



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 118

Juin 2000

Planungsgemeinschaft Verkehr / Planerbüro Südstadt

UN RAPPORT SUR LES DÉPLACEMENTS À BICYCLETTE EN ALLEMAGNE

Réduction des émissions de CO₂ par une promotion systématique des déplacements à vélo

Principaux résultats

D'après un premier rapport sur les déplacements à vélo en Allemagne, le vélo pourrait encore contribuer de façon plus importante à la réduction des émissions de CO₂. Le potentiel du vélo dans le domaine de l'environnement, la santé et la politique communale n'est pas encore atteint. Il pourra l'être si, à l'avenir les communes, l'état fédéral, les Länder, les associations et les entreprises privées favorisent systématiquement la bicyclette comme moyen de transport.

Résumé

Le Ministère Fédéral des Transport, dans un premier rapport sur le sujet a informé de façon détaillée le parlement allemand de la situation des déplacements à vélo et formulé des propositions et recommandations pour enregistrer des progrès.

Ce travail a été préparé par des recherches, menées par deux bureaux d'étude, sur les déplacements à bicyclette. Ces dernières années, les déplacements à vélo ont pris une importance significative. Dans plusieurs régions et villes allemandes, une tradition et une importante culture du vélo se sont développées. Dans certaines régions, l'Etat fédéral et quelques Länder ont équipé des routes d'infrastructures cyclables de bonne qualité (si on les compare à d'autres réalisations au niveau international). Certains Länder ont également adopté des mesures et une palette de financements spécifiques pour la promotion des déplacements à vélo.

Des acteurs privés ou institutionnels s'engagent aussi de façon croissante dans des systèmes de transport à vélo, par exemple des caisses de sécurité sociale dans le cadre de la prévention santé, des prestataires de services, ou des exploitants de transports publics pour favoriser la multimodalité entre vélo et transports en commun. En revanche, dans le domaine de la sécurité routière, le vélo n'a pas contribué au même degré que les autres usagers de la route à la tendance générale de diminution des dangers, en particulier pour



les accidents avec dommages corporels. Des carences spécifiques - en particulier de la part de l'Etat et des communes - ont été identifiées sur le plan de la conception et de la stratégie. Très peu de Länder et de municipalités rassemblent leurs activités pour la promotion du vélo dans des plans qui définissent des objectifs, des calendriers d'exécution et des mesures prioritaires. D'une part, la promotion du vélo à un niveau public et sa relation avec les autres modes de transport se voient exclus de la discussion politique, à cause de la segmentation des responsabilités entre différents acteurs. D'autre part, tous les domaines d'intervention potentiels ne sont pas couverts. Ceci concerne en particulier le domaine des services ainsi que la publicité et l'incitation à se déplacer à vélo, actions particulièrement importantes pour obtenir le report modal de la voiture vers le vélo.

Dans son rapport concernant les objectifs de la politique des transports, le gouvernement fédéral reconnaît l'importance du vélo, aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour le « vélo loisir », ce dernier étant en très forte expansion. Le vélo permet en effet un développement durable dans le domaine de l'urbanisme et des projets de lotissements, mais il favorise aussi et surtout la réduction des émissions de dioxyde de carbone.

Pour atteindre les deux objectifs sous-jacents, c'est à dire *augmenter la part du vélo dans l'ensemble des déplacements*, et obtenir une *amélioration de la sécurité des cyclistes* il faut orienter les activités de promotion du vélo vers la demande des utilisateurs vis-à-vis du système des déplacements à vélo (cf. les graphiques en annexe). Pour atteindre ce but il faut:

- Des bicyclettes fonctionnelles et sûres pour tous les usages et toutes les catégories de cyclistes
- Des réseaux d'infrastructures cyclables et des aménagements pour cyclistes attrayants et sûrs, des réglementations routières favorables aux cyclistes et un système de signalisation fiable
- De bonnes possibilités de stationnement pour le vélo et une diminution des risques de vols de bicyclettes
- Une bonne correspondance entre bicyclette et transports publics
- Une large offre de services et des incitants à l'usage de la bicyclette
- La promotion d'un comportement prudent et respectueux des usagers de la voirie dans un environnement routier ressenti comme sûr.

Parmi les nombreux domaines de compétences potentiels de l'Etat fédéral, on trouve l'amélioration du code de la route, des financements, des relations publiques et de la diffusion des connaissances. Une des tâches qui devrait être mise en œuvre à la fois au niveau de l'Etat fédéral, des Länder et des



municipalités est la préparation du *système administratif et organisationnel*. Pour assurer une promotion efficace, aux objectifs clairs, des déplacements à bicyclette, il faut qu'à l'avenir le système de financement des communes par l'Etat fédéral et les Länder (GVFG) soit élargi.

De plus l'Etat fédéral et les Länder devraient généraliser l'actuelle promotion de la bicyclette, et favoriser les initiatives des municipalités et autres responsables, chacun devant prendre seul des mesures dans son domaine de compétence (par exemple comme responsable des chantiers sur les routes de l'Etat fédéral ou les routes des Länder).

Souvent, une des raisons pour lesquelles les possibilités d'actions pour la promotion du vélo ne sont pas épuisées, est que le potentiel et les bénéfices de l'usage du vélo sont encore trop mal connus. Ainsi, comparativement, la mobilité à vélo engendre des coûts publics d'investissement et d'exploitation au kilomètre plus faibles que les autres moyens de transport motorisés. Les avantages pour l'économie de la promotion du vélo ne sont cependant pas encore vraiment reconnus. Lors du développement de systèmes de transport, la création de procédures pratiques d'évaluation de l'utilité de mesures en faveur des véhicules à moteur, des transports en commun ou du vélo permettraient aux municipalités de faire plus facilement des choix « stratégiques » en faveur du vélo

Références	Planungsgemeinschaft Verkehr / Planerbüro Südstadt: <i>Bericht über die Situation des Radverkehrs in Deutschland</i> . Schlussbericht Bd. I/ Schlussbericht Bd. II Materialien, Forschungsbericht [Rapport sur la situation des déplacements à vélo en Allemagne, rapport final tome 1, rapport final tome 2, rapport de recherche] FE 70468/95 des Bundesministeriums für Verkehr, Hannover/Köln 1997; „ <i>Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998</i> “, hg. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn 1999. [premier rapport du Gouvernement fédéral sur la situation des déplacements à vélo dans la République Fédérale d'Allemagne en 1998].
Auteurs	Dankmar Alrutz; Wolfgang Bohle, Burkhard Horn, Planungsgemeinschaft Verkehr, Große Barlinge 72a; 30171 Hannover, Ulrich Kalle, Ursula Lehner-Lierz, Franz Linder, Planerbüro Südstadt, Schaafenstr. 25, 50676 Köln
Source	Des rapports de recherche non officiels peuvent être empruntés auprès des commanditaires. Le rapport du Gouvernement Fédéral est accessible sur internet http://www.bmvbw.de/Verkehr/Fahrradverkehrsbericht), et peut être obtenu gratuitement auprès du Ministère des transports: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Postfach 200100, 53170 Bonn, Tel. +49-228-300-0, Fax -300-3428

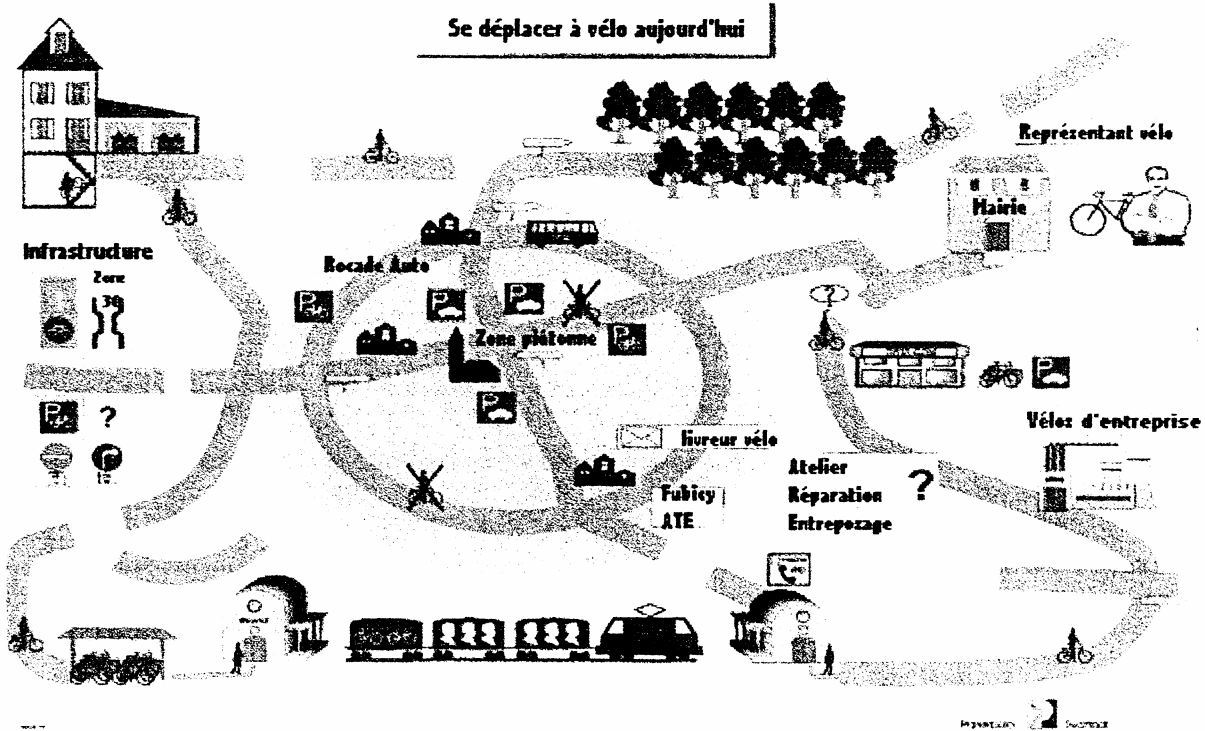


Abb. 5: Radverkehr: zukünftig ein System

