

# Trafic cycliste dans les villes – apprendre des Pays-Bas

Dans le cadre de l'Urban Bike Festival de Zurich, la planificatrice en transports Ineke Spapé a expliqué comment 40 années de promotion de la petite reine ont affecté les Pays-Bas. Lors d'un tour à vélo, elle a également passé plusieurs points-clés à la loupe.

«Des espaces mixtes vélos-piétons?», s'étonne Ineke Spapé après un tour à vélo dans les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> arrondissements de Zurich. «C'est pas possible, cyclistes et piétons ne devraient pas avoir à se disputer l'espace.» A l'invitation de PRO VELO Suisse, cette professeure d'université hollandaise, spécialiste du vélo et planificatrice en transports, est venue à Zurich pour le Urban Bike Festival. Ses propos ont impressionné les près de 200 auditeurs présents: aux Pays-Bas, la part modale du vélo s'élève en moyenne à 27% dans les villes. A Groningue, elle atteint même 61%! A travers le pays, ce sont chaque jour 1,2 million de personnes qui se rendent au travail à vélo. A 8h00 du matin, on compte plus de vélos sur les routes que de voitures. En comparaison, Bâle caracole en tête du classement des grandes villes suisses, avec une part modale de 16% pour la petite reine. Zurich pour sa part ne dépasse pas les 6%. Les Hollandais auraient-ils une prédisposition naturelle pour le vélo qui nous ferait défaut en Suisse? Comment convaincre la population de se déplacer à vélo?

## Une «taxe bouchons» pour financer des voies express vélo

Il se peut que l'absence de pentes ait son importance. Mais il faut se rappeler qu'aux Pays-Bas aussi, les défenseurs du vélo sont pour ainsi dire partis de zéro. A la fin des années 70, la part modale du vélo était au plus bas. Depuis, elle est en constante augmentation, sous l'impulsion d'une politique cyclophile volontariste. Les voies express vélo sont les symboles de cette transformation. Depuis 2004, 18 ont été aménagées pour une longueur totale de 400 kilomètres. Et 35 autres de ces voies financées par le «fonds de réduction des embouteillages» sont d'ores et déjà prévues. «Ne dites jamais aux politiciens qu'il s'agit d'un projet cycliste», conseille Ineke Spapé aux planificateurs en transports présents. «Chez nous, les voies express vélo sont des projets automobiles.» Le développement rapide de ces voies montre de manière exemplaire comment de tels projets peuvent être réalisés à grande échelle en

*Ineke Spapé, ingénieure diplômée et planificatrice en transports parmi les plus reconnues dans son pays, a présenté la politique de promotion du vélo aux Pays-Bas lors de l'Urban Bike Festival.*

*Photo: Gian Veitl*



Hollande, même s'il n'existe pas encore d'études ou de bilans. Et pourtant, la place y est tout aussi précieuse que chez nous. Parfois, ces aménagements se font au détriment du trafic motorisé. «Il faut savoir ce que l'on veut. Construisez des infrastructures vélo et vous aurez des vélos», assure Ineke Spapé. Peut-être pas tout de suite, mais avec un peu de marketing, c'est une certitude. Quand on construit une nouvelle infrastructure, il ne faut jamais oublier la communication. Les entrepreneurs et les commerçants doivent savoir que les cyclistes et les piétons sont leurs principaux clients. Ils sont économiquement plus intéressants que les automobilistes.

## Plus de vélos pour une meilleure qualité de vie

Quelles impressions Ineke Spapé vait-elle garder de Zurich? «Le trafic routier reste ici relativement important», constate-t-elle. Avant d'ajouter diplomatiquement: «Mais on voit que les choses bougent. Je reviens volontiers dans cinq ans pour comparer la situation.» Car, selon elle, le but n'est pas l'utilisation du vélo en lui-même, mais bien d'arriver à une ville agréable où vivent des gens heureux.

*Anita Wenger  
PRO VELO Suisse*

## Prix Villes cyclables 2017/18: comment les gens apprécient-ils le fait de se déplacer à vélo dans votre ville?

Depuis 2006, PRO VELO Suisse réalise tous les quatre ans des enquêtes sur la satisfaction des cyclistes dans les villes. Les villes et les communes reçoivent des résultats concrets sur l'efficacité des mesures qu'elles ont engagées afin d'améliorer l'infrastructure et de promouvoir l'usage du vélo. La prochaine enquête sera réalisée en automne 2017. Au printemps 2018, les villes cyclables seront récompensées en trois catégories (grandes, moyennes et petites villes). Les villes et les communes intéressées peuvent participer activement en ordonnant des informations et des analyses spécifiques et en diffusant l'enquête à travers leurs canaux de communication. La vulgarisation se fera principalement en ligne et des supports imprimés serviront de complément. Le Prix Villes cyclables est soutenu par l'Office fédéral des routes. La revue «Commune Suisse» et Pro Velo info sont les partenaires médias.

**Informations:** [www.villes-cyclables.ch/informations-pour-les-villes](http://www.villes-cyclables.ch/informations-pour-les-villes)