



## Parking sauvage : Amsterdam réagit

Par **Sonia Johnson**  
Pays-Bas

«Plus d'un vélo par habitant.»

Les Néerlandais n'utilisent pas seulement leur vélo pour le plaisir, il permet de circuler, de faire ses courses tous les jours, d'aller au travail ou à l'école, et près d'un tiers de tous les trajets s'effectuent ainsi. Dans les principales agglomérations, l'utilisation quotidienne du vélo participe activement à la qualité de vie légendaire des habitants. La ville d'Amsterdam, en plus du développement de quartiers sans voiture et de zones urbaines privilégiant à la fois un style de vie moderne et une bonne mixité sociale, ne déroge pas à cette règle. Et face à une utilisation croissante de ce mode de transport, le maire travailliste Eberhard van der Laan doit sans cesse adapter l'aménagement de sa ville. Pour une capitale internationale, Amsterdam a déjà beaucoup misé sur son plat pays et sa géographie à taille humaine. Les habitants et les touristes choisissant la marche trouveront toujours son organisation très simple: une piste cyclable de chaque côté des routes et des rails de tramways au centre. Tout en offrant des bénéfices inestimables pour la santé, prendre son vélo est devenu très vite, ici plus qu'ailleurs, le moyen de transport le plus économique, le plus rapide et le plus écologique.

### Vélo très prisé

On trouve à Amsterdam 400 km de voies cyclables fonctionnant avec une signalisation indépendante et accueillant les 881 000 vélos de la ville, un nombre plus important que celui de ses habitants. 58% de ces derniers font du vélo quotidiennement. 38% de la circulation globale se fait sur deux roues, contre 37% en voiture et 25% en transports en commun, tramways et bus étant pourtant bien développés.

Très prisés aussi par les familles néerlandaises, les triporteurs ou bakfiets. Ramko Maklo, vendeur du très réputé Fiets Fabrik, nous explique «qu'il n'y a pas besoin de voiture à Amsterdam, car tout est proche. Et c'est pour cette raison que les gens aiment les bakfiets: on peut mettre ses courses dedans ou installer tous les enfants à l'intérieur, le plus compliqué est seulement de se garer.»

### Une forêt de vélos à gérer

Les parkings à vélos sont localisés un peu partout dans la ville, et l'infrastructure ouverte et gratuite la plus imposante se situe à Centraal Station, la gare internationale d'Amsterdam, qui dispose d'une capacité de 7800 vélos. Une extension est prévue par la municipalité qui a lancé un plan d'action à long terme (Meerjarenplan Fiets) sur la période 2012-2016, avec l'objectif d'offrir 17 500 places de parkings supplémentaires en 2020 et 38 000 sur l'ensemble de la ville. Cet investissement de près de 90 millions d'euros va permettre de libérer les principaux accès des lieux publics, de plus en plus encombrés. A partir de 2013, la ville prévoit aussi de transformer des parkings intérieurs sécurisés totalement inexploités. Payants après 24h, ils sont boudés par les néerlandais mais deviendront bientôt de simples fiestpunten ou points vélos, entièrement gratuits. Quand on sort des grands espaces publics, les règles s'assouplissent fortement. Les habitants sont autorisés à laisser leur vélo où bon leur semble, à condition de respecter les règles élémentaires de sécurité et de ne pas provoquer de nuisances. «Ce système ne fonctionne pas», nous confie cet habitant, «devant chez moi, il est quasiment impossible de se garer, et les nombreux vélos inutilisés sont sources d'irritations». Des patrouilles circulent pourtant dans les rues et placent un autocollant sur les vélos mal garés, en fin de vie ou abandonnés. Si aucun propriétaire ne se manifeste, le deux-roues est enlevé pour finir dans l'une des plus grandes fourrières à vélos de la planète: le fietsdepot, où selon la municipalité, 30 000 vélos sont déposés tous les ans.

Les problèmes liés à cette utilisation importante du vélo sont évidemment nombreux, et le premier concerne la sécurité: le nombre d'accidents graves impliquant des cyclistes est en constante augmentation.

Un autre motif de tension concerne les piétons. Même avec des trottoirs très larges et une bonne indication des voies cyclables, il n'est pas rare de voir des groupes de piétons, souvent touristes, marcher au milieu des pistes à vélos, rendant la circulation dangereuse.

Face à tous ces défis et devant un réseau cyclable de plus en plus inadapté à son trafic, la mairie d'Amsterdam a donc décidé d'investir. D'ici 2016, en plus des 400 km de pistes disponibles aujourd'hui, 15 km de nouvelles routes pour les vélos en asphalte rouge, viendront améliorer la sécurité des Néerlandais. ■