

France: rencontre nationale des mobilités actives Les outils d'une politique de promotion du vélo efficace

La rencontre nationale du club des villes et territoires cyclables s'est ouverte le 17 septembre à Paris par un tour d'horizon statistique de l'Observatoire des mobilités actives de 2013. Ce dernier atteste d'un renforcement des politiques françaises en faveur du vélo, surtout dans les grandes collectivités. Il illustre aussi l'essor de règles de circulation favorables aux cyclistes, comme le tourne-à-droite au feu rouge pour les vélos autorisé en France depuis 2012, appliqué depuis des années aux Pays-Bas et en test à Bâle depuis 2013. Egalement au programme: les réseaux cyclables à haut niveau de service et la présentation d'un plan d'action des mobilités actives. On relèvera surtout l'expérimentation d'une indemnité kilométrique pour les cyclistes dans le cadre de leurs déplacements pendulaires. Alors que nombre d'employeurs offrent à leur personnel un parking gratuit sans contrepartie pour les usagers d'autres modes, la mesure suscite la réflexion sur l'équité et la cohérence des incitations données aux employé-e-s dans la gestion de la mobilité. Le vélo reste à l'agenda cet automne avec un colloque à Strasbourg le 16 octobre prochain qui présente l'exemple de Berne et le point de vue des cyclistes suisses. (Langue: fr)

Pour plus d'informations:

Club des villes et territoires cyclables (France)

www.villes-cyclables.org

Tool box PRO VELO www.pro-velo.ch/fr/themes-et-projets/promotion-du-velo/en-entreprise/toolbox

Colloque sur le vélo le 16 octobre 2014 à Strasbourg

www.strasbourg.eu

Frankreich: nationales Treffen zum Velo- und Fussverkehr Werkzeuge für eine wirksame Veloverkehrsförderung

Das nationale Treffen des französischen „Club des villes et territoires cyclables“ in Paris am 17.09.2014 wurde mit einem statistischen Überblick zur aktiven Mobilität 2013 eingeleitet. Dieser weist auf das verstärkte Engagement der öffentlichen Hand zugunsten des Velos hin, insbesondere in grösseren Gemeinden. Ebenso lässt sich eine Zunahme an Verkehrsregelungen zugunsten des Veloverkehrs feststellen wie beispielsweise das Rechtsabbiegen bei Rot, welches seit Jahren in Holland angewendet wird und seit 2012 in Frankreich zugelassen sowie seit 2013 in Basel im Test ist. Weitere Programmpunkte waren die Veloschnellrouten in Europa und die Präsentation des nationalen Aktionsplans für den Velo- und Fussverkehr. Besonders hervorzuheben ist dabei ein Versuch zur Entschädigung der Velofahrenden pro zurückgelegtem Kilometer auf dem Arbeitsweg. Viele Unternehmen stellen ihren Mitarbeitenden kostenlose Parkplätze zur Verfügung, jedoch keine Gegenleistungen für die Nutzenden von anderen Verkehrsmitteln. Die Massnahme ist ein Beitrag zu mehr Fairness und Kohärenz in der Pendlermobilität. Das Velo bleibt auch an einem europäischen Velo-Symposium am 16.10.2014 in Strassburg im Fokus, wo u.a. Veloprojekte aus Bern und Basel präsentiert werden. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Club des villes et territoires cyclables (Frankreich, fr)

www.villes-cyclables.org

Toolbox von PRO VELO www.pro-velo.ch/de/themen-und-angebote/velofoerderung/betriebe/toolbox

Europäisches Velo-Symposium am 16.10.2014 in Strassburg

www.strasbourg.eu

30.09.2014

MOBILITÉS actives LA BOÎTE à Outils et la vision

mercredi 17 septembre 2014

AUDITORIUM DE L'HÔTEL DE VILLE DE PARIS*
EN PARTENARIAT AVEC LA VILLE DE PARIS ET LE CEREMA

Il se passe quelque chose du côté du vélo et de la mobilité active ! Hier considérés comme accessoires, le vélo et la marche sont désormais au cœur des politiques de mobilité. Ils constituent des solutions efficaces, structurent des offres innovantes et boostent l'attractivité et la performance des réseaux de transport traditionnels. Les collectivités locales disposent d'atouts puissants pour déployer une écomobilité qui tire parti de la diversité modale. Elles sont de plus en plus nombreuses à agir sur ces leviers, comme en témoigne le nombre des adhérents du Club des villes et territoires cyclables, passé de 10 villes en 1989 à 450 collectivités en 2001 et à plus de 1400 villes, agglomérations, départements et Régions en 2014. À l'aube du mandat municipal 2014-2020, la Rencontre nationale 2014, en partenariat avec la Ville de Paris et le Cerema, réunira les nouvelles équipes locales et permettra de croiser les regards sur les enjeux urbains attachés au développement de la marche et du vélo et les nombreux outils à la disposition des aménageurs et des concepteurs de nouveaux services.

P R O G R A M M E

► 9h Accueil café

► 9h30 Accueil

■ par **Christophe Najdovski**, adjoint au maire de Paris en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public

► 9h45 Ouverture

■ par **Jean-Marie Darmian**, président du Club des villes et territoires cyclables

► 10h-12h Table-ronde
Nouveau mandat, nouvelles perspectives, nouveaux outils pour poursuivre et amplifier les mutations à l'œuvre

■ à partir d'un tour d'horizon issu de la dernière enquête nationale de l'Observatoire des mobilités actives du Club présenté par **Bruno Monjaret**, directeur de MTI Conseil, le débat réunira notamment **Anne Walryck**, conseillère municipale déléguée de Bordeaux et vice-présidente de la communauté urbaine de Bordeaux, **Isabelle Mesnard**, adjointe au maire de Chartres et conseillère communautaire de Chartres Métropole, **Pierre Serne**, vice-président du Conseil régional d'Île-de-France en charge des transports, **Jean-Michel Bodin**, vice-président du Conseil régional du Centre en charge des transports, des infrastructures, des circulations douces et de l'intermodalité et **Sonia Lavadinho**, chercheuse, géographe et anthropologue de l'urbain, spécialiste des mobilités actives.

► 12h Invitation au congrès
Velo-City 2015 à Nantes

■ du 2 au 5 juin par **Jacques Garreau**, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements doux, des continuités piétonnes et du handicap.

► 12h15 Déjeuner

► 14h-16h30

Assemblée générale

■ pour les élus représentants les collectivités locales membres du Club : dans les salons de l'Hôtel de Ville

ou

► 14h Suite de la Rencontre

■ pour les collaborateurs, aménageurs, techniciens, administrations, partenaires : poursuite de la Rencontre 2014 (auditorium)

Retours d'expériences

Fil rouge : **Thomas Jouannot**, chargé d'études, Cerema

► 14h-15h15

« Le plan d'action mobilités actives en marche »

■ du code de la rue au plan pour les mobilités actives : quel bilan ? quelles perspectives ? par **Dominique Lebrun**, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. Échange avec les territoires.

■ indemnités kilométriques, le point après 5 mois d'expérimentation par **Dominique Lebrun**

► 15h30-16h30

« Réseau vélo à haut niveau de service : vers un juste équilibre entre performance et intégration urbaine »

■ réseau vélo à haut niveau de service : concept et recommandations par **François Tortel**, Cerema

■ les démarches néerlandaises de réseau vélo à haut niveau de service par **Marjolein de Lange**, **Fietsterbond**

Débat avec la salle

► 16h30

■ Conclusions et clôture

Animation :

Nicolas Duffour, journaliste

* Hôtel de Ville de Paris

Entrée : 5, rue Lobau 75004 PARIS

Métro : lignes 1 et 11, station « Hôtel de Ville »

Bus : n° 58, 69, 70, 72, 74

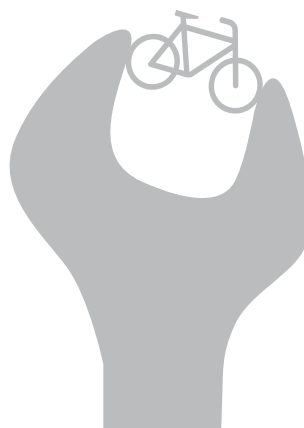
RER A, B, C, D, station « Châtelet - les Halles »

Station Vélib' : N°4017, place de l'Hôtel de Ville

MAIRIE DE PARIS

Cerema

CLUB DES villes
& territoires
cyclables



Cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La réglementation de la signalisation routière donne désormais aux collectivités locales, lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant de s'engager dans une direction indiquée.

Cette décision relève du pouvoir de police du maire.

Cette fiche a pour objectif d'expliquer ce dispositif et de donner des éléments sur son domaine d'emploi.

Pourquoi une telle mesure ?

L'autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct répond à l'objectif de faciliter la circulation de ces usagers en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie.

Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette nouvelle mesure.

La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes.

En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi.

Cette disposition évaluée positivement à Strasbourg, Bordeaux et Nantes, existe déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs décennies, dans un cadre réglementé.

Évaluation / Expérimentation

Les expérimentations par feux menées par les villes de Strasbourg et Bordeaux, dans le cadre d'une autorisation de la DSCR, et l'évaluation du dispositif par panneau à Nantes ont permis de mettre en lumière les résultats suivants :

- Absence d'accident lié à l'autorisation accordée au cycliste de tourner à droite au feu rouge ;
- Aucune incidence négative sur le respect du feu pour les autres mouvements ou aux autres carrefours ;
- Des pratiques cyclistes jusque-là erratiques mieux canalisées ;
- Des cyclistes qui restent sur la chaussée et qui ne coupent plus par le trottoir pour éviter le feu.



Certu 2012 / 89



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Descriptif des nouveaux signaux

La nouvelle signalisation est composée de panonceaux (petits panneaux placés sous un feu) ou de feux jaunes clignotants qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une flèche la direction autorisée.

Les panonceaux

L'utilisation de panonceaux permet de traiter la majorité des cas.

Les panonceaux de type *M12* ont un côté nominal compris entre 150 et 300 mm.



Panonceau M12a



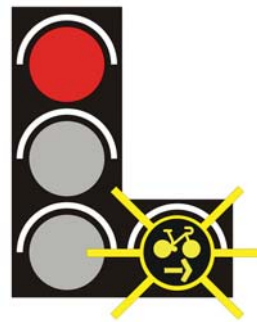
Panonceau M12b

Exceptionnellement, lorsque la lisibilité n'est pas jugée suffisante et exclusivement en l'absence de panneaux de type *AB*, ce côté nominal peut être porté à 500 mm.

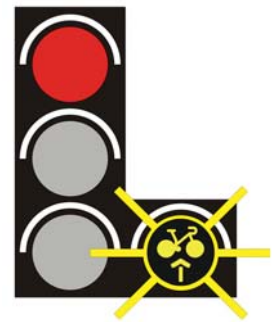
Il est à noter que l'utilisation de panonceaux de taille 500 mm est susceptible de poser des problèmes de compatibilité avec la règle d'accessibilité (élément en saillie dépassant de plus de 15 cm).

Pour améliorer le contraste avec son support, le panonceau peut être représenté sur un subjectile carré à fond noir¹.

Les feux



R19d



R19td

Le cédez-le-passage par feu qui peut être utilisé dans les mêmes conditions que le panonceau est principalement destiné aux carrefours dans lesquels une phase de feu n'est pas compatible avec l'autorisation de franchissement du rouge par les cyclistes.

Ces signaux lumineux, qui ont la même fonction que le panonceau *M12* évoqué précédemment, ne doivent être associés qu'à un signal tricolore *R11v* ou *R13bv* lorsque la circulation des cyclistes est autorisée sur la voie réservée aux bus ; ils ne peuvent pas être associés aux signaux *R15* et *R16*.

Ils sont implantés sur le même support que le signal tricolore. Ils sont soit accolés à la même hauteur que le feu vert du signal associé (configuration préférable), soit situés juste en dessous.



Source : CETE de l'Est

(1) Les termes « fond noir » seront prochainement remplacés par « fond foncé » pour permettre une meilleure incorporation esthétique du panonceau sur son support.

Le contexte réglementaire

Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010, portant diverses mesures de sécurité routière, a notamment pour objet de « **faciliter la mise en place par les collectivités locales du « tourne-à-droite» aux feux tricolores pour les cyclistes** ».

Dans son article 18, il modifie l'article 415-15 du Code de la Route :

« Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police, peut décider de :

1) Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation, une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ; [...]

Les panonceaux et feux sont, quant à eux, entrés dans la réglementation par arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, paru au journal officiel du 27 janvier 2012.

La possibilité offerte de signifier par panonceau et non par feu cette autorisation de franchissement est de nature à faciliter la mise en œuvre de la mesure et en diminue notamment le coût (par rapport à une signalisation par feux).

La prise d'un arrêté est nécessaire pour chaque carrefour, dans la mesure où il ne s'agit pas d'une règle générale de circulation inscrite dans le code de la route.

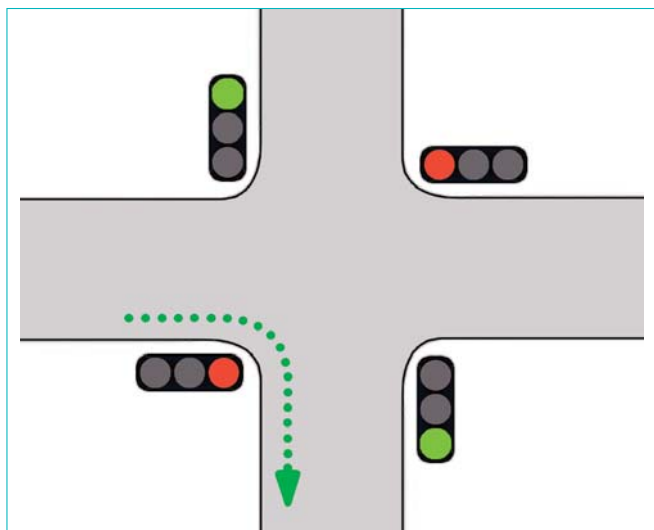
Il devra être pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police (article L 411-1 du CR) et devra :

- expliciter la mesure prise ;
- référencer sa légitimité (viser et considérer) ;
- localiser précisément le lieu concerné ;
- préciser les usagers et mouvements concernés ;
- préciser la signalisation mise en place ;
- préciser la date d'entrée en vigueur ;
- être publié et transmis ;
- etc.

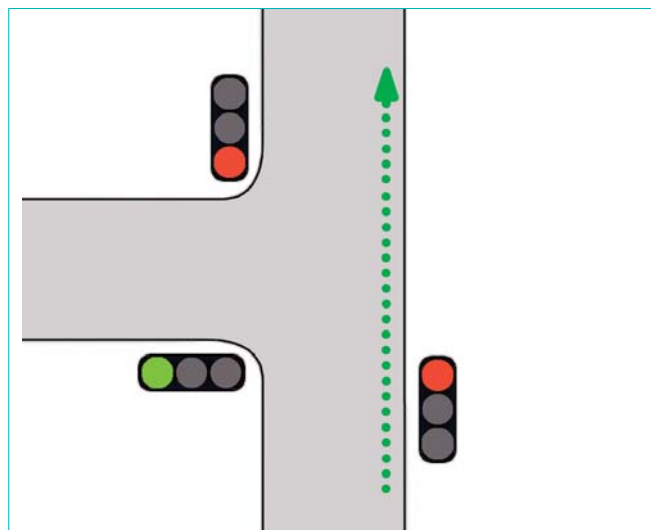
Mouvements autorisés pour le cycliste

Ces feux et panonceaux autorisent les cyclistes soit à tourner à droite sur la voie la plus à droite, soit à poursuivre tout droit à un feu rouge lorsqu'il n'y a pas de voie à droite.

Les nouveaux signaux ne peuvent être implantés, sur décision du maire, qu'aux carrefours à feux.



Source : Certu



Source : Certu

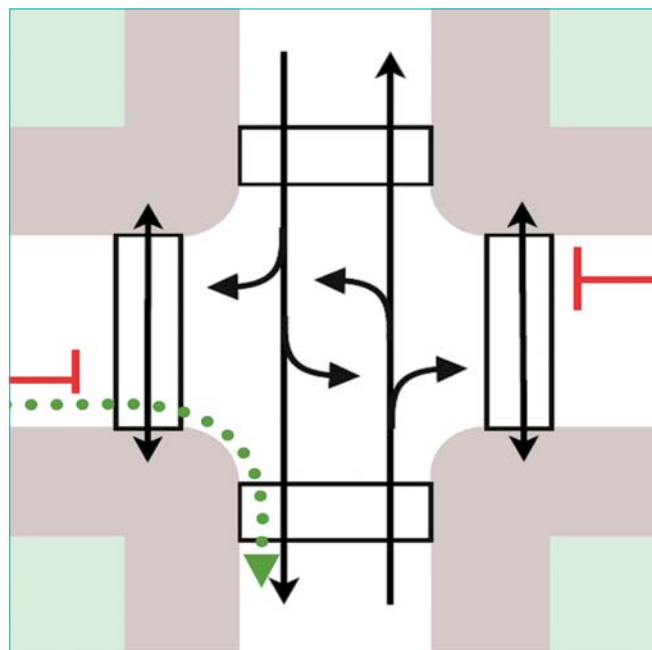
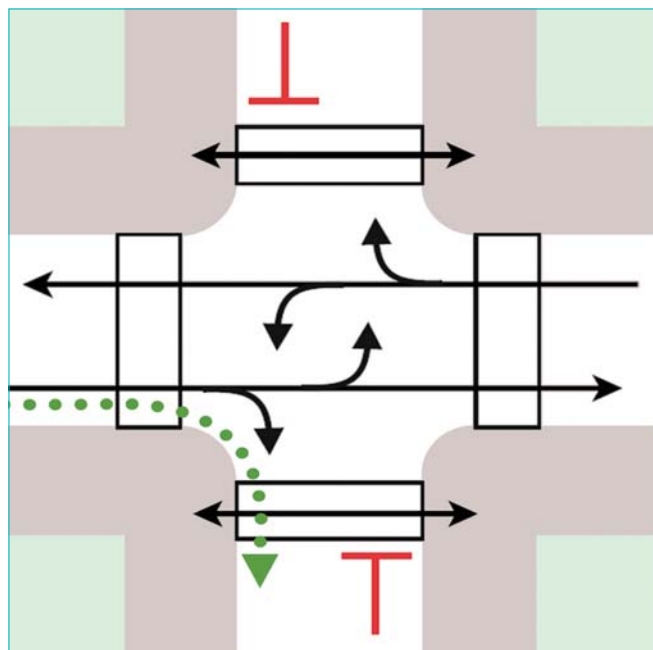
Le cycliste qui tourne-à-droite ou effectue un « tout droit » doit **céder le passage** aux **piétons** qui traversent la chaussée sur laquelle il circule ainsi qu'**aux automobilistes de la voie rencontrée** qui ont respectivement la figurine ou le feu au vert.

La forme du panneau (triangle pointé vers le bas) qui rappelle un cédez-le-passage courant (panneau AB3a) traduit cette obligation.

Le cycliste doit également respecter la priorité des piétons pendant le rouge de dégagement de ceux-ci.

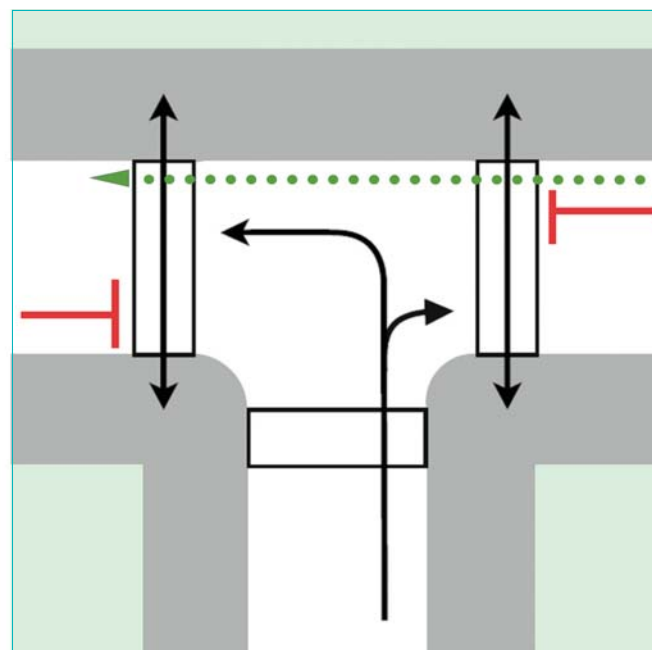
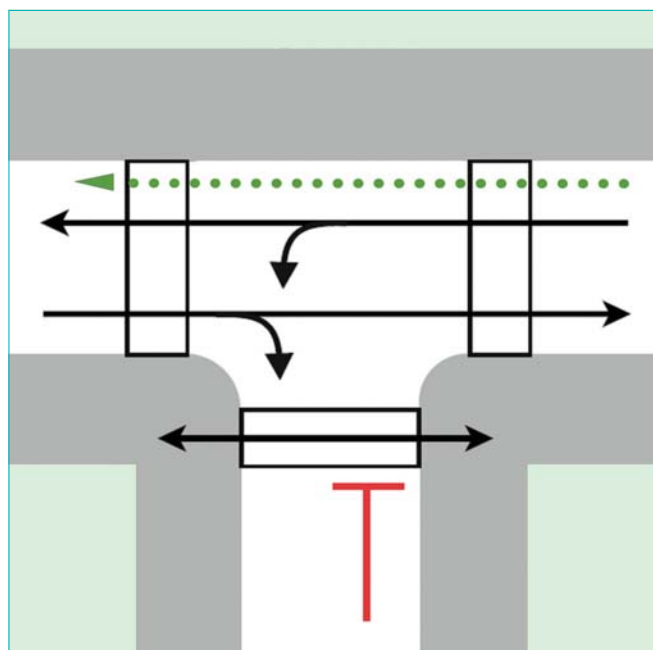
D'une manière générale, la mise en place de cette nouvelle mesure de signalisation doit s'accompagner d'une communication locale rappelant la règle impérative du « cédez-le-passage » du cycliste à tous les autres usagers, y compris au piéton même si la figurine piéton du R12 du premier feu franchi est rouge.

• Phasage "tourne-à-droite"



Source : Certu

• Phasage "tout droit"



Source : Certu

Plusieurs critères doivent être pris en considération avant d'instituer un cédez-le-passage cycliste au feu rouge.

Dans la pratique, cette mesure d'organisation de la circulation peut concerner un très grand nombre de carrefours. Cependant chaque situation doit être examinée au cas par cas en prenant en compte les critères suivants :

- la **visibilité réciproque entre usagers** : parfois la signalisation tricolore est mise en œuvre afin de pallier le manque de visibilité ; une telle configuration se prêtera alors difficilement au tourne-à-droite vélo ;
- la **configuration géométrique** du carrefour susceptible de générer des manœuvres ou des trajectoires peu compatibles avec le passage des cyclistes ou, à l'inverse, permettant des trajectoires non conflictuelles ;
- la **lisibilité du carrefour** qui peut être impactée par le choix du phasage ;
- la **circulation**, sa nature, son importance, sa vitesse – il conviendra d'être particulièrement attentif en présence d'un taux de véhicules lourds important, d'un trafic rapide ou très dense, d'une présence notable de piétons et de cyclistes ;
- l'**existence d'aménagements cyclables** facilitant l'utilisation de ce dispositif (bande, piste, sas, etc.) ;
- la **nature des voies** concernées (entrée d'aire piétonne, de zone de rencontre, etc.).

Sa mise en œuvre requiert toujours une analyse préalable en termes de sécurité et de fonctionnement.

Elle nécessite également, a posteriori, une évaluation/suivi de son fonctionnement.

Cette analyse préalable et cette évaluation doivent prendre en compte les impacts sur la circulation de l'ensemble des usagers de l'espace public.

La mise en place du tourne-à-droite peut se substituer aux pratiques antérieures telles que des aménagements localisés faisant passer les cyclistes à droite des signaux tricolores.

A noter qu'il n'y a évidemment jamais d'obligation d'équiper la totalité des branches d'un carrefour du signal autorisant le tourne-à-droite.

Enfin, les études préalables à la mise en place de cette mesure de circulation, qui relève de l'autorité détentrice du pouvoir de police, doivent toujours être mises à profit pour s'interroger sur la pertinence du choix de l'exploitation par feux du carrefour.

Cette réflexion est d'autant plus légitime que le développement des zones à circulation apaisée en agglomération doit s'accompagner d'une évolution du mode de gestion des carrefours.

Vers d'autres mouvements autorisés ?

Les mouvements autorisés par la réglementation ont fait l'objet d'expérimentations préalables au bilan positif.

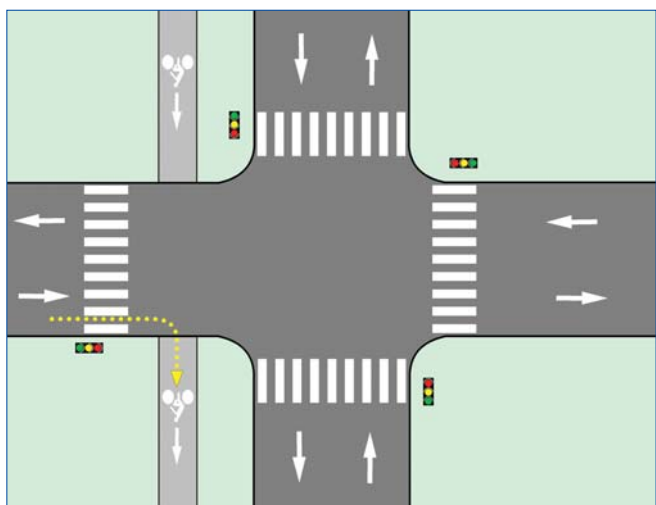
Tout autre mouvement ou toute nouvelle configuration pour les mouvements autorisés que les autorités chargées

de la voirie souhaiteraient mettre en œuvre ne peut être envisagé que dans le cadre de la procédure d'expérimentation autorisée par la DSCR dans le cadre de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR).

• Exemples d'utilisation du cédez-le-passage au feu rouge par panneau

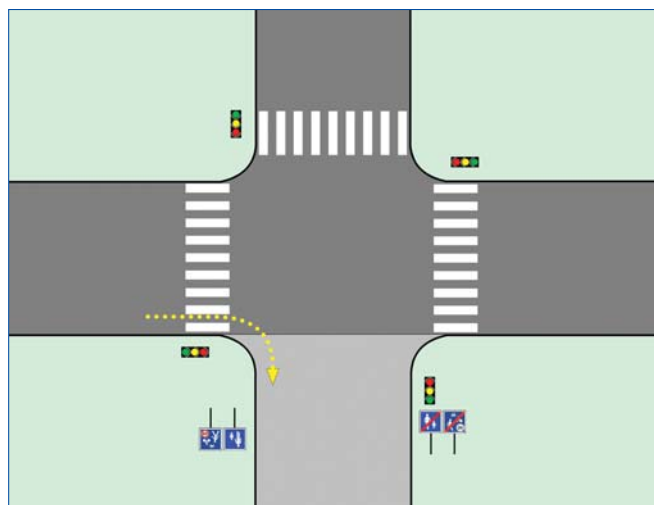
Les schémas qui suivent illustrent des cas où la signalisation de cédez-le-passage au feu rouge peut être mise en œuvre sans trop de difficultés et d'autres où elle peut s'avérer plus délicate à implanter. Ils ne prétendent pas à l'exhaustivité.

Mise en œuvre sans problème, a priori



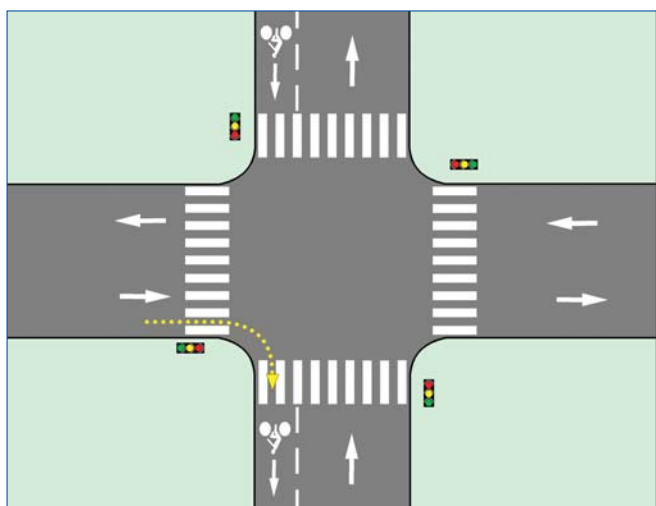
Source : CETE de l'Est

Schéma 1 : Entrée sur une piste cyclable



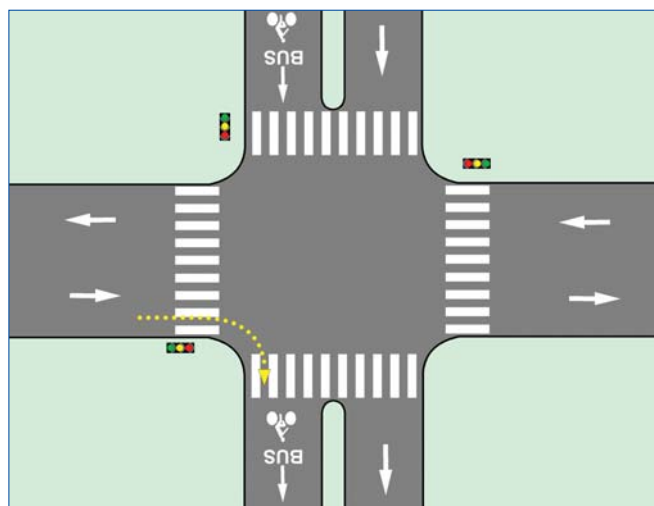
Source : CETE de l'Est

Schéma 2 : Entrée dans une aire piétonne ou une zone de rencontre



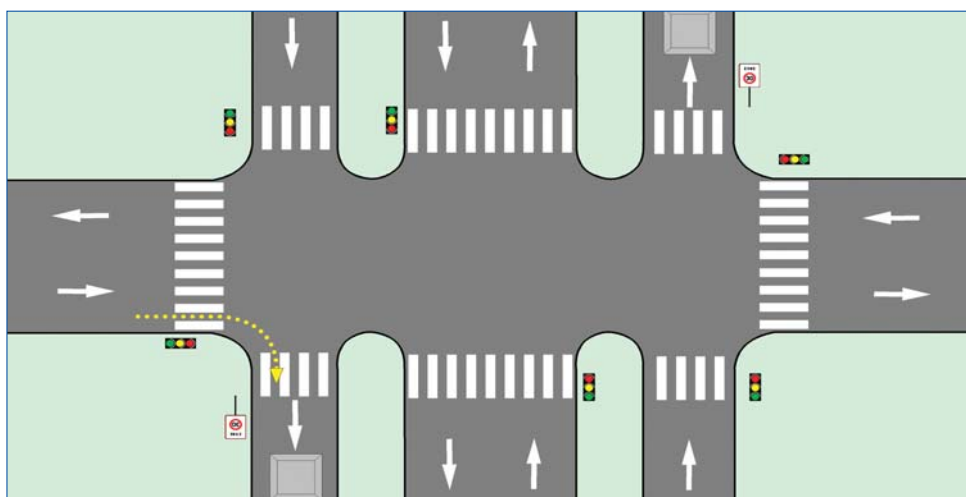
Source : CETE de l'Est

Schéma 3 : Entrée sur une bande cyclable



Source : CETE de l'Est

Schéma 4 : Entrée sur voie bus ouverte aux vélos



Source : CETE de l'Est

Schéma 5 : Entrée sur une contre-allée

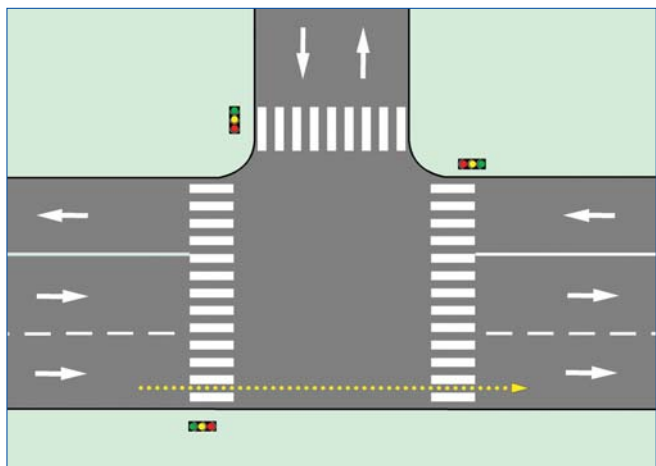


Schéma 6 : Mouvement direct sur carrefour en T

Source : CETE de l'Est

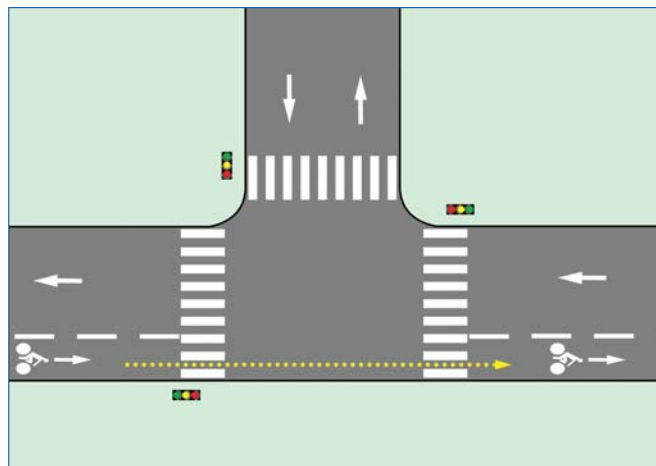


Schéma 7 : Mouvement direct sur double sens cyclable (DSC)

Source : CETE de l'Est

Mise en œuvre pouvant être délicate

Les configurations illustrées ci-après ne sont pas réhivitoires pour la mise en œuvre de l'autorisation de tourner à droite ; elles ont pour vocation d'alerter sur la nécessité d'une réflexion plus approfondie avant la prise de décision.

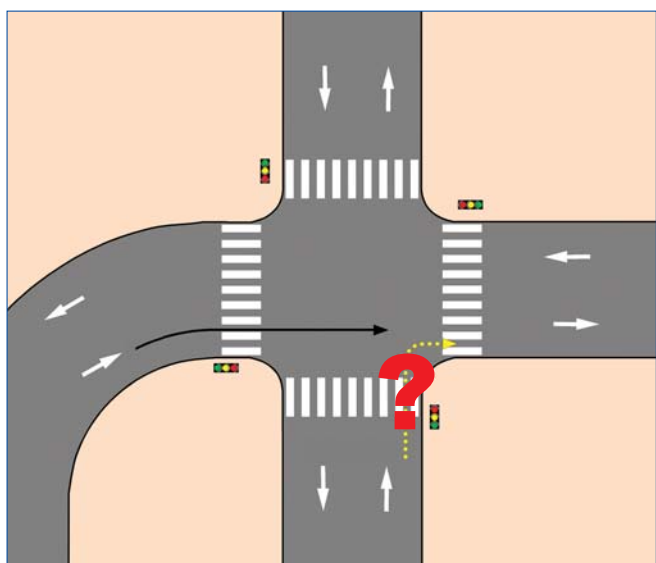


Schéma 8 : tourne-à-droite sans visibilité

Source : CETE de l'Est

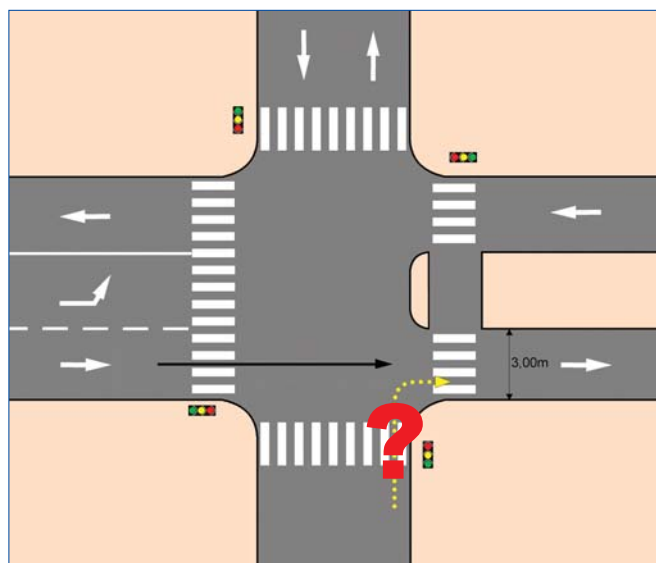


Schéma 9 : tourne-à-droite sur une voie étroite ou avec rétrécissement ponctuel en sortie de carrefour

Source : CETE de l'Est

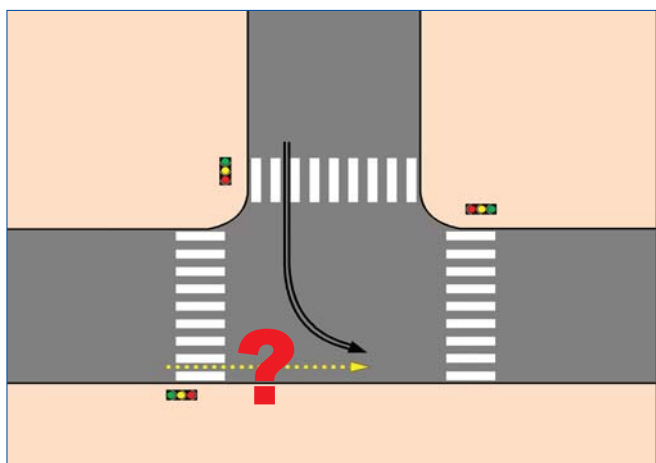
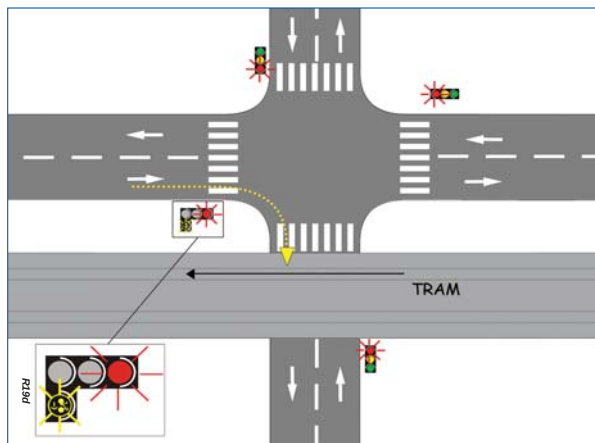


Schéma 10 : Présence d'un fort taux de poids-lourds en Tourne-à-gauche (angle mort, porte-à-faux)

Source : CETE de l'Est

• Exemples d'utilisation possible du tourne-à-droite par feu

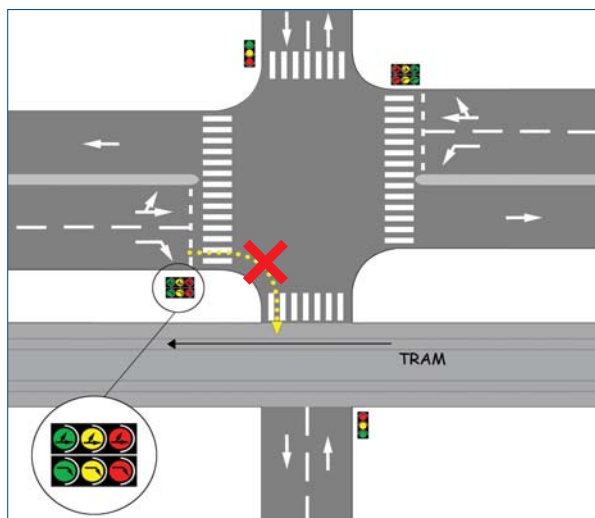


Source : CETE de l'Est

Dans la configuration ci-contre, il existe une phase de rouge intégral pour supprimer les conflits lors du passage du tram.

Il n'est dans ce cas pas possible d'autoriser le tourne-à-droite des cyclistes par panneau.

On peut, dans ce cas, avoir recours au feu **R19d** de tourne-à-droite cycliste qui permet d'autoriser ce mouvement dans les phases sans tram.



Source : CETE de l'Est

Dans la configuration ci-contre, pour laquelle certaines entrées sont gérées par des feux fléchés, le recours au signal R19d n'est pas envisageable ; en effet, celui-ci ne peut être associé qu'aux seuls feux **R11** circulaires.

Le tourne-à-droite des cyclistes au feu rouge ne peut pas être autorisé sauf à repenser la gestion et le phasage du carrefour.

Bibliographie

- Recommandations pour les itinéraires cyclables - Lyon CERTU, 2005
- Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon CERTU, version mise à jour en septembre 2008

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (<http://www.certu.fr>).

© Certu 2012
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

ISSN : 1263-3313

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
Cete de l'Est
03 87 20 45 59
francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Thomas Jouannot
04 72 74 58 69
thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Est (F. Tortel), Méditerranée (J. Cassagnes),
Nord-Picardie (B. Deboudt),
Normandie Centre (J. Lecointre), Ouest (G. Aboucaya),
Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (JF. Durand).



Comment changer de braquet ?



4^e édition
COLLOQUE
STRASBOURG
16 OCTOBRE
2014

LE VÉLO À LA CONQUÊTE DES VILLES EUROPÉENNES



Strasbourg un vélo d'avance

Strasbourg est l'agglomération la plus « cyclable » de France avec 15% de part modale de déplacements vélo en centre ville et 8% en périphérie. Son réseau cyclable s'étend sur plus de 580 km. La collectivité y consacre annuellement un budget moyen de l'ordre de 5 millions d'euros.

Le schéma directeur actuellement mis en œuvre a pour objectif de doubler la part modale du vélo en 2015 sur l'agglomération pour atteindre 16%. Les principales mesures concernent :

- l'accroissement du parc de stationnement notamment au centre ville, aux abords des gares TER et des stations tram,
- le développement du vélo en libre service, Vélhop, et d'autres services,
- la sécurité de circulation des cyclistes,
- l'innovation technologique et l'expérimentation dans la communication et les infrastructures,
- et le développement de nouveaux aménagements cyclables et d'un réseau structurant.

De plus, Strasbourg participe à l'échelon national à l'expérimentation de nouvelles mesures du Code de la route, de nouvelles signalisations, des aménagements de carrefours etc. avec les services de l'Etat : Cerema et DSCR. Strasbourg vise ainsi à figurer dans le peloton de tête des grandes villes cyclables européennes.



Pourquoi ce colloque ?

Ce colloque s'inscrit dans une série de rendez-vous annuels à Strasbourg dédiés à la mobilité active : le code de la rue, le vélo partagé, le piéton au cœur de la ville. Cette année, il porte sur le développement de la pratique du vélo, à l'instar des villes cyclables en Europe.

Le vélo a, en effet, pris une place prépondérante dans certaines villes européennes depuis les années 90. Ce développement témoigne d'une volonté d'apaiser les villes, d'améliorer la qualité de vie, de préserver l'environnement en encourageant la pratique du vélo et de la marche, tout en menant une politique de mobilité durable.

Strasbourg a invité des responsables élus et experts de villes exemplaires comme Copenhague et Groningue, mais aussi Karlsruhe et Offenburg, Bâle et Berne, afin qu'ils expliquent comment ils ont réussi, dans leurs villes respectives, la « révolution culturelle » du passage de la voiture au vélo pour les déplacements quotidiens.

Si Strasbourg roule en tête du peloton des villes françaises pour la part modale du vélo dans les modes de déplacement, il n'en reste pas moins que les villes françaises ont encore du chemin à parcourir en s'inspirant des expériences réussies dans d'autres villes européennes.

Ce colloque s'adresse aux élus, ingénieurs et techniciens qui ont pour mission de développer une nouvelle forme de mobilité dans les villes. Il permettra de poser les questions clés sur les politiques publiques innovantes de mobilité active et singulièrement celle consacrée au vélo. Il fournira une boîte à idées aux villes qui désirent développer la part modale du vélo sur leur territoire.

Cette journée est co-organisée par la Communauté urbaine de Strasbourg et le Cerema, centre d'expertise scientifique et technique intervenant en soutien des politiques publiques portées par les services de l'État et des collectivités territoriales, en partenariat avec la FUB, le CNFPT, l'AITF, la Voirie pour tous et le Club des villes et territoires cyclables.

PRÉ-COLLOQUE
LE 15 OCTOBRE
DE 17H À 19H

Visite en vélo de points remarquables pour les cyclistes à Strasbourg.

Le plan de la visite est téléchargeable sur stras.me/colloque-velo

Rendez-vous sur le parvis du centre administratif de la Communauté urbaine 1 parc de l'Étoile.

Inscription obligatoire dans la limite des places disponibles. Des Vélhops seront mis à disposition.



PROGRAMME

8h30

Accueil et petit déjeuner

9h

En plénière dans l'auditorium

Olivier Razemon, journaliste-chroniqueur au journal *Le Monde*, sera le témoin de la matinée. En tant qu'observateur politique et cycliste, il posera les questions pertinentes et innovantes et animera la matinée.

Ouverture du colloque

Roland Ries, Maire de Strasbourg, Vice-président de la Communauté urbaine
Le Président du Club des villes et territoires cyclables

9h15

« La ville cyclable : une solution gagnante dans une politique de mobilité active »

Frédéric Héran, maître de conférences en économie. CLERSE - CNRS Université de Lille 1, auteur du livre *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*.

« Le plan modes actifs en France : une incitation à changer de braquet »

Dominique Lebrun, coordinateur interministériel sur le développement du vélo

Benoit Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et déplacements CEREMA (ex Certu)

Échanges avec la salle

10h15

Pause



10h30 Des exemples de politiques vélos en Europe

Chaque intervenant présente la politique de mobilité et la place des vélos dans sa ville, avec pour question centrale : quel fut l'élément déterminant, le déclic du développement du vélo dans chacune des villes témoins ?

Bâle par **Alain Groff**, directeur de la Mobilité ville de Bâle

Berne par **Roland Pfeiffer**, responsable de la politique vélo /piétons ville de Berne

Karlsruhe par **Mme Prof. Dr Anke Karmann-Woessner**, directrice de l'urbanisme ville de Karlsruhe

Offenbourg par **Oliver Martini**, Burgermeister/Adjoint au maire, chargé de la mobilité d'une ville moyenne de l'Eurodistrict Strasbourg/Ortenau

Groningue (Pays-Bas) par **Cor Van der Klaauw**, responsable vélo ville de Groningue

Échanges avec la salle

12h45 Appel à contribution pour Vélo City France 2015 Cycling: Futur Maker

Hadrien Bedok, Direction des Déplacements Nantes Métropole

13h Déjeuner buffet



5

PROGRAMME

14h 3 ateliers en parallèle dans l'auditorium et en salles

Atelier 1 Le vélo : un remède à la crise de société ?

● La vision d'un blogueur cycliste

Olivier Razemon, journaliste/chroniqueur au journal *Le Monde*, auteur du livre « *Le pouvoir de la pédale* » ou comment le vélo transforme nos sociétés cabossées ?

● Le point de vue des cyclistes suisses

Roland Fischer, Conseiller national, présente l'enquête menée par Pro Vélo pour connaître la satisfaction de la population vis-à-vis de la politique vélo dans les villes suisses

Échanges avec la salle

Atelier 2 Dépasser les freins, les réticences à l'usage du vélo ?

Thomas Jouannot, Chargé d'études Sécurité routière et développement de l'usage du vélo Cerema

Benoit Vimbert, Directeur d'études ADEUS

Échanges avec la salle



6

Atelier 3

Le vélo : ça bouge dans les quartiers

- **L'exemple des femmes issues de l'immigration et les vélos écoles**

Geneviève Laferrère, Présidente de la FUB
Fabien Masson, Directeur du Cadr 67

- **Des ateliers de réparation vélo participatifs pour les jeunes**

Amélie Dumoulin, co porte-parole d'Heureux Cyclage

Échanges avec la salle

15h30

Plénière dans l'auditorium

Sans communication, pas de ville cyclable ? Créer une culture vélo

Mikaël Coville-Andersen, directeur du cabinet spécialisé **Copenhagenize** qui étudie et conseille les villes et publie le palmarès mondial des villes cyclables

Échanges avec la salle

16h30

Conclusions : une vision européenne

- **Le réseau European Biking Cities, un projet européen exemplaire de villes cyclables** (Potsdam, Mannheim, Strasbourg, Bolzano, Brighton/Hove, et Vitoria-Gasteiz)

Wasilis Von Rauch, chef du projet et blogueur de l'association de défense de l'environnement Verkehrsclub Deutschland

- **La politique européenne pour une mobilité urbaine durable :**

quel est l'avenir pour le vélo ? Quels sont les programmes européens ?

Daniela Rosca, DG MOVE, Cheffe d'unité, Transport propre et mobilité urbaine durable à la Commission Européenne

7

La ville cyclable : une solution gagnante dans une politique de mobilité active

Frédéric Héran

Maître de conférences en économie.
CLERSE - CNRS Université de Lille 1,
auteur du livre *Le retour de la bicyclette.*
Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050.

La mise en perspective à la fois historique et internationale de l'usage du vélo urbain permet de mieux comprendre comment il s'insère dans la concurrence entre l'ensemble des modes de déplacement.

La ville cyclable dépend donc fortement du « système de transport écologique » associant les modes alternatifs à l'automobile que l'on sera capable de mettre en place.

Le plan modes actifs en France : une incitation à changer de braquet

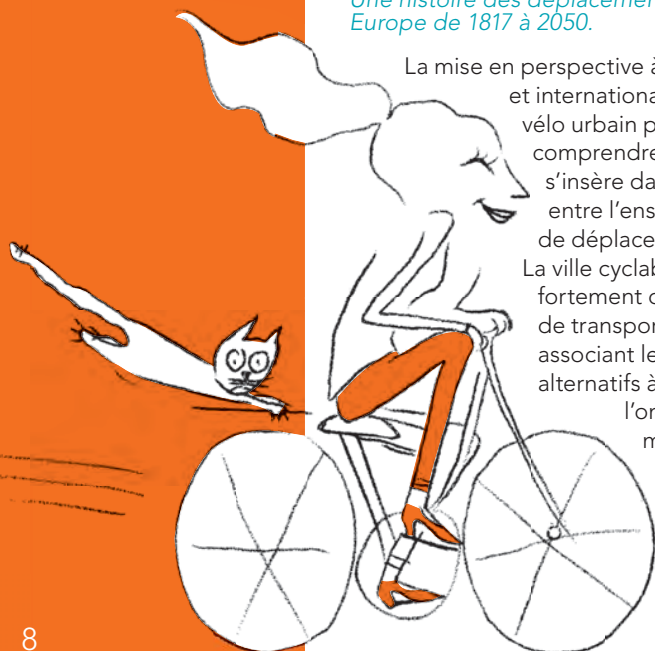
Dominique Lebrun

Inspecteur général de l'administration du développement durable
Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Pour faire progresser la pratique de la bicyclette il est nécessaire de mettre en place un « système vélo » au plan national.

C'est la mission qui a été confiée à la coordination interministérielle en lien avec les collectivités locales, les associations et les services de l'État.

Le ministre des transports a souhaité que le plan vélo soit élargi à l'ensemble des modes actifs. Le plan d'action mobilités actives (PAMA) rendu public le 5 mars 2014 a pour objectif d'offrir les conditions favorables à la mise en œuvre d'une vision et d'une ambition partagées pour développer ces modes de transport du quotidien.



Benoit Hiron

Chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)

Dans le cadre du plan d'action sur les mobilités actives (PAMA), des évolutions réglementaires sont envisagées afin d'élargir la boîte à outils de l'aménagement à disposition des collectivités.

Elles permettraient notamment d'ouvrir de nouvelles possibilités qui existent déjà chez nos voisins.

Des exemples de politiques vélos en Europe

Alain Groff

Directeur de la Mobilité ville de Bâle

Bâle est une ville où le vélo joue un rôle important dans la mobilité quotidienne. Ensemble avec un réseau de transports urbains dense et performant, le vélo assure une part substantielle des déplacements urbains et la part de la voiture particulière est particulièrement basse. Ce résultat est obtenu par une politique des petits pas, basé sur l'apaisement du trafic dans les quartiers et sur une planification de la voirie qui soigne

les détails et vise à augmenter le confort et la sécurité des déplacements à vélo. Par contre, les pistes cyclables sont plutôt rares, faute d'espace, et les équipements pour le stationnement des vélos sont au total nombreux, mais en général simples et peu coûteux. Le peuple bâlois a, en 2010, fixé dans la loi l'objectif d'une réduction du trafic automobile intra-muros de 10 % en 10 ans. La politique de développement du vélo s'inscrit dans ce contexte d'une politique de mobilité volontariste, visant à faciliter les déplacements non-motorisés. Bâle se situe dans une agglomération particulièrement fragmentée, puisqu'elle s'étend sur quatre cantons suisses et sur des communes situées en Alsace et en Allemagne. Le morcèlement des structures politiques constitue un défi évident pour la transposition d'une politique de mobilité cohérente.

Roland Pfeiffer

Responsable de la politique vélo/piétons ville de Berne

La ville de Berne ne présente pas les meilleures conditions propices à la pratique du vélo : le territoire est vallonné... et l'offre de transport public est excellente avec un réseau très dense de trams et de bus. Pourtant, Berne est une ville où la pratique du vélo est



9

très prisée avec une part modale d'environ 12 %. La présentation souligne la politique de la ville pour améliorer la mobilité cyclable et résoudre les conflits avec les trams.

Prof. Dr Anke Karmann-Woessner

Directrice de l'urbanisme ville de Karlsruhe

Avec l'adoption en 2005 du « plan vélo en 20 points », Karlsruhe a ouvert la voie à une promotion de grande envergure du vélo. Il s'est traduit par la construction d'un réseau cyclable continu, la résolution de points noirs accidentogènes, la création de parcs de stationnement et par des mesures comme la campagne «Kopf an Motor aus». L'objectif était d'augmenter la part modale du vélo (au détriment des véhicules), qui est passée de 16% en 2002 à 25% en 2012. A présent, le plan de développement urbain intégré a défini un objectif de part modale à 30% en 2020.

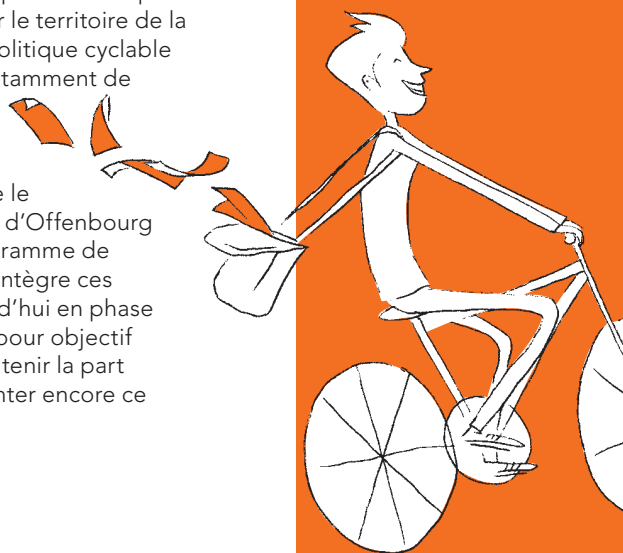
A l'avenir, le modèle de «vélo comme système» sera encore accentué et développé de façon systématique et globale. Par exemple, le concept de sécurité routière s'appliquera à l'ensemble du territoire urbain et à tous les modes de transport. Le vélo doit être traité comme une question transversale, pris en considération par l'ensemble de l'administration. De nouveaux services (vélos

en libre service, parcs de stationnement gardés) sont également mis en œuvre.

Oliver Martini

Bürgermeister/Adjoint au maire d'Offenbourg chargé de la mobilité

La ville d'Offenbourg, ville moyenne d'environ 58 000 habitants, s'investit depuis le début des années 80 de façon intense dans la promotion du vélo, ce qui se traduit par une part modale de 25% sur le territoire de la ville. Les enjeux de la politique cyclable ont évolué en raison notamment de la croissance du nombre de cyclistes et aussi d'évolutions technologiques comme le vélo électrique. La Ville d'Offenbourg a élaboré le 5ème programme de promotion du vélo qui intègre ces évolutions. Il est aujourd'hui en phase de mise en œuvre et a pour objectif non seulement de maintenir la part modale, mais d'augmenter encore ce chiffre.



Cor Van der Klaauw
Responsable vélo ville de **Groningue** (Pays-Bas)

Groningue est une ville de près de 200 000 habitants dont la part modale du vélo, l'une des plus élevées au monde, atteint un peu plus de 50% et plus de 60% en centre ville. Depuis 40 ans, Groningue se concentre sur les formes durables de mobilité avec une attention particulière pour le vélo. De nombreux investissements ont été réalisés : pistes cyclables et ponts pour vélos afin de faciliter l'accès rapide des cyclistes aux lieux stratégiques (le centre-ville, les écoles, l'université, les bureaux, les sites sportifs, les gares, etc.). Groningue est spécifique pour ses « feux pour cyclistes », ses ronds-points et ses multiples places pour stationner son vélo : parkings couverts près de la gare, parkings gardés et gratuits dans le centre et près des écoles, ce qui stimule l'usage du vélo.

Hadrien Bedok
Direction des Déplacements **Nantes Métropole**

Appel à contribution de la conférence Velo City France 2015:

Nantes Métropole accueille du 2 au 5 juin 2015 la manifestation européenne Velo City en partenariat avec l'ECF, intitulée *Cycling : Futur Maker*.

Le programme du congrès est élaboré à partir de contributions attendues au niveau international sur les thématiques :

- Le vélo, outil de la transition,
- Partager l'espace public,
- une condition pour un usage démocratique du vélo.

Atelier 1
Le vélo : un remède à la crise de la société

Olivier Razemon
Journaliste/chroniqueur au journal *Le Monde*, auteur du livre *Le pouvoir de la pédale, ou comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*

La vision d'un blogueur cycliste

Notre société ne se porte pas bien. Le chômage et la précarité rongent le budget des ménages, les petites villes se paupérisent, les matières premières se raréfient et coûtent cher, l'argent public se fait rare. Par ailleurs, nous voulons tous vivre longtemps et en bonne santé. Le vélo, fiable, robuste, peu coûteux, constitue un excellent remède à tous ces dysfonctionnements. Utilisons-le davantage !

Roland Fischer
Conseiller national membre du Conseil d'Administration de Pro Vélo Suisse

Pro Velo Suisse mène tous les 4 ans une enquête de satisfaction auprès de la population portant sur les infrastructures pour la mobilité en vélo, la sécurité, la politique des transports et la promotion du trafic vélo dans les villes suisses. Simultanément à la publication des résultats, la « Velo City » de Suisse est choisie et récompensée. Les résultats de l'enquête 2013 font apparaître la satisfaction globale des cyclistes à un niveau très élevé, en augmentation depuis la dernière enquête en 2009. La ville de Burgdorf a été choisie comme « Velo city 2013 ».

Atelier 2
Dépasser les freins, les réticences à l'usage du vélo

Thomas Jouannot
Chargé d'études « sécurité routière et développement de l'usage du vélo » Cerema

Malgré une pratique en hausse et une image positive, l'usage de la bicyclette reste faible et entravé par de nombreux freins : inadaptation de l'espace public, conditions

météorologiques, méconnaissance du bilan sanitaire positif de la pratique du vélo, freins de nature psychologique et sociologique. Parallèlement, les leviers pour desserrer ces freins existent : rééquilibrage du partage de l'espace public, campagnes de communication sur les bénéfices santé de la pratique, promotion du vélo dans les plans de déplacements d'entreprise... L'activation de ces leviers saura-t-elle contribuer à faire du vélo un mode de déplacement à part entière, comme l'ont réussi plusieurs de nos voisins européens ?

Benoit Vimbert
Directeur d'études ADEUS
Agence d'urbanisme de Strasbourg

Deux tiers des déplacements font moins de trois kilomètres ! Ce chiffre résume à lui seul le potentiel de report modal du vélo. Et pour autant, la part modale de ce dernier peine à dépasser les 10 %. Les principaux freins sont du domaine infrastructurels, mais de moins en moins, au fur et à mesure des investissements des collectivités. Des comparaisons internationales permettent de gommer l'hypothèse climatique. Reste des réticences liées aux représentations, à la lisibilité de ce mode... et à l'accompagnement au changement.

Atelier 3

Le vélo : ça bouge dans les quartiers

L'exemple des femmes issues de l'immigration

Geneviève Laferrere

Présidente de la FUB - Fédération des usagers de la bicyclette

Depuis 1999, le réseau vélo-école de la FUB apprend à des jeunes et de nombreux adultes à faire du vélo. Des femmes issues de l'immigration acquièrent l'autonomie, sortent de leur quartier, tissent du lien social intergénérationnel et interculturel, découvrent la joie de pédaler en famille et entre amies.

Fabien Masson

Directeur du CADR 67

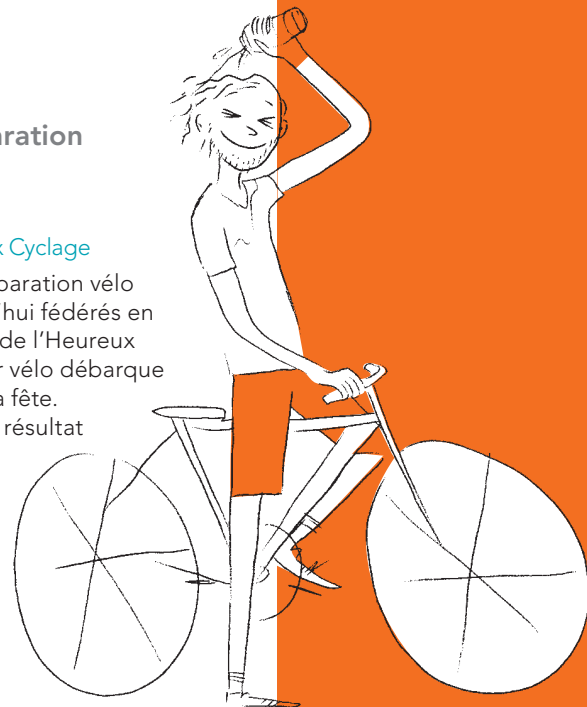
Le CADR 67 assure, depuis 40 ans, la promotion du vélo sous toutes ses formes comme moyen de déplacement à Strasbourg et sa région. Depuis 3 ans, il intervient dans les quartiers de Strasbourg et dans les communes de première couronne avec sa vélo-école itinérante afin de former les adultes à l'apprentissage du vélo.

Des ateliers de réparation vélo participatifs

Amélie Dumoulin

co porte-parole d'Heureux Cyclage

Plus de 100 ateliers de réparation vélo participatifs sont aujourd'hui fédérés en France au sein du réseau de l'Heureux Cyclage. Lorsqu'un atelier vélo débarque au pied d'une cité, c'est la fête. Une activité manuelle, un résultat visible, quelques heures occupées, de bonnes rigolades, et un vélo qui roule en fin d'exercice : l'activité de « réparer des vélos ensemble » rencontre un engouement certain auprès des jeunes. L'apport notable de cette activité est de favoriser les liens intergénérationnels, tout comme la mixité sociale. Elle peut également susciter des vocations, en tant que bénévole d'abord et vers une professionnalisation via des emplois dans le secteur du vélo.



13

Sans communication, pas de villes cyclable ? Créer une culture vélo.

Mikaël Coville-Andersen

CEO de Copenhagenize Design Co. cabinet spécialisé qui étudie et conseille les villes et publie le palmarès mondial des villes cyclables.

Bicycle Urbanism by Design ou l'importance de penser différemment la planification des villes, un siècle d'ingénierie centrée sur le trafic automobile les ayant affaiblies. Dorénavant, nous avons besoin de planifier les villes en suivant les principes de "Direct Observation" et "Design Principles" si nous voulons moderniser les centres-villes vieillissants et conçus pour l'automobile. Une communication positive et un changement d'« image » du cycliste doivent venir appuyer ce changement de mentalité dans la politique cyclable.

Conclusions du colloque : La vision européenne

Wasilis Von Rauch

Chef du projet European Biking Cities - ONG environnemental Verkehrsclub Deutschland e.V., auteur du E-bike blog www.eradhafen.de

Le réseau European Biking Cities (EU Clean Air campaign)

L'objectif du projet : démontrer que la promotion du vélo peut être une solution efficace pour faire diminuer la pollution de l'air des villes. Le projet prévoit des échanges de savoir faire et une campagne de promotion des politiques vélo des villes membres du réseau : Brighton-Hove (GB), Bolzano (I), Mannheim (D), Potsdam (G), Strasbourg et Vitoria-Gasteiz (E) Ces actions devraient encourager les autres villes européennes à suivre leurs exemples pour devenir des villes durables et plus apaisées

Pour en savoir plus <http://www.cleanair-europe.org>



Daniele Rosca

DG MOVE, Cheffe d'unité, Transport propre et mobilité urbaine durable à la Commission Européenne

La politique européenne pour une mobilité urbaine durable :

Quel est l'avenir pour le vélo ? Quels sont les programmes européens ?

En savoir plus et s'inscrire stras.me/colloque-velo

Contacts

Communauté urbaine de Strasbourg

Jean-Luc Marchal

Chef de projet Innovation
mobilité alternative

Tél. 06 74 34 45 93

jean-luc.marchal@strasbourg.eu

Prestataire chargé de l'organisation

WPR Public Relations

Françoise Elkouby

Tél. 06 64 73 18 88

felkouby@wpr.fr

Lieu du colloque

Cité de la musique et de la danse

1 place Dauphine
Parc de l'Étoile Strasbourg
03 88 43 68 00

Organisateurs

Communauté urbaine de Strasbourg

www.strasbourg.eu

Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) www.cerema.fr

Partenaires

- **AITF** www.aitf.fr
- **CNFPT** www.cnfpt.fr
- **Club des villes et territoires cyclables** www.villes-cyclables.org
- **FUB** Fédération des usagers de la bicyclette www.fubicy.org
- **Une voirie pour tous** www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

Inscription

En remplissant un formulaire sur le site dédié au colloque : <http://stras.me/colloque-velo>

La participation est libre de droit dans la limite des places disponibles.

Comment s'y rendre ?

Tramway : ligne A ou D arrêt Étoile Bourse soit ligne E ou F arrêt Étoile Polygone
www.cts-strasbourg.fr

Taxi 13 : 03 88 36 13 13

Vélohop, le vélo partagé à Strasbourg une boutique à l'arrivée en gare.
www.velohop.strasbourg.eu
09 69 39 36 67

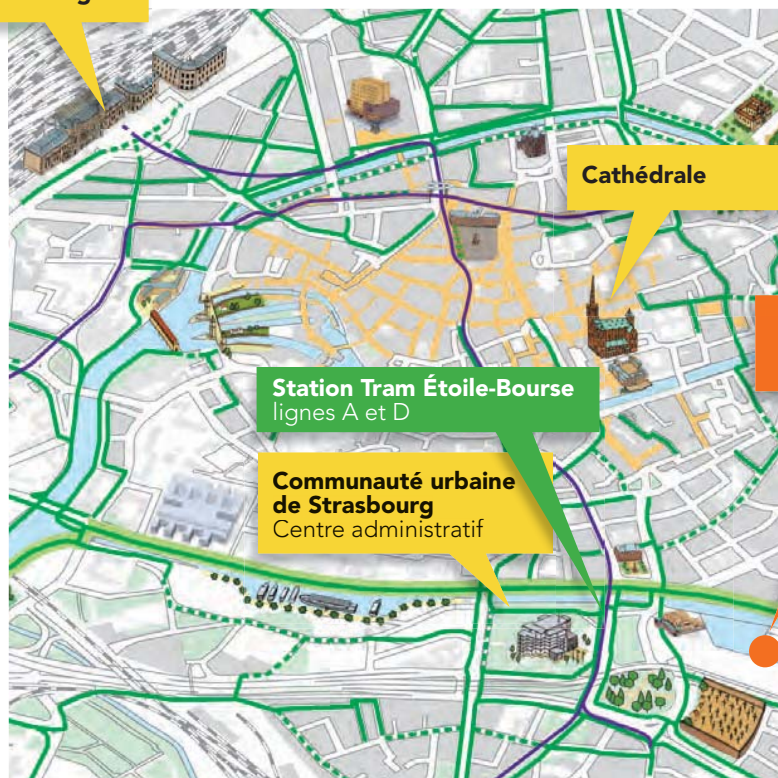
Plan disponible sur l'application et le site web www.strasmap.eu

Hébergement

euraccueil@otstrasbourg.fr

Office du tourisme de Strasbourg et de sa région
www.otstrasbourg.fr

Gare de Strasbourg



Plan disponible sur l'application et le site web strasmap.eu

Cathédrale

Station Tram Étoile-Bourse
lignes A et D

Communauté urbaine de Strasbourg
Centre administratif

Cité de la Musique et de la Danse





Velo-city NANTES-FRANCE 2015



Velo-city SERIES

Qu'est ce que Velo-city ?



Velo-City c'est quoi ?

- Congrès mondial du vélo urbain et approche cyclotouriste
- Evènement annuel accueilli en alternance par une ville du monde (années paires) et une ville européenne (années impaires)
- Un salon professionnel adossé
- 1000 à 1500 participants



Velo-City c'est qui ?

- ECF European Cyclist Federation
- 44 pays représentés par 1 à 6 associations par pays
- France : FUB, AF3V, D&R Cyclables
- Un conseil de 8 personnes
- Président Manfred NEUN



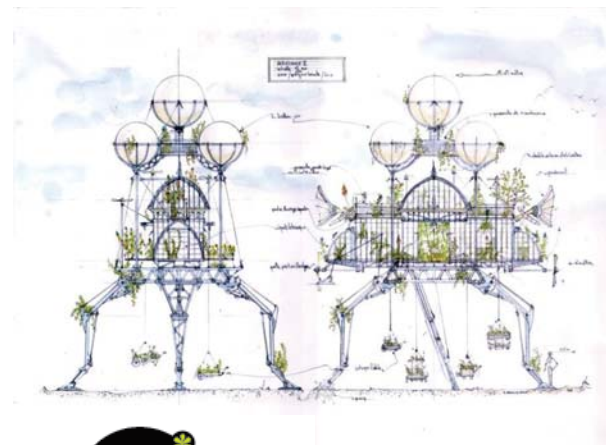
Velo-city 2015

Pourquoi à Nantes ?



Nantes: une ville européenne

- o Dans la poursuite de « Capitale Verte Européenne »
- o Plusieurs projets européens sur la mobilité (CIVITAS, Bike to work)



Le vélo à Nantes: quelle ambition?

- Une stratégie d'apaisement des circulations qui conforte la qualité de vie « à la nantaise ».



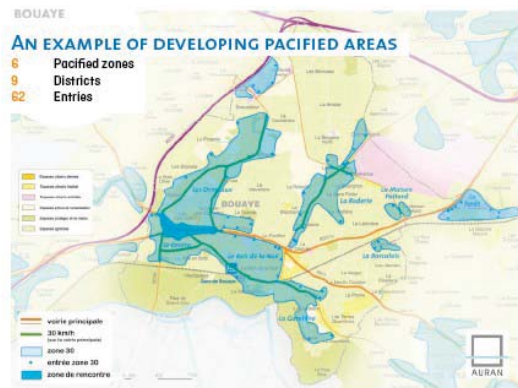
Le vélo à Nantes: quelle ambition?

- Un plan d'action qui vise à développer fortement la pratique quotidienne sur des trajets de moins de 5 km.



Le vélo à Nantes: quelle ambition?

- Des aménagements cyclables (470 kms) qui constituent un maillage de qualité à l'échelle des 24 communes.



Le vélo à Nantes: quelle ambition?

- Un plan vélo qui a déjà permis de doubler la part modale entre 2008 et 2012 (actuellement 4.5% de part modale).
- Un plan d'action qui doit être renouveler dans le mandat 2014/2020



Velo-city 2015

Quels objectifs?



Quels objectifs de l'édition 2015 ?

- Aborder vélo et ville moyenne comme Nantes, modèle majoritaire en Europe : *quel modèle transférable pour parvenir au développement significatif de la part modale du vélo ?*
- S'inspirer du vélo pour créer notre futur : *comment le vélo peut-il agir positivement sur la transformation de nos sociétés ?*
- S'ouvrir à une coopération Nord/Sud par la francophonie



Et localement pour Nantes ?

- Changer les comportements de mobilité
- Valoriser Nantes sur le plan international
- Fédérer les nantais
- Renforcer la culture vélo (année du vélo)



Quelle fréquentation visée ?

- Plus de 1000 participants
- 50 exposants professionnels
- Nombreux élus
- Présence d'un commissaire européen
- Présence d'un ou plusieurs ministres



Velo-city 2015

Quelle organisation en place?

Et son organisation ?

- Un comité de pilotage
- Un comité des programmes
- Un comité de lecture et de sélection
- Un prestataire (Inddigo) chargé de la coordination du programme
- La Cité, centre des congrès de Nantes producteur événementiel



Quels partenaires ?

- Institutionnels
- Entreprises publiques et privées
- Presse spécialisée environnementale
- Presse institutionnelle
- Presse spécialisée cycle et aménagement
- Etablissements de formation et de recherche



Où et quand ?

- 2 au 5 juin 2015
- A la Cité des Congrès de Nantes
- Intérieur / extérieur
- En ville avec des événements

associés



Les échéances

Comité des programmes Velo-city 2015	Rédaction appel à contributions	Edition 2014 Adelaïde	Appel à contributions Velo-city 2015	Ouverture inscriptions et régie
Octobre 2013 À Avril 2014	Avril -mai 2014	27-30 mai 2014	2 Juin à 31 octobre 2014	Septembre 2014

Choix, organisation contributions	Commercialisation salon	Préparation animations Grands public & congrès	Velo-city Nantes 2015
	Inscriptions		
Septembre 2014	Sept. 2014 à mai 2015	Septembre à Avril 2015	2 au 5 juin 2015



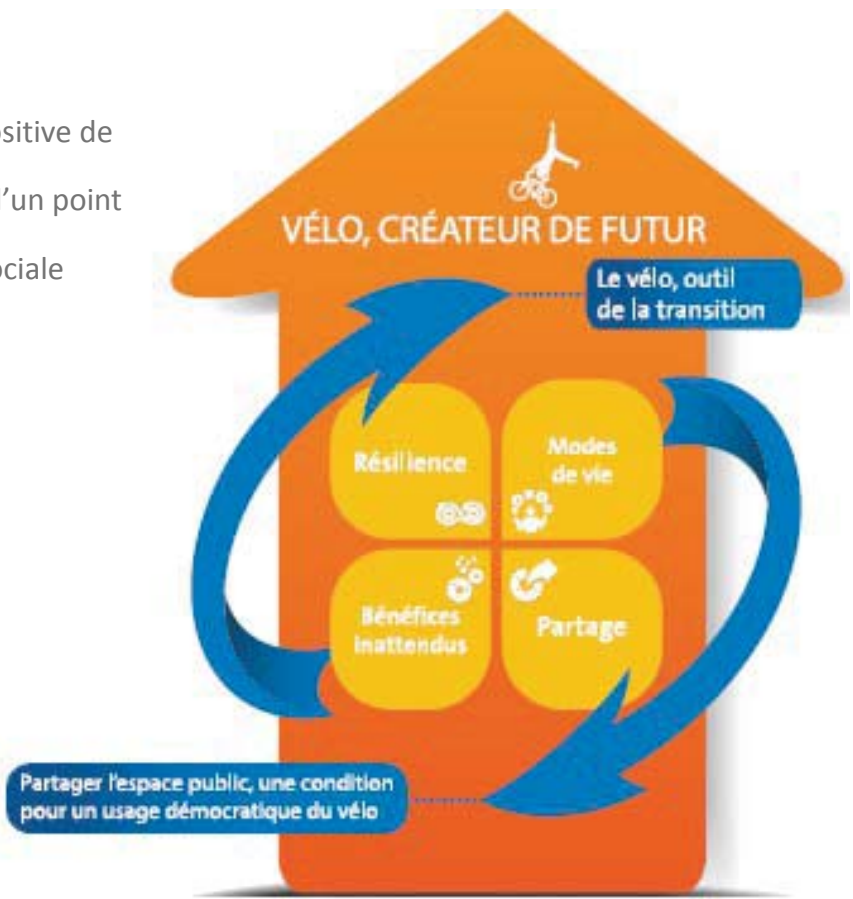
Velo-city 2015

Quelle ligne éditoriale?



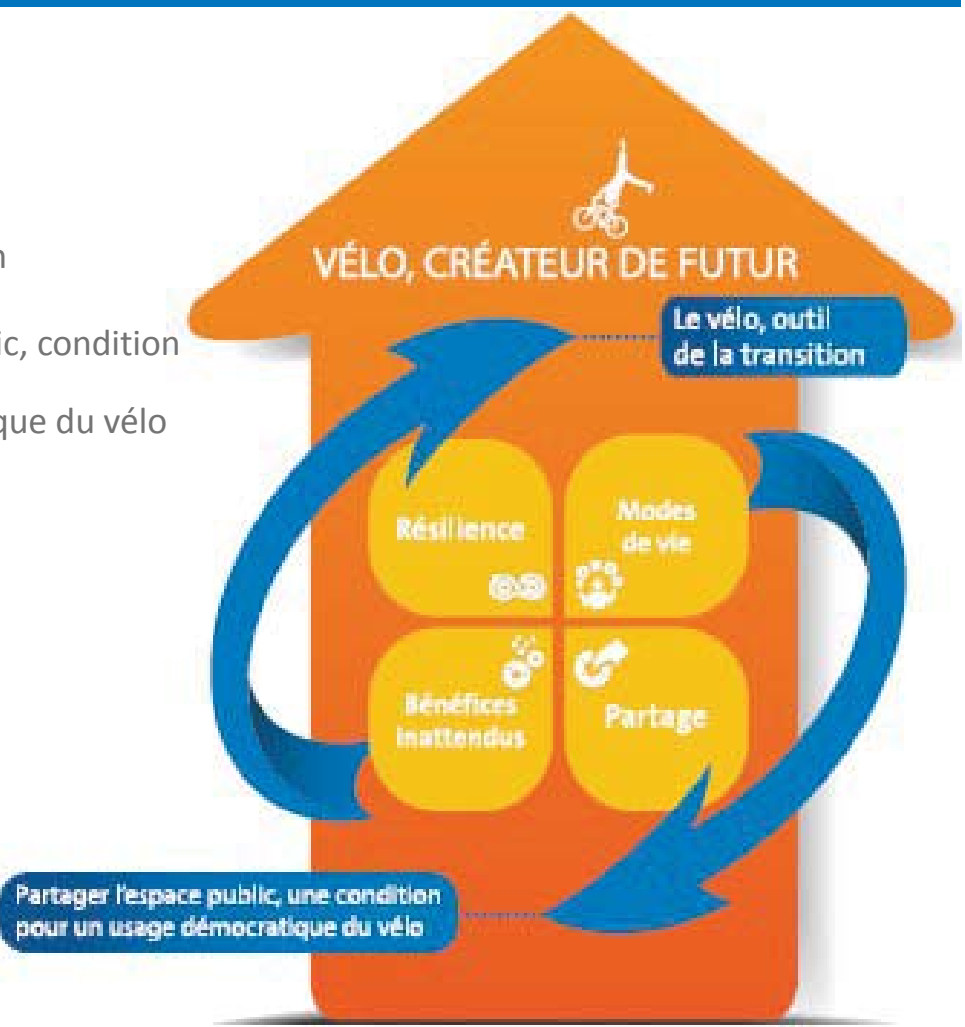
La ligne directrice « Vélo: créateur de futur »

- Le vélo facteur de transformation positive de nos sociétés vers plus de durabilité, d'un point de vue écologique, économique et sociale



Les axes transversaux

- Vélo, outil de la transition
- Partage de l'espace public, condition pour un usage démocratique du vélo



Les entrées thématiques

La résilience

- Capacité à absorber une perturbation, à se réorganiser pour retrouver un équilibre



Les modes de vie

- Transformation et adaptation de nos manières de vivre, induite par ou pour le développement du vélo



La sérendipité

- Découverte inattendue, par accident ou par hasard



Le partage

- Facteur d'innovation et d'accélération d'une pratique croissante du vélo

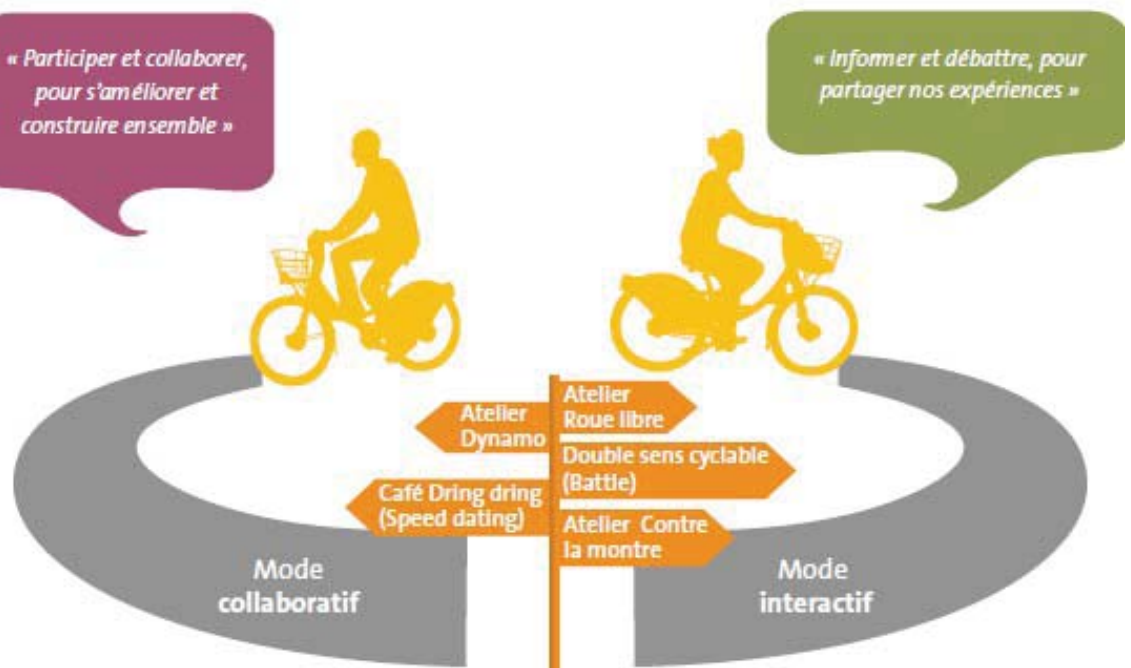


Format des contributions

- Une conférence interactive et collaborative, créatrice de progrès
- 2 modes de contributions et 5 formats

« Participer et collaborer, pour s'améliorer et construire ensemble »

« Informer et débattre, pour partager nos expériences »



Velo-city 2015

Comment contribuer ?



Qui peut contribuer ?

- Agences et offices de coopération internationale
- Acteurs institutionnels (décideurs et techniciens)
- Chercheurs, étudiants
- Bureaux d'études
- Aménageurs, développeurs
- Designers
- Professionnels de la santé
- Sociologues
- Fabricants, opérateurs de services...
- Professionnels de la communication
- Associations, fédérations, collectifs
- ...



Comment contribuer ?

- 1 Consulter l'appel à contribution
- 2 Soumettre votre contribution (plateforme de soumission en ligne) avant le 31/10/14

<http://www.velo-city2015.com/>



VELO-CITY 2015
CYCLING: FUTURE MAKER
NANTES, FRANCE JUNE 2-5

À propos de Velo-city
Pourquoi Nantes ?
Future Maker
Programme
Selon professionnel
Contact

Tweets

Velo-city 2015 @VeloCity2015 27 Mai
the team #velo-city2015 presents in #nantes #velo-city2015 to represent #nantes #france #entendre

olivier pohardy @opohardy 22 Mai
Belle performance des étudiants @SoleilSanté ce matin pour @VeloCity2015, accompagnés par Ségolène @Nujoderezan de @alphasports. Bravo ! #VeloCity2015 #nantes #france

Production

Nantes, une capitale régionale créative et audacieuse

BIENVENUE À VELO-CITY 2015 !

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Rendez-vous à Nantes
du 2 au 5 juin 2015 !

#1 Faire connaître et valoriser votre action, votre recherche

Vous souhaitez donner de la visibilité à votre action ou vos recherches ?
Bénéficiez du coup de projecteur de Velo-city : en contribuant, votre action peut être valorisée auprès d'un large public d'acteurs spécifiques, offrant le meilleur écho dans le milieu du vélo.

#2 Participer à un échange européen de bonnes pratiques

Vous souhaitez échanger sur un sujet et participer à un travail collectif avec des acteurs du vélo au niveau international ou plus particulièrement dans le monde francophone ?
Velo-city est une opportunité incontournable pour partager votre expérience et vous enrichir des connaissances et initiatives d'autres congressistes internationaux.

#3 Développer votre réseau et votre business

Vous souhaitez étendre votre réseau autour de la mobilité active en Europe ou plus largement ?
Velo-city est une opportunité professionnelle exceptionnelle pour nouer des liens ou renforcer votre image à l'international. En contribuant vous bénéficiez de l'effet vitrine qui facilitera votre identification.

#4 Être acteur du changement et du développement du vélo dans le monde

Vous souhaitez participer à la diffusion et à l'évolution des démarches en faveur du vélo ?
Contribuer à Velo-city est le moyen idéal pour promouvoir à grande échelle le vélo comme mode de transport et construire collectivement des solutions d'avenir.

#5 Vous faire plaisir, joindre l'utile à l'agréable

Vous souhaitez découvrir la 6^e ville de France, 5^e du palmarès des villes du monde les plus «vélo-friendly» avec Bordeaux, souvent classée parmi les destinations les plus appréciées de la presse internationale : tourisme, culture, art et histoire, gastronomie seront au rendez-vous !



Vos contacts

Direction de projet :

Eric CHEVALIER – Nantes Métropole

Congrès Vélo-City :

Chef de projet/suivi éditorial :

Hadrien BEDOK – Nantes Métropole

Chef de Projet événementiel/coordination générale :

Annie-Claude THIOLAT – pour La Cité des congrès de Nantes

Chargée de communication: Emmanuelle Helsens (Cité)

Coordination Programme :

Céline MEUNIER & Etienne LEBORGNE – INDDIGO

Animation du territoire

Chef de projet : Elisabeth LE PEMP – Nantes Métropole

Chargée de communication : Emmanuelle RAMOND – Nantes Métropole

