

TABLE DES MATIÈRES

**AVANT-PROPOS
DU PRÉSIDENT
DE L'UCI**

PAGE 3

**RÉSUMÉ
EXÉCUTIF**

PAGE 4

INTRODUCTION

PAGE 7

**CHAPITRE 1
ACCUEILLIR
DES ÉVÉNEMENTS
CYCLISTES**

PAGE 10

**CHAPITRE 2
STRATÉGIE
DE PROMOTION
DU VÉLO À
LONG TERME**

PAGE 17

**CHAPITRE 3
FINANCEMENT
DÉDIÉ À LA
PROMOTION
DU VÉLO**

PAGE 23

**CHAPITRE 4
INFRASTRUCTURES
CYCLABLES
DÉDIÉES**

PAGE 29

**CHAPITRE 5
AUGMENTATION
DE L'USAGE
DU VÉLO**

PAGE 36

**CHAPITRE 6
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE POUR
LES CYCLISTES**

PAGE 42

**CHAPITRE 7
ÉVÉNEMENTS
DE MASSE**

PAGE 47

**CHAPITRE 8
FORMATION
CYCLISTE POUR
LES ENFANTS**

PAGE 52

**CHAPITRE 9
DURABILITÉ**

PAGE 55

**CHAPITRE 10
ÉVALUATION
DES PROGRÈS**

PAGE 60

L'UCI

PAGE 64

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT DE L'UCI

La mission de l'Union Cycliste Internationale (UCI) est de développer le cyclisme à tous les niveaux, des compétitions d'élite à l'utilisation du vélo comme activité de loisir et moyen de transport.

Lorsque l'UCI a relancé le Label UCI Bike City en 2016, sa mission était de récompenser les villes et les régions qui non seulement accueillent les grands événements cyclistes de l'UCI, mais qui font également preuve d'un engagement exceptionnel en faveur du vélo pour tous, un objectif plus actuel que jamais. Je suis incroyablement fier que depuis l'avoir relancé, le réseau des villes et régions ayant obtenu le label UCI Bike City soit passé à 28 villes et régions dans 15 pays (situation en 2024). Toutes les villes et régions qui ont obtenu ce label travaillent en partenariat avec l'UCI pour s'assurer que notre sport crée des communautés plus sûres, plus saines et plus résilientes. Elles sont mises en avant comme des destinations cyclistes de premier plan qui encouragent leurs citoyens et leurs visiteurs à enfourcher leur vélo.

Cependant, toutes les villes n'ont pas la même capacité à accueillir des événements de grande envergure ou à répondre à tous les critères nécessaires à court terme. L'UCI souhaite donc s'assurer qu'elles disposent du soutien nécessaire pour atteindre leur objectif, à savoir inciter davantage de personnes à utiliser le vélo. C'est pourquoi nous avons créé la nouvelle «Méthode UCI Bike City», un guide qui fournit à toute ville ou région, de tout continent, un plan à suivre pour créer des stratégies et des environnements propices au vélo. Il contient également des exemples concrets et pratiques ainsi que des études de cas provenant du réseau actuel des villes et régions labellisées UCI Bike City ou UCI Bike Region afin d'illustrer la façon dont celles-ci ont développé leur vision et répondu aux critères établis par l'UCI.

Dans le cadre de son Agenda 2030, l'UCI s'est fixé des objectifs clairs pour faire du cyclisme le sport du 21^e siècle et développer un mode de vie autour du vélo. En particulier, l'UCI s'est engagée à contribuer davantage à l'intégration du vélo dans les politiques publiques. Ce nouveau guide est un outil précieux pour atteindre cet objectif. Face à des défis sociétaux importants, nous assistons actuellement à un développement considérable du vélo partout dans le monde. Reconnaisant les multiples avantages du vélo – réduction du trafic routier et la pollution et amélioration de la santé et le bien-être – les autorités publiques mettent en œuvre d'importants programmes de développement du vélo pour encourager l'utilisation du vélo. L'UCI est heureuse de soutenir et d'être impliquée dans ces développements, tout en offrant son savoir-faire en matière d'organisation d'événements et de compétitions sportives.

Nous espérons que ce guide soutiendra la vision de votre ville ou de votre région d'intégrer le vélo comme mode de vie et qu'ensemble, nous pourrions travailler à un objectif commun: le développement soutenu du vélo à tous les niveaux.



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

CRÉER DES VILLES OÙ IL FAIT BON ROULER À VÉLO SUR LA BASE DES CRITÈRES DU LABEL UCI BIKE CITY

Les villes du monde entier reconnaissent l'importance d'une mobilité durable et douce, ainsi que les avantages environnementaux, sociaux et économiques de la promotion de l'utilisation du vélo. Le Label UCI Bike City est décerné chaque année par l'Union Cycliste Internationale (UCI) aux villes et régions qui non seulement accueillent des événements cyclistes majeurs de l'UCI, mais qui font également preuve d'un engagement exceptionnel en faveur du vélo pour tous. Ce guide fournit aux urbanistes, aux décideurs politiques et à la grande famille du cyclisme une feuille de route complète pour favoriser un environnement propice au vélo, sur la base des critères établis pour obtenir le Label UCI Bike City.

OBJECTIFS CLÉS

Les objectifs de ce guide sont les suivants :

- Créer un document d'orientation pour les villes et les régions qui souhaitent obtenir le label UCI Bike City à l'avenir, mais qui ne répondent pas immédiatement aux critères sportifs ;
- Faire en sorte que toutes les villes, sur tous les continents, puissent bénéficier des conseils de l'UCI en matière de promotion du vélo pour tous, afin de créer des communautés plus saines, plus sûres et plus résilientes ;
- Partager des exemples de bonnes pratiques et des études de cas qui peuvent être reproduites par les villes et les régions du monde entier ;
- Contribuer à changer et à renforcer le discours au sein de la communauté sportive concernant la promotion du vélo pour tous et de la mobilité douce.



CADRE STRATÉGIQUE

Les 10 étapes clés pour devenir une ville où il fait bon rouler à vélo qui sont détaillées dans ce guide sont :



1 Veiller à ce que les événements cyclistes laissent un héritage durable



2 Établir une stratégie cycliste claire et à long terme



3 Consacrer des fonds à la promotion du vélo



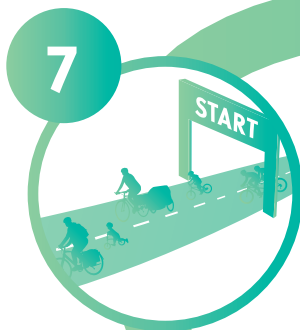
4 Créer des infrastructures cyclables dédiées et sûres



5 Augmenter la part modale du vélo



6 Promouvoir la sécurité routière



7 Organiser des événements de masse et sur routes fermées



8 Assurer l'éducation cycliste des enfants



9 Mettre en œuvre des mesures visant à promouvoir la durabilité



10 Évaluer et suivre les progrès

LES PRINCIPAUX AVANTAGES DE LA PROMOTION DU VÉLO

ENVIRONNEMENT

- Réduction des émissions de carbone
- Réduction de la pollution de l'air
- Réduction du bruit
- Réduction de l'appauvrissement des écosystèmes et de biodiversité
- Réduction de la pollution de l'eau et du sol



SANTÉ

- Meilleure qualité de vie
- Poids corporel sain et réduction du risque de diabète
- Bon pour la santé mentale
- Condition physique et la force
- Espérance de vie accrue
- Meilleure santé cardiovasculaire
- Moindre risque de cancer



MOBILITÉ

- Faible coût d'utilisation
- Efficacité spatiale, réduction du trafic routier
- Rapide et pratique pour les trajets courts
- Accessibilité et qualité de la vie urbaine
- Résilience des systèmes de transport
- Économies sur l'infrastructure



EXEMPLES DE RÉUSSITE ET RESSOURCES D'EXPERTS

Le guide présente des études de cas de villes et de régions qui ont obtenu le label [UCI Bike City ou UCI Bike Region](#), et fournit des informations pratiques et des exemples de stratégies et d'initiatives efficaces. En outre, une liste non exhaustive de ressources développées par des organisations spécialisées dans le vélo, la santé et le transport à travers le monde permet aux villes de bénéficier de conseils, de données et d'outils indépendants et spécialisés.

CONCLUSION

Ce guide fournit aux villes les outils, les études de cas et les ressources d'experts nécessaires pour se transformer en communautés prospères et propices au vélo, favorisant un avenir plus sûr, plus sain et plus durable pour tous les citoyens. En suivant ce guide, les villes peuvent non seulement répondre aux critères du Label UCI Bike City, mais aussi récolter les bénéfices à long terme d'un style de vie tourné vers le vélo, que ce soit pour le sport, les déplacements et les loisirs.

INTRODUCTION

L'UCI ET LE VÉLO POUR TOUS

La promotion et le développement du vélo au quotidien est un pilier central de la stratégie de l'UCI. L'UCI s'efforce à se servir du cyclisme d'élite comme catalyseur pour inspirer le plus grand nombre à rejoindre le mouvement cycliste et à amener davantage de personnes à utiliser le vélo au quotidien.

Dans le cadre de son programme [Vélo pour Tous](#), l'UCI poursuit cet objectif à travers les quatre domaines d'action suivants :

- **Défendre les intérêts du vélo** par le biais du lobbying politique et de la promotion de la mobilité douce;
- **Inspirer** par des campagnes, des programmes et des événements ayant un impact et mobilisant la famille cycliste;
- **Éduquer à l'aide** d'outils pratiques, de lignes directrices et d'exemples de bonnes pratiques;
- **Collaborer** avec des organisations du monde entier pour renforcer l'impact et la portée de nos actions.

Au cours des dernières années, l'UCI a joué un rôle important de défenseur des intérêts du cyclisme sur la scène mondiale en s'engageant auprès des décideurs politiques pour qu'ils adoptent des politiques propices au vélo. La croissance continue et l'évolution du réseau UCI Bike City et Region est un exemple supplémentaire de la façon dont l'UCI travaille avec les villes et les régions qui investissent dans le vélo pour un développement durable et inclusif.

LE LABEL UCI BIKE CITY

Le [label UCI Bike City](#) récompense les villes et les régions qui non seulement accueillent des événements cyclistes majeurs de l'UCI, mais qui font également preuve d'un engagement exceptionnel en faveur du vélo pour tous. Les villes et régions qui obtiennent ce label travaillent en partenariat avec l'UCI pour développer notre sport au sein de leur population et amener plus de personnes à adopter l'utilisation du vélo.

L'objectif du label UCI Bike City est triple :

1. Récompenser les villes et/ou les régions qui investissent dans le vélo sous toutes ses formes;
2. Construire une relation à long terme entre l'UCI et les différentes villes et/ou régions du réseau, en les soutenant dans leurs stratégies pour l'utilisation du vélo;
3. Informer le grand public sur les villes et/ou régions propices au vélo, qui constituent également d'excellents sites pour le tourisme à vélo.

Avec le label UCI Bike City, les villes hôtes peuvent s'assurer qu'un plan d'héritage clair est appliqué dans le cadre de leur stratégie d'accueil des événements UCI. En plus de la reconnaissance internationale de leur stratégie de promotion du vélo et de leur attrait en tant que destinations de cyclotourisme, les avantages pour les villes et régions comprennent entre autres :

- L'intégration régulière dans les communications de l'UCI;
- Un logo dédié à l'UCI Bike City ou UCI Bike Region pour augmenter la visibilité des efforts de promotion du vélo;
- Une série de webinaires dédiés et une réunion annuelle en personne pour assurer l'échange de connaissances entre les villes et régions membres du réseau;
- Créer des relations et une collaboration à long terme pour le développement du vélo;
- Devenir un partenaire privilégié pour des projets plus vastes de recherche ou de promotion du vélo.

L'évaluation de chaque demande repose sur deux piliers essentiels :

1. Accueillir des événements de l'UCI
 - a. Accueillir au moins un Championnat du Monde UCI et un autre événement majeur de l'UCI (un Championnat du Monde UCI, une Coupe du Monde UCI ou un événement de la série mondiale Gran Fondo UCI) ou ;
 - b. Accueillir les Jeux Olympiques
2. Investir dans le vélo pour tous, sur la base des critères suivants :
 - a. Stratégie de promotion du vélo claire et long-terme
 - b. Financement dédié à la promotion du vélo
 - c. Meilleure infrastructure pour les vélos
 - d. Augmentation de l'utilisation du vélo
 - e. Promotion de la sécurité routière
 - f. Organisation d'événements de masse et sur routes fermées
 - g. Enseignement du vélo aux enfants
 - h. Mise en œuvre de mesures visant à promouvoir la durabilité
 - i. Mesure et suivi des progrès

Pour évaluer au mieux chaque demande, chaque ville et chaque région est examinée individuellement, en tenant compte de la situation actuelle du vélo, des objectifs prévus, de la taille du lieu et des ressources disponibles.

OBJECTIFS DE CE NOUVEAU GUIDE

Afin de fournir des conseils pratiques et complets aux villes, régions et Fédérations Nationales qui s'adressent à l'UCI pour demander conseil quant à la création des communautés propices au vélo, l'UCI a développé la « Méthode UCI Bike City ».

Les objectifs de ce nouveau guide sont les suivants :

- Créer un document d'orientation pour les villes et les régions qui souhaitent obtenir le label UCI Bike City à l'avenir, mais qui ne répondent pas immédiatement aux critères sportifs ;
- Faire en sorte que toutes les villes, sur tous les continents, puissent bénéficier des conseils de l'UCI en matière de promotion du vélo pour tous, afin de créer des communautés plus saines, plus sûres et plus résilientes ;
- Partager des exemples de bonnes pratiques et des études de cas qui peuvent être reproduites par les villes et les régions du monde entier ;
- Contribuer à changer et à renforcer le discours au sein de la communauté sportive quant à la promotion du vélo pour tous et de la mobilité douce.

Les chapitres de ce guide reflètent chacun des 10 critères du Label UCI Bike City énumérés ci-dessus et abordent les thèmes suivants :

- Contexte et objectifs
- Principaux avantages et résultats
- Défis potentiels
- Exemples d'études de cas des villes et régions ayant reçu le label UCI Bike City ou UCI Bike Region, y compris des témoignages de dirigeants de villes
- Ressources supplémentaires et liens vers des conseils détaillés émanant d'organisations de cyclisme, de santé et de transport du monde entier

En conséquence, la nouvelle «Méthode UCI Bike City» permet à toute ville ou région cherchant à développer des politiques, des programmes et des infrastructures propices au vélo d'être soutenues par des conseils factuels, des exemples et des sources d'expertise. En suivant les stratégies et les meilleures pratiques détaillées dans ce guide, les villes peuvent créer des environnements où le vélo prospère, au bénéfice de l'ensemble de la population. Le parcours pour être labellisé UCI Bike City ou UCI Bike Region est un investissement dans un avenir durable, sain et résilient.



CHAPITRE 1

ACCUEILLIR DES ÉVÉNEMENTS CYCLISTES

CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'Union Cycliste Internationale (UCI) est l'instance faîtière du cyclisme au niveau mondial reconnue par le Comité International Olympique (CIO). L'UCI régit onze disciplines du cyclisme : route, piste, mountain bike, BMX Racing, BMX Freestyle, cyclo-cross, trial, cyclisme en salle, cyclisme espoir, gravel et snow bike. Cinq d'entre elles sont représentées aux Jeux Olympiques (route, piste, mountain bike, BMX Racing et BMX Freestyle), deux aux Jeux Paralympiques (route et piste) et quatre aux Jeux Olympiques de la Jeunesse (route, mountain bike, BMX Racing et BMX Freestyle).

En outre, l'UCI promeut un certain nombre de ses propres événements, notamment les Championnats du Monde Route UCI, un événement annuel emblématique, et un large éventail d'autres Championnats du Monde UCI et de Coupes du Monde UCI dans les différentes disciplines. Les différentes tailles et portées de nos événements garantissent que les événements cyclistes de l'UCI peuvent être accueillis par toutes les villes.

Vous trouverez ci-dessous la liste complète des événements organisés annuellement pour toutes les disciplines de l'UCI, sur les cinq continents. Cette variété permet aux événements de l'UCI de toucher un public large et diversifié, avec différents niveaux de soutien opérationnel et d'investissement nécessaires.

ROUTE

Championnats du Monde Route UCI

Championnats du Monde Gran Fondo UCI

Championnats du Monde Route Paracyclisme UCI

Coupe du Monde Route Paracyclisme UCI

MOUNTAIN BIKE

Championnats du Monde Mountain Bike UCI

Championnats du Monde Mountain Bike Marathon UCI

Championnats du Monde Mountain Bike Eliminator UCI

Championnats du Monde Pump Track UCI

Championnats du Monde 4x UCI

Championnats du Monde Mountain Bike Masters UCI

Championnats du Monde Snow Bike UCI

Coupe du Monde Mountain Bike UCI

Coupe du Monde Mountain Bike Eliminator UCI

GRAVEL

Championnats du Monde Gravel UCI

Série Mondiale Gravel UCI

PISTE

Championnats du Monde Piste UCI

Championnats du Monde Piste Juniors UCI

Championnats du Monde Piste Paracyclisme UCI

Ligue des Champions Piste UCI

Coupe des Nations Piste UCI

Championnats du Monde Piste Masters UCI

CYCLO-CROSS

Championnats du Monde Cyclo-cross UCI

Coupe du Monde Cyclo-cross UCI

Championnats du Monde Cyclo-cross Masters UCI

COMBINÉ

Championnats du Monde de Cyclisme UCI (précédant chaque année olympique)

CYCLISME ESPORT

Championnats du Monde Cyclisme Esport UCI

BMX RACING

Championnats du Monde BMX Racing UCI

Coupe du Monde BMX Racing UCI

BMX FREESTYLE

Championnats du Monde Urban Cycling UCI 2024

Coupe du Monde BMX Freestyle UCI

TRIAL

Championnats du Monde Urban Cycling UCI

Coupe du Monde Trial UCI

Jeux Mondiaux de la Jeunesse Trial UCI

CYCLISME EN SALLE

Championnats du Monde Cyclisme en salle UCI

Coupe du Monde Cycle-ball UCI

Coupe du Monde Cyclisme Artistique UCI



PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Les événements cyclistes ont un impact économique et social important et peuvent être un accélérateur pour le changement - à condition qu'un plan d'héritage soit planifié dès le départ. Chaque année, l'UCI partage des résultats et des chiffres tangibles par le biais d'un rapport d'analyse de l'impact économique dirigé par le cabinet de services professionnels EY, qui peut être consulté sur le [site Internet de l'UCI](#). Les événements cyclistes offrent aux villes hôtes l'occasion de mettre en valeur leur région et leurs sites sportifs de classe mondiale, en attirant un grand nombre de nouveaux visiteurs et souvent un grand nombre de professionnels et de bénévoles pour organiser l'événement, créant ainsi des emplois et soutenant le développement de la communauté.

L'accueil d'un événement UCI représente une opportunité précieuse pour une ville ou une région de mettre en avant ses initiatives pour développer le vélo, puisqu'il s'agit d'une plateforme mondiale de communication et de promotion. Ainsi, la qualité de vie au travers de mesures locales soutenant la mobilité douce ou le cyclotourisme en proposant des itinéraires et des destinations qui valent la peine d'être visités peuvent être mis en avant. En outre, un événement peut inspirer la population locale à se mettre au vélo, que ce soit comme activité de loisir ou sportive, pour autant que la participation du public et les possibilités de promouvoir le vélo pour tous sont pris en compte dans sa mise en œuvre.

En effet, les personnes qui ont l'occasion d'assister à un événement cycliste élite et de s'en inspirer peuvent être plus motivées à s'initier au vélo. Par exemple, à Wollongong (Australie), 36% des participants à l'enquête locale ont déclaré que les Championnats du Monde Route UCI 2022 les avaient incités à devenir plus actifs, tandis qu'à Glasgow (Grande-Bretagne), 79% des participants à l'enquête EY ont déclaré qu'ils avaient l'intention de faire plus de vélo après avoir vécu les Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023. Avec le label UCI Bike City,

l'UCI cherche à encourager cet effet d'impulsion initiale et à s'assurer qu'un héritage significatif et tangible est créé au sein des communautés accueillant les événements UCI.

Pour trouver l'événement qui convient le mieux à une ville ou à une région, il faut analyser l'ambition cycliste locale. L'UCI propose des événements dont les coûts, l'investissement en temps et les besoins en infrastructures varient.



DÉFIS POTENTIELS

Comme le souligne l'OCDE (l'Organisation de coopération et de développement économiques), la tenue d'événements sportifs mondiaux sont complexes et coûteux, et peuvent comporter des risques élevés. Afin de générer des bénéfices locaux, les événements doivent être conçus et exécutés de manière à tenir leurs promesses et à répondre aux attentes des citoyens. La bonne gouvernance, l'alignement des politiques et une surveillance rigoureuse sont des facteurs essentiels pour assurer le succès et l'impact de l'événement.

En outre, étant donné que des fonds publics sont souvent engagés pour organiser de grandes manifestations cyclistes, un défi particulier peut consister à assurer une communication appropriée avec la population locale, les autorités publiques et les médias pour réaliser les objectifs d'accueil de la manifestation.

S'assurer que la population locale est dûment informée aura un impact sur la fréquentation, l'atmosphère générale et les recettes financières sur place. Une communication insuffisante avec les citoyens locaux peut avoir un impact négatif sur le recrutement de volontaires, qui sont essentiels pour mener à bien un événement. À titre d'exemple, 1230 volontaires ont soutenu les Championnats du Monde Route UCI 2022 à Wollongong en Australie, tandis que plus de 4000 volontaires ont contribué au succès des Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023 à Glasgow et à travers l'Écosse.

L'organisation de grands événements cyclistes nécessite un dialogue constant avec les autorités publiques aux niveaux municipal, régional et national. Bien que chaque discipline cycliste ait ses spécificités, toutes nécessiteront le soutien des services publics tels que les systèmes de transport public, la police locale, l'administration locale et le personnel médical. L'espace public sera utilisé pour créer des zones pour les supporters, des zones de stockage pour les équipes et des sites pour accueillir les compétitions cyclistes. Les épreuves en salle nécessitent généralement l'utilisation d'installations de haute technologie gérées par le secteur public. Les disciplines en plein air nécessiteront des autorisations pour la fermeture de routes ou l'utilisation d'espaces naturels tels que les parcs nationaux ou les forêts. Un échange d'informations insuffisant peut retarder la délivrance des autorisations et créer des difficultés inutiles.

Un facteur de réussite important est la visibilité et l'exposition internationale que l'événement offre à une ville ou à une région. Intégrer les médias locaux, nationaux et internationaux nécessite donc une diffusion ciblée de l'information. Un plan de communication intégré pour des annonces telles que 100 jours avant l'événement, la présentation d'un partenariat, le lancement de la vente de billets, la révélation d'un itinéraire ou encore la présentation de projets d'héritage avec la participation d'ambassadeurs, aidera les médias à construire une histoire avant même que les compétitions ne débutent. Une communication inadéquate avec les médias peut conduire à une occasion manquée de mettre en évidence les effets positifs qu'un événement cycliste majeur peut apporter à la ville et/ou à la région d'accueil.



GLASGOW, ECOSSE (GRANDE-BRETAGNE) – LE POUVOIR DU VÉLO

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Les Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023, le plus grand événement cycliste jamais organisé, ont rassemblé 13 Championnats du Monde UCI de différentes disciplines à Glasgow et à travers l'Écosse pendant 11 jours. Plus de 7100 athlètes de 131 nations y ont participé, dans l'espoir de remporter un ou plusieurs des 220 titres de Champion du Monde UCI mis en jeu. Cet événement combiné aura lieu tous les quatre ans, l'année précédant les Jeux Olympiques et Paralympiques d'été.

L'édition 2023 a été largement suivie à la télévision : diffusée sur 93 chaînes dans 130 pays, elle a totalisé 14000 heures de programmes, 200 millions d'heures de visionnage dans le monde et a attiré plus de 80 millions de téléspectateurs rien qu'en Europe. Près d'un million de spectateurs se sont rassemblés sur les différents sites pour assister aux compétitions. Un tiers d'entre eux venaient de l'extérieur de l'Écosse, dont près de 90000 de l'extérieur du Royaume-Uni.

Les Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023 ont eu des retombées économiques importantes, générant plus de 205 millions de livres sterling d'activité économique pour l'Écosse, avec l'équivalent de 5285 emplois créés en un an.

L'événement s'est également distingué par sa contribution à une société plus durable. Il s'agissait notamment de promouvoir l'inclusion et l'accessibilité, d'encourager la mobilité douce, d'insuffler un sentiment de fierté civique aux résidents écossais et de faciliter des investissements durables dans les communautés concernées. Les chiffres suivants démontrent le succès de l'événement dans les domaines mentionnés :

- 97% des visiteurs ont qualifié les Championnats du Monde UCI d'inclusifs ;
- 40% des visiteurs étaient des femmes ;
- 82% des visiteurs ont utilisé des modes de mobilité douce ;
- 79% des résidents écossais ont déclaré avoir l'intention de faire davantage de vélo ;
- 95% des résidents écossais se sont déclarés fiers de voir leur région accueillir l'événement ;

- Plus de 6 millions de livres sterling ont été investis à ce jour dans les 32 autorités locales ;
- 93% des parties prenantes ont déclaré avoir l'intention de poursuivre les initiatives développées dans le cadre des Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023.

Ces chiffres ont été révélés dans une [étude d'EY](#) sur l'impact socio-économique des Championnats du Monde de Cyclisme UCI de 2023 à Glasgow et à travers l'Écosse.

Avec 13 événements cyclistes réunis pour la toute première fois en Écosse, il y avait une opportunité significative de prolonger les séjours et les dépenses en soulignant ce qui fait de l'Écosse une destination cycliste de classe mondiale dans la période précédant, pendant et après les Championnats du Monde de Cyclisme 2023 UCI. En collaboration avec tous les partenaires, de nouveaux contenus et de nouvelles campagnes ont été élaborés pour inspirer et influencer les nouveaux visiteurs et ceux qui reviennent. Un exemple de ce contenu est Your Ultimate Guide to Cycling in Scotland (Votre guide ultime du cyclisme en Écosse), accessible sur [le site web de Visit Scotland](#).

TÉMOIGNAGE DE **PAUL BUSH OBE**, PRÉSIDENT DES CHAMPIONNATS DU MONDE DE CYCLISME UCI 2023

“ Nous avons placé la barre très haut pour créer quelque chose de vraiment spectaculaire pour les athlètes, les fans et la communauté au sens large avec les tout premiers Championnats du Monde de Cyclisme UCI combinés. La réputation de l'Écosse en tant que scène idéale pour les événements est reconnue au niveau national et international, et sa réputation mondiale de choix en tant que centre d'événements majeurs a été renforcée par les Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023. Les événements de cette envergure permettent non seulement de créer des expériences mémorables, mais ils ont aussi le pouvoir de créer des liens, d'inspirer et de transcender les frontières. Ils contribuent également à mettre en valeur les destinations sur la scène mondiale grâce à l'amplification des canaux de diffusion et des canaux numériques. ”

FLANDRE (BELGIQUE) – UNE RICHE HISTOIRE DE CYCLISME

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

La Flandre a une riche histoire en matière de cyclisme. La région s'est engagée à organiser de grands événements sportifs et à encourager sa population à pratiquer des activités sportives. Au total, 73 événements cyclistes ont été organisés en Flandre en 2022 et 84 en 2023.

Visit Flanders, une agence gouvernementale flamande, est engagée dans le développement durable et la promotion de la Flandre en tant que destination touristique de premier plan. Avec ses partenaires du tourisme, du sport, de la culture et des affaires étrangères, elle s'efforce de positionner la Flandre en tant que destination de voyage innovante et de qualité, et d'inciter les visiteurs potentiels à se rendre sur place. Visit Flanders a même créé une marque dédiée aux cyclistes qui aiment souffrir dans les montagnes et sur les pavés flamands, appelée «[Cycling in Flanders](#)».

Selon le [rapport d'EY](#), plus de 1030000 spectateurs uniques ont assisté aux Championnats du Monde Route UCI 2021 en Flandre, contribuant à hauteur de 27,4 millions d'euros à l'économie locale. La fréquentation totale de l'événement a été estimée à 1520000 personnes, avec environ 1030000 spectateurs uniques, dont 138000 sont venus de l'extérieur de la Flandre. Ces visiteurs, en plus des 501 membres des médias et des 1400 membres des équipes, ont contribué à une activité économique significative en Flandre, créant l'équivalent de 565 emplois.

Les visiteurs ont été à l'origine de 86% de l'impact économique, grâce aux dépenses qu'ils ont effectuées pendant leur séjour dans la région. Les dépenses liées à l'organisation de l'événement lui-même ont représenté 11% de l'impact, tandis que les dépenses liées aux médias et aux équipes ont représenté 3%. La Flandre a fait une impression positive sur les visiteurs internationaux, 89% d'entre eux suggérant qu'ils seraient «susceptibles» ou «très susceptibles» de revenir pour de futures vacances et 85% des visiteurs ont déclaré qu'ils étaient susceptibles ou très susceptibles de recommander la Flandre comme destination de vacances.

L'événement a également attiré un nombre particulièrement élevé de visiteurs internationaux, soit 101000 personnes. Les dépenses des visiteurs internationaux ont représenté la grande majorité des dépenses des visiteurs (32 millions d'euros sur un total de 36 millions d'euros), ce qui a généré une part substantielle de l'impact économique et a donné un élan économique important à la région, en particulier aux secteurs du tourisme et de l'hôtellerie.

L'organisation d'un grand événement sportif international tel que les Championnats du Monde UCI contribue également à la promotion du cyclisme au sens large. À l'initiative de la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics, Lydia Peeters, «De Grote Versnelling» (Le grand braquet) a été créé en partenariat entre le gouvernement flamand, les provinces flamandes et l'Association des villes et communes. Avec un grand nombre de parties prenantes issues de différents groupes, il a encouragé l'échange de connaissances et la coopération afin de lancer des projets cyclistes innovants et de promouvoir le vélo pour tous les citoyens.

La Flandre a également développé une approche innovante en matière de durabilité pour les Championnats du Monde Route UCI 2021, qui sera poursuivie et améliorée pour les courses cyclistes et les grands championnats dans la région, tels que les Championnats d'Europe Route UEC en septembre 2024 dans la province du Limbourg et les Championnats du Monde Gravel UCI en octobre 2024 dans la province du Brabant flamand.

TÉMOIGNAGE DE **BEN WEYTS**, MINISTRE FLAMAND DES SPORTS

“ Le 100^e anniversaire des Championnats du Monde Route UCI a été une excellente occasion pour promouvoir la Flandre en tant que destination internationale pour les cyclistes, le berceau du cyclisme. Outre nos prouesses athlétiques, nous avons également démontré au monde entier notre force organisationnelle. Les connaissances acquises contribueront au développement de futurs événements (de haut niveau) en Flandre. ”

ABU DHABI (EAU) – DEVENIR UN HAUT-LIEU DU CYCLISME MONDIAL

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

En 2021, le gouvernement d'Abu Dhabi a lancé Bike Abu Dhabi, une plateforme conçue pour faciliter le développement d'Abu Dhabi en haut-lieu du cyclisme mondial et pour accroître la pratique de ce sport en tant que moyen de transport, de loisir et de sport. Bike Abu Dhabi a été lancé pour encourager le public à rester en bonne santé et promouvoir le vélo comme moyen amusant et simple pour y parvenir.

Dans le cadre de cette vision, Abu Dhabi a également lancé une ambitieuse stratégie d'accueil d'événements. Outre les Championnats du Monde Urban Cycling UCI 2022 et 2024, la capitale des Émirats arabes unis accueillera les Championnats du Monde Cyclisme Esport UCI 2024, les Championnats du Monde Gran Fondo UCI 2028, les Championnats du Monde Route UCI 2028 et les Championnats du Monde Piste UCI 2029.

L'organisation par Abu Dhabi de ces Championnats du Monde UCI intervient à un moment où la capitale fait un bond en avant dans le domaine du vélo, tant en termes d'infrastructures que de nombre d'événements organisés, qui vont des courses réunissant les meilleures équipes et les meilleurs coureurs du monde à des événements communautaires amusants et des séances d'entraînement pour tous les âges et tous les niveaux. Ses nombreuses initiatives de développement d'infrastructures comprennent l'extension du réseau cyclable de l'émirat, qui

s'étend actuellement sur 300km, à environ 1000km dans un avenir proche. Une partie de cette extension comprendra la boucle d'Abu Dhabi, une piste cyclable séparée de 109km reliant les principales destinations de la ville. Le développement de Hudayriyat en tant que centre d'excellence cycliste, mais entièrement accessible à la communauté, est une autre facette de la stratégie de développement du cyclisme.

L'écosystème bien établi des clubs cyclistes de l'émirat offre des possibilités aux cyclistes de tous niveaux, des compétitions de haut niveau aux sorties hebdomadaires en groupe, en passant par les promenades à vocation sociale. Le club de cyclisme d'Abu Dhabi, ouvert à plein temps, est chapeauté par le Conseil des Sports d'Abu Dhabi, l'organe public qui organise et accueille des compétitions d'élite et des événements communautaires.

TÉMOIGNAGE DE **SON EXCELLENCE AREF HAMAD AL AWANI,**
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU CONSEIL DES SPORTS D'ABU DHABI

“ L'obtention du statut UCI Bike City est la reconnaissance de nos efforts continus pour encourager le cyclisme à Abu Dhabi grâce à des engagements à l'échelle de l'émirat qui étendent notre réseau de pistes, de groupes, d'événements et d'activités pour permettre une plus grande popularisation du cyclisme pour le sport, les loisirs et la mobilité. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Documentation de l'UCI pour les organisateurs et les villes](#): Directives de l'UCI à l'intention des organisateurs d'événements et des villes souhaitant accueillir des événements UCI.
- Rapports sur l'impact économique des grands événements de l'UCI:
 - [Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023](#)
 - [Rapport annuel de 2022](#)
 - [Rapport annuel de 2021](#)
- [Implementing the OECD Recommendation on Global Events and Local Development Toolkit](#) (Outil pour la mise en œuvre de la recommandation de l'OCDE sur les événements mondiaux et le développement local): Conseils de l'OCDE pour maximiser l'impact des événements mondiaux sur le développement local, à l'intention des autorités locales et nationales, des organisateurs d'événements et des hôtes.



CHAPITRE 2

UNE STRATÉGIE DE PROMOTION DU VÉLO À LONG TERME

CONTEXTE ET OBJECTIFS

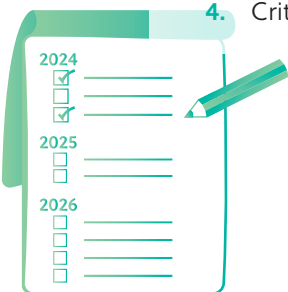
Une stratégie de promotion du vélo doit refléter la vision et la mission sociale, environnementale et économique d'une ville ou d'une région. Elle peut entre autres aborder des sujets tels que la mobilité, la qualité de vie, le changement climatique, l'inclusion, les loisirs, le développement des entreprises et le tourisme. C'est l'occasion de se concentrer sur les sujets qui contribuent le plus à l'identité et à la spécificité d'une ville. Alors qu'une ville axée sur les affaires peut vouloir se concentrer sur les déplacements domicile-travail, une autre région peut être plus encline à développer le cyclotourisme.

Pour remplir ce critère et obtenir le label UCI Bike City, l'engagement stratégique en faveur de la promotion du vélo doit être contraignant. L'autorité publique compétente et les parties prenantes doivent avoir validé la stratégie, s'être engagées à atteindre les objectifs définis et avoir alloué des ressources réalistes.

Dans le contexte du vélo et de la mobilité active, nous observons typiquement des plans stratégiques d'une durée de 5 à 15 ans. Comme la mise en place d'infrastructures et le changement de comportement du public prennent du temps, une période stratégique de 3 à 5 ans est rarement appliquée.

Un plan stratégique de promotion du cyclisme devrait comprendre les éléments suivants :

1. Description de la situation actuelle d'une ville ou d'une région ;
2. Une description de la situation visée par une ville ou une région (buts, objectifs) ;
3. Une liste de projets et de mesures à mettre en œuvre, assortie d'un calendrier »
4. Critères et indicateurs pour évaluer les projets et mesures mis en œuvre.



La Commission européenne pour la mobilité et les transports a identifié les facteurs clés suivants pour qu'une stratégie en faveur du vélo soit couronnée de succès :

- Entreprendre une planification appropriée ;
- Obtenir un soutien politique ;
- S'engager auprès des parties prenantes et du public ;
- Comprendre les groupes cibles et les populations ;
- Identifier et obtenir des financements ;
- Prévoir l'entretien et la gestion ;
- Collecter, évaluer, documenter et communiquer efficacement les données disponibles ;
- Mettre en place des infrastructures cyclables de qualité et adaptées aux besoins.

La Cycling Embassy of Denmark attire l'attention sur l'importance du leadership politique pour mettre en œuvre des politiques fortes en faveur du vélo. Pour ce faire, il est essentiel de communiquer et de faire pression sur les acteurs importants. Cela permettra de s'assurer que des politiques favorables au vélo sont adoptées à différents niveaux, c'est-à-dire par les municipalités, au niveau régional et au niveau national.

Dans son « [Grow Cycling Toolkit](#) » (boîte à outils pour le développement du cyclisme), l'Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) décrit 26 actions spécifiques pour promouvoir le vélo dans une ville. Ces actions sont classées en trois catégories : (1) infrastructures, (2) politiques et (3) éducation/sensibilisation. Ces mesures sont ensuite évaluées en fonction de leur impact, de leur durée et de leur coût. Cet outil peut s'avérer très pertinent et utile pour une ville qui cherche à prioriser les actions de promotion du vélo.

PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Compte tenu des défis environnementaux, sanitaires et socio-économiques auxquels le monde est confronté, le vélo peut jouer un rôle évident pour assurer un avenir durable. L'Organisation Mondiale de la Santé, dans sa publication intitulée « [Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice 2022](#) » (La marche et le vélo: dernières données à l'appui de l'élaboration des politiques et de la pratique 2022) présente les avantages d'une stratégie de promotion de la marche et du vélo, qui peuvent être résumés comme suit:

ENVIRONNEMENT

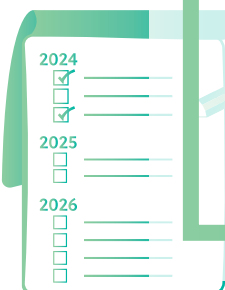


- Réduction des émissions de carbone
- Réduction de la pollution de l'air
- Réduction du bruit
- Réduction de l'appauvrissement des écosystèmes et de biodiversité
- Réduction de la pollution de l'eau et du sol

MOBILITÉ



- Faible coût d'utilisation
- Efficacité spatiale, réduction du trafic routier
- Rapide et pratique pour les trajets courts
- Accessibilité et qualité de la vie urbaine
- Résilience des systèmes de transport
- Économies sur l'infrastructure



SANTÉ



- Meilleure qualité de vie
- Poids corporel sain et réduction du risque de diabète
- Bon pour la santé mentale
- Condition physique et la force
- Espérance de vie accrue
- Meilleure santé cardiovasculaire
- Moindre risque de cancer

Une stratégie à long terme approuvée et publiée est l'outil clé pour mettre en œuvre un plan cohérent en faveur du vélo dans une ville ou une région, car elle vous aidera à impliquer les parties prenantes à chaque étape pertinente pour atteindre vos objectifs, et à les informer bien à l'avance de l'implication et des ressources nécessaires.

En outre, une stratégie de promotion du vélo à long terme peut renforcer la réputation et la qualité de vie d'une ville ou d'une région, car le vélo s'est avéré être un outil précieux pour rendre les villes et les régions plus agréables à vivre en se profilant comme outil efficace contre le changement climatique, à la pollution de l'air et les embouteillages.

DÉFIS POTENTIELS

La commission des transports et du tourisme du Parlement européen a identifié cinq défis majeurs en matière de promotion du vélo dans sa note d'orientation sur la [promotion du vélo](#) : l'infrastructure routière, les parkings, la sécurité, l'accroissement de l'intermodalité et la sécurité.

Bien que chaque ville et région doive définir ses besoins spécifiques pour toutes les catégories, le Parlement européen souligne l'importance d'intégrer le vélo dans la politique. La promotion du vélo devrait être soutenue par une vision globale pour une ville ou une région, en gardant à l'esprit l'accessibilité à vélo et en encourageant les changements de comportement des habitants.

Une [étude réalisée en 2023](#) par le Partnership for Active Travel and Health (PATH) a montré que deux tiers des pays de la CCNUCC ont mis en place une politique de mobilité douce. PATH affirme qu'il faut encore beaucoup plus d'ambition, d'action et d'investissement presque partout, en particulier dans les Contributions Déterminées au niveau National. De plus, le potentiel de permettre à davantage de personnes de se déplacer en toute sécurité à pied ou à vélo est largement sous-estimé, car il s'agit d'une solution clé pour relever les défis liés au climat, à la santé et à l'équité.



WOLLONGONG (AUSTRALIE) – LE MEILLEUR ENDROIT OÙ ROULER

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

En 2021, Wollongong a lancé sa « [Cycling Strategy 2030](#) » (stratégie cycliste 2030), un plan visant à faire de Wollongong une ville cycliste de premier plan au niveau mondial, avec pour objectif « d'être le meilleur endroit où rouler », où le vélo est une option de transport privilégiée au sein de la communauté. Le plan a été approuvé et adopté par le conseil municipal de Wollongong et a reçu un large soutien de la part des habitants et des groupes d'entreprises de toute la ville.

Cinq priorités stratégiques ont été définies pour aider Wollongong à devenir le meilleur endroit où rouler :

1. Sécurité – investir dans des infrastructures cyclables sûres et apprendre la communauté à faire preuve de prudence et à s'orienter vers des solutions durables ;
2. Pratique – donner la priorité aux infrastructures qui favorisent la pratique du vélo en tant que mode de transport durable et bien intégré ;
3. Planification – planifier et mettre en œuvre des stratégies visant à améliorer la pratique du vélo dans la ville afin d'accroître la participation aujourd'hui et à l'avenir ;
4. Tourisme d'affaires et événements – promouvoir et soutenir le cyclisme à Wollongong en tant que mode de vie amusant, attrayant et durable ;
5. Innovation – s'engager et soutenir des solutions innovantes qui informent et incitent les citoyens à utiliser d'avantage le vélo.

La stratégie cycliste 2030 présente une vision à 10 ans dans laquelle le vélo est une option de transport privilégiée pour la communauté de Wollongong. D'ici 2030, Wollongong cherche à :

- Fournir 50 km supplémentaires de pistes cyclables sur route et 35 km de sentier tout-terrain, faisant passer le réseau de pistes cyclables de la ville de 130 km à près de 215 km ;
- Collaborer avec le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud pour financer et mettre en œuvre des programmes d'éducation et des pistes cyclables d'envergure le long des routes régionales et nationales ;

- Relier les zones résidentielles au centre-ville et aux villes et villages en créant les liens cyclables manquants ;
- Collaborer avec des partenaires pour développer une perception positive de la pratique du vélo au sein de la communauté et permettre le développement d'une culture cycliste locale qui encourage la pratique du vélo en même temps que d'autres formes de mobilité douce ;
- Développer des infrastructures partagées qui soient inclusives et permettent un accès sûr aux personnes incapables de se déplacer à vélo ;
- Soutenir le tourisme, les entreprises et l'innovation par le biais de mécanismes de planification et de soutien afin de rechercher des opportunités pour soutenir et permettre des événements cyclistes et l'engagement de la communauté dans la zone de gouvernement local.

La stratégie décrit les actions prioritaires nécessaires pour respecter l'engagement de la ville d'encourager et de permettre l'utilisation du vélo comme moyen de transport durable pour les trajets courts et moyens.

TÉMOIGNAGE DE **GREG DOYLE**, DIRECTEUR GÉNÉRAL DU CONSEIL MUNICIPAL DE WOLLONGONG

”

Wollongong est fière d'avoir accueilli les Championnats du Monde Route UCI 2022. L'héritage de cet événement se perpétue dans l'enthousiasme de notre communauté à continuer à faire du vélo, et dans l'investissement continu du conseil municipal dans une gamme d'infrastructures cyclables diverses. Nous nous efforçons de continuer à faciliter les possibilités de faire du vélo dans tout Wollongong, et de rendre les déplacements à vélo plus accessibles à un plus grand nombre de personnes que jamais auparavant. ”

FYN (DANEMARK) – BIENVENUE À BIKE ISLAND FYN

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Au cœur du Danemark se trouve l'île de Fyn, une île verte et respectueuse des cyclistes qui a obtenu le label UCI Bike Region en 2017. L'île compte plus de 7000km de routes, dont plus de 1600km sont des pistes cyclables balisées, idéales pour une balade à vélo en toute sécurité le long de routes sinueuses qui mènent vers des vergers, des cafés locaux et des châteaux. En outre, il existe plus de 200 Bike Friends et hébergements adaptés aux vélos qui offrent aux cyclistes des services tels que l'accès à l'eau potable, des toilettes ou encore des pompes à vélo.

La région de Fyn s'est dotée d'une stratégie ambitieuse en matière de cyclotourisme et vise à devenir la destination de vacances à vélo la plus attrayante d'Europe du Nord. Cette stratégie comprend des initiatives visant à augmenter le nombre de cyclistes dans la région, des améliorations de l'infrastructure, de nouveaux partenariats et initiatives touristiques, de nouvelles pistes cyclables et des partenariats stratégiques, ainsi qu'une communication et une image de marque bien définies. En outre, l'île s'efforce d'attirer des événements cyclistes internationaux, notamment les Championnats du Monde UCI, qui contribuent à promouvoir le cyclotourisme.

Le travail de promotion du vélo à Fyn et sur ses îles est partagé, entre autres, par les 10 municipalités, la région commerciale de Fyn et l'organisation touristique Destination Fyn. La collaboration entre les municipalités est ancrée de manière opérationnelle auprès du Cykelforum Fyn, qui est chargé de trouver des solutions et d'identifier des efforts concrets pour renforcer l'infrastructure cycliste sur Fyn et promouvoir le vélo en général. Le Cykelforum Fyn compte des représentants des 10 municipalités ainsi que de l'organisation touristique afin d'assurer une collaboration étroite entre les initiatives de vélo au quotidien, de cyclisme de loisir et de cyclotourisme.

La stratégie cycliste est basée sur Fyn2030, une stratégie commune à l'ensemble de Fyn visant un avenir durable grâce à la réduction des émissions de CO₂ de 80%, notamment en promouvant le vélo comme mode de transport. Il existe une

volonté politique d'accroître la mobilité douce, d'améliorer la cohérence globale de l'ensemble de l'infrastructure et de promouvoir le vélo. Il s'agit notamment d'encourager les habitants de Fyn et de ses îles à utiliser leur vélo plus fréquemment et d'inciter davantage de personnes à emprunter les pistes cyclables et les itinéraires cyclables, que ce soit pour se rendre au travail ou pendant leur temps libre et leurs vacances. La stratégie vise à ce qu'un plus grand nombre d'enfants et de jeunes se rendent à l'école et sur les lieux d'enseignement à vélo, et à ce qu'un plus grand nombre de pendulaires choisissent un vélo électrique plutôt qu'une seconde voiture. En outre, elle prévoit que les infrastructures cyclables contribueront à promouvoir l'écotourisme.

La stratégie de Cykelforum Fyn repose sur trois axes stratégiques : (1) la promotion de la bicyclette par le biais du marketing et de campagnes ; (2) le vélo au quotidien/ les déplacements domicile-travail, et (3) le cyclisme comme activité de loisir.

Dans le cadre de ces trois pistes, plusieurs initiatives ont été lancées, les plus importantes étant la mise en place d'un système de nœuds cyclistes, le développement d'itinéraires cyclables thématiques et l'octroi de la priorité aux cyclistes dans la circulation.

TÉMOIGNAGE DE **KENNETH MUHS**, MAIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE NYBORG

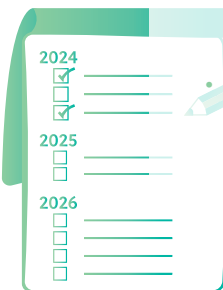
“

Fyn est devenu un centre important pour le cyclisme - avec des événements de grande envergure comme le Tour de France et une forte volonté de rendre le vélo attrayant et accessible à tous. Cela nous donne l'occasion de fusionner nos ambitions en matière de tourisme avec l'attention que nous portons aux moyens de transport durables. Nous sommes fiers des résultats obtenus jusqu'à présent et nous continuerons à nous efforcer de combiner les grands événements cyclistes avec nos efforts pour rendre l'île plus conviviale pour les cyclistes et plus attrayante pour les touristes et nos habitants. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [ITDP Cycling Cities Grow Cycling Toolkit](#) (boîte à outils pour le développement du cyclisme de ITDP): La boîte à outils d'ITDP aide les villes à réfléchir aux obstacles qui empêchent les gens de pratiquer le vélo et fournit un plan d'action sur mesure pour développer et améliorer rapidement la pratique du vélo.
- [Walking and cycling – Evidence to support policy-making and practice](#) (La marche et le vélo: dernières données à l'appui de l'élaboration des politiques et de la pratique): Publication du bureau régional de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe qui présente un argumentaire complet sur les raisons et les modalités de la promotion de la marche et du vélo, sur la base des dernières données issues de la recherche scientifique et de la pratique de la planification.
- [National Policies for Walking and Cycling in all 197 UNFCCC countries](#) (Politiques nationales en faveur de la marche et du vélo dans les 197 pays signataires de la CCNUCC): Publication du Partnership for Active Travel and Health (PATH) qui analyse les CDN et autres politiques et stratégies nationales en faveur de la marche et du vélo dans les 197 pays de l'UNFCCC.
- [Walking and Cycling in Africa – evidence and good practice to inspire action](#) (La marche et le vélo en Afrique – preuves et bonnes pratiques pour inspirer l'action): Publication de UN-Habitat et du PNUE rassemblant, analysant et présentant des données pour démontrer la réalité quotidienne d'un milliard de personnes en Afrique qui marchent et font du vélo tous les jours.
- [Cycling: Danish Solutions](#) (Cyclisme: Solutions danoises): Plate-forme en ligne de la Danish Cycling Embassy, lancée avec le soutien de l'UCI, qui partage les meilleures pratiques et les connaissances du Danemark en matière de vélo.
- [Best practices Dutch Cycling](#) (bonnes pratiques du cyclisme néerlandais): Publication du Dutch Cycling Embassy contenant une sélection des meilleurs exemples et cas de bonne pratique que le cyclisme néerlandais a à offrir.
- [Déclaration européenne sur le vélo](#): Proposition de la Commission européenne d'une déclaration européenne sur le vélo au Parlement européen et au Conseil de l'Europe (2023).



CONTEXTE ET OBJECTIFS

Un budget dédié est essentiel pour atteindre les objectifs d'une stratégie vélo à long terme. Une allocation claire des ressources aux mesures prévues pour accroître l'utilisation de la bicyclette garantira leur mise en œuvre à mesure qu'elles deviendront un objectif à atteindre. Pour remplir le critère d'obtention du label UCI Bike City, le budget global doit être validé par l'autorité publique compétente.

Un plan budgétaire complet vous permettra de maintenir un investissement cohérent pendant toute la durée de la stratégie, pour autant que les deux calendriers soient alignés. Une allocation budgétaire claire vous permettra de consacrer plus de temps au travail sur les projets plutôt que de vous battre pour obtenir un financement pour chaque étape d'une stratégie. En outre, un budget pluriannuel permettra de prioriser les mesures si nécessaire.

Selon l'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), le nombre de villes dans le monde qui souhaitent construire des pistes cyclables et des réseaux piétonniers améliorant l'accès aux transports publics et permettant une mobilité à faible émission de carbone est en augmentation. Cependant, en raison d'une sous-évaluation et d'un sous-investissement chroniques dans le vélo, peu de villes en dehors de l'Europe du Nord disposent d'un réseau complet de pistes cyclables ou du financement durable nécessaire pour développer et entretenir l'infrastructure cyclable à grande échelle.

ITDP identifie quatre catégories d'acteurs financiers clés pour les villes qui souhaitent augmenter leur financement :

- Banques de développement, banques multilatérales et bilatérales
- Gouvernements municipaux
- Gouvernements nationaux
- Philanthropie et organisations de la société civile

Pour assurer le financement du projet, ITDP identifie également les opportunités suivantes :

- Les partenaires de développement doivent travailler ensemble et former des coalitions qui encouragent le financement mixte des projets d'infrastructure de mobilité douce.
- Envisager la mise en commun de sources de financement provenant de parties motivées par des intérêts connexes, notamment la santé publique, l'environnement et le développement urbain.
- Tirer parti des dispositifs de préparation des projets existants, ou en créer de nouveaux, pour aider à préparer des projets de mobilité douce dans lesquels investir.
- De instruments de financement devraient être envisagés, y compris des mécanismes innovants de financement de la lutte contre le changement climatique.

L'organisation d'un événement de l'UCI est également l'occasion de prévoir un budget dédié et un financement pour des projets d'héritage à long terme, en plus du coût de l'organisation de l'événement. Dans son [approche stratégique de l'héritage](#), le Comité International Olympique (CIO) suggère d'intégrer l'héritage tout au long du cycle de vie de l'événement.



PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Selon ITDP, les investissements dans les infrastructures cyclables contribuent à réduire les coûts pour les personnes individuelles et la société, et génèrent un développement économique local comme suit :

- L'augmentation du nombre de déplacements à vélo est bénéfique pour les particuliers, les entreprises et les villes ;
- L'augmentation de la demande de bicyclettes stimule l'emploi et les opportunités économiques.

En outre, l'organisation américaine PeopleForBikes explique que le financement des infrastructures cyclables est plus qu'un simple investissement dans le vélo : il s'agit d'un investissement dans des communautés plus saines, plus durables et plus équitables.

Les améliorations de la santé publique résultant de l'augmentation de la pratique du vélo se traduiront également par une réduction des coûts des soins de santé et une amélioration de la qualité de vie. En outre, [l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires lié à la pratique du vélo et de la marche \(HEAT\)](#) de l'Organisation Mondiale de la Santé peut être utilisé pour prédire l'impact économique de l'augmentation de la marche ou du vélo sur la réduction de la mortalité prématurée.

L'accueil d'un événement cycliste peut également constituer une excellente plateforme pour promouvoir le vélo au sein de la communauté au sens large et contribuer à obtenir des fonds supplémentaires pour des mesures à mettre en œuvre dans le cadre d'une stratégie à long terme. Par exemple, l'organisation des Championnats du Monde Route UCI 2022 a donné à la ville de Wollongong (Australie) l'impulsion et la capacité de mobiliser et d'attirer des fonds pour mettre en œuvre un certain nombre d'initiatives clés.

Un financement spécifique correspondant aux objectifs à long terme d'une stratégie en faveur du vélo garantira que tous les résultats de la stratégie sont promus et dûment contrôlés. Si les fonds consacrés à l'infrastructure cycliste peuvent sembler évidents, il convient également d'obtenir des fonds pour d'autres thèmes inclus dans la stratégie de promotion du vélo tels que l'éducation, le développement des capacités, la sensibilisation et les campagnes de promotion, qui peuvent à leur tour apporter d'importants avantages sociaux et économiques.



DÉFIS POTENTIELS

Les coûts initiaux élevés inhérents aux projets d'infrastructure peuvent constituer un défi potentiel pour les villes. La construction d'infrastructures pour les vélos, en particulier de pistes cyclables, peut nécessiter des investissements importants. Toutefois, il convient de noter que les infrastructures pour vélos sont beaucoup moins coûteuses que les infrastructures pour véhicules motorisés. Selon la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF), les coûts peuvent varier de moins de 50 000 € à plus de 10 000 000 € par kilomètre, en fonction des travaux supplémentaires inclus dans le projet. Les coûts peuvent inclure l'acquisition de terrains, les matériaux de construction, la signalisation, les ponts, les tunnels et l'entretien courant. Les budgets limités et les priorités concurrentes au sein des budgets municipaux peuvent entraver l'investissement dans l'infrastructure cyclable.

En outre, il est essentiel de prévoir un financement pour la maintenance et l'entretien afin que les cyclistes continuent d'utiliser l'infrastructure. Comme toute infrastructure, les aménagements cyclables doivent faire l'objet d'un entretien régulier pour rester sûrs et fonctionnels. Négliger l'entretien peut conduire à une détérioration des conditions, réduisant l'utilisation et la sécurité de l'infrastructure cyclable au fil du temps. Selon la Dutch Cycling Embassy, les cyclistes sont particulièrement sensibles à la détérioration des surfaces. Pour éviter une baisse de l'utilisation des infrastructures cyclables et des problèmes de sécurité, la Dutch Cycling Embassy conseille d'intégrer les coûts d'entretien dans les coûts initiaux des projets de construction d'infrastructures cyclables.

Les obstacles juridiques et réglementaires, tels que les ordonnances de zonage, les codes de construction et les politiques de transport, peuvent entraver la mise en œuvre de projets d'infrastructures cyclables. Pour surmonter les obstacles réglementaires, il peut être nécessaire de procéder à des changements législatifs ou à des réformes administratives au niveau local, régional ou national. Les réseaux de villes tels que POLIS en Europe, ou les organisations de défense des droits telles que PeopleForBikes aux États-Unis, peuvent aider les villes ou les groupes locaux à surmonter ces obstacles et fournir des conseils sur les tâches administratives et juridiques.

TYROL (AUTRICHE) – DÉBLOQUER DES FONDS POUR PROMOUVOIR LE CYCLISME

Depuis que la « Tiroler Radwegoffensive » (campagne Tyrol à vélo) a été décidée en 2015, les investissements des municipalités et de l'office du tourisme dans les infrastructures cyclables ont augmenté régulièrement, avec un total de 75 millions d'euros investis dans les infrastructures cyclables (dont 45 millions d'euros ont été financés par la région). En 2019, lorsque le Tyrol a reçu le label UCI Bike Region, 7 millions d'euros ont été consacrés au cyclisme, et en particulier aux infrastructures, à la formation et à l'éducation. Comme les communautés locales et les organisations touristiques ont également investi dans l'infrastructure cycliste, le montant global annuel a rapidement augmenté pour atteindre environ 12 millions d'euros en 2019. En 2022, la stratégie cycliste du Tyrol, une alliance entre le gouvernement, la province du Tyrol et plusieurs de ses départements et groupes clés, les acteurs du tourisme et du sport, ainsi que le réseau de protection du climat bien établi, l'Alliance climatique du Tyrol, a été créée pour développer un cadre pour la promotion du vélo au Tyrol jusqu'en 2030. L'objectif de la stratégie cycliste est de permettre une planification stratégique à long terme pour la promotion du cyclisme et d'assurer une coordination efficace.

La stratégie cycliste tyrolienne 2030 définit trois objectifs majeurs :

1. Augmenter la pratique du vélo dans le Tyrol ;
2. Augmenter la sécurité routière pour les cyclistes ;
3. Devenir une région cycliste de premier plan dans les Alpes.

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Des investissements annuels de 12 millions d'euros sont prévus jusqu'en 2030. Regroupées en 10 champs d'action, de nombreuses mesures sont définies pour atteindre ces objectifs. Lors de l'élaboration de ces mesures, l'accent a été mis sur la coordination et le lien avec d'autres documents stratégiques de la province du Tyrol. Compte tenu du grand nombre de parties prenantes impliquées, un cadre clair permet à chacune d'entre elles de savoir à tout moment quelles sont les mesures à mettre en place. Grâce à ce cadre stratégique, la région du Tyrol souhaite encourager la population à adopter le vélo pour des raisons écologiques et à l'utiliser de manière encore plus intensive dans la vie quotidienne et pour les loisirs.

TÉMOIGNAGE DE D^R GEORG DORNAUER, VICE-GOUVERNEUR DE L'ÉTAT DU TYROL

”

Le vélo est une activité saine, durable et respectueuse de l'environnement. Notre objectif principal en tant que province du Tyrol est de continuer à développer l'infrastructure cycliste afin d'offrir aux habitants et aux visiteurs un vaste réseau de pistes cyclables sûres et bien développées dans toute la province. Les Championnats du Monde Route UCI 2019 ont été le point de départ d'une grande offensive cycliste au Tyrol. Jusqu'à présent, nous avons construit ou rénové 210 km de pistes cyclables au Tyrol. De nombreux autres projets existent déjà. Au total, nous disposons actuellement d'un réseau de plus de 1100 km de pistes cyclables, 6000 km de chemin de VTT et 300 km de single tracks dans la région. Nous sommes heureux d'avoir reçu le label UCI Bike Region. Cela montre une fois de plus que le Tyrol est un pays de cyclisme, que ce soit dans les montagnes et dans les vallées. ”

GLASGOW (ECOSSE, GRANDE-BRETAGNE) – FONDS GO CYCLE GLASGOW

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

En 2023, 29 groupes communautaires de Glasgow ont bénéficié d'un coup de pouce significatif pour démarrer la nouvelle année, en obtenant une part de plus de 160 000 £ du fonds «Go Cycle Glasgow» pour de nouvelles initiatives cyclistes qui encouragent et promeuvent le vélo pour les loisirs, le sport et les déplacements actifs.

Le fonds «Go Cycle Glasgow» est l'une des nombreuses mesures communautaires créées par Glasgow Life, conçues pour impliquer les citoyens lors des Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023 qui se sont déroulés dans la ville et à travers toute l'Écosse en août 2023 et pour laisser un héritage durable.

Ce fonds vise à inciter un plus grand nombre d'habitants à se mettre ou à se remettre au vélo, pour en faire une activité tout âge, en aidant les groupes communautaires de Glasgow à créer et à développer des projets cyclistes accessibles et durables. Des fonds supplémentaires ont également pu être mis à disposition dans le cadre de partenariats avec Clyde Gateway et le programme «Smarter Choices, Smarter Places» (des choix plus intelligents, des lieux plus intelligents) du conseil municipal de Glasgow, afin de soutenir des activités ciblées.

La priorité est accordée aux groupes travaillant avec les jeunes, les femmes, les personnes en situation de handicap, les familles à faibles revenus et les minorités ethniques, afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de profiter des opportunités qu'offre le vélo.

De nombreux nouveaux événements cyclistes ont été mis sur pied par la ville dans le cadre de l'héritage des Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023, notamment le Ford RideGlasgow FreeCycle. Cet événement gratuit a eu lieu dans le centre-ville de Glasgow le 9 juin 2024. L'itinéraire de 5 km fermé à la circulation motorisée a notamment mené les participants vers l'emblématique George Square et Glasgow Green transformés en zones de festival avec une estimation de 7869 participants le jour de l'événement.

Les zones du festival ont été animées par des activités cyclistes gratuites, notamment des démonstrations à George Square de l'équipe écossaise de cascadeurs à vélo The Clan, une piste d'apprentissage du vélo pour les enfants et un circuit de voitures de course électrique (Scalextric) dont l'électricité étaient fournies par la force des mollets des participants. À Glasgow Green, les visiteurs ont pu s'essayer à la course de vitesse avec les Glasgow Cyclones et au vélo adapté avec l'association caritative locale Sunny Cycles. Plus de 100 personnes ont participé à l'événement par le biais de randonnées organisées, qui ont permis à des groupes de cyclistes de se rendre dans le centre-ville sous la conduite de moniteurs expérimentés avant de rejoindre les quatre coins de la ville en fin de journée. Dans le cadre de l'héritage du championnat du monde, l'événement comprenait la montée de la célèbre Montrose Street comme activité «Ford Urban Hill Climb», une activité organisée en partenariat avec Scottish Cycling. Plus de 100 cyclistes, issus de clubs cyclistes et de familles, ont tenté de relever le défi d'une pente de 14%.

Un rapport d'évaluation a été commandé par Glasgow Life pour évaluer l'impact du fonds Go Cycle. Ce rapport peut être consulté sur le [site web du Glasgow Centre for Population Health](#).

TÉMOIGNAGE DE **JULIE PEARSON**, RESPONSABLE DES ÉVÉNEMENTS POUR GLASGOW LIFE

“ Le fonds Go Cycle a permis à un plus grand nombre de personnes à Glasgow de profiter des avantages et du pouvoir du vélo, quels que soient leurs origines ou leurs situations. Outre l'amélioration de la condition physique et de la santé, les projets financés visaient à atténuer les difficultés particulières rencontrées par différents groupes ou communautés. Il peut s'agir, par exemple, de défis physiques spécifiques, de difficultés à développer la confiance ou l'estime de soi, ou de problèmes liés à l'inclusion ou à l'isolement. Le soutien financier a été accordé en priorité aux groupes communautaires travaillant avec les jeunes, les femmes, les personnes handicapées, les familles à faible revenu et les minorités ethniques. ”

INVESTIR DANS LE VÉLO – INITIATIVES DE TRANSFORMATION À GRANDE ÉCHELLE DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ DOUCE

Exemple d'étude de cas d'ITDP

Dans leur rapport intitulé «The Path Less Travelled» (Le chemin le moins fréquenté), ITDP et la Banque mondiale s'intéressent à cinq villes – Tianjin (Chine), Lima (Pérou), Addis-Abeba (Éthiopie), Dar es-Salaam (Tanzanie) et Buenos Aires (Argentine), des villes qui ont augmenté leurs investissements en faveur de la mobilité active.

Entre 2015 et 2022, **Tianjin (Chine)** a construit 126 km de nouvelles pistes cyclables, amélioré le paysage urbain, réaménagé 96 stations de métro ainsi qu'une gare routière, et modernisé les lampadaires, les feux de circulation et les systèmes de drainage. L'objectif initial du financement était de maximiser l'investissement de la ville dans son système de métro. Le réaménagement des rues et des espaces publics a été considéré comme un moyen de mieux relier les gens au métro et d'en augmenter la fréquentation. Les réaménagements ont donc été planifiés dans le cadre d'un réseau à l'échelle de la ville entière. Au total, Tianjin a obtenu 100 millions d'USD de la Banque mondiale et 44,7 millions d'USD du gouvernement chinois.

Lima (Pérou) a pour objectif de créer 298 km de pistes cyclables d'ici 2028. La mise à jour du plan d'infrastructures cyclables en 2020 grâce à une subvention relativement modeste (300 000 USD de la Banque mondiale) a finalement mené à un cofinancement de la KfW allemande. De plus la ville a intégré des interventions en faveur du vélo dans la demande finale de soutien auprès de la Banque mondiale pour des améliorations à plus grande échelle de la gestion du trafic et de la sécurité routière. Lima a ainsi obtenu une subvention de 20 millions d'euros de la KfW pour la mise en place de 98 km de pistes cyclables.

Dar es Salaam (Tanzanie) a construit 19,3 km de pistes cyclables et des aménagements pour les piétons le long de la première phase de son plan de système Bus Rapid Transit (BRT), comprenant des parkings à vélos dans les

principaux terminaux. Le point d'entrée de l'infrastructure cyclable financée par la banque de développement à Dar es Salaam a ainsi été le BRT. L'inclusion de l'infrastructure cyclable dans la phase 1 (et, potentiellement, dans les phases ultérieures) a été considérée comme une opportunité de soutenir les services de rabattement en amenant les usagers potentiels vers les principaux couloirs du BRT. La ville a obtenu 300 millions d'euros de la Banque mondiale, 5 millions d'euros du Nordic Development Fund et 25 millions d'USD du gouvernement tanzanien pour la phase 1 du projet. La phase 2 est financée par 44,29 millions d'USD du fonds Africa Growing Together et 17,6 millions d'USD du gouvernement tanzanien.

Addis-Abeba (Éthiopie) a élaboré sa stratégie de transport non motorisé (NMT) en 2018, qui prévoit la mise en place de 200 km de pistes cyclables d'ici 2028, améliorant par la même occasion les conditions pour les piétons. La stratégie au niveau de la ville s'aligne sur la stratégie nationale NMT de l'Éthiopie, adoptée comme un moyen d'institutionnaliser l'investissement dans les modes de transport les plus utilisés par les Éthiopiens, à savoir la marche et le vélo. Le financement de la mise en œuvre de la stratégie proviendra probablement d'une combinaison d'investissements du gouvernement national et des banques de développement.

Un réseau de 308 km de pistes cyclables a été créé à **Buenos Aires (Argentine)** pour s'aligner sur les plans de mobilité durable et d'action en faveur du climat. La construction de l'infrastructure a été financée à hauteur de 64 millions d'USD par la ville et de 50 millions d'USD par un prêt de la Banque mondiale. Elle a permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de faire passer la part modale du vélo de 0,4 % en 2007 à 6 % en 2023.



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Making the Economic Case for Cycling](#) (Arguments économiques en faveur de l'usage du vélo) : Rapport d'ITDP qui présente les arguments économiques en faveur du vélo et démontre comment l'investissement dans le vélo en tant que mode de transport permet aux personnes individuelles et aux collectivités publiques d'économiser de l'argent tout en améliorant la qualité de vie pour tout le monde.
- [The Path less Travelled – Scaling Up Active Mobility to Capture Economic and Climate Benefits](#) (Le chemin le moins fréquenté – Développer la mobilité active pour en tirer des avantages économiques et climatiques) : Rapport d'ITDP et de la Banque mondiale qui appelle les acteurs urbains à reconnaître l'importance des infrastructures de mobilité active pour façonner un avenir plus durable dans nos villes.
- [PeopleforBikes legislative strategies for safe and connected infrastructure](#) (Stratégies législatives de PeopleforBikes pour des infrastructures sûres et connectées) : L'objectif de ce document est d'aider les décideurs politiques et les défenseurs du vélo à obtenir des financements locaux pour les infrastructures cyclables, à rendre obligatoires les rues complètes, à construire des infrastructures cyclables par le biais de la législation sur le climat et à créer de meilleurs endroits pour rouler.
- [The Great Bike Infrastructure Project](#) (Le grand projet d'infrastructure cyclable) : Guide complémentaire de PeopleForBikes pour le financement des infrastructures cyclables.
- [HEAT – Outil d'évaluation économique des effets sanitaires de l'OMS liés à la pratique du vélo et de la marche](#) : Outil en ligne conçu pour faciliter la prise de décision fondée sur des données probantes en vue de promouvoir la marche et le vélo.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

Selon l'initiative Global Designing Cities (GDCI), les aménagements cyclables sont des espaces désignés dans la rue qui sont spécifiquement conçus pour la circulation des cyclistes. La mise en place de ces aménagements est fondamentale pour accueillir les cyclistes de tous âges, avec ou sans handicap et de tous niveaux de confiance. Les aménagements cyclables peuvent également être conçus pour offrir des voies cyclables confortables aux vélos-cargos, aux tricycles et à d'autres variantes de ce type. Divers aménagements peuvent contribuer à établir un réseau complet, notamment des bandes cyclables, des pistes cyclables et des rues cyclables.

Le manuel néerlandais «CROW Design Manual for Bicycle Traffic» (Manuel de conception d'aménagement cyclable CROW) prend en compte cinq principes de base pour la conception des réseaux: la cohérence, le caractère direct, la sécurité, le confort et l'attractivité. Le principal avantage de ces principes de conception est leur adaptabilité: ils peuvent s'appliquer à pratiquement tous les contextes et toutes les régions du monde.

Pour améliorer l'infrastructure cycliste, une stratégie à long terme doit prendre en compte l'ensemble du réseau cyclable d'une ville ou d'une région. Il est essentiel d'identifier et de cartographier les flux généraux de circulation dans une ville afin de déterminer où l'infrastructure est déjà en place et où d'autres éléments d'infrastructures pourraient être construits. Pour être efficace, l'infrastructure doit relier les endroits où les gens veulent ou doivent se rendre. Par exemple, les déplacements entre les zones résidentielles et les centres urbains, d'affaires et de loisirs. Pour être le plus efficace possible, il est également important de se concentrer sur les liens manquants entre les infrastructures cyclables existantes. Il peut s'agir d'un lien entre deux pistes cyclables ou de problèmes de connexion entre les pistes cyclables et les autres moyens de transport.

Lors de la planification et de la conception des installations de stationnement pour vélos, il est essentiel de tenir compte de la sécurité, de l'accessibilité et de la proximité de la destination. Il peut en effet s'agir de gares routières et ferroviaires, de centres urbains, de centres d'affaires, ou bien d'autres destinations encore.



PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Les infrastructures pour les vélos, telles que les voies et pistes cyclables, les parkings pour vélos et les systèmes de location de vélos, peuvent apporter de nombreux avantages et résultats, notamment :

- **La sécurité :** Comme le souligne le International Road Assessment Programme (iRAP), la sécurité des infrastructures cyclables est la question la plus cruciale pour la promotion du vélo. Les bandes et pistes cyclables séparées contribuent à améliorer la sécurité des cyclistes en réduisant le risque d'accident avec les véhicules à moteur. Cela encourage un plus grand nombre de personnes à faire du vélo, y compris les enfants et les cyclistes moins expérimentés. CycleRAP, un outil d'évaluation des routes spécialement conçu pour évaluer les infrastructures cyclables, a été développé par iRAP afin de fournir un outil valable pour aider les villes à créer des infrastructures cyclables plus sûres.
- **Réduction des embouteillages :** L'augmentation du nombre de personnes qui optent pour le vélo, en particulier pour les trajets courts, entraîne une réduction correspondante de la congestion du trafic automobile, ce qui se traduit par une circulation plus fluide et des temps de trajet plus courts pour tous les usagers de la route.
- **Libérer de l'espace :** L'infrastructure cycliste nécessitant une plus petite surface de terrain par habitant que le trafic motorisé, le besoin de routes larges et de grands parkings est réduit. La mise en place d'infrastructures cyclables sûres et d'installations de stationnement sécurisées pour les vélos afin d'encourager davantage de personnes à utiliser la bicyclette permettra de libérer des biens immobiliers précieux à d'autres fins, telles que des programmes d'amélioration de la qualité de vie comme le [« programme d'amélioration de la qualité de vie sans voiture » mis en place à Oslo](#).

- **Changement de mode de transport :** L'investissement dans les infrastructures cyclables peut contribuer à modifier les comportements en matière de déplacements en délaissant la voiture privée au profit de modes de transport plus durables, contribuant ainsi à réduire à long terme les embouteillages, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. De nombreuses villes ont démontré cet effet, comme Séville, en Espagne, où le nombre de cyclistes quotidiens est passé de 6 000 à 70 000 après que la ville a mis en place un vaste réseau de pistes cyclables séparées de la route.

Selon le GDCl, il est prouvé que lorsque des aménagements cyclables complets sont installés sur l'ensemble du réseau routier, la part modale des cyclistes augmente considérablement et les accidents diminuent, ce qui rend les rues plus sûres pour tous les usagers.

Dans l'ensemble, les infrastructures cyclables jouent un rôle crucial dans la création de villes plus durables, plus saines et plus agréables à vivre, tout en offrant un large éventail d'avantages aux individus, aux communautés et à la société dans son ensemble.



DÉFIS POTENTIELS

La construction d'une infrastructure cyclable peut présenter plusieurs défis, notamment:

- **Espace limité, ingénierie et conception:** L'aménagement des routes existantes et des zones urbaines pour accueillir des infrastructures cyclables peut s'avérer difficile en raison de l'espace limité. Trouver de la place pour les bandes cyclables, les pistes et les parkings peut nécessiter de retirer de l'espace à d'autres usagers de la route ou à des intérêts concurrents tels que le stationnement ou les aménagements pour les piétons. Comme le décrit PATH, les infrastructures cyclables sont notoirement connues pour être mises en œuvre de manière opportuniste. Une infrastructure cycliste mal conçue risque de susciter des réactions négatives et d'être perçue comme un gaspillage d'argent. Cette situation devrait être évitée par une intégration, une réflexion et une conception appropriée.
- **Perception de la sécurité:** Les préoccupations en matière de sécurité peuvent dissuader les gens de pratiquer le vélo, en particulier sur les routes partagées avec les véhicules à moteur. La construction d'infrastructures séparant efficacement les cyclistes du trafic motorisé peut contribuer à répondre aux préoccupations en matière de sécurité et à encourager davantage de personnes à faire du vélo. En outre, la vitesse de circulation joue un rôle important dans la perception de la sécurité, selon la Dutch Cycling Embassy. Les vitesses autorisées doivent toujours être adaptées aux routes de leurs principaux usagers, c'est-à-dire qu'elles doivent être réduites.
- **Topographie et climat:** Les facteurs géographiques tels que les terrains escarpés ou les conditions météorologiques difficiles peuvent constituer des défis pour la construction d'infrastructures cyclables. Pour relever ces défis, il peut être nécessaire de trouver des solutions innovantes en matière de conception. Abu Dhabi (EAU) a intégré des arbres et des carrefours ombragés dans la conception de ses infrastructures cyclables, tandis que des villes comme Oulu (Finlande) utilisent des signaux lumineux projetés sur la neige pour s'assurer que les panneaux de signalisation restent lisibles en hiver.

Pour relever ces défis, il est nécessaire d'adopter une approche globale impliquant une planification solide, l'engagement des parties prenantes, une conception innovante et un investissement soutenu dans les infrastructures cyclables, dans le cadre d'efforts plus larges visant à créer des systèmes de transport plus durables et plus équitables.



DRENTHE (PAYS-BAS) – UNE NOUVELLE APPROCHE STRUCTURELLE DE L'INFRASTRUCTURE CYCLISTE

La province de Drenthe, aux Pays-Bas, a été l'une des deux premières régions à recevoir le label UCI Bike Region en 2017. Depuis lors, le vélo est resté le pilier le plus important de la politique de mobilité de la province. L'Agenda vélo 2022-2026 de Drenthe se concentre sur les principes et les objectifs suivants :

- Plus de personnes à vélo : la part modale du vélo devra augmenter de 20% entre 2019 et 2030 ;
- Un réseau cyclable vaste et inclusif, accessible à tous les types d'utilisateurs ;
- Des cyclistes en sécurité : objectif zéro accident de la circulation mortel ;
- Une offre cyclo-touristique attrayante pour rester la province cyclable n°1 : retour d'expérience positif de la part des cyclistes amateurs.

Après avoir créé un premier « corridor vert » entre Assen et Groningen, la province de Drenthe a décidé d'étendre son réseau de voies cyclables rapides entre les principales villes de la province avec quatre nouveaux itinéraires jusqu'en 2027. Avec l'essor des vélos électriques, il est désormais possible de parcourir facilement des distances allant jusqu'à 20 km. Ces itinéraires doivent être confortables, larges et reconnaissables. L'expérience faite sur plusieurs voies express cyclables aux Pays-Bas montre que le nombre de cyclistes augmente en moyenne de 29% grâce à la construction d'un tel itinéraire.

Pour accroître la sécurité des usagers, la région de Drenthe a défini une nouvelle approche structurelle de l'infrastructure cycliste avec l'État néerlandais et les municipalités. Cette nouvelle approche favorise les éléments suivants :

- Traversées sécurisées et plus sûres sur les routes de 50 km, 80 km et 100 km ;
- Amélioration du marquage et de l'éclairage ;
- Création de différences de hauteur entre la piste cyclable et la route ;
- Des pistes cyclables plus larges, conçues pour tous les types d'usagers ;
- Utilisation d'asphalte ou de béton pour les surfaces.

Bien que la province de Drenthe compte actuellement plus de 2100 km de pistes cyclables, une analyse des lacunes dans le réseau cyclable actuel a montré qu'il manquait environ 150 km de liaisons. L'accent sera mis sur les pistes cyclables manquantes menant vers les écoles.

Le réseau cyclable de Drenthe ne sert pas uniquement aux déplacements domicile-travail. Il comprend également un réseau cyclable récréatif à travers la province, ses villes, ses villages et sa nature. L'entretien et l'amélioration de ce réseau sont réalisés dans le plus grand respect de l'environnement naturel.

TÉMOIGNAGE DE HENK JUMELET, DÉPUTÉ À LA PROVINCE DE DRENTHE

“

La Province de Drenthe a été l'une des premières régions cyclables au monde à recevoir le label UCI Bike Region. Ce label reconnaît la Drenthe comme la province cycliste où le vélo est bon pour la santé, l'environnement et l'économie locale. Nous investissons beaucoup pour que les gens quittent leur voiture et prennent leur vélo. Le vélo est le moyen de transport le plus sain et le plus durable. Les entreprises encouragent l'utilisation du vélo par leurs employés et les enfants se rendent à l'école à vélo tous les jours. L'une de nos principales priorités est la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et confortables pour les pendulaires et pour les loisirs. La province de Drenthe est d'ailleurs considérée comme l'une des meilleures des Pays-Bas pour la pratique du vélo de loisir, ce dont nous sommes très fiers. ”

PARIS (FRANCE) – LA CRISE DU COVID-19 COMME ACCÉLÉRATEUR POUR LA MISE EN PLACE D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Afin de réduire le trafic motorisé et la pollution tout en encourageant la mobilité douce, Paris a considérablement développé ses infrastructures cyclables au cours des dernières années.

Le premier plan de promotion du vélo, qui couvre la période 2015-2020, avait été financé à hauteur de 150 millions d'euros. Il a permis de doubler la longueur des pistes cyclables avec 1094 km enregistrés en 2021. Le réseau de pistes cyclables s'appuie sur un réseau structurant appelé REVe et sur un réseau cyclable secondaire qui traverse le territoire parisien. Cette amélioration des infrastructures a permis une augmentation de la fréquentation de 47% entre 2019 et 2020 ainsi qu'une augmentation de 22% entre 2020 et 2021.

En 2020, lorsque la crise CoViD-19 a frappé la ville, Paris a ajouté 52 km de pistes cyclables temporaires pour répondre à l'augmentation rapide du nombre d'usagers de la bicyclette. A l'été 2020, près d'un usager sur deux (45%) des nouvelles pistes temporaires ne pratiquait le vélo que depuis la fin du confinement, c'est-à-dire depuis 3 mois. Parmi ces nouveaux cyclistes, on trouvait davantage de femmes, d'employés et de personnes exerçant une profession intermédiaire, plutôt que des cyclistes « traditionnels » habitués au vélo (plus souvent des hommes, appartenant à des catégories socioprofessionnelles supérieures) (Source : étude 6t, 2020).

Par ailleurs, près d'un cycliste sur quatre empruntant les nouvelles pistes cyclables parisiennes réside dans la métropole. L'éventail des trajets habituellement effectués à vélo est également plus large : un trajet type sur les nouvelles voies consistait à se rendre au travail ou à en revenir et durait en moyenne 33 minutes (contre 19 minutes selon l'EGT 2010).

Il y a désormais beaucoup plus de vélos que de voitures à Paris, où ils représentent 11,2% des déplacements (contre 4,3% pour la voiture), alors qu'ils ne représentaient que 3% en 2010 (Institut Paris Région).

Dans un rapport publié en avril 2020, l'Ademe a élaboré trois scénarios prospectifs de développement du vélo : dans tous les scénarios, la part modale à l'horizon 2030 à Paris augmente significativement, avec des prévisions allant de 19,6% à 28,5% des usagers.

En 2021, la maire Anne Hidalgo et l'adjoint à la maire de Paris David Belliard ont annoncé un nouveau plan vélo pour la période 2021-2026, financé à hauteur de 250 millions d'euros, afin de faire de Paris une ville 100% cyclable. La ville prévoit de créer 180 km de nouvelles pistes cyclables bidirectionnelles séparées, dont 52 km de pistes cyclables temporaires qui deviendraient permanentes. Cependant, le plan 2021-2026 ne se concentre pas uniquement sur les pistes cyclables, mais également sur d'autres éléments d'infrastructure tels que 120 000 nouvelles places de stationnement sécurisées pour les vélos, dont 40 000 devraient être situées à proximité des gares ferroviaires et des arrêts de bus afin d'augmenter la part des déplacements multimodaux.

TÉMOIGNAGE DE **DAVID BELLIARD**, ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DE LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE PUBLIC, DES TRANSPORTS, DES MOBILITÉS, DU CODE DE LA RUE ET DE LA VOIRIE

“

La ville de Paris est en train de vivre une révolution cycliste, où les cyclistes, en quelques années, sont devenus plus nombreux que les voitures dans Paris. Au-delà des infrastructures et des commerces, le vélo est désormais un objet culturel à part entière dans la vie des Parisiens. ”

BRABANT-SEPTENTRIONAL (PAYS-BAS) – MEILLEURE INFRASTRUCTURE POUR LES VÉLOS

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

La région du Brabant-Septentrional compte environ 2,5 millions d'habitants, dont 1 million vivent à une distance comprise entre 5 et 15 km de leur lieu de travail dans les cinq principales villes. Bien que les infrastructures cyclistes des centres-villes soient déjà de grande qualité, l'accent est actuellement mis sur le niveau régional. Le Hovenring (pont/rond-point cyclable à deux niveaux) d'Eindhoven est un point emblématique mondialement connu pour les cyclistes. Au niveau régional, et pour de nombreux habitants, le vélo (électrique) est une alternative à la voiture valable bien qu'une grande partie de la population soit encore dépendante de la voiture dans ses activités quotidiennes.

Pour faire face à l'augmentation du nombre de cyclistes dans la région, un vaste programme de voies express cyclables a été mis en place au cours des dernières années pour relier les principaux lieux de vie et de travail. Il s'agit d'un effort de collaboration entre les autorités routières régionales et locales qui nécessite d'importants investissements où les investissements sont importants. Le développement d'une infrastructure cyclable régionale de haute qualité s'accompagne de pistes cyclables protégées, d'un asphalte large et lisse (la plupart du temps peint en rouge), de carrefours à deux niveaux comme point de départ ou de feux de circulation donnant la priorité aux cyclistes et mettant l'accent sur la sécurité et le confort des cyclistes.

En 2023, 19 voies express cyclables reliaient l'ensemble de la région. En outre, la province du Brabant-Septentrional a profité de l'occasion pour adapter la signalisation nationale des voies cyclables rapides sur la base d'un projet pilote (projet européen CHIPS) dans l'ensemble de la région, lequel avait été réalisé sur des passages où les cyclistes sont plus nombreux et ont plus de difficultés à lire la signalisation conventionnelle.

En outre, pour répondre aux besoins du VTT et du cyclisme de loisir, de plus en plus d'itinéraires guidés sont développés pour promouvoir ces activités, tout en préservant la nature.

TÉMOIGNAGE DE **MICHEL REINDERS**, DIRECTEUR DE BRABANTSPORT

“ Nous pensons que l'avenir de la mobilité passe par le vélo. Et il y a tant à faire pour inciter chacun à préférer le vélo à la voiture. L'infrastructure est un facteur clé, qu'il s'agisse de l'infrastructure pour les pendulaires, les loisirs ou les sports. Nous utilisons les événements cyclistes comme plateforme pour des programmes qui incitent les consommateurs et les employés à passer à la bicyclette (électrique). ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Global Street Design Guide](#) (Guide mondial de conception des rues): Créé par l'initiative «Global Designing Cities» (GDCI) avec l'aide d'experts de 72 villes de 42 pays, ce guide fournit des détails techniques permettant de concevoir des rues qui donnent la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun.
- [Safe Bicycle Lane Design Principles: Responding to Cycling Needs in Cities during COVID and Beyond](#) (Principes de conception de voies cyclables sûres: Répondre aux besoins des cyclistes dans les villes pendant le COVID et au-delà): Ce guide du World Resources Institute vise à faciliter la conception de mesures temporaires sûres et de qualité pour les cyclistes, tout en jetant les bases de changements systémiques et durables qui favorisent une culture du vélo, facilitent le développement de réseaux cyclables de qualité et orientent les villes et la mobilité urbaine vers un avenir durable.
- [Streets for Walking and Cycling: Designing for safety, accessibility and comfort in African cities](#) (Rues pour la marche et le cyclisme: Concevoir pour la sécurité, l'accessibilité et le confort dans les villes africaines): Guide de référence rapide de UN-Habitat et ITDP sur la conception d'éléments de rue qui peuvent aider à créer un environnement sûr, utilisable et accessible pour les piétons et les cyclistes.
- [CycleRAP](#): Méthode simple, abordable et rapide d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières et cyclables du International Road Assessment Programme (iRAP).
- [PeopleForBikes Bicycle Network Analysis](#) (Analyse du réseau cyclable de PeopleForBikes): Logiciel d'analyse de données de PeopleForBikes qui mesure l'efficacité du réseau cyclable dans une zone donnée pour relier les usagers à leurs destinations.
- [The Atlas of Sustainable Transport](#) (l'Atlas des transports durables): Le tableau de bord en ligne de ITDP qui affiche des indicateurs de transport urbain de passagers durable et inclusif.
- [PeopleForBikes' Great Bike Infrastructure Project](#) (Le grand projet d'infrastructure cyclable): La priorité de PeopleForBikes est la construction d'infrastructures cyclables sûres, agréables et interconnectées, destinées aux personnes de tous âges et de toutes capacités, dans toutes les communautés du pays.
- [PeopleForBikes National Bike Project Tracker](#): Base de données complète sur les projets cyclables proposés et planifiés aux États-Unis.
- [Strava Metro](#): plateforme de données sur le transport actif basée sur l'ensemble des données Strava.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le niveau d'utilisation du vélo dans une ville ou une région se mesure le mieux par la part modale qu'il occupe dans l'écosystème des transports. Chaque ville qui cherche à augmenter sa part modale de vélo est unique, avec des points de départ, des objectifs et des stratégies différents pour atteindre le résultat escompté.

Pour augmenter la pratique du vélo dans une communauté donnée, une stratégie de promotion du vélo doit répondre aux besoins de ses utilisateurs. Il est donc essentiel de segmenter la population en groupes pertinents et ciblés, de favoriser l'engagement et le dialogue des parties prenantes, d'identifier les besoins spécifiques et, en particulier, les obstacles actuels à la pratique du vélo, et de veiller à ce que la stratégie favorise l'accessibilité et l'inclusion au sein de la population. S'il peut sembler simple de répondre aux besoins des pendulaires et des cyclistes de loisir, il convient d'accorder une attention particulière aux besoins des groupes minoritaires qui utilisent moins le vélo. Les programmes visant à promouvoir le vélo parmi ces groupes, en s'adressant explicitement aux personnes vivant dans des zones à faibles revenus, aux minorités ethniques, aux femmes, aux personnes âgées et aux personnes en situation d'handicap, peuvent s'avérer très efficaces.

Les mesures concrètes visant à augmenter la pratique du vélo peuvent varier. En ce qui concerne les infrastructures, la facilité d'accès et la proximité des pistes cyclables séparées du trafic motorisé pourraient contribuer à augmenter le nombre de cyclistes dans des quartiers ciblés. L'organisation régulière d'ateliers gratuits d'entretien des vélos peut réduire les obstacles financiers à l'utilisation de la bicyclette. D'un point de vue social, des excursions cyclistes régulières organisées pour des groupes minoritaires spécifiques peuvent encourager les gens à faire du vélo pour la première fois et abaisser les barrières à l'entrée. En outre, les systèmes de vélos en libre-service peuvent constituer un atout majeur en termes d'accès, en particulier s'ils sont placés à des endroits stratégiques facilement et rapidement accessibles à pied.

PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Comme indiqué au chapitre 2, l'OMS précise les nombreuses raisons pour lesquelles la marche et le vélo devraient être encouragés, notamment l'optimisation des transports urbains, la réduction des émissions de carbone, les avantages pour la santé physique et mentale, ainsi que l'habitabilité et la vitalité économique des villes et des régions.

Comme le souligne l'OMS, encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport favorise l'activité physique, ce qui permet d'améliorer la santé cardiovasculaire, de réduire les taux d'obésité et d'améliorer le bien-être mental. La pratique régulière du vélo peut également réduire le niveau de stress et améliorer la qualité de vie en général. Avec HEAT (Health Economic Assessment Tool), l'outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo et de la marche, l'OMS propose un outil qui aide les autorités publiques à évaluer les avantages pour la santé d'une augmentation des infrastructures cyclables.

Des infrastructures cyclables bien développées attirent les touristes et favorisent le cyclisme de loisir, contribuant ainsi à l'économie touristique locale et encourageant les habitants à adopter un mode de vie actif, comme le montre cet exemple d'ITDP: « Dans les Outer Banks de Caroline du Nord aux États-Unis, une région côtière connue pour ses plages, un investissement ponctuel de 6,7 millions de dollars dans l'infrastructure cyclable génère une activité économique d'environ 60 millions de dollars chaque année grâce au cyclotourisme. »

Les infrastructures cyclables peuvent améliorer l'habitabilité des quartiers en créant des paysages de rue plus sûrs et plus agréables, en renforçant le sentiment d'appartenance à la communauté et en encourageant les interactions sociales entre les résidents. Une [étude](#) publiée dans le Journal of Environmental Psychology (2023) a montré que les personnes qui utilisent le vélo comme mode de transport s'intéressent davantage au bien commun (participation politique, participation sociale à des organisations, solidarité de voisinage et entraide entre voisins) que les automobilistes.



DÉFIS POTENTIELS

Certaines communautés peuvent être plus difficiles à atteindre ou plus réticentes à adopter le vélo pour des raisons très différentes, telles que les problèmes de sécurité, le manque d'accessibilité aux infrastructures cyclables, les obstacles financiers à l'entrée, les normes culturelles ou les contraintes de temps. En se concentrant sur les problèmes spécifiques rencontrés par les communautés, il est possible d'augmenter l'utilisation du vélo. En outre, le développement et le soutien d'ambassadeurs du vélo dans chaque communauté pourraient faciliter l'accès et permettre un dialogue constructif à long terme.

Automobilistes et commerçants peuvent parfois s'opposer à la réaffectation de l'espace routier ou des places de stationnement à l'infrastructure cyclable, craignant que cela ne réduise l'accès ou la commodité pour les automobilistes et les clients. Pour vaincre les résistances et obtenir le soutien des projets d'infrastructures cyclables, il peut donc s'avérer nécessaire d'engager et de défendre les intérêts de la communauté.

Il est essentiel de garantir un accès équitable aux infrastructures cyclables pour tous les résidents, indépendamment de leurs revenus, de leur origine ou de leurs aptitudes physiques. Cependant, les communautés marginalisées peuvent être confrontées à des obstacles qui les empêchent d'accéder aux infrastructures cyclables ou d'en bénéficier, tels qu'un financement inadéquat, un manque de représentation dans les processus de planification ou des préoccupations liées à la gentrification et au déplacement. Sustrans et Arup ont créé un guide à l'intention des personnes travaillant dans le secteur des transports, qui aborde la question de l'inclusion dans la conception des rues.



FAYETTEVILLE (USA) – AUGMENTER LA PRATIQUE DU VÉLO À FAYETTEVILLE

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Avec plus de 55 miles de pistes pavées déjà en place, et un tiers des résidents qui pratiquent régulièrement le vélo, le plan de mobilité douce de Fayetteville s'efforce de proposer des pistes cyclables à moins de 0,5 miles (10 minutes de marche ou 3 minutes avec un moyen de transport) de chaque résident de Fayetteville d'ici 2040. En moyenne, 19% du budget annuel des transports de Fayetteville a été investi dans des projets cyclistes au cours des cinq dernières années. Plusieurs initiatives en matière de sécurité routière et de vélo pour les enfants sont régulièrement mises en œuvre, tandis que le plan de mobilité de la ville comprend des enquêtes approfondies auprès de la population pour mesurer et évaluer les progrès. En 2017, 58% des habitants de Fayetteville vivaient à moins de 0,5 miles d'une piste cyclable à usage partagé. En 2022, grâce à l'expansion continue du réseau de sentiers de Fayetteville, ce chiffre était passé à 68%. D'ici 2040, ce chiffre devrait atteindre 97%.

Afin de maximiser l'utilisation du réseau de mobilité douce en développement, il est nécessaire d'investir du temps et des fonds dans les domaines de l'éducation et de promotion. Les programmes qui enseignent et encouragent les personnes de tous âges et de tous horizons à profiter des avantages d'un réseau de mobilité douce sont essentiels pour constituer une future base d'utilisateurs. Les enfants à qui l'on a enseigné les règles de sécurité et le comportement à adopter à vélo à l'école sont plus susceptibles d'utiliser le réseau de mobilité douce de la ville plus tard. C'est pourquoi Fayetteville a entrepris de nombreuses actions pour atteindre ses objectifs. Elle a notamment engagé un coordinateur de la mobilité à temps plein, collaboré étroitement avec l'université de l'Arkansas pour promouvoir le vélo auprès des étudiants, du personnel et de la faculté, travaillé avec les groupes intéressés et l'école publique pour développer l'éducation, encouragé les entreprises locales à promouvoir le vélo auprès de leurs employés et de leurs clients et essayé d'impliquer le plus grand nombre possible de parties prenantes.

Sur cette base, Fayetteville a élaboré une enquête sur la mobilité communautaire en 2022 afin d'élargir et d'améliorer les options de mobilité pour les résidents et les visiteurs. L'enquête a pour but d'aider à mesurer la façon dont les gens se déplacent dans Fayetteville et les améliorations qui peuvent être apportées, ainsi que d'établir des données de référence pour les rapports futurs. Les principales conclusions de l'enquête sont les suivantes :

- 6,4% des personnes interrogées ont indiqué que les bicyclettes non motorisées étaient leur principal mode de transport, tandis que 9,6% ont indiqué que les vélos électriques étaient leur principal mode de transport (16% de l'ensemble des personnes interrogées);
- 44,9% des personnes interrogées se sont déclarées plutôt satisfaites ou très satisfaites de l'expérience globale de leur trajet;
- Dans un scénario idéal, 36,6% des personnes interrogées ont indiqué que le vélo ou le vélo électrique était leur mode de transport principal préféré;
- La poursuite de la construction de voies cyclables est l'élément le plus important que les personnes interrogées ont recommandé de classer comme prioritaire en termes de financement de la ville.

TÉMOIGNAGE DE **MOLLY RAWN**, PDG DE EXPERIENCE FAYETTEVILLE ET RESPONSABLE DU PROGRAMME UCI BIKE CITY FAYETTEVILLE

”

Nous sommes fiers d'être la première ville américaine reconnue comme Bike City par l'UCI. Cette désignation confirme les efforts de collaboration déployés depuis des décennies par le gouvernement de notre ville, l'entité touristique, les organisateurs de courses et les partenaires cyclistes de la communauté. Bien que nous soyons fiers de nos réalisations antérieures, nous sommes impatients de continuer à progresser dans les domaines du cyclotourisme, de l'infrastructure et de l'accessibilité. ”

SUD DE L'ÉCOSSE (GRANDE BRETAGNE) – AMENER UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT GRÂCE AU VÉLO

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Les Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023 qui se sont déroulés à Glasgow et à travers l'Écosse ont mis en lumière un pays qui offre de nombreuses opportunités cyclistes. Pendant les 11 jours de compétition qui comprenaient 13 Championnats du Monde UCI distincts, la région du Sud de l'Écosse a accueilli les épreuves de mountain bike cross-country à Glentress ainsi que le paracyclisme à Dumfries et Galloway.

L'accueil de ces événements s'inscrit dans le cadre de la stratégie du partenariat cycliste du Sud de l'Écosse, qui vise à susciter un changement de comportement auprès de la population tout en contribuant à l'égalité, à la santé et aux objectifs de réduction nette des émissions de carbone de la région. En effet, reconnaissant le rôle du vélo dans la réduction des émissions de carbone, les autorités s'efforcent de l'intégrer dans la vie quotidienne des citoyens.

Une campagne « Cycle to School » (à l'école à vélo) a été lancée pendant l'été pour encourager les élèves et enseignants à utiliser les nombreuses nouvelles pistes cyclables construites dans toute la région pour se rendre sur leur lieu d'études et de travail afin de réduire la dépendance aux voitures et de promouvoir les avantages environnementaux de la bicyclette.

Le fonds cycliste communautaire de Scottish Borders été mis en place pour laisser un héritage durable aux Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023. Des subventions d'un montant compris entre 3 000 et 15 000 livres sterling ont ainsi été

accordées à des groupes communautaires, des organisations et des entreprises d'événementiel pour organiser des événements cyclistes locaux, l'objectif étant d'encourager et d'inspirer les nouveaux cyclistes ainsi que les pratiquants de vélos existants, en particulier au sein des groupes sous-représentés, notamment les enfants, les jeunes filles et les femmes.

Les journées « Secondary School Open Bike Days » (journées vélo dans les écoles secondaires) ont permis aux élèves de toutes les écoles du comté de Scottish Borders de bénéficier d'une initiation au VTT sur les pistes de renommée mondiale de Glentress, où se sont déroulés les épreuves de mountain bike cross-country des Championnats du Monde de Cyclisme UCI 2023.

Dans le cadre du festival de l'été du vélo de Dumfries and Galloway, des subventions ont été accordées à une dizaine d'événements cyclistes organisés dans différentes disciplines pour les enfants, les adultes et les familles de tous niveaux.

TÉMOIGNAGE DE **PAULA WARD**, RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE CYCLISTE ET SPÉCIALISTE DE L'INFRASTRUCTURE ÉCONOMIQUE À SOUTH OF SCOTLAND ENTERPRISE

“ Le vélo doit être accessible à tous et ne pas être un choix réservé à ceux qui peuvent se le permettre ou y accéder librement. L'organisation et le financement d'activités et de manifestations cyclistes sont l'un des moyens mis en œuvre pour introduire le vélo dans les communautés. ”

MONTRÉAL, CANADA – AUGMENTER LA PARTICIPATION AU CYCLISME D'HIVER

La ville de Montréal poursuit une stratégie de promotion du vélo ambitieuse, en mettant à jour son réseau cyclable structurant et ses ambitions en matière de promotion du vélo tous les cinq ans. La dernière mise à jour du plan vise une part modale du vélo de 15%. Avec actuellement plus de 1049 km de pistes cyclables sur l'île et plus de 3200 km dans l'agglomération montréalaise, le REV (Réseau Express Vélo) forme la colonne vertébrale du réseau cyclable de la ville.

Actuellement, $\frac{3}{5}$ de la population vit à moins de 300 m d'une piste cyclable, et la moitié de la population vit à moins de 200 m d'une piste cyclable. Pour augmenter la part modale du vélo, le plan directeur actuel de la ville se concentre sur la promotion de la mobilité douce, l'amélioration des infrastructures et le renforcement des services cyclistes.

En 2009, la Ville de Montréal a créé BIXI, un réseau de stations de vélos en libre-service. BIXI Montréal compte actuellement près de 934 stations et près de 11000 vélos, dont plus de 2600 électriques. Montréal a maintenu ouvertes 150 de ses 800 stations de vélos en libre-service durant la saison hivernale 2023-2024 afin d'offrir un service de location de vélo d'hiver sur un territoire réduit de 100 km². Cette mesure s'explique par une demande sans cesse croissante. En effet, BIXI a été plus populaire que jamais en 2023 avec plus de 576 000 utilisateurs, ce qui représente une augmentation de 31% par rapport à 2022, qui était déjà une année record avec une augmentation de 55% par rapport à 2021. 11,7 millions de déplacements ont été effectués par les utilisateurs en 2023, certains jours atteignant plus de 70 000 déplacements par jour.

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Si les pneus cloutés et les pédales antidérapantes offrent de bonnes solutions pour que les vélos soient praticables en hiver, de nombreuses pistes cyclables sont déneigées en même temps que les routes dans cette ville réputée pour ses hivers enneigés. Entre le 16 novembre 2023 et le 17 mars 2024, 53 000 personnes ont utilisé le service et un surplus de 3727 trajets a été enregistré par jour, ce qui a dépassé les estimations initiales. En mars, une enquête de BIXI a montré un taux de rétention des membres de 24% pour la saison hivernale et 65% des clients ont confirmé que le projet pilote leur avait donné l'occasion d'essayer le vélo d'hiver pour la première fois.

Vu le succès du projet pilote, il a été annoncé que le service serait maintenu tout au long de l'année dans les années à venir. De plus, les 150 stations de partage de vélos qui ont été adaptées à l'hiver dans le cadre du projet ont permis un démarrage précoce de la saison estivale, permettant de rouvrir 60% du réseau deux semaines plus tôt que la date habituelle de la mi-avril.

TÉMOIGNAGE DE VALÉRIE PLANTE, MAIRESSE DE MONTRÉAL

“ La Ville de Montréal s'est fixé l'objectif ambitieux d'augmenter à 15% les déplacements utilitaires à vélo. Pour y arriver, nous comptons sur le Réseau express vélo (REV). Ce projet d'envergure assure le confort et la sécurité des cyclistes avec ses voies protégées, et ce, tout au long de l'année. Notre service de vélo en libre-service, BIXI, offre également une façon économique, écologique et pratique de se déplacer en ville. Et la pratique du vélo d'hiver est en plein essor dans notre métropole. Malgré notre climat nordique, les cyclistes sont présents 12 mois par an. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Improving the Quality of Walking and Cycling in Cities – Summary and Conclusions](#) (Améliorer la qualité de la marche et du vélo dans les villes – Résumé et conclusions): Rapport de la table ronde de l'ITF qui formule des conseils ciblés aux décideurs nationaux et autres sur l'élaboration et le déploiement efficaces de mesures de mobilité proactives qui contribuent à quatre objectifs politiques primordiaux: l'équité, le plaisir, l'environnement et l'efficacité.
- [Strengthening the Human Infrastructure of Cycling](#) (Renforcer l'infrastructure humaine du cyclisme): Ce rapport de BYCS souligne les avantages des mesures de promotion du vélo et présente les principaux enseignements tirés d'initiatives réussies afin que les villes et les régions les prennent en considération et leur accordent la priorité lors de la mise en œuvre de stratégies en faveur du vélo. Il utilise le cadre de «l'infrastructure humaine» pour plaider en faveur d'une plus grande attention aux aspects émotionnels et sociaux des cultures cyclistes.
- [Cycling for everyone: a guide for inclusive cycling in cities and towns](#) (Le vélo pour tous: un guide pour le cyclisme inclusif dans les villes et les villages): Guide élaboré par Sustrans et ARUP pour aider les personnes travaillant dans les administrations locales et le secteur des transports à faire du vélo une activité plus inclusive pour tous.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le vélo est outil efficace dans la lutte contre les maladies non transmissibles, notamment l'obésité, les maladies cardiovasculaires et le diabète. Pourtant, selon l'OMS, 41000 cyclistes meurent chaque année dans des accidents de la route dans le monde. Des millions d'autres sont blessés en faisant du vélo, et certains d'entre se retrouveront en situation de handicap à vie.

Les efforts visant à promouvoir l'utilisation de la bicyclette, ainsi que ses nombreux avantages pour la santé et l'environnement doivent donc inclure des mesures visant à réduire les dangers de la circulation routière causés par le transport motorisé. Il est essentiel de donner la priorité aux besoins des cyclistes dans la planification des transports et de l'aménagement du territoire pour réduire la dépendance des particuliers à la voiture et favoriser une utilisation accrue des modes de transport publics et actifs (vélo et marche). Les infrastructures et le comportement des usagers de la route jouent en effet tous les deux un rôle majeur dans l'amélioration de la sécurité des cyclistes.

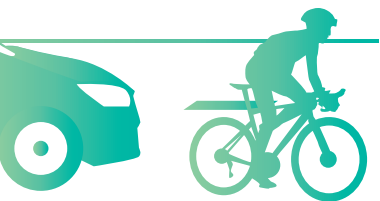
Pour mettre en œuvre des mesures efficaces, les villes et les régions doivent surveiller les lieux et la fréquence des accidents. La collaboration avec les autorités locales (police, planificateurs de mobilité etc.) peut aider à cartographier ces informations. Ensuite, la classification des accidents aidera à mettre en œuvre des mesures de sécurité pertinentes. Selon iRAP, les accidents de vélo peuvent être classifiés par quatre types :

1. Conflits avec les véhicules motorisés ;
2. Conflits avec les piétons ;
3. Conflits avec d'autres vélos / véhicules légers ;
4. Accidents n'impliquant pas d'autres personnes.

Comme l'a démontré un projet pilote CycleRAP en 2023 (projet réalisé avec la participation de cinq villes d'Europe, d'Amérique du Sud et d'Amérique du Nord), chaque réseau urbain a ses propres caractéristiques qui influencent les conflits les plus importants. Bien que les recommandations en matière de traitement de la sécurité changent en conséquence, de nombreuses villes dans le monde sont confrontées à des défis similaires. Le rapport « [Safer Cycling Around the World](#) » (un cyclisme plus sûr dans le monde) a donc formulé six recommandations pour ses villes pilotes des recommandations d'ailleurs reproductibles dans toute ville désirent améliorer la sécurité de son réseau cyclable :

1. Améliorer la séparation entre les voies cyclable et les voies pour le trafic motorisé ;
2. Contrôler la vitesse des véhicules ;
3. Élargir les voies cyclables ;
4. Installer un éclairage adéquat ;
5. Installer des mesures d'apaisement du trafic ;
6. Examiner la conception des intersections.

La numérisation offre également aux villes et aux régions la possibilité de cartographier la densité du trafic routier. Ces programmes permettent notamment de suivre les niveaux de trafic, de mettre en évidence les itinéraires alternatifs, d'évaluer l'efficacité d'un réseau cyclable, et bien d'autres choses encore.



PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

La sécurité étant largement reconnue comme la principale barrière d'entrée au vélo, la mise en œuvre de mesures de sécurité permettra d'augmenter le nombre de cyclistes et de récolter tous les avantages qu'offre le vélo.

Sauver des vies est le principal avantage d'une sécurité routière accrue pour les cyclistes. iRAP affirme que les 1,35 million de décès et les 30 à 50 millions de blessés qui surviennent actuellement chaque année sur les routes représentent un coût de plus de 2200 milliards de dollars, tandis que l'OMS déclare que les traumatismes dus aux accidents de la route restent la principale cause de décès dans le monde pour les personnes âgées de 5 à 29 ans. Dans le but de réduire de 50% le nombre de blessés de la route d'ici à 2030, les Nations Unies ont lancé une [nouvelle campagne globale sur la sécurité routière](#) en 2023. Cette campagne de sensibilisation ainsi que les actions de communication menées par d'autres institutions internationales offrent aux villes et aux régions la possibilité de se joindre à une campagne de sensibilisation internationale reconnue au lieu de créer et de financer leurs propres campagnes.

Non seulement les infrastructures cyclables sûres contribueront à réduire le nombre d'incidents, mais elles contribueront également à améliorer la santé publique en permettant à un plus grand nombre de personnes de pratiquer une activité physique régulière. Alors que globalement un adulte sur quatre n'atteint pas les niveaux d'activité physique recommandés, plus de 80% de la population adolescente mondiale n'est pas suffisamment active physiquement, comme l'a souligné l'OMS en 2022. Une activité physique régulière est associée à une réduction du risque de maladie cardiaque, d'accident vasculaire cérébral, d'obésité, de diabète, de cancer du sein et du côlon, ainsi qu'à une amélioration de la santé mentale et de la qualité de vie.

Le vélo étant un mode de transport écologique, il permet également de réduire les émissions de carbone et les coûts de santé qui y sont liés. Comme le souligne PATH: « Permettre à un plus grand nombre de personnes de marcher et de faire du vélo en toute sécurité est un moyen rapide, abordable et fiable de contribuer à réduire jusqu'à 50% les émissions dues au transport. » L'OMS affirme qu'en réduisant davantage la pollution sonore et les embouteillages, le vélo, tout comme la marche, contribuera à créer un environnement plus agréable à vivre avec un air pur et une accessibilité accrue pour tous les usagers de la route.



DÉFIS POTENTIELS

Selon l'OMS, les cyclistes sont particulièrement vulnérables sur les routes, notamment à cause de leur manque de protection physique, de la perception qu'ont les conducteurs des droits des cyclistes et de l'absence d'infrastructures permettant d'accroître leur sécurité. Souvent, les dangers auxquels sont exposés les cyclistes sur la route et la peur de blessures et même d'accidents mortels dans cet environnement dissuadent les gens de pratiquer le vélo.

Dans son Rapport de situation 2023 sur la sécurité routière dans le monde, l'OMS indique que le nombre total de décès sur les routes a diminué de 5% entre 2010 et 2021, alors que le parc mondial de véhicules motorisés a plus que doublé. Cela montre que les mesures de sécurité sont efficaces. Toutefois, ces chiffres montrent également que le rythme actuel de mise en œuvre des mesures visant à réduire la mortalité des cyclistes ne permet pas d'atteindre l'objectif des Nations Unies en matière d'objectifs de développement durable, à savoir réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d'ici à 2030. Il est encore plus alarmant de constater que les décès de cyclistes ont augmenté de 20% au cours de la même période.

L'OMS souligne que l'état médiocre des réglementations est le principal obstacle à la mise en œuvre de changements visant à sauver des vies. En effet, plus de 80% des routes dans le monde ne répondent pas aux normes de sécurité minimales et seulement 0,2% des routes sont équipées de pistes cyclables. Toutefois, certains des progrès les plus importants ont été réalisés lorsque l'approche dite du Système Sûr, qui place les personnes et la sécurité au cœur des systèmes de mobilité, est appliquée. La région européenne, où la plupart des pays ont mis en place une législation et des réglementations, est également celle où le nombre de victimes a le plus baissé (36%) entre 2010 et 2021. Cela prouve que la mise en œuvre de réglementations et de normes contribue à accroître la sécurité routière.



HEUSDEN-ZOLDER (BELGIQUE) – CONCEVOIR DES ENVIRONNEMENTS SCOLAIRES SÉCURITAIRES POUR LES CYCLISTES

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Afin d'encourager un plus grand nombre d'enfants et de parents à se rendre à l'école à vélo, la municipalité de Heusden-Zolder s'efforce de concevoir des environnements scolaires adaptés aux plus jeunes cyclistes et d'améliorer la sécurité routière sur les principaux itinéraires menant aux écoles. À long terme, toutes les écoles de la municipalité devraient proposer un environnement suffisamment sûr pour que les parents et les enfants puissent s'y rendre à pied ou à vélo en toute sérénité.

Dans un premier temps, Heusden-Zolder a collaboré avec Route2School, un programme qui aide les municipalités à cartographier et à classer les itinéraires en fonction du niveau de sécurité qu'ils offrent aux jeunes cyclistes. Une fois la carte publiée, les parents et les personnes intéressées ont pu identifier l'itinéraire le plus sûr pour conduire leurs enfants à l'école depuis leur domicile.

Dans un second temps, Heusden-Zolder a travaillé avec Telraam et Mobiel21 pour planifier un vaste réaménagement des environnements scolaires de la municipalité. Les appareils Telraam ont fourni des compteurs pour mesurer le nombre de cyclistes, de piétons, de voitures et de véhicules lourds. La population a participé à la collecte de données en mettant à disposition les rebords de fenêtres pour installer les appareils de comptage. Dans le cadre d'un effort participatif et éducatif, les données recueillies ont fait l'objet de discussion entre la direction de l'école participant à l'essai pilote, les enseignants, les élèves ainsi que la municipalité, la police locale et tous les résidents. Ces mêmes parties prenantes ont ensuite été invitées à participer à des ateliers de conception d'infrastructure cyclable et d'environnements scolaires. Les résultats de ces ateliers ont finalement débouché sur des installations temporaires qui ont été testées pendant deux mois, les rues menant aux écoles étant fermée à la circulation pendant 30 minutes avant et après le début des cours.

Les mesures mises en œuvre se sont avérées immédiatement efficaces dans toute la zone autour de l'école :

- 13% de cyclistes en plus;
- 2% de piétons en plus;
- 11% de voitures en moins;
- 4% de trafic de marchandises en moins.

En termes de communication, la promotion des règles de circulation dans les rues de l'école, des routes alternatives ainsi que l'orientation des véhicules motorisés vers un parking situé à 400 mètres de l'école ont été cruciales. Une communication plus poussée en collaboration avec la direction de l'école et la police locale a contribué à renforcer le soutien au projet, en rappelant constamment l'objectif de créer un environnement sûr pour que les enfants et les parents se rendent à l'école à pied ou à vélo.

Après la phase de test de deux mois, les élèves ont tous évalué positivement le projet, demandant même à leurs parents l'autorisation de se rendre seuls à l'école à pied ou à vélo à l'avenir. En outre, une enquête finale a montré que 60% des adultes interrogés reconnaissaient que la sécurité avait augmenté dans les locaux scolaires et que 54% jugeaient le projet de la rue de l'école positif. Par ailleurs, 57% des personnes interrogées ont reconnu les avantages en termes de sécurité pour les utilisateurs de mobilité douce, tandis que l'utilisation d'un parking voisin comme lieu de dépose alternatif a été jugée plutôt négative en termes d'utilisation (37%, trop éloigné) et de sécurité (42%, absence de croisement sûr entre le parking et l'école). Enfin, une baisse du trafic de marchandises dans la rue de l'école (10%) et aux abords de l'école (4%) fut observée. Par ailleurs, 85% des conducteurs n'ont plus dépassé la vitesse de 31 km/h sur les routes autour de l'école.

La participation de la municipalité, de l'école, du conseil local, d'un conseil de parents et de la police locale sera cruciale dans la perspective d'un réaménagement permanent. Il a également été décidé de maintenir le système de surveillance du trafic Telraam en place afin de disposer de données pour toute décision à prendre à l'avenir.

TÉMOIGNAGE DE **MARIO BORREMANS**, BOURGMESTRE DE HEUSDEN-ZOLDER

”

Le cyclisme est une affaire de sport, de compétition et d'émotions. Et les fantastiques installations de Heusden-Zolder ont toujours été un cadre idéal pour les compétitions. Mais le cyclisme, c'est aussi la mobilité, la santé et la durabilité. Le projet «School Street» est un excellent exemple de la promotion du vélo que nous faisons en tant que Ville Cyclable UCI. Il s'attaque au problème le plus important qui empêche les gens de faire du vélo, à savoir la sécurité, dans le but de créer un environnement sûr pour les enfants et les parents qui se rendent à l'école à pied ou à vélo. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [WHO Global Status Report for Road Safety](#) (rapport de situation 2023 sur la sécurité routière dans le monde): Rapport global sur la sécurité routière de l'OMS 2023 qui détaille l'ampleur des décès dus aux accidents de la route dans le monde et les progrès accomplis en matière de lois, de stratégies et d'actions visant à les réduire dans le monde entier.
- [Cyclist Safety – An information resource for decision-makers and practitioners](#) (Sécurité des cyclistes – Une ressource d'information pour les décideurs et les praticiens): Publication de l'OMS qui décrit l'ampleur des décès et des blessures chez les cyclistes, les principaux facteurs de risque et les interventions efficaces.
- [CycleRAP](#): Méthode d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières et cyclables simple, abordable et rapide proposée par le Programme international d'évaluation routière (iRAP).
- [Safer Cycling Around the World](#) (Un cyclisme plus sûr dans le monde): Un rapport sur le premier grand projet pilote du modèle CycleRAP, auquel ont participé des villes d'Europe, d'Amérique du Sud et d'Amérique du Nord.
- [HEAT – Outil d'évaluation économique des effets sanitaires de l'OMS liés à la pratique du vélo et de la marche](#): Outil en ligne conçu pour faciliter la prise de décision fondée sur des données probantes en vue de promouvoir la marche et le vélo.
- [Streets for Life](#) (Des rues pour la vie): Campagne mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière qui se déroule dans 80 pays de 2023 à 2025.
- [The Great Bike Infrastructure Project – Supplemental Guide for Reducing Traffic Speeds](#) (Le grand projet d'infrastructure cyclable – Guide complémentaire pour la réduction des vitesses de circulation): Les meilleurs arguments et données de PeopleForBikes sur la réduction des limitations de vitesse.
- [Improving Road Safety for Urban Children](#) (Améliorer la sécurité routière pour les enfants en milieu urbain): Cette note, proposée par Global Alliance – Cities 4 Children, présente un résumé des principales données sur la prévention des accidents de la route chez les enfants et les interventions efficaces fondées sur des données probantes.



CHAPITRE 7

ÉVÉNEMENTS DE MASSE

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les événements de masse sont un excellent moyen d'impliquer la population locale dans les événements cyclistes et d'atteindre les personnes qui ne font normalement pas de vélo, ce qui peut encourager plus de gens à faire du vélo tous les jours. Les événements vélo pour tous organisés en marge des événements majeurs peuvent varier en termes d'objectifs, de format, d'organisation et de groupes cibles. Il peut s'agir d'une zone dédiée à une course pour les enfants, de circuits de course ouverts au public, d'ateliers éducatifs, d'apprentissage du vélo, de promotion de la mobilité active, de promotion de la durabilité et de campagnes environnementales, de campagnes de tourisme et de développement régional, de festivals de cyclisme, de zones d'expérience multisports et de journées sans voitures sur des tronçons dédiés. Les événements de masse peuvent accompagner des événements existants ou être créés indépendamment d'événements existants. Les événements internationaux de l'UCI organisés par les villes et régions labellisée UCI Bike City représentent une excellente occasion pour organiser des événements de masse pour le public. Les événements cyclistes locaux existants offrent la même possibilité.

PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

L'ajout d'événements de masse au programme des courses cyclistes internationales et locales permet à une ville de renforcer son engagement auprès de la communauté et de promouvoir l'inclusion sociale par le biais du cyclisme. Elles permettent également aux organisateurs d'événements d'accroître la visibilité et la notoriété d'une course cycliste, ce qui peut à son tour augmenter sa valeur commerciale et profiter aux partenaires et sponsors de l'événement.

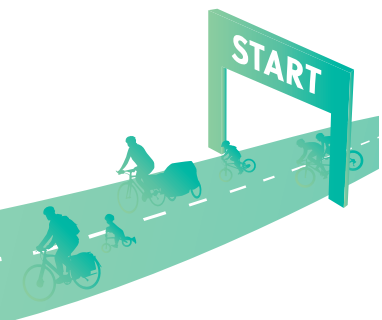
Si une ville ou une région cherche à créer un nouvel événement de masse, les journées internationales des Nations Unies offrent une excellente occasion de renforcer la valeur et le message d'une initiative donnée. Par exemple, la Journée mondiale de la bicyclette (3 juin), la Journée mondiale de l'environnement (5 juin), la Journée internationale du sport au service du développement et de la paix (6 avril) et la Journée mondiale de la santé (7 avril) sont souvent utilisées par les organisations de cyclisme et de transport du monde entier pour promouvoir les avantages du vélo. Les dates existantes définies par les institutions locales peuvent bien entendu constituer un bon point de départ.

Les journées sans voiture et les routes fermées au trafic motorisé présentent également des occasions idéales de promouvoir la mobilité douce. Comme le note l'ITDP, ces événements permettent de sensibiliser aux avantages des alternatives au transport motorisé, notamment le vélo, la marche et les transports en commun, en particulier pour les trajets courts.



DÉFIS POTENTIELS

Les journées sans voiture et les événements de masse peuvent être contestés par les habitants qui n'ont pas d'autre choix que d'emprunter une rue spécifique. Une communication claire avant l'événement permettra aux gens de se préparer et d'utiliser des itinéraires alternatifs ouverts aux véhicules motorisés. En outre, la présence sur place de personnel chargé de conseiller les automobilistes permettra d'éviter les situations où les habitants ne sont pas au courant de l'événement.



LIMBURG-VALKENBURG (PAYS-BAS) – CRÉER DES AMBASSADEURS DU VÉLO

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Siège d'événements cyclistes majeurs, dont l'Amstel Gold Race et l'Amstel Gold Race Ladies, plus de 50 compétitions cyclistes se déroulent chaque année dans la province néerlandaise du Limbourg. En 2024, une étape du Tour de France Femmes avec Zwift est partie de Valkenburg le 14 août. En outre, quelque 75 événements cyclistes à participation de masse attirent chaque année 60 000 participants de tous âges.

Limburg Cycling, l'organisation centrale du cyclisme dans le Limbourg, a pour stratégie d'accroître l'utilisation du vélo (sportif) pour contribuer à la santé de ses citoyens et pour en faire profiter l'économie locale. Limburg-Valkenburg promeut le vélo à travers sa culture cycliste et sa politique d'inclusion. Ses programmes de compétitions, d'événements récréatifs, de développement des talents, de promotion d'image et de projets scolaires attirent les sponsors, permettant la création d'activités et d'événements durables. Limburg Cycling peut en outre compter sur le soutien de la province du Limbourg et de municipalités telles que Valkenburg.

En 2017, le parc à vélos Tom Dumoulin a été inauguré par le cycliste professionnel néerlandais lui-même, juste après sa victoire au Giro d'Italia. Ce parc à vélos avec des pentes allant jusqu'à 20% et une piste de 3,8 km offre un environnement sûr aux enfants et aux adultes pour faire du vélo et participer à des courses.

En effet, Limburg Cycling travaille avec des équipes professionnelles accréditées par l'UCI et leurs athlètes, contribuant ainsi à inculquer la culture du cyclisme aux jeunes et aux moins jeunes. Des projets ont été menés avec des équipes telles

que l'équipe DSM-Firmenich-PostNL (anciennement Team Sunweb), l'équipe Visma Lease a Bike (anciennement Jumbo-Visma) et l'équipe de mountain bike de l'ancien champion du monde de cross-country UCI (1995) et champion olympique (1996) Bart Brentjens. Ces équipes ont organisé (et organisent encore) des stages de cyclisme dans les écoles, des stages réservés aux femmes et des stages de contre-la-montre. L'engagement de ces équipes professionnelles permet également de promouvoir toute la région comme terre de vélo auprès des cyclistes.

Les activités visent en grande partie à développer les compétences cyclistes et la participation à des compétitions des personnes intéressées par la compétition, mais elles se répercutent également sur la population en général. En effet, selon Strava Metro, la plus grande collection de données relatives au transport à propulsion humaine au monde, les trajets à vélo dans le Limbourg ont augmenté de plus de 60% entre 2019 et 2023.

TÉMOIGNAGE DE MILAN VAN WERSCH, DIRECTEUR DE LIMBURG CYCLING

“ Nous utilisons le rayonnement du cyclisme professionnel pour nous développer en tant que plateforme, obtenir une plus grande participation, de meilleurs résultats et promouvoir le cyclisme en général. Parmi les ambassadeurs de Limburg Cycling figurent d'anciens professionnels tels que Roy Curvers, Marc Lotz, Bram Tankink et l'ancien champion du monde contre-la-montre UCI Tom Dumoulin. L'implication de Tom Dumoulin dans le cyclisme des jeunes a commencé dès ses débuts à vélo, et depuis qu'il a mis fin à sa carrière, elle n'a fait qu'augmenter. Nous avons la chance d'avoir un si grand ambassadeur pour le sport en général et pour le Limbourg en particulier. ”

VAUD ET AIGLE (SUISSE) – 2022, L'ANNÉE DU VÉLO

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

À l'occasion des étapes vaudoises du Tour de France, du 75^e Tour de Romandie et du 1^{er} Tour de Romandie féminin en 2022, le Canton de Vaud et les villes de Lausanne et d'Aigle ont lancé un programme de promotion du vélo intitulé « 2022, année du vélo ». Outre les courses professionnelles, auxquelles ont assisté des dizaines de milliers de personnes, de nombreux événements grand public et des initiatives spéciales ont été organisés tout au long de l'année, incluant notamment la promotion du Label UCI Bike Region obtenu par la région en 2022.

Le programme comprenait des étapes du Tour de France et du Tour de Romandie pour hommes et femmes, un pump track tour, des forums et des rencontres, ainsi qu'une « dictée cycliste » à laquelle plus de 2000 écoliers du canton ont participé. Avec l'annonce d'une nouvelle stratégie de promotion du vélo à long terme jusqu'en 2035 pour le canton de Vaud, l'héritage de « 2022, année du vélo » est assuré.

Le Syndic d'Aigle, Grégory Devaud, a profité de cette année particulière pour souligner l'ambition de la ville de développer le vélo, notamment à travers son plan directeur cycliste: « Les grands événements que nous avons connus cette année ont suscité émotion et passion, mais plus que le sport d'élite, l'essentiel réside dans la possibilité de développer une véritable politique publique multisectorielle. Et quoi de mieux que le vélo et la mobilité douce pour y parvenir? »

De son côté, Émilie Moeschler, Conseillère municipale en charge du sport et de la cohésion sociale à Lausanne, capitale du canton de Vaud, a souligné à quel point l'arrivée du Tour de France dans la capitale olympique fut l'occasion de vivre de grands moments sportifs et populaires. Le 9 juillet 2022, plus de 100 000 personnes ont profité à la fois du spectacle offert par les coureurs et des animations proposées dans les différents quartiers de la ville. Tout au long de l'année, de nombreuses initiatives et actions ont été organisées pour promouvoir le vélo sous toutes ses formes, en touchant et en rassemblant différents publics, dont certains n'étaient pas nécessairement impliqués dans le cyclisme de compétition. Ces événements ont servi de leviers pour la mise en œuvre de politiques publiques, qu'elles soient liées au sport, à la mobilité, à la durabilité ou à la cohésion sociale. Ils ont créé un lien entre le cyclisme et le vélo au quotidien.

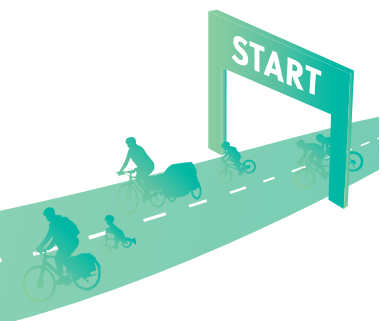
TÉMOIGNAGE DE **CHRISTELLE LUISIER BRODARD**, CHEFFE DU DÉPARTEMENT DES INSTITUTIONS, DU TERRITOIRE ET DU SPORT DU CANTON DE VAUD

“ Tous les efforts consentis ont permis à notre canton d'obtenir le label UCI Bike Region. Il récompense également la Stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 du Conseil d'Etat, qui prévoit plus de 40 millions d'euros d'investissements pour rendre le vélo plus accessible et attractif. Nos engagements sont aussi populaires et sportifs. Le Pump track tour se poursuivra ces prochaines années et certaines villes, avec le soutien du Canton, se porteront candidates à l'accueil de diverses épreuves UCI d'ici 2030, comme les Championnats du Monde Gravel UCI 2029 ou les Championnats du Monde Gran Fondo UCI 2030 à Ollon. Nous avons toutes les cartes en main pour positionner notre canton comme une terre d'accueil pour tous les amoureux du vélo. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Guide UCI sur les Événements Vélo pour Tous](#) : Ce guide offre des conseils aux organisateurs d'événements quant au développement et à l'organisation d'activités Vélo pour Tous.
- [British Cycling guidance](#) : Conseils de British Cycling concernant l'organisation d'un festival cycliste ou d'un événement de masse.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les enfants sont les cyclistes de demain et doivent donc faire l'objet d'une attention particulière. La pratique du vélo dès le plus jeune âge permet d'améliorer les capacités techniques des enfants sur un vélo et leur sécurité sur la route. En outre, les enfants en tireront des avantages en termes de mobilité, de santé et d'activités de loisirs. L'enseignement cycliste pour les enfants sensibilisera également l'ensemble des acteurs de la circulation (enfants en tant que futurs conducteurs, parents, adultes) au vélo et augmentera le nombre total de cyclistes à long terme.

PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

La pratique du vélo par les enfants peut avoir des effets bénéfiques sur la santé et le transport. Comme l'indiquent BYCS et la Fondation Bernard van Leer, « l'OMS estime que plus de 80% des adolescents ne sont pas suffisamment actifs physiquement et que ce manque d'activité physique commence dès le plus jeune âge. Par conséquent, plus tôt les municipalités abordent la question de l'inactivité des enfants, notamment en donnant la priorité au vélo pour les jeunes enfants et les personnes qui les accompagnent, plus elles bénéficieront des avantages d'une population adulte saine et prospère ».

Initier les enfants dès leur plus jeune âge au vélo est probablement la clé pour qu'ils continuent à faire du vélo tout au long de leur enfance et jusqu'à l'âge adulte. Selon Bikeability au Royaume-Uni, des études montrent que l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école à l'âge de 10 ans est étroitement liée à l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école à l'âge de 16 ans, ce qui suggère que les habitudes de déplacement formées tôt dans le parcours scolaire d'un enfant déterminent la façon dont il se déplacera tout au long de son parcours scolaire. Des recherches menées auprès d'adultes ont également montré que les adultes ayant une forte habitude de la bicyclette décidaient moins consciemment d'utiliser le vélo pour certains trajets que ceux qui avaient des habitudes plus faibles. Cela suggère que la formation d'habitudes cyclistes dès le plus jeune âge est un facteur important dans la formation de cyclistes adultes réguliers.



DÉFIS POTENTIELS

Pour atteindre directement les enfants, la promotion du vélo peut se faire dans le cadre de programmes scolaires obligatoires ou d'événements gratuits et ouverts au public. Si les programmes scolaires peuvent toucher un maximum d'enfants, ils peuvent aussi poser des problèmes logistiques : il faut en effet disposer d'un grand nombre de vélos, d'un espace suffisant pour déplacer tous les enfants sur leur vélo en même temps et fournir des vélos à tous les participants. Les événements publics ouverts posent moins de problèmes logistiques. Cependant, ils n'ont pas forcément la même portée.

Les autorités publiques, qui sont responsables de la sécurité des élèves, peuvent également exprimer des préoccupations lors de la mise en œuvre des programmes scolaires :

- Gérer de grands groupes à vélo ;
- Gérer les différents niveaux de cyclisme chez les enfants du même âge ;
- Trouver des vélos pour les enfants qui n'en possèdent pas ;
- Créer un programme alternatif pour les enfants qui ne peuvent pas faire de vélo ;
- Gérer les inquiétudes des parents.

Ces préoccupations sont légitimes et peuvent être abordées grâce à des échanges avec des écoles et des enseignants qui ont déjà mis en œuvre ce type de programmes. Les clubs de cyclistes locaux et la police peuvent également fournir du personnel, des vélos et une expertise sur la manière de planifier un tel programme. L'implication des parents pourrait également permettre de les rassurer.

GELDERLAND (PAYS-BAS) – PROGRAMME HIGH FIVE

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

La UCI Bike Region Gelderland a mis en œuvre un projet visant à motiver les enfants de 6 à 12 ans à se rendre à l'école à pied ou à vélo, alors qu'un nombre croissant d'enfants sont conduits à l'école par leurs parents aux Pays-Bas et en Belgique. Appelés «génération banquette arrière», ces enfants se caractérisent par un manque d'activité physique, un manque d'agilité à vélo et une méconnaissance des règles de la circulation. Ils sont donc plus exposés aux accidents de la route lorsqu'ils participent activement à la circulation, à un âge plus avancé, lorsqu'ils vont au lycée. Lorsqu'on leur demande pourquoi ils conduisent leurs enfants à l'école, 25% des parents pointent du doigt le manque de sécurité procuré par les d'infrastructures cyclables, 13% qu'il est plus facile de déposer les enfants en voiture et 62% le gain de temps.

Baptisé «High Five», le programme mis en œuvre dans la province néerlandaise de Gelderland vise à motiver les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo et à demander activement à leurs parents de les accompagner, l'objectif étant de faire de la marche et du vélo à l'école une habitude. Avec cette campagne, la province de Gelderland espère que les enfants s'entraîneront à marcher et à faire du vélo au moins une fois par semaine dans la circulation réelle, avec leurs parents et les personnes qui s'occupent d'eux. En participant activement à la circulation, ils font plus d'exercice, ce qui est bénéfique pour leur santé et améliore leur capacité de concentration à l'école. Autre avantage: lorsque les enfants se rendent plus souvent à l'école à pied ou à vélo, l'environnement autour de l'école devient plus calme et plus sûr.

Le programme est basé sur une collecte de points et comprend des points de comptage physiques «High Five», une plateforme en ligne avec un jeu et une boutique en ligne pour échanger les points, ainsi que des activations sur site ayant l'aspect d'un jeu en ligne:

- Des points de comptages «High Five» sont distribués sur tous les principaux chemins sécurisés menant à l'école, à 300 mètres de l'établissement scolaire. Ils permettent aux enfants de collecter des points en scannant un bracelet attaché à leur sac à dos ou à leur porte-clés.

- Une plateforme en ligne permet aux enfants de participer à un jeu en ligne pour gagner plus de points à mesure qu'ils atteignent de nouveaux niveaux. Toutefois, le jeu en ligne n'est possible que si les enfants se sont présentés physiquement à un point de comptage «High Five» ce jour-là.
- Les points collectés peuvent être utilisés sur la plateforme en ligne pour recevoir des gadgets ou une entrée gratuite dans les parcs de trampoline et d'attractions locaux.
- Les écoles incitent également les enfants à participer au projet, par exemple en leur accordant 10 minutes de jeu supplémentaires pendant la pause, en les invitant à se promener l'après-midi ou en leur permettant de regarder un film en classe.
- Des activités spéciales telles que des visites d'écoles des super-héros de la plateforme en ligne ou des semaines durant lesquelles les points sont doublés, permettent de stimuler le projet après les vacances ou au début de l'hiver, lorsque le risque d'abandon du programme par les enfants est le plus élevé.

À Gelderland, 78% des enfants des écoles participantes ont créé un compte sur la plateforme «High Five» et plus de 110 000 «High Five» ont été comptabilisés sur les points de comptage au cours des 6 premiers mois du projet, ce qui correspond à une distance de 335 973 km parcourue à pied ou à vélo et à 86 tonnes d'émissions de CO₂ économisées. En moyenne, les déplacements à pied et à vélo ont augmenté de 67% dans toutes les écoles participantes au cours de l'année du projet et ont diminué de 27% l'année suivant le projet par rapport à la mesure de référence effectuée avant le projet.

TÉMOIGNAGE DE **RENS STEINTJES**, CONSEILLER MUNICIPAL DE DOETINCHEM

”

Il ne s'agit pas seulement de résoudre un problème de circulation, mais aussi d'encourager les enfants à aller à l'école. Nous sommes fiers de l'école, des parents et bien évidemment des enfants. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Guide UCI sur les Programme d'Education Cycliste pour Enfants](#): Développé avec le Bikeability Trust pour soutenir le développement de programmes de formation au vélo pour les enfants, cette boîte à outil de l'UCI fournit des recommandations pratiques et des modèles pour mettre en place des initiatives similaires à travers le monde.
- [Cycling Cities-for Infants, Toddlers and Caregivers](#) (Villes cyclables pour les nourrissons, les enfants en bas âge et les accompagnants): Rapport de BYCS et de la Fondation Bernard van Leer qui met en évidence le lien positif entre le vélo et le développement de la petite enfance (0-3 ans).
- [Designing Streets for Kids](#) (Concevoir les rues pour les enfants): Le guide de l'initiative Global Designing Cities comprend des recommandations de conception et des études de cas qui mettent en évidence des rues sûres, agréables et inspirantes pour les enfants et leurs accompagnants.
- [Ride Nation Australie](#): Ride Nation est une plateforme où la communauté cycliste australienne peut venir se connecter, apprendre, s'améliorer et s'amuser.
- [Bikeability](#): Bikeability est le programme national phare de formation au cyclisme du ministère britannique des transports destiné aux écoliers du Royaume-Uni. Ce programme permet aux écoliers d'acquérir des compétences utiles dans la vie de tous les jours et de rouler en toute confiance et avec compétence sur les routes.



CHAPITRE 9

DURABILITÉ

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le vélo représente l'un des grands espoirs de la planète pour faire évoluer la société vers des méthodes de transport à faible ou zéro émission de carbone et pour faire face à certaines des plus grandes menaces qui pèsent sur l'humanité: le changement climatique, la pollution atmosphérique et les décès prématurés dus à l'inactivité. Pour atteindre les objectifs climatiques, il faudra transformer le secteur des transports, et le vélo sera le moteur d'une réduction rapide et importante des émissions.

En tant que membre du Partnership for Active Travel and Health ([PATH](#)), l'UCI se joint à la communauté globale pour appeler les gouvernements à prioriser et investir dans la marche et le vélo comme moyen de déplacement afin d'accélérer de manière significative les progrès vers les objectifs climatiques et d'améliorer la vie des gens. Permettre à un plus grand nombre de personnes de marcher et de faire du vélo en toute sécurité est un moyen rapide, abordable et fiable de contribuer à réduire de 50% les émissions engendrées par le transport lorsque les actions clés suivantes sont adoptées dans les politiques nationales et ancrées dans leurs Contributions Nationales Déterminées (CDN):

- Infrastructure: rendre la marche et le vélo sûrs, accessibles et faciles à pratiquer.
- Campagnes: promouvoir un changement dans les habitudes de mobilité des gens.
- Aménagement du territoire: garantir la proximité et la qualité de l'accès aux services quotidiens à pied et à vélo.
- Intégration avec les transports publics: soutenir la mobilité durable pour les trajets plus longs.
- Renforcement des capacités: permettre la mise en œuvre de stratégies efficaces en faveur de la marche et du vélo, dont l'impact est mesurable.

En effet, le passage de la voiture au vélo permet d'économiser 150g de CO₂ par kilomètre, les vélos utilitaires électriques réduisent les émissions de carbone de 90% par rapport aux camionnettes diesel et se passer de la voiture en ville au profit de la marche à pied et du vélo, ne serait-ce qu'un jour par semaine, peut réduire l'empreinte carbone d'environ une demi-tonne de CO₂ sur une année.

L'UCI reconnaît également que le cyclisme est une plateforme permettant d'atteindre de nombreuses personnes dans le monde entier et de les inciter à adopter des comportements plus durables. En tant que signataire de l'accord-cadre de l'ONU «le sport au service de l'action climatique», l'UCI s'est également engagée à réduire l'impact de ses activités sur l'environnement et à collaborer avec les parties prenantes pour parvenir à des changements significatifs au sein du sport. En prenant des mesures pour intégrer la durabilité dans le sport, la famille du cyclisme améliorera et contribuera à l'état de la santé publique, à la préservation des ressources naturelles, à la promotion de la justice sociale et au bien-être de la société et de l'économie.

Les outils créés par l'UCI, notamment les [Directrices de durabilité de l'UCI](#) et la [Charte pour l'Action Climatique de l'UCI](#), fournissent aux organisateurs de cyclisme des conseils pratiques et des orientations concernant les mesures à prendre pour intégrer la durabilité dans la planification et la réalisation de l'événement.



PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Les avantages d'une mise en œuvre sérieuse et significative de mesures de durabilité sont considérables. L'avantage principale toutefois est simple: il s'agit de faire ce qu'il convient de faire et d'être un acteur responsable dans la société. Cela correspond aux valeurs et aux principes fondamentaux du sport et semble donc tout à fait naturel. En étant proactif dans l'adoption de mesures en faveur de la durabilité, les opportunités et les avantages suivants peuvent se présenter:

- **Économies de coûts:** Une organisation plus durable permet de réaliser des économies directes et des gains d'efficacité au niveau de la consommation des ressources (énergie, carburant, eau et consommables), de la réduction des déchets et de l'optimisation de la valeur des biens et des matériaux pendant toute leur durée de vie grâce à des stratégies efficaces d'approvisionnement et de réutilisation.
- **Augmentation des recettes:** Les sponsors commerciaux sont attirés par les organisations qui complètent l'identité de leur marque. De solides références en matière de durabilité se traduisent également par un risque moindre. De nos jours, le sponsoring sportif est davantage une question de partenariat et de collaboration fondée sur une vision et des valeurs communes. Il s'agit rarement d'un soutien inconditionnel en échange de la visibilité de la marque.
- **Réputation/image:** L'obtention d'une reconnaissance crédible en termes de durabilité est un élément clé se faire accepter et gagner la confiance de la communauté locale, les autorités publiques et les autres parties prenantes. C'est ce que l'on appelle souvent le « permis social d'exploitation », un élément fondamental pour le bien-être à long terme du secteur sportif.
- **Conformité juridique:** En suivant la voie de la durabilité, vous devriez être mieux placé pour identifier, comprendre et anticiper les exigences réglementaires. Il s'agit là d'une autre forme de réduction des coûts, ou plutôt d'évitement des coûts, et d'un soutien à la gestion du risque de réputation.
- **Tirer profit des talents:** Les organisations durables sont ouvertes, diversifiées et inclusives. Cela permet à des personnes d'origines, de sexes et de capacités différents de contribuer plus efficacement et d'apporter de nouvelles perspectives et idées, ce qui peut générer un sentiment d'engagement, une plus grande motivation et même de la fierté parmi votre staff.

DÉFIS POTENTIELS

De nombreuses organisations hésitent à prendre des mesures en faveur du développement durable parce qu'elles craignent que cela ne leur coûte trop cher. Un bon programme de durabilité devrait vous permettre d'économiser de l'argent. L'amélioration de l'efficacité permet de réduire les coûts. Les organisations durables peuvent attirer des recettes de parrainage supplémentaires, et il existe des avantages indirects tels que la réduction des risques et un personnel plus motivé.

La mise en œuvre d'un programme de durabilité peut faire peur, notamment lorsqu'il n'y a pas d'expertise technique dans une organisation ou au sein d'une municipalité. Cependant, un grand nombre de mesures de durabilité est liée au comportement et aux méthodes de travail: il s'agit de comprendre le processus plutôt que d'avoir des connaissances techniques. Lorsque des conseils techniques sont nécessaires, il ne faut pas hésiter à demander de l'aide. L'UCI a élaboré de nombreux guides et initiatives pour aider la famille du cyclisme à élaborer des plans de développement durable, qui sont présentés à la fin de cette section.

SAALFELDEN LEOGANG (AUTRICHE) – EN HARMONIE AVEC LA NATURE

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Hôte de plusieurs événements de mountain bike UCI dans son Epic Bikepark Leogang depuis 2010, la région de Saalfelden Leogang est en plein essor. Elle porte une attention particulière au bien-être de son l'environnement alpin vierge au milieu duquel la municipalité est sise. Les pratiques durables comprennent la réduction des déchets, la conservation de la faune et des initiatives visant à minimiser l'impact écologique du tourisme.

Avec plus de 90 kilomètres de lignes de descente et de pistes situées dans la vaste zone de mountain bike, la région de de Saalbach Hingerglemm Leogang Fieberbrunn est la plus grande région de vélo d'Autriche. Une attention particulière est accordée à l'intégration la plus harmonieuse possible du réseau de pistes dans la nature. Ainsi, les single trails de Saalfelden Leogang sont construits à la main, en évitant l'utilisation d'excavateurs et de rouleaux.

En 2023, Saalfelden Leogang est devenue la troisième destination en Autriche à recevoir le label écologique autrichien pour les destinations touristiques. Ce label de qualité indépendant évalue un large éventail de mesures dans les domaines de la durabilité, de la gestion des déchets, de la mobilité et de la gestion des ressources. Les centrales de chauffage à la biomasse, les usines de copeaux de bois et les installations de compostage de la région fournissent l'énergie nécessaire au bon fonctionnement de la station. Des mesures sont également prises pour éviter les déchets. D'autres exemples concrets des initiatives de la région en matière de développement durable sont les suivants :

- Hébergement respectueux de l'environnement: différentes options d'hébergement à Saalfelden Leogang adoptent des pratiques respectueuses de l'environnement en implémentant des mesures d'efficacité énergétique, la réduction des déchets et la conservation de l'eau.
- Mobilité verte: l'abonnement de transport publique Saalfelden Leogang Card est inclus dans les nuitées des établissements partenaires. Avec trois gares à Saalfelden Leogang, le train est une option populaire.
- Aliments locaux et biologiques: Saalfelden Leogang soutient les agriculteurs et les entreprises locales, réduisant ainsi l'empreinte carbone associée à la production et au transport des aliments.
- Des événements durables: Saalfelden Leogang intègre de nombreuses pratiques durables dans l'organisation de ses événements, notamment l'utilisation de gobelets réutilisables, l'utilisation gratuite des transports publics, le recyclage des matériaux de marquage, la collaboration avec des producteurs et partenaires locaux et le tri des déchets.
- Sensibilisation à l'environnement: l'initiative «Respect your boundaries» (Respectez vos limites) vise à sensibiliser à l'interaction respectueuse entre l'humain, la faune, la flore et la nature.

TÉMOIGNAGE DE **MARCO POINTER**, PDG DE SAALFELDEN LEOGANG TOURISTIK GMBH

“ À Saalfelden Leogang, nous croyons au pouvoir transformateur du vélo pour promouvoir le tourisme durable et améliorer la santé de la communauté. Notre engagement à développer des infrastructures et des événements cyclistes de premier plan reflète notre volonté de rendre le vélo accessible et agréable pour tous. ”

VAL DI SOLE (ITALIE) - ÉVÉNEMENTS MOUNTAIN BIKE NEUTRES EN CARBONE

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

En 2022, l'office du tourisme du Val di Sole et Grandi Eventi Val di Sole ont organisé pour la première fois un événement neutre en carbone. Val di Sole a collaboré en particulier avec Climate Partner pour quantifier les émissions de CO₂ d'une manche de la Série Mondiale Mountain Bike UCI WHOOP, mettre en œuvre un plan de réduction des émissions de carbone et acheter des crédits pour compenser les émissions générées par l'événement.

Les 272 tonnes d'émissions de CO₂ prévues pour l'événement ont été calculées selon la norme internationalement reconnue du protocole «Greenhouse Gas Standard». Elles comprennent non seulement les émissions directes de l'événement, mais aussi celles liées aux nuitées des équipes, à la restauration, aux transports locaux et, surtout, au déplacement des athlètes à Val di Sole, qui représentent 94,8% des émissions totales. Après avoir calculé les émissions, les organisateurs ont mis en œuvre les mesures suivantes pour réduire l'impact carbone de l'événement :

- L'utilisation d'ingrédients locaux pour les repas sur site;
- Utilisation de couverts et de vaisselle compostables;
- La mise à disposition des repas correspondant aux besoins pour limiter le gaspillage alimentaire;
- Une gestion durable des déchets;
- L'hébergement du personnel, des athlètes et de leurs équipes à proximité du lieu de l'événement;
- Le recours à de l'énergie renouvelable uniquement pour l'alimentation du réseau.

De plus, grâce au partenariat avec Climate Partner, la manche de la Série Mondiale Mountain Bike UCI WHOOP compense son empreinte carbone. Ainsi, en 2024, Val di Sole soutient un nouveau projet au Brésil, dans une zone forestière située dans l'État de Rondonia. Cette zone joue le rôle de gardien de la biodiversité locale et sert également de corridor écologique entre plusieurs zones protégées. L'objectif de ce partenariat est d'offrir une autonomie sociale en formant les agriculteurs à des pratiques durables et à la gestion des forêts, améliorant ainsi leur qualité de vie.

Cette initiative de neutralité carbone de Val di Sole est la suite logique d'une série d'actions mises en place en faveur de l'environnement ces dernières années. En 2019, le domaine skiable Pejo3000, à Val di Sole est devenu le premier au monde à bannir les produits plastiques. Pour éviter les déchets sous forme de bouteilles en plastique à usage unique, les organisateurs de l'événement ont installé des fontaines à eau sur le site et encouragé les spectateurs à apporter leur propre gourde. Les fontaines restent en place toute l'année pour les utilisateurs du parc de mountain bike et les randonneurs.

Les bénévoles présents sur l'événement ont reçu une gourde [Uno di Un Milione](#), un projet artistique et environnemental créé par l'OP Collective pour protéger les sources d'eau de Val di Sole. Les gourdes, également disponibles à l'achat pour le grand public, sont connectées à une application interactive qui donne accès à des itinéraires pour des excursions guidées, une carte des sources d'eau de Val di Sole et un morceau de musique unique inspiré des expériences vécues entre les sources d'eau et les cours d'eau de la vallée. Afin que le plastique n'atteigne pas les endroits les plus reculés du site, les bénévoles portent un sac à eau pour aller ravitailler les responsables qui travaillent sur le parcours. En dehors du site, les organisateurs ont également rencontré les gérants des bars pour partager leur envie de supprimer entièrement les bouteilles en plastique à usage unique.

TÉMOIGNAGE DE **LUCIANO RIZZI**, PRÉSIDENT DE L'OFFICE DE TOURISME DE VAL DI SOLE ET DE VAL DI SOLE GRANDI EVENTI

“ Val di Sole est bien connue pour ses événements sportifs, mais ceux-ci ont inévitablement un impact sur l'environnement. Il suffit de penser aux trajets effectués par les athlètes pour se rendre sur place. Au fil des ans, nous avons travaillé assidûment pour trouver des solutions afin de réduire cet impact et de rendre l'événement plus durable. La collaboration avec Climate Partner nous a permis de faire un pas de plus dans cette direction, ce qui nous a conduits à atteindre la neutralité carbone. À cette occasion, nous avons choisi de soutenir un projet de protection du patrimoine forestier au Brésil, un sujet auquel Vermiglio et Alta Val di Sole s'identifient fortement, et qui représente un des éléments principaux de l'Agenda 2030 de l'ONU. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [Directives de durabilité de l'UCI](#): Guide de l'UCI qui présente des recommandations pour toutes les parties prenantes du cyclisme avec des conseils pratiques et des études de cas, ainsi que des listes de contrôle détaillées permettant aux organisations sportives du monde entier d'intégrer des pratiques durables dans leurs activités quotidiennes.
- [Charte pour l'Action Climatique de l'UCI](#): En signant cette charte, les organisations impliquées dans le cyclisme professionnel s'engagent à respecter une série de huit principes afin de réduire drastiquement et rapidement les émissions de gaz à effet de serre produites par notre sport.
- [Pôle dédié à la durabilité de l'UCI](#): Une liste de ressources établie pour aider les organisations cyclistes de toutes tailles à obtenir des conseils et des informations afin d'accélérer leurs programmes de développement durable.
- [L'essentiel sur la durabilité](#): Lignes directrices du Comité international olympique (CIO) qui fournissent des informations précieuses d'une manière facile à suivre pour aider à naviguer dans les complexités de ce sujet et à développer des programmes de durabilité efficaces.
- [Sports and Urban biodiversity](#) (Sport et biodiversité urbaine): Guide de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) qui identifie les possibilités pour les fédérations sportives et les propriétaires et exploitants de sites sportifs de développer 7 éléments essentiels pour soutenir la nature dans les villes.
- [Make Way for Walking and Cycling](#) (Place à la marche et au vélo): Rapport du Partnership for Active Travel and Health (PATH), qui met en évidence les multiples avantages de la marche et du vélo et leur énorme potentiel pour le climat, la qualité de l'air, la santé et le bien-être.
- [Active Travel NDC Template](#) (Modèle de CDN pour les déplacements actifs): Modèle développé par PATH pour aider tous les gouvernements nationaux à être plus ambitieux et à avoir plus d'impact sur la marche et le vélo dans leurs contributions déterminées au niveau national.
- [Protected Bicycle Lanes Protect the Climate](#) (Les pistes cyclables protégées protègent le climat): Dans le cadre de la campagne mondiale Cycling Cities de ITDP et avec le soutien de la Fondation FIA, ce rapport constate que les réseaux de pistes cyclables protégées dans les villes à revenu moyen réduisent les émissions de gaz à effet de serre, diminuent les coûts de transport et préviennent les décès prématurés sur les routes de manière très rentable.



CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le suivi des mesures mises en œuvre est un élément crucial pour toute UCI Bike City ainsi que pour toute ville ou région cherchant à évaluer l'impact de sa stratégie de promotion de vélo. Le suivi de l'avancement devrait inclure des mesures initiales et/ou des indicateurs comme point de départ. Sur la base de ces points de référence tangibles, les objectifs stratégiques et ciblés pourront être déterminés. L'évaluation du progrès de chaque objectif stratégique à l'aide de données et de mesures factuelles permettra ensuite à chaque ville de contrôler l'efficacité des mesures et de les réajuster si nécessaire. En outre, des points de situation réguliers et accessibles au public permettent aux villes et aux régions de montrer aux parties prenantes (population locale, fonctionnaires, médias, etc.) les résultats obtenus et de renforcer ainsi l'engagement et le soutien du public.

Une thèse collaborative menée pour l'UCI par Anna Sharaeva de l'Université de Loughborough en 2022 identifie que les méthodologies les plus traditionnellement utilisées impliquent des comptages manuels et automatisés des déplacements actifs effectués par les autorités de transport à l'échelle d'une zone administrative. Les méthodes émergentes les plus populaires impliquent l'utilisation de données GPS, de données numériques et spatiales provenant d'applications mobiles et de systèmes de vélos en libre-service, qui offrent la possibilité de passer à la création d'ensembles de données volumineuses (big data). Sharaeva affirme que les chiffres les plus complets et les plus proches de la réalité sur la participation des cyclistes résulteraient de l'application de techniques de fusion de données, c'est-à-dire de la combinaison de sources de données multiples telles que les données d'applications crowdsourcées, les données GPS, les données d'enquête, les données sur les routes, les données sur l'utilisation des sols, etc. En combinant et en comparant les sources de données, il est possible d'obtenir une estimation précise de la participation des cyclistes et de réduire les biais lors de la prise de décisions en matière de transport durable. L'approche de fusion des données est déjà utilisée par les villes les plus avancées en matière de collecte de données sur le vélo.

PRINCIPAUX AVANTAGES ET RÉSULTATS

Si le suivi du nombre de cyclistes, de l'utilisation des infrastructures cyclables et de la mise en place de nouvelles infrastructures cyclables (parmi de nombreuses autres mesures) aide évidemment à évaluer l'efficacité des projets, les rapports publics offrent des possibilités de communication avec la population locale, les dirigeants politiques et les représentants des médias, renforçant ainsi le potentiel et la portée des stratégies de promotion du vélo.

De nombreuses villes publient régulièrement des rapports sur les comptages de cyclistes (par exemple, tous les deux ans, tous les ans, tous les trimestres) et bénéficient de l'attention des médias pour assurer l'engagement et le dialogue avec le public et les médias. Des villes comme Paris ont créé des [tableaux de bord](#) en ligne librement accessibles qui indiquent le nombre de cyclistes jour par jour ou pour des périodes déterminées.

La UCI Bike City Wollongong (Australie) a lancé un [tableau de bord](#) qui inclut d'autres critères spécifiques à sa stratégie de promotion du cyclisme, à savoir l'attraction d'événements majeurs, l'image et la réputation de la ville, la fréquentation et les dépenses des visiteurs, l'infrastructure communautaire, les affaires et l'investissement, la technologie et l'innovation ainsi que le comportement et l'attitude de la communauté envers le vélo. Ce tableau de bord permet à Wollongong et à sa communauté d'obtenir des faits et chiffres spécifiques aux objectifs de la ville en termes de promotion du vélo.



DÉFIS POTENTIELS

La thèse de Sharaeva indique qu'il existe très peu de recherches universitaires sur le comptage du nombre de cyclistes. En effet, la plupart des études universitaires sur ce sujet s'appuient plutôt sur des recherches des professionnels du secteur. Les chiffres de participation des cyclistes manquent de cohérence (entre les régions et les années) et de données, ainsi que d'informations sur la variété des types (groupes) de cyclistes. Par exemple, la recherche pourrait ne pas couvrir ceux qui n'utilisent pas d'applications mobiles, qui ne participent pas à des enquêtes publiques ou qui utilisent principalement les zones rurales pour faire du vélo, qui ne sont pas couvertes par les comptages automatiques et manuels.

Les recherches approfondies sur le cyclisme (principalement des enquêtes publiques) ne comportent pas d'analyse des groupes de cyclistes, ce qui empêche les planificateurs et les autorités de cibler efficacement des groupes distincts d'usagers de la bicyclette pour promouvoir le cyclisme sportif et le transport durable. L'étude a également montré que les pays et les villes diffèrent grandement en termes de développement et de promotion du vélo au quotidien et de compétition, ce qui se traduit par un faible nombre d'ensembles de données disponibles pour la recherche et l'absence de cohérence dans la collecte de ces dernières.



COPENHAGUE (DANEMARK) – LE COMPTE VÉLO

Exemples d'études de cas des UCI Bike Cities & Regions

Le [Bicycle Account](#) (compte vélo) est une évaluation bisannuelle des efforts déployés par la ville de Copenhague pour promouvoir le cyclisme, et notamment de la manière dont les habitants de Copenhague vivent leur ville.

Le Bicycle Account s'adresse aux citoyens de Copenhague et vise à inciter d'autres villes à promouvoir le vélo. Pour Copenhague, cette publication est un outil précieux pour rendre la ville encore plus accueillante pour les cyclistes. Le Bicycle Account de 2022 est principalement basé sur des données de 2021 et 2022 provenant de sources telles que des entretiens téléphoniques avec environ 1000 Copenhagois sélectionnés au hasard, des comptages de trafic municipaux et l'enquête sur les déplacements de l'Université Technique du Danemark (DTU).

Dans la stratégie cycliste de Copenhague pour la période 2011-2025, intitulée «[Good, Better, Best](#)» (Bien, Mieux, Meilleur), la ville décrit sa recette pour devenir la meilleure ville cycliste du monde, qui repose sur le temps de trajet, le sentiment de sécurité et de confort, le mode de vie, l'image et les expériences.

Les objectifs fixés dans le cadre de la stratégie cycliste 2011-2025 sont définis comme suit:

		2015	2020	2025
PART MODALE	Part de tous les déplacements à vélo pour se rendre au travail ou à l'école à Copenhague (2010 : 35%)	50%	50%	50%
	Part du réseau à trois voies (2010 : 25%)	40%	60%	80%
QUALITÉ	Par rapport à 2010, le temps de trajet des cyclistes est réduit de	5%	10%	15%
	Pourcentage de Copenhagois qui se sentent en sécurité à vélo dans la circulation (2010 : 67%)	80%	85%	90%
	Par rapport à 2005, le nombre de cyclistes gravement blessés diminuera de	50%	60%	70%
	Pourcentage de cyclistes de Copenhague qui trouvent que les pistes cyclables sont bien entretenues (2010 : 50%)	70%	75%	80%
	Part des habitants de Copenhague qui pensent que la culture du vélo affecte positivement l'atmosphère de la ville (2010 : 67%)	70%	75%	80%

Ces objectifs sont mesurés de manière cohérente tout au long de la période de validité de la stratégie, de 2011 à 2025.

Publié tous les deux ans, le Bicycle Account évalue et guide la ville dans sa mission de promotion du vélo. Les chiffres sur les objectifs cyclistes, le sentiment de sécurité et de satisfaction des habitants de Copenhague, l'infrastructure cycliste et d'autres chiffres clés permettent aux habitants de Copenhague et aux responsables politiques de se faire une idée de la situation actuelle. La comparabilité au fil des ans permet de maintenir le débat dans l'espace public et d'offrir des possibilités d'amélioration continue.

TÉMOIGNAGE DE **LINE BARFOD**, MAIRE DES AFFAIRES TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTALES, COPENHAGUE

“ La ville de Copenhague s'efforce d'utiliser les données pour révolutionner le vélo en milieu urbain. En exploitant les données, nous pouvons mieux comprendre les habitudes des cyclistes, améliorer les infrastructures et promouvoir des itinéraires plus sûrs et mieux adaptés pour nos citoyens. Nous nous engageons à faire en sorte que Copenhague garde sa place de leader mondial en matière de mobilité urbaine durable, où les données jouent un rôle essentiel pour faire du vélo le mode de transport préféré de tous. ”



RESSOURCES SUPPLÉMENTAIRES ET CONSEILS DÉTAILLÉS

- [UCI Sustainability Impact Tracker](#): Outil disponible pour aider tous les acteurs du cyclisme à mesurer leurs émissions de carbone et leurs engagements en matière d'objectifs de développement durable (ODD).
- Guides de l'OCDE sur la mesure de l'impact des événements mondiaux sur le développement local:
 - [How to measure the impact of culture, sports and business events: A Guide Part I](#) (Guide – partie I: Comment mesurer l'impact des événements culturels, sportifs et commerciaux)
 - [Impact indicators for culture, sports and business events: A Guide Part II](#) (Guide – partie II: Indicateurs d'impact pour les événements culturels, sportifs et commerciaux)
- [ASOIF Common Indicators for Measuring the Impact of Events](#) (Indicateurs communs de l'ASOIF pour mesurer l'impact des événements): Ce rapport est conçu pour éduquer les professionnels de l'événementiel et leur fournir un outil pratique pour collecter des données pertinentes et prendre des décisions impactantes tout au long du cycle de vie des événements.
- [National Policies for Walking and Cycling in all 197 UNFCCC countries](#) (Politiques nationales en faveur de la marche et du vélo dans les 197 pays signataires de la CCNUCC): Publication du « Partnership for Active Travel and Health » (PATH) qui analyse les contributions déterminées au niveau national (CDN) et autres politiques et stratégies nationales en faveur de la marche et du vélo dans les 197 pays de l'UNFCCC.
- [The Atlas of Sustainable Transport](#) (l'Atlas des transports durables): Le tableau de bord en ligne de l'ITDP qui affiche des indicateurs de transport urbain de passagers durable et inclusif.
- [PeopleForBikes City Ratings](#): Le programme City Ratings de PeopleForBikes évalue les communautés du monde entier en fonction de la qualité de leurs réseaux cyclables. En comparant les meilleurs endroits pour faire du vélo, qu'ils soient grands ou petits, les dirigeants locaux, les décideurs et les défenseurs des droits peuvent agir sur la base d'enseignements clés pour construire des endroits plus sûrs, plus amusants et mieux reliés entre eux.



L'UCI

L'Union Cycliste Internationale (UCI) est l'instance faîtière du cyclisme au niveau mondial reconnue par le Comité International Olympique (CIO). Elle a été fondée le 14 avril 1900 à Paris (France). Son siège se trouve au Centre Mondial du Cyclisme (CMC) UCI, à Aigle (Suisse).

L'UCI regroupe 203 Fédérations Nationales, réparties au sein de cinq Confédérations Continentales.

Ses missions principales – en collaboration avec ses membres et partenaires – sont les suivantes :

- Gérer et promouvoir le cyclisme en tant que sport de compétition dans les 11 disciplines placées sous son égide ;
- Assurer l'organisation des Championnats du Monde UCI, des Coupes du Monde UCI et des autres séries UCI (UCI WorldTour et UCI Women's WorldTour par exemple), pour l'ensemble des disciplines ;
- Offrir aux cyclistes des cinq continents la possibilité d'accéder au plus haut niveau au travers de programmes de solidarité, et d'un réseau international de centres d'entraînement et de formation ;
- Encourager le développement du cyclisme en tant qu'activité de loisir saine et moyen de transport durable ;
- Garantir l'intégrité du cyclisme (gouvernance, sport, développement durable et équité, notamment en matière d'égalité hommes-femmes, domaine dans lequel l'UCI fait œuvre de pionnière dans le monde sportif).



CONTACT

Union Cycliste Internationale (UCI)
Allée Ferdi Kübler 12
1860 Aigle Suisse

cyclingforall@uci.ch