriques parmi les résidents de Tczew a augmenté le nombre de résidents souhaitant les utiliser.

Plus d'informations :
ciecholinska.presto@gmail.com



Démonstration de vélos à assistance électrique à Venise

ACTION LOCALE : VENICE

Démonstration des vélos à assistance électrique

Le premier événement de démonstration des vélos à assistance électrique organisé à Venise s'est déroulé dans le cadre du projet PRESTO. L'événement, qui s'est tenu à Mestre à l'occasion du «Dimanche écologique», a mis dix vélos à assistance électrique à la disposition des citoyens pour la réalisation d'essais sur une piste cyclable dans le centre de Mestre. L'événement promotionnel a touché plus de 200 citoyens.

Plus d'informations :
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

FACILITER L'ÉMERGENCE D'UNE CULTURE VÉLO

QUELQUES CONSEILS

Le projet PRESTO s'est efforcé de concevoir, de mettre en oeuvre et de partager des moyens pour aider les villes à créer ou à renforcer une culture vélo. La boîte à outils du projet comprend plusieurs ressources de formation sur site, sept cours d'apprentissage en ligne, quatre guides et 25 fiches techniques en plusieurs langues. Ces outils perdureront au-delà de la fin du projet en janvier 2012. En nous basant sur tous les résultats et les l'animation des projets, nous proposons les recommandations générales suivantes pour aider d'autres intervenants à mettre en oeuvre des politiques cyclables dans les villes cyclables débutantes, en essor et championnes :



Festival du vélo à Grenoble

Atteindre votre groupe cible

- 🚲 Promouvoir de la manière la plus généralisée possible : même les mesures les plus brillantes sont inutiles si personne n'en a connaissance.
- 🚲 L'attention portée à l'usage du vélo à proximité des écoles et des universités est utile pour les villes à tous les stades comme un moyen d'impliquer les jeunes générations.
- 🚲 Les journées et les semaines d'essai des vélos et des vélos à assistance électrique ou les événements de test constituent un bon moyen d'inciter les personnes à intégrer le vélo dans leurs trajets quotidiens vers l'école ou le lieu de travail.
- 🚲 Les médias sociaux fournissent un excellent outil pour atteindre votre groupe cible.
- 🚲 Beaucoup de cyclistes aiment partager leurs réflexions et leurs opinions sur les installations, bonnes et mauvaises, et le fait d'utiliser un vélo facilite les arrêts pour prendre une photo que l'on partagera ensuite avec d'autres par voie électronique.

Mise en œuvre des politiques vélo

- 🚲 Ne pas se concentrer sur un unique mode de transport. Afin de déterminer l'utilisation de l'espace public et les stratégies de changement, il est important d'analyser les comportements de tous les modes.
- 🚲 Impliquer autant d'intervenants que possible et leur expliquer ce que vous voulez faire et pourquoi.
- 🚲 Normaliser l'usage du vélo au niveau de la planification en l'intégrant dans les processus existants.
- 🚲 L'usage du vélo est local et nécessite une approche locale.
- 🚲 Emprunter des idées à d'autres villes, c'est fantastique, mais il faut tenir compte de votre propre contexte local et envisager éventuellement d'adapter les solutions à vos besoins.
- 🚲 Les villes doivent traiter les conflits entre piétons et cyclistes par une conception compréhensible de l'espace commun et des campagnes d'information.



Enfin, comme dernière recommandation, mais non des moindres, ne soyez pas frustrés ! Vous êtes à la pointe d'un changement de culture. Cela prend du temps et vous ne parviendrez pas à ce que tout le monde enfourche un vélo. Mais avec beaucoup d'efforts et de patience, vous arriverez certainement à marquer la différence !

Pour de plus amples informations
www.presto-cycling.eu

Coordinateurs du projet

Rafael Urbanczyk

r.urbanczyk@rupprecht-consult.eu / Tél. : +49 (0)221 60 60 55 16

Michael Laubenheimer

m.laubenheimer@rupprecht-consult.eu / Tél. : +49 (0)221 60 60 55 23

Originale : anglais

Cette brochure est aussi disponible en allemande, anglais, croate, français, italien, polonais.

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires ou des copies dans d'autres langues, veuillez contacter :

Gestionnaire de diffusion du projet

Dr. Florinda Boschetti, Fédération européenne des cyclistes

f.boschetti@ecf.com / Tél. : +32 (0)2 880 92 79

Rédacteurs en chef

Rafael Urbanczyk et Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)
en collaboration avec Dirk Dufour (Ligtermoet & Partners)

Graphic Design

De Visu Digital Document Design

Décembre 2011

Droit d'auteur

Toutes les photos sont fournies par les villes PRESTO et le consortium PRESTO. Nous serions ravis que les informations figurant dans cette brochure soient partagées afin de contribuer à améliorer l'usage du vélo, mais nous vous demandons de nous contacter pour obtenir une autorisation écrite avant la reproduction ou l'utilisation de toute partie de cette brochure.

Merci !

Avertissement

Le contenu de la présente publication engage exclusivement la responsabilité de ses auteurs. Il ne reflète pas nécessairement l'avis des Communautés européennes. La Commission européenne n'est pas responsable de toute utilisation qui pourrait être faite des informations figurant dans la présente publication.

**PRESTO: La promotion de l'usage du vélo pour tous
comme un mode de transport quotidien** est soutenue par



PRESTO a été agréé comme partenaire officiel
par la campagne Énergie durable pour l'Europe
de la Commission européenne.



Consortium PRESTO :



Vous aimez PRESTO ? Aimez aussi Presto sur Facebook ! <http://tiny.cc/ygoiy>