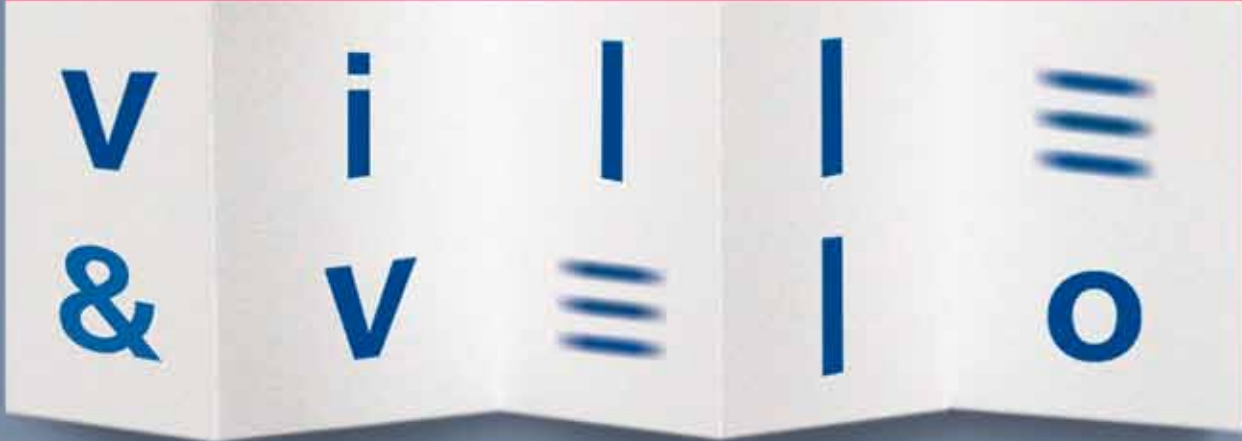




LE MAGAZINE DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES



BONNE année 2012 à vélo!



6€

n° 52

Dossier > pages 6 à 11

novembre/décembre 2011

LE VÉLO
remède
anti
crise!

À vélo vers 2030 !

L'avenir a besoin du vélo...

La consultation citoyenne
de Strasbourg
> page 12

Le best-off des produits
et services vélo
> page 13



Les Talents
du Vélo
> page 16

La parole à
François de Mazières
> page 20

Altao



STATIONNEMENTS



ABRIS



CONSIGNES



STATIONS DE SERVICES Gonflage - Lavage - Réparation



Découvrez la gamme de produits et services Altinnova sur

www.altinnova.com

Tel : +33 (0)4 77 52 32 88



STATIONNEMENTS
VELOS



ABRIS VELOS
CONSIGNES



STATIONS DE
SERVICES VELOS

agenda

> **4 janvier 2012**

**Talents du Vélo 2012 -
ouverture des
inscriptions au concours**
www.villes-cyclables.org

> **16 mars 2012**

**Rencontre nationale
du Club des villes
et territoires cyclables**
*En partenariat
avec la ville de Paris
(Hôtel de Ville de Paris)*
www.villes-cyclables.org

> **1^{er} au 7 avril 2012**

**Semaine du
développement
durable, 10^e édition**
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

> **13 au 15 avril 2012**

Congrès de la FUB,
Pau
www.fubicy.org

> **5 au 7 juin 2012**

**Espace Modes Doux
au Salon européen
de la mobilité,**
Paris – Porte de Versailles
www.villes-cyclables.org

> **16 au 22 septembre 2012**

**Semaine européenne
de la mobilité**
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

> **29, 30 et 31 mai 2013**

**20^e congrès du Club
des villes et territoires
cyclables,**
Nice
www.villes-cyclables.org



édito

Y aura-t-il un vélo à Noël?

L'année 2011 se termine sans Plan national vélo, sans relance du code de la rue, sans incitations économiques, sans indemnités kilométriques pour les salariés qui pédalent vers leur lieu de travail ou vers une gare... Mais, parce qu'il y a toujours un « mais » les années d'élections présidentielles dans notre pays, 2012 s'ouvre avec des promesses. Promesse tenue par le ministre des Transports d'organiser des assises nationales du vélo, avec quelques mois de retard et rebaptisées « Rencontres nationales », le 26 janvier à l'Assemblée nationale. Promesse peut-être tenue d'annonce d'un Plan national vélo que tous les acteurs du vélo appellent de leurs vœux depuis la remise du rapport Le Brethon en mars 2004 ?

Au Club des villes et territoires cyclables, nous avons tenu nos engagements en 2011, sans nous décourager, en organisant des rencontres nationales avec notre congrès à Dijon début octobre, en présentant dix propositions concrètes pour le développement du vélo au gouvernement et aux médias dès le 30 août, et en les adressant également à tous les parlementaires et aux candidats à l'élection présidentielle en cette fin d'année.

Nous voulons que les prochains rendez-vous nationaux sur le vélo constituent des avancées et non de seules annonces, qu'ils proposent de véritables leviers et pas de seules incantations. Parce que l'avenir a besoin du vélo, comme nous l'avons dit et démontré pendant notre congrès à Dijon.

Pour Noël, les Français ont pu commander des vélos au Père Noël, un cadeau qui a toujours la cote auprès des petits et des grands, pour les loisirs et pour les déplacements. Dans l'agglomération de Lille, des communes en association avec l'opérateur de transport urbain Transpole ont organisé un jeu concours permettant de gagner des abonnements longue durée à V'Lille pour Noël. Une autre idée de cadeau vélo: les entreprises peuvent offrir de vraies solutions de stationnement vélo, dans l'intérêt des salariés tout en réalisant des économies non négligeables en comparaison du stationnement automobile.

En 2012, faisons le vœu que le vélo soit enfin porté par des politiques publiques nationales ambitieuses et qu'il joue pleinement son rôle comme service à la mobilité et comme remède à la crise économique en soulageant le budget transport des ménages. En améliorant leur santé et leur bien-être! Il faut qu'en 2012 on ne lise plus que le marché des voitures de luxe se porte bien et, comme en 2011, qu'il a progressé de 19 % en un an! Mais que cette nouvelle année soit marquée par un boom du vélo: des ventes, des locations et de l'usage! Agissons pour un tel record, qui constituerait un signal vraiment positif pour l'économie et pour la qualité de vie. De la vie « ensemble »!

Bonnes fêtes de fin d'année!
Excellente année 2012!

Jean-Marie Darmian
Président

Coopération internationale

→ **Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, a signé, le 3 novembre 2011 à Medellin (Colombie), « l'accord de coopération pour le développement des Ciclovias »** -

réseau qui réunit plus de 130 villes d'Amérique du Sud, d'Amérique centrale et d'Amérique du Nord - en présence de Ricardo Montezuma, directeur de la fondation Ville Humaine (Bogotá), Lucia Yolanda Alonso Olivera, secrétaire exécutive du réseau Ciclovias des Amériques et coordinatrice de « Múevete en Bici » (Mexico). Le Club confirme ainsi sa volonté de travailler solidairement, et internationalement, pour le développement de l'usage du vélo au quotidien, dans tous ses aspects : mobilité des personnes, transport de marchandises, activités de loisirs et de tourisme.

Voir et être vu

→ **L'association Droit au vélo a réalisé la 3^e édition de son « Opération éclairage » dans le Nord-Pas-de-Calais durant la semaine du 7 au 18 novembre 2011.**

L'association a distribué des fiches-conseils, bandeaux réfléchissants, catadioptrés et autres articles nécessaires à une bonne visibilité. En partenariat avec certains vélocistes, des bons de réduction permettant l'achat de systèmes d'éclairage à tarifs réduits ont également été remis. L'ADAV rappelle que 19 % des accidents de cyclistes ont lieu la nuit en milieu urbain.

Actuvelo

→ **Un nouveau portail d'information concernant le vélo et les cyclistes a vu le jour sur la toile.**

Le centre de documentation de Pignon sur rue et la Maison du vélo et des modes doux de Lyon se sont associés pour lancer ce nouveau site Internet regroupant de la documentation sur le vélo comme moyen de déplacement, ainsi que sur les thématiques qui lui sont liées (urbanisme, sociologie...). On y retrouve une veille « actus », ainsi que des dossiers plus approfondis dans la rubrique « focus ».

www.actuvelo.fr

**À bas le vélo ?!**

→ **« Arrêtez de pédaler... Commencez à conduire ! ».**

C'est le slogan de la campagne publicitaire de General Motors destinée aux étudiants américains. Le constructeur automobile leur propose des réductions et met en scène un jeune cycliste à côté d'une jeune femme installée dans une voiture, avec la mention « vraiment nul » adressée au garçon. Le message est clair : abandonnez le vélo, trop ringard, et achetez-vous une (très) grosse voiture. Une publicité qui ne fait pas dans le greenwashing !

Mobilités 2.0

→ **La communauté urbaine de Strasbourg met à disposition de ses administrés une application smartphone qui facilite leur mobilité, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers des transports en commun.**

Elle permet de calculer en temps réel un itinéraire piéton ou vélo, de localiser les arrêts et horaires des transports en commun et de connaître l'état du trafic automobile. Chacun

peut ainsi choisir le mode de déplacement le plus pertinent pour son trajet !

**Vélo pliant**

→ **La région Pays de la Loire propose aux 200 premiers abonnés du réseau TER de bénéficier d'une aide pour l'achat d'un vélo pliant.**

L'objectif de l'opération est de favoriser l'intermodalité vélo-train pour les déplacements quotidiens et d'encourager ainsi les usagers des TER à laisser leur voiture au garage. Le montant de l'aide s'élève à 50 % du prix d'achat du vélo, avec un plafond de 200 €.

Ateliers vélo

→ **À l'occasion du 19^e congrès du Club, le réseau l'Heureux cyclage et le Club des villes et territoires cyclables ont signé une convention de partenariat le 7 octobre 2011.**

Ils ont affirmé leur volonté commune d'engager une collaboration dans un souci de promouvoir le vélo, d'encourager les services qui concourent à la facilitation de son usage et à l'autonomie du cycliste et de développer les ateliers vélo dans les collectivités adhérentes du Club. Les deux structures se sont engagées à se rencontrer régulièrement pour échanger autour de ces thèmes

et mettre en place des actions visant à encourager l'économie sociale et solidaire autour du vélo.

TramFret

→ La ville de Paris, la RATP, le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) et l'Apur (Agence parisienne d'urbanisme) se sont lancés dans le projet « TramFret ». Objectif : faire circuler sur les lignes de tramway existantes des rames transportant des marchandises. Une première expérimentation a eu lieu sur 8 kilomètres, en dehors des heures de pointe.

Si l'expérience est concluante, le transport de marchandises par tramway devrait être étendu au reste du réseau d'ici 2013-2014, avec à terme la possibilité d'utiliser les 100 kilomètres du réseau de tramway francilien. Un défi important, puisqu'à l'heure actuelle 90% des marchandises circulent par la route en Île-de-France.



Pirates à vélo

→ Entrés au parlement de Berlin avec 8,9 % des suffrages, les élus du jeune parti proposaient d'échanger leur voiture de fonction contre un vélo et une carte de transports.

La mesure, qui aurait permis, selon eux, une économie de 400 000 € au budget de la ville, a été rejetée par le ministre de l'Intérieur car aucune loi ne l'autorisait. ■

vite dit

« Si le vélo, en sa qualité de mode autonome, échappe à la fragilisation des structures sociétales et économiques (au contraire des modes de transports lourds ou motorisés), il reste aussi un objet flexible et adaptable aux évolutions de besoins et d'usages nouveaux. Après l'innovation du vélo en libre-service, le vélo reste encore un objet aux nombreux atouts et dont les perspectives innovantes sont multiples. »

Gérard Mermet, sociologue, lors du 19^e congrès du Club des villes et territoires cyclables

CONTROLE SOLIDITE
BUREAU VERITAS



PARCAGE 2 ROUES SECURISE



Réunir toutes ces fonctions en une seule touche. IMPOSSIBLE ?...

APPUYER ICI



3, route de Vovray 74000 ANNECY tél. 04 50 45 13 45

Pour nous contacter

www.cyclogard.com

À vélo vers 2030 ! L'avenir a besoin du vélo...

Le vélo doit consolider son essor actuel pour devenir, au cœur des nouvelles mobilités durables, un des principaux services répondant à l'évolution des territoires et des modes de vie. L'enjeu est donc social, économique et environnemental. Pas moins ! On peut dresser le constat qu'au regard des évolutions actuelles, le vélo est en passe de devenir un des acteurs majeurs de l'évolution des territoires et des modes de vie. Mais la marge de progrès à réaliser est encore très importante. C'est celle-ci que le Club des villes et territoires a décidé d'explorer en initiant une démarche de prospective à l'été 2011 et en faisant le fil rouge de sa réflexion pour les mois à venir. Explications.



Document à consulter sur :
www.villes-cyclables.org

Le vélo est sorti de sa marginalité, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Parce que des obstacles demeurent et freinent le report modal de la voiture solo vers le vélo et le déploiement de l'intermodalité vélo + transports publics. Parce que la superposition des niveaux de compétences, le jeu des acteurs et le poids des lobbys compliquent la gouvernance de la mobilité dans notre pays. Force est aussi de constater que l'opinion publique est en avance sur celle des décideurs, qui sous-estiment l'acceptabilité des solutions alternatives à la voiture, et sur les politiques publiques, qui ne soutiennent pas encore un changement profond des comportements de mobilité. Pourtant, comme le souligne Jean-Pierre

Orfeuill, le contexte est favorable : l'avènement des technologies de l'information et de la communication (TIC) a créé un imaginaire propice aux modes de transport individuels. Le succès de Vélo'v (2005 à Lyon) et Vélib' (2007 à Paris) s'inscrit dans ce mouvement. Et la recherche du sensible et de la qualité dans nos espaces urbains donne l'avantage aux modes que sont le vélo et la marche.

L'avènement des technologies de l'information et de la communication (TIC) a créé un imaginaire favorable aux modes de transport individuels.

Mode encore dominant, la voiture accuse cependant un fort effet de lassitude. Elle devient source d'angoisse (inquiétudes quant au prix, au changement climatique). En outre, comme beaucoup d'experts l'ont souligné ces dernières années, on est en train de migrer de la notion de



En 2030, le vélo aura conquis l'espace public ! © A. Laignel

transports vers celle de mobilité¹. L'individu est ainsi amené à jouer un rôle de plus en plus actif.

La notion d'efficacité des transports est à son tour chahutée. Il y a vingt ans, on la définissait en termes techniques. Aujourd'hui, il faut ajouter silencieux, propres, pas encombrants et pas nécessairement très rapides. Et, comme le souligne Jean-Pierre Orfeuill, « *pas très rapide est dorénavant plutôt un avantage qu'un inconvénient* ! »

Avoir raison ne suffit pas !

Partant de ces éléments de constats, une double conviction a servi d'aiguillon à la réflexion du Club des villes et territoires cyclables et de ses partenaires et experts : d'une part qu'« avoir raison » ne suffit pas, et d'autre part, le vélo ne « gagnera pas tout seul »...

Savoir qu'« *il n'existe aucun médicament actuellement qui offre autant de promesses pour le maintien de la santé qu'un programme d'exercice physique à vie* ! » (*Journal of the American medical association*) et démontrer que 1 € investi dans des infrastructures favorables aux modes actifs (marche et vélo) rapporterait entre 30 et 150 € toutes les années suivantes (pour ne citer que ces deux atouts) ne suffit pas à déclencher des politiques publiques volontaristes en faveur du développement des modes actifs.

1) Voir sur ce sujet « 3 questions à Georges Amar », *Prospective RATP*, in *Ville & Vélo* n° 32, mars-avril 2008.

Autre exemple : l'enjeu des déplacements en périphérie des villes est majeur. Même si c'est davantage en RER qu'en voiture individuelle qu'on va de la banlieue à Paris, les déplacements en périphérie augmentent notamment pour les trajets domicile-travail et sont effectués en voiture. Paris ne représente en effet qu'un tiers des emplois d'Île-de-France. Conclusion : le futur réseau de transports collectifs du Grand Paris ne sera donc pas à lui seul l'alternative à la voiture solo ! Pourtant on parle à ce jour surtout de modes lourds et de grand 8...

Une donnée commune à ces constats est toutefois de nature à montrer que ce statu quo est destiné à évoluer : les limites financières des pouvoirs publics et notamment celles des budgets des collectivités locales. Les autorités organisatrices de transports déboursent déjà quelque 14 milliards d'euros par an pour le seul fonctionnement des systèmes de transports publics existants, montant qui ne cesse d'augmenter depuis vingt ans. Et, plus globalement, les collectivités locales assurent l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo en finançant la quasi-totalité des 500 millions d'euros investis chaque année dans le vélo². Fait plus récent, les collectivités, réduction de la marge de manœuvre financière oblige, ne masquent plus cette situation à leurs administrés, ne leur promettant plus des transports collectifs pour desservir « plus tard » les espaces de faible densité où ceux-ci vivent déjà... De même,

2) Source étude « *L'économie du vélo* », *Atout France*, 2009.



Le Club des villes et territoires cyclables a lancé en juin 2011 un séminaire de prospective sur le vélo à horizon 2030.

Il s'agissait de renouveler les perspectives des collectivités locales en matière de mobilité active individuelle et d'identifier des leviers sur les politiques publiques nationales. Mais il fallait également définir de nouveaux axes de travail pour le réseau d'acteurs que le Club représente : les collectivités locales adhérentes – plus de 1100 aujourd'hui de tous niveaux de compétences (villes, intercommunalités, départements et régions) –, les partenaires qu'il fédère déjà et souhaite associer plus nombreux à l'avenir : associations d'usagers, associations familiales et de consommateurs, partenaires sociaux, opérateurs de mobilités, commerçants et autres acteurs économiques... Et, bien entendu, pouvoirs publics. Les premiers résultats de ces travaux ont été présentés lors du Congrès national du Club, du 5 au 7 octobre 2011, à Dijon. Les experts qui sont intervenus dans le cadre du séminaire de l'été 2011 sont François Brégnac, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon, Dominique Christian, philosophe, communauté d'innovation de Renault, Éric Comparat, vice-président de l'UNAF/Union nationale des associations familiales, François Fatoux, responsable de la vélo-école de Montreuil, Selma Fortin, doctorante, Bruno Monjaret, directeur de MTI Conseil, Jean-Pierre Orfeuill, professeur à Paris XII, président de la chaire universitaire de l'Institut pour la ville en mouvement, et Olivier Paul-Dubois-Taine, ingénieur général du développement durable, président du groupe d'études sur les nouvelles mobilités du Centre d'analyses stratégiques.

l'État, déficit de la sécurité sociale oblige, intègre aux grands plans nationaux de santé publique des volets solides de lutte contre la sédentarité et ses effets délétères. Et donc de promotion de la marche et du vélo pour les trajets utilitaires.

Le vélo ne gagnera pas tout seul

En matière de mobilité durable, aux côtés des transports publics dans les villes denses (villes centres), tout particulièrement à destination des territoires périurbains et ruraux, il n'y a pas une, mais des solutions croisées. Elles nécessitent la mise en synergie de toutes les offres et de tous les systèmes : marche, vélo, petits véhicules urbains connectés, télé-services, nouveaux partages de la voiture, nouveaux partages de l'espace public, transport à la demande... , comme l'a démontré Olivier Paul-Dubois-Taine. Le vélo doit déployer pleinement son potentiel de solutions dans ces offres croisées, car il est, pour Jean-Pierre Orfeuill, un des « véhicules à forte urbanité » les plus efficaces et les plus économes.

Les pistes de solutions et de réponses aux nouveaux besoins doivent emprunter deux voies principales : celle de la place du vélo dans l'espace de nouvelles mobilités, notamment dans les territoires à faible densité où le développement des transports collectifs restera limité, et la question des opportunités et les jeux d'acteurs susceptibles de « porter » ces nouvelles mobilités. Et bien évidemment, en filigrane de ces deux questionnements, il convient de s'interroger en permanence sur les conditions d'acceptabilité et d'appropriation des expériences qui pourraient être développées.

L'avenir du vélo va se jouer pour une très large part dans le périurbain. Le périurbain dans son acception la plus large, autrement dit la définition par défaut de Marc Weil : « là où on ne peut circuler en transport collectif et à pied », caractéristique de nombreux territoires dans notre pays. Contexte qui constitue un enjeu majeur du développement du vélo et de son déploiement dans un écosystème durable de vie locale et de mobilité.

3) Les VFU, véhicules à forte urbanité, de Jean-Pierre Orfeuill sont « petits, pas bruyants, pas polluants, sûrs et sobres ». Dans cette gamme, on aura certainement des « hybrides de deux-roues et de voitures », mais, dès à présent, le vélo et le Vélo à Assistance Électrique (VAE) répondent à la définition.

Les nouvelles mobilités, un rapport du Centre d'analyse stratégique (2010)

La mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine, ingénieur général du développement durable, qui est intervenu dans le cadre du séminaire de prospective du Club, a produit un rapport très riche sur les nouvelles mobilités qui fait la part belle à l'innovation... Et au vélo ! Longtemps symbole de liberté et de réussite sociale, l'automobile semble, en quelques années, avoir déserté l'imaginaire des jeunes générations – au point même que sa possession ne constituerait plus une priorité et correspondrait désormais à une notion de plaisir perdu. Confrontés à de multiples enjeux (changement climatique, renchérissement des prix de l'énergie, équité sociale...), nous devons repenser la place de l'automobile dans notre société. Il s'agit d'inventer de nouvelles formes de mobilité et de retrouver les dimensions de liberté et de plaisir qui doivent être associées...!

Abris vélos 100% Modul'ère

Nous vous proposons une gamme complète d'abris (vélos, conteneurs, covoiturage...) modulables, sécurisables et surtout au design personnalisable.

Tôle perforée

Grille acier

Bardage bois horizontal

Bardage bois vertical

Sécurisation

Cadre vitré

ABRI PLUS
la solution pour tout abriter

www.abri-plus.com

Tel : 02 40 78 08 08

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement



Le système « tout voiture individuelle », de même que le « tout transport public », conduit à des impasses environnementales et économiques ! Les territoires de faible densité sont extrêmement fragiles car incapables de faire face à un choc pétrolier majeur (4 € le litre d'essence par exemple). Le Club des villes et territoires cyclables est ainsi convaincu qu'il faut poursuivre la réflexion sur la contribution du vélo à la prévention de ces risques et la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité dans le périurbain.

L'entrée par la santé renouvelle aussi puissamment le regard sur ces territoires et les solutions de mobilité et les remèdes à leur enclavement. Plus qu'ailleurs, le vélo constitue – seul ou combiné aux transports publics – une solution équitale et efficace de mobilité et un outil au service de la lutte contre la sédentarité, comme le rappelle régulièrement Jean-Luc Saladin, médecin et économiste de la santé.

Quelle gouvernance, quels nouveaux jeux d'acteurs ?

Pour faire émerger plus fréquemment et partout – mais aussi plus rapidement ! – des solutions croisées de mobilité, il faut trouver de nouveaux acteurs et surtout des synergies d'acteurs.

Et comment mobiliser l'intelligence collective ? Le vélo, mode individuel, peut être le support de projets collectifs dotés d'une forte urbanité, même dans des ter-

ritoires non denses et ruraux ! Une politique vélo peut être le socle d'un projet citoyen qui intègre d'autres dimensions que le déplacement et l'accès de tous à la mobilité. C'est la dimension d'incubateur de services et de dynamique de projets locaux de l'écosystème vélo que le Club des villes et territoires cyclables souhaite également approfondir dans les semaines et mois à venir. Un scénario d'incubateur des nouveaux services à la mobilité et à la citoyenneté.

Le Club est convaincu que la promotion du vélo, depuis bientôt sept ans, a beaucoup été assurée (outre, bien entendu, les réalisations facilitant son usage) par le succès des systèmes innovants de vélos en libre-service, surtout où ils ont été mis en œuvre et même ailleurs, provoquant un changement profond de la représentation et une incitation forte à « essayer le vélo ». Il y a aujourd'hui une attente importante, que des messages institutionnels sur les bénéfices directs et associés du vélo ne viendront pas satisfaire, qui se situe toujours dans l'interface entre image et usage, attitude et comportement, bonne opinion et passage à l'acte. Ces attentes et besoins ne sont pas véritablement pris en charge par les acteurs de l'essor du vélo aujourd'hui – collectivités, associations, constructeurs de vélos, opérateurs de mobilité, fabricants de mobilier urbain... – car chacun dans son domaine de compétences ne détient qu'une typologie de ces attentes et non une vue générale. C'est pourquoi le Club des villes et territoires cyclables, en association avec certains de ses adhérents et en lien avec son Observatoire des mobilités actives, va s'engager dans la mise en œuvre d'une base d'exploration des usages du vélo et de la valeur associée. À terme, ce fichier pourrait être consulté par tous ceux qui souhaitent analyser une solution avant de l'expérimenter.

Il s'agit d'explorer de nouveaux possibles grâce au vélo, tant dans la dimension individuelle d'un usager du vélo, ou qui combine le vélo et d'autres solutions de mobilité, que dans la capacité de permettre à des groupes d'utilisateurs, ou à des typologies de cyclistes potentiels, de se reconnaître et de déclencher les transferts modaux de la voiture solo vers le vélo.

Cette banque de profils d'utilisateurs sera, bien entendu, partageable.

À suivre donc... ■

.../...

à nos déplacements. Au-delà du nécessaire développement des transports collectifs, il nous faut désormais promouvoir les petits véhicules légers (à deux, trois ou quatre roues), les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dont la part ne devrait cependant pas dépasser 10 à 15 % des ventes à l'horizon 2020, l'automobile partagée, la redécouverte du vélo (avec assistance électrique si besoin), l'information en temps réel de l'utilisateur.

Pour télécharger le rapport : www.strategie.gouv.fr/presentation-du-rapport-les-nouvelles-mobilités-adapter-lautomobile-aux-modes-de-vie-de-demain.

Prospective et participation

Le Conseil général de Seine-et-Marne, dans le cadre du Projet départemental de territoire, a ouvert un chantier important sur les « nouvelles mobilités ». L'enjeu est de définir leurs priorités dans ce département mi-urbain mi-rural. Raréfaction des financements publics oblige, le CG77 recherche les meilleurs moyens et leviers d'actions permettant de faire bouger les lignes. En se demandant en priorité où se trouvent les potentiels, les freins et les marges de progrès possibles, et où se logent les leviers pour un changement d'attitude des citoyens et des entreprises. Au cœur de cette réflexion, on note également des questions comme : quels champs d'expérimentation, quels dispositifs techniques, quels changements de mentalité, quelle gouvernance ? Experts, partenaires réunis au sein d'un Conseil participatif (DDT77, SNCF, RATP, établissement public d'aménagement, collectivités, usagers...) et services du département travaillent ensemble. Une démarche à suivre et à imiter sans modération !

2000-2030

De l'auto-ville à la vélo-cité

Les mutations sociologiques, économiques et urbaines en cours ouvrent un formidable champ des possibles propice à l'innovation. Hier le concept de libre-service revisitait la location de vélos urbains. Aujourd'hui, le vélo à assistance électrique... Quels seront les contours des innovations de demain ?

Grand témoin du 19^e congrès du Club en 2011 à Dijon, le sociologue et auteur de *Francoscopie* Gérard Mermet a convié les acteurs du vélo à la réflexion sur les atouts du vélo à l'horizon 2030, solution adaptée et porteuse face aux nouveaux défis du XXI^e siècle. Et à observer les évolutions depuis 2001, puisqu'il était intervenu au congrès des villes cyclables à Strasbourg cette année-là. Économie, démographie, société ou technologie éclairant les indicateurs d'aujourd'hui pour mieux décrypter les tendances de demain, Gérard Mermet aborde l'innovation vélo sur fond d'histoire des représentations et des mentalités, entre champs des possibles et fantasmes improbables du futur.

Fret, vélo comme « mode individuel-collectif », traction, géolocalisation... Pour le sociologue, citant l'industriel-philosophe Gaston Berger, « *l'avenir n'est pas à découvrir, il est à inventer* ».

La société française à l'horizon 2030

Du point de vue démographique, l'accroissement de la population, son vieillissement, mais aussi la complexification de la structure familiale, la réduction de la taille des ménages,

l'augmentation des mobilités inter-régionales et la surpopulation urbaine poseront de nouvelles problématiques dans lesquelles le vélo s'inscrira en tant que mode de transport assurant autonomie et accessibilité. Problématiques auxquelles il répondra aussi en tant que mode actif, remède à la sédentarisation croissante.

Les évolutions économiques en cours produiront, quant à elles, un passage de l'économie à « l'écolonomie ». Dans un contexte de faible croissance, la hausse de l'inflation faisant peser des risques élevés sur la zone euro, de hausse des prélèvements sociaux destinés au remboursement de la dette, de stagnation du pouvoir d'achat des ménages et d'apparition de nouveaux modes de travail, la structure économie classique glissera progressivement vers une « économie verte », favorable à l'utilisation du vélo, mode peu coûteux.

La fin, puis la refondation du modèle « républicain », sera sans doute le fait sociologique important à retenir de ces vingt prochaines années. Cette nouvelle tendance marquera le développement de nouvelles tensions, frustrations et

risques de conflits, refus des inégalités et recherche d'équité, primauté de l'émotion sur la raison, rémanence des prismes idéologiques, communautarisme croissant, résistance à l'innovation technologique.

En réaction à ces bouleversements sociétaux, les indicateurs qualifiant la notion de progrès ne seront plus les mêmes qu'avant. On préférera aux indicateurs de richesse (PIB) et aux logiques de vitesse les concepts de qualité de vie et de lenteur. Le XXI^e siècle restera un champ ouvert aux innovations technologiques. La réalité et l'individu deviendront « augmentés » : infotechs, nanotechs, spaciotechs, aquatechs, neurotechs, robotechs, mobitechs. Ces innovations affecteront fortement le devenir des mobilités de 2030.

Le vélo reste un objet flexible et adaptable aux évolutions de besoins et d'usages nouveaux.

Gérard Mermet

Gérard Mermet publie *Francoscopie* depuis 1985, radioscopie bisannuelle de la société française. Le sociologue a d'abord exercé des responsabilités au sein d'entreprises, puis a enseigné à l'université Paris-Dauphine. Ses principaux champs d'investigation sont l'observation du changement social et l'évolution des modes de consommation. Pour mettre en évidence les tendances qu'il observe, Gérard Mermet a forgé un certain nombre de néologismes, dont certains ont été largement repris. Exemples: l'égologie, la société mécontemporaine, la société de consolation, les avantages exquis, les alicaments* (entré dans le dictionnaire Larousse en 2000), les adolescents, les sexy-généralistes, l'écolonomie, l'*homozappens*, les trois France: Mutants Mutins Moutons

Communauté urbaine de Bordeaux: le vélo à horizon 2030

La CUB a lancé une vaste démarche pour repenser et refonder la politique vélo à l'échelle de l'agglomération et sur tous les fronts: infrastructures et services, communication et sensibilisation... 2030 est l'horizon de ce travail engagé en 2011 et qui s'enrichit du regard d'experts réunis au sein d'un comité scientifique et de fréquents rendez-vous avec les associations et l'ensemble des acteurs de l'agglomération.

www.lacub.fr

Paris expérimente le mobilier intelligent

40 projets de mobilier urbain intelligents ont été retenus par la ville de Paris. Ils seront testés en conditions réelles pendant six mois à un an sur l'espace public. L'occasion pour les Parisiens de faire connaissance avec les objets qui peupleront leur ville, et pour les pouvoirs publics d'évaluer la pertinence des projets. On compte parmi ces derniers des panneaux d'orientation interactifs, du mobilier « multifonctions » (abri voyageurs nouvelle génération...).

Une coconstruction de l'espace public qui projette collectivement et citoyens dans un futur proche.

www.paris.fr/mobilierurbain

Mobi-convivialité, stationnement, fret, pédagogie...

Si le vélo, en sa qualité de mode autonome, échappe à la fragilisation des structures sociétales et économiques (au contraire des modes de transports lourds ou motorisés), il reste aussi un objet flexible et adaptable aux évolutions de besoins et aux usages nouveaux. Après l'innovation du vélo en libre-service, la bicyclette reste encore un objet aux nombreux atouts et dont les perspectives innovantes sont multiples.

À un transport plus souvent subi que choisi, Gérard Mermet oppose la « mobi-convivialité », véritable piste d'évolution du vélo, alternative intéressante à creuser et déjà ouverte par le Vélib' à laquelle d'autres déclinaisons pourraient faire écho, à contre-courant de l'idéologie du tout-vitesse.

La question du stationnement apparaît également comme un des enjeux majeurs de l'innovation. Pour trivial qu'il soit, il n'en demeure pas moins un problème toujours croissant auquel les villes auront

à faire face : stationnement en gare, nécessité de libérer du foncier en centre-ville dense, stationnement dans les lieux d'habitats collectifs...

L'organisation de l'intermodalité est une autre piste de recherche d'innovation centrale. Elle permet l'articulation des centres-villes aux territoires périurbains et constitue une solution efficace pour les déplacements domicile-travail.

Encore marginal dans les années 2010, le transport des courses à vélo ou vélo triporteur présente un potentiel important. À côté des acteurs institutionnels classiques, le contexte de l'entreprise et de l'accès au travail devient un cadre innovant pour favoriser les déplacements alternatifs, par le biais de dispositifs nouveaux : parkings à vélos, achat de flottes de vélos proposés aux employés...

Pédagogie

Face à la complexification des profils d'utilisateurs du vélo, la conduite d'une grande étude sur ses utilisateurs pourrait favoriser la réflexion sur le devenir du vélo et des nouveaux besoins à satisfaire.

L'accroissement important de nouveaux utilisateurs appelle à accompagner ces nouveaux initiés. Le changement des habitudes de mobilité entraînera un travail de pédagogie accru, en lien avec de nouveaux acteurs, pour aider les usagers à s'insérer dans la circulation (vélo-école, campagnes de prévention). Enfin, le vélo en tant qu'objet industriel recèle de nombreuses possibilités d'innovations fonctionnelles, comme le transport de charges, la communication ou encore la géolocalisation.

En France, avec chaque année 75 kilomètres parcourus à vélo par personne, le potentiel de la Petite Reine reste encore énorme au regard des 936 kilomètres parcourus par les Danois, ou des 848 kilomètres des Hollandais. Aussi, le passage de la société du stade de l'« information » sur les enjeux environnementaux à celui de l'« action » dans les années 2010, puis de l'« engagement » et enfin du « prosélytisme » à horizon 2030 engagera-t-il une puissante évolution du système des valeurs dans laquelle le vélo apparaîtra comme un transport public individuel. ■



VelParc
Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises

VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos

VelParc
55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com
www.velparc.fr



Ville 30

La consultation citoyenne de Strasbourg

Décryptage par Frédéric Héran, chercheur *

En partenariat avec la FUB, article paru dans sa revue *Vélocité* n°112, sept.-oct. 2011

« Pour accélérer la réalisation d'une ville apaisée, la municipalité a voulu consulter par courrier les Strasbourgeois inscrits sur les listes électorales, au cours du mois de mai, à propos de la généralisation des zones 30. Las, contrairement aux espoirs des élus, les habitants ont voté non... »

Nous étions plusieurs à craindre un tel vote. Voici pourquoi.

Est-ce surprenant ?

Non, ce n'est pas la première fois qu'une population est consultée sur l'extension des zones 30. Le 4 mars 2001, en Suisse, une votation « pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse limitée à 30 km/h assortie d'exceptions », dite « Rues pour tous », est refusée par la totalité des cantons et par 79,7 % des suffrages exprimés. Le résultat du vote des Strasbourgeois – 54,9 % seulement de votes contre – est donc plutôt flatteur. L'idée progresse dans les esprits.

Les plus concernés ont-ils voté ?

Les plus concernés sont les enfants... qui n'ont pas eu le droit de voter. À Strasbourg, dans les années 1950-1960, les enfants jouaient encore dans la rue et allaient souvent seuls à l'école ou à leurs activités. Avec la croissance du trafic automobile, ils ont été peu à peu confinés dans leur chambre ou dans des



© Jérôme Dorkei

À Strasbourg, moins d'un habitant sur deux utilise sa voiture pour se déplacer.

centres de loisirs et accompagnés dans la plupart de leurs déplacements. On peut penser néanmoins que certains parents se souviennent de cette époque et ont voté en conséquence.

Pourquoi un tel refus ?

Ce refus s'explique aisément. Il est toujours beaucoup plus facile de se mettre d'accord sur les objectifs que sur les moyens d'y parvenir. À une question du type : *Êtes-vous d'accord pour encourager la pratique de la marche et de la bicyclette, même si cela doit se faire au détriment des automobilistes ?*, nul doute que les Strasbourgeois auraient répondu largement oui, comme de précédents sondages auprès d'autres populations l'ont toujours montré¹.

Quand on aborde les moyens, les débats deviennent beaucoup plus vifs, et les gens ne se déterminent finalement qu'à partir de certitudes : les avantages des

zones 30 paraissent hypothétiques, mais il est sûr que les automobilistes risquent d'être verbalisés plus souvent.

Comment peut-on s'y prendre ?

Là encore, l'histoire est pleine d'enseignements. Quand, dans les années 1980, de nombreuses villes allemandes telles que Brême, Hambourg ou Berlin ont voulu se lancer dans des politiques de *Verkehrsberuhigung* (modération de la circulation), elles se sont heurtées au très puissant lobby automobile d'outre-Rhin. La solution simple a été alors de proposer d'expérimenter les nouvelles zones 30 et d'effectuer en même temps une étude avant/après, en promettant de revenir à la situation initiale si le bilan s'avérait négatif. Or, toutes les études ont toujours dégagé un bilan très positif : baisse d'environ la moitié des accidents, réduction sensible du bruit et de la pollution, hausse de la pratique de la marche et surtout du vélo², diminution du trafic automobile et faible baisse de la vitesse moyenne. En France, aucune étude de ce type n'existe à ce jour, sauf à Grenoble qui s'y engage... Rien n'empêche pourtant d'agir désormais ainsi, de façon à la fois pragmatique et rigoureuse.

* Maître de conférence en économie des transports à l'université de Lille 1 et ancien habitant de Strasbourg pendant vingt six ans.

1) Une « enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes » (UITP, CEE, 1991), réalisée auprès de

15 000 citoyens de la Communauté européenne âgés de plus de quinze ans et de 157 élus de 7 des 12 pays

de la Communauté européenne, donnait les résultats suivants, sans grandes différences selon les pays :

À votre avis, faut-il :	Grand public	Grand public vu par les élu(e)s	Élu(e)s	Faut-il donner la priorité sur l'automobile?	Grand public	Grand public vu par les élu(e)s	Élu(e)s
> limiter la circulation dans les centres	71 %	48 %	80 %	> aux piétons	85 %	43 %	90 %
> limiter le stationnement dans les centres	53 %	36 %	59 %	> aux transports publics	84 %	49 %	85 %
> créer plus de zones piétonnes	75 %	51 %	93 %	> aux cyclistes	73 %	30 %	69 %
> développer les transports publics	80 %	61 %	93 %				

2) Il y avait à peu près autant de cyclistes urbains en France et en Allemagne dans les années 1970. Aujourd'hui, la part modale du vélo dans les agglomérations est de 10 % en Allemagne et de 2,7 % en France. Au contraire

de la France, l'Allemagne a réussi à redresser à temps la pratique du vélo, parce qu'elle a su modérer la vitesse du trafic automobile. Si Strasbourg est aujourd'hui la ville la plus cyclable de France, c'est parce que c'est la seule qui

n'ait jamais interrompu sa politique en faveur du vélo depuis 1978. Mais elle risque d'être un jour dépassée par des villes comme Grenoble, Toulouse ou Bordeaux qui généralisent depuis peu les zones 30 à marche forcée.

Le best-off des produits et services vélo

Retour sur l'exposition du 19^e congrès

C'est au cœur de la partie exposition du Palais de congrès de Dijon que congressistes et acteurs économiques se sont rencontrés et ont pu prendre le temps d'échanger et de partager un savoir-faire et un point de vue sur l'avenir du vélo et la mobilité. Sur ce salon du vélo, les idées ont continué de circuler. Tour d'horizon des exposants du 19^e congrès du Club des villes et territoires cyclables à Dijon.

1 ABRI PLUS

Spécialiste des abris urbains, la société Abri Plus a su développer depuis près de 20 ans un savoir-faire inégalé dans la recherche de solutions pour tout abriter : voyageurs, vélos et motos, conteneurs... Les abris vélos sont au cœur des réflexions des collectivités qui veulent développer l'intermodalité et limiter la voiture dans la ville.

Après avoir équipé toutes les gares TER de la région Rhône-Alpes avec des box vélos, nous avons également installé des abris sécurisés MODUL'ERE visibles sur Rouen, Chartres, Haguenau, Montreuil, La Rochelle, Nantes,

© Denis Desailly



Temps fort du congrès et lieu d'échanges

Angers, St-Nazaire. Seul fabricant français de supports sur 2 étages (Le VEL'HOP), nous apportons des solutions globales aux problématiques de stationnement des vélos. Notre capacité à produire et installer plus de 2000 abris par an sur toute la France, fait de nous un partenaire apprécié et reconnu pour la qualité de nos produits et de nos prestations.

www.abri-plus.com

2 AF3V

Anciennes voies ferrées, chemins de halage, routes peu fréquentées sont les lieux d'action privilégiés de l'AF3V qui œuvre pour le développement d'un réseau cohérent de Véloroutes et Voies Vertes (VVV) au plan régional, national et européen (Véloroute = itinéraire cyclable / Voie Verte = voie en site propre réservée à tous les usagers non motorisés). L'AF3V est structurée en relais locaux (délégations régionales et départementales) qui interviennent auprès de chaque collectivité.

Avec son site, qui décrit tous les itinéraires VVV existants, son guide recensant les 250 principales VVV de France et l'organisation annuelle de la Journée nationale des Voies Vertes, l'AF3V est l'interlocuteur privilégié des collectivités et des services de l'État pour représenter les usagers des Voies Vertes.

www.af3v.org

3 AGUIDON PLUS

Spécialiste des équipements de stationnement pour vélos, Aguidon Plus propose une gamme complète de solutions particulièrement adaptées notamment à l'intermodalité. Cette gamme permet d'équiper soit les locaux existants, soit de créer des sites en extérieur, avec toujours l'objectif de la meilleure utilisation possible de l'espace et du meilleur service rendu à l'utilisateur, aussi bien du point de vue du confort, que du point de vue de la sécurité.

En l'absence de norme et d'organisme comparable en France, Aguidon Plus pour vous garantir le meilleur choix a sélectionné des équipements approuvés et recommandés par les organismes de référence des deux plus grandes nations cyclistes Européennes, la toute puissante ADFC en Allemagne et le Fietsparkeur aux Pays-Bas. Nos équipements sont particulièrement robustes et durables, et du point de vue de la qualité nos fabrications sont certifiées ISO 9001.

www.aguidonplus.fr

4 ALTINNOVA

Altinnova conçoit, fabrique et installe des équipements innovants pour les aménagements cyclables. Son savoir-faire unique et sa connaissance experte de la pratique cycliste permettent d'apporter des solutions parfaitement adaptées et personnalisées en matière d'aménagements cyclables. Parmi ses gammes de produits :

- ALTAO® Spacio, les abris vélos sécurisés ou non, modulables et personnalisables ;
- ALTAO® Cocoon et ALTAO® Duplex, les consignes individuelles à vélos simple ou double-étage, avec système breveté permettant de réserver l'accès exclusivement aux vélos ;
- Optima, les stationnements vélos double-étage à l'ergonomie et à la fiabilité inégalées ;
- ALTAO® Parco, les stationnements vélos compacts, design, et personnalisables ;
- les stations de services pour cyclistes en libre-service ALTAO® (gonflage, lavage, réparation...)... Altinnova travaille quotidiennement pour favoriser et valoriser la pratique du vélo dans les villes.

www.altinnova.com

5 ARCADE CYCLE

Arcade Cycles est LE spécialiste du vélo de ville et fabrique ses produits à destination d'une clientèle à dominante professionnelle – collectivités, entreprises, vélocistes – et des particuliers ; des clients qui recherchent des vélos faits pour durer. Naturellement tourné vers l'innovation, Arcade Cycles est l'acteur de référence du vélo à cardan et occupe une bonne position sur le segment des VAE (vélos à assistance électrique).

Depuis sa toute nouvelle usine basée à La Roche-sur-Yon (85), Arcade Cycles crée et entretient sa différence par la qualité de sa fabrication Made in France, avec un processus qualité maîtrisé à toutes les étapes de production et de livraison. PMI à forte culture de services, Arcade est en capacité de produire des petites et moyennes

séries personnalisées, dans des délais ultra courts. Cet atout lui vaut de fournir des flottes de vélos en libre service à de nombreuses villes françaises et européennes. Arcade Cycles est un acteur incontournable de la mobilité urbaine.

www.intercycles.com

6 CLEAN ENERGY PLANET

Créée en 2006, Clean Energy Planet est une jeune entreprise innovante engagée dans le développement durable. Nos enjeux sont doubles : il s'agit de favoriser le déplacement durable grâce à des produits réellement innovants, et d'offrir aux entreprises et aux collectivités le conseil nécessaire à la réussite de leurs démarches environnementales.

Clean Energy Planet propose une vélostation qui verrouille et recharge les vélos électriques en un seul geste. C'est un produit novateur car il automatise le verrouillage du vélo et la charge de la batterie.

A ce jour, plus de 15 vélostations sont déjà implantées en France et en Europe, et d'autres sont à venir. Notre offre intermodale permet d'intégrer les abonnements pour le bus, le train et le vélo électrique sur une seule carte.

Clean Energy Planet propose également des services de conseil en entreprise. Notre ingénieur environnement accompagne les entreprises et les collectivités dans la recherche de solutions à leurs problématiques de déplacements et environnementales.

www.cleanenergyplanet.com

7 CYCLOGARD

Fabricant de parcage deux roues sécurisé depuis 1997, Cyclogard propose une gamme complète. Simple ranges vélos. Parcage sécurisé par câble protégeant les 2 roues et le cadre du vélo. Abri métal. Abri habillage bois. Abri fermé. Box individuel. Tous nos produits sont garantis CEP Veritas. De plus, aucun solvant utilisé afin de respecter l'environnement.

www.abri-velo.com

8 ÉCO COMPTEUR :

Eco-Compteur, leader mondial des systèmes de comptage de vélos et de piétons depuis 1998, met depuis toujours son expertise et sa capacité d'innovation au service des modes de déplacements doux. Ses solutions de comptage permettent aux gestionnaires d'infrastructures cyclables et

piétonnes et aux décideurs de mieux planifier, sécuriser et gérer leurs investissements. Eco-Compteur fournit des solutions complètes qui permettent d'obtenir des données fiables et directement exploitables, grâce à son logiciel de traitement et d'analyse, Eco-Visio, qui permet de produire en quelques clics des graphiques et rapports de synthèse. Eco-Compteur est basé à Lannion, possède une filiale au Canada et un réseau mondial de distributeurs. Plus de 5000 compteurs -des produits de haute qualité conçus, fabriqués et testés en France- ont déjà été installés dans 35 pays.

www.eco-compteur.com

9 EMOTION SYSTEM

Lauréat de l'appel à projets mobilier urbain intelligent ville Paris, Emotion System présente un module autoportant qui se pose au bord d'un trottoir, s'adapte à l'espace disponible entre 2 arbres, pour offrir en libre service des boxes sécurisés pour vélos classiques ou électriques avec recharge de batteries. Ce mobilier urbain intègre l'appel au covoiturage spontané, une fontaine d'images instantanées sur ce qui se passe au moment où l'on passe dans le quartier, un appel aux 'Greeters' Guides bénévoles, 10 minutes de recharge téléphone portable... Un mobilier multifonction d'une grande transparence avec en filigrane des reflets d'images personnalisées. Emotion System développe des objets urbains, sans génie civil, dédiés à la mobilité et stimulant la vie et l'économie de proximité.

www.emotion-system.com

10 INCM

L'INCM, unique organisme de formation professionnelle en France à dispenser des formations en alternance dans le domaine exclusif du cycle, s'adresse aussi bien aux jeunes préparant aux titres de Branche :

- CQP Mécanicien cycle
- CQP Conseiller Technique Cycle en Contrat de Professionnalisation qu'aux professionnels du cycle par la formation permanente.

www.incm.asso.fr

11 LKF

La société LKF, groupe GEVEKO, fabrique et distribue partout en Europe le marquage routier thermoplastique préfabriqué PREMARK®. Son application, simple et rapide, est possible

toute l'année : un balai et un chalumeau au gaz propane suffisent. PREMARK® est fabriqué conformément à la certification NF2, admission n° 2RH12751, pour le blanc (bande préfabriquée rétro réfléchissante; durée de vie : 1 million de passages de roues). LKF propose aux collectivités locales et territoriales tous les modèles réglementaires de flèches et pictogrammes « homme à vélo », et peut aussi répondre à vos demandes de réalisations personnalisées et sur-mesure.

www.premark.com

12 MOVIKEN

Moviken est une PME indépendante, créée en 2002, dont le métier est le développement, la mise en place, l'exploitation et la diffusion de contenus et de systèmes d'information liés aux déplacements et à la mobilité durable : contenus et solutions d'information multimodale, rassemblant les différents modes de transports, transports publics, vélo, voiture, avion, dont internet et le téléphone mobile sont les canaux essentiels de cette activité. Depuis 2008, Moviken a développé un savoir-faire spécifique en matière de vélos, à travers le projet de R&D PORT-VERT, financé par le Ministère des Transports dans le cadre du Predit, et qui a permis de définir un corps de doctrine pour la navigation vélo, cartographie et recherche d'itinéraire.

Moviken s'est associé à l'INRETS dans ce projet de recherche, expérimenté à Rouen et Champs-sur-Marne.

Ce projet de R&D a établi la cartographie de la cyclabilité :

- 5 niveaux de cyclabilité définissent la sécurité des voiries
- Représentations cartographiques des aménagements et autres voiries cyclables
- Connexion avec les transports publics.

Aujourd'hui Moviken propose aux collectivités une offre complète avec des solutions de cartographie de la cyclabilité, de calcul d'itinéraires et d'isochrones vélo sur les supports papier, internet et téléphone mobile. Ces outils répondent d'une part à des besoins de diagnostic de la cyclabilité du territoire et d'aide à la décision des aménagements cyclables, et d'autre part d'information des cyclistes

www.moviken.com

13 NANTES MÉTROPOLE

À Nantes Métropole, le vélo est au cœur des politiques publiques et des aménagements. Un plan vélo, lancé en 2009, réunit l'ensemble des actions et des initiatives nouvelles.

La collectivité propose une offre complète : développe le stationnement, aménage et facilite la circulation, sécurise et expérimente les aménagements, et renforce les services vélos.

Le prix Capitale Verte de l'Europe 2013 récompense 20 années d'efforts et d'engagements pour l'environnement. Sa politique globale mêlant aménagement urbain et mobilité, les paris successifs, tramway, BusWay, plan vélo, la volonté d'innover dans la gestion des déchets, la préservation du patrimoine naturel sont aujourd'hui reconnus au niveau européen. C'est le fruit d'un long parcours dirigé aujourd'hui vers un objectif majeur, lutter contre le changement climatique, pour une meilleure qualité de vie en ville, pour tous.

www.nantesmetropole.fr

14 NICE CÔTE D'AZUR

NCA se donne comme objectif la création de 125 km d'aménagements cyclables, 9700 places de stationnement pour les vélos, une participation à hauteur de 25 % du prix d'achat pour l'acquisition d'un deux roues électriques.

La mise en place de 210 véhicules électriques en libre service avec 70 stations (1re en France), la création de 4000 places permettant la recharge des véhicules électriques, le déploiement du stationnement intelligent sur l'ensemble de la voirie, l'instauration de la carte d'Azur à 1€ / jour pour circuler sur tout le département en transports collectifs, participent à faire de NCA un territoire exemplaire sur les plans de la mobilité et de l'environnement.

« La décision du Club de choisir Nice comme ville d'accueil du prochain Congrès du Club des Villes et Territoires Cyclables en 2013, vient conforter la politique que nous menons pour faire de Nice Côte d'Azur un territoire vert exemplaire. »

Christian Estrosi, Député, Maire de Nice, Président de Nice Côte d'Azur .

www.nicecotedazur.org

15 SMOOVE

La Société SMOOVE est spécialisée dans la conception, la production et la commercialisation de produits et services facilitant la mobilité durable, en particulier dans les systèmes de libre-service vélos (VLS).

Smoove propose des systèmes et solutions adaptés, souples et économiques au travers d'une gamme de produits modulaires (Smoove Box, Smoove Key, Smoove Park) pouvant s'intégrer dans une même et unique solution logicielle. En 2011, Smoove a lancé son nouveau système, la « Smoove Box », véritable innovation en matière de système VLS.

La Smoove Box est un petit boîtier électronique, très robuste, embarqué sur le vélo, contrôlant le verrouillage et l'ouverture du vélo, et permettant un accès à celui-ci plus simple et plus rapide. Le nouveau système est très facile d'installation, ne nécessitant aucun câblage ni travaux de génie civil, et est totalement autonome en énergie, le cycliste apportant l'énergie nécessaire grâce au pédalage.

De plus, la Smoove Box permet une haute sécurisation du vélo en station et hors station et ne nécessite aucunement la pose d'un totem!

www.smoove.fr

16 GROUPE SNCF

Le groupe SNCF s'attache à créer des services vélos cohérents qui s'intègrent à la chaîne globale des déplacements. Avec ses filiales, il possède les savoir-faire et les moyens de proposer des solutions innovantes pour faciliter la mobilité de porte à porte et faire du vélo un véritable complément des transports publics.

www.sncf.com

17 TRANSWAY

TransWay édite des solutions web pour la promotion et la valorisation des transports doux et collaboratifs à l'échelle d'une entreprise ou d'un territoire.

www.babiway.fr
www.feelway.fr

La première solution logicielle participative pour faciliter la mise en œuvre des bus pédestres, du velobus et du co-voiturage scolaire et extra-scolaire.

BabiWay® FeelWay® est un outil d'animation et de construction des lignes de pedibus et de vélobus. Il permet également d'organiser le covoiturage scolaire et extrascolaire.

BabiWay® FeelWay® utilise la plateforme de valorisation des déplacements doux Soleillos® et

son programme d'incitation. Il fonctionne sur le même principe que les S'Miles et Miles.

www.GoToo.fr

La première communauté de déplacements urbains, GoToo® est un service de communauté de déplacements et de mise en relation destiné principalement aux déplacements domicile/travail qui récompense les bonnes pratiques en matière de mobilité. Le service est vendu aux entreprises (version Pro) et aux villes (version City).

TransWay est l'inventeur de « Soleillos » le premier programme d'incitation des modes alternatifs à la voiture en solo qui récompense les comportements respectueux de l'environnement à l'aide de points fidélités.

18 VÉLOGIK

Vélogik a été créée à Lyon en 2008 par Gwendal Caraboeuf et Franck Bredy ; elle compte aujourd'hui 5 salariés et développe son activité sur toute la France. L'entreprise s'affirme comme la référence en aménagement, formation et gestion de parcs vélos pour les



1 ABRI PLUS



4 ALTINNOVA



3 AGUIDON PLUS

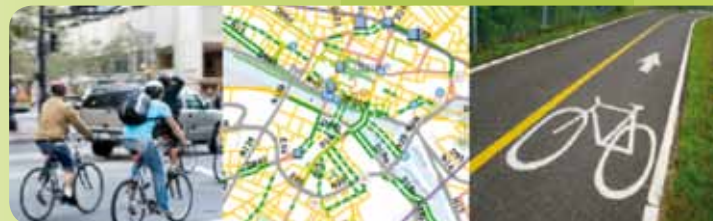


10 INCM



6 CLEAN ENERGY PLANET

Crédits photos © Denis Desailly
excepté pour © Clean Energy Planet
et © Moviken



Niveaux de cyclabilité des voiries	
	Bonne cyclabilité
	Cyclabilité passable
	Cyclabilité mauvaise
	Cyclabilité nulle
	Voies interdites aux cycles

12 MOVIKEN



17 TRANSWAY



18 VÉLOGIK



16 GROUPE SNCF



15 SMOOVE

entreprises et collectivités et a été récompensée par un « Talent du vélo 2011 » grâce à son action menée en faveur des associations à vocation sociale. Les collectivités locales de Saint-Priest et du Grand-Lyon dans le Rhône et de Châtelleraut dans la Vienne ont fait également confiance à Vélogik dernièrement en signant avec eux des contrats d'installation et d'entretien de stations de vélos électriques.

www.velogik.com

5, 6 et 7 juin 2012 :
prochain rendez-vous pour découvrir le best-off des services et produits vélo sur l'Espace Modes doux du Salon européen de la mobilité, à Paris -Porte de Versailles.

Sept Talents du Vélo en 2011

En janvier 2012 est lancée la deuxième édition du concours

La remise des Talents du Vélo 2011 s'est déroulée le 7 octobre dernier à Dijon, lors du 19^e congrès du Club des villes et territoires cyclables. Pour cette première édition, 56 candidats ont concouru, et le jury a attribué sept Talents du Vélo : un « Talent d'or » exceptionnel, le grand prix Talent du Vélo, un talent dans les catégories Solidarité, Pédagogie et Entrepreneuriat (ainsi qu'une mention spéciale Entrepreneuriat) et un « coup de cœur du jury ». Il n'a pas cette année attribué de Talents du Vélo Communication et Étudiant.



Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, a remis le Talent d'Or du Vélo à Hubert Peigné. © C. Pouillart



Les lauréats des Talents du Vélo ont reçu une broche réalisée par Anne Milbeau

■ Un TALENT D'OR DU VÉLO à Hubert PEIGNÉ, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

Ingénieur général du développement durable, Hubert Peigné a été le premier « coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo » (nommé le 18/04/2006 et reconduit le 01/12/2009 par décret du président de la République). Il a été également chargé de la mission nationale « une voirie pour tous » dès le 25/04/2006. Il a quitté ses fonctions en novembre 2011, et les membres du jury des Talents du Vélo ont tenu à lui décerner ce prix exceptionnel pour son engagement à la cause du vélo, pour sa persévérance à le hisser au rang d'une grande cause nationale, ainsi que pour l'accompagnement et le soutien qu'il a su apporter à de nombreux acteurs du monde du vélo.

www.developpement-durable.gouv.fr/Monsieur-Velo,13242.html

À l'initiative du Club des villes et territoires cyclables, le concours « Talents du Vélo » valorise des femmes et des hommes qui contribuent au développement de l'usage quotidien du vélo, par leurs actions ou leurs projets remarquables et exemplaires, et par leur engagement dans une perspective de mobilité durable et équitable.

Les Talents du Vélo défrichent les innovations, mettent en évidence le renouvellement des politiques publiques d'aménagement urbain et de mobilité, comme des mentalités et des comportements.

Aux côtés du Club, deux partenaires sont venus renforcer l'expertise : le Conseil national des professions du cycle (CNPC) et l'association des maires Ville et Banlieue de France.

Talents du Vélo 2011 : plus d'informations sur : www.villes-cyclables.org

Les inscriptions pour les Talents du Vélo 2012 seront lancées à partir du 4 janvier. Information à venir sur : www.villes-cyclables.org

■ **Le GRAND PRIX TALENT DU VÉLO 2011**
aux moniteurs de la vélo-école de
l'association Vivre à Vélo en Ville,
représentés par François FATOUX
(Montreuil-sous-Bois - 93)



François Fatoux reçoit le grand prix Talent du Vélo 2011, au nom des moniteurs de la vélo-école de Vivre à Vélo en Ville de Montreuil. © D. Desailly

Depuis 2002, cette vélo-école a déjà formé 1 200 adultes. La méthode en quatre étapes a fait ses preuves ! L'objectif est d'enseigner le vélo à ceux qui n'ont jamais eu l'occasion ou les moyens d'en faire. Les « élèves » sont à 90% des femmes issues de l'immigration, entre 25 et 60 ans, venant de toute l'Île-de-France, preuve que l'apprentissage du vélo est bien un facteur d'intégration. Certaines vont aujourd'hui à vélo jusqu'à leur travail ou jusqu'à une gare. Aujourd'hui 17 bénévoles, disposant de 63 vélos et d'un local de 80 m² (avec un atelier réparation), donnent des cours les samedis et dimanches matins de 10 à 12 heures, à 30 élèves en moyenne, répartis en 4 ou 5 groupes. Le coût de la formation est symbolique : une cotisation de 30 € pour 10 séances de 2 heures, soit 1,50 €/heure. Pour François Fatoux, « le grand prix Talent du Vélo doit permettre de sensibiliser les collectivités territoriales sur l'importance d'aider à pérenniser et développer les vélo-écoles, comme en Allemagne, aux Pays-Bas, au Danemark... ». www.fubicy.org/montreuil – vvv93222@yahoo.fr

VIDÉOS

Les étapes de l'apprentissage du vélo : <http://vimeo.com/31015738>, Présentation de la vélo-école de Vivre à Vélo en Ville : <http://vimeo.com/30977251>, Arte Globalmag (février 2011) « Cours de vélo à Montreuil » : <http://www.chroniquesanscarbone.com/?post/2011/02/17/Cours-de-velo-a-Montreuil>.

■ **Le TALENT DU VÉLO 2011,**
catégorie **SOLIDARITÉ**, à Katia HARROUDJ,
présidente du Centre social de Cusset,
pour la vélo-école dédiée à l'insertion
sociale et professionnelle
(Villeurbanne - 69)



Jean-Jacques Bernard, conseiller de Chenôve, délégué au développement durable, représentant l'association des maires Ville et Banlieue de France, remet le Talent du Vélo Solidarité à Sylvie Genin et Jocelyne Rollin, du Centre social de Cusset. © C. Pouillart

Le Centre social de Cusset, depuis 2007, propose d'apprendre à faire du vélo aux personnes bénéficiaires du PLIE (Plan local pour l'insertion et l'emploi), souvent confrontées à un grave problème de mobilité (67% se déplacent en transport en commun, 36% possèdent le permis de conduire contre 84% dans l'agglomération lyonnaise - chiffres PLIE 2010). Cette formation est organisée en partenariat avec l'association lyonnaise Pignon sur rue qui, selon le principe d'une vélo-école, enseigne la pratique du vélo en milieu urbain, ainsi que les impacts sociaux, économiques et environnementaux. Les personnes gagnent en confiance et en autonomie et abordent plus sereinement leur recherche d'emploi. Le coût de la formation par an est de 10 000 € pour 12 demi-journées de 3 heures pour 16 personnes.

www.centresocialcusset.com – cscusset.pef@wanadoo.fr

■ **Le TALENT DU VÉLO 2011, catégorie**
PÉDAGOGIE, à Denis RAMBAUD, premier
adjoint de la ville de Mulhouse, et Marc
WURTZ, coprésident de l'Association
des commerçants du marché du
canal couvert, pour « Mon marché,
c'est à vélo » (Mulhouse - 68)

Faire ses courses à vélo est possible et pratique, avec des adaptations mineures : sacoques, paniers, remorques... La ville et la communauté d'agglomération de Mulhouse (m2a) ont créé des aménagements et des stationnements vélo pour garantir une



Didier Huré, délégué général du CNPC, a remis le Talent du Vélo Pédagogie à Denis Rambaud et Marc Wurtz. © C. Pouillart

bonne accessibilité du marché du canal couvert à vélo, et l'ont accompagné par une campagne d'information sur les avantages de faire son marché à vélo, en partenariat avec l'Association des commerçants du marché et le soutien de nombreuses associations locales...

Le 25 juin, dans la ville, une campagne d'affichages et de spots radios ; sur le marché, des stands d'information, une exposition de vélocargos, une diffusion de flyers et de petits cadeaux. Le coût des aménagements cyclables a été de 132 000 € (m2A) et le coût de la manifestation du 25 juin de 1500 € (m2A et l'Association des commerçants) www.marchedemulhouse.com – francois.berger@mulhouse-alsace.fr

■ **Le TALENT DU VÉLO 2011, catégorie**
ENTREPRENEURIAT, à Gwendal
CARABŒUF et Franck BRÉDY de
VÉLOGIK, pour des « VAE dédiés aux
aides à domicile » (Lyon - 69)



Gwendal Carabœuf et Franck Brédy, de Vélogik, ont reçu le Talent du Vélo Entrepreneuriat. ©D. Desailly

Vélogik accompagne les collectivités, PME et grandes entreprises dans l'acquisition de flottes de vélos pour leurs salariés. Gwendal Carabœuf et Franck Brédy ont su aussi répondre à la demande d'associations comme le SMD (Service de maintien à domicile), ou l'ADAPT (Association pour

l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées), qui souhaitent optimiser les déplacements des aides à domicile, un métier en plein développement. Désormais c'est le vélo, notamment à assistance électrique, qui est utilisé pour effectuer les nombreux trajets de proximité, équipé de sacoches adaptées détachables, personnalisé aux couleurs de la structure. Coût d'un VAE accessoirisé : +/- 4 500 € <http://www.velogik.com> – contact@velogik.com

■ **MENTION SPÉCIALE – catégorie ENTREPRENEURIAT à Pascal BAINNÉE, président de MOBIKY-TECH, pour ses vélos pliables urbains (Saint-Lô – 50)**



Didier Huré et Pascal Baisnée qui plie en trois secondes un vélo Mobiky. © D.Desailly

Les vélos pliables Mobiky répondent aux exigences de la mobilité durable : se déplacer rapidement, sans encombrer, sans polluer. Grâce à leur système breveté de pliage en trois secondes, ils sont adaptés au milieu urbain. En « position pliée », comme une valise à roulettes, ils peuvent être rangés dans une voiture, emmenés dans les transports en commun. En position intermédiaire, « position de marche », on peut circuler

avec le vélo à ses côtés, dans les couloirs de métro, les ascenseurs... En « position dépliée », le Mobiky est utilisable sur route, avec ou sans assistance électrique. Tous les vélos Mobiky, 13 ou 16 pouces, classiques ou e-bike... privilégient la liberté de mouvement. Fabriqués à 90 % en France (100 % à terme) dans une démarche de relocalisation industrielle, ils bénéficient des meilleures avancées technologiques. Prix public : de 725 € à 1 495 €. www.mobiky.com – pascal.baisnee@mobiky.com

■ **COUP DE CŒUR DU JURY pour le groupe électro-pop « The Shoes », pour leur clip People Movin' réalisé par Wendy Morgan**



Image extraite de la vidéo « People Movin' » © D.Desailly

Guillaume Brière et Benjamin Lebeau ont choisi de montrer dans leur clip *People Movin'* des jeunes à vélo. Le jury des Talents du Vélo a voulu féliciter ceux qui promeuvent « naturellement » le vélo parmi les jeunes.

www.theshoes.fr

VIDÉOS :

www.dailymotion.com/video/xcvhey_the-shoes-people-movin-directed-by_music

Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables



33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14
F + 33 (0)1 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Claude Lisbons, Diane Bouchenot,
Denis Desailly, Giulia Valmachino,
Sabine Hurault de Ligny

Abonnement / Diffusion :
T 01 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

Photos :
Alexandre Laignel,
Denis Desailly, Cerise Pouillard,
Jérôme Dorkel, Versailles Grand
Parc, C. Pouillard

Publicité :
IM Régie :
Marc Grand, directeur,
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe 75011 Paris
T 01 40 24 12 63
F 01 40 24 22 70
anis.fraigneau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly / Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
d-desailly@mac.com
www.liensgraphiques.fr

Photogravure et impression :
LVRI
44, avenue de Lattre-de-Tassigny
91100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 – 3054
Dépôt légal : novembre 2011

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 5 numéros

27 € TTC

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables

22 € TTC

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE

22 € TTC

Collectivité, société, association :

Nom :

Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

@

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de €

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette – 75009 Paris – Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 – Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Exposition ART et bicyclette à Mouans-Sartoux

À ne pas manquer !

Pour la première fois en France, une exposition propose de créer un dialogue inattendu entre des œuvres d'art et l'objet emblématique de notre modernité : la bicyclette.

Le Club des villes et territoires cyclables est partenaire de cette exposition qui invite à comprendre comment la bicyclette redevient un objet-phare de nos sociétés, comme elle l'a déjà été à la fin du XIX^e siècle, période où l'on parlait de « folie de la bicyclette ».



L'exposition présente des bicyclettes historiques – les premières draisienne en bois, le grand bi avec sa grande roue avant démesurée –, et les dernières créations high-tech. Reflets des avancées techniques de leur temps, elles trouvent un écho dans les créations artistiques contemporaines. Marcel Duchamp choisit la roue de bicyclette pour créer son premier *ready-made*, « un objet usuel promu à la dignité d'objet d'art par le simple choix de l'artiste », révolutionnant ainsi le statut de l'œuvre d'art et ouvrant la voie à des expérimentations

dans le domaine de l'art cinétique. Pablo Picasso confectionne sa *Tête de taureau* à l'aide d'une selle et d'un guidon.



Fernand Léger,
Les deux guidons, 1945

Fernand Léger montre la place essentielle que le cyclisme prend au sein des classes populaires.... Une vingtaine de créateurs contemporains abordent le sujet avec dérision, vision critique ou poétique en employant une pluralité de médiums : peinture, sculpture, installation, vidéo...

L'exposition s'achève avec une installation de l'artiste-chercheur Yann Toma, intitulée *Dynamo-Fukushima*, qui invite les visiteurs à devenir des acteurs de l'art en produisant de l'énergie artistique. Grâce au mouvement de plusieurs vélos, l'espace s'illumine, en mémoire de la catastrophe nucléaire de Fukushima. À la frontière de l'expression artistique et citoyenne, l'œuvre s'inscrit dans l'environnement politique et médiatique international : « *Produire ensemble de l'énergie artistique pour le Japon* »



Yann Toma, *Dynamo-Fukushima*, 2011

**Exposition du 11 décembre 2011
au 3 juin 2012**

Espace de l'Art Concret -
Centre d'art contemporain
Château de Mouans,
06370 Mouans-Sartoux

www.espacedelartconcret.fr



Crédit photo © Versailles Grand Parc

François de Mazières

Maire de Versailles, président de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc

Quels services le vélo peut-il rendre dans ses différentes dimensions – mode de déplacement, loisirs, tourisme... – à l'échelle de Versailles et de l'intercommunalité ?

Le vélo est un mode de déplacement doux, alternatif à la voiture, surtout dans nos milieux urbains.

Économe en énergie, peu dangereux, il occupe peu d'espace et a une faible empreinte écologique. De plus, cette activité est excellente pour la santé et constitue un parfait complément aux transports en commun. La ville de Versailles compte actuellement 65 km d'itinéraires cyclables. Le vélo, très pratiqué par nos concitoyens, est un bon moyen pour assurer de nombreux déplacements à l'échelle de la ville mais aussi de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc : gares, équipements, parcours urbains et de loisirs.

De nombreux Versaillais et habitants de Versailles Grand Parc se rendent chaque jour à Paris. Selon vous, quelles sont les solutions combinant vélo et transports publics de nature à dissuader l'usage de la voiture ?

Le déplacement quotidien de nos concitoyens est souvent constitué de plusieurs séquences avec différents modes : ils prennent les transports en commun, le vélo ou font de la marche à pied.

Le déplacement à vélo est souvent le premier ou le dernier maillon de la chaîne. La difficulté rencontrée est souvent de monter avec son vélo dans le train, mais aussi de bénéficier d'un stationnement le plus sécurisé possible. Les moyens pour améliorer la complémentarité entre le vélo et les transports collectifs s'articulent donc autour des points suivants : faciliter le chargement des vélos dans les transports collectifs et adapter les matériels, par exemple les tourniquets à l'entrée des gares mais aussi le matériel roulant au travers de la création d'espaces à vélos ; développer les parkings sécurisés, notamment aux abords des gares et pôles d'échanges multimodaux.

Depuis 2008, nous avons créé sur la ville de Versailles pas moins de 300 abris à vélos. Et c'est ce à quoi va travailler l'agglomération de Versailles Grand Parc en implantant des stationnements sécurisés pour les vélos, notamment autour des équipements générateurs de trafic et dans les quartiers d'habitat.

Aménagements cyclables et dispositifs de stationnement ne suffisent pas à inciter massivement la population à choisir le vélo, ils doivent être accompagnés d'actions de sensibilisation. Quelle est la politique de Versailles Grand Parc dans ce domaine ?

Nous allons mettre en œuvre dès 2012 le plan vélo sur l'agglomération de Versailles Grand Parc. Cette initiative correspond à notre identité, qui se fonde sur la préoccupation environnementale et sur la qualité de vie.

Nous avons décidé d'investir de façon très importante sur ce projet qui tend à édifier un lien, voire une colonne vertébrale, entre la vallée de la Bièvre, Versailles et la plaine de Villepreux. Cette dorsale et les boucles autour, avec plus de 90 km de pistes cyclables, traverseront tout autant la ville que la forêt, les quartiers d'habitat que les zones d'activité ; 40 km seront finalisés d'ici 2013.

Ce projet ambitieux, que je compare souvent à une opération comme celle de l'île de Ré, s'inscrit dans notre politique de développement durable. Il impose l'usage du vélo comme un moyen de transport à part entière.

Versailles Grand Parc prendra à sa charge la mise en œuvre des pistes cyclables hors agglomération et soutiendra les travaux des communes en milieu urbain.

D'autre part, nous planterons des parcs de stationnement sécurisés pour les vélos auprès des gares afin d'optimiser une utilisation du vélo fonctionnelle et facilitée. ■

Quelques repères

■ 2000 : création du Point multiservices vélo

■ 300 stationnements vélos sous abris réalisés à Versailles depuis 2008

■ 2012 : mise en œuvre du plan vélo de Versailles Grand Parc (40 km de pistes cyclables, 70 abris vélos sécurisés)