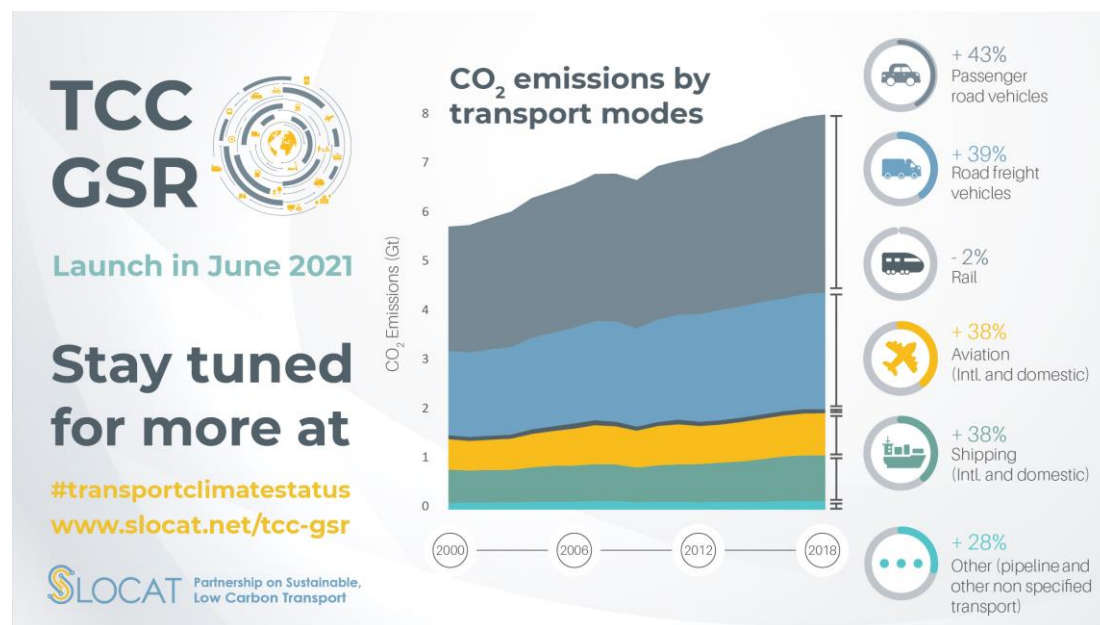


Les raisons pour lesquelles chaque ville devrait construire 2 km de pistes cyclables séparées et de haute qualité par 1000 habitants

Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)

Juin 2021

Pour éviter un changement climatique dramatique et limiter le réchauffement à **1,5°C**, nous devons **réduire radicalement les émissions de carbone liées au secteur des transports.**

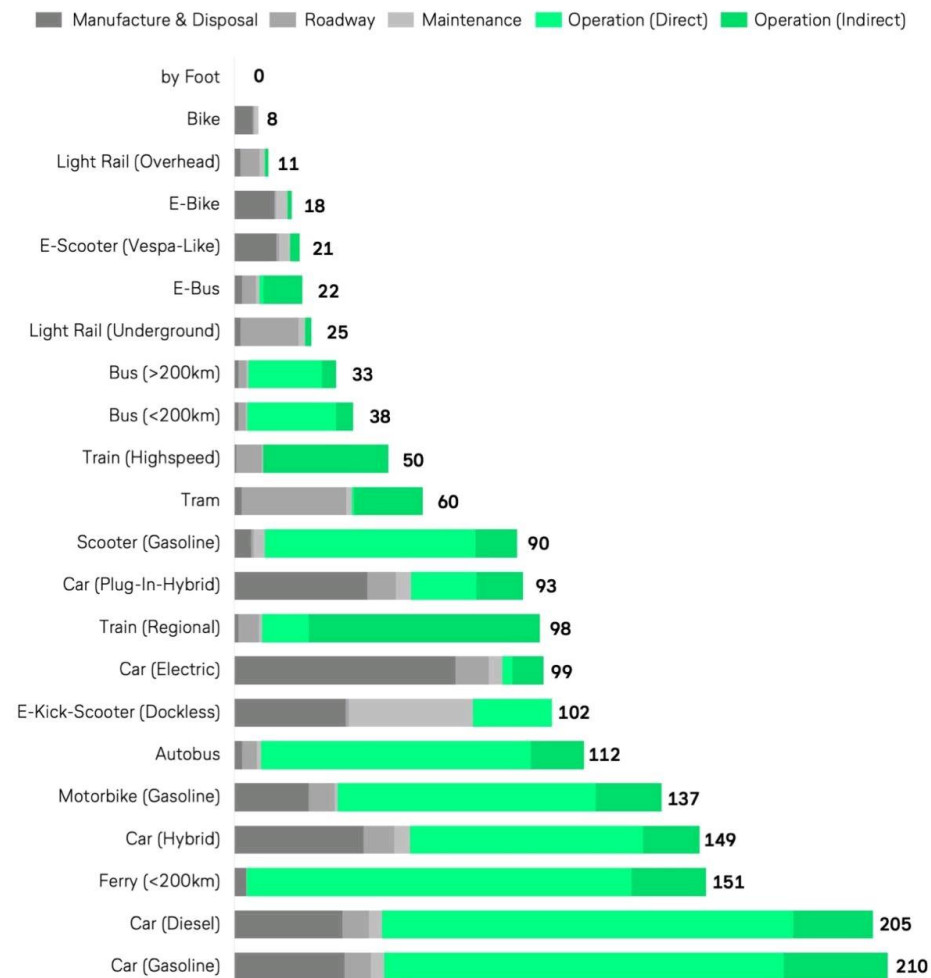


En effet, le secteur des transports est l'une des principales sources d'émissions de carbone. Dans de nombreux pays, les émissions liées au transport augmentent alors que toutes les autres émissions diminuent.

TNMT

Ranking urban transport modes

Average carbon emissions by transport type (in gram per pkm)



Sources: Lufthansa Innovation Hub Analysis, TNMT.com, press and various research studies — see extra Airtable

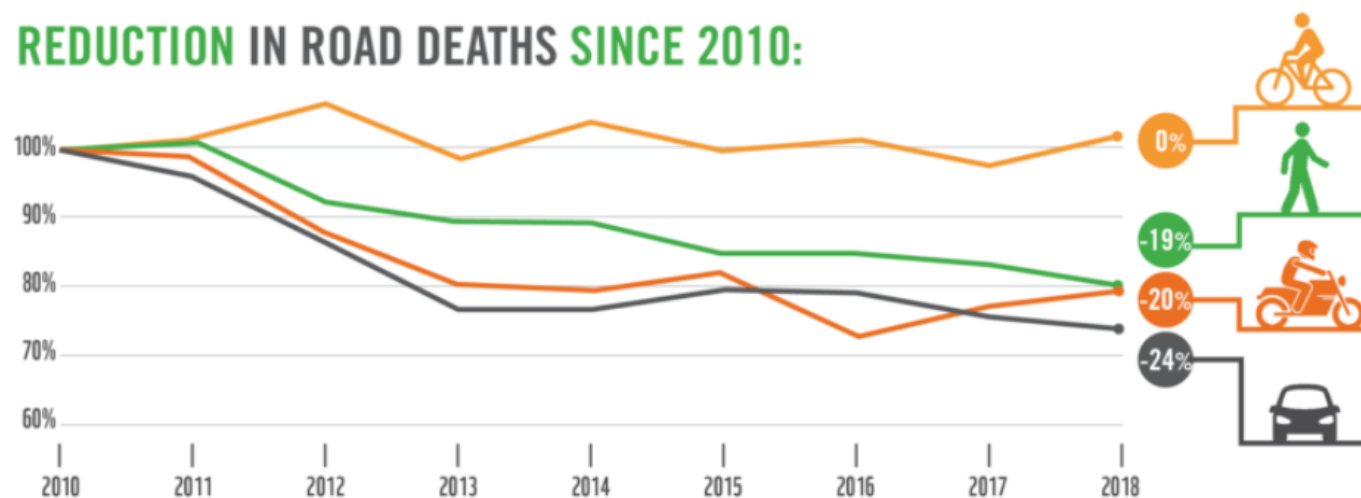
Le vélo ne produit **guère d'émissions**. Avec les piétons et les transports publics, son utilisation peut contribuer grandement à la réduction des émissions de carbone.

Les raisons pour lesquelles chaque ville devrait construire 2 km de pistes cyclables séparées et de haute qualité par 1000 habitants

Cependant, l'attractivité de l'usage du vélo dépend essentiellement de la **sécurité routière**.

Les décès de cyclistes ont diminué huit fois plus lentement que ceux des occupants de véhicules motorisés. Plus précisément, alors que les décès de cyclistes n'ont diminué que de 0,4 % entre 2010 et 2018, les décès d'occupants de véhicules motorisés ont diminué d'environ 20 %. Dans l'Union Européenne, un taux effrayant de 83 % de décès parmi les cyclistes peut être ramené aux accidents comprenant les véhicules motorisés.

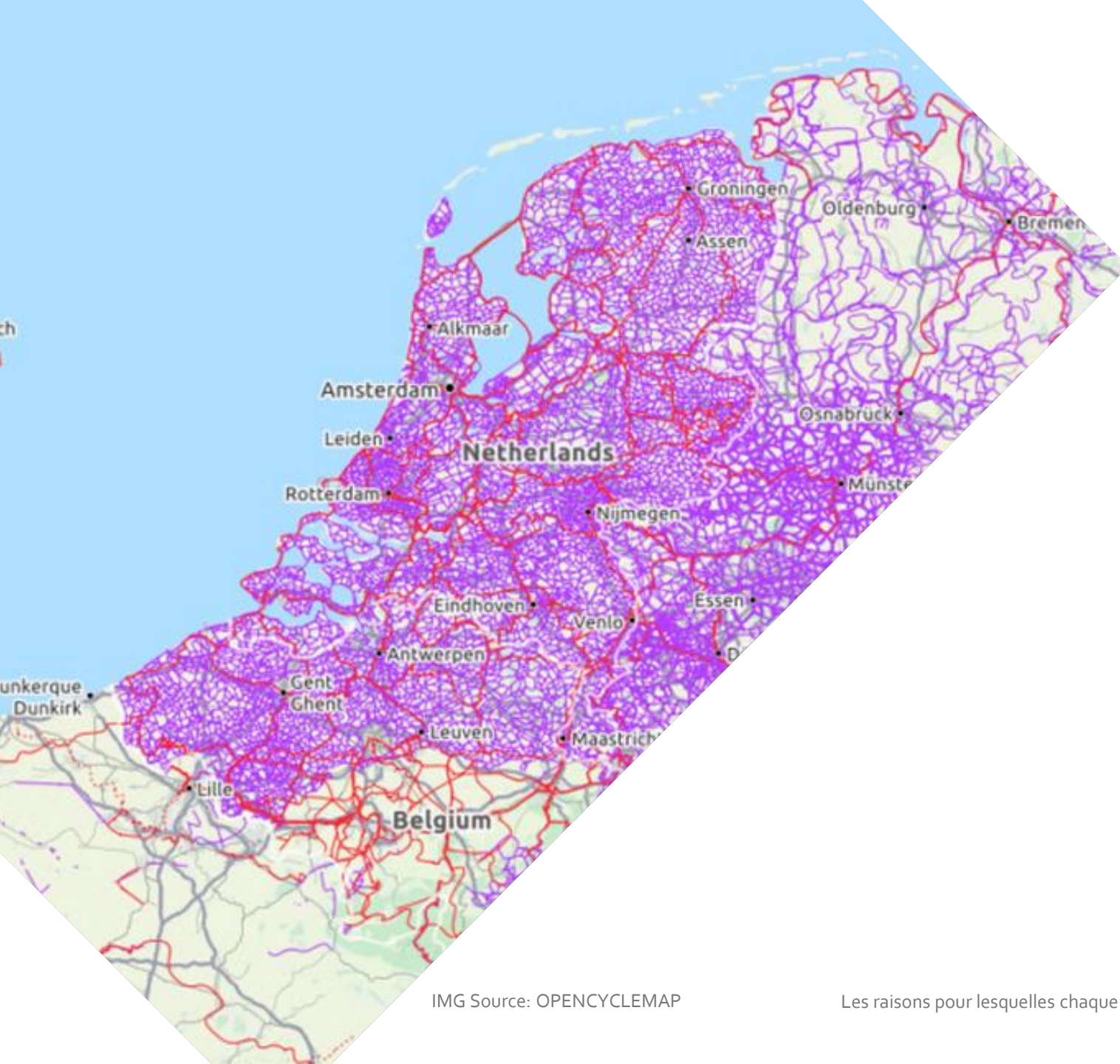
REDUCTION IN ROAD DEATHS SINCE 2010:





Mais comment les pays comme le Danemark ou les Pays-Bas y parviennent-ils ?

Ces deux pays sont réputés pour leur **forte proportion de cyclistes** et pour leur expérience de plusieurs décennies en matière d'infrastructures en faveur des cyclistes.



IMG Source: OPENCYCLEMAP

Prenons l'acteur exemplaire: **Les Pays-Bas.**

Quelque **35 000 km de pistes cyclables ont été physiquement séparées** du trafic motorisé, soit un quart des 140 000 km du réseau routier du pays, ce qui permet d'atteindre une part modale du vélo remarquablement élevée.

Les raisons pour lesquelles chaque ville devrait construire 2 km de pistes cyclables séparées et de haute qualité par 1000 habitants

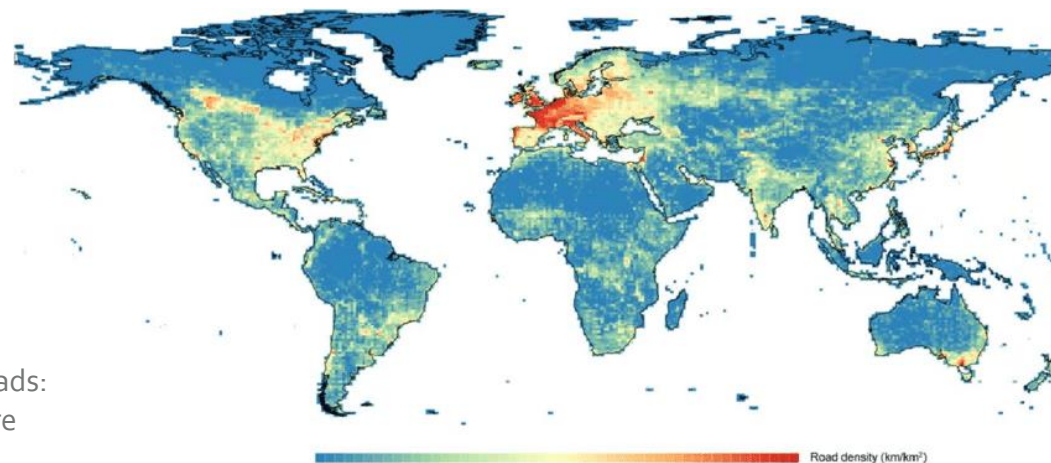
Une question de qualité: Au fond il faut établir un réseau national de pistes cyclables séparées et de qualité, d'une largeur minimale de 2,5 m par sens, avec une signalisation claire et une construction résistante aux intempéries, qui assure des liaisons continues.

Les rues plus petites sont conçues en tenant compte des vitesses réduites et de l'inclusion de tous les modes de transport.

La dorsale cycliste des Pays-Bas est un réseau de **pistes cyclables séparées de haute qualité**. Pour obtenir un réseau qualitatif comme celui des Pays-Bas, les gouvernements devraient construire environ **2 km de pistes cyclables séparées de haute qualité par 1000 habitants**. Cet indicateur de qualité dépend évidemment de la topographie locale et de la densité de population.

Il est possible de mettre en place un réseau mondial de pistes cyclables de haute qualité permettant une qualité de vie élevée et un secteur des transports compatible avec le réchauffement climatique. Les gouvernements du monde entier devraient s'efforcer de fixer des objectifs et des budgets annuels pour les pistes cyclables de haute qualité - en visant **2 km pour 1000 habitants**.

16 millions de km vous semblent-ils un montant exagéré ? Les chiffres relatifs aux réseaux routiers varient considérablement, mais les 64 millions de km indiqués par Wikipedia semblent plausibles. Pourquoi le mode de transport le plus durable (le vélo) devrait-il recevoir moins d'attention ?



Densité routière (km²) pour 100 km
3 100 km grid cell

IMG Source: Global exposure of carnivores to roads:
Exposure of carnivores to roads - Scientific Figure
on ResearchGate.

Available from: https://www.researchgate.net/figure/Road-density-km-km-22-per-100-km-3-100-km-grid-cell-We-intersected-the-global-road_fig1_312961184 [accessed 10 Jun, 2021]

Les raisons pour lesquelles chaque ville devrait construire 2 km de pistes cyclables séparées et de haute
qualité par 1000 habitants

Autres considérations :

- Les grandes villes peuvent apporter une "contribution au développement" à l'arrière-pays pour les déplacements domicile-travail à longue distance, et aux zones où les citadins se détendent.
- Un développement progressif est possible, la planification doit être pluriannuelle.
- Pas de construction ou de réhabilitation de nouvelles routes ou pistes sans infrastructures cyclables de qualité.



Disclaimer

Ce document a été compilé avec le plus grand soin. Néanmoins, nous ne garantissons pas que les informations fournies soient actuelles, précises, complètes ou exemptes d'erreurs. Nous déclinons toute responsabilité pour les dommages ou pertes résultant directement ou indirectement de l'utilisation de ce document, pour autant qu'ils n'aient pas été causés intentionnellement ou par négligence grave. Nous nous réservons expressément le droit de modifier, d'ajouter et de supprimer tout ou en partie ce document sans préavis, ou d'en interrompre la publication complètement ou pour une période limitée.

Ce document contient des liens vers des sites externes. La responsabilité du contenu des sites externes liés à ce document incombe toujours à leurs éditeurs respectifs. Lors de la mise en place des liens vers ces sites, nous avons vérifié le contenu des sites tiers afin de déterminer s'il pouvait donner lieu à une responsabilité civile ou pénale. Toutefois, le contrôle permanent des sites externes liés ne peut raisonnablement être exigé sans indication concrète d'une violation des droits. Si nous apprenons ou sommes informés par un tiers qu'un site externe lié engage sa responsabilité civile ou pénale, nous supprimerons immédiatement le lien vers ce site. Nous nous désolidarisons expressément de ces contenus.

Les présentations cartographiques ne constituent en aucun cas une reconnaissance en droit international des frontières et des territoires.

TUMI est responsable du contenu de cette publication.

Publiée par

Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Sector Project Sustainable Mobility
Bonn und Eschborn

E transport@giz.de
I www.giz.de/transport

Friedrich-Ebert-Allee 36 + 40
53113 Bonn
T +49 228 44 60-0
F +49 228 4460-17 66

Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5
65760 Eschborn
T +49 6196 79-0
F +49 6196 79-11 15

Auteurs

Daniel Moser, Armin Wagner

Contributeurs

Leonie Guskowski

Design et mise en page

Daniel Moser, Leonie Guskowski

A partir de

Juin 2021