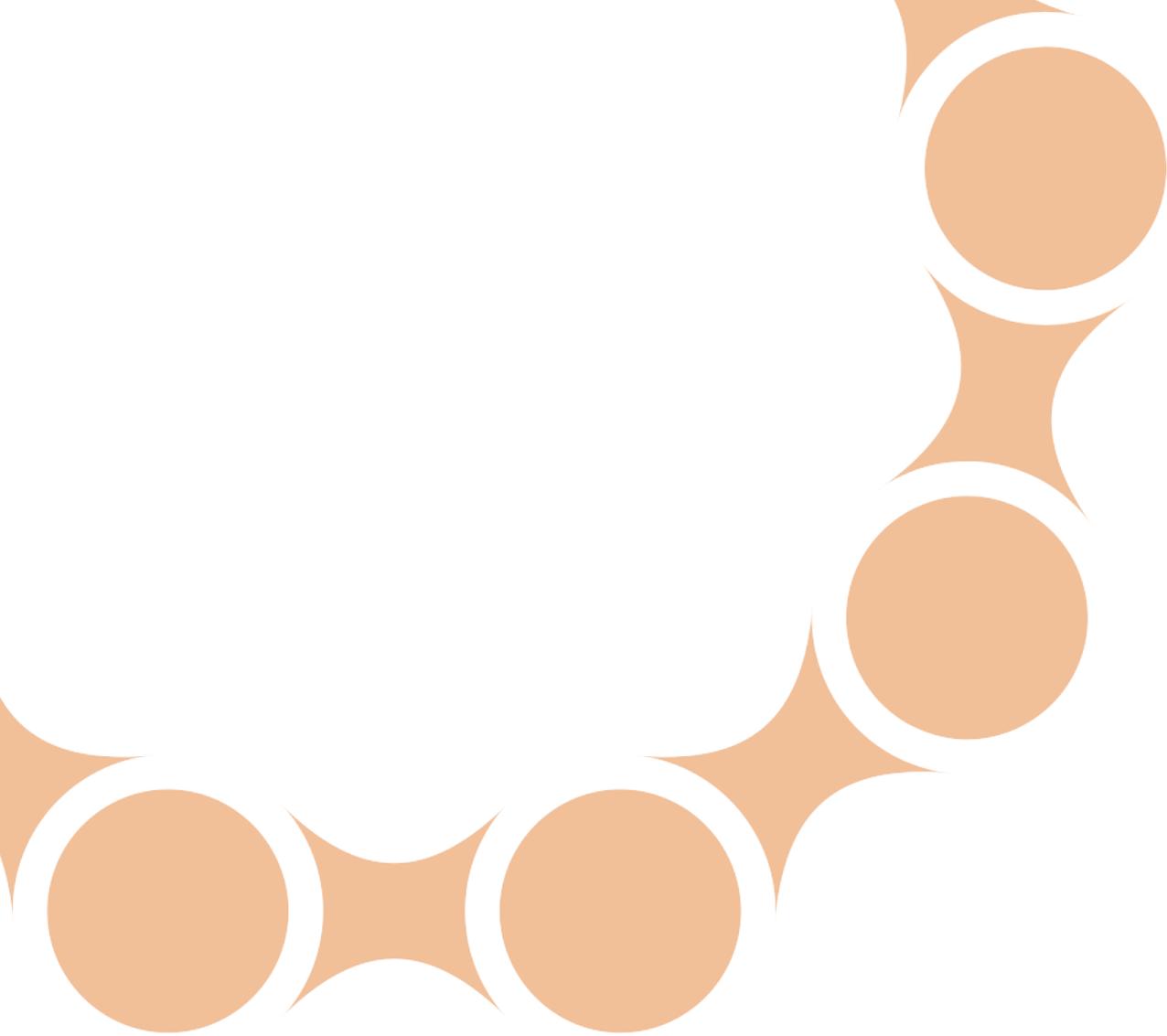




Dutch Cycling Vision

français



Dutch Cycling Vision
Dutch Cycling Embassy, Octobre 2018

Cette publication a été réalisée avec
l'aide des partenaires suivants:

KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis
Tour de Force
Goudappel Coffeng
APPM
Fietsersbond
BikeMinded
Loendersloot Groep
WOBS warm on bikes

Création graphique et mise en page:
Goudappel Coffeng,
Dutch Cycling Embassy

Copyright © 2018 Dutch Cycling Embassy



Ministry of Infrastructure
and Water Management



TABLE DES MATIÈRES

Le vélo sans frontière



Pourquoi les Néerlandais font autant de vélo



Les bénéfices du vélo



Comment y arriver?



Créons le changement ensemble!



Bibliographie





LES
CYCLISTES
NÉERLANDAIS



Le vélo sans frontière

Les Pays-Bas sont un pays de vélo. Nous avons une population d'environ 17 millions d'habitants et près de 23 millions de vélos. Sur de courtes distances, surtout en ville, le vélo est une alternative populaire aux transports en commun et à la voiture. Aux Pays-Bas, un quart des trajets sont effectués à vélo. Alors, le vélo a la cote !

Le cyclisme présente de nombreux avantages et nous aide à atteindre nos objectifs d'accessibilité, de qualité de vie, de durabilité et de santé. La population urbaine va continuer de croître dans les années à venir. La lutte contre le changement climatique est une préoccupation majeure et le rôle que joue le cyclisme dans ce domaine est de plus en plus important. La bonne nouvelle est qu'il reste encore beaucoup de progrès à réaliser. Par exemple, le gouvernement central, en collaboration avec les employeurs, souhaite voir 200 000 navetteurs sortir de leur voiture et enfourcher leur vélo au cours des prochaines années en encourageant l'utilisation du vélo et du vélo électrique au moyen d'incitations fiscales.

Les gouvernements locaux, régionaux et centraux sont tous désireux de promouvoir le cyclisme.

C'est pourquoi nous avons consacré un quart de milliard d'euros pour encourager le cyclisme et en faire une option de transport sérieuse. Notre plan vélo nommé Tour de Force 2017-2020 rassemble le gouvernement, le secteur privé, les ONG et les plateformes de connaissances afin de rendre notre pays encore plus convivial pour le vélo. L'ordre du jour est axé sur la flexibilité et une approche intégrée, l'accent étant mis sur l'amélioration des autoroutes cyclables et, par exemple, la fourniture de casiers et de supports à vélos dans les gares afin de faciliter les premières et dernières parties de longs trajets (le « dernier kilomètre »).

Bien sûr, l'approche néerlandaise du cyclisme peut également être appliquée dans d'autres pays, de sorte que les villes et les régions du monde entier puissent tirer parti de l'expertise néerlandaise. Les experts de notre ambassade cycliste néerlandaise (Dutch Cycling Embassy) tiennent à partager leurs connaissances avec le monde entier. Alors, faisons face ensemble aux défis qui nous attendent et faisons en sorte que tout le monde puisse profiter des bienfaits du cyclisme !

Stientje van Veldhoven
Ministre de l'environnement



Pourquoi les Néerlandais font autant de vélo

Une petite histoire du vélo aux Pays-Bas



Faire du vélo aux Pays-Bas n'a pas toujours été une évidence. Les Néerlandais ont été parmi les premiers à construire des autoroutes. A partir des années 1950, la voiture est devenue le mode de transport dominant et le nombre de voitures sur la route a été en constante augmentation depuis ce temps. Les quelques pistes cyclables construites à cette époque l'ont été non pas pour le confort des cyclistes mais pour les déplacer sur le côté et donner de la place aux voitures sur la route.

Que s'est-t-il donc passé pour expliquer le fait que les Pays-Bas sont maintenant perçus comme un paradis du vélo ? Ce changement s'explique par une combinaison d'événements ayant pris place au milieu des années 70. Le nombre très élevé de morts sur la route, notamment d'enfants, déclencha l'indignation générale ce qui fut source de nombreuses manifestations. De plus, la crise pétrolière a fait prendre conscience à tous des risques liés à la dépendance au pétrole. En conséquence, plusieurs mouvements citoyens furent créés et appelèrent au changement. Ces mouvements ont gagné en importance et ont influencé les décideurs à rendre les villes et la pratique

du vélo plus sûres. Mais il n'y avait pas encore de politique nationale pour le vélo et les différences entre les villes étaient très importantes.

Sous la pression de l'opinion publique, les politiques d'urbanisation évoluèrent graduellement vers une meilleure prise en compte du vélo en tant qu'option de mobilité. Les politiques changèrent pour augmenter la densité de l'urbanisation et ainsi contrôler et limiter l'étalement urbain. Ces politiques intégraient aussi la construction d'infrastructures cyclables.

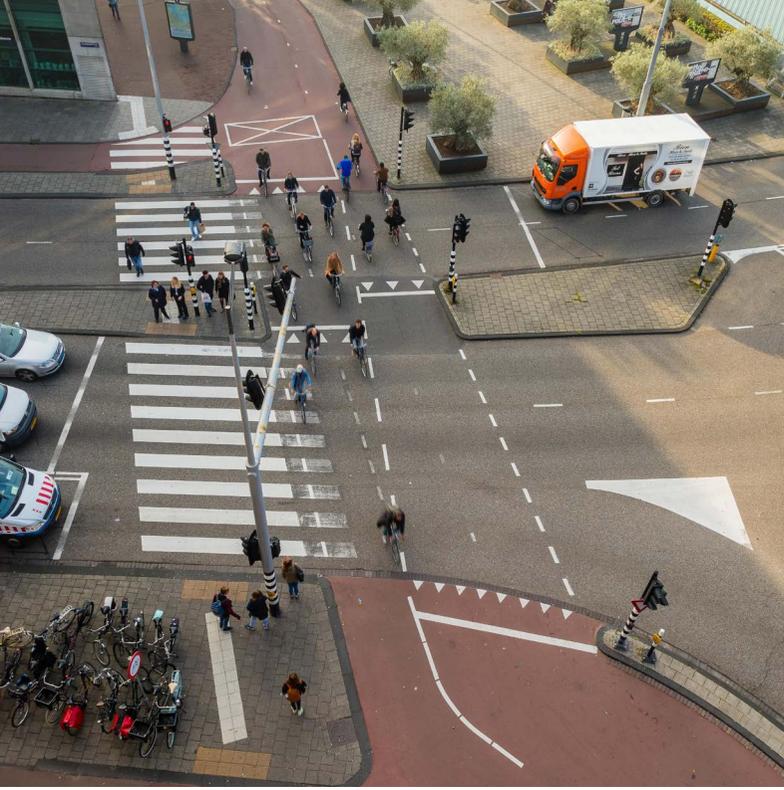
Alors que la construction d'infrastructures s'accélérait, la vision des urbanistes évolua de la construction d'infrastructures isolées à l'élaboration de réseaux cyclables complets. La ville de Delft fut l'une des premières villes à créer un réseau d'infrastructures cyclable. Ces initiatives transformèrent les villes en des lieux où les enfants, les personnes âgées, les riches et les pauvres, et même la reine pouvaient faire du vélo en sécurité. Le nombre de personnes utilisant le vélo pour se déplacer commença à augmenter de nouveau. Plus récemment,

un plan national pour le vélo fut adopté dans les années 90 et les réseaux cyclables sont maintenant présents dans la plupart des villes aux Pays-Bas. En conséquence le nombre de cyclistes tués sur la route a diminué de manière très importante. De nos jours, alors

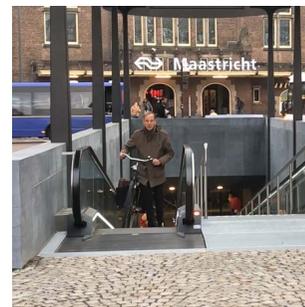
que la population vieillit, tout le monde aux Pays-Bas fait du vélo. On observe par exemple chaque année une augmentation de la distance parcourue à vélo par les personnes âgées. Cette augmentation est due à l'amélioration de la condition physique des personnes âgées

ainsi qu'à la popularisation de l'utilisation du vélo à assistance électrique. Ce qui s'est passé aux Pays-Bas est spécial et a porté ses fruits. Mais ce n'est pas si spécial que cela ne puisse être reproduit nulle part ailleurs.





LE STYLE
NÉERLANDAIS



Les bénéfices du vélo

Pourquoi faire du vélo



Ces dernières années ont vu un intérêt grandissant pour le vélo dans le monde entier. De plus en plus de villes ont pour objectif d'augmenter la part du vélo dans les déplacements. Bien que beaucoup de ces villes se fixent des objectifs ambitieux, force est de constater que les progrès sont lents et souvent limités géographiquement. Malgré ces résultats contrastés, la recherche scientifique sur le vélo est sans équivoque : le vélo est bon pour les individus et la société dans son ensemble. Les personnes utilisant le vélo régulièrement vivent plus longtemps et en meilleure santé. Les personnes déclarent aussi se sentir plus heureuses lorsqu'elles se rendent au travail à vélo qu'en utilisant tout autre mode de transport.

Alors que la population vivant ou travaillant en ville ne cesse d'augmenter, le vélo représente une alternative aux sociétés organisées autour de la voiture dans lesquelles nous vivons. Des politiques favorisant le vélo et la construction d'infrastructures adéquates permettraient de diminuer ou d'éviter les bouchons et donc de pouvoir consacrer le temps gagné à d'autres activités. Etant donné que le vélo requiert

moins d'espace que la voiture, il représente un moyen plus efficace pour le déplacement des personnes dans l'espace limité des villes. De plus, alors que les effets du changement climatique sont de plus en plus visibles, une augmentation de la part du vélo dans les déplacements diminuerait notre impact sur l'environnement.

Le vélo présente aussi des bénéfices économiques. Un vélo est moins cher à l'achat et à l'entretien qu'une voiture. La vitalité commerciale dans les endroits qui présentent une part importante de déplacements à vélo est meilleure que dans les quartiers favorisant la voiture.

Considérer le vélo comme un vrai mode de transport, en adoptant les politiques publiques appropriées et en construisant un réseau cyclable complet, permet de rendre l'utilisation du vélo simple et sûre. Investir dans le vélo ne bénéficie pas uniquement aux cyclistes mais aussi à tous les autres utilisateurs de la route, notamment les automobilistes, en diminuant la pollution et les bouchons.

Le vélo est un moyen de transport à faible coût ; autant pour les individus que pour la société. En effet, la pratique du vélo demande un investissement financier plus faible que l'utilisation de la voiture. Chaque déplacement est gratuit et les coûts d'entretien sont faibles. Chaque kilomètre parcouru à vélo bénéficie à la société alors que chaque kilomètre parcouru en voiture ou en transports en commun génère un coût pour la société.



Économie

Faire du vélo est bénéfique à l'économie

Faire du vélo coûte moins cher!

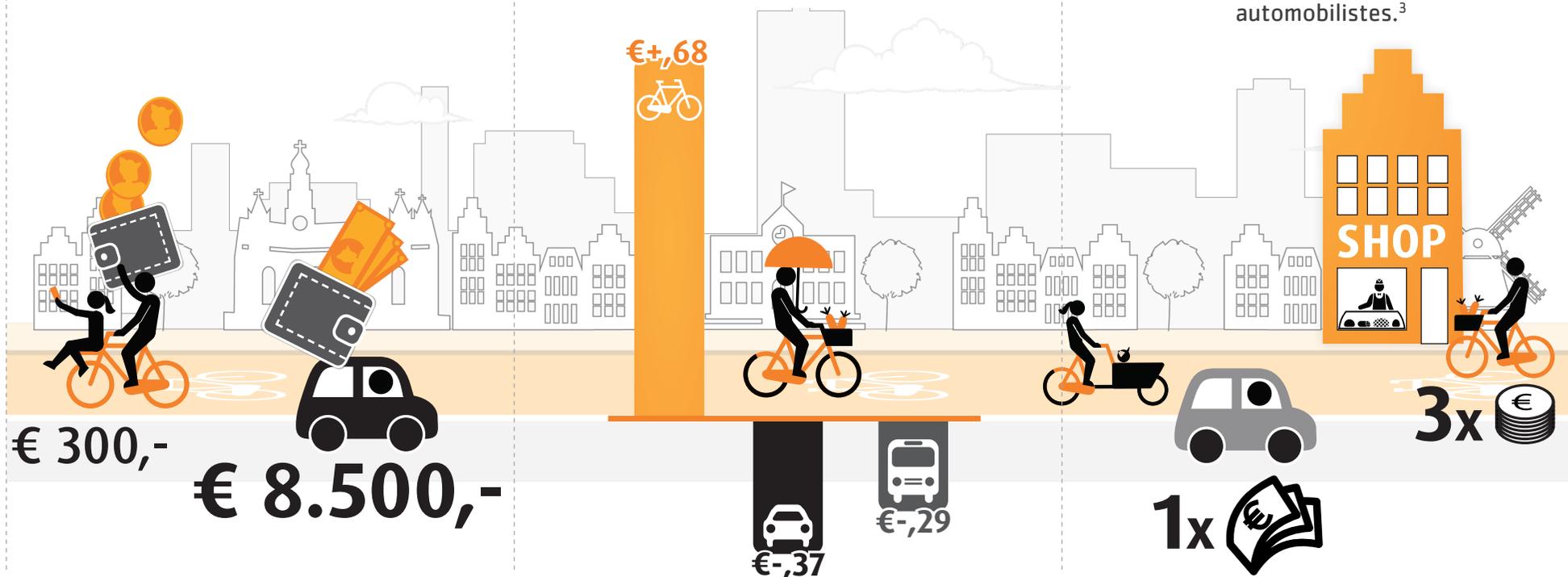
Le coût annuel de faire du vélo est d'environ 300 euros alors que le coût annuel de conduire une voiture est d'environ 8500 euros.¹

La société bénéficie de chaque kilomètre parcouru à vélo

Un kilomètre parcouru à vélo génère un bénéfice pour la société de 0.68 euros alors que la voiture et le bus coûtent respectivement 0.37 et 0.29 euros par kilomètre parcouru.²

Les cyclistes dépensent plus!

Les cyclistes dépensent plus dans les magasins locaux, plus souvent, et sont plus fidèles que les gens se déplaçant en voiture. Bien que les cyclistes dépensent moins lors de chaque visite, ils dépensent plus car ils effectuent plus de visites que les automobilistes.³



Le vélo et la marche sont les façons de se déplacer qui ont le moins d'impact sur l'environnement. Effectuer la transition de la voiture au vélo réduit les émissions de carbone et améliore la qualité de l'air. Faire du vélo est bon pour l'environnement et la qualité de vie dans les villes.



Environnement

Faire du vélo est bon pour notre planète et nos villes

Utiliser le vélo réduit l'emprunte carbone

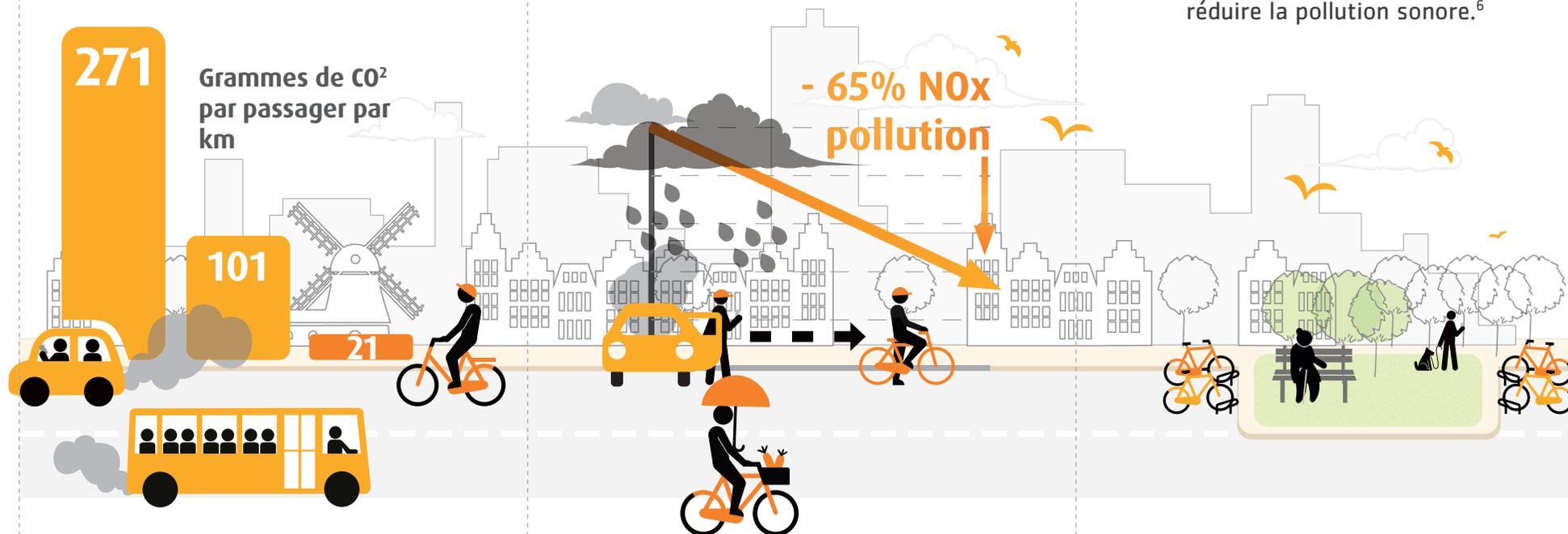
Le cycle de vie d'un vélo génère beaucoup moins d'émissions carbone que la voiture ou le bus.⁴

Faire du vélo améliore la qualité de l'air localement

La qualité de l'air s'améliore grandement en passant de la voiture au vélo. Un kilomètre à vélo plutôt qu'en voiture permet de réduire de 65% la pollution au NOx par kilomètre parcouru.⁵

Faire du vélo améliore la qualité de nos espaces publics

Les espaces publics s'amélioreront en transformant les stationnements automobiles en pistes cyclables, en aires de jeux ou en espaces verts. Le vélo est silencieux et permet donc de réduire la pollution sonore.⁶



Faire du vélo est bon pour vous!
La pratique du vélo est une activité physique saine, amusante et à faible impact accessible à tous les âges. Les employés se rendant au travail à vélo sont moins souvent malades. Faire du vélo permet de rester en bonne santé plus longtemps et de garder un système immunitaire jeune. En conclusion, la pratique du vélo contribue à vivre en bonne santé.

A photograph of a busy city street. In the foreground, a woman in a dark jacket is riding a bicycle towards the camera. Behind her, a large group of diverse people are riding bicycles in the same direction. To the right, a green and white truck is stopped. The background shows brick buildings and trees. A large white text 'Santé' is overlaid in the bottom right corner.

Santé

Faire du vélo aide à rester en bonne sante

Faire du vélo vous maintient en forme

Une utilisation régulière du vélo améliore la condition physique et prolonge l'espérance de vie d'environ 3 à 14 mois. Faire du vélo pendant 30 minutes chaque jour est équivalent au niveau d'activité physique recommandé.⁷



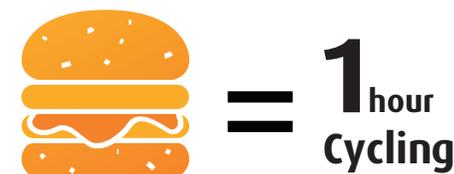
Faire du vélo prévient l'occurrence de maladies graves

Se rendre chaque jour au travail à vélo permet de réduire le risque de certaines maladies ainsi que de dépression.⁸



Faire du vélo est une façon simple de brûler des calories

Faire du vélo est une façon efficace de prévenir l'obésité et de réduire l'apparition du diabète de type 2.⁹



Les personnes allant au travail à vélo associent la pratique du vélo à un sentiment de bonheur. Le vélo favorise les interactions sociales entre les différents utilisateurs. Il est bénéfique pour la santé mentale, le bien-être et aide à réduire le stress.



Bonheur

Faire du vélo rend plus heureux

Le vélo est associé à un sentiment de joie!

59% des cyclistes associent faire du vélo avec un sentiment de bonheur. Seulement 2% d'entre eux n'aiment pas faire du vélo.¹⁰



2%

Faire du vélo offre plus de liberté pour les enfants

Les enfants Néerlandais sont les plus heureux au monde. Le vélo leur permet de se déplacer plus loin en toute sécurité et leur donne une sensation de liberté.¹¹

Faire du vélo améliore la qualité de vie

Le vélo est associé à l'indépendance, la flexibilité et la commodité.¹²



Indépendance



Agréable



Toujours à l'heure



Pratique



Flexibilité

Les villes à travers le monde font face à un problème de place. Le nombre de personnes vivant ou travaillant en ville s'accroît, ce qui augmente la compétition pour l'espace public. Puisque le vélo prend beaucoup moins de place que la voiture, le remplacement de voitures par des vélos libère de la place dans les villes, ce qui peut permettre de créer plus d'espaces verts et des espaces publics de qualité et agréables.



Accessibilité

Welkom in deze gratis fietsenstalling
Dit zijn de parkeerregels

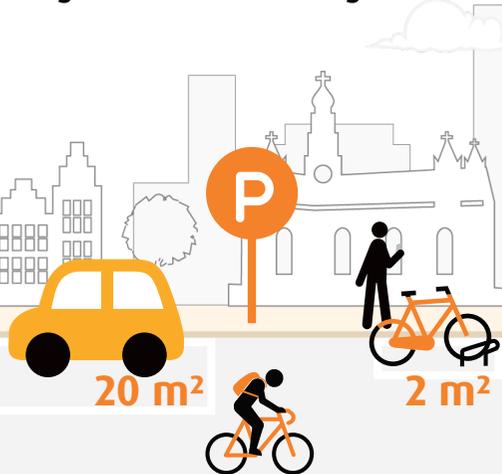
- (Brom)fietsen uitsluitend parkeren binnen de witte lijnen.
- Fout geparkeerde (brom)fietsen worden zonder waarschuwing verwijderd door de gemeente Rotterdam (art. 5:12 lid 1 a APV). Kosten terugkrijgen fout geparkeerde (brom)fiets: 20 euro.
- De gemeente verwijderd (brom)fietsen die langer dan 28 dagen ongebruikt in de stalling staan (art. 5:12 lid 1 b APV). Kosten terugkrijgen ongebruikte (brom)fiets: 50 euro.
- Verwijderde (brom)fietsen gaan naar het Fietspunt.
Meer informatie: www.rotterdam.nl/fietspunt, telefoon 14 010

Les villes cyclables sont des villes agréables

Faire du vélo crée de l'espace

Les vélos prennent moins de place que les voitures, que ce soit pour les garer ou se déplacer.¹³

1 voiture garées = **10** vélos garés



Faire du vélo est la façon la plus simple de se déplacer

Dans l'espace urbain, il est plus facile d'atteindre sa destination à vélo, ou en le combinant avec les transports en commun, qu'en voiture.¹⁴

L'aire desservie à vélo est **15x** plus grande qu'en marchant!



Faire du vélo vous permet de gagner du temps

Vous n'avez pas besoin de perdre du temps pour trouver une place de stationnement. Dans l'espace urbain le vélo est le moyen de transport le plus rapide.¹⁴



Une planification urbaine qui promeut l'usage du vélo et de la marche permet de créer des villes plus sûres pour les cyclistes et les piétons mais aussi pour tous les usagers de la route. Il est statistiquement beaucoup moins probable que des cyclistes soient à l'origine de collisions fatales que des automobilistes.



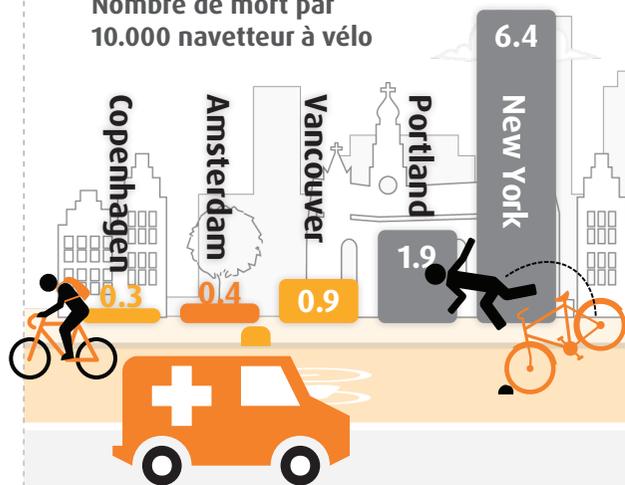
Sécurité

Faire du vélo créé des villes plus sûres

Moins de cyclistes meurent dans les villes cyclables

Les villes cyclables intègrent les transports à vélo dans leurs politiques ainsi que dans leur planification urbaine. Elles créent une culture cycliste en éduquant les générations futures. Elles créent aussi les infrastructures pour que faire du vélo puisse se faire en sécurité.¹⁵

Nombre de mort par 10.000 navetteur à vélo



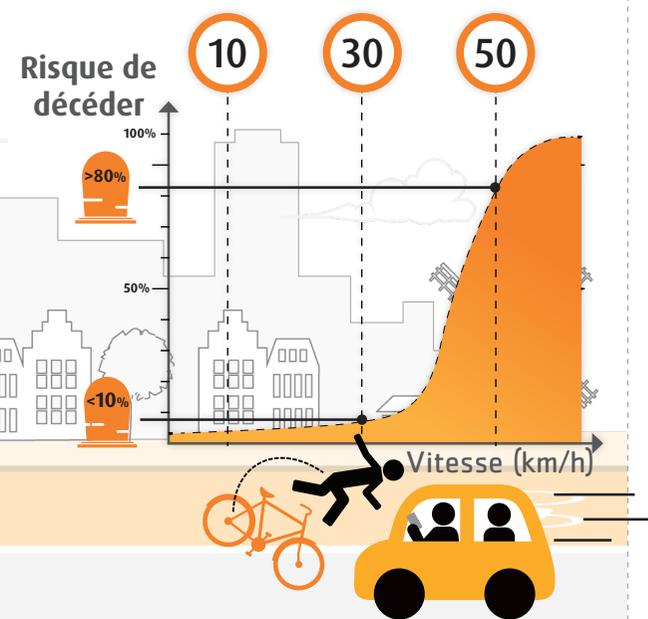
La séparation des cyclistes du trafic automobile diminue le nombre de collisions

Le développement d'une politique de sécurité routière a permis une diminution de 1600 morts sur la route entre 1998 et 2007 aux Pays-Bas.¹⁶



Une diminution de la vitesse diminue le nombre de collisions fatales

La probabilité de décéder suite à une collision diminue d'environ 75% quand la vitesse du trafic passe de 50 à 30km/h.¹⁷



Le vélo est un mode de transport démocratique. Il permet une plus grande mobilité pour tout le monde sans restriction d'origine, d'âge, de revenu ou de capacité physique. La pratique du vélo augmente la participation à la vie sociale et est une solution peu onéreuse à l'isolement géographique.



Équité sociale



Faire du vélo favorise la participation à la vie locale

Faire du vélo permet l'accès à plus d'opportunités

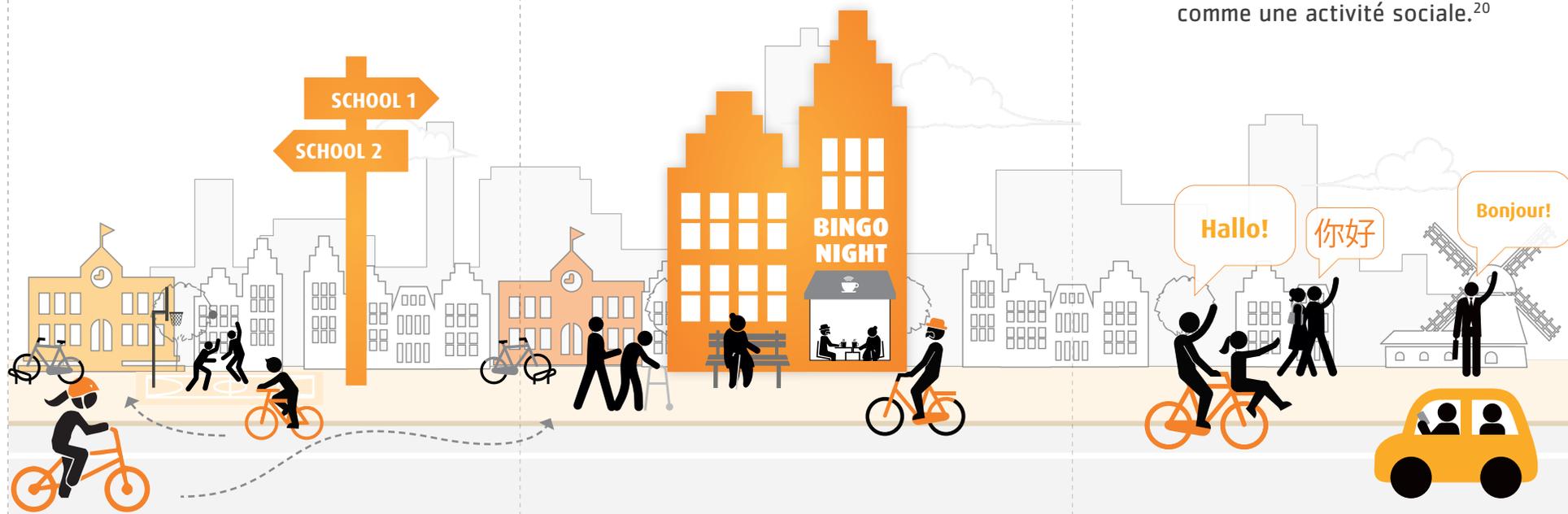
Faire du vélo est plus abordable que conduire une voiture.¹⁸

Faire du vélo permet aux personnes âgées de garder du lien social

Faire du vélo permet aux personnes âgées de rester actives dans la vie sociale plus longtemps.¹⁹

Faire du vélo accroît les interactions sociales

La pratique du vélo requiert l'interaction avec les différents usagers de la route pour naviguer dans le flux du trafic et éviter les collisions. On peut donc percevoir le fait de faire du vélo comme une activité sociale.²⁰



Comment y arriver?

Le vélo accessible à tous

Les Néerlandais n'ont pas seulement créé un réseau cyclable complet et sûr. Ils ont construit ce réseau pour que toutes les personnes puissent faire du vélo, quel que soit leur âge, leur compétences ou leur type de vélo. Faire du vélo est ainsi accessible à tout le monde.

Prendre le vélo au sérieux

Les néerlandais prennent le vélo au sérieux et le considèrent comme un moyen de transport à part entière. Ils considèrent que les politiques publiques liées au transport devraient avoir pour objectif

de trouver le meilleur équilibre entre les différents modes de transport, incluant le vélo. Une politique doit comprendre des aspects matériels, logiciels et organisationnels. Bien qu'importantes, les considérations matérielles « Hardware » (par exemple le développement d'infrastructure cyclable, de stationnement vélos) ne sont pas suffisantes à elles

seules. Il est également nécessaire d'attirer les cyclistes potentiels en travaillant sur l'aspect logiciel « Software » (Campagne de prévention, équité dans la loi, ...). Enfin, les aspects organisationnels « Orgware » (La mise en place de collaborations et de processus entre les différents niveaux de l'administration) sont nécessaires pour renforcer les stratégies plus largement.

Stationweg 1990, The Hague (photographe Jos van Leeuwen)



Stationweg 2016, The Hague (photographe Frank Jansen)



Le frein le plus important au vélo est la sécurité

Les personnes sont plus influencées par la sécurité perçue plutôt que par la sécurité telle qu'elle est représentée dans les statistiques. Même dans les endroits où faire du vélo est statistiquement sûr, les personnes ne vont pas oser faire du vélo pour leurs déplacements si l'environnement paraît dangereux. Par conséquent, les politiques et le design doivent créer et promouvoir un environnement sûr invitant à se déplacer à vélo. Les Néerlandais ont longtemps préféré la promotion de la sécurité active (la prévention des collisions) plutôt que la sécurité passive (diminuer les conséquences des collisions) au travers de la création d'infrastructures rendant la pratique du

Groothertoginnelaan 1995, The Hague (photographe Willem Vermeij)



vélo sûr plutôt que la recommandation, ou même l'obligation, du port du casque ou de vêtements réfléchissants. Pour permettre à tous de rejoindre toutes les destinations, les Néerlandais ont construit un réseau complet d'infrastructures cyclables adaptées à l'environnement pour s'assurer de la sécurité et du confort de tous les cyclistes. Cet effort ne s'est pas seulement focalisé sur la construction de piste cyclables le long des routes mais aussi sur la sécurisation des intersections

Groothertoginnelaan 2016, The Hague (photographe Frank Jansen)



en changeant la configuration physique ou en ajoutant de la signalisation pour les cyclistes afin de diminuer les risques de conflits avec le trafic automobile. Lorsque l'espace est trop restreint pour pouvoir séparer physiquement les cyclistes du trafic automobile, la vitesse du trafic automobile est diminuée en changeant la configuration spatiale et la signalisation. Les urbanistes Néerlandais ont aussi créé des rues où les voitures sont autorisées mais où elles sont des « invitées » et où les piétons et cyclistes sont prioritaires.

Le vélo et les transports en commun

Le vélo est le moyen de transport idéal pour les courtes distances. Son rayon d'action peut être étendu en l'associant avec d'autres modes de transport, particulièrement les transports en commun (trains, tramways, bus). Il est donc important de s'assurer d'une transition aisée entre le vélo et les autres modes de transport (des pistes cyclables reliées aux gares, des stationnements vélo proches des gares, des vélos en libre partage aux gares de destination). On parle alors d'une chaîne de mobilité. Pour faire en sorte que le vélo soit une option crédible pour se déplacer, le développement urbain doit être orienté autour des nœuds de transport.

Stationsplein station Hollands Spoor 1995, The Hague (photographe Sjoerd van der Hucht)



Organiser la ville pour la proximité

Dans les quartiers denses, la part des trajets à vélo est plus élevée que dans les régions rurales. Le vélo est un bon moyen de transport pour les courtes distances et son efficacité est augmentée lorsque l'espace urbain est planifié pour la proximité entre les différents usages (résidentiel, commercial, services de santé, etc.). Il faut un urbanisme favorisant une répartition équilibrée de petits magasins plutôt que l'installation de grands supermarchés ou

Stationsplein station Hollands Spoor 2016, The Hague (photographe Frank Jansen)



hypermarchés en bordure de villes auxquels on ne peut se rendre qu'en voiture.

Les pistes cyclables ne doivent pas forcément être le long des rues

Les Néerlandais ne se limitent pas à construire des pistes cyclables le long des rues dédiées à la circulation automobile. Lors de la planification de nouveaux quartiers par exemple, les urbanistes vont parfois créer des pistes cyclables indépendantes, sans équivalent pour la voiture. Ces pistes

cyclables offrent le plus souvent un chemin plus court vers des endroits d'intérêt qu'en voiture (par exemple la piste cyclable reliant Leyde Merenwijk à la gare de Leyde ou le pont Schippersburg à Utrecht). Parfois, ces pistes cyclables sont créées en redirigeant le trafic automobile sur d'autres routes pour créer des pistes plus simples, sûres et rapides pour les cyclistes au travers de quartiers. C'est ce qu'on appelle la 'Perméabilité filtrée'.

Protéger les cyclistes dans la loi

En plus de construire les infrastructures pour rendre l'utilisation du vélo sûre, les Pays-Bas ont aussi changé leurs lois pour augmenter la protection des cyclistes. En cas de collision entre une voiture et un

Javastraat 2010, The Hague (photographe Claudia van Noord)



cycliste, le conducteur de la voiture est responsable par défaut. Les automobilistes doivent faire encore plus attention aux autres usagers de la route, plus vulnérables, du fait de la taille et de la vitesse d'une voiture.

Adopter un plan vélo

Le gouvernement établit des objectifs pour la promotion et l'augmentation de la pratique du vélo. Le plan vélo actuel est nommé 'Tour de Force 2020' et a pour objectif

une augmentation de 20% du nombre de kilomètres parcourus à vélo sur la période 2017-2027. Pour ce faire, le plan définit différentes actions à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif ainsi que les différents acteurs nécessaires. Ce plan est le dernier d'une suite de plans dont le premier a été établi au début des années 90. Ces plans sont ensuite intégrés dans les politiques provinciales et locales. Le plan au niveau national permet une cohérence dans les infrastructures et les efforts de l'action publique à toutes les échelles.

Javastraat 2016, The Hague (photographe Frank Jansen)



Créons le changement ensemble!

Pas besoin de réinventer la roue

Les Pays-Bas ont dû surmonter plusieurs obstacles afin d'achever leur transformation en une nation de cyclistes. Vous n'avez pas besoin de réinventer la roue: les experts du vélo qui ont participé à la transformation des Pays-Bas sont prêts à partager leur expertise avec des villes et pays au travers du monde pour faire du vélo une option de mobilité accessible à tous.

Le Dutch Cycling Embassy peut vous aider à vous mettre en contact avec ces experts pour devenir une ville cyclable.

Dites-nous quels problèmes vous rencontrez et laissez-nous vous aider.

Contactez-nous par email info@dutchcycling.nl ou au +31 15 202 6116.



Bibliographie

1. Hendriksen, I. and R. van Gijlswijk (2010), Fietsen is groen, gezond en voordelig [Cycling is green, healthy, and economical]. Leiden: TNO Quality of Life group.
2. Decisio (2016), Waarde en Investeringsagenda Fietsen Verantwoordingsrapportage [Justification report on the social value of and investment agenda for cycling]. Amsterdam: Decisio.
3. Decisio (2017), Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of the art [Rating indicators of cycling SCBA: state-of-the-art]. Amsterdam: Decisio.
4. European Cyclists' Federation. (2016). Shopping by bike: Best friend of your city centre | ECF. [online] Available at: <https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre> [Accessed 5 Sep. 2018].
5. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.13. Available at: <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts> [Accessed 11 Sep. 2018].
6. Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna (2010). Cycle-friendly cities – How cities can stimulate the use of bicycles. [ebook] CIVITAS GUARD – Evaluation, Monitoring and Dissemination for CIVITAS II. Available at: http://civitas.eu/sites/default/files/civitas_ii_policy_advice_notes_03_cycling_and_walking.pdf [Accessed 5 Sep. 2018].
7. De Hartog, Jeroen Johan, et al. (2010), "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?" Environmental health perspectives 118.8 (2010): 1109.
8. Hans Nijland (2017): Fietsen leidt tot langer en gezond leven [Cycling leads to a longer and healthier life]. The Hague, Netherlands Environmental Assessment Agency.
9. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts> [Accessed 11 Sep. 2018].
10. Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. [In-depth look at stable images; trends in perception of mobility]. The Hague, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
11. Taskovski Films. (2018). Why We Cycle – Trailer. [Online Video]. Available at: <https://vimeo.com/246432864>. [Accessed 12 Sep. 2018].
12. Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. [In-depth look at stable images; trends in perception of mobility]. The Hague, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
13. 1 Fietscommunity [Cycling community] (2017), Van wie is de stad? [Who owns the city?] The Hague: Platform 31.
14. Tetteroo, E. (Erik), 2015. Urban Cycling = HOD. Master City Developer.
15. Pucher, J. and Buehler, R. (2012). City cycling. Cambridge, Mass.: MIT Press.
16. Schepers, P., Methorst, R., Thüsh, M., van der Voet, M. and Wegman, F. (2014). Ontvlechten van fiets en snelverkeer. [ebook] Available at: <https://library.swov.nl/action/front/fulltext?id=339618> [Accessed 5 Sep. 2018].
17. Archer, J., Fotheringham, N., Symmons, M. and Corben, B. (2008). The Impact of Lowered Speed Limits in Urban and Metropolitan Areas. [ebook]

Monash University Accident Research Centre.
Available at: https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0007/216736/muarc276.pdf
[Accessed 5 Sep. 2018].

18. Eur.nl. (2017). Hoe fietsen sociale participatie kan verbeteren. [online] Available at: <https://www.eur.nl/nieuws/hoe-fietsen-sociale-participatie-kan-verbeteren> [Accessed 5 Sep. 2018].

19. VeiligheidNL (2018). Toolkit fietsveiligheid. [online] Veiligheid.nl. Available at: <https://www.veiligheid.nl/valpreventie/voorlichtingsmateriaal/toolkit-fietsveiligheid> [Accessed 5 Sep. 2018].

20. Avila-Palencia, I., Int Panis, L., Dons, E., Gaupp-Berghausen, M., Raser, E., Götschi, T., Gerike, R., Brand, C., de Nazelle, A., Orjuela, J., Anaya-Boig, E., Stigell, E., Kahlmeier, S., Iacorossi, F. and Nieuwenhuijsen, M. (2018). The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study. *Environment International*, 120, pp.199-206.

Photographies:

Page de couverture: photo par Diga Verde Fotografie

page 3:

1		2	3
	4		5
	6	7	8
9			13
10	11	12	

photos: 1, 3, 4, 5, 8, 13 par Shirley Agudo
photo 2 par Maurits Lopes Cardozo
photos: 6, 7, 10, 12 par Chris Bruntlett
photo 9 par Urban Arrow
photo 11 par WOBS

page 6: par Jos van Leeuwen

page 7:

1		2	3
	4		5
6		7	8
			9
10	11	12	13

photos: 1, 13 par Diga Verde Fotografie
photos: 2, 3, 4, 5, 7, 12 par Shirley Agudo
photos: 6, 8, 11 par Mark Wagenbuur
photos: 9, 10 par Chris Bruntlett

page 9: photo par Chris Bruntlett

page 11: photo par Goudappel Coffeng

page 13: photo par Diga Verde Fotografie

page 15: photo par Barbra Verbij Fotografie

page 17: photo par Chris Bruntlett

page 19: photo par Goudappel Coffeng

page 21: photo par Chris Bruntlett

page 23: photo 1 par Jos van Leeuwen,
photo 2 par Frank Jansen

page 24: photo 1 par Willem Vermeij
photo 2 par Frank Jansen

page 25: photo 1 par Sjoerd van der Hucht
photo 2 par Frank Jansen

page 26: photo 1 par Claudia van Noord
photo 2 par Frank Jansen

page 27: photo par Shirley Agudo



Les membres du Dutch Cycling Embassy :



A propos du Dutch Cycling Embassy

Le Dutch Cycling Embassy est un réseau d'organisations publiques et privées pour la promotion de la pratique du vélo pour tous. Nous représentons le meilleur du cyclisme néerlandais : connaissances, l'expérience d'experts venant de compagnies privées, ONGs, instituts de recherche, les autorités publiques nationales et locales.

Vous voulez en savoir plus sur le Dutch Cycling Embassy

Visitez www.dutchcycling.nl



Dutch Cycling Vision