

*Demandes concernant les communes*

4.13 Garantir des transports publics de passagers à brève distance performants et attrayants et délester les agglomérations du poids du transport individuel motorisé et du transport de marchandises par route nécessitent un aménagement du territoire et une planification de la circulation intégrés qui soient d'une part axés sur la réduction du trafic et misent d'autre part sur des modes de transport respectueux de l'environnement. Pour cela, il convient tout d'abord de recenser tous les modes de transports et leurs objectifs et de les évaluer dans le contexte du réseau régional incluant les zones périphériques.

4.14 Conformément aux objectifs fixés selon un certain ordre de priorité et aux stratégies correspondantes, toutes sortes de mesures doivent ensuite être mises en œuvre dans le cadre d'un processus politique et de communication.

4.15 Les collectivités territoriales devraient se fixer des objectifs clairs qui indiquent comment et dans quelle mesure elles

souhaitent augmenter la part des transports publics de passagers à brève distance et des modes de transports écologiques que sont le vélo et la marche et ainsi diminuer la part absolue du transport motorisé individuel. Il est important de recourir pour cela à des compétences dans le domaine de la planification et du financement.

4.16 En tant qu'élément des services d'intérêt général communaux, une planification des transports publics prévoyante doit également prendre en compte une politique des réserves foncières, par exemple pour les trajets et les arrêts des transports publics.

4.17 La participation des citoyens ainsi que celle des associations d'usagers aux processus de programmation revêt une grande importance dans la réussite des systèmes de transports publics. Le CESE recommande donc aux collectivités territoriales de faire largement participer les citoyens au développement de leurs systèmes de transports publics de proximité.

Bruxelles, le 25 avril 2007.

Le Président  
du Comité économique et social européen  
Dimitris DIMITRIADIS

**Avis du Comité économique et social européen sur «La promotion du trafic cycliste transfrontalier»**

(2007/C 168/18)

Dans un courrier daté du 7 novembre 2006, le ministère allemand des transports, dans le cadre de la présidence allemande du Conseil de l'UE, a prié le Comité économique et social européen, conformément aux dispositions de l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, d'élaborer un avis sur «*La promotion du trafic cycliste transfrontalier*».

Le 21 novembre 2006, le Comité économique et social européen a chargé la section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information» de préparer les travaux en la matière.

Vu la nature urgente des travaux, le Comité économique et social européen a désigné M. SIMONS rapporteur général lors de sa 435<sup>e</sup> session plénière des 25 et 26 avril 2007 (séance du 25 avril 2007), et a adopté le présent avis par 128 voix pour, 2 voix contre et 8 abstentions.

**1. Conclusions**

1.1 Il n'y a pas (encore) de politique européenne du vélo. Cependant, la Commission européenne soutient, par des programmes de subvention, la recherche, le développement et la mise en œuvre de projets dans le cadre de la politique de mobilité durable et d'une consommation énergétique soutenable.

1.2 Le CESE recommande, de manière générale, d'intégrer le vélo dans la politique des transports et de l'infrastructure, et en particulier, de lui accorder toute l'attention qu'il mérite dans le futur livre vert sur les transports urbains.

1.3 Un compartiment pour le transport des vélos, notamment, devrait obligatoirement être prévu dans chaque train en Europe, et donc également les trains internationaux à grande vitesse.

1.4 Il convient de définir des exigences de qualité *minimales* auxquelles devrait satisfaire l'infrastructure aménagée avec l'aide des subventions européennes.

1.5 Le CESE recommande de prévoir également des budgets européens pour subventionner l'aménagement d'infrastructures cyclistes et leur entretien. Dans la pratique, la pertinence de cette infrastructure a déjà été démontrée dans des villes et pays d'Europe.

1.6 La Commission européenne doit (continuer à) soutenir financièrement l'échange de connaissances et de bonnes pratiques, ainsi que les campagnes de sensibilisation au vélo, et rendre obligatoire l'intégration d'une politique du vélo (par exemple, l'intermodalité entre le vélo et les transports publics) dans tous les projets qu'elle subventionne dans le domaine des transports.

1.7 Il y a lieu d'encourager, également au niveau européen, l'élaboration et la mise en œuvre de règles de sécurité adéquates, tant pour le cycliste et son moyen de transport que pour l'infrastructure cyclable et le reste du trafic.

1.8 Une politique du vélo doit également être prise en compte dans le cadre du développement ultérieur des politiques européennes en matière d'aménagement du territoire (et notamment d'urbanisme), d'environnement, d'économie, de santé, de formation et d'éducation.

1.9 La Commission européenne devrait bien organiser la collecte et le suivi des données sur le vélo en Europe, et encourager l'harmonisation des méthodes d'analyse.

1.10 La Commission européenne doit continuer à subventionner la création de voies cyclables dans le cadre du projet EuroVelo, afin de mettre en place un réseau complet de voies cyclables, un RTE (réseau transeuropéen) de transport cycliste.

1.11 Il est souhaitable qu'une organisation européenne, subventionnée par la Commission européenne, assure la gestion et le secrétariat du réseau EuroVelo et des différents projets de voies cyclables menés à bonne fin, pour veiller de manière centralisée à la continuité de l'entretien de l'infrastructure et à l'information des cyclistes.

## 2. Introduction

2.1 Le ministère allemand des transports, dans le cadre de la présidence allemande du Conseil de l'UE, a prié le CESE d'élaborer un avis exploratoire sur le trafic cycliste transfrontalier. Le ministère allemand des transports pose trois questions.

2.2 L'avis exploratoire examinera tout d'abord la situation actuelle en matière de politique cycliste dans l'UE (question 3), en mettant l'accent sur l'utilisation du vélo comme moyen de transport dans la vie quotidienne. Il abordera ensuite les possibilités d'amélioration de l'infrastructure cycliste transfrontalière (question 2) et la coopération européenne pour concrétiser le développement du réseau de voies cyclables (question 1). Le tourisme à vélo occupe une place centrale en ce qui concerne les deux dernières questions.

## 3. La politique cycliste de l'UE — situation actuelle

3.1 Pour l'UE, la politique du vélo n'a guère constitué, jusqu'à présent, un thème *en soi*. Dans le passé, le vélo était abordé au niveau européen surtout dans le cadre du thème de l'environnement, sous la pression principalement du mouvement écologiste, qui, en raison des inconvénients liés au trafic automobile croissant, plaidait pour une meilleure politique du vélo. Ainsi,

Ritt Bjerregaard, commissaire européenne chargée de l'environnement, a appelé les pouvoirs locaux d'Europe à mettre en place une politique favorable à l'utilisation du vélo, dans un programme en 12 points <sup>(1)</sup>.

3.2 Le Livre blanc sur les transports de 2001 et son évaluation intermédiaire de 2006 se concentrent sur d'autres modes de transports. Dans sa réaction au livre blanc, le Parlement européen <sup>(2)</sup> a toutefois invité la Commission européenne à investir davantage dans l'accessibilité des transports publics pour les cyclistes.

3.3 L'actuel commissaire en charge des transports, Jacques Barrot, a souligné, dans son intervention à la conférence Euro-Velo-City de Dublin en 2005, que la Commission européenne, en dépit du principe de subsidiarité, avait un rôle à jouer dans la promotion du vélo en Europe. Le vélo peut contribuer davantage à la réalisation de l'objectif de rééquilibrage modal. Il estime qu'il appartient à la Commission d'élaborer des programmes de subvention, d'améliorer la sécurité routière, d'informer les décideurs et de promouvoir la coopération.

3.4 La Commission européenne soutient, dans le cadre du programme-cadre de recherche et développement, l'initiative CIVITAS (City VITALity Sustainability). À ce jour, 36 villes réparties dans 17 pays mettent en œuvre des mesures visant à améliorer la durabilité des systèmes de transport urbain. L'une des huit catégories de solutions intégrées concerne la promotion d'un style de vie dans lequel on utilise moins la voiture et, par exemple, davantage le vélo <sup>(3)</sup>. Dans le cadre du programme pour une énergie intelligente en Europe, la Commission européenne subventionne les projets STEER, visant à promouvoir une consommation d'énergie durable en matière de trafic et de transports. Deux de ces projets concernent l'échange de connaissances dans le domaine de la politique du vélo <sup>(4)</sup>.

3.5 Dans le Livre vert intitulé «Promouvoir une alimentation saine et l'activité physique: une dimension européenne pour la prévention des surcharges pondérales, de l'obésité et des maladies chroniques» <sup>(5)</sup>, la Commission européenne se demande de quelle manière les politiques publiques peuvent contribuer à assurer que l'activité physique soit intégrée à la routine quotidienne. Une autre question porte sur les mesures nécessaires — par exemple en matière d'aménagement des quartiers résidentiels — pour favoriser la création d'environnements favorables à l'activité physique.

3.6 Le «monde du vélo» a déjà donné de nombreuses réponses à ces questions. Les experts associent de plus en plus le vélo au thème de la santé, et ce pas uniquement parce que le vélo peut contribuer à l'activité physique quotidienne dans le cadre d'un mode de vie sain. Signalons par ailleurs qu'en ce qui

<sup>(1)</sup> Commission européenne, DG XI: «Villes cyclables, villes d'avenir», Luxembourg, 1999.

<sup>(2)</sup> Résolution du 12 février 2003 — Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme du PE, rapporteur: Juan de Dios Izquierdo Collado, 9 décembre 2002, Rapport sur le Livre blanc de la Commission: «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+VO//FR&language=FR>.

<sup>(3)</sup> Voir [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org).

<sup>(4)</sup> Voir [www. http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm#policy](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

<sup>(5)</sup> COM(2005) 637 final.

concerne la politique environnementale, le vélo peut d'une part contribuer à la diminution de la concentration de particules fines dans l'air des zones urbaines, mais que d'autre part, son utilisation est compromise par la mauvaise qualité de l'air des agglomérations.

3.7 À mesure que se développe une gestion de plus en plus globale de la mobilité, l'on prête davantage d'attention aux avantages du vélo pour résoudre le problème des embouteillages. Outre les déplacements quotidiens domicile-travail, le trafic routier de loisirs (généralisé par les activités socio-récréatives) semble aussi contribuer sensiblement aux embouteillages. Un autre facteur important est l'augmentation d'échelle (par exemple les fusions d'hôpitaux, les grandes surfaces à la périphérie de la ville) et l'allongement des distances qui en découle. Le vélo risque dès lors d'apparaître comme une option moins attrayante.

3.8 Un problème fréquent est que lorsque des infrastructures de transport terrestre sont aménagées ou étendues, elles coupent des voies cyclables existantes ou prévues, constituant ainsi des obstacles infranchissables ou gênants pour les cyclistes; en raison des grandes infrastructures de transport, le cycliste «de loisir» se trouve lui aussi enfermé, pour ainsi dire, dans son quartier ou dans sa ville. Il conviendrait de prendre cet aspect en considération et de trouver des solutions lors de l'aménagement de nouvelles infrastructures, principalement routières et ferroviaires. Si cela s'avère techniquement réalisable, il faudrait également prévoir une piste cyclable chaque fois que de nouvelles infrastructures sont aménagées.

3.9 Il y a lieu d'indiquer à cet égard que des instruments, tels que des normes de qualité minimales, devraient être prévus pour l'infrastructure cyclable aménagée avec des subventions européennes. Afin de faire des centres-villes des lieux agréables à vivre, les villes recourent à des mesures d'incitation telles qu'une bonne infrastructure cycliste, confortable et sûre, comprenant notamment des pistes cyclables et des parkings pour vélos au cœur de la ville.

3.10 En Europe, les Pays-Bas sont considérés comme LE pays du vélo, qui doit donc servir de modèle. Les Pays-Bas doivent leur réputation non seulement au fait qu'ils ont la mobilité cycliste la plus importante d'Europe, mais également au «schéma directeur vélo» (*Masterplan Fiets*, 1990-1997). D'autres pays européens ont suivi l'exemple néerlandais et sont désormais convaincus qu'une bonne politique cycliste implique une attention et un engagement (notamment financier) des autorités nationales.

3.11 Le «schéma directeur vélo» néerlandais, en abordant la problématique sous l'angle des trajets, a bien montré qu'une bonne politique cycliste ne se résume pas à de bonnes pistes cyclables (confortables, rapides et sûres), mais doit également veiller à ce que le cycliste puisse laisser son vélo dans un endroit sûr et pratique, près de son domicile, à la gare, à proximité des nœuds de transport public et des arrêts de bus, et à sa destination finale.

3.12 La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a commandé il y a quelques années un rapport sur les

politiques de transport de ses États membres <sup>(6)</sup>. Il ressort de ce rapport que les États n'ayant pas de politique cycliste sont peu nombreux <sup>(7)</sup>. Évidemment, la portée, le statut et l'impact de ces politiques nationales diffèrent d'un pays à l'autre. La CEMT indique que le vélo représente en moyenne 5 % du nombre total des déplacements en Europe. Des pays comme le Danemark (18 %) et les Pays-Bas (27 %) prouvent toutefois qu'il est possible d'accroître ce pourcentage <sup>(8)</sup>.

3.13 Ces différences au niveau national, ainsi que d'autres au niveau local, montrent que l'utilisation du vélo peut être influencée par la politique des autorités. Le potentiel de croissance réside surtout dans l'abandon de la voiture individuelle au profit du vélo pour les déplacements de 5 à 8 km. En Europe, la voiture est actuellement utilisée pour plus de 50 % de ces déplacements sur de courtes distances. Même pour les distances de moins de 2 km, la voiture est encore utilisée dans 30 % des cas <sup>(9)</sup>.

3.14 La politique cycliste vise surtout à ce que les usagers remplacent la voiture par le vélo pour ces courtes distances, mais se tourne également depuis peu vers les distances plus longues. L'on réfléchit à des voies cyclables ultra-rapides et directes dans les grandes agglomérations.

3.15 Le potentiel de croissance de l'utilisation du vélo sur de courtes distances constitue la base des calculs relatif à la contribution que peut apporter une bonne politique cycliste à la lutte contre le changement climatique. Ainsi, aux Pays-Bas, d'après des estimations récentes, la part des courts trajets en voiture (moins de 7,5 km) dans les émissions totales de la circulation automobile est d'environ 6 % <sup>(10)</sup>.

3.16 Le vélo, qu'il ait été acheté, emprunté, ou loué, peut contribuer à une utilisation accrue des transports publics. En effet, le vélo permet d'agrandir le rayon dans lequel le voyageur peut rejoindre un arrêt en quelques minutes sans prendre sa voiture, au départ d'une gare, d'un arrêt de bus ou de son domicile, et vice versa.

3.17 Les différences entre les différents États européens en ce qui concerne la part du vélo dans le nombre total de déplacements ne s'expliquent pas uniquement par des conditions purement sociales, géographiques, climatologiques ou culturelles, bien que celles-ci jouent naturellement un rôle <sup>(11)</sup>. Dans les pays faisant la part belle au vélo, un facteur important semble être la présence d'associations s'engageant en faveur d'une bonne politique cycliste. Elles sont souvent à l'origine des schémas directeurs nationaux.

<sup>(6)</sup> CEMT, Politiques nationales en faveur du vélo (La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables: Aller de l'avant), service des publications de l'OCDE, 2004.

<sup>(7)</sup> CEMT, Politiques nationales en faveur du vélo, p. 43.

<sup>(8)</sup> CEMT, Politiques nationales en faveur du vélo, p. 20.

<sup>(9)</sup> CEMT, Politiques nationales en faveur du vélo, p. 24.

<sup>(10)</sup> Voir <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

<sup>(11)</sup> D'après une étude réalisée ces dernières années aux Pays-Bas, il ressort que des immigrants issus par exemple du Maroc (même ceux appartenant à la deuxième génération) utilisent en moyenne sensiblement moins le vélo que les Néerlandais de souche. Voir «Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht», publication du Fietsberaad, n° 11a, novembre 2006 — <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Le suivi et l'évaluation des politiques cyclistes au niveau européen sont malheureusement entravés par l'absence de matériel statistique utilisable et accessible. Non seulement les associations, mais également la CEMT, plaident en faveur d'une meilleure collecte de données sur la politique cycliste et l'utilisation du vélo <sup>(12)</sup> (note n° 9). La décision de ne plus faire figurer des statistiques importantes sur l'utilisation du vélo dans le «*Statistical pocketbook — EU Energy and transport in Figures*» a été accueillie avec beaucoup d'incompréhension.

3.19 Tandis que le système de navigation par GPS est devenu très courant pour les voitures, il reste plus difficile de développer des systèmes de navigation comprenant toutes les liaisons cyclables, étant donné que le matériel cartographique numérisé de base ne contient pas, ou ne restitue pas les voies cyclables, qui doivent donc encore être répertoriées et numérisées. Dans les pays cyclistes, les choses bougent beaucoup dans ce domaine, des planificateurs d'itinéraires cyclistes étant par exemple proposés sur internet <sup>(13)</sup>.

3.20 Le chiffre d'affaires de l'industrie européenne du vélo et des pièces détachées est estimé à 8,5 milliards d'euros, et elle emploie (directement et indirectement) environ 130.000 personnes. À cela s'ajoutent plus de 25.000 magasins et revendeurs, ainsi que leur personnel <sup>(14)</sup>, et ces données ne tiennent pas compte de la recherche technologique de pointe. L'importance économique du tourisme cycliste augmente, surtout dans les régions économiquement plus faibles, où les petites entreprises profitent du tourisme cycliste le long des véloroutes à longue distance <sup>(15)</sup>.

3.21 Il n'existe à ce jour aucune politique européenne en faveur du vélo. La Commission européenne a annoncé que le Livre vert sur les transports urbains qu'elle prépare actuellement traitera également du vélo. Il s'agit là de l'occasion rêvée pour compenser l'absence de politique européenne et d'intégration du vélo dans les autres domaines politiques en commençant par prendre en compte le vélo dans le Livre vert, en tant que mode de transport important dans les villes.

3.22 L'avis exploratoire sur «Les transports dans les aires urbaines et métropolitaines» — TEN/276, CESE 273/2007 —, outre la promotion des déplacements à vélo et à pied (paragraphe 3.3.3), aborde également la coordination de la planification des infrastructures de transport et de l'habitat (paragraphe 3.3.1). L'intégration de la politique du vélo dans la politique de l'habitat devra être concrétisée.

#### 4. Amélioration de l'infrastructure cyclable transfrontalière

4.1 S'agissant du trafic cycliste transfrontalier en Europe, des problèmes apparaissent surtout lorsque le cycliste souhaite emporter son vélo à l'étranger en utilisant les trains internationaux à grande vitesse. Ces trains représentent une infrastructure importante pour le tourisme cycliste. Dans la plupart des cas, il n'est toutefois pas possible actuellement en Europe de transporter son vélo dans ces trains.

<sup>(12)</sup> CEMT, Politiques nationales en faveur du vélo, p. 24.

<sup>(13)</sup> Voir par exemple [www.radrountenplaner.nrw.de](http://www.radrountenplaner.nrw.de) et <http://www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner>.

<sup>(14)</sup> Estimation pour l'année 2003, d'après COLIBI (comité de liaison des fabricants européens de bicyclettes) et COLIPED (comité de liaison des fabricants européens de pièces et équipements de deux-roues).

<sup>(15)</sup> Source: présentation de Les Lumsdon à la conférence de clôture de la North Sea Cycle Route, le 9 novembre 2006, sur le tourisme, le développement économique et les subventions européennes; voir: <http://www.northsea-cycle.com> et [http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes\\_and\\_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc](http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc).

4.2 Tandis que le tourisme à vélo augmente et fait l'objet d'une promotion ciblée de la part de la Commission européenne et des autorités nationales et régionales en tant que forme de tourisme durable et non négligeable notamment pour les régions économiquement plus faibles, ses adeptes sont dans l'impossibilité de choisir le train comme moyen de transport vers leur région de vacances ou de départ de leurs vacances à vélo à l'étranger. Alors que le transport des vélos des touristes ne semble pas poser de problèmes aux compagnies aériennes, et qu'il est assez aisé d'emmener son vélo sur les ferries (même si les voies cyclables et la signalisation pour les cyclistes au départ et à destination des ports ne sont pas toujours satisfaisantes), les sociétés de chemin de fer refusent de transporter des vélos dans les trains internationaux à grande vitesse.

4.3 Une solution à ce problème de trafic cycliste transfrontalier semble toutefois se dessiner, puisque le Parlement européen, dans un texte adopté à une large majorité en janvier 2007 <sup>(16)</sup>, demande que tous les trains en Europe disposent d'un espace polyvalent prévu pour transporter, par exemple, des fauteuils roulants, skis, et bicyclettes. Il est souhaitable qu'un compartiment pour le transport des vélos soit obligatoirement prévu dans chaque train en Europe, et donc également les trains internationaux à grande vitesse.

4.4 La sécurité routière des cyclistes est très variable d'un pays européen à l'autre. Cela est surtout dû à l'absence d'infrastructure cyclable spécifique dans certains pays, où les cyclistes sont contraints d'emprunter la même bande de circulation que les voitures et les camions roulant à 50, 80 km/h, voire à une vitesse plus élevée encore. Cela dissuade la population locale de faire du vélo. Il y a lieu d'encourager, également au niveau européen, l'élaboration et la mise en œuvre de règles de sécurité adéquates, tant pour le cycliste et son moyen de transport que pour l'infrastructure cyclable et le reste du trafic.

4.5 La qualité de l'infrastructure existante diffère elle aussi. Les touristes cyclistes sont moins enclins à se rendre dans des pays qu'ils considèrent comme dangereux lorsqu'ils sont habitués à une infrastructure sûre chez eux. Il est souhaitable de définir des normes de qualité *minimales* (par exemple en ce qui concerne la largeur des pistes cyclables, également pour des cycles spéciaux <sup>(17)</sup>, ou la signalisation) auxquelles devrait satisfaire l'infrastructure aménagée avec l'aide des subventions européennes, et de prévoir des budgets pour l'aménagement d'infrastructures cyclables ayant déjà fait leurs preuves dans la pratique dans des villes et pays d'Europe.

4.6 Bien que les divergences importantes entre les États et les villes d'Europe en ce qui concerne la part du vélo dans le nombre total de déplacements s'expliquent notamment par des différences sociales, géographiques, climatologiques et culturelles, l'utilisation ou non du vélo est surtout déterminée par la politique des transports. C'est pourquoi il importe au plus haut point d'échanger les connaissances, les bonnes pratiques et les

<sup>(16)</sup> Voir <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//FR>.

<sup>(17)</sup> Par exemple des tandems, triporteurs, vélos-couchés aérodynamiques et tricycles couverts.

actions de sensibilisation au vélo. Il est souhaitable que la Commission européenne (continue à) soutenir financièrement l'échange de connaissances et de bonnes pratiques, ainsi que les campagnes de sensibilisation au vélo, et rende obligatoire l'intégration d'une politique du vélo (par exemple, l'intermodalité entre le vélo et les transports publics) dans tous les projets qu'elle subventionne dans le domaine des transports.

4.7 Le vélo est une activité populaire, qui peut être promue, en tant qu'élément d'un style de vie sain et durable, par l'intégration d'une politique en faveur du vélo dans des domaines politiques autres que les transports. Il convient de prendre également en compte la politique du vélo dans le cadre du développement ultérieur des politiques européennes, pas uniquement en matière de transports et d'infrastructures, mais également en matière d'aménagement du territoire (et notamment d'urbanisme), d'environnement, d'économie, de santé, de formation et d'éducation. C'est l'une des raisons pour laquelle la Commission européenne devrait bien organiser la collecte et le suivi des données sur le vélo en Europe, et encourager l'harmonisation des méthodes d'analyse.

## 5. Collaboration européenne pour l'extension du réseau européen de véloroutes

5.1 EuroVelo est un projet lancé en 1995 par la Fédération européenne des cyclistes (ECF) <sup>(18)</sup>. Il vise à développer 12 véloroutes internationales à longue distance à travers toute l'Europe, tant dans les États membres de l'UE que dans les pays tiers. La longueur totale des routes proposées est de 66.000 km. Les routes sont en majorité basées sur des routes locales et régionales existantes. Dès le début du projet, sa perspective continentale, la vision d'un réseau paneuropéen de véloroutes, est apparue comme une importante valeur ajoutée.

5.2 Ce projet a inspiré des autorités locales, régionales et nationales, qui ont coopéré pour créer des véloroutes internationales à longue distance. L'année dernière, la route EuroVelo n° 6 (océan Atlantique — mer Noire) a été inaugurée. Les fonds INTERREG ont fortement contribué à la création de ces routes. Cela vaut également pour la véloroute dite «de la mer du Nord», projet INTERREG achevé fin 2006, et considérée par l'ECF comme la route EuroVelo n° 12.

5.3 La philosophie d'EuroVelo est de créer et de maintenir — à l'instar du réseau transeuropéen de routes et de voies ferrées (RTE) — un réseau transeuropéen de voies cyclables reconnu. Il est évident que ce projet mérite d'être soutenu, pas tellement dans le cadre de la politique européenne de transport, mais dans le contexte de la promotion du tourisme et du développement des régions d'Europe. Outre la gestion et la coordination durables des routes ainsi que la fourniture d'informations, il est bien

sûr tout aussi important de continuer à compléter le réseau. Il semble que les lignes directrices publiées en 2002 concernant tous les aspects importants à prendre en compte lors de la création d'une route EuroVelo sont très précieuses pour éviter les désinvestissements. Il est souhaitable que la Commission européenne continue à subventionner la création de voies cyclables dans le cadre du projet EuroVelo, afin de mettre en place un réseau complet de voies cyclables, un RTE (réseau transeuropéen) de transport cycliste.

5.4 Les discussions entre les partenaires du *North Sea Cycle Group* sur la manière de garantir à l'avenir la continuité de la route, sa promotion et la coopération entre le grand nombre de participants au projet (environ 70 régions dans 8 pays) n'ont pas encore débouché sur une solution. Cette question se pose également pour d'autres véloroutes internationales à longue distance ayant été financées en tant que projets (souvent avec des fonds européens à concurrence de 50 %), et pour lesquelles rien n'a été prévu en matière de gestion de la coopération et de promotion commune.

5.5 Une approche souvent envisagée consisterait à confier la gestion, la coordination et le secrétariat de la route, après l'achèvement des travaux d'infrastructure et de signalisation, à une organisation européenne telle que la Fédération européenne des cyclistes (European Cyclists Federation, ECF), qui fonctionnerait de manière similaire aux organisations nationales. Selon l'ECF, le maintien à long terme de la qualité des routes à l'issue de la phase d'aménagement est une question importante, qu'il convient de résoudre au niveau international, européen. Il est souhaitable qu'une organisation européenne assure la gestion et le secrétariat du réseau EuroVelo et des différents projets de voies cyclables menés à bonne fin, pour veiller de manière centralisée à la continuité de l'entretien de l'infrastructure (y compris la signalisation) et à l'information des cyclistes (notamment concernant l'endroit où trouver de l'aide en cas de panne ou de nécessité). Comme pour plusieurs initiatives et projets de coopération européens, le soutien financier de l'UE sera également nécessaire dans ce cas.

5.6 Malgré des moyens limités, l'ECF elle-même a accru son engagement pour le projet EuroVelo, afin d'élaborer une solution et de la mettre en œuvre. Dans ce cadre, elle collabore notamment au développement d'une signalisation claire, pouvant être intégrée et adaptée aisément dans tous les pays, pour le projet EuroVelo 6, et œuvre à la reconnaissance de ce système de signalisation par l'UNECE <sup>(19)</sup>. Il est souhaitable de reconnaître formellement le système de signalisation développé par l'ECF dans le cadre du groupe de partenaires EuroVelo 6 et d'encourager sa mise en œuvre.

Bruxelles, le 25 avril 2007.

Le Président  
du Comité économique et social européen  
Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(18)</sup> Voir [http://www.ecf.com/14\\_1](http://www.ecf.com/14_1).

<sup>(19)</sup> Voir <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>.