

“ **La bicyclette fait de vous un heureux ;  
quelqu'un de libre en tout cas, de nouvellement  
libre et c'est insondable et exquis ce sentiment.** ”

Charles-Albert Cingria

## PÉDALER À AMSTERDAM



Amsterdam s'y connaît en matière de sécurité des cyclistes. « *La sécurité provient du nombre. Plus il y a de cyclistes, plus on porte attention aux infrastructures, et la clé est la sécurité des infrastructures* », dit Gerrit Faber, employé de Fietserbond, organisation qui défend les intérêts des cyclistes aux Pays-Bas. Voici les recettes d'une première de classe déterminée à toujours s'améliorer.

- Un des principaux facteurs qui réduisent le nombre d'accidents dans les quartiers centraux de la ville est la limitation de vitesse : il n'y a que deux types de voies de circulation à Amsterdam, celles avec une limite de vitesse de 50 km/h et celles avec une limite de 30 km/h.
- Sur les voies à 50 km/h, les cyclistes ne partagent jamais le même espace que les autos. Sur environ 80 % de ces voies, un petit terre-plein sépare même les vélos des autos, ce qui réduit considérablement le risque d'accident.
- Des voies en couleur permettent aux cyclistes de savoir sur quel type de voie ils circulent. La grande majorité des voies à 30 km/h sont construites en asphalté ou en pierres rouges. Si une voie change de statut, la fin de la première limite de vitesse et le début de la deuxième sont clairement indiqués.
- Les feux de circulation comportent un miroir pour que les camions puissent voir les cyclistes dans leur angle mort. Pendant quelques années, la ville a fait une campagne de publicité sur ses miroirs. Comme aucun accident lié à un angle mort n'a eu lieu en 2012, la campagne a été interrompue.

- Depuis dix ans, Amsterdam se penche sur le rôle des infrastructures de transport dans chaque accident mortel. Un comité composé de fonctionnaires et de policiers suggère des améliorations, s'il y a lieu. « *L'idée n'est pas de jeter le blâme mais de vérifier si les installations peuvent être améliorées* », dit Gerrit Faber. En 2013, un protocole similaire a été instauré pour les accidents provoquant des blessures sérieuses.

- La ville répertorie les endroits les plus dangereux sur son réseau de transport, pour ensuite y apporter des correctifs. Un lieu est désigné comme « *endroit noir* » s'il s'y est produit six accidents en trois ans. Le nombre d'endroits noirs a diminué de 60 % de 1999 à 2009. Aujourd'hui, on estime que les quelque dix « *endroits noirs* » restants ne pourront être améliorés que lors de travaux d'envergure réalisés à long terme.

- Le port du casque ne fait pas partie de la culture cycliste hollandaise. Selon Gerrit Faber, 30 % des cyclistes d'Amsterdam cesseraient de prendre leur vélo si on les forçait à porter un casque.

- La ville d'Amsterdam supervise des leçons de sécurité à vélo pour les enfants dès la garderie. Ce programme se poursuit au primaire et au secondaire.

Parce que les Néerlandais aiment voyager à vélo en famille ou entre amis, la FFCT a présenté le portail du tourisme à vélo en France au Salon Fiets en Wandelbeurs (salon de la randonnée à pied et à vélo) à Amsterdam les 31 janvier et 1<sup>er</sup> février.