

Comment changer de braquet ?



4<sup>e</sup> édition  
COLLOQUE  
STRASBOURG  
16 OCTOBRE  
2014

# LE VÉLO À LA CONQUÊTE DES VILLES EUROPÉENNES



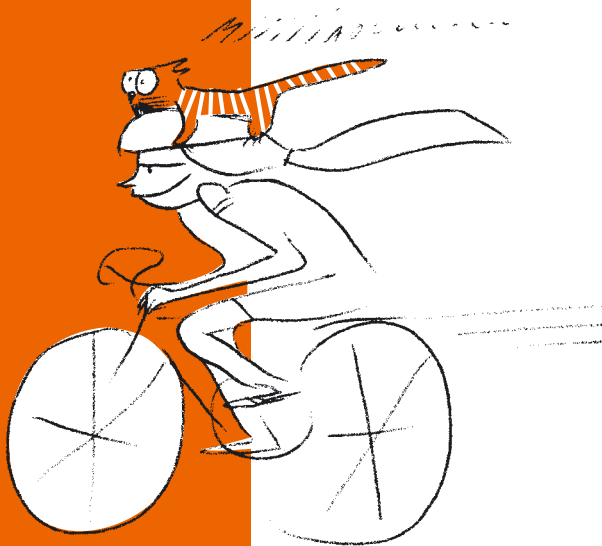
# Strasbourg un vélo d'avance

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](http://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 Vélhop seront mis à disposition.



**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 »

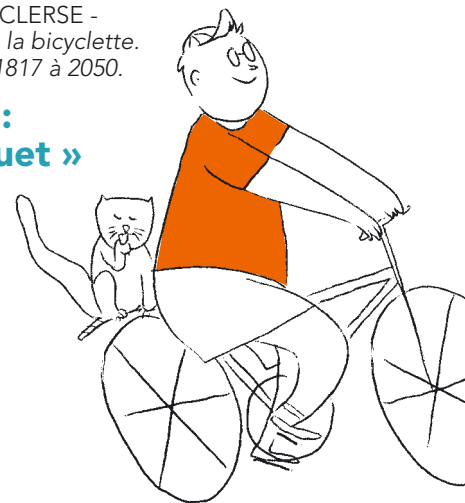
**Dominique Lebrun**, coordinateur interministériel sur le développement du vélo

**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**



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*



## Atelier 3

### Le vélo: ça bouge dans les quartiers

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

**Geneviève Laferrere**, 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

## 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

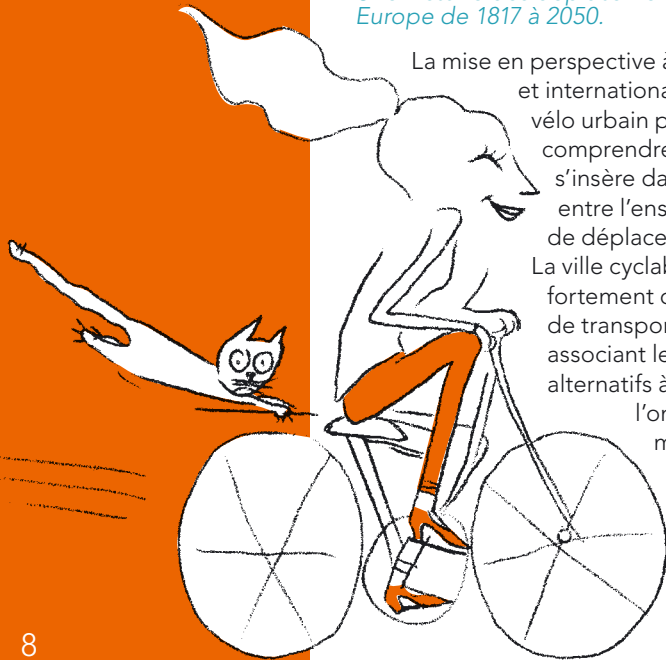
**Dominique Lebrun**

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

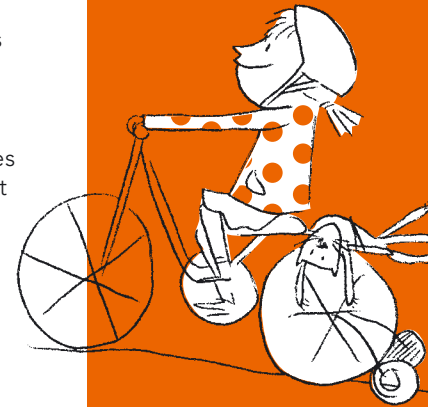
Bâle est une ville où le vélo joue un rôle important dans la mobilité quotidienne. Ensemble avec un réseau de transports urbains dense et performant, le vélo assure une part substantielle des déplacements urbains et la part de la voiture particulière est particulièrement basse. Ce résultat est obtenu 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 morcellement 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



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**

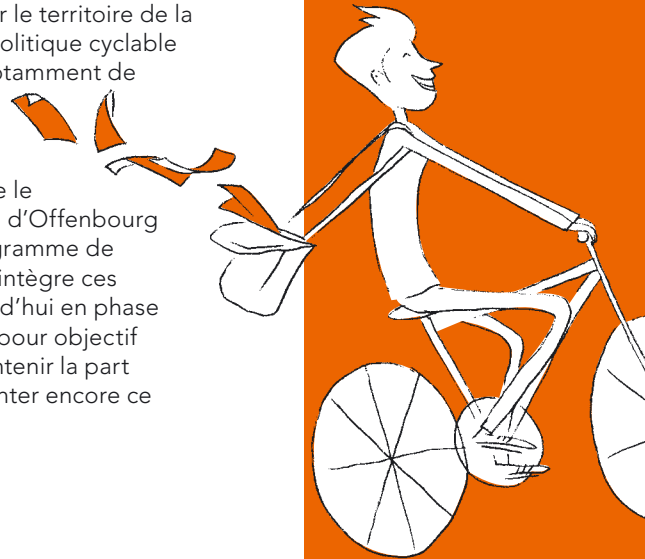
Avec l'adoption en 2005 du « plan vélo en 20 points », Karlsruhe a ouvert la voie à une promotion de grande envergure du vélo. Il s'est traduit par la construction d'un réseau cyclable continu, la résolution de points noirs accidentogènes, la création de parcs de stationnement et par des mesures comme 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.

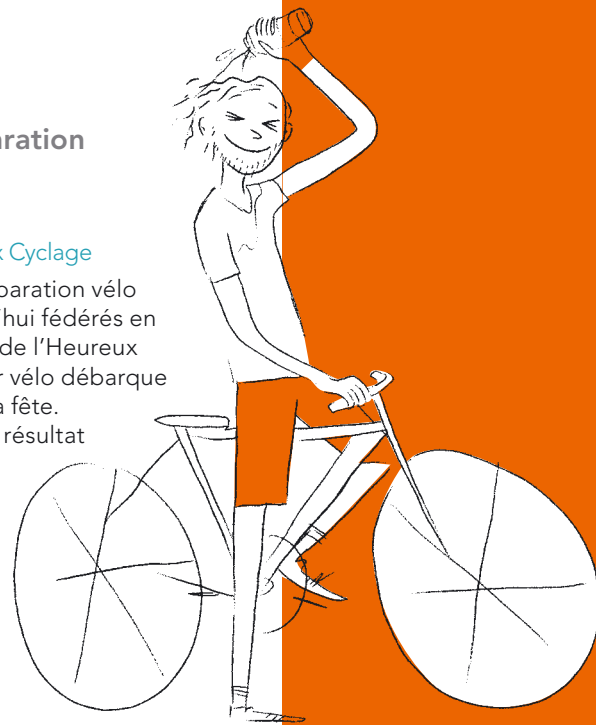
#### Des ateliers de réparation vélo participatifs

##### 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.



## 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.erahafen.de](http://www.erahafen.de)

**Le réseau European Biking Cities  
(EU Clean Air campaign)**

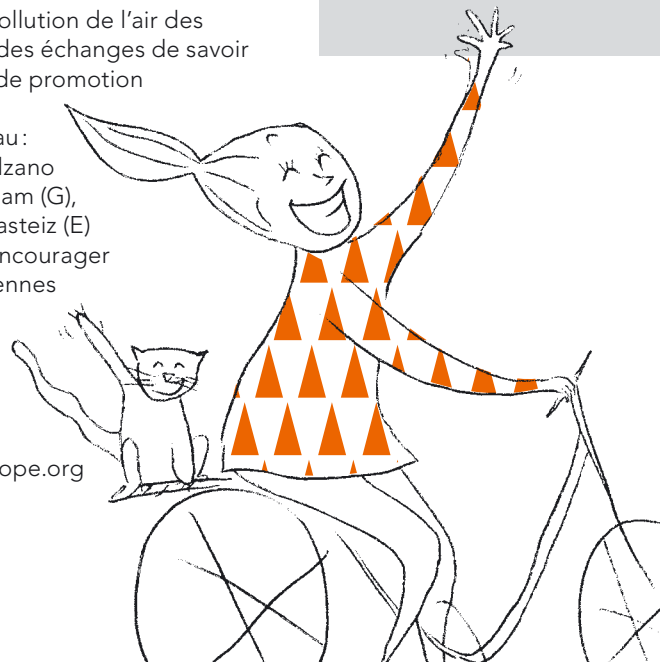
L'objectif du projet: démontrer que la promotion du vélo peut être une solution efficace pour faire diminuer la pollution de l'air des villes. Le projet prévoit des échanges de savoir faire et une campagne de promotion des politiques vélo des villes membres du réseau : Brighton-Hove (GB), Bolzano (I), 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](http://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](mailto:jean-luc.marchal@strasbourg.eu)

Prestataire chargé de l'organisation

WPR Public Relations

**Françoise Elkouby**

**Tél. 06 64 73 18 88**

[felkouby@wpr.fr](mailto: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](http://www.strasbourg.eu)

**Cerema** (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

## Partenaires

- **AITF** [www.aitf.fr](http://www.aitf.fr)
- **CNFPT** [www.cnfpt.fr](http://www.cnfpt.fr)
- **Club des villes et territoires cyclables** [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)
- **FUB** Fédération des usagers de la bicyclette [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)
- **Une voirie pour tous** [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr](http://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](http://www.cts-strasbourg.fr)

**Taxi 13**: 03 88 36 13 13

**Vélhop**, le vélo partagé à Strasbourg

une boutique à l'arrivée en gare.

[www.velhop.strasbourg.eu](http://www.velhop.strasbourg.eu)

09 69 39 36 67

Plan disponible sur l'application

et le site web [www.strasmap.eu](http://www.strasmap.eu)

## Hébergement

[euraccueil@otstrasbourg.fr](mailto:euraccueil@otstrasbourg.fr)

**Office du tourisme de Strasbourg**

**et de sa région**

[www.otstrasbourg.fr](http://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

