

# VELO

# KØBENHAVN (DK)

## ASPECTS GENERAUX

København, capitale du Danemark, comptait 562 419 habitants en 1996 (1 365 000 dans l'agglomération). Les remparts datant des XVI et XVII siècles ont été remplacés par des parcs et des larges boulevards. Premier port du pays, København est une plaque tournante entre la Scandinavie et l'Europe centrale et occidentale. Les commerces et services représentent une grande partie de son activité, les industries présentes étant les constructions navales et mécaniques, l'appareillage électrique, de grandes brasseries (Tuborg, Carlsberg), l'imprimerie et l'industrie pharmaceutique.



## POLITIQUE GLOBALE DES DEPLACEMENTS

Le réseau routier de København compte 717 km. Dans les années 90, plusieurs documents ont marqué la volonté des autorités municipales d'orienter la circulation vers un développement plus durable.

Le plan pour une ville en bonne santé de 1993 (Healthy City Plan) avait pour objectif de réduire les effets néfastes de la circulation tels que les accidents, le bruit et la pollution de l'air, en particulier dans les quartiers résidentiels.

Le plan municipal de 1993 à 1997 visait à accroître la densité de population à proximité des gares de façon à ce que les habitants utilisent au mieux les potentialités des transports publics ; la construction de nouvelles lignes de transport (mini-métro, extension du réseau ferré périurbain) devant être considérée comme une opportunité de renforcer le rôle du transport public.

Le plan d'environnement et de trafic de 1996 déclarait notamment que les flux de circulation devaient être réajustés. Dans cette optique, le projet de planification de la ville prévoit un développement de celle-ci mais sans provoquer d'augmentation globale du trafic.

En 1997, la répartition modale des déplacements était la suivante : environ un tiers des déplacements étaient effectués en vélo, un autre tiers en voiture et le tiers restant à l'aide des transports publics.

En 1998, le réseau cyclable de la ville était constitué de 302 km de pistes et 42 km de voies vertes, incluant la majorité des routes principales.

# EXPERIENCE DE KØBENHAVN (DK)

## 1. Politique générale

### Planification

En 1912, on dénombrait déjà 50 km de pistes identifiées pour les vélos à København. Jusque dans les années 50, toutes les créations et extensions de routes principales étaient accompagnées de construction de pistes cyclables. Une bonne partie des pistes d'alors est aujourd'hui encore en fonction. Dans les années 60, décennie où la voiture était en plein essor, certaines pistes ont été raccourcies voire supprimées. Avec le renouveau populaire du vélo dans les années 70, la construction et l'extension des pistes ont repris. C'est ainsi qu'en 1980, København comptait 240 km de pistes, faisant rarement moins de 2,7 m de large.

Une nouvelle étape est franchie en 1980 avec l'élaboration d'un plan pour le développement des pistes cyclables. Il recensait toutes les sections de route dépourvues de pistes et visait à relier toutes les pistes ensemble de façon à constituer un véritable réseau. La priorité de construction des nouvelles pistes est alors fonction du volume de cyclistes et du nombre d'accidents. A partir de 1982, les nouvelles pistes sont donc construites prioritairement sur les anciens axes d'entrée dans la ville, qui étaient déjà très fréquentés par les cyclistes mais pas dans de bonnes conditions de sécurité. Des pistes sont également réalisées dans les parties denses de la ville qui en étaient jusque là dépourvues.

A long terme, le plan de circulation prévoit de créer des itinéraires sûrs, directs et attractifs pour les pendulaires se déplaçant à vélo pour pallier les pistes existantes, qui sur de longs trajets sont trop souvent interrompues par des intersections ou des priorités aux passages des transports publics. Ces nouveaux itinéraires seront reliés aux réseaux cyclables régionaux et nationaux.

### Aménagements et mesures en faveur du vélo

Les pistes cyclables sont situées le long des routes dont elles sont séparées par un trottoir. Elles sont unidirectionnelles, et pour celles construites jusqu'en 1980, généralement d'une largeur supérieure à 2,7 m. Dans les zones denses, leur largeur a été réduite à 2,2 voire 2 m. On les trouve de part et d'autre de la route.

En plus des pistes « classiques », il existe des pistes « récréatives » autour des lacs et des parcs.

Dans le centre ville, tout a été fait pour laisser de la place aux piétons et pour réguler la circulation automobile. De ce fait, l'espace réservé aux cyclistes est relativement faible. Pour pallier ce problème, les cyclistes ont été autorisés à emprunter dans les deux sens les voies à sens unique.

En 1996, la ville a inventorié toutes les pistes pour en assurer la meilleure maintenance possible. Elle a alloué à ce poste près de 630 000 €, ce qui représentait une augmentation de plus de 522 000 € par rapport à l'année précédente.

Le stationnement des vélos est facilité par une offre extensive de places de stationnement dont sont pourvus la plupart des bâtiments résidentiels, publics et commerciaux. Cette offre d'emplacements est obligatoire pour les constructions nouvelles. Au total, près de 4000 emplacements sont disponibles dans les quatre stations de métro du centre ville. Deux stations centrales sont équipées depuis 1989 d'un centre du vélo, où l'utilisateur peut laisser son vélo en consigne ou le faire réparer.

A certaines intersections, la chaussée a été peinte en bleu pour signaler le trajet deux-roues le plus sûr et attirer l'attention des automobilistes pour qu'ils prennent mieux en compte les cyclistes. Des études ont démontré l'efficacité de telles mesures.

Des feux anticipés ont également été installés à certains carrefours et permettent aux cyclistes de démarrer avant le flot de voitures.

En 1995, une initiative a été prise par la Municipalité pour encourager l'utilisation du vélo dans les entreprises pour les trajets courts journaliers. Elle consistait à offrir gratuitement un vélo à 50 entreprises. Pour garder ce vélo, les entreprises devaient effectuer plus de 200 km ou plus de 50 trajets sur une durée de trois mois. Cette initiative a été couronnée de succès puisque seules 5 entreprises n'ont pas rempli les conditions.

L'intermodalité est également favorisée avec la possibilité, en dehors des heures de pointe, de monter son vélo dans les trains desservant la périphérie, moyennant un petit supplément. Notons également que la réglementation danoise fait obligation aux taxis de s'équiper d'un attache vélos pour leurs clients.



### **Communication et sensibilisation**

Depuis 1996, la Municipalité publie tous les deux ans le « Bicycle Account », un document qui rend compte de l'état d'avancement de la politique cyclable dans la ville. Il comprend des chiffres clés, des explications ainsi que des comptes-rendus des actions menées par la Municipalité dans le domaine du vélo. Il donne également et à chaque fois les résultats de la dernière enquête effectuée auprès des cyclistes. Les résultats aident la Municipalité à améliorer les conditions de circulation des cyclistes. De là découlent la création des itinéraires apaisés, la construction de nouveaux emplacements pour le stationnement des vélos, etc.

Par ailleurs, des campagnes d'affichage sont régulièrement lancées pour faire la promotion du vélo.

## **2. Le projet City Bikes**

### **Les prémices de City Bikes**



Le projet City Bikes remonte à 1989. Il est né dans l'idée première de résoudre les problèmes de vols de vélos dans la ville. Il était envisagé que les compagnies d'assurance le sponsorisent avec l'argent qu'elles allouaient autrement aux remboursements des vols. Ce projet a été monté mais a périclité en 1991 par manque de fonds disponibles.

Début 1994, le projet a refait surface avec la création d'une fondation à but non lucratif (« Fonden Bycyclen i København »). Cette fondation disposait d'un capital de 40 200 € apporté par la Municipalité, le Ministère des Communications et du Tourisme, le Ministère de la Culture et l'organisation touristique « Wonderful Copenhagen » (« Superbe Copenhague »).

Le projet est devenu réalité fin 1994 grâce à une subvention de 335 000 € allouée par le Ministère de l'Environnement et une association écologiste «Den Gronne Fond ». Parallèlement, deux sponsors se sont intéressés au projet et ont commandé 300 City-Bikes chacun pour trois ans, pour une somme de 134 000 € chacun. Des vélos et des parkings ont ainsi pu être commandés et on a pu voir à l'été 1995 les 1 000 premiers City-Bikes en circulation.

### **Le fonctionnement du projet City Bikes**

#### Principes du système City Bikes

Le projet City Bikes a pour objectif d'encourager l'utilisation du vélo, de considérer ce mode de déplacement comme un complément au réseau de transport public et de diminuer les vols de vélos privés. Le principe repose sur une mise à disposition du public de vélos gratuitement (les City-Bikes). Les City-Bikes sont stationnés dans 120 parkings de la ville et pour en emprunter un, il suffit d'introduire une pièce correspondant à une valeur de

2,68 € dans le système de retenue (comme pour un caddie de supermarché). Après utilisation du vélo, on le range dans un des parkings et on récupère la pièce introduite. La zone d'utilisation du City-Bike est limitée au centre ville. Un plan le précisant est présent à chaque parking.



### Intermodalité

A chaque gare de la ville, il est possible d'emprunter des City-Bikes, de telle sorte que les usagers des transports publics peuvent dès la sortie du bus ou du train continuer leur trajet en vélo. Pour les automobilistes, les tarifs du stationnement les plus élevés correspondent à la zone où l'utilisation du vélo est autorisée. Ils ont donc intérêt à se garer en périphérie du centre et poursuivre leur déplacement en vélo.

### Gestion du système

La gestion est assurée par un partenariat entre quatre organismes :

- la fondation Fonden Bycyklen i København,
- l'agence de publicité Transmedia A/S,
- l'entreprise Cycle Imports of Scandinavia (CIOS),
- la Municipalité de København.

La fondation est chargée de rechercher de nouveaux sponsors pour le projet et de le gérer au quotidien. En outre, elle veille à ce que les vélos ne sortent pas de la zone autorisée et à ce qu'ils soient en ordre de marche.

L'agence de publicité est chargée de vendre de l'espace publicitaire sur les panneaux situés à proximité des 120 parkings. Les revenus de cette vente sont destinés à couvrir les dépenses telles que les salaires, les frais de location, le transport des vélos à réparer. Les City-Bikes peuvent eux aussi servir de support de publicité (jantes lenticulaires par exemple) pour 268 € par an. Cette somme comprend l'inscription de la publicité sur le vélo mais aussi l'entretien du vélo.

L'entreprise CIOS conçoit et fabrique les City-Bikes. Les différentes pièces détachées sont conçues pour n'être utilisables que sur les City-Bikes pour décourager le vol. La première version de 1995 était trop fragile et de nombreux dégâts sont apparus. La version de 1996 a remédié à ces désagréments en apportant plus de 40 changements.

La Municipalité est pour sa part responsable de la conception, de la construction et de la maintenance des parkings. Ils sont au nombre de 120, offrant au total à 1 500 emplacements, et sont distants les uns des autres de 200 à 300 m. La communication de cette expérience aux autres villes intéressées est également de la compétence de la Municipalité.

### Financement

Le financement du projet est détaillé dans les tableaux ci-dessous (chiffres exprimés en €).

Sources privées	1995	1996	1997	Budget 1998
Sponsors	147 400	147 400	201 000	241 200
Publicité	20 100	67 000	67 000	80 400
Total	167 500	214 400	268 000	321 600

Sources publiques 1995-1998	€	Source
120 parkings	643 200	Ville de København
1000 City-Bikes	268 000	Ministère danois du Trafic et de l'Environnement
1000 City-Bikes	268 000	Ville de København
600 City-Bikes	134 000	Projet européen ZEUS
Organisation du service 1997-1998	201 000	Parlement danois
Total	1 514 200	

## EVALUATION

### Politique générale

La part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements est importante à København, puisque 30% des déplacements pour le travail s'effectuent à vélo, 34% en voiture et 35% en transports publics ou à pied. Notons que même les jours pluvieux, 60% des cyclistes utilisent tout de même leur vélo.

København comptait en 1998 302 km de pistes cyclables et 42 km de voies vertes. Malgré les nombreux efforts de la ville, le besoin d'emplacements de stationnement supplémentaires est toujours important. Le vol des vélos, particulièrement dans les stations de métro, reste également un problème majeur.

Les résultats de l'enquête publiée dans le « Bicycle Account » de 1998 montre que les points sur lesquels les cyclistes sont le moins satisfaits sont l'information, l'entretien des routes (celles dépourvues de pistes cyclables) et le stationnement.

### Projet City-Bikes

Environ 300 City-Bikes ont été perdus en 1996, ce à quoi s'attendaient les responsables du projet. Quoi qu'il en soit, on a pu observer une diminution du nombre de vols de vélos privés : de 15 % entre 94-95 et de 12% de plus entre 95-96.

Les City-Bikes connaissent un succès au niveau de la population locale, mais également au niveau des touristes. En effet, l'organisation touristique « Wonderful Copenhagen » les considère comme des attractions touristiques au même titre que la petite Sirène et les jardins de Tivoli.

D'autre part, le nouveau plan d'environnement et de trafic de 1998 en a fait une priorité politique.

Les publicitaires semblent quant à eux y trouver leur compte étant donné qu'ils sont de plus en plus nombreux à vouloir participer au projet, malgré le petit écueil du début dû à la mauvaise qualité des premiers City-bikes.

Le succès du projet s'est traduit en 1997 par un manque de vélos alors que le parc s'élevait déjà à 2 000 unités.

## PERSPECTIVES

### Politique générale

Le plan des pistes cyclables prioritaires, adopté en 1997, prévoit pour 2012 la création de 54 km de pistes supplémentaires. La construction de 1 600 nouvelles places de stationnement pour vélos dans le centre pour satisfaire la demande est également prévue.

### Projet City-Bikes

En 1997, la ville comptait porter l'offre de City-Bikes à 5 000 à l'horizon 2000 pour pouvoir satisfaire la demande.

Une solution alternative au système « caddie » est à l'ordre du jour : il s'agit d'un système de carte d'identification que l'on obtiendrait contre une cotisation, ce qui permettrait de disposer de davantage de fonds. Cette idée a pour l'instant été écartée pour garder la spontanéité du geste de l'emprunt. Néanmoins, recourir à davantage de technologie pourrait peut-être faciliter la réplique du projet City-Bikes dans d'autres villes, notamment européennes. Certaines portent d'ailleurs un grand intérêt à l'expérience de København, et lors d'une conférence à Sandnes (Norvège), il a été décidé de créer un réseau européen de City-Bikes.

## POUR ALLER PLUS LOIN

City of Copenhagen  
4<sup>th</sup> Department Secretariat  
Britta Krogh-Lund  
City Hall  
DK-1599 KØBENHAVN V  
Tel : +45 33 66 26 58  
Fax : +45 33 66 70 81  
E-mail : [bkl@mag4.kk.dk](mailto:bkl@mag4.kk.dk)

Fonden Bicyklen i København (Fondation)  
Stig DeGeer  
Farvergade 27A  
DK-1463 KØBENHAVN K  
Tel : +45 49 18 00 76  
Fax : +45 49 18 01 30

Cycle Imports of Scandinavia (CIOS)  
Bernstorffsvej 137  
DK-2900 HELLERUP  
Tel : +45 39 90 05 56  
Fax : +45 39 63 05 56

Cette fiche de cas a été réalisée par Energie-Cités grâce à la collaboration des responsables de la Ville de København (DK) et au soutien technique et financier de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) – Délégation Régionale Franche-Comté

**ADEME**

