

Cher lecteur,

Ce mois-ci, la lettre électronique vise à vous donner un aperçu des derniers développements en terme de politique cyclable et de ses liens avec le Management de la mobilité. Par chance, nous sommes en mesure de nous alimenter des nombreux matériaux produits lors de la conférence Vélo-city ([Velo-city Global conference](#)), qui s'est tenue en juin de cette année à Copenhague et à laquelle a assisté EPOMM.

Le vélo est un élément crucial du management de la mobilité, le coût d'une bonne politique cyclable étant bien inférieur aux coûts des transports publics ou des infrastructures routières. Également, il permet une alternative souvent meilleure à la voiture, aux transports collectifs et à la marche, étant généralement plus rapide, plus pratique et plus ludique. De plus, la pratique du vélo est en vogue dans la plupart des villes européennes, se traduisant par une part modale grandissante et des investissements dédiés supérieurs.

Pour compléter le tableau, nous vous renseignerons sur les liens portant sur les projets européens consacrés au vélo.

La ville modèle : Copenhague et la conférence Vélo-city



La parade cycliste tout en jazz sur Rikshas à Copenhague

Copenhague a accueilli la conférence Velo-city, une réussite en terme d'organisation, de communications, de présentations, de formats interactifs et de présentateurs de qualité. La ville donna à voir à cette occasion son exceptionnel réseau, culture et savoir-faire cyclable, dont la fantastique parade cyclable regroupant plus de 2000 participants, le maire en tête, fut un point d'orgue (retrouvez en sa vidéo [ici](#)).

Quelques caractéristiques de la ville et de la conférence :

- L'architecte et urbaniste internationalement connu Jan Gehl, originaire de Copenhague, vous présente [ici](#) sa vision du vélo.
- Mikael Colville vous donne à voir [ici](#) de magnifiques photos et illustrations de cyclistes. Egalement allez voir son blog [Copenhagenize](#) et [cycle chic](#).
- Pour obtenir des informations détaillées sur Copenhague, rendez-vous sur leur [site Internet dédié au vélo](#), en particulier les deux brochures [city of bicycles](#) et [bicycle account 2008](#) vous en donneront un bon aperçu.
- Des organisations danoises se sont associées pour former une [ambassade danoise pour le vélo](#), afin d'exporter leurs bons exemples et leur savoir-faire au monde entier.
- Il est toujours intéressant d'aller faire un tour sur le site Internet de la conférence Vélo-city et de prendre connaissance des [présentations](#), toutefois, nous avons sélectionné les plus pertinentes pour vous dans cette lettre électronique.

Quelques statistiques marquantes : A Copenhague, environ 37% des déplacements domicile-travail sont réalisés en vélo, 55% des cyclistes y sont des femmes, et 25% des ménages de deux enfants ou plus sont équipés de vélo-cargo (soit 15000 vélo-cargo à Copenhague).

Enfin, en cliquant [ici](#), vous trouverez un clip sympa de trois minutes sur la ville et la conférence. [Ici](#) est diffusé un film un peu plus long (dix minutes) de l'organisation canadienne « 8-80 Cities », complété d'une [présentation](#) très inspirée à Vélo-city par Gil Penalosa.

Des réussites sur un large front – des développements récents dans les villes européennes



NYC Dep. of Transportation

Les images sur la gauche sont de New York, Janette Sadik Khan ayant rapporté les [illustrations](#) les plus frappantes (et l'une des meilleures présentations, malheureusement non en ligne). Elle a présenté les sensationnels développements que les autorités de New York sont en train d'encourager (par exemple [ceci](#)) Mais d'autres villes européennes en font de même :

- Le londonien Ben Plowden présente la [révolution cyclable de Londres](#), suivie quelques semaines plus tard par le lancement d'une toute nouvelle opération de [vélos londoniens en libre service](#).
- Robert Clavel du Certu, membre français d'EPOMM, présente les développements des [systèmes de vélos libre service en France](#), où ils ont déjà plusieurs années d'expérience (une réussite pour presque tous), dont le plus connu est le [vélib](#) parisien (le plus important des systèmes en Europe).
- D'autres informations peuvent être trouvées sur les systèmes de vélos libre-service sur le [site Internet d'OBIS](#), projet européen qui travaille sur l'optimisation des vélos en libre-service.

Ainsi la part modale du vélo a progressé dans un grand nombre de villes, même celles qui partaient d'un pourcentage très faible. Cela a également eu lieu dans des villes de taille moyenne telles que Bruxelles et Séville.

- Depuis 2004, Bruxelles a systématiquement mis en oeuvre le [processus BYPAD](#) (the Bicycle Policy Audit), déjà appliqué dans 100 villes en Europe. Par ce biais, Bruxelles a réussi à augmenter sa part modale vélo de 1,7% à 4%, à ce jour. Téléchargez [ici](#) la présentation s'y rapportant.
- Séville accueillera la prochaine conférence Vélo-city du 23 au 25 mars 2011 (clip vidéo [ici](#)). Ceci est mérité, les villes espagnoles les plus « chaudes » ayant réussi, par des investissements dédiés, à augmenter la part modale du vélo de 1% à 6% en quelques années seulement ! Les [présentations](#) démontrent comment mettre en place un politique efficace d'investissement en faveur du vélo. A Séville, l'investissement par personne-kilomètre sur piste cyclable est 100 fois moindre que pour une personne-kilomètre en métro, et 1000 fois moindre que pour une personne-kilomètre en tram !
- Et même dans de nombreuses villes d'Europe centrale, les choses changent. Cliquez [ici](#) pour voir les présentations sur les tendances et initiatives s'y rapportant.

La conférence Vélo-city a montré qu'il y a de grandes différences entre les pays, mais également entre les villes d'un même pays. Il a également été possible de constater que des progrès existent, quel que soient l'environnement et la part modale initiale, même dans des endroits aussi froids que Oulu en Finlande ou des endroits aussi escarpés qu'à Lausanne en Suisse (cliquez [ici](#) pour vous rapporter à la présentation).

Et le management de la mobilité dans tout cela ?



Issu de la brochure : City of Cyclists, Copenhagen

Le management de la mobilité consiste en des campagnes de sensibilisation, de la coopération entre acteurs, de l'organisationnel, de l'information – et ces activités ont un important rôle à jouer dans le développement de la pratique du vélo. Par exemple, tout nouveau développement d'infrastructure et de services, tels que des projets de mise à disposition de vélos, ont besoin d'être bien communiqués, étant donné qu'une mauvaise communication signifierait un faible usage. De nombreux partenaires différents doivent travailler ensemble, par exemple lorsqu'il est question d'intermodalité train-vélo. Les organisations non gouvernementales jouent un rôle essentiel dans le développement de bonnes politiques cyclables. Ci-dessous, quelques exemples de coopération tirés de la conférence Vélo-city :

- A Vienne, a été mis en oeuvre une [coopération intéressante](#) entre l'hypermarché SPAR et la ville.
- L'association internationale des transports publics UITP plaide pour une coopération entre les transports publics et le vélo. Une présentation intéressante est disponible [ici](#).
- Une [présentation](#) conjointe entre Fietsersbond (le fédération hollandaise cycliste) et la ville d'Amsterdam a montré comment leur coopération a été cruciale pour le succès continu du vélo dans cette ville (ville exemplaire, voire même peut-être plus que Copenhague !).
- Le plus important développement urbain en Scandinavie, dans le quartier [Nordhavne](#) de Copenhague, est conditionné par l'intégration de leur plan d'occupation des sols avec le management de la mobilité, et donc avec le développement de la

pratique du vélo.

Plusieurs projets européens montrent la voie :

- [Active Access](#) promeut la marche et le vélo pour les trajets de tous les jours sur du local.
- [BAMBINI](#) s'occupe de socialisation et d'éducation pour les très jeunes enfants (0-6 ans) et leurs parents relativement aux transports durables.
- [LIFECYCLE](#) relie le vélo aux questions de santé et constitue une source d'astuces pratiques pour faire du vélo tout au long de sa vie.
- [PRESTO](#) s'occupe de la constitution des compétences concernant les politiques cyclables.
- [Trendy Travel](#) a produit une brochure sur les 20 arguments en faveur de la pratique du vélo en 8 langues.
- [BICY](#) et [Nordic cycle cities](#) sont des réseaux de villes promouvant le vélo.

Les enseignements de Copenhague sont que les gens utilisent le vélo parce que, principalement, c'est pratique et amusant ; les enjeux environnementaux et de santé sont secondaires. Ils veulent que les autorités investissent dans les infrastructures dédiées au vélo, ce qui donne l'impression que la vie quotidienne dans la ville va un peu mieux chaque jour. Rien ne se passe la nuit, mais les progrès peuvent être fulgurants très rapidement et ne coûtent pas trop chers. Communiquer et coopérer sont importants, et se voient renforcés par les constantes améliorations en infrastructure, tant petites que grandes.

Trouver des ratios de coûts/avantages convaincants



L'analyse des coûts/bénéfice est toujours une question difficile, du fait que généralement, peu de données sont disponibles. Par conséquent, EPOMM recommande l'utilisation de l'outil [MaxSumo et MaxEva](#) (méthode d'évaluation et base de données sur les résultats) ; MaxSumo est maintenant disponible en 8 langues.

La conférence Velo-city a permis de produire d'intéressantes présentations faisant état de chiffres sur les coûts/avantages :

- Emmanuel Roche a évalué [l'économie complète du vélo en France](#), ce qui a conduit à la conclusion de l'efficacité des investissements dédiés au vélo, booster économique.
- Thomas Götschi a recherché le ratio coûts/avantages des investissements dédiés au vélo (y.c. sa promotion) pour les Etats-Unis et la ville de Portland. Il est parvenu à un ratio de 4,8 par dollar investi (pour plus de détails, voir sa [présentation](#)).
- Comme mentionné précédemment, la présentation de la ville de Séville montre l'immense bénéfice et les coûts réduits à investir dans un politique vélo (voir les pages 9 et 10 de la [présentation](#)).
- Les recherches à Copenhague ont montré que chaque kilomètre pédalé procure un bénéfice de 16 centimes d'euro pour la société (voir la [brochure Bicycle Account 2008](#), à la dernière page figure l'information sur les coûts/avantages).

Nous espérons que cela convaincra les décideurs européens à investir dans le vélo, car cela paie !

Conférence sur le management de la mobilité et sur les pics saisonniers de trafic

Lundi 4 et mardi 5 octobre 2010 à Athènes (Grèce).

Vous êtes un professionnel travaillant sur le champs du management de la mobilité ? Peut-être que vous êtes également intéressé dans la variation saisonnière de trafic ? Ces deux jours de conférence combinent les deux approches !

La conférence vous aidera à développer des solutions de management de la mobilité, avec un focus spécial sur comment prendre en main les variations saisonnières de demande de transport. Assistez à la conférence et élargissez votre réseau professionnel d'experts en mobilité.

Le premier jour de la conférence est dédié aux « solutions de management de la mobilité durables dans les régions soumises aux pics saisonniers de trafic », basé sur les résultats

 **EPOMM**
European Platform on Mobility Management



CONFERENCE REGISTRATION

du projet européen DELTA.

Le deuxième jour est réservé aux ateliers pour « développer des solutions durables et intelligentes de mobilité ». Ce même jour se tiendra le café EPOMM, opportunité de discuter de nos challenges ou projets de mobilité (possibilité de l'indiquer sur le bulletin d'inscription).

Pour en savoir plus, cliquez [ici](#).

Success stories' trail

Vous êtes invités à partager vos bonnes pratiques et présenter vos projets de management de la mobilité. Pour ce faire, réservez gratuitement votre emplacement. Pour en savoir plus, cliquez [ici](#).

Veuillez trouver le programme de la conférence en cliquant [ici](#).

L'inscription est gratuite et déjà ouverte à www.epomm.eu/epomm-network2010 !

Two day conference
Mobility management and seasonal traffic flows
4th - 5th October 2010 Greece, Athens

« MOVE 2010 – Sports & santé : un partenariat stratégique »

20-24 octobre 2010

MOVE2010 est une conférence pan-européenne sur le sport pour tous et la santé. La conférence traitera de quatre thèmes :

1. quelles campagnes de sensibilisation sur le sport pour tous et la santé ? quels facteurs de réussite ?
2. quels développements de la stratégie pour le sport pour tous et la santé ?
3. villes saines et actives – comment construire le réseau ?
4. quelle demande qualitative sur la santé, incluant le sport, concernant l'ensemble des programmes ?

Plus d'informations, en cliquant [ici](#).

LIFE CYCLE, projet du programme de santé publique de l'Union Européenne, sera présenté à MOVE2010 et donnera une session de formation sur "life-long approaches on cycling - working with all age groups". La formation présentera les facteurs clés du projet européen LIFE CYCLE, ainsi que son manuel d'intervention. Elle inclura également des travaux pratiques sur comment, chacun, créons et planifions notre propre approche sur la pratique du vélo, la vie durant.



SWEPOMM

Certu

Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

LEPT
LONDON EUROPEAN
PARTNERSHIP FOR TRANSPORT

CEDEX
CENTRO DE ESTUDIOS
Y EXPERIMENTACION
DE OBRAS PUBLICAS

lebensministerium.at

INTT
Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, L.P.



EPOMM/DELTA Conference



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive