

**Ministère fédéral des Transports,  
de la Construction et du Logement**

**Plan national d'organisation de la circulation cycliste 2002 - 2012**

**Roulons à vélo !**

**Mesures destinées à promouvoir la pratique du cyclisme en Allemagne**

**(Extraits)**

**Rapport du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne**

## L'essentiel en bref

### Fixer des objectifs et élaborer des orientations (Chapitre premier).

1. Le but du Plan national d'organisation de la circulation cycliste pour la période de 2002 à 2012 consiste à initier de nouvelles conceptions et stratégies destinées à promouvoir la pratique de la bicyclette en Allemagne, à exprimer des recommandations d'actions et à contribuer, d'une manière générale, à la création d'un climat favorable à l'usage de la bicyclette. Le Plan national d'organisation de la circulation cycliste s'adresse non seulement à l'ensemble des acteurs de la vie politique, économique et sociale, mais également aux citoyens individuellement en leur qualité d'usagers actifs de la route. En présentant ce plan, le Gouvernement fédéral tient à manifester le rôle actif de catalyseur et d'animateur qu'il a l'intention de jouer sur le plan de la promotion du cyclisme.
2. Les efforts conséquents engagés en vue du développement et de l'optimisation des conditions générales favorisant l'usage renforcé de la bicyclette ne pourront réussir que si les mesures destinées à promouvoir le cyclisme sont conçues et mises en œuvre dans le cadre d'une action générale, et si la bicyclette est considérée comme un moyen de transport à part entière par les responsables de la politique des transports. Il s'agit là d'une tâche que la Fédération, les Länder et les communes devront réaliser en commun en mobilisant l'ensemble des forces de la société civile. Le Gouvernement fédéral est disposé à apporter sa contribution à la promotion du cyclisme dans le cadre des prérogatives qui lui sont conférées par la Constitution. Il est toutefois incontestable que, conformément aux principes de notre système fédéral et au principe de subsidiarité, la promotion de la pratique de la bicyclette relève en premier lieu de la compétence des Länder et des communes.
3. Le Plan national d'organisation de la circulation cycliste devra contribuer à ce que, en Allemagne, les potentialités de la pratique du vélo soient mises en valeur d'une façon plus concrète que cela n'a été le cas dans le passé. Les exemples que nous fournissent nos pays voisins montrent qu'un tel projet est réalisable. Aux Pays-Bas, la part du vélo dans les déplacements est actuellement d'environ 27% pour l'ensemble du pays. En suivant cet exemple, une augmentation significative de la part du vélo devrait donc être visée en Allemagne dans les dix années à venir. D'ici la fin de l'année 2012, la bicyclette devra constituer un élément incontesté d'une politique des transports intégrée et durable et être pris en compte d'une manière appropriée par tous les plans de développement des transports ainsi que par tous les concepts d'urbanisme et d'aménagement du territoire. A cet égard, le Gouvernement fédéral attend des acteurs locaux et régionaux qu'ils rendent l'aide en faveur du cyclisme visible en définissant des objectifs concrets et mesurables pour autant que cela leur paraît possible et raisonnable.

## Les avantages de la bicyclette (Chapitre 2).

4. La bicyclette comme moyen de transport offre un large éventail d'avantages : Elle permet à ses usagers d'être mobiles indépendamment de leur l'âge et de leur revenu. Elle est bénéfique pour la santé, peu coûteuse et non polluante. Elle ne fait pas de bruit et ne sollicite que peu d'espace. Des formules de cyclo-tourisme attrayantes renforcent la position de l'Allemagne comme pays d'accueil touristique, notamment dans des régions rurales présentant des faiblesses sur le plan structurel. L'aide en faveur du cyclisme contribue au développement des petites et moyennes entreprises dans la mesure où elle permet d'assurer le maintien de l'emploi dans l'industrie cycliste, dans le secteur du commerce et dans les divers services techniques liés à la pratique du vélo.

### Tableau no. 1 : Les objectifs visés par le Gouvernement fédéral.

#### Objectifs généraux :

- Augmentation de la part du vélo dans les déplacements en Allemagne à l'horizon de l'an 2012,
- promotion de l'usage du vélo comme élément d'une politique des transports intégrée et durable,
- renforcement de la mobilité à courte distance conformément au principe de la «Ville des trajets courts»,
- renforcement de la sécurité routière.

#### Mesures concrètes :

- Doublement des fonds budgétaires fédéraux 2002 affectés à la construction et à l'entretien des pistes cyclables sur les routes fédérales,
- optimisation du cadre juridique,
- campagne pour le renforcement de la sécurité routière et une meilleure culture de la circulation adressée à tous les usagers de la route (Programme de sécurité routière 2001),
- coordination des stratégies de mise en œuvre du Plan national d'organisation de la circulation cycliste par le groupe de travail « trafic cycliste » du gouvernement fédéral et des Länder,
- contrôle de la mise en œuvre du Plan national d'organisation de la circulation cycliste et des rapports sur les progrès réalisés au niveau de la promotion de l'usage de la bicyclette,
- réalisation de projets de recherche (plus d'un million d'euros) et de projets-pilote,
- inventaire des recherches conduites en Allemagne et à l'étranger sur l'usage de la bicyclette en ville,
- promotion du concours fédéral « Best for bike »,
- aide en faveur de l'Association des cyclistes allemands ADFC et des associations pour la sécurité routière,
- ouverture d'un site Internet accessible au public dénommé «Dialogue Plan national d'organisation de la circulation cycliste ».

### **L'usage du vélo dans la circulation de tous les jours : rendre les déplacements à bicyclette plus attrayants, plus sûrs et plus confortables (Chapitre 3).**

5. La mobilité est un facteur cle pour le milieu de vie urbain. Il incombe donc en premier lieu à la politique intégrée des transports de garantir la mobilité de courte distance par des mesures économes de ressources et compatibles avec les impératifs de la vie urbaine. L'égalité des chances, l'acceptabilité et l'interconnexion de tous les systèmes de transports sont autant de facteurs qui contribuent à l'animation des villes en les rendant fluides et viables. Au niveau de la mobilité de courte distance, la bicyclette permet de couvrir le rayon d'action le plus long et offre à la fois les meilleures conditions pour abandonner l'automobile en faveur d'autres moyens de transports. Elle est en outre un moyen de transport pratiquement universel pour tous les déplacements de courte distance.
6. Le Gouvernement fédéral s'engage auprès les Länder et les communes pour qu'ils reconnaissent la bicyclette comme moyen de transport équivalent tout comme le transport individuel motorisé et les transports collectifs, et qu'ils intègrent les déplacements à vélo dans la planification des transports à l'échelle régionale et communale. De cette façon, les mesures engagées pour augmenter la part du trafic cycliste dans la répartition générale du trafic pourront être considérées comme des mesures d'appoint en vue de la réalisation d'objectifs de politique sociale supérieurs tels que la protection du climat et la prévention médicale. En tant que telles, ces mesures apportent une contribution importante à la mise en œuvre des stratégies nationales de la durabilité.
7. C'est précisément dans les zones de forte concentration urbaine que la structure de l'habitat s'est développée au détriment des déplacements à bicyclette. A ce niveau, la législation en matière de planification communale permet, en principe, la pratique d'autres formes d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Ainsi, il s'est avéré que l'habitat groupé avec ses zones d'occupation mixte présente des conditions favorables à l'usage du vélo. Pour cette raison, le gouvernement fédéral demande aux municipalités d'appliquer le principe de la « Ville des trajets courts » en mettant en œuvre des mesures politiques concrètes dont le base est constituée par la Loi sur l'aménagement du territoire amendée en 1998 à l'initiative du gouvernement fédéral.
8. A l'échelon communal il conviendra de mettre au point un dispositif de mesures destinées à promouvoir l'usage de la bicyclette sur la base d'une analyse détaillée de la situation actuelle et des objectifs qui en découlent et de fixer des délais prioritaires pour la mise en œuvre de ces mesures. A cet égard, des réflexions sur le financement sont également indispensables. Des projets-modèle ont fait apparaître que la promotion des déplacements à vélo ne pourra se faire que sur la base d'un large consensus entre les différents groupes sociaux. Pour cette raison, tous les groupes sociaux concernés devraient, dès le début, être associés à la planification des communes.

9. Le système de gestion des contrôles de qualité BYPAD (projet européen d'audit des politiques cyclables) constitue un instrument de planification et de décision très efficace pour le développement du cyclisme dans les communes. BYPAD est le résultat d'un projet de recherche de l'Union européenne. Le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement recommande aux collectivités locales d'introduire ce système.

#### **Cyclo-tourisme : renforcer la position de l'Allemagne comme pays d'accueil touristique (Chapitre 4).**

10. Le cyclo-tourisme est devenu un facteur d'implantation important pour l'Allemagne comme pays d'accueil touristique. Le chiffre d'affaires annuel réalisé dans le cadre du tourisme cycliste s'élève à près de 5 millions d'euros.
11. Le Gouvernement fédéral salue la mise en place d'un réseau cyclable par les Länder et les organisations touristiques. Ce réseau, appelé réseau « D », se compose de douze itinéraires cyclables supra-régionaux d'une longueur totale de 10.200 kilomètres. Les pistes cyclables donnent accès à l'ensemble du territoire de la République fédérale d'Allemagne, des Alpes aux côtes et de la route du Rhin au sentier cycliste Oder-Neisse. Les routes suivent à 95 % des itinéraires régionaux bien jalonnés et reliés entre eux.
12. En dépit des progrès réalisés, une grande partie des itinéraires cyclables manquent, à ce jour, d'aménagements attrayants, de services répondant aux besoins des usagers et de panneaux de signalisation efficaces. Une publicité adaptée au marché fait également encore défaut. Le Gouvernement fédéral s'engage auprès des Länder pour qu'ils considèrent le réseau « D » comme faisant partie intégrale de leurs réseaux cyclables respectifs et qu'ils prennent des mesures appropriées pour en améliorer la qualité. En ce qui concerne les professionnels de l'hôtellerie et du tourisme, le Gouvernement fédéral attend qu'ils lancent une campagne efficace pour renforcer l'attractivité du cyclo-tourisme.
13. Pour rendre la commercialisation du cyclo-tourisme plus efficace, il est nécessaire d'instituer un centre de coordination supra-régional. Le Gouvernement fédéral attend que les Länder, les associations touristiques et l'Association des cyclistes allemands (ADFC) prennent les décisions nécessaires pour réaliser ce projet.

#### **Interconnexion des moyens de transport : favoriser l'usage renforcé de la bicyclette (Chapitre 5).**

14. Qu'il s'agisse de pistes cyclables, de bandes ou de voies cyclables, de bandes de sécurité, de zones de vitesse limitée à 30 km/h ou d'autres aménagements propices à la pratique du vélo, l'essentiel est que toutes les voies constituent un réseau intégré.

15. Tout comme les chaussées réservées aux cyclistes, les parkings pour vélos, les panneaux de signalisation ainsi que toute une gamme de services liés au cyclisme – des éléments équivalents qui sont depuis longtemps chose courante pour l'automobile – sont autant de conditions indispensables à la pratique de la bicyclette. Parmi ces services, il faut compter la mise en place de stationnement vélo aux points de correspondance et près des gares, la possibilité d'embarquer son vélo dans les transports collectifs, l'émergence de services de réparation rapides et efficaces ayant à disposition des bicyclettes de location pour la période d'immobilisation, les bicyclettes de service et de fonction, les messagers à bicyclette, les vélotaxis, les stations de lavage de bicyclettes ainsi que les services de location de vélos sans grandes formalités. A cela il faut ajouter des incitations financières telles que le remboursement des frais de stationnement sur les espaces du commerce de détail, et finalement le travail de relations publiques en faveur de la pratique systématique du cyclisme. Toutes les potentialités de la mobilité ne peuvent être valorisées à cent pour cent que si les équipements d'infrastructure, le cadre réglementaire, les services, la motivation des usagers, les informations pour les décideurs, (aménageurs, maîtres d'ouvrage, etc.), sont considérés comme étant des composantes intégrales et équivalentes d'un système complexe. Roulons donc à bicyclette selon la devise « Faire du vélo avec système » !.
16. Il existe différentes exigences pour les différentes catégories de circulation (déplacements journaliers des écoliers, circulation professionnelle, circulation des personnes qui font leurs emplettes, déplacements de loisirs). La promotion du cyclisme s'étend sur tout un éventail de formules qui vont de l'enseignement scolaire en matière de mobilité à l'organisation de concours «Entreprise cyclable» en passant par la réglementation du stationnement des bicyclettes.
17. En introduisant un forfait kilométrique non lié à l'utilisation d'un moyen de transport précis, le gouvernement fédéral a amélioré les conditions fondamentales de l'usage du moyen de transport non polluant qu'est la bicyclette. Avec l'introduction d'allègements fiscaux pour le choix du vélo comme moyen de transport, il n'existe plus aucun désavantage fiscal entre l'usage de la bicyclette et les autres moyens de transport.

### **Concertation efficace de l'organisation et de la promotion de la circulation des cyclistes (Chapitre 6).**

18. Une coopération efficace entre les différents acteurs et les différents échelons est indispensable à la mise en place d'un système de promotion du cyclisme performant tel qu'il est visé par le Plan national d'organisation de la circulation cycliste. L'intégration des différents échelons dans une conception générale tournée vers l'avenir est une tâche à la fois très importante et très difficile. Les Länder et les communes assument une responsabilité particulière dans ce contexte. Parmi les tâches liées à la concertation efficace de la planification de la circulation des cyclistes entre les différents échelons et au sein même de ces échelons, il convient de mentionner p.ex. la nécessité d'assurer une politique efficace de l'information et de garantir la transparence et l'efficacité de l'aide financière en faveur de l'usage de la bicyclette.

19. Le Gouvernement fédéral estime qu'il est nécessaire d'intensifier la mise en réseau des enseignements tirés des actions menées à titre individuel par les Länder ainsi que les examens effectués en vue de l'application éventuelle de ces expériences dans d'autres Länder de la République fédérale. Il s'agit notamment des travaux effectués par les organismes suivants : groupes de travail « ville cyclable » en Rhénanie-du-Nord/Westphalie et « réseau des pistes cyclables » en Bavière, groupement d'intérêt « ville cyclable » à Dessau (Saxe-Anhalt), groupe de travail « circulation des cyclistes » à Erfurt (Thuringe). Pour simplifier le processus de décision il conviendrait de suivre l'exemple de la Rhénanie-Palatinat et de regrouper les compétences respectives des autorités du Land et des instances subalternes. La formule pratiquée en Rhénanie-Palatinat fait que les communes n'ont plus qu'un seul interlocuteur central pour toutes les questions concernant l'aide en faveur du cyclisme. De même, l'institution de délégués chargés des questions relatives à la circulation cycliste permet de renforcer la concentration des forces engagées et d'éviter ainsi des accroc tout en augmentant nettement l'efficacité des travaux.

20. Le Gouvernement fédéral, quant à lui, est disposé à contrôler efficacement les efforts de concertation dans le cadre de ses prérogatives. C'est ainsi que le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement a mis en place un groupe de travail « circulation des cyclistes ». Ce groupe est composé de représentants de la Fédération et des Länder qui sont soutenus dans leur travail par les associations et les milieux professionnels. Le groupe est chargé d'encourager l'échange d'informations et d'agir comme instigateur permanent d'actions en faveur de la bicyclette. Sa mission est décrite dans le tableau no.2

**Tableau no. 2 : Les principales tâches du groupe de travail «circulation cycliste 2002 à 2012» du gouvernement fédéral et des Länder.**

- Stratégies de mise en œuvre, évaluation et suivi du Plan national d'organisation de la circulation cycliste,
- concertation des efforts engagés en faveur de l'usage de la bicyclette (p.ex. gestion des contrôles de qualité),
- optimisation et adaptation du cadre réglementaire,
- questions de financement,
- élaboration d'un guide des aides publiques existantes et information sur les modes de financement possibles,
- échange de mesures exemplaires et d'initiatives de sensibilisation (p.ex. rapports, publications, campagnes),
- intensification de l'échange des bilans de la recherche, évaluation des besoins de recherche,
- consultation d'experts et organisation d'ateliers de travail.

## **Financement des aménagements cyclables: doublement des fonds budgétaires fédéraux (Chapitre 7).**

21. Les fonds du budget fédéral 2002 affectés à l'aménagement et à l'entretien des pistes cyclables s'élèvent à 100 millions d'euros ce qui constitue un doublement des fonds d'investissement par rapport aux années précédentes. Dans le cadre de ses prérogatives, le gouvernement fédéral apporte ainsi une contribution significative à l'amélioration du réseau cyclable et des liaisons pour cyclistes. Dans les cas où les Länder sont chargés d'effectuer des travaux de construction et d'entretien de voies publiques pour le compte de l'administration fédérale, ils décident eux-mêmes dans chaque cas individuel des priorités à fixer pour les pistes cyclables et du mode de leur financement. Etant donné qu'en principe les Länder ont le droit d'utiliser les fonds d'une manière flexible, ils sont libres de choisir des tracés de routes alternatifs et plus attrayants.
22. Le doublement des fonds investis par le Gouvernement fédéral devrait inciter d'autres instances chargées de la construction et de l'entretien de voies publiques à encourager l'usage de la bicyclette d'une façon analogue dans leur domaine de compétences. Cette pratique devrait notamment être appliquée dans les villes où l'usage du vélo revêt une importance toute particulière.
23. Les dispositions de la Loi sur le financement des voies de circulation communales permettent au Gouvernement fédéral de financer la mise en conformité des conditions de circulation dans les communes à l'aide des recettes fiscales provenant de l'impôt sur l'essence et le gazole. Le volume total des investissements est de l'ordre de 1,68 million d'euros par an. Il est vrai que les itinéraires cyclables ne constituent pas une entité éligible au titre de cette loi, mais la construction et l'élargissement d'aménagements cyclables n'en est pas moins possible. Parmi ces aménagements figurent les pistes cyclables, les installations de signalisation, les feux de signalisation et les aires de stationnement pour bicyclettes ainsi que l'interface avec les transports collectifs. Même les pistes cyclables séparées de la circulation générale peuvent être financées au titre de la Loi sur le financement des voies de circulation communales pour autant que la construction et l'entretien des voies publiques éligibles relève de la compétence des collectivités régionales. Les Länder décident eux-mêmes de la répartition des fonds d'aide affectés au titre de la Loi sur le financement des voies de circulation communales.
24. Les mesures destinées à promouvoir la pratique de la bicyclette sont également éligibles à l'aide financière prévue par le Fonds européen de développement régional dans le cadre de l'initiative communautaire INTERREG III (50% au maximum) lorsqu'il s'agit de projets réalisés dans le cadre d'une coopération transnationale ou transfrontalière entre des communes et des régions de plusieurs Etats.

### **Optimisation du cadre réglementaire: simplifier les procédures et mettre de nouveaux accents (Chapitre 8).**

25. Les amendements au règlement allemand de la circulation routière effectués en 1997 et 2001 en vue d'intégrer l'usage de la bicyclette dans la réglementation de la circulation ont marqué des pas importants vers l'encouragement de la circulation cycliste et le renforcement de la sécurité routière. Une consultation du public organisée le 24 janvier 2001 par la Commission du Bundestag pour les transports, la construction et le logement a fait apparaître que d'autres améliorations sont à la fois possibles et nécessaires. Le nouveau règlement de la circulation routière sera présenté par le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement dans le courant de cette année.
26. Tandis que l'immatriculation des véhicules motorisés et leur admission à la circulation routière sont soumises à des conditions de sécurité routière très complexes, il n'existe que des règles assez générales sur les exigences relatives au fonctionnement des bicyclettes et des remorques pour bicyclettes. Dans l'intérêt d'un renforcement général de la sécurité routière, les dispositions légales concernant les caractéristiques du fonctionnement des bicyclettes et des remorques pour bicyclettes seront complétées et concrétisées dans un amendement au règlement allemand relatif à l'admission des véhicules à la circulation routière prévu pour cette année.
27. Outre la révision du règlement allemand de la circulation routière et du règlement relatif à l'admission des véhicules à la circulation routière, le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement – en concertation avec les Länder et les milieux scientifiques – envisage de réviser également d'autres règlements pertinents affectant directement ou indirectement l'usage de la bicyclette et l'aide en faveur de la circulation cycliste.

### **Mesures visant à accroître la sécurité de la circulation routière (Chapitre 9).**

28. Le « Programme visant à accroître la sécurité de la circulation routière » présenté en février 2001 par le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement a pour but de sensibiliser le public aux impératifs de la sécurité des cyclistes et des piétons. Le ministère envisage, entre autres, d'en appeler au comportement et à la responsabilité de tous les usagers de la route et de recommander le port du casque aux cyclistes.
29. Des bicyclettes en bon état de fonctionnement sont indispensables à la pratique du vélo en toute sécurité. La sécurité technique des vélos et des remorques pour bicyclettes devrait toujours être conforme à l'état actuel de la technologie. En outre, il est nécessaire de renforcer les exigences de sécurité des autres moyens de transport, notamment des voitures automobiles et des poids lourds et d'adapter les règles en vigueur.

30. Outre la mise en conformité du cadre réglementaire, une infrastructure de haute qualité est décisive pour la sécurité des cyclistes. A cet effet, le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement a fait élaborer une série de recommandations et de notices pratiques à l'usage des communes.

### **Cumuler les activités de recherche et la réalisation de projets (Chapitre 10).**

31. Ces dernières années, de nombreux projets de recherche ont été réalisés avec l'aide financière du Gouvernement fédéral. Pour offrir aux responsables politiques, aux milieux scientifiques et aux auteurs de projets un aperçu clair et condensé des interrelations, des conceptions déjà mises en œuvre et des effets les plus importants de mesures engagées en faveur de l'usage de la bicyclette, le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement présentera en 2003 un inventaire actualisé des recherches conduites en Allemagne et à l'étranger sur la pratique du vélo dans les villes.

32. Dans le cadre du programme « Mobilité et transports » adopté en mai 2000, le Gouvernement fédéral a mobilisé la somme de 1 million d'euros pour encourager, d'ici à l'an 2004, toute une série d'activités de recherche sur la pratique de la bicyclette.

### **Appel au dialogue public (Chapitre 11).**

33. Le Plan national d'organisation de la circulation cycliste est le résultat de nombreuses réflexions communes poursuivies avec les représentants des Länder, des associations des pouvoirs locaux et régionaux, de l'Association des cyclistes allemands ADFC, du Club automobile VCD, du Conseil allemand de la sécurité routière DVR, de l'association allemande de la prévention routière DVW, de l'Association des constructeurs allemands de motocycles et de bicyclettes ZIV et des organismes scientifiques. La mise au point du Plan a en outre été soutenue par une équipe de projet spécifique instituée par le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement. Il convient toutefois d'indiquer que l'action en faveur de la bicyclette ne concerne pas uniquement les organismes publics et les associations de groupes de pression. C'est seulement si les acteurs aux niveaux politique, économique et sociétal adopteront eux aussi la formule « Roulons à vélo ! » que nous parviendrons à faire un progrès à cet égard au cours des dix années à venir.

34. Pour cette raison, le Gouvernement fédéral invite également tous les citoyens à participer au débat sur ce premier Plan national d'organisation de la circulation cycliste en République fédérale d'Allemagne. Le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement ouvrira à cet effet un site Internet dénommé « Dialogue Plan national d'organisation de la circulation cycliste ».

35. Un rapport intermédiaire sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan national d'organisation de la circulation cycliste sera établie à l'occasion du « Deuxième rapport sur la situation de la circulation cycliste en Allemagne » que le Gouvernement fédéral présentera au Parlement allemand en 2005.