



Cycling Heroes
Advancing
sustainable Mobility
Practice

CHAMP



CHAMP-CATALOGUE



do's & don'ts for successful implementation
of cycling policies

Contacts

Project Co-ordinator Traject

Vincent Meerschaert
Maria Hendrikaplein 65C,
B-9000 Gent, Belgium

Tel +32 9 2423280
vme@traject.be

Dissemination leader Polis

Karen Vancluysen
Rue du Trone 98, B-1050
Brussels, Belgium

Tel +32 2 5005675
kvancluysen@polisnetwork.eu



Content

Analyse des performances CHAMP	6
Auto-analyse	7
Évaluation par des pairs	8
Analyse des écarts	10
Prochaines étapes	10
Les commandements de la politique cyclable CHAMP	11
BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)	12
Mesures à effet rapide CHAMP	18
Villes CHAMP : Bolzano, Italie	22
Villes CHAMP : Burgos, Espagne	25
Villes CHAMP : Édimbourg, Royaume-Uni	28
Villes CHAMP : Groningen, Pays-Bas	31
Villes CHAMP : Kaunas, Lituanie	34
Villes CHAMP : Ljubljana, Slovénie	37
Villes CHAMP : Örebro, Suède	40
Mobilité urbaine durable dans une économie en plein développement : Shkodra, Albanie	44
Programme d'échange CHAMP	47
Atelier 1 : Améliorer le réseau cyclable	48
Atelier 2 : Le vélo et les domaines politiques associés	49
Atelier 3 : Marketing et communication	50
Atelier 4 : Parkings pour vélos	51
Atelier 5 : La politique cyclable décolle	52
Atelier 6 : Suivi et évaluation	53
Atelier 7 : Coexistence entre cyclistes et piétons	54
Un dernier mot...	55
Le consortium CHAMP	56

Pourquoi certaines villes européennes présentent-elles un pourcentage nettement plus élevé de déplacements à vélo que d'autres villes aux caractéristiques identiques ? C'est l'une des principales questions traitées par le projet CHAMP. Ce projet européen, lancé en octobre 2011 pour une durée de trois ans, a rassemblé sept des villes les plus expérimentées dans le domaine de la politique cyclable : Bolzano, Burgos, Édimbourg, Groningen, Kaunas, Ljubljana et Örebro. En examinant leurs homologues en Europe et en analysant

réussites et échecs, les villes CHAMP entendaient trouver des façons d'améliorer et d'optimiser davantage leurs politiques cyclables. Elles souhaitent également rassembler de nouvelles idées pour faire du vélo un mode de transport encore plus sûr et attrayant. Les villes CHAMP se sont aussi tournées vers des villes moins avancées en la matière mais affichant des ambitions claires, afin de les aider à poser les jalons nécessaires pour devenir des championnes de la cyclabilité elles aussi.



7 villes

Toutes des villes cyclables de premier ordre, au niveau national ou européen, et possédant...

- une longue expérience dans les politiques cyclables
 - un pourcentage élevé de déplacements à vélo dans leur répartition modale
 - un pourcentage élevé de déplacements à vélo dans leur répartition modale

7 consultants

Pour aider les villes championnes, le partenariat CHAMP peut également s'appuyer sur des consultants expérimentés en politique cyclable, une université et un réseau de villes et régions européennes.

3 questions

1. Pourquoi certaines villes européennes présentent-elles un pourcentage nettement plus élevé de déplacements à vélo que d'autres villes aux caractéristiques identiques ?
2. Comment des villes comme Groningen, Bolzano et Örebro sont-elles devenues les villes cyclables avancées qu'elles sont aujourd'hui ?
3. Comment les réussites et les échecs des villes CHAMP peuvent-ils aider d'autres villes européennes à devenir elles-mêmes des championnes de la cyclabilité ?

6 objectifs

Sensibiliser les décideurs des villes européennes aux effets bénéfiques du vélo en matière d'économie, d'environnement et d'efficacité énergétique



Améliorer l'expertise en politique cyclable au travers de formations et d'échanges d'expériences



Augmenter de 10% l'usage du vélo dans les villes CHAMP



Atteindre une diminution de 1 à 5% de la consommation d'énergie liée au transport de personnes et une réduction entre 1 et 5% des émissions de gaz à effet de serre dans les villes CHAMP



Améliorer la qualité de vie dans les villes par une diminution du trafic motorisé et une meilleure coexistence entre les cyclistes et les piétons



Diminuer la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles en promouvant un mode de transport économique, accessible à tous les citoyens et compétitif par rapport aux modes motorisés



4 résultats

1. Un outil d'analyse des performances permettant d'évaluer les réussites et les échecs

2. Un programme de formation par une mise en situation

3. La mise en œuvre d'au moins deux mesures innovantes dans chaque ville CHAMP

4. Un catalogue CHAMP compilant des conseils, des exemples de bonnes pratiques et des politiques cyclables réussies pour diffusion dans les autres pays européens

🚲 Analyse des performances CHAMP 🚲

Au début du projet CHAMP, un outil d'analyse des performances a été développé. Il a été testé dans les sept villes CHAMP, puis dans une série d'autres villes. Cet outil permet aux villes de réfléchir à leur politique cyclable existante et les aide à identifier leurs forces et leurs faiblesses. À partir de ces informations, une ville peut définir de nouveaux

objectifs afin d'améliorer sa politique cyclable et savoir sur quelles mesures se concentrer. En outre, une évaluation par des villes similaires (peer review) permet d'échanger bonnes pratiques et enseignements avec d'autres villes européennes afin de créer des conditions cyclables plus sûres et plus attrayantes en Europe.

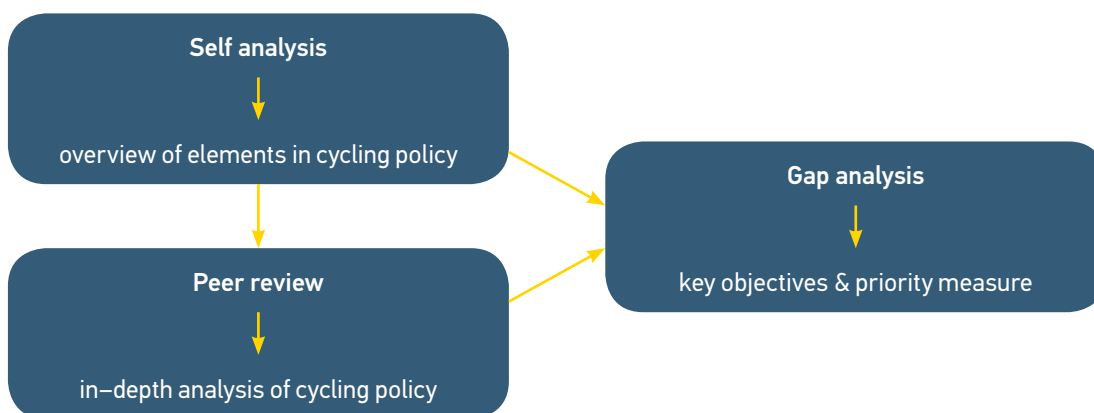
3 étapes

Cette analyse des performances se déroule en trois étapes. La première étape, l'auto-analyse, est facile à réaliser et fournit une bonne base pour améliorer la politique cyclable car elle identifie les forces et faiblesses de manière structurée. L'évaluation par des pairs et l'évaluation des écarts sont complémentaires à l'auto-analyse et fournissent une

approche sur mesure et permettent d'ajouter au processus des connaissances supplémentaires émanant d'autres villes cyclables. L'implication d'un réseau de villes cyclables permet un échange mutuel de connaissances sur les sujets liés au vélo, tout en évitant les frais découlant de conseils externes.

« L'évaluation de Bruges réalisée par d'autres villes flamandes nous a montré que nous devons poursuivre nos efforts pour devenir une véritable ville cyclable. Pour ce faire, nous aménagerons des places de parking supplémentaires et davantage de rues sans voiture, et nous mettrons en place un système gratuit de partage de vélos. »

Annick Lambrecht, conseillère en mobilité de Bruges



Process of CHAMP Performance Analysis Tool

Auto-analyse

Objectifs

Lors de la première étape de l'analyse de la politique cyclable d'une ville, le responsable en matière de mobilité ou de transport de la ville doit répondre au questionnaire de l'auto-analyse. Une fois le questionnaire complété, la ville :

- A un aperçu de ce qui a déjà été fait dans le cadre de sa politique cyclable, ainsi que des données disponibles et manquantes
- Peut analyser la politique de la ville par rapport au cadre d'auto-analyse CHAMP et vérifier dans quels domaines la politique cyclable a déjà été fortement développée, et où il est possible d'apporter des améliorations supplémentaires.

10 éléments d'une politique cyclable complète

L'outil d'auto-analyse CHAMP a été créé sur base des expériences et des résultats d'autres projets européens (en cours), tels que BYPAD, QUEST et ADVANCE. Voici 10 éléments qui sont considérés comme cruciaux pour une politique cyclable complète et de qualité :



- Planning :
 - Besoins des usagers
 - Coordination/ organisation
 - Politique sur papier
 - Suivi / évaluation
 - Aspects financiers
- Actions :
 - Infrastructure
 - Disponibilité de vélos
 - Information et promotion
 - Formation et partenariats
 - Actions complémentaires

Les questions de l'outil d'auto-analyse sont subdivisées en différents éléments qui développent chacun de ces thèmes. Le processus consistant à répondre aux questions proprement dites peut orienter les villes sur les possibilités d'amélioration dans les différents domaines.

Téléchargez l'outil d'auto-analyse sur le site
Web CHAMP : www.champ-cycling.eu

Évaluation par des pairs

Objectifs

Une analyse plus détaillée peut être réalisée grâce à une évaluation par des pairs. Lors de cette évaluation, les villes s'expriment sur les forces et faiblesses les unes des autres. Le but de l'évaluation par des pairs est d'avoir une vision extérieure de la politique cyclable. Les évaluateurs offrent et partagent leur expérience avec les villes qu'ils visitent et évaluent, et peuvent suggérer de nouvelles idées et perspectives. Ils ramènent également de nouvelles connaissances dans leur propre ville et tirent des enseignements des villes qu'ils évaluent.



Workshop Örebro
Source: CHAMP






« Les villes possédant un contexte similaire sont certainement un bon début pour une évaluation par des pairs. Une autre possibilité consiste à inviter des villes possédant une autre culture et susceptibles d'avoir un point de vue complètement différent sur les conditions cyclables de la ville. »

Ville participant au programme d'échange

Constitution d'une équipe d'évaluation par des pairs

L'équipe d'évaluation par des pairs doit compter environ cinq personnes familiarisées avec les politiques cyclables. Pour garantir un échange maximal des connaissances, les évaluateurs devraient de préférence avoir été confrontés à des défis similaires dans des villes semblables. L'équipe participera également à l'analyse des écarts, qui constitue l'étape suivante (voir plus loin). CONSEIL : Les réseaux urbains nationaux ou régionaux peuvent être un bon moyen pour trouver des villes intéressées et pour organiser le processus d'analyse des performances.

Différentes étapes de l'évaluation par des pairs

-  **Révision de l'auto-analyse** — avant la visite en vue de l'évaluation par des pairs, l'équipe d'évaluation devrait lire le questionnaire d'auto-analyse complété afin de comprendre la politique cyclable de la ville et la manière dont les questions organisationnelles, institutionnelles et politiques sont susceptibles de l'affecter.
-  **Visite du site à vélo** — l'équipe d'évaluation expérimente elle-même les déplacements à vélo dans la ville. CONSEIL : Cette visite sur le terrain est effectuée sans aucun conseil d'un représentant de la ville, afin que les évaluateurs vivent une expérience impartiale.
-  **Rencontre avec les intervenants** — rencontre des hommes politiques, membres du département de la mobilité, prestataires de transports publics, organisations non gouvernementales ou bonnes œuvres afin de vérifier les points forts, de cerner les points faibles et d'examiner les solutions possibles.
-  **Réunion de synthèse** — l'équipe d'évaluation présente ses conclusions à la ville, ainsi que des recommandations d'améliorations supplémentaires.
-  **Rapport de l'évaluation par des pairs** — les évaluateurs résument leurs conclusions sur la politique cyclable de la ville. CONSEIL : Un modèle est téléchargeable sur le site Web CHAMP.



« Il peut être intéressant pour les villes qu'une équipe d'experts externes vienne leur rendre visite afin de confirmer leur stratégie en termes de cyclabilité. La venue d'experts externes ajoute de la crédibilité au projet et génère une certaine couverture médiatique. »

Ville d'Örebro

Téléchargez les directives pour l'évaluation par des pairs sur le site Web CHAMP : www.champ-cycling.eu

🔗🔗🔗🔗🔗 Analyse des écarts 🔗🔗🔗🔗🔗



Objectifs

L'analyse des écarts doit souligner les principaux défis auxquels la ville est confrontée. Elle peut non seulement aider à l'élaboration d'une stratégie cyclable mais aussi à celle des objectifs et des mesures à prendre afin de relever ces défis.

Mesures pour relever les défis

Sur base des conclusions découlant de l'auto-analyse et de l'évaluation par des pairs, l'équipe d'évaluateurs élabore une liste sur mesure des priorités (objectifs) répondant aux principaux défis en termes de politique cyclable de la ville hôte. Pour chacun des objectifs pertinents, des mesures spécifiques sont proposées. Une description explique plus clairement comment chacune contribue à la répartition modale ainsi que leur facilité de mise en œuvre.

Téléchargez le tableau Excel pour l'analyse des écarts
sur le site Web CHAMP : www.champ-cycling.eu

🔗🔗🔗🔗🔗 Prochaines étapes 🔗🔗🔗🔗🔗

Après avoir décidé des mesures à prendre, la ville doit intégrer les conclusions de l'évaluation des performances dans sa politique générale de mobilité/transport. Ces données seront primordiales lors de l'élaboration d'une nouvelle stratégie cyclable.

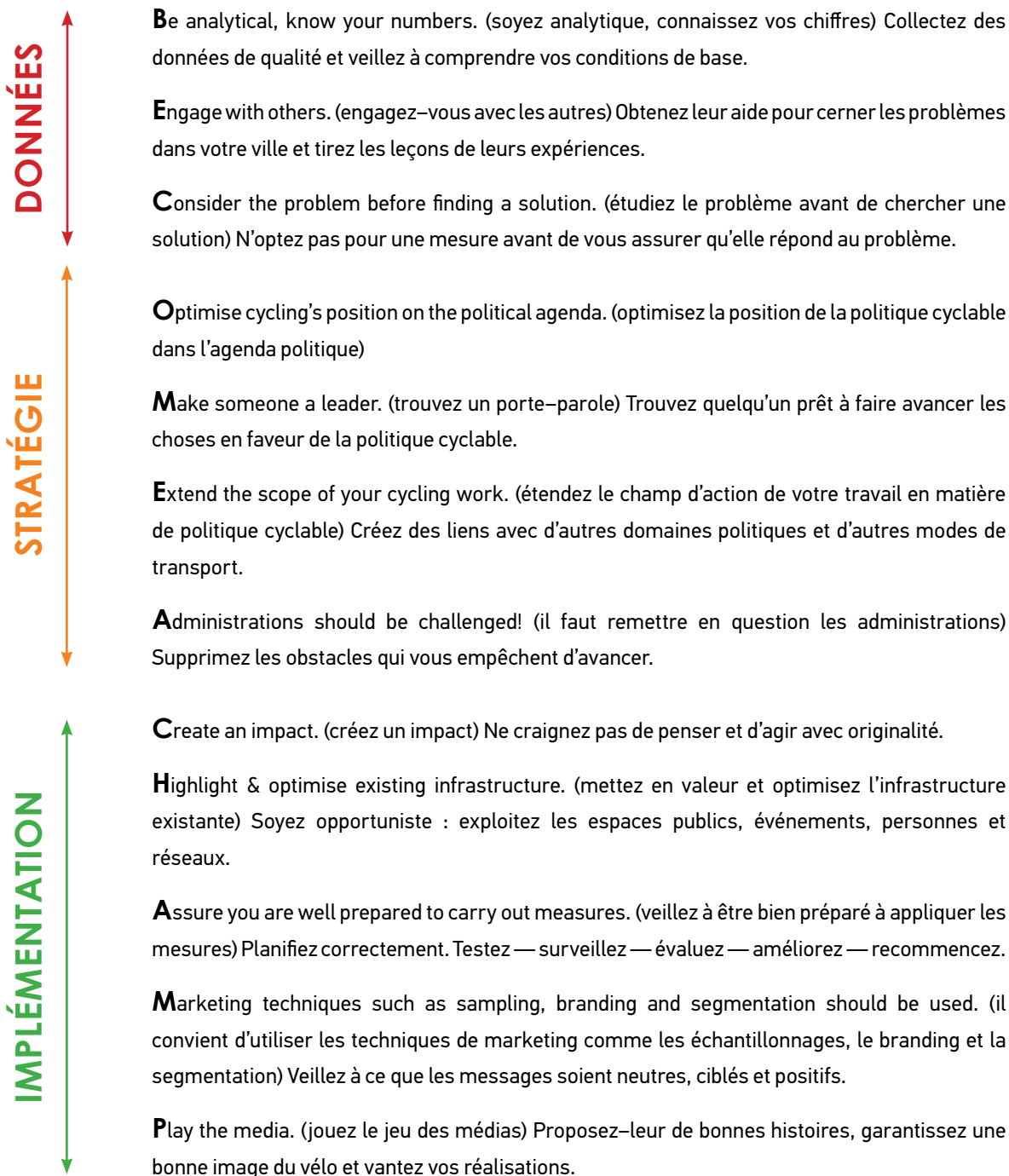
RÉUSSITE : Les résultats de l'analyse des performances menée dans les 7 villes CHAMP ont permis de rédiger de nouvelles stratégies cyclables et d'identifier les mesures adéquates à mettre en place dans chaque ville.

« C'est très intéressant et instructif d'avoir l'avis d'autres experts sur la politique cyclable de la ville. Certains éléments frappants sont apparus grâce à l'analyse des écarts. Nous avons par exemple pris conscience du taux élevé de vols de vélos, qui est considéré comme 'normal' par les citoyens. Nous travaillons désormais à la sécurisation des parkings pour vélos. »

Ville de Groningen

🚲 Les commandements de la politique cyclable CHAMP 🚲

Sur la base de la riche expérience acquise dans le cadre du projet, les partenaires CHAMP ont dressé une liste de 12 commandements pour vous aider à devenir une ville cyclable CHAMPionne.



BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)

Soyez analytique, connaissez vos chiffres. Collectez des données de qualité et veillez à comprendre vos conditions de base.

La collecte et l'analyse de données cyclables de bonne qualité est une première étape clé en vue de devenir une ville CHAMP. Ces données vous aideront à comprendre

Faits CHAMP

Ljubljana et Örebro ont réalisé leur premier rapport de stratégie cyclable dans le cadre du projet CHAMP. Cette collecte a permis de cerner les priorités et d'obtenir l'engagement des décideurs politiques. Les deux villes prévoient de publier régulièrement de nouveaux rapports.

vos conditions de base, orienter votre politique et surveiller l'avancement de la situation. Elles seront également un levier important pour augmenter le soutien de la part du monde politique.

Un rapport sur la stratégie cyclable est le moyen idéal pour collecter les données de manière systématique et convient pour les villes présentant des taux faibles ou élevés d'usage du vélo. Il est essentiel que les données rassemblées soient de grande qualité et collectées de manière cohérente. Notez toutes les sources ainsi que la présence d'écarts entre

« Cela vaut la peine d'élaborer un rapport sur la stratégie cyclable. Si vous ne connaissez pas les conditions de base, vous risquez grandement de vous tromper de priorités. »

Anna Åhlgren, ville d'Örebro

les données, visez à corriger ces derniers et élargissez le nombre d'indicateurs que vous collectez chaque année.

Engagez-vous avec les autres. Obtenez leur aide pour cerner les problèmes dans votre ville et tirez les leçons de leurs expériences.

L'analyse de la situation cyclable de votre ville par un tiers est un excellent moyen d'envisager les problèmes objectivement et de trouver des solutions à des problèmes spécifiques. C'est non seulement bon marché, simple et efficace, mais aussi l'occasion d'établir des relations de travail à long terme qui permettront d'améliorer la cyclabilité dans les deux villes.

Il est intéressant de connaître l'avis des intervenants locaux et de comprendre leurs besoins et leurs attentes. En vous engageant avec les autres, vous pouvez également exploiter leurs contacts et leurs compétences au moment de la mise en œuvre de vos mesures cyclables.



Photo: bicycle count & survey Kaunas
Source: Kaunas City

« Cette évaluation par des pairs fut l'un des outils les plus utiles pour la ville. Elle fut réalisée avec une vision tournée vers l'avenir, les problèmes que nous rencontrons aujourd'hui ayant été identifiés à l'époque. »

José Maria Diez, ville de Burgos

Faits CHAMP

Bolzano a mené une enquête auprès des citoyens concernant le vélo et a élaboré une stratégie pour la participation des intervenants afin d'améliorer l'implication systématique des usagers et des intervenants dans le processus décisionnel.

BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)

Étudiez le problème avant de chercher une solution. N'optez pas pour une mesure avant de vous assurer qu'elle répond au problème.

Il est tentant de se laisser séduire par des solutions cyclables attrayantes, mais il se peut qu'elles ne soient pas celles qui conviennent le mieux à votre ville. Analysez vos données, tirez des enseignements à partir des expériences des autres. Assurez-vous ensuite de concocter des mesures adaptées aux besoins locaux et répondant à vos problèmes cyclables spécifiques.

Faits CHAMP

Les études menées par Groningen sur les mesures novatrices en termes de parking dans le centre-ville ont conduit à l'écartement du financement en vue de la promotion d'un changement de comportement.

Inspirez-vous des idées novatrices mais ne sous-estimez pas la puissance et l'impact de mesures ciblées simples.

Toutes les villes sont différentes et bien qu'il soit très intéressant de tirer des leçons sur base des actions d'autres, veillez à prendre le temps d'analyser si ces mesures fonctionneraient localement et ajouteraient de la valeur à votre propre travail en matière de politique cyclable. Par exemple, les tablettes installées sur les vélos de location à Copenhague (qui permettent aux cyclistes de rechercher des places de

parking, des activités et de réserver des billets de train) sont certainement très impressionnantes, mais ne conviennent sans doute pas pour une ville dont le taux d'usage du vélo est moins important.

Visez "des mesures ambitieuses et réalistes à la fois, que vous serez capable de mettre en œuvre conformément à votre planning."

Mojca Balant, UIRS

Optimisez la position de la politique cyclable dans l'agenda politique.

Un support politique du vélo est incontestablement une condition préalable pour devenir une ville CHAMP. Créez une plate-forme, suscitez l'intérêt et retenez l'attention des décideurs politiques.

Rédigez une stratégie cyclable présentant des objectifs mesurables. Les décideurs politiques qui y souscrivent s'engageront et donneront un sens à la ville en termes d'améliorations cyclables. Si possible, recherchez le support de différents partis pour veiller à la visibilité de la politique cyclable au-delà de la période des élections.

Associez vos messages et vos arguments aux priorités politiques actuelles, par exemple le changement climatique, l'efficacité énergétique, la santé, etc., de façon à ce que les décideurs politiques perçoivent aisément les avantages.

Le manque de financement est souvent cité comme un obstacle à la mise en œuvre des mesures cyclables. Par conséquent, tentez de trouver des financements auprès d'organes externes et montrez aux décideurs politiques l'excellente rentabilité des investissements dans le vélo.

Faits CHAMP

Dans la ville CHAMP d'Örebro, la politique cyclable est intégrée dans un programme plus vaste lié au changement climatique, ce qui en fait une des priorités de la ville...



Photo: CHAMP partners meet with local councillor in Burgos.
Source: CHAMP

BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)

Trouvez un porte-parole. Trouvez quelqu'un prêt à faire avancer les choses en faveur de la politique cyclable.

L'avenir de la politique cyclable d'une ville peut dépendre d'un individu, de sa vision et de sa motivation. Aidez à formuler et corriger cette vision, et choisissez des modèles et des porte-paroles adéquats.

Le leadership est important. Il peut s'agir d'un décideur politique qui souhaite mettre la cyclabilité à l'agenda politique et soutenir une politique cyclable ambitieuse. Il peut également s'agir d'un représentant de la politique cyclable qui supervise le travail sur le terrain ou d'une personne de confiance, qui offrirait aux citoyens le visage public souhaité.

Faits CHAMP

Un leader de la politique cyclable peut avoir besoin de conseils dans la formulation et l'obtention des objectifs cyclables. Par exemple, la ville CHAMP associée de Shkodra possède des projets ambitieux visant à créer un nouveau centre piéton, mais le réseau routier environnant obligerait les gens à emprunter une autoroute pour y accéder.

Étendez le champ d'action de votre travail en matière de politique cyclable. Créez des liens avec d'autres domaines politiques et d'autres modes de transport.

Le vélo s'associe aisément à de nombreux domaines comme la santé, l'intégration sociale, les problèmes de congestion et le changement climatique, ainsi que les transports publics et la marche. Veillez à ce que le vélo soit représenté dans les documents politiques dans ces domaines et intégré dans le travail effectué par d'autres départements.

Les messages vantant le vélo peuvent également traduire cette diversité. Par exemple, les enfants se rendant à l'école à vélo ont davantage tendance à arriver bien éveillés, frais, et prêts à se concentrer.

Les mesures décourageant l'usage de la voiture peuvent également soutenir la promotion du vélo, comme les tarifs de parking, les limitations de vitesse, la réduction des places de parking pour voitures et l'interdiction des voitures dans les centres-villes. Par ailleurs, les villes CHAMPionnes possédant des taux élevés d'usage du vélo ne devraient pas craindre de promouvoir d'autres modes de transport durables en plus ou à la place du vélo afin de préserver l'attractivité du vélo.

Lorsque les taux d'usage du vélo augmentent, envisagez la promotion de la marche à la place du vélo pour les petits déplacements afin d'éviter la congestion sur les pistes cyclables, qui risque de rediriger les gens vers leur voiture.



Burgos peer review meeting — Feb 2012
Source: CHAMP

BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)

Il faut remettre en question les administrations. Supprimez les obstacles qui vous empêchent d'avancer.

Parfois il faut prendre des risques pour réussir. N'ayez pas peur de remettre en question les avis, les règles et les procédures qui s'érigent entre vous et vos objectifs cyclables.



Photo: Bike box in Groningen
Source: Municipality of Groningen

Toutes les administrations possèdent une bureaucratie et des procédures qu'il faut respecter au moment de mettre en œuvre de nouvelles mesures. Si possible, intégrez-les dans votre planning et prévoyez des retards éventuels, mais quand des obstacles importants existent, envisagez de remettre en question les règles pour ouvrir la voie pour les projets futurs.

Faits CHAMP

Groningen a été capable d'emprunter des raccourcis car les représentants officiels savaient que leurs projets seraient soutenus par la culture en faveur du vélo au sein de l'administration. Le fait que ces mesures aient été financées en externe a également joué un rôle favorable.

Créez un impact. Ne craignez pas de penser et d'agir avec originalité.

Parfois, des mesures moins évidentes peuvent avoir un impact conséquent. Innovez, soyez un précurseur et parlez de ce que vous faites.

Faites preuve d'originalité, captez l'attention des gens et faites appel à leur imagination. Cela peut s'avérer payant. Les gens absorberont vos messages sans même en avoir conscience !



Photo: Bicycle ballet, Edinburgh
Source: Edinburgh City Council

Faits CHAMP

Groningen a suscité l'intérêt des médias internationaux en installant des capteurs de pluie aux feux de signalisation qui donnaient le feu vert aux cyclistes plus fréquemment par temps de pluie et de neige. Si les médias sont intéressés, les citoyens s'impliquent et les décideurs politiques écoutent !

Faits CHAMP

Édimbourg a profité de l'organisation d'un festival de musique international pour faire la promotion d'une piste cyclable récemment rénovée. L'événement a touché un public qui n'est généralement pas exposé à la promotion du vélo dans la ville, et l'école de danse 'bicycle ballet' a également donné un spectacle qui a captivé tous les regards.

BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)

Mettez en valeur et optimisez l'infrastructure existante. Soyez opportuniste : exploitez les espaces publics, événements, personnes et réseaux.

N'attendez pas que ce soit le paradis des cyclistes pour commencer à devenir une ville CHAMP. Recherchez des mesures à effet rapide, utilisez ce que vous avez déjà et valorisez vos réalisations.

Des taux élevés d'usage du vélo peuvent être atteints avec une infrastructure qui n'est pas optimale. Des efforts doivent être consentis pour promouvoir les installations existantes et le vélo en général pendant que des améliorations sont apportées.

De petits changements dans l'infrastructure peuvent être très efficaces, comme une nouvelle signalétique ou la délimitation d'une piste cyclable à la peinture dans une zone piétonne existante.

Les mesures à effet rapide sont peu onéreuses et de bons moyens de promouvoir le vélo. Les villes CHAMP ont dressé une liste pour vous aider à trouver des solutions dans votre propre ville — voir page 18.

Faits CHAMP

Kaunas a utilisé le projet CHAMP et les médias sociaux pour promouvoir un lien important dans son réseau cyclable. Groningen a fait la promotion de pistes cyclables existantes alternatives pour réduire la congestion, plutôt que de construire de nouvelles infrastructures dans le cadre de sa campagne sur les itinéraires intelligents.

Faits CHAMP

Bolzano a utilisé l'espace public pour la promotion du vélo et des ateliers de réparation de vélos, et, à Ljubljana, des contacts dans une O.N.G. locale ont été utilisés pour trouver de l'aide pour la distribution de dépliants.



Photo: Coexistence campaign in Ljubljana
Source: Ljubljana City

Veillez à être bien préparé à appliquer les mesures. Planifiez correctement. Testez — surveillez — évaluez — améliorez — recommencez.

On n'est jamais assez préparé. Veillez à connaître les délais d'exécution et les processus d'acquisition et ayez les ressources adéquates, à la fois en termes de

Faits CHAMP

Ljubljana a estimé que sa campagne pour l'amélioration de la coexistence entre cyclistes et piétons était trop courte car elle ne portait que sur une saison cyclable, et prévoit de la réorganiser annuellement pour optimiser son efficacité.

temps et d'argent, afin de mener à bien un projet.

Tout projet devrait commencer par un plan bien étudié définissant les tâches, les ressources, les responsabilités, les délais, le suivi et l'évaluation.

Veillez à réorganiser des campagnes existantes pour exploiter l'effet cumulatif tout en apportant des

améliorations par rapport aux campagnes précédentes et en maximisant leur impact.

Faits CHAMP

Lors de l'élaboration d'un rapport sur la stratégie cyclable, Örebro a rédigé une stratégie de suivi et d'évaluation pour le vélo afin de garantir que tous les projets cyclables futurs soient systématiquement évalués..



Photo: Cycling in Örebro
Source: City of Örebro

BECOME A CHAMP (devenez une ville championne)

Il convient d'utiliser les techniques de marketing comme l'échantillonnage, le branding et la segmentation. Veillez à ce que les messages soient neutres, ciblés et positifs.

Faits CHAMP

Burgos et Groningen ont efficacement utilisé les médias sociaux pour toucher leurs groupes cibles d'étudiants

Utilisez des techniques de marketing approuvées et adaptez votre message pour toucher différents groupes cibles en termes démographiques et de changement comportemental. Veillez à ce que la campagne corresponde à votre contexte local, vos normes culturelles et vos attentes.

Vous autoproclamer ville cyclable est un excellent moyen de vous faire reconnaître comme une ville CHAMP. Un logo bien conçu et utilisé de manière cohérente peut devenir un outil de communication efficace. Si vous disposez d'un logo, il convient de l'utiliser dans tout le matériel promotionnel.

Organisez des groupes de discussion et menez des enquêtes pour définir ce que votre groupe cible souhaite. Les campagnes peuvent être humoristiques ou concurrentielles, mais le message doit toujours rester positif.



Photo: Cycling in Bolzano
Source: City of Bolzano

CHAMP city Bolzano has an instantly recognisable logo for cycling

Faits CHAMP

Ljubljana, Bolzano et Burgos ont estimé que, dans leurs campagnes, il était important qu'aucun groupe ne se sente condamné pour un mauvais comportement, et ce afin d'améliorer la coexistence entre piétons et cyclistes.

Jouez le jeu des médias. Proposez-leur de bonnes histoires, assurez une bonne image du vélo et vantez vos réalisations.

Une bonne couverture médiatique des activités cyclables peut-être précieuse pour toucher un public plus large et faire passer le message. Parlez de ce que vous faites, et informez-en les médias.

Adopter une attitude proactive afin de susciter l'intérêt des médias pour vos activités est essentiel afin d'exploiter au mieux une ressource gratuite. Rédigez des communiqués de presse plutôt que d'attendre qu'ils viennent à vous. Toutes les villes CHAMP ont obtenu de l'attention pour leurs activités dans les journaux locaux et ont fait des apparitions à la radio et à la télévision.

Soyez prêt à argumenter et à réagir aux influences négatives, ainsi qu'à les tourner à votre avantage.

Faits CHAMP

La campagne en faveur d'une meilleure coexistence entre piétons et cyclistes menée à Burgos a suscité un grand intérêt de la part des médias dans et en dehors de la ville, ce qui a augmenté le nombre d'incidents signalés. Cela a permis d'obtenir davantage de support en vue de la gestion du problème de la coexistence et de sensibiliser à propos du comportement de chacun.

🚲🚲🚲 Mesures à effet rapide CHAMP 🚲🚲🚲

Tandis que le chemin vers une ville cyclable CHAMPionne peut être long et nécessiter le soutien d'une culture cyclable pendant un certain nombre d'années, il existe une série de mesures à effet rapide qui peuvent apporter des résultats instantanés. Voici les mesures à effet rapide CHAMP, définies sur la base de notre expérience dans le cadre du projet :



Organisez une évaluation par des pairs. Pour les partenaires CHAMP, l'évaluation critique de leurs politiques et pratiques cyclables par d'autres est d'une valeur inestimable. Organisez un programme d'échange avec les villes voisines pour tirer les enseignements des expériences des autres et en apprendre davantage sur vous-même.



Désignez un responsable de la politique cyclable. Créez un rôle de supervision des projets cyclables dans la ville et veillez à ce que le vélo soit représenté dans tous les domaines politiques.



Comprenez les priorités politiques et adaptez la cible de vos campagnes en conséquence, par exemple amélioration de la santé, du trafic, etc.



Élaborez un rapport de stratégie cyclable. La collecte systématique et méthodique de données cyclables est essentielle pour comprendre vos conditions de base et définir vos priorités.



Créez des partenariats. Entrez en contact avec les groupements d'intérêts cyclables existants et utilisez leurs contacts et compétences. Entamez le processus de création de partenariats et de réseaux pour faciliter votre travail.



Soyez opportuniste. Associez le vélo aux rencontres et événements existants.



Optimisez les installations existantes. Exploitez au mieux ce que vous avez déjà en termes d'infrastructures et d'espaces publics. Faites prendre conscience au public que ces installations cyclables existent.



Améliorez la visibilité du vélo. Organisez des campagnes de sensibilisation simples. Améliorez/multipliez la signalétique ou délimitez des pistes cyclables à la peinture en rue.



Utilisez des modèles. Faites de personnes de confiance les porte-paroles des messages de votre campagne pour toucher vos groupes cibles.



Rédigez des communiqués de presse. Informez les médias afin de toucher un public plus large.



Photo: CHAMP partners Orebro
Source: CHAMP

Bolzano



Photo: Cycling in Bolzano
Source: City of Bolzano



Photo: Cycling in Burgos
Source: City of Burgos

Burgos

Edinburgh



Photo: Cycling in Edinburgh
Source: City of Edinburgh



Photo: Cycling in Groningen
Source: City of Groningen

Groningen

Kaunas



Photo: Cycling in Kaunas
Source: City of Kaunas



Photo: Cycling in Ljubljana
Source: City of Ljubljana

Ljubljana

Örebro



Photo: Cycling in Örebro
Source: City of Örebro

🚲🚲🚲 Villes CHAMP : Bolzano, Italie 🚲🚲🚲

Le vélo à Bolzano

Bolzano possède une longue tradition de choix politiques et d'investissements en faveur du vélo. Près de 30 % des trajets en zone urbaine sont ainsi réalisés à vélo.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :

Informations clés :

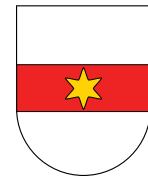
Situation : Tyrol du Sud, Italie

Habitants : 105.000

Répartition modale : piétons 30 %, cyclistes 29 %, transports publics 8 %

Topographie : paysage principalement plat et dense

Climat : étés chauds, hivers froids



Atouts clés en faveur du vélo

- Réseau cyclable bien développé avec des pistes cyclables de grande qualité
- Promotion d'une image positive du vélo
- Planification de la politique cyclable reposant sur des données précises
- Bon support politique et bonne interaction au sein du département mobilité

Domaines d'amélioration

- Finalisation du réseau cyclable
- Parkings pour vélos, en particulier autour de la gare
- Communication et promotion segmentées
- Empêcher les obligations en termes de sécurité de devenir un obstacle pour les cyclistes
- Interactions avec les citoyens

La stratégie cyclable qui en résulte a été présentée au bureau de la mobilité et acceptée par le conseiller en mobilité. Les deux mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont détaillées ci-dessous.

Définition des besoins des usagers et des intervenants

Une nouvelle méthodologie a permis de faire participer les usagers et les intervenants et de mener une étude détaillée afin d'évaluer les avis des citoyens à propos des politiques cyclables actuelles. Cette stratégie permet également d'améliorer leur apport en vue de leur orientation future.

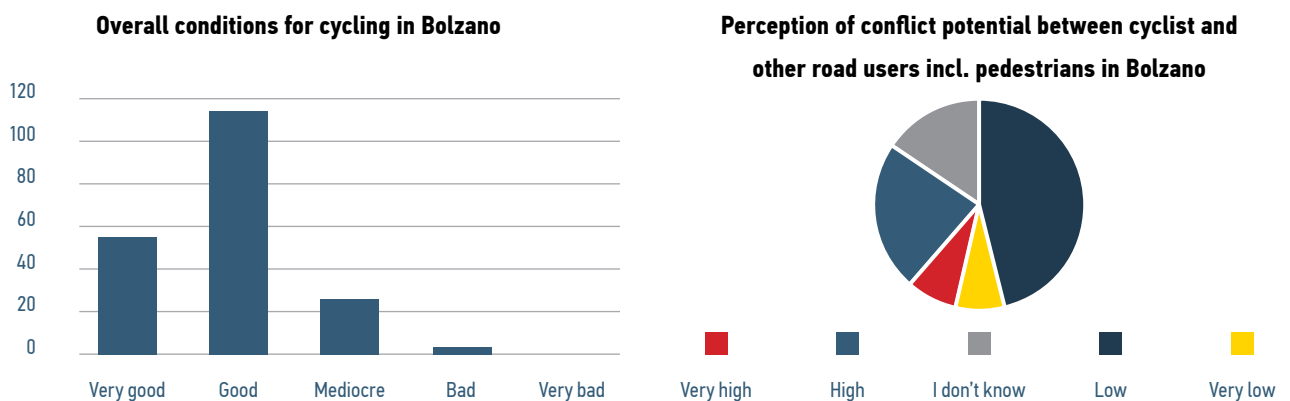
- Sur la base des expériences d'autres villes, un document détaillé a été rédigé expliquant les avantages et les méthodes permettant d'impliquer efficacement les citoyens et les entreprises.
- Un questionnaire en ligne a été diffusé par e-mail et via les médias sociaux. Il comprenait des questions sur le choix du mode de transport, les perceptions de conflits, la satisfaction concernant les infrastructures et les efforts en termes de cyclabilité en général.
- Des entretiens ont également été organisés avec les boutiques et les entreprises locales.

« Ce que nous possédons en termes de cyclabilité est très précieux. Mais, à certains endroits, il convient d'apporter des améliorations. Certaines rues à sens unique devraient être aménagées pour les vélos, afin d'éviter les accrochages ou les longs détours pour les cyclistes. »

Une personne interrogée

Résultats clés

Les résultats de l'étude ont illustré le rôle important du vélo dans le système de transport urbain de la ville, de même qu'un taux élevé de satisfaction concernant les conditions des cyclistes. Il est également apparu qu'il restait du travail dans certaines zones, et qu'il existait un potentiel de conflit entre les piétons et les cyclistes dans le centre-ville.



La stratégie en vue de l'implication des intervenants et des usagers a été bien accueillie par la ville et améliorera la planification des pistes cyclables de façon à ce qu'elle réponde mieux aux besoins des citoyens et des entreprises. Elle augmentera également l'importance et le taux d'adoption du vélo perçus par les citoyens, et permettra de comprendre les raisons qui sous-tendent les décisions de la ville.

Campagne de promotion du vélo et de renforcement de la sécurité

Bolzano a publié et diffusé du matériel promotionnel, utilisant une approche émotionnelle positive, dans le but de promouvoir le vélo, de renforcer la sécurité et d'améliorer la coexistence entre les différents modes de déplacement.

- Publication de 3 brochures sur la sécurité cyclable dans le trafic routier
- Organisation d'un atelier de réparation de vélos et distribution de matériel promotionnel à cette occasion
- Un costume grandeur nature d'une mascotte a été créé et présenté lors d'événements publics
- Des affiches ont été apposées le long du réseau cyclable

Résultats clés

- 84% des personnes interrogées se sont déclarées 'très satisfaites' ou 'satisfaites' de l'initiative
- 84% ont estimé que la campagne était 'utile' ou 'très utile' pour la diminution du conflit entre cyclistes et piétons.












La "Wimmelbild" (= "teeming picture": image du trafic dans un style bande dessinée) a été produite et diffusée à Bolzano. Il s'agit d'un instrument didactique amusant pour enfants et adultes permettant d'examiner différentes situations du trafic routier.

Le marketing émotionnel positif est un outil efficace pour toucher les gens et renforcer le comportement souhaité et il est bien plus efficace qu'une approche punitive. Les problèmes de sécurité et la réduction des conflits sont importants à la fois dans les villes présentant des taux faibles d'usage du vélo et dans celles présentant des taux élevés. Dans les premières, les problèmes de sécurité peuvent empêcher les gens de commencer à se déplacer à vélo. Dans les secondes, s'attaquer à ces problèmes montre que l'on s'intéresse à la fois aux cyclistes et aux piétons, ce qui peut être une occasion de promouvoir encore les avantages des modes de déplacement actifs.

« Le respect de certaines règles de base est essentiel pour tous les usagers de la route, afin que les espaces puissent être partagés correctement et que tout le monde soit capable de se déplacer en toute sécurité et confortablement »
J.K. Peintner, conseiller en mobilité

Héritage CHAMP à Bolzano

-  **Désignation d'un responsable de la politique cyclable** — pour superviser tout le travail et garantir une approche intégrée.
-  **Étude des parkings pour vélos** — étude de la faisabilité de l'installation de nouveaux parkings pour vélos à proximité de la gare.
-  **Davantage de stations de vérification et de réparation de vélos mobiles** — dans le cadre de l'extension du réseau prévue dans le projet CHAMP.
-  **Application mobile** — à développer pour les jeunes, pour qu'ils puissent apprendre la sécurité routière à vélo par le jeu.
-  **Pack de bienvenue** — pour les nouveaux résidents, à propos des options de mobilité durable.
-  **Campagne médiatique** — sur les questions cyclables en général, mais ciblée sur la sécurité et la coexistence piétons/cyclistes.
-  **Ateliers réguliers avec les intervenants** — pour obtenir l'avis des intervenants concernant la politique cyclable et les mesures connexes.
-  **Campagne 'au travail à vélo'** — poursuite des idées avancées dans le cadre du projet CHAMP
-  **Extension et rénovation du réseau cyclable** — conformément au plan de mobilité urbaine de la ville.

« Nous avons été ravis d'échanger avec certaines des premières villes cyclables d'Europe. Cette opportunité qui nous a été donnée d'apprendre les uns des autres a été très précieuse pour nous et nous a permis de continuer à améliorer la politique cyclable dans notre ville. »

Ivan Moroder, Directeur du bureau de la mobilité, s'exprimant lors de la visite d'évaluation par des pairs à Bolzano



Source: helios.bz

🚲🚲🚲 Villes CHAMP : Burgos, Espagne 🚲🚲🚲

Le vélo à Burgos

Burgos est un leader national en termes de répartition modale pour le vélo et a doublé son nombre de cyclistes depuis l'adoption de sa stratégie cyclable en 2006. Le projet bénéficie d'un support politique important qui permet de continuer à s'appuyer sur ses réussites.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :

Atouts clés en faveur du vélo

- Réseau bien entretenu et agréable
- Intégration du vélo dans la gestion générale de la mobilité et différents projets (par le biais du bureau de la mobilité)
- Système de location de vélos
- Support européen : financement de l'infrastructure, campagnes, évaluation...

À la suite de la participation au projet CHAMP, une commission cyclable permanente a été mise en place à Burgos et un certain nombre de mesures ont été prévues et appliquées. Les deux mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont détaillées ci-dessous.

Campagne de promotion du vélo chez les étudiants

Le but de cette campagne était d'augmenter le nombre d'étudiants se rendant à vélo à l'université afin de réduire l'impact négatif du trafic motorisé, d'améliorer la santé et de faire du vélo une habitude branchée à long terme.

- Les étudiants et le personnel étaient invités à présenter toutes sortes de supports, par exemple des journaux de bord, des photos, des vidéos ou des œuvres d'art, faisant la promotion du vélo par rapport à des modes de déplacement moins durables.
- La promotion de la campagne était assurée via les médias sociaux, e-mails et affiches, avec l'aide du personnel de l'université.
- 3 propositions ont été sélectionnées et les gagnants ont reçu une tablette à l'occasion d'une cérémonie de remise des prix.

Informations clés :

Situation : capitale de la province de Burgos, Espagne

Habitants : 180.000

Répartition modale : piétons 45 %, cyclistes 4 %, transports publics 23 %

Topographie : paysage plat et dense

Climat : saisonnier



Domaines d'amélioration

- Cohérence et sécurité du réseau cyclable
- Complémentarité du vélo et de la marche
- Promotion du vélo pour un usage quotidien
- Financement de la politique cyclable

« C'est tout différent de se réveiller le matin et de prendre son vélo pour se rendre à l'université. On respire, on se sent mieux, on arrive plein d'énergie ! »

Ruben González, gagnant de la campagne, extrait de son journal de bord



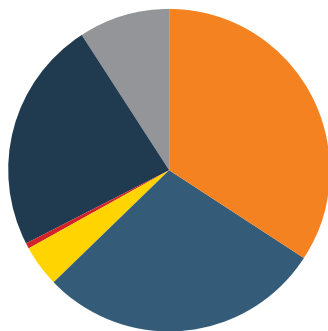
Photo: Burgos City

Résultats clés

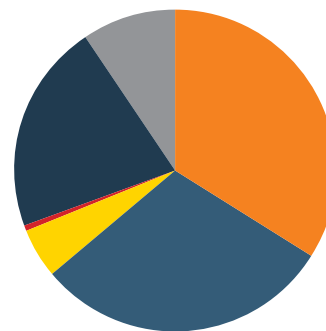
78 propositions avaient été formulées sur toute une série de supports et, au total 202 personnes ont participé au projet, dont 75 % ont changé de comportement en termes de déplacements comme suit :

- 63% sont passés de la voiture au vélo pour se rendre à l'université
- 23% sont passés du bus au vélo
- 14 % sont passés de la marche ou de la moto au vélo
- 100% ont déclaré être satisfaits ou très satisfaits de la campagne

Globalement, on a enregistré une hausse de 4 à 5 % dans la répartition modale en faveur du vélo pour les déplacements vers l'université avant et après la campagne.



Car (alone) — 23,4%
Car Sharing — 9,0%
Bus — 34,2%
Walking — 28,8%
Bicycle — 4,1%
Motorbike — 0,5%



Car (alone) — 21,2%
Car Sharing — 9,3%
Bus — 34,1%
Walking — 29,8%
Bicycle — 5,1%
Motorbike — 0,5%

La campagne a réussi à augmenter le nombre d'étudiants choisissant de se déplacer à vélo et a également incité la ville à installer de nouveaux parkings pour vélos à l'université. Les étudiants constituent un groupe cible idéal pour la promotion du vélo étant donné qu'ils connaissent moins de contraintes que la population active et ont davantage tendance à essayer de nouveaux comportements. Ce sont également les navetteurs de demain.

Amélioration de la coexistence cyclistes/piétons

La fréquence des conflits entre les piétons et les cyclistes a progressé à mesure que le nombre de cyclistes augmentait à Burgos ces dernières années. Une campagne a donc été mise en place pour améliorer la coexistence des deux modes de déplacement. Elle visait en particulier les jeunes cyclistes estimés être la principale cause du conflit car ils roulent à des vitesses élevées dans des espaces partagés.

- On a opté pour le slogan 'Respect each other' (respectez-vous les uns les autres)
- 500 autocollants et 200 dépliants sur la coexistence ont été distribués aux piétons et cyclistes dans le centre-ville pendant 4 jours.

« Les cyclistes devraient se mettre à la place des piétons quand ils roulent en ville : ils devraient agir de la façon dont ils voudraient que les cyclistes agissent quand ils sont eux-mêmes piétons »

Alberto, Président de l'Association cycliste de Burgos "Burgos Conbici"

Résultats clés

- Le nombre d'accidents signalés impliquant des piétons et des cyclistes est passé de 2 en 2011 et 2012 à 7 en 2013 à la suite de la campagne, probablement en raison d'une plus grande sensibilisation à la question de la coexistence.
- La campagne a été bien soutenue par les représentants politiques locaux et l'association cycliste a relancé la campagne d'elle-même. La campagne a également retenu l'intérêt d'autres villes espagnoles.

Les initiatives traitant des questions de coexistence intéresseront les villes présentant des taux élevés ou en hausse d'usage du vélo. Le défi sera sans doute de veiller à ce que les cyclistes ne se sentent pas condamnés par une campagne, en choisissant les bons messages tout en reconnaissant également leurs problèmes.



'Respect each other' — sticker used in Burgos campaign

Héritage CHAMP à Burgos

- 🚲 **Nouveau comptoir cyclable** — installé à la suite de l'atelier CHAMP à Copenhague afin de collecter des données et d'améliorer la visibilité du vélo dans la ville.
- 🚲 **Améliorations du réseau** — y compris une nouvelle signalétique, une amélioration du programme d'entretien, la révision des temps d'attente aux feux de signalisation et une signalétique spécifique pour les conducteurs de moto.
- 🚲 **Davantage de parkings pour vélos** — 450 places prévues dans des espaces privés et publics en 2014.
- 🚲 **Amélioration de la collecte des données** — sur les indicateurs cyclables dans le cadre de l'enquête annuelle de la ville, par exemple des données de meilleure qualité sur les accidents et la source et la destination des déplacements.
- 🚲 **Intermodalité** — en installant des infrastructures pour vélos aux arrêts de bus en lien avec le programme de location de vélos, prévu pour 2014–2015.



Photo: Burgos City

🔗 Villes CHAMP : Édimbourg, Royaume-Uni 🔗

Le vélo à Édimbourg

Édimbourg, capitale de l'Écosse, est une ville compacte et un leader national compte tenu de sa répartition modale et de son engagement en faveur du vélo. Alors que le vélo représente 6 % de tous les déplacements professionnels, la perception générale est qu'il est réservé à la classe moyenne et nécessite l'usage d'un équipement spécialisé — des vêtements professionnels, un vélo cher, etc.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :

Informations clés :

Situation : Côte est de l'Écosse, Royaume-Uni

Habitants : 478.000

Répartition modale : piétons 35 %, cyclistes 2 %, transports publics 17 %

Topographie : paysage montagneux

Climat : saisonnier, précipitations moyennes



Atouts clés en faveur du vélo

- Pistes cyclables sûres, adaptées à toute la famille
- Intégration du vélo dans la politique de transport
- Implication de divers intervenants par le biais du forum 'Edinburgh Cycle Forum'
- Suivi et évaluation de la politique cyclable
- Information et promotion du vélo par le biais d'événements, de cartes et de campagnes
- Formation à la sécurité

Domaines d'amélioration

- Cohérence du réseau cyclable
- Conflits avec d'autres modes de transport
- Entretien des pistes cyclables
- Campagne de marketing pour promouvoir le vélo sans effrayer les gens avec des questions liées à la sécurité
- Parkings pour vélos résidentiels dans le centre-ville

Résultat : la stratégie cyclable de la ville a été révisée et une nouvelle version du plan d'action 'Active Travel' a été approuvée par le 'Transport Infrastructure and Environment Committee' du conseil en septembre 2013. De nombreuses initiatives cyclables ont été planifiées et initiées depuis lors. Les deux mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont décrites ci-dessous.

Promotion du vélo sur piste cyclable

Les festivaliers de l'Edinburgh MELA, un événement musical international, avaient été invités à arriver à vélo par une piste cyclable et une allée piétonne récemment rénovées. Des données de segmentation et des groupes cibles locaux ont servi pour la conception du matériel promotionnel et des messages.

La campagne comprenait :

- **Des informations** — un marquage de qualité mais provisoire de la piste cyclable, des informations sur la piste cyclable et des publicités en ligne, 10.000 dépliants déposés chez les résidents locaux
- **Des incitants** — entretien de vélos, parking pour vélos avec signalétique, récompenses gratuites — 400 bouteilles d'eau et 45 T-shirts, avec un système de récompense des voyageurs 'verts'
- **Implication** — un flash mob et une représentation du 'Strictly Cycling Ballet' le long de la piste cyclable, et un hub dédié au vélo dans l'enceinte du festival

Résultats clés

- Les déplacements à vélo le long de l'itinéraire ciblé ont doublé pendant la période promotionnelle
- Une centaine de vélos étaient garés sur les parkings du festival pendant les 2 jours.
- 37 % des gens étaient au courant de l'invitation à se rendre à vélo au festival avant leur trajet effectif.
- 352 personnes ont signé un engagement à se déplacer davantage à vélo au cours des 6 prochains mois.

« Globalement, je pense que la réaction à l'initiative de l'an dernier fut assez positive. Évidemment, nous prévoyons désormais toujours des parkings pour vélos lors du festival Mela... »

Le directeur du festival 'Edinburgh MELA'

Travailler avec des événements existants peut être une manière rentable de promouvoir le vélo et l'infrastructure cyclable existante. Un événement non lié au transport ou au vélo peut être particulièrement efficace pour toucher un public cible qui n'est généralement pas exposé ou attiré par le marketing cyclable. Les données de segmentation sont très utiles pour définir le public cible. Le spectacle de danse subtilement consacré au vélo mais utilisant un style artistique et théâtral a suscité l'intérêt local et généré une couverture médiatique en ligne ad hoc. Ca n'aurait probablement pas été le cas pour d'autres activités plus traditionnelles.

Projet pilote de parking résidentiel pour vélos

5 sites de parkings résidentiels pilotes ont été identifiés dans Édimbourg dans le but de réduire les problèmes causés par l'espace de stockage limité dans les anciens immeubles locatifs de la ville. En raison des restrictions de place dans les escaliers des immeubles, le parking en rue a été identifié comme l'option la plus faisable.

- 13 demandes de parkings ont été reçues de la part de résidents
- 6 sites ont reçu la priorité et ont été étudiés avec l'aide de la police locale
- Les résidents locaux des sites ont été consultés ; un site a été abandonné à la suite d'objections.



Photo: City of Edinburgh Council

Résultats clés

Les 5 sites pilotes sont dispersés géographiquement mais se trouvent tous dans un rayon de 5 km autour du centre-ville, et les parkings installés pourront accueillir 51 vélos. Parmi les ménages interrogés :

- 32 % des adultes et 68 % des enfants possédaient au moins un vélo.
- 33 % des personnes interrogées étaient 'insatisfaites' ou 'très insatisfaites' de l'accès aux parkings pour vélos.
- Le problème le plus couramment cité concernant le fouillis dans les cages d'escalier portait sur les vélos, à 47%
- 41% des cyclistes interrogés se rendent à vélo au travail ; 51 % utilisent leur vélo à des fins de loisirs.



Example of roll top secure parking to be installed in South Oxford Street & Douglas Crescent



Bike Lockers in Warrender Park Terrace

Des procédures d'acquisition longues ont retardé l'installation des parkings jusqu'au mois de juillet 2014 après quoi une évaluation détaillée est prévue pour définir si le programme sera déployé ailleurs dans la ville.

Il est essentiel de garantir des parkings pour vélos à la fois dans les zones centrales et résidentielles, en particulier dans les villes présentant un nombre de cyclistes élevé ou en hausse. Les parkings en rue sont un moyen très visible de promouvoir le vélo et d'encourager l'adoption de nouveaux comportements, ainsi que de résoudre les contraintes d'espace souvent rencontrées dans les anciens immeubles. Tenez compte de délais d'exécution longs quand vous envisagez de faire construire de nouvelles infrastructures, afin de laisser le temps aux procédures d'acquisition et de contrats de se dérouler.

Héritage CHAMP à Édimbourg

-  **Amélioration de la gestion du réseau** — y compris l'entretien, les systèmes de signalisation des problèmes et la création de pistes cyclables prioritaires
-  **Stratégie de suivi du plan d'action 'Active Travel'** — y compris un suivi régulier des comptoirs cyclables, l'installation de 24 nouveaux comptoirs et le premier rapport de stratégie cyclable, dont la publication est prévue en 2015
-  **Stratégie de transport local** — a été approuvée politiquement pour consultation et contient 10 politiques cyclables, y compris des mesures d'amélioration des normes d'aménagement des rues pour les cyclistes, le transport des vélos en train et en tram, la coexistence cyclistes/piétons, un programme de location de vélos et un support en faveur des vélos électriques.
-  **Parkings pour vélos** — installation de 400 nouvelles places de parking, avec 1000 places supplémentaires prévues chaque année.
-  **Voitures garées sur les pistes cyclables** — à traiter après une étude de la question et un examen de la cyclabilité dans les rues à sens unique.
-  **Rendre le vélo plus populaire** — en mettant fin au mythe selon lequel le vélo est une activité de niche réservée aux classes moyennes.



Photo: City of Edinburgh Council

🚲 Villes CHAMP : Groningen, Pays-Bas 🚲

Le vélo à Groningen

Groningen possède une longue tradition de l'usage du vélo et offre un réseau cyclable dense et de grande qualité. Plus de 50 % des déplacements dans la ville sont actuellement effectués à vélo.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :

Informations clés :

Situation : nord des Pays-Bas

Habitants : 200.000

Répartition modale : piétons 14 %, cyclistes 47 %, transports publics 5 %

Topographie : paysage plat et dense

Climat : saisonnier



Atouts clés en faveur du vélo

- Support politique et plan d'action clair
- La politique de transport encourage l'usage du vélo par rapport à celui de la voiture
- Intégration dans d'autres domaines
- Réseau cyclable dense et de grande qualité
- Place pour des mesures innovantes
- Ville compacte
- Adoption du vélo par un grand nombre de personnes

Domaines d'amélioration

- Capacité assurée pour un grand nombre de cyclistes
- Organisation de parkings sûrs pour vélos
- Implication des intervenants structurels
- Évaluation de la politique cyclable

La stratégie cyclable CHAMP qui en a résulté a été bien accueillie et soutenue par le conseil municipal et l'échevin responsable. Et une série de mesures ont été planifiées et appliquées. Les deux mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont détaillées ci-dessous.

Solutions créatives de parkings pour vélos

Le nombre élevé de cyclistes à Groningen a généré des problèmes ces dernières années en raison des nombreux vélos garés dans le centre-ville. Une étude des parkings pour vélos et des comportements a été réalisée :

- Les lieux clés de parking ont été identifiés et leur utilisation a été surveillée à l'aide de photographies à intervalle.
- Les supports pour vélos ont été remplacés par des places de parking peintes en plusieurs endroits du centre-ville.
- Le parking pour vélos à l'extérieur de l'université a été réaménagé pour veiller à ce que les entrées et les sorties ne soient pas entravées, et les vélos mal garés ont été soumis à des amendes.
- La faisabilité et les coûts d'autres solutions et lieux de parking pour les employés et les visiteurs ont également été étudiés.

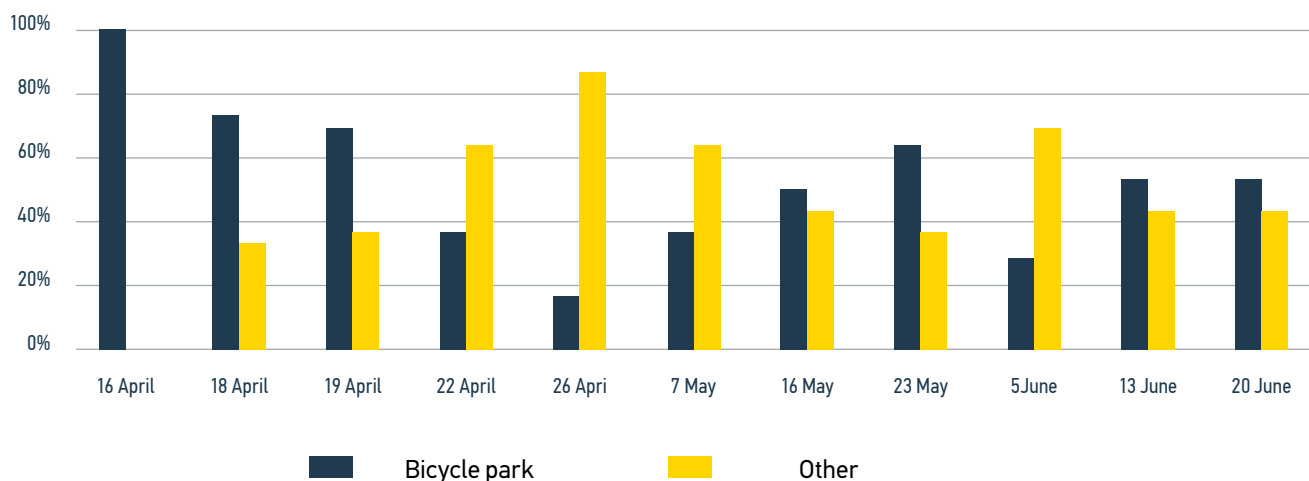


Photo: Bicycle box on Guldenstraat city centre
Source: Municipality of Groningen

Résultats clés

- La technique de la photographie à intervalle a montré que les supports pour vélos à l'extérieur des magasins étaient occupés par les mêmes vélos toute la journée si bien que les acheteurs étaient obligés de se garer ailleurs :
- Les places de parking peintes avaient plus de chances d'être utilisées dans les rues commerçantes que dans les quartiers résidentiels.
- Initialement, davantage de vélos étaient garés 'sur la rue' que dans les garages, mais leur usage a augmenté au fil du temps.
- Un sondage mené auprès des citoyens a révélé une satisfaction accrue concernant les possibilités de parking après la mise en place des garages pour vélos.

Graphique illustrant le parking avant et après l'installation des garages pour vélos dans la Guldenstraat



Chaque site a besoin de sa propre solution de parking et les villes devraient adapter leur type de parking pour vélos en fonction du nombre de cyclistes et des besoins des usagers. Les études basées sur la technique de la photographie à intervalle peuvent apporter des informations précieuses sur la manière dont chaque parking est réellement utilisé. Elles peuvent aussi mener à des solutions novatrices, comme les garages pour vélos, qui peuvent susciter l'intérêt des cyclistes et des décideurs politiques.

Itinéraires intelligents

Pour répondre à la problématique de la congestion et de la sécurité due à des pistes cyclables fort fréquentées en direction de l'université, une campagne a été lancée afin de promouvoir deux itinéraires alternatifs à proximité, signalés et marqués comme des 'itinéraires intelligents'. Parmi les actions menées, citons :

- Création de matériel promotionnel et d'un dossier de campagne
- Signalétique et marquage sur la route pour indiquer les itinéraires intelligents
- Promotion lors de la semaine d'accueil des étudiants via le site Web, les médias sociaux, les panneaux d'affichage, la distribution de dépliants et de bouteilles d'eau
- Concours pour gagner un vélo grâce aux meilleurs commentaires ou conseils à propos des itinéraires intelligents

« Je suis nouveau dans cette ville et je ne savais pas comment me rendre à l'université. C'était très utile de voir toutes ces indications lors de mon trajet. Je suis arrivé à l'heure, et en profitant d'un itinéraire très agréable. »

Étudiant de première année

Résultats clés

Le suivi de la politique cyclable ainsi que les résultats ont prouvé que la campagne avait fonctionné :

- 4% des cyclistes ont opté pour les itinéraires intelligents alternatifs.
- 79 % des personnes interrogées avaient entendu parler de la campagne et 20 % de celles-ci avaient modifié leur itinéraire en conséquence.
- La campagne a été bien accueillie par les étudiants, les établissements scolaires, les médias et les décideurs politiques.
- La campagne sera à nouveau organisée lors de la prochaine année académique.

Les villes présentant des taux élevés d'usage du vélo et qui sont confrontées aux problèmes provoqués par un réseau arrivant à saturation devraient envisager d'optimiser leurs pistes cyclables existantes, au moyen d'une campagne comme celle sur les itinéraires intelligents, avant d'investir dans de nouvelles infrastructures.



Photo: signs on route to the university
Source: Saskia Zwiers

Héritage CHAMP à Groningen

- 🚲 **Nouveau logo pour le vélo dans la ville** — réalisé à la demande de l'expert en marketing cyclable, Mikael Colville Andersen.
- 🚲 **Réseau à grande vitesse** — construction de plusieurs pistes cyclables à grande vitesse, avec des projets d'itinéraires supplémentaires dans les prochaines années.
- 🚲 **Amélioration des connexions avec les pistes régionales** et les destinations locales importantes. Y compris la séparation du trafic cyclable et du trafic motorisé (lourd) grâce à des infrastructures et de la communication.
- 🚲 **Devenir une ville cyclable intelligente** — en menant des études sur le changement de comportement.
- 🚲 **La surveillance de l'usage du vélo dans les zones piétonnes** est prévue.
- 🚲 **Davantage de parkings pour vélos** — 1000 places supplémentaires seront prévues aux alentours de la gare centrale en 2014, avec 1 million d'euros supplémentaires à investir dans les parkings au niveau des plateformes de transports publics et la création d'une carte des parkings.
- 🚲 **Promotion des vélos électriques** dans le cadre d'un projet visant à encourager les employeurs à influencer les comportements de déplacement de leurs employés..

« En raison du grand succès remporté par la campagne sur les itinéraires intelligents, nous continuerons à promouvoir l'usage de pistes cyclables alternatives et essaierons de les améliorer, grâce aux idées et aux suggestions rassemblées dans le cadre de ce projet CHAMP. »

Conseil municipal, décembre 2013



Source: Cor van der Veen, Municipality of Groningen

🚲🚲🚲 Villes CHAMP : Kaunas, Lituanie 🚲🚲🚲

Le vélo à Kaunas

Le vélo est un loisir courant à Kaunas, ce qui favorise l'aménagement d'un certain nombre de pistes cyclables attrayantes en dehors de la ville. Ces dernières années, la ville s'est concentrée sur la promotion des déplacements durables et le plan d'urbanisme de la ville de Kaunas prévoit d'améliorer les infrastructures cyclables, en particulier les connexions vers et les pistes cyclables dans le centre-ville.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :

Atouts clés en faveur du vélo

- Pistes cyclables dédiées aux loisirs
- Groupe de travail pour une politique cyclable et sa mise en œuvre
- Divers projets et études
- Base de données des indicateurs cyclables
- Plusieurs événements et campagnes de promotion du vélo

Résultats : la stratégie cyclable de la ville a été révisée et présentée au conseil municipal et sera intégrée dans les documents stratégiques et urbanistiques de la ville. Une série de mesures ont été planifiées. Les 2 mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont décrites ci-dessous.

Promotion d'une nouvelle jonction cyclable

Une nouvelle jonction cyclable connectant 3 pistes cyclables existantes a été inaugurée en novembre 2013. On en a fait la promotion dans le cadre du projet CHAMP afin de maximiser le nombre de cyclistes empruntant ces itinéraires. La nouvelle piste cyclable rend plus pratique et plus sûre l'infrastructure de connexion étant donné que les cyclistes peuvent désormais éviter un rond-point dangereux à proximité du centre-ville.

Les citoyens ont été informés de l'avancement de la construction et de l'inauguration de cette piste cyclable par le biais :

- des médias, des journaux, de la télévision et de sites Web
- 2000 dépliantes et 3000 cartes postales ont été distribués via des associations en faveur du vélo, des informations touristiques, des bâtiments publics, des centres pour étudiants et des magasins, y compris des stations-essence.



Informations clés :

Situation : centre de la Lituanie

Habitants : 309.200

Répartition modale : piétons 6 %, cyclistes 4 %, transports publics 66 %

Topographie : paysage montagneux

Climat : saisonnier, froid

Domaines d'amélioration

- Intégration du vélo dans la politique de transport générale, créant un environnement favorable au vélo
- Conditions cyclable sûres sur les routes principales
- Promotion du vélo comme moyen de transport plutôt que pour un usage récréatif



Photo: New cycle junction
Source: Kaunas City

Résultats clés :

Le comptage manuel réalisé sur deux des pistes cyclables à proximité de la nouvelle jonction ont montré une augmentation globale du nombre de cyclistes de 30 % après l'inauguration de la jonction. C'est trois fois plus que l'objectif initial qui visait à augmenter le nombre de cyclistes de 10 % en des endroits spécifiques de la ville dans le cadre du projet CHAMP.

Les campagnes promotionnelles soulignent la réalisation d'un itinéraire sûr et direct, tout en servant d'outils de sensibilisation au vélo lui-même — encourageant les gens à adopter ce mode de déplacement en mettant en avant ses avantages et les infrastructures présentes.

Création d'un site Web dédié au vélo

Le besoin des résidents et des visiteurs pour une source d'informations concernant le vélo à Kaunas a mené à la création d'un site Web. Les sites Web existant sur le sujet ont été étudiés afin de rassembler des bonnes pratiques et des informations intéressantes. Le site Web comprend :

- une carte mise à jour du réseau cyclable à Kaunas ;
- des informations sur l'état des pistes cyclables ;
- des documents stratégiques relatifs au vélo ;
- l'état d'avancement des travaux sur les pistes cyclables ;
- des informations sur les vols de vélo et la prévention ;
- des campagnes et autres événements liés au vélo ;
- des coordonnées pour obtenir des informations complémentaires

« J'aime le site Web www.dviratis.lt. Il permet de trouver n'importe quelle information sur l'usage du vélo dans la ville, le menu du site est très pratique. Je suis un lecteur régulier de www.dviratis.lt. »

Linus Vainius, membre du conseil de la communauté des cyclistes lituaniens

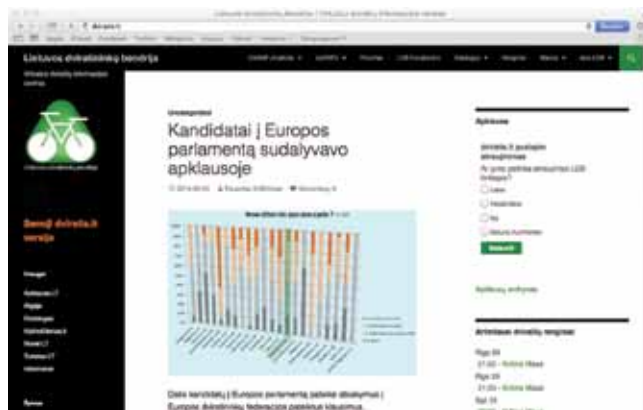
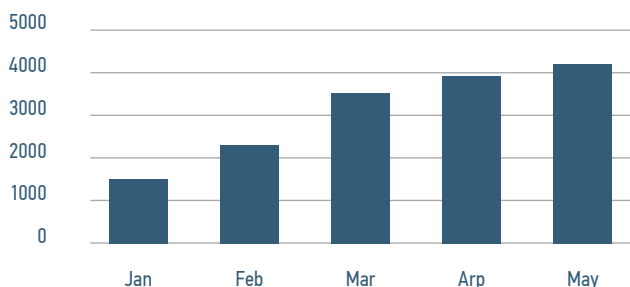
L'URL existante de la communauté des cyclistes lituaniens (www.dviratis.lt) a été utilisée et on a fait la promotion du site Web via les médias sociaux et locaux et en distribuant des cartes postales. Une version anglaise du site sera également disponible prochainement.

Résultats clés

Le nouveau site Web a été lancé en janvier 2014. Une analyse de son utilisation montre :

- Une hausse du nombre de visiteurs sur le site entre janvier et mai 2014.
- Le type de recherches, comme par exemple des informations sur nouvelles pistes cyclables, des événements et la manière de se déplacer à vélo dans la ville.
- Un taux de satisfaction concernant le nouveau site Web est de 70 %.


Number of users www.dviratis.lt, 2014



Screenshot of www.dviratis.lt


Une source d'information unique sur le vélo est précieuse pour les villes, quel que soit leur taux d'usage du vélo. Cela permet aux citoyens, aux visiteurs et aux intervenants d'accéder aux informations requises facilement et fait office d'outil promotionnel pour inciter les cyclistes à davantage utiliser le vélo, et les non-cyclistes à commencer à se déplacer à vélo. Les villes peuvent aisément s'inspirer du site web de Kaunas en rassemblant des informations locales et en confiant la maintenance et la mise à jour du site à une entreprise ou un service spécialisé.


Héritage CHAMP à Kaunas


 **Nouvelles infrastructures cyclables** — entre 2012 et 2014, toutes les rues récemment rénovées comprenaient une piste cyclable en site propre, étendant le réseau dans le centre-ville. Le plan d'urbanisme de la ville prévoit également de nouvelles pistes cyclables.


« Le projet CHAMP a souligné juste à temps le besoin et les avantages de la promotion de l'infrastructure cyclable à Kaunas »


Le maire de Kaunas, Andrius Kupčinskas


 **Amélioration de l'entretien** — les pistes cyclables sont désormais entretenues tout au long de l'année et les marquages sur les routes sont repeints chaque printemps.

 **Plan d'urbanisme de la ville** — approuvé en mars 2014 pour 2013–2023 et comprenant un chapitre sur l'infrastructure cyclable qui définit plus en détail le réseau des pistes cyclables existantes et prévues à Kaunas.

 **Comptage des cyclistes** — des comptages réguliers du nombre des cyclistes utilisant les différentes pistes cyclables ont été fixés.

 **Cours de formation** — pour les enfants de moins de 14 ans et leurs parents, en vue de transformer les conducteurs de voiture en cyclistes convaincus.

 **Distribution d'une carte du réseau** — illustrant les infrastructures cyclables nouvelles et existantes (prévu)

 **Préparation d'un SUMP** — prévu durant la période 2014–2020.



🚲 Villes CHAMP : Ljubljana, Slovénie 🚲

Le vélo à Ljubljana

Ljubljana a vu une augmentation du nombre de cyclistes ces dernières années et vise à faire du vélo le premier choix de mode de transport pour ses résidents, navetteurs et visiteurs, en atteignant une répartition modale de 15 % pour le vélo d'ici 2020.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :



Informations clés :

Situation : capitale, centre de la Slovénie

Habitants : 280.000

Répartition modale : piétons 10 %, cyclistes 12 %, transports publics 13 %

Topographie : paysage plat et centre dense

Climat : étés chauds, hivers froids

Atouts clés en faveur du vélo

- Le réseau cyclable couvre la plupart de la région
- Système de partage de vélos
- Important soutien ascendant : plates-formes cyclables, coordinateur de la cyclabilité et O.N.G. Ljubljana Cycling Network
- Promotion via différents canaux

Domaines d'amélioration

- Confort et sécurité pour les cyclistes sur les pistes cyclables
- Intégration du vélo dans toutes les décisions relatives à la gestion du trafic
- Moins d'accent mis sur le trafic motorisé dans la politique générale de transport
- Expansion équilibrée du système de partage de vélos
- Évaluation structurelle et suivi des indicateurs cyclables

Résultat : une stratégie cyclable a été élaborée pour la période 2012–2020 et une série de mesures prioritaires ont été définies. Les deux mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont détaillées ci-dessous.

Je marche là où vous roulez à vélo

L'augmentation des taux d'usage du vélo et l'extension de la zone piétonne centrale ont conduit à une hausse des plaintes de la part des piétons concernant le comportement des cyclistes. La campagne « Je marche là où vous roulez à vélo » visait à améliorer la coexistence entre les deux modes de déplacement dans la zone piétonne de Ljubljana, ainsi qu'à réduire le nombre d'incidents signalés.

« Nous avons besoin d'une éthique forte reposant sur un profond respect mutuel entre tous les usagers de l'espace public. »

Cycliste, Ljubljana



Photo: campaign poster 'Pay attention in this area. Cyclists ride slowly and gently. Source: City of Ljubljana

- Une étude a été menée auprès des cyclistes et des piétons dans la zone cible, sur base de la méthode néerlandaise (Fietsberaad) de comptage et de définition des endroits critiques.
- Une première étude examinant les conflits perçus et vécus avait été réalisée en ligne et en interrogeant les passants dans la zone piétonne.
- 1000 dépliants avaient été distribués et un vélo-cargo équipé d'une affiche de campagne avait également été garé à un endroit stratégique dans la zone.
- L'enquête en ligne et sur le terrain a été répétée au terme de la campagne.

Résultats clés

- La campagne a été bien accueillie par les cyclistes, dont 50 % estiment que des campagnes régulières pourraient conduire à une meilleure coexistence entre piétons et cyclistes
- 77% pensaient qu'une signalétique s'imposait afin d'inviter les cyclistes à éviter la zone piétonne, et 65 % ont déclaré qu'ils utiliseraient ces déviations.
- Augmentation du nombre de plaintes ou de conflits émanant à la fois des piétons et des cyclistes, probablement due à une visibilité accrue du problème à la suite de la campagne.

La campagne « Je marche là où vous roulez à vélo » a réussi à sensibiliser au problème de la coexistence entre les cyclistes et les piétons et a été bien accueillie par les citoyens, les décideurs politiques et les médias. De telles campagnes permettent de souligner l'importance de ces deux modes de déplacement actifs et leur répétition régulière peut contribuer à consolider leur effet et conduire à un changement de comportement à long terme.

Rapport de stratégie cyclable

Grâce à la collecte systématique de données cyclables fiables et du feed-back des citoyens sur les installations et la politique cyclables, un rapport de stratégie a été élaboré à Ljubljana afin d'évaluer les mesures cyclables planifiées et budgétisées. Un groupe de travail a été mis sur pied et a rédigé la liste des données minimales à rassembler :

- comptage du trafic cyclable
- parkings pour vélos
- infrastructures cyclables et entretien
- accident de la circulation dans lesquels des cyclistes sont impliqués
- données sur la répartition modale
- entretiens et enquêtes parmi les citoyens pour évaluer le taux de satisfaction concernant les conditions cyclables

Les données ont été compilées dans un rapport de stratégie cyclable. Une version longue a été publiée pour les décideurs et les techniciens et une version courte pour le grand public.

Résultats clés

- Le rapport de stratégie cyclable a reçu le soutien public du maire et de plusieurs des conseils municipaux de la ville
- 120.000 exemplaires du rapport de stratégie cyclable ont été distribués aux ménages de la ville.
- 50 % des citoyens étaient au courant du rapport de stratégie cyclable et, parmi eux, 98 % en étaient très satisfaits.
- À la suite du rapport de stratégie cyclable, la ville rénovera quatre comptoirs cyclables existants avec des bornes d'affichage et ajoutera une borne supplémentaire sur l'avenue principale Slovenska.

La volonté politique forte de publier le rapport a permis de garantir l'accès aux données. Le processus a également souligné les écarts existants dans les données disponibles, lesquelles seront rectifiées dans les rapports futurs.

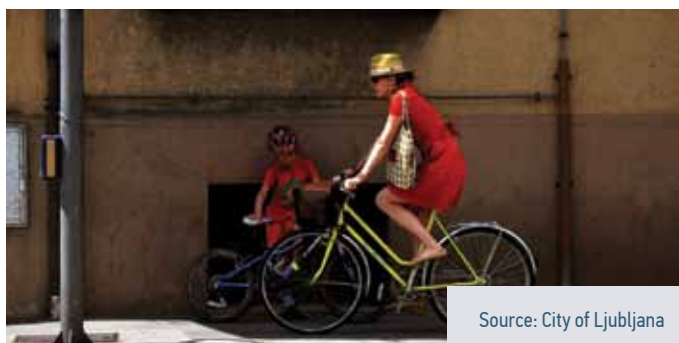
« Rédiger un tel document est un début important. Cela permet de comparer différents chiffres avec d'autres villes en Europe et c'est donc un bon mode de promotion du vélo. »

Un citoyen de Ljubljana

Les rapports de stratégie cyclable sont un bon moyen pour mesurer les progrès réalisés et les résultats de la stratégie cyclable d'une ville. Ils illustrent l'état actuel de la politique cyclable et la portent à l'attention des décideurs politiques et des citoyens. Ils peuvent être un outil efficace pour augmenter et prioriser les investissements. En impliquant tous les citoyens dans sa création et sa diffusion, un tel rapport prouve que la ville considère le vélo comme important.

Héritage CHAMP à Ljubljana

- 🚲 **Enquête sur la répartition modale** — aucune enquête sur les habitudes de mobilité des citoyens n'avait été réalisée depuis 2003. Les données ont été intégrées dans le rapport de stratégie cyclable.
- 🚲 **Un plan de communication** sur la manière de cibler des groupes spécifiques et sur les messages clés à utiliser est en cours d'élaboration.
- 🚲 **Plateforme cycliste** — des réunions régulières ou un forum des intervenants pour apporter des informations concernant la politique et les priorités cyclables ont été mis en place.
- 🚲 **Plan du réseau des itinéraires cyclables prioritaires** — en cours de développement avec des projets de nouveaux panneaux signalétiques, marquages et itinéraires.
- 🚲 **Plan des parkings pour vélos** — comprenant un inventaire des parkings disponibles et les nouvelles normes en termes de parkings pour vélos.
- 🚲 **Plan de sécurité** — en cours, mettant fortement l'accent sur « la sécurité lors de la conception » et la réduction de la vitesse en vue de réduire le nombre d'accidents de la circulation impliquant de cyclistes.
- 🚲 **Le vélo et les transports publics** — en 2012, il est devenu gratuit de transporter un vélo pliable dans les bus de la ville et certains arrêts de bus ont été équipés de supports pour vélos.
- 🚲 **Recyclage des vélos** — support octroyé aux groupes qui collectent, recyclent et redistribuent des vélos.
- 🚲 **Faire ses courses à vélo** — une campagne pour inciter les gens à faire leurs courses à vélo est prévue. Elle comprendra la promotion des vélos-cargos.



Source: City of Ljubljana

🚲🚲🚲 Villes CHAMP : Örebro, Suède 🚲🚲🚲

Le vélo à Örebro

Örebro possède une longue tradition d'usage du vélo et offre un réseau cyclable dense et de grande qualité dans l'ensemble de la ville. Un déplacement sur quatre dans la ville se fait à vélo et le but est d'augmenter ce pourcentage pour passer à un tiers des déplacements.

L'outil d'analyse des performances CHAMP a défini les principales forces et faiblesses de la ville comme suit :

Atouts clés en faveur du vélo

- Réseau bien développé et distinct
- Bon support politique et investissement
- Intégration dans les projets de différents départements
- Coordination dynamique

Informations clés :

Situation : 200 km à l'ouest de Stockholm

Habitants : 140.000

Répartition modale : piétons 11 %, cyclistes 25 %, transports publics 8 %

Topographie : paysage plat

Climat : précipitations sous la moyenne, hivers rudes



Domaines d'amélioration

- Corridors cyclables de grande qualité assurant la liaison avec les pistes cyclables régionales
- Amélioration des parkings
- Communication et promotions ciblées
- Souci de la sécurité et interactions avec les citoyens

Résultat : la stratégie cyclable de la ville a été révisée et adoptée par le comité exécutif de la ville en octobre 2013 et une série de mesures ont été planifiées et appliquées. Les deux mesures mises en œuvre dans le cadre du projet CHAMP sont détaillées ci-dessous.

Campagne 'Des cyclistes en pleine forme'

Le but de la campagne 'Des cyclistes en pleine forme' était de prouver que le vélo est un mode de déplacement alternatif sain. De plus, la campagne souhaitait réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture à Örebro.

- 46 navetteurs ont été recrutés au sein de petites entreprises
- On a demandé aux participants de se rendre au travail à vélo pendant 35 semaines et de consigner leurs trajets
- Ils ont participé à des tests sur leur état de santé/condition physique et ont répondu à des questionnaires avant et après la période de test.

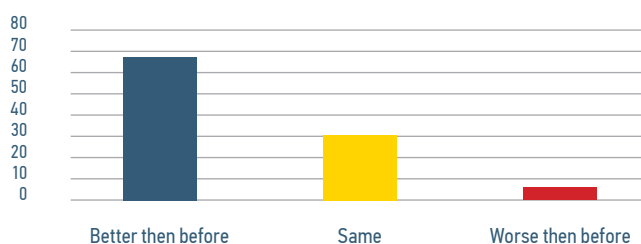


Source: City of Örebro

Résultats clés

- Un total de 6.822 trajets ont été signalés durant la campagne, avec des participants se rendant à vélo au travail en moyenne 3 jours par semaine, ce qui équivalait à 34.110 km parcourus à vélo et une économie de 8 tonnes d'émissions de CO2.
- Les tests sur la santé ont montré une amélioration de la condition physique chez plus de 50 % des participants, avec 60 % déclarant avoir une meilleure condition physique et 38 % évaluant leur santé générale comme 'très bonne' après la campagne comparé à 17 % avant la campagne.
- 100% ont déclaré qu'ils continueraient à rouler à vélo après la campagne, et un tiers a indiqué que leur participation à la campagne avait incité une personne de leur famille ou un ami à pratiquer davantage le vélo.

How do you feel your physical condition (cardio) has changed?



La campagne 'Des cyclistes en pleine forme' fournit des résultats mesurables démontrant une transition modale de la voiture vers le vélo, avec des avantages à court et à long termes pour la santé et l'économie locale. L'outil HEAT¹ mis au point par l'OMS a été utilisé pour calculer la valeur de la réduction de la mortalité découlant de la pratique du vélo par rapport à la conduite d'une voiture. En supposant que 35 personnes parcourent en moyenne 1.019 km par an, les résultats correspondent à un avantage socio-économique de 329 000 SEK (€36 500) par an.

La campagne nécessite un certain niveau de qualité de l'infrastructure cyclable afin de pouvoir convaincre les gens de commencer à se rendre au travail à vélo.

« Je me sens plus alerte et en meilleure forme physique. J'ai été moins malade cette année. »

Maria Schultz, une participante de la campagne

Rapport de stratégie cyclable d'Örebro

Un rapport de stratégie cyclable a été établi pour démontrer l'efficacité de la stratégie et des mesures cyclables. Il impliquait l'élaboration d'un plan de suivi et d'évaluation afin de pouvoir évaluer des projets et des investissements spécifiques.

Le rapport de stratégie cyclable comprenait les données suivantes :

- Nombre de cyclistes — données démographiques, informations sur les déplacements, accès aux vélos/propriété
- Statistiques sur les accidents
- Informations sur les pistes cyclables — investissements et entretien
- Disponibilité des parkings pour vélos, pompes, signalétique, baromètres et supports pour vélos
- Résultats des sondages menés auprès des citoyens
- Communication et couverture médiatique, y compris la création de contacts par la municipalité

« Pouvoir visualiser l'évolution du vélo et tous les projets en cours a augmenté l'intérêt pour d'autres investissements cyclables. »

Anna Åhlgren, municipalité d'Örebro

¹ <http://www.heatwalkingcycling.org/>

Le plan de suivi et d'évaluation (monitoring and evaluation plan — MEP) définit une méthode systématique pour l'évaluation des projets et la manière dont les tendances générales doivent être supervisées (par exemple nombre de cyclistes, satisfaction des citoyens). Le plan a été testé sur un projet pilote visant à améliorer les parkings pour vélos à la gare centrale, détaillant les objectifs, les cibles et les indicateurs à rassembler — y compris comment et quand les collecter.

Résultats clés

- Le rapport sur la stratégie cyclable a été distribué aux décideurs, intervenants locaux et visiteurs de la ville. Il est également disponible en ligne, en anglais et en suédois.
- 78 % des employés de la ville interrogés estimaient que le document était utile.
- Un nouveau rapport sera rédigé chaque année et intégré dans un rapport sur le trafic.

Un rapport de stratégie cyclable est un bon moyen pour mesurer la progression et les résultats de la stratégie cyclable d'une ville. Il illustre l'état actuel de la politique cyclable et la porte à l'attention des décideurs politiques et des citoyens. Il peut être un outil efficace pour augmenter et prioriser les investissements. L'élaboration d'un plan de suivi et d'évaluation permet de démontrer l'impact des investissements cyclables.

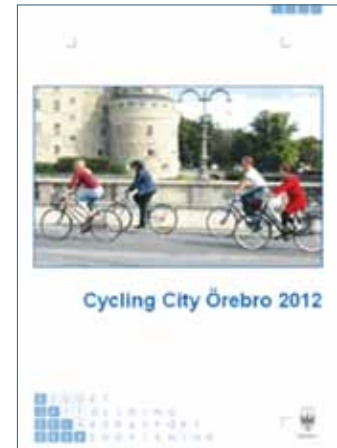





Photo: Örebro municipality

Héritage CHAMP à Örebro

 **Nouveaux projets en faveur du vélo** — y compris un plan de communication, un plan du réseau cyclable définissant des actions pour améliorer le réseau, un plan des parkings pour vélos et un plan de sécurité.

 **Des corridors cyclables de grande qualité** — un plan de 15 corridors assurant des déplacements rapides et confortables à vélo pour relier des lieux importants est en cours d'élaboration, avec 5 corridors déjà terminés.

 **Comité consultatif** — créé avec environ 30 cyclistes engagés afin d'obtenir l'avis des cyclistes de la ville.

 **Examen des procédures d'entretien** — pour garantir que les pistes cyclables puissent être utilisées tout au long de l'année.

 **Promotion des déplacements durables au sein de la municipalité** — y compris l'usage du vélo pour les déplacements professionnels



Photo: Marcus Lundstedt



Mobilité urbaine durable dans une économie « en plein développement : Shkodra, Albanie »

Économies en transition

Les villes cyclables aux économies développées ont utilisé les descriptions de « débutant, grimpeur et champion » pour catégoriser leurs niveaux de cyclabilité (par exemple le projet PRESTO). Mais ces termes ne s'appliquent pas aussi aisément aux villes possédant des "économies en transition", comme certaines villes aux taux exceptionnellement élevés d'usage de la marche et du vélo en raison du manque de développement économique et du niveau historiquement bas de propriétaires de voiture. Le défi pour ces villes est de "défendre" leurs modes de déplacement actifs.

Cycling cities in transition economies	
Level of development	
Asserter	Maintaining cycling share over a period of 5 years
Defender	Preventing significant loss of cycling share over a period of 5 years
Decliner	Significant loss of cycling share over a period of 5 years
Degrader	Dramatic loss of cycling share over a period of 5 years

Pour les économies en transition, l'option 'assertive' consiste à entretenir ou augmenter la part des modes de déplacements actifs, l'option 'défensive' consiste à éviter la perte de la part élevée existante de ces déplacements, et l'option 'en déclin' à réduire l'usage des modes de déplacement durables. Si une ville connaît une réduction catastrophique des déplacements actifs, elle peut être décrite comme 'dévastatrice' ou 'dégradante'.

Le paradoxe lié à la défense de la mobilité urbaine durable dans les économies en transition en général est que les institutions recourent à la modernisation des routes uniquement à des fins de développement économique tandis que la tradition et la culture de la marche ainsi que du vélo sont largement ignorées et tendent donc à se marginaliser. Contrairement à la plupart des villes dans l'ouest des Balkans, la ville albanaise de Shkodra est consciente que ses habitudes cyclables sont un atout pour le développement de la ville.



Cycling in Shkodra
Source: CHAMP

Le vélo à Shkodra

La ville albanaise de Shkodra (ville associée du projet CHAMP) illustre les différents défis à gérer. Shkodra est depuis longtemps une ville cyclable réputée, une réputation qui est ancrée dans son histoire politique et économique. Le vélo à des fins de loisirs est très courant dans et autour de Shkodra, et a le potentiel de devenir un atout touristique. Mais avec l'augmentation du trafic motorisé, le leadership de Shkodra nécessite d'urgence une politique de mobilité urbaine qui défend activement la part actuelle élevée des déplacements à vélo.



Shkodra key facts:

Location: North Albania

Inhabitants: 114.000

Modal split: walking 44%/ cycling 29% / PT 3%
(household travel survey, 2011)

Topography: flat

Climate: Mediterranean

Shkodra in Albania defends its reputation as top cycling town in the Western Balkans, notwithstanding growing pressure from car traffic. 27% to 29 % of Shkodrans are cycle daily.



Cycling in Shkodra
Source: CHAMP

Le vélo a été intégré dans une approche de la mobilité urbaine plus large dans le cadre du projet MOBALB (Shkodra — Flandre 2011–2013, www.mobalb.al). Les mesures suivantes ont été prises dans le but de permettre un planning de mobilité urbaine durable :

- Évaluation de la relation entre le développement urbain stratégique et la mobilité urbaine à Shkodra ;
- Collecte et analyse des nouvelles données pour mieux comprendre les modèles, les tendances et les opportunités de mobilité urbaine (déplacements quotidiens du ménage, du domicile à l'école et du domicile au travail) ;
- Audit de la politique cyclable ;
- Introduction de nouvelles techniques de campagne et de sensibilisation aux modes de déplacement durables ;
- Formation aux outils de planification liés à SUMP par le biais d'ateliers thématiques ;
- Événements cyclables en 2011 et 2012, en collaboration avec le monde de la mode, de l'art et des expositions

The theme of the 2012 cycling event was "Shkodra cycling city: great tradition — bright future" for more info see www.mobalb.al





Résultats clés


- Rapport d'audit et recommandations sur la politique cyclable pour des actions urgentes, à moyen et à long termes.
- Plan de développement urbain affirmant la forme urbaine compacte de Shkodra et la diversité de fonctionnement de ces 7 districts.
- Piétonisation : axe de 1,2 km
- Nouvel ensemble de données sur les déplacements urbains, y compris des informations sur les problèmes de trafic urbain et leurs solutions.
- A accueilli la première conférence nationale sur la mobilité urbaine en Albanie.
- Création de l'O.N.G. GO 2, 'Go for Albania on 2 feet and 2 wheels' (soutenez une Albanie sur 2 pieds et 2 roues)
- Prix EPOMM récompensant le partage des meilleures pratiques de gestion de la mobilité 2013.

Shkodra est décidée à devenir une ville modèle dans l'ouest des Balkans, en défendant et modernisant sa tradition cyclable. En outre, la participation au projet CHAMP lui a permis d'échanger des expériences et des connaissances avec des villes cyclables européennes de premier plan.

Shkodra : Principaux conseils pour surmonter les défis

 **Nouveaux projets en faveur du vélo** — moderniser un réseau cyclable confortable et sûr dans une perspective SUMP et prendre des mesures de sécurité urgentes (traversées sûres sur le boulevard circulaire, et limite de 30 km/h dans toute la ville).

 **Lien avec d'autres domaines politiques** — créer des partenariats avec les secteurs éducatifs, économiques, touristiques et de la santé.

 **Éviter la dépendance par rapport à la voiture** — éviter une infrastructure routière dans la ville (petite et grande) qui est inefficace d'un point de vue SUMP



Source: CHAMP

Contact

Jozef Zuallaert: jzuallaert@yahoo.co.uk
or Nektar Dumar:

🚲🚲🚲 Programme d'échange CHAMP 🚲🚲🚲

Le but du programme d'échange CHAMP était d'améliorer les stratégies cyclables dans les villes CHAMP et de partager les bonnes pratiques et les enseignements tirés. L'ambition était de discuter et de concevoir des conditions cyclables plus sûres et plus attractives en Europe.

Le programme d'échange était ouvert aux villes en dehors du consortium CHAMP. Les participants avaient l'occasion d'améliorer leurs connaissances et leurs compétences par le biais d'un programme de mise en situation. Des ateliers d'échange CHAMP ont été organisés à Örebro, Kaunas, Bolzano, Groningen, Édimbourg, Ljubljana et Copenhague.

La formule en petits groupes a permis aux participants de travailler sur des programmes sur mesure ciblés sur les défis de leur propre ville. En outre, elle a permis des interactions entre les participants. Après l'exposition de la situation ou de l'expérience de la ville hôte, le thème central était abordé par le biais de formations, discussions et avis d'experts.

Tous les participants étaient satisfaits des ateliers. Les pages suivantes présentent les atouts de chaque ville hôte. Les villes CHAMP sont prêtes à partager leurs connaissances avec d'autres villes si possible. Si vous souhaitez davantage d'informations, veuillez consulter les coordonnées à la fin du document.



Burgos peer review meeting
Source: CHAMP

Atelier 1 : Améliorer le réseau cyclable



(Örebro, Suède)



La sécurité et le confort du réseau cyclable influence énormément le nombre de cyclistes d'une ville et il est toujours possible de l'améliorer. À partir de l'expérience d'Örebro dans ce domaine, chaque ville participante a examiné ses propres forces, faiblesses et opportunités concernant son réseau cyclable. Outre les participants locaux, 3 experts en cyclabilité de Termonde (Belgique), Lille (France) et Bolzano (Italie) ont assisté à l'atelier. La petite taille du groupe a permis des discussions très interactives et des visites sur le terrain.

219km
de pistes cyclables

92%
d'accès au vélo

25%
de cyclistes

50%
de cyclistes en hiver



Workshop Örebro
Source: CHAMP



Workshop Örebro
Source: CHAMP

Première ville en Suède à proposer des corridors cyclables :

- des routes larges et droites
- les voitures cèdent la priorité aux cyclistes
- priorité en hiver
- piétons et cyclistes sont séparés
- carrefours avec feux de signalisation

**Rapide. Simple. Sûr.
Agréable et écologique.**

Atelier 2 : Le vélo et les domaines politiques associés



(Kaunas, Lituanie)



D'autres domaines politiques comme l'utilisation du sol, la mise à exécution et les départements techniques jouent un rôle essentiel dans l'élaboration d'une politique cyclable. Comment pouvons-nous veiller à ce que tous les domaines politiques associés jouent leur rôle dans l'amélioration des conditions cyclables ?



Workshop Kaunas
Source: CHAMP

Malgré son faible nombre actuel de cyclistes, la ville de Kaunas ambitionne de développer une réelle stratégie cyclable. 40 villes lituaniennes ont participé à cet atelier lors duquel les projets CHAMP et MOBILE2020 ont tous deux été présentés.



Workshop Kaunas
Source: CHAMP



Workshop Kaunas
Source: CHAMP

Atelier 3 : Marketing et communication

(Bolzano, Italie)

Le marketing et la communication constituent des éléments essentiels de la politique cyclable. En se basant sur la vaste expérience de Bolzano, chaque ville participante a examiné ses propres forces, faiblesses et opportunités. Sept participants internationaux de Belgique (Turnhout), France (Lille), République tchèque (Rousinov, Otrokovice), Slovénie (Ljubljana) et Lituanie (Kaunas) ont discuté avec la ville hôte de Bolzano et son consultant en marketing Helios des stratégies marketing les plus efficaces pour promouvoir le vélo auprès de différents groupes cibles. Cet atelier était lié au festival in bici de Bolzano, qui s'est tenu le 22 septembre.



Workshop Bolzano
Source: CHAMP

Mobilité cyclable à Bolzano :

- réseau
- communication et marketing
- services
- motivation des usagers

Une nouvelle identité graphique :

- logo
- design cohérent

Actions promotionnelles :

- méga-impressions
- affiches publicitaires sur les bus
- cartes postales
- spots publicitaires dans les cinémas
- la journée du vélo à Bolzano/Bozen
- mascotte



Workshop Bolzano
Source: CHAMP

Atelier 4 : Parkings pour vélos

(Groningen, Pays-Bas)

Trouver de bonnes solutions pour le parking des vélos est un défi pour les villes cyclables championnes. Les parkings pour vélos nécessitent des solutions sur mesure, non seulement dans les principaux pôles d'attraction (gares, centres-villes...), mais également dans les quartiers résidentiels. Cet atelier combine une visite sur le terrain pour découvrir les solutions de parking innovantes de la ville CHAMP de Groningen et une étude des possibilités existantes dans chaque ville participante. À part la ville CHAMP d'Örebro, 5 autres villes ont participé à l'atelier 'parking' à Groningen : Bruges (Belgique), Nantes (France), San Sebastian (Espagne), Umea et Boras (Suède). Plusieurs véritables problématiques de parking à Groningen ont été discutées avec les planificateurs et concepteurs locaux de la circulation. Les participants sont rentrés chez eux avec des idées et des solutions pratiques sur la manière d'améliorer les conditions de parking pour les vélos dans leur propre ville.

205 km

d'infrastructures spéciales
(pistes cyclables)

1,31

trajet par personne et par jour à vélo (la
moyenne aux Pays-Bas est de 0,84)

60%

de tous les trajets effectués à vélo

certaines pistes cyclables comptent

14.500 cyclistes par jour



Workshop Groningen
Source: CHAMP



Workshop Groningen
Source: CHAMP

Les abris pour vélos sont la colonne vertébrale du parking pour vélos



Workshop Groningen
Source: CHAMP

Projet City Bikes:

- utilisation gratuite d'abris pour vélo
- introduction du tapis rouge
- introduction de possibilités de parking aux heures de pointe pour les cyclistes
- Garages dans des lieux clés et au bout des principales pistes cyclables

Atelier 5 : La politique cyclable décolle

(Édimbourg, Royaume-Uni)

Comment une politique cyclable décolle-t-elle ? Le réseau est-il plus important que la communication ? Qu'en est-il des possibilités de parking ? Comment dépasser les premiers 5 % d'usage du vélo ? À quoi faut-il accorder la priorité et quel budget faut-il prévoir ? Les villes débutantes de Gdynia (Pologne) et Kaunas (Lituanie) ont participé à cet atelier interactif.



Source: city of Edinburgh

Augmenter le taux d'usage du vélo à partir d'une base faible. Principales actions...

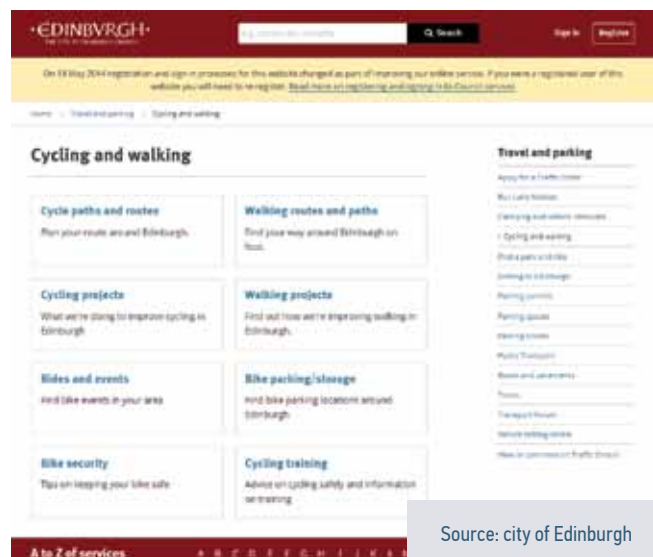
- Promotion (signalétique, carte des pistes cyclables et dépliants, initiatives en ligne)
- Accompagnement de projet
- Suppression des garde-fous
- Projets sur les déplacements (généraux/école)
- Sécurité du réseau cyclable

EDINBURGH STREET DESIGN GUIDANCE

DRAFT FOR CONSULTATION
February 2014



Source: city of Edinburgh



Source: city of Edinburgh

Atelier 6 : Suivi et évaluation

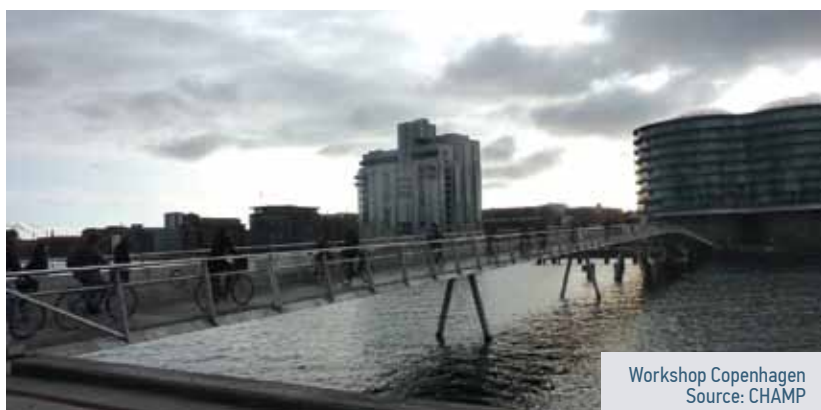


(Copenhague, Danemark)



Le suivi et l'évaluation des résultats d'une politique cyclable permettent de soutenir la prise de décisions. En outre, ils jouent un rôle très important en vue de convaincre les décideurs politiques de l'importance d'une politique cyclable. Cet atelier a présenté le rapport de stratégie cyclable de Copenhague et a formulé des suggestions sur la manière de le mettre en œuvre dans d'autres villes. Plus de 10 pays différents y ont participé.

Toutes les données sur la cyclabilité à Copenhague figurent dans le Rapport de stratégie cyclable de Copenhague publié en 2012. Avant cela, depuis 1996, Copenhague collectait tous les deux ans des chiffres clés sur les conditions cyclables de la ville ainsi que sur le taux de satisfaction de ses citoyens concernant divers aspects de la cyclabilité, et en publiait les résultats. Le rapport sur la stratégie cyclable a servi d'outil de planification important pour la ville et a aidé les décideurs à prioriser les investissements et à répartir les ressources. De nombreuses autres villes danoises ainsi que des villes à l'étranger ont également commencé à rédiger des rapports de stratégie cyclable. Les villes CHAMP d'Örebro et de Ljubljana ont élaboré leur premier rapport de stratégie cyclable dans le cadre du projet CHAMP.



Workshop Copenhagen
Source: CHAMP

Le vélo est le moyen de transport privilégié par la majorité des habitants de Copenhague

Avantages :

- Apaisement du trafic
- Bénéfique pour la santé
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction de la pollution sonore
- Effet de 'sécurité par la masse des cyclistes' grâce à l'apaisement du trafic et à la reconnaissance sociale

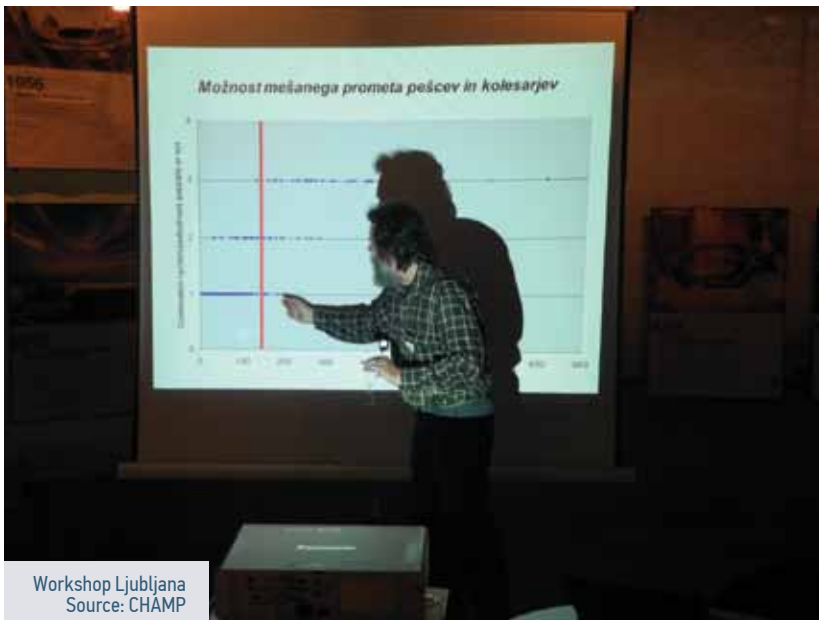


Workshop Copenhagen
Source: CHAMP

Atelier 7 : Coexistence entre cyclistes et piétons

(Ljubljana, Slovénie)

Les conflits entre les cyclistes et les piétons peuvent exercer un impact (négatif) sur la politique cyclable. En se basant sur l'expérience des villes participantes, une étude sera réalisée afin d'évaluer la manière de prévenir et de maîtriser ces conflits. Aucun participant international ne s'est inscrit à l'atelier mais sept autres villes slovènes ont participé. Un tour à vélo dans la zone piétonne a permis aux participants de voir s'il existait un réel conflit ou s'il n'était qu'imaginaire. Il est toutefois ressorti des discussions que le simple sentiment d'une mauvaise coexistence entre les 2 modes de déplacement nécessitait d'être résolu.



Workshop Ljubljana
Source: CHAMP

Objectifs :

- identifier et minimiser les conflits
- créer un sentiment de sécurité parmi tous les groupes d'utilisateurs
- repositionner le problème d'un point de vue professionnel et non plus politique

Principales mesures :

- étude sur les conflits entre piétons et cyclistes dans la zone piétonne de Ljubljana
- présentation des résultats aux politiques et aux décideurs de la ville
- mesures en vue d'améliorer la coexistence cyclistes/piétons



Campaign Ljubljana
Source: City of Ljubljana

Un dernier mot...



CHAMP-consortium
Source: CHAMP

Chers lecteurs,

Si l'on se penche sur l'ambition initiale du projet et ce que l'on a atteint en tant que consortium aujourd'hui, il ne fait aucun doute que le projet CHAMP est une réussite. Il a non seulement favorisé l'échange d'expériences et de connaissances entre les villes partenaires, mais il a également créé une base solide permettant aux autres villes européennes de bâtir l'avenir. Des outils ont été créés pour les villes à tous les niveaux, des débutants aux spécialistes, et nous sommes convaincus qu'ils aideront votre ville à devenir, elle aussi, un paradis pour cyclistes.

Je souhaite remercier tous les partenaires du consortium qui ont fait preuve d'une grande motivation tout au long du projet et j'espère que vous ressentez également l'état d'esprit qui sous-tend le projet CHAMP.

*Bonne continuation à tous,
Vincent Meerschaert, Coordinateur du projet CHAMP*

**RELEVEZ LE DÉFI, VOUS AUSSI,
DEVENEZ UNE VILLE CHAMPIONNE !**

Le consortium CHAMP



CHAMP-consortium
Source: CHAMP

Bolzano

Burgos

Kaunas

Edinburgh

Ljubljana

Orebro

Groningen

**Tractebel
Engineering**

Traject

Polis

**VEKSØ
Mobility**

**Edinburgh Napier
University**

**Ökoinstitut Südtirol/
Alto Adige**

Institut d'urbanisme de la République de Slovénie