

Effets sociaux, économiques et environnementaux des politiques cyclistes néerlandaises

**Colloque EUROPA "Transports et mobilité en Europe : innover pour rapprocher les territoires".
Vendredi 30 Novembre 2018, Limoges.**

Table ronde n°1 : Infrastructures de transport et aménagement du territoire : enjeux économiques, sociaux et politiques et de cohésion.

Dr. Laurens J. Zwaan MMC CMC, The Netherlands

lzw@xs4all.nl



Les Pays-Bas sont le pays cycliste numéro un en Europe. Malgré tout, aux niveaux nationales, provinciales et municipales politiques sont mises en place pour rendre le vélo même une part plus importante de notre mobilité. Les avantages sociaux, économiques et environnementaux sont des motivations fortes pour ces politiques. Mais il est important de réaliser que pendant plus d'un siècle, les Hollandais ont acquis une position de leader en tant que pays cycliste, avant même que ces avantages de passage étaient évidents. Cyclisme est fortement intégré dans la culture néerlandaise.

Situation géographique et démographique peut ont joué un rôle dans la position privilégiée de la bicyclette dans la culture néerlandaise. Plupart des régions des Pays-Bas sont à plat qui rend le vélo facile, bien que l'introduction de vélo à assistance électrique (e-bike) ont fait cet avantage géographique moins important. Les Pays-Bas sont un territoire petit et densément peuplé, si les distances sont relativement courtes. Et bien avant que les avantages sociaux, économiques et environnementaux est devenue un facteur de contrepartie, même plus d'un siècle auparavant, l'infrastructure cycliste néerlandais a obtenu une attention sérieuse. Même au début du XXe siècle, pistes cyclables séparées ont été construits et la signalisation routière indiquant les itinéraires cyclistes ont été érigée.

Illustratif de la culture cycliste forte, les racines du pendentif néerlandaise à l'Association Automobile Britannique (AA) ou l'Automobile Club de France (ACF) se trouvent pas avec l'automobile, mais avec la bicyclette. Le service Royal touristique néerlandaise ANWB (www.anwb.nl) est une association néerlandaise pour trafic et le tourisme, fondée en 1883, comme l'Association cycliste néerlandaise. Dès le début, cette organisation a stimulé la réalisation de routes et pistes cycliste distinct. Avec plus de 4 millions de membres, c'est la plus importante association aux Pays-Bas et un lobbyiste puissant, bien que certains critiques diront que nos jours ANWB, comme principal fournisseur de service de dépannage (depuis 1946), est devenu plus un lobbyiste de la voiture qu'un lobbyiste de bicyclette.

À la suite de plus d'un siècle des politiques bénéficiant au vélo, les Pays-Bas ont une infrastructure favorable pour les cyclistes. Il y a plus de 35 000 kilomètres de pistes cyclables (CBS, 2015). Gares ferroviaires ont de stationnement gardés pour vélos. À la gare centrale d'Utrecht du printemps 2019 le plus grand stationnement pour vélos du monde recevra jusqu'à 12 500 vélos¹. Tout au long des Pays-Bas des panneaux spéciaux (rouges sur blanc) indiquent le meilleur itinéraire pour bicyclettes.



Les Néerlandais ont plus de vélos que de personnes. Il y a 24 millions de bicyclettes dont 2 millions de vélos électriques sur une population de plus 17 millions. Plus d'un quart de tous les déplacements (27 %) des résidents néerlandais sont parcourus à vélo (pour comparaison, à numéro deux est le Danemark avec 18 %. France 3 %. UK 2 %.). Cela signifie un total annuel de 4,5 milliards voyages à vélo, s'étendant sur une distance de 15,5 milliards de kilomètres vélo. Dans les zones urbaines vélo est même le moyen plus important de transport domicile-travail, bien qu'il existe des différences importantes entre les chiffres par ville² (Harms & Kansen, 2018).

L'aspect culturel se reflète dans la différence dans l'utilisation de la bicyclette entre le Néerlandais et les immigrés non occidentaux qui font beaucoup moins un usage de la bicyclette. Néanmoins avec 21 % des voyages faits en vélo même ces nouveaux arrivants aux Pays-Bas utilisent la bicyclette significativement plus que les habitants de la plupart des pays européens.

Les avantages du vélo

Les avantages du cyclisme sont nombreux et ont été soigneusement étudiés. Nous pouvons discerner environnemental, spatial, social, sanitaire et des avantages économiques.

À une époque où le climat et l'environnement sont préoccupations croissantes, la bicyclette vous offre un moyen alternatif de transport écologique. Chaque sept kilomètres en vélo plutôt qu'en voiture sauve une émission de 1 kilogramme de gaz carbonique, 1,5 gramme d'oxydes d'azote et 7 milligrammes de matière particulaire. Remplacement de tous ces voyages de voiture par faire du vélo permettrait d'économiser environ 2,0 mégatonnes de gaz carbonique, 2,6 kilotonnes d'oxydes d'azote et 0,13 kilotonnes de particules par an. En ce qui concerne la réduction du bruit du trafic, la réduction de moitié du trafic motorisé correspond à une atténuation du bruit de 3 dB (Harms & Kansen, 2018; Hendriksen & Van Gijlswijk, 2010).

Dans les zones urbaines où l'espace est rare, les avantages spatiales sont évidents. Une voiture en mouvement prend 28 fois l'espace d'une bicyclette. Une voiture garée prend 10 fois l'espace d'une bicyclette (Van Liere, been & Knol, 2017). En outre, dans les zones urbaines, une bicyclette de stationnement à proximité de sa destination est beaucoup plus facile que de garer une voiture, et

¹ <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-stallen/fietsenstalling-stationsplein/>

² For instance Zwolle 49%, Utrecht 40%, Amsterdam 35%, Rotterdam 22%.

lorsque vous voyagez à vélo une heure d'arrivée peut être estimée avec plus de précision (Harms et coll., 2017).

Les avantages environnementaux plus tôt mentionnés ont également un effet positif sur la santé (De Hartog, J., et coll., 2010 ; Nijland, 2017). En combinaison avec d'autres facteurs de santé, tels que le sain exercice quotidien posés par les cyclistes, les effets du cyclisme au santé sont importants. Faire du vélo régulier améliore la sensation de bien-être, tant physiquement que mentalement (Singleton, 2018). En outre, il encourage l'interaction sociale, qui non seulement donne un avantage de la santé, mais aussi contribue à la cohésion sociale (Te Brömmelstroet et al., 2017). Utilisation quotidienne du vélo, aller au travail ou à l'école réduit le risque de décès prématuré de 41 %. L'effet mesurable s'applique à des degrés divers à différentes maladies cancer, insuffisance cardiaque, diabète, dépression et autres.

Cyclisme sur le plan économique, c'est aussi un concept. Le vélo offre un moyen simple, bon marché et flexible de transport qui est disponible à tout moment (Harms et coll., 2017). Coûts du cyclisme sont de beaucoup inférieurs par kilomètre que d'autres formes de transport. Les coûts annuels du cyclisme gamme de 175 à 300 euros. Par comparaison : les coûts impliqués dans la conduite d'une voiture gamme de 2500 à 8500 euros par an, basés sur un kilométrage moyen annuel (Hendriksen & Van Gijlswijk, 2010). Dans les zones urbaines, un kilomètre à vélo donne avantage social 0,65 euro alors que voitures coûtent 0,37 kilomètre et un frais de bus 0,29 euro par kilomètre (décisio, 2017 ; Harms & Kansen, 2018). Coût d'infrastructure par kilomètre voyageur est 0,03 pour bicyclette, 0,10 pour les voitures, 0,14 pour autobus et 0,18 pour les trains (Harms & Kansen, 2018).

Développements et politiques sous-jacentes

Progrès technique, en particulier le développement de l'e-bike, apporte de nouvelles possibilités et les résultats sont déjà visibles. L'utilisation de l'e-bike à des fins récréatives se développe rapidement entre les années soixante. En même temps, il y a une augmentation de navettage en vélo électrique à plus longue distance au travail en particulier chez les cyclistes dans la quarantaine et la cinquantaine et une utilisation croissante de l'e-bike aux fins de à l'école parmi les sous de la trentaine (Harms & Kansen, 2018).

Politiques de transport public ont élargi de type unique à l'approche de chaîne ou de système. Cela signifie par exemple des investissements en parkings-vélo aux gares chemins de fer ou autobus. Abonnements combinés sont également offerts, où le navetteur venant de la maison en vélo, peuvent garer le vélo à la gare, voyager par le train ou l'autobus et ensuite utiliser une forme de vélos publics de la gare pour aller au travail ou à l'école. En 2015, il y avait déjà des 277 gares avec de vélos publics, 177 000 abonnements et 1,9 millions déplacements.³



³ <https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/november-2016/het-geheim-van-de-ov-fiets>

De pistes cyclables séparés dans les zones urbaines et des pistes cyclables aux côtés de routes provinciales sont normales aux Pays-Bas. L'infrastructure cependant est modernisé, par exemple avec ronds-points adaptés aux cyclistes (Van der Wijk, 2012). Relativement nouveau est le développement des voies rapides aux vélos. Le but est d'avoir 675 kilomètres de voies rapides en 2025 (Ter Avest & Coffeng, 2015).



L'administration nationale, l'association des provinces (IPO), l'association des municipalités (VNG), l'union des services des eaux, les régions de transport, plusieurs parties du marché, plusieurs Instituts de connaissance et plusieurs partenariats de vélo ont forces jointes sous le nom de « Tour de force 2020 ».⁴ Ils ont approuvé un programme visant à stimuler le cyclisme (Tour de force 2020, 2015). L'objectif principal de ce programme est d'augmenter le nombre de kilomètres de déplacement en vélo dans la période 2017-2020, avec 20 %.

En 2017, le gouvernement a réservé 100 millions d'euros pour le cofinancement des infrastructures provinciales et municipales de bicyclette (CDA, VVD, D66 fr ChristenUnie, 2017). C'est des provinces et des municipalités qui ont l'initiative de réaliser les infrastructures nécessaires. Par exemple, la ville d'Amsterdam a élaboré un plan vélo pour 2017 – 2022 avec un budget de 351 millions d'euros (Gemeente Amsterdam, 2017). C'est plus ou moins le même chiffre que l'administration Macron veut passer à cette période pour stimuler le cyclisme toute la France.⁵

Comment les autres pays peuvent bénéficier de l'exemple néerlandais ?

Les avantages du cyclisme montré dans le cas Néerlandais peuvent être copiés dans d'autres pays. Définissant les bonnes conditions aura efforts et investissements aux niveaux nationales, régionales et locales. En ce qui concerne les avantages économiques on a démontré dans le cas néerlandais qu'il serait une bonne politique d'investir dans les infrastructures cyclables. Organisations de transports publics pourraient jouer un rôle important en offrant des combinaisons intelligentes de bicyclette et les transports en commun. Politiques tels que les avantages fiscaux d'accompagnement lors de déplacements à vélo pourraient offrir plus stimulant.

Il n'y a cependant plus qu'un défi technique et financier. L'utilisation de la bicyclette comme une option évidente et naturelle de navettage au travail ou à l'école est aussi une question de schémas comportementaux, en d'autres termes, une question de culture. Les Hollandais ont une forte culture vélo s'accumuler sur plus d'un siècle. Changer le comportement des gens prendra de temps et efforts. Les avantages du vélo devraient être communiquées clairement et à plusieurs reprises.

⁴ <http://tourdeforce2020.nl/>

⁵ <https://www.citycycle.com/52329-plan-velo-national-encourager-bicyclette/>

Documents

CBS. (2015). *Factsheet. The Netherlands: cycling country*. The Hague: CBS.

De Hartog, J., et al. (2010). "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?". In: *Environmental health perspectives* 118.8 (2010): 1109.

Decisio. (2017). *Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of the art*. Amsterdam: Decisio.

Gemeente Amsterdam. (2017). *Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad. Meerjarenplan fiets 2017-2022*. Amsterdam.

Harms, L. et al. (2017). *Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. The Hague: Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid. Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Harms, L & Kansen, M. (2018). *Cycling facts. Netherlands Institute for Transport Policy Analysis, KiM*. The Hague: Ministry of Infrastructure and Water Management.

Hendriksen I. & Van Gijlswijk, R. (2010). *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO.

Nijland, H. (2017): *Fietsen leidt tot langer en gezond leven*. The Hague: Planbureau voor de leefomgeving.

République Française. (2018) *Plan vélo & mobilités actives*. Paris.

Singleton, P. (2018), "Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute." In: *Travel Behaviour and Society*.

Te Brömmelstroet, M. et al. (2017), "Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity." In: *Applied Mobilities* 2.1: 1-15.

Ter Avest, R. & Coffeng, G. (2015). "Fietssnelwegen, nieuwe succesformule." In: *OTAR*. 3: 57-59.

Tour de force 2020. (2016). *Agenfa fiets 2017 – 2020*. The Hague.

Van der Wijk, W. (2012). *Bicycles & roundabouts*. Amersfoort: Royal Haskoning DHV.

Van Liere, B., Beens, O. & Knol, A. (2017). *Van wie is de stad?* Amsterdam: Milieudefensie.

VVD, CDA, D66 en ChristenUnie. (2017). *Vertrouwen in de toekomst. Regeerakkoord 2017 – 2021*. The Hague.