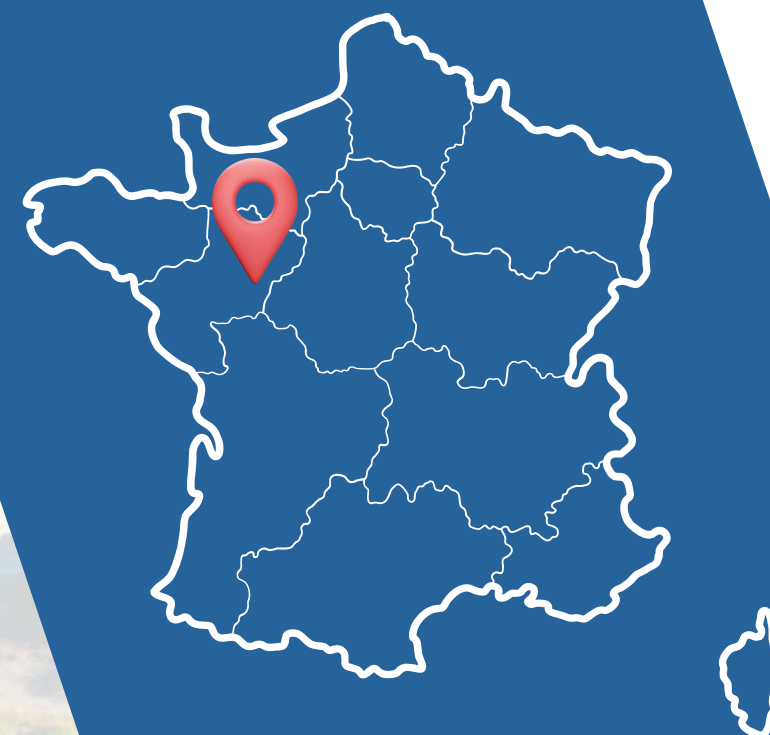


LES RENCONTRES

AVELO



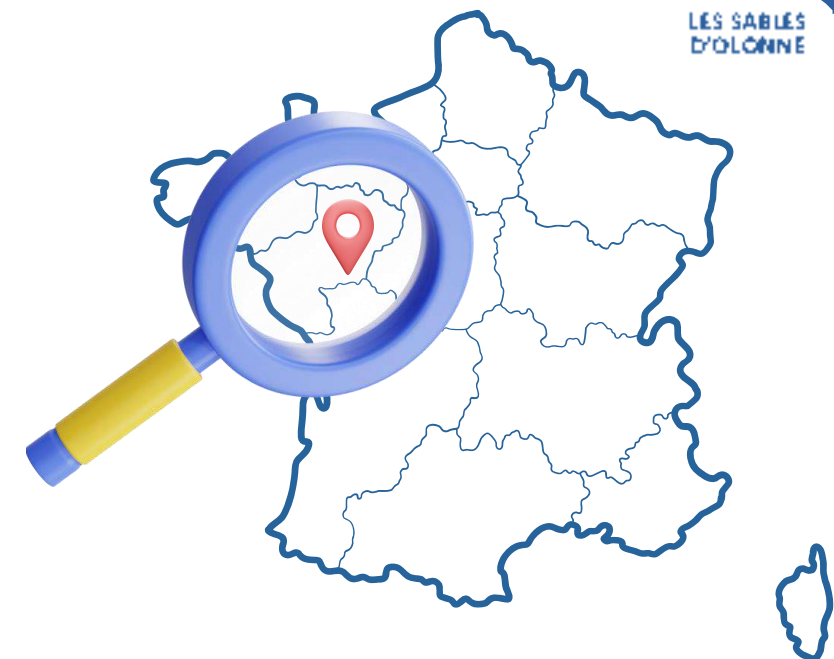
ANGERS

JEUDI 05 JUIN 2025



BIENVENUE À ANGERS !

LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE



AVELO 1



AVELO 2



AVELO 3



1er
relevé



2nd
relevé



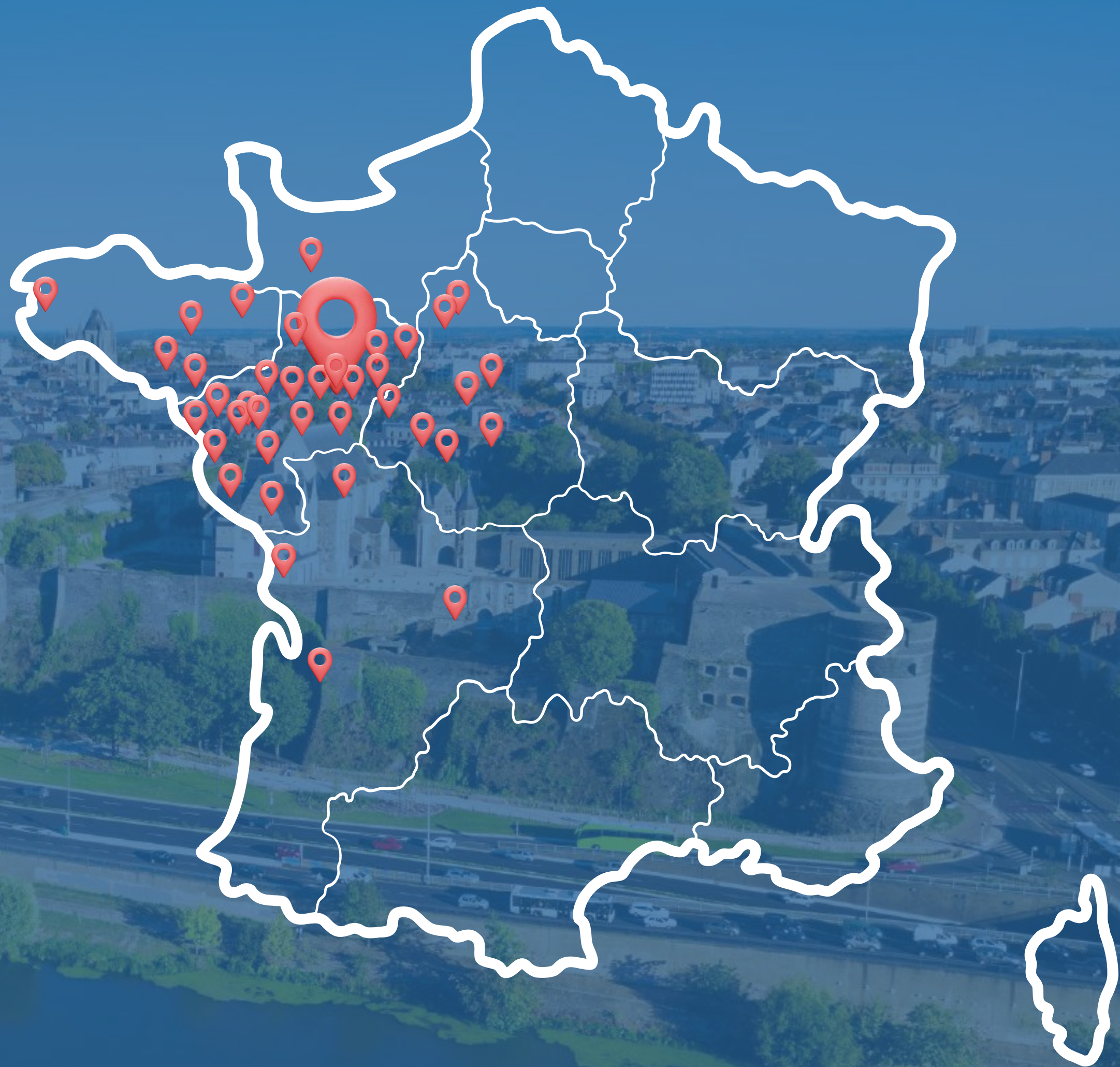
3ème
relevé

CHIFFRES CLÉS

- **3 879 216** habitants
- **91 territoires lauréats** du programme AVELO
- **3 146 KMS** d'itinéraires cyclables ouverts

A
N
G
E
R
S

D'OÙ
VENEZ-
VOUS ?



NOTRE ÉQUIPE



Maéva THOLANCE
Cheffe de service transport & mobilité
Valbonne (06)



Julie ALUNNO
Cheffe du programme AVELO 3
Valbonne (06)



Frédéric DUPONT
Chargé de communication AVELO 3
Valbonne (06)



Brigitte COLLIN
Référénte AVELO 3 Nord-Ouest
Nantes (44)



Eric PRUD'HOMME
Directeur Régional ADEME PDLL
Nantes (44)



Chloé LAMBERT
Chargée de mission Transition écologique
Pays de La Loire
Angers (49)



Paul PEIFFER
Ingénieur thématique AVELO 3
Valbonne (06)



Neal CROQUETTE
Stage chargé d'étude AVELO 3
Valbonne (06)



Céline LAMER
Ingénieur mobilité à la DR ADEME CVDL
Orléans (45)



PROGRAMME



PAUSE DÉJEUNER

MATIN

9H40



LES TOURS
DE PISTE

10H50



LE BON COUP
DE PÉDALE

11H50



PENSER LA
SUITE

12H05



AVELO +
FONDS VERT

A-M

14H



L'A(TELIER)
VÉLO

16H



CINÉ VÉLO
LES ROUES
DE L'AVENIR

INTRODUIT PAR BAPTISTE LEMAÎTRE !

LES TOURS DE PISTE !

CONFÉRENCE



Quel **potentiel** pour le vélo dans la **transition des mobilités** ?

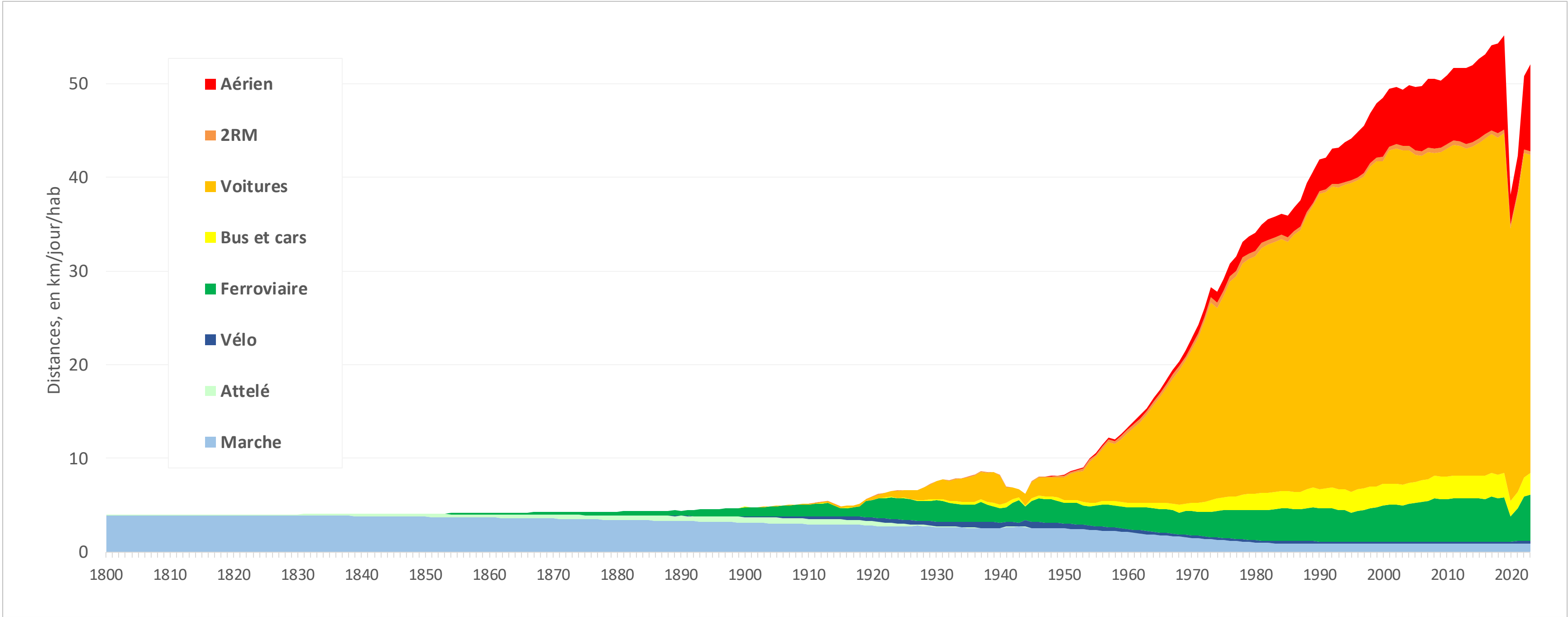
AURÉLIEN BIGO

Chercheur sur la transition énergétique des transports

Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?

Rencontres AVELO, Angers

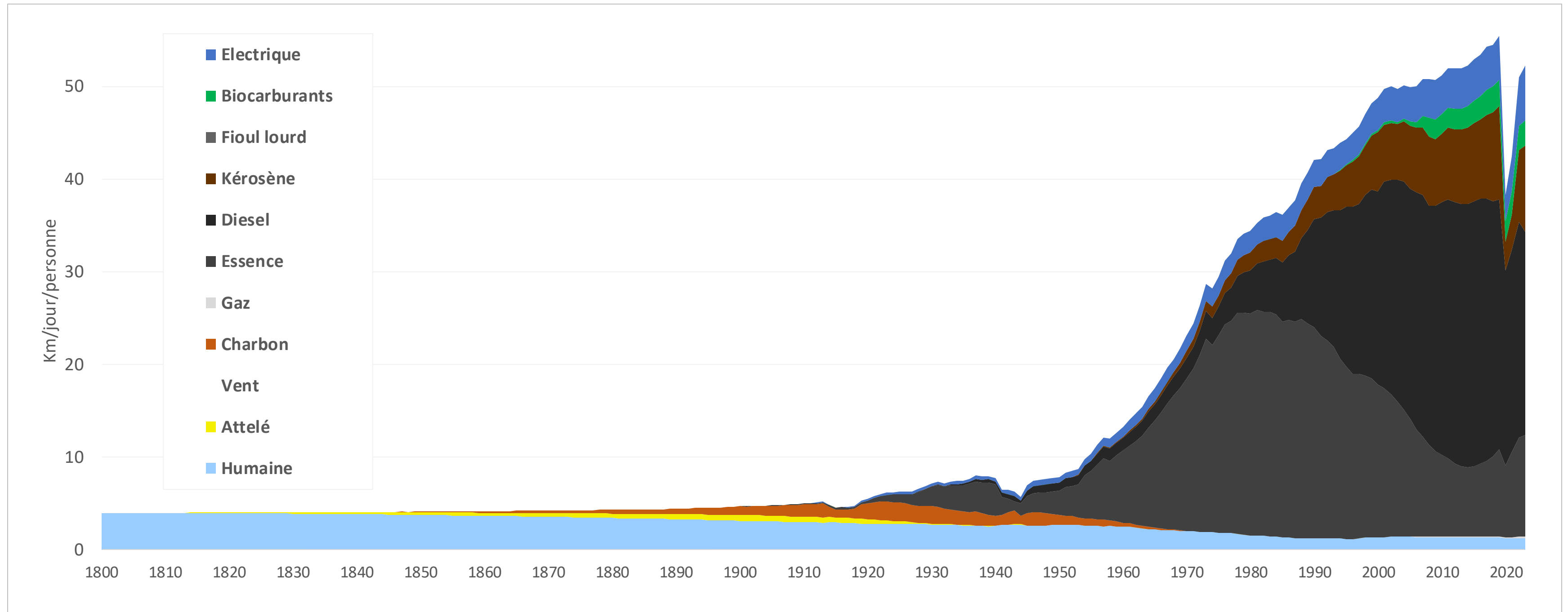
Historiquement, une explosion des kilomètres parcourus



Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2023

Source : [thèse](#), p184 ; 2RM : 2-roues motorisés

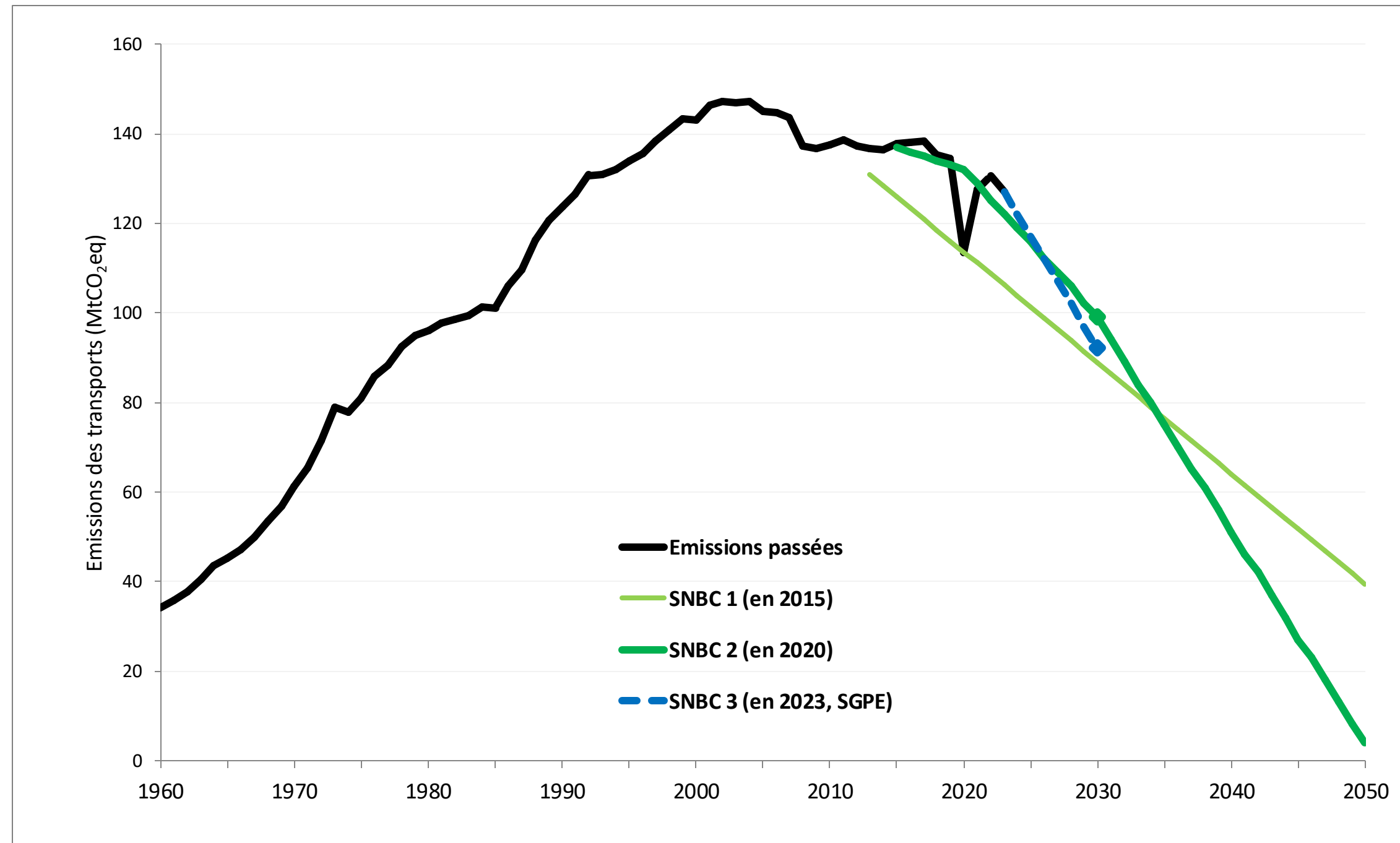
Une hypermobilité portée par le pétrole... dont on doit se séparer



Distances parcourues par énergie de propulsion, de 1800 à 2023

Source : [thèse](#), p184 ; 2RM : 2-roues motorisés

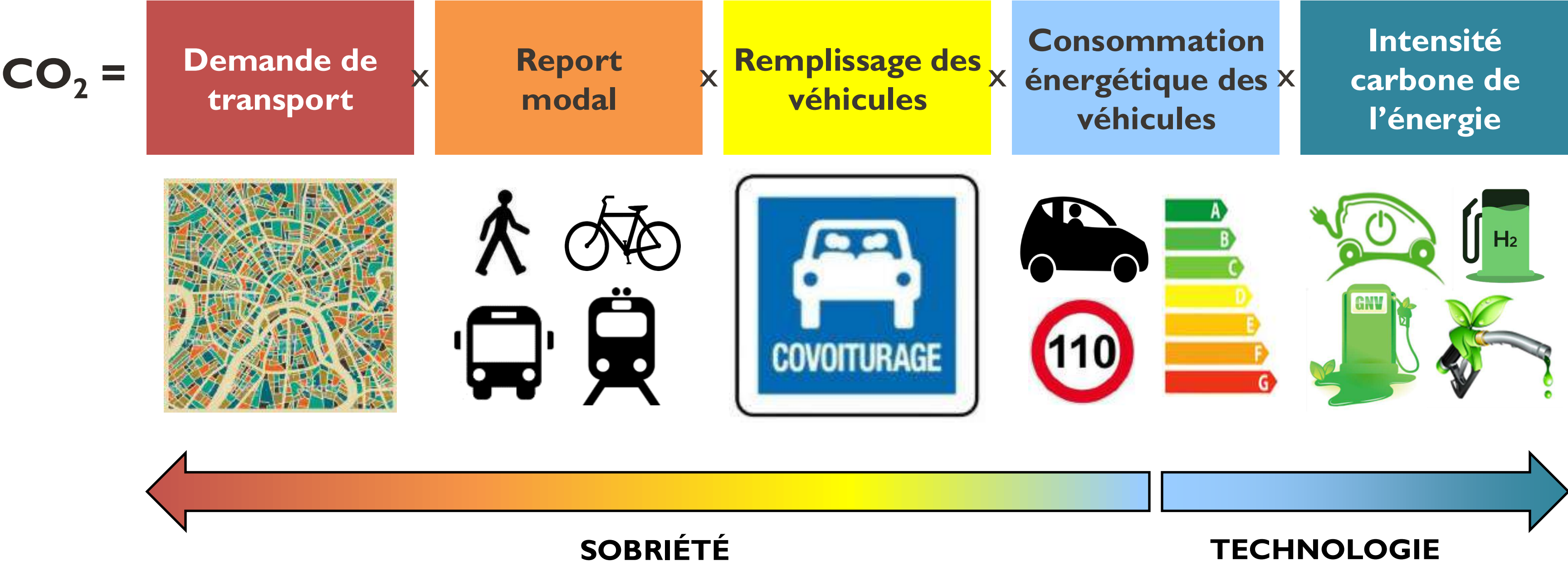
Objectif décarbonation à 2050



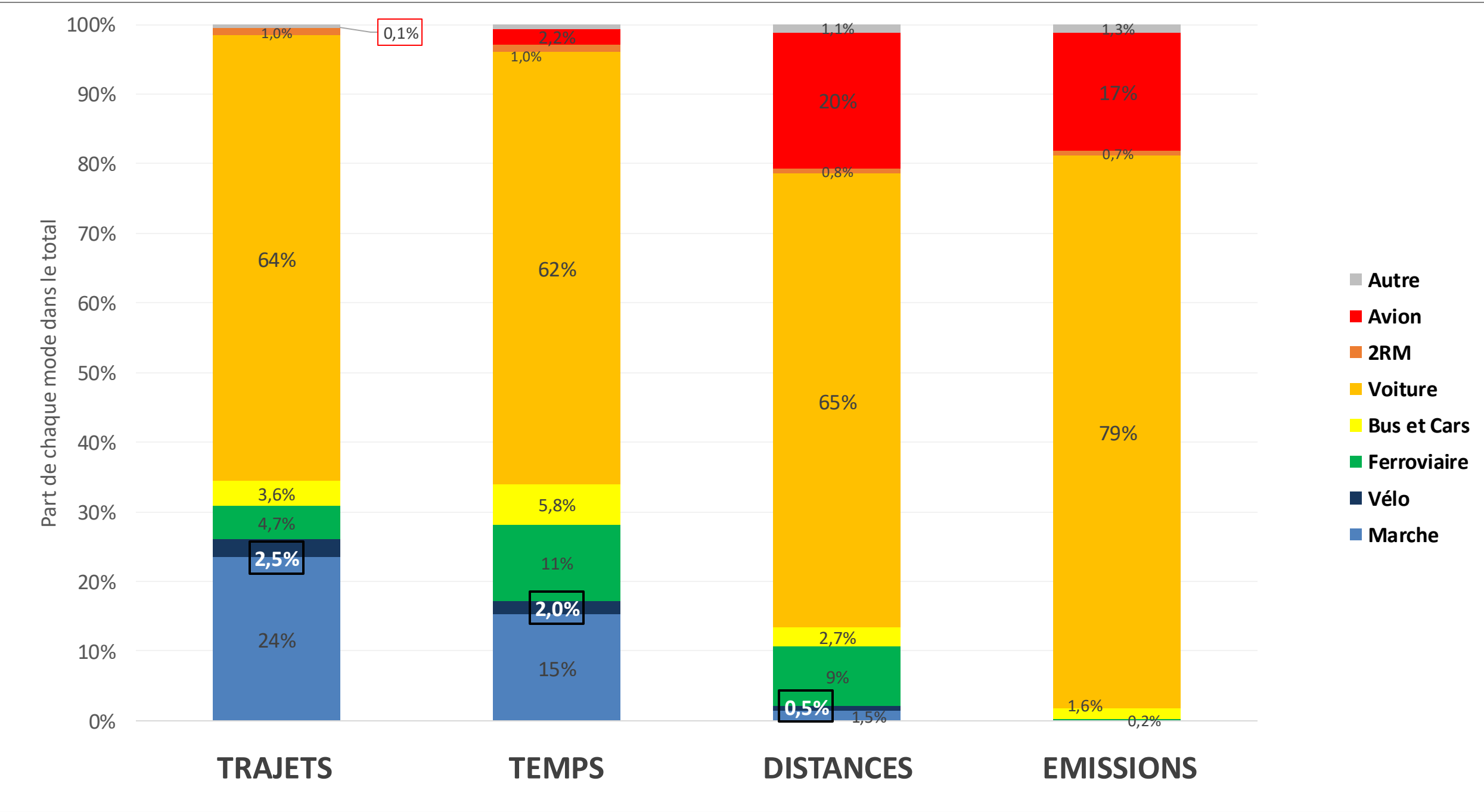
Emissions des transports intérieurs en France depuis 1960, et objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050

Sources : à partir des données [CITEPA](#) pour le passé ; [MTES](#) 2020, [SGPE](#) 2023 pour la SNBC

5 leviers pour décarboner les transports



Une place limitée du vélo dans la mobilité... pour le moment

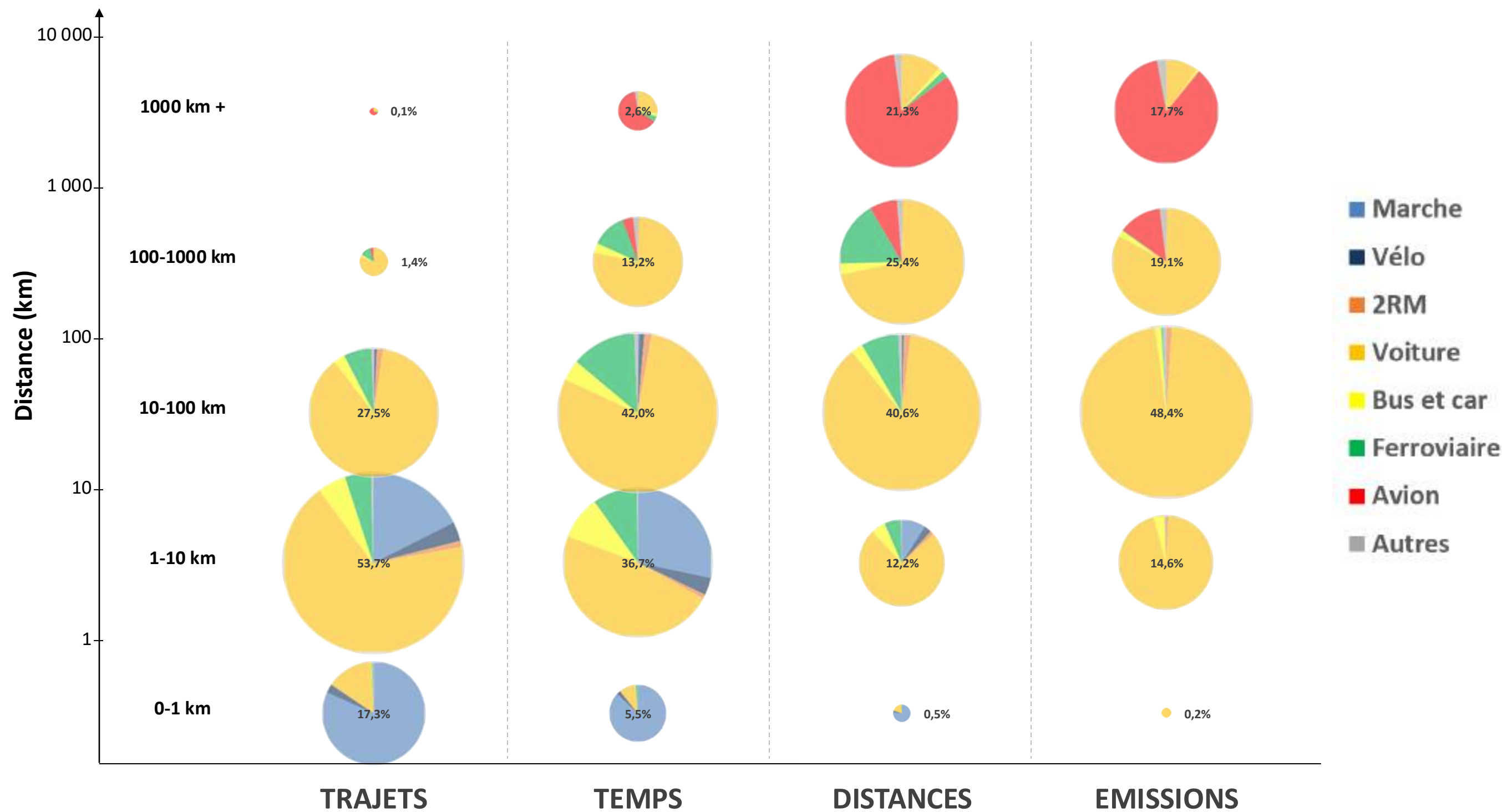


Part des modes en 2019 selon le critère : nombre de trajets, temps de transport, distances parcourues, émissions directes de CO₂

Source : [Les pratiques de mobilité des Français](#), analyse Enquête Mobilité des Personnes 2019 avec Fabien Perez (SDES)

*traînées de condensation de l'aérien

Un potentiel de report à mettre en lien avec les distances parcourues





Répartition des caractéristiques de mobilité par classe de distance

Source : [Les pratiques de mobilité des Français](#), analyse Enquête Mobilité des Personnes 2019 avec Fabien Perez (SDES)

*traînée de condensation de l'aérien

Quels potentiels pour le vélo ?

	Part modale	Kilomètres	Utilisateurs quotidiens	Mode le plus utilisé par
	2,7 % des déplacements	110 km/an 0,3 km/jour	5 %	4 %
	27 % des déplacements	1000 km/an 3 km/jour	43 %	35 %
	x10	x9	x9	x9

Niveaux de pratique du vélo : le match France - Pays-Bas

Sources : [ENTD, 2019](#) ; [Bicycle Dutch](#) ; [ADEME, 2020](#) ; [thèse](#)

Le report modal dans le scénario de Coopérations territoriales



Réduction des externalités

Proximité au quotidien

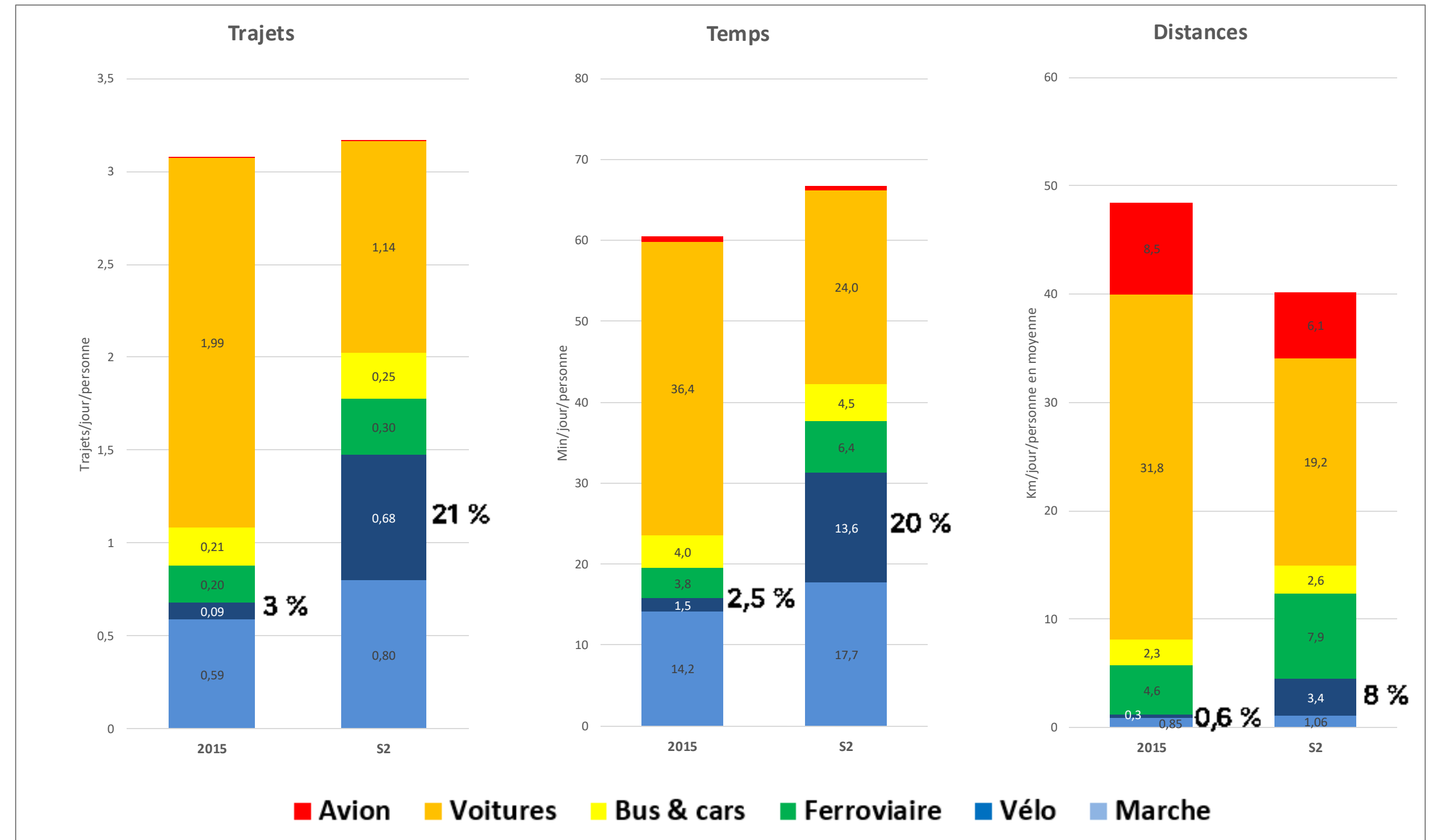
Hiérarchie entre les modes

Mobilités actives
et partagées

Véhicules intermédiaires entre
le vélo et la voiture

Train privilégié sur la
longue distance

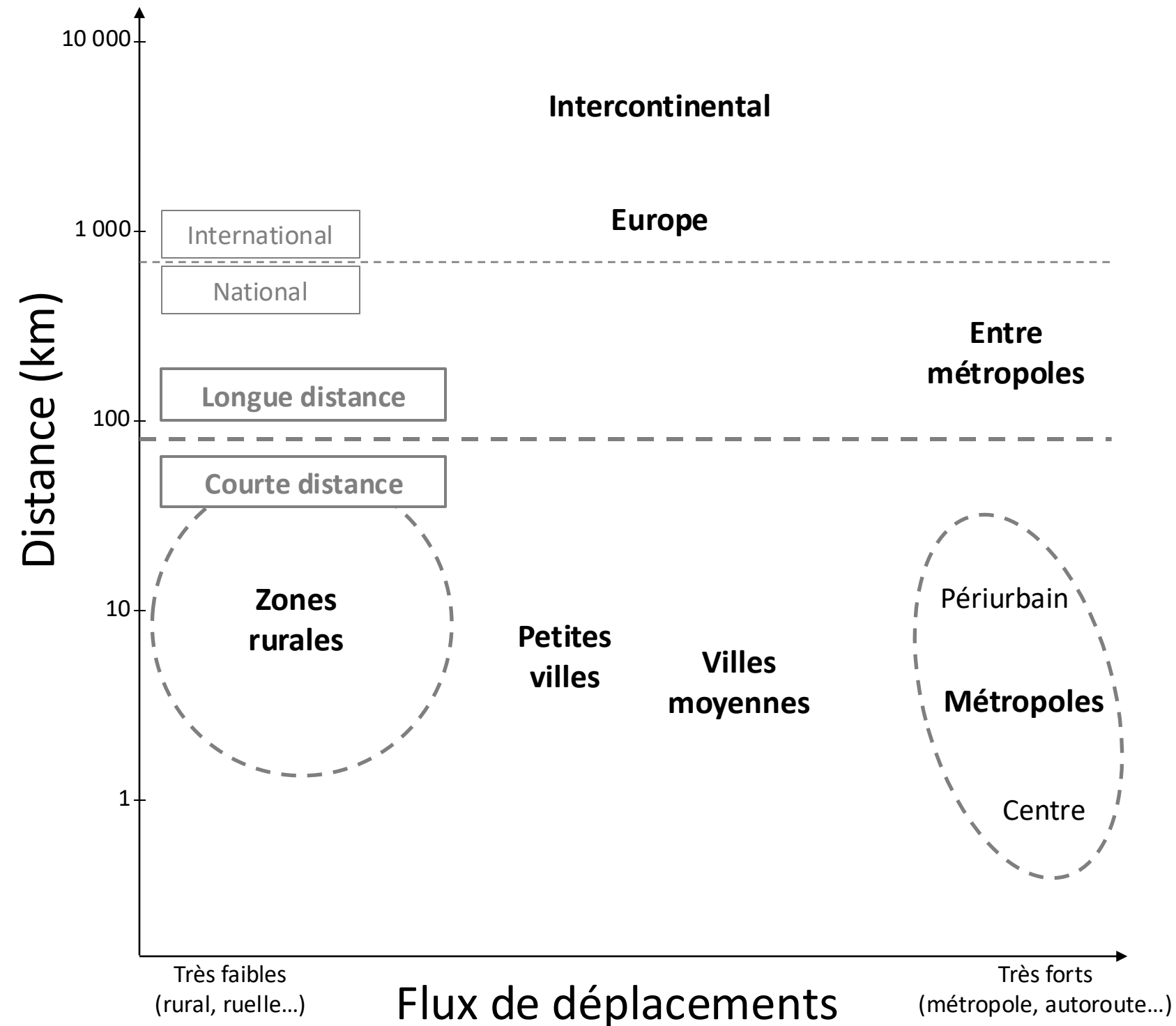
Investissements forts, politiques
locales, fiscalité redistributive



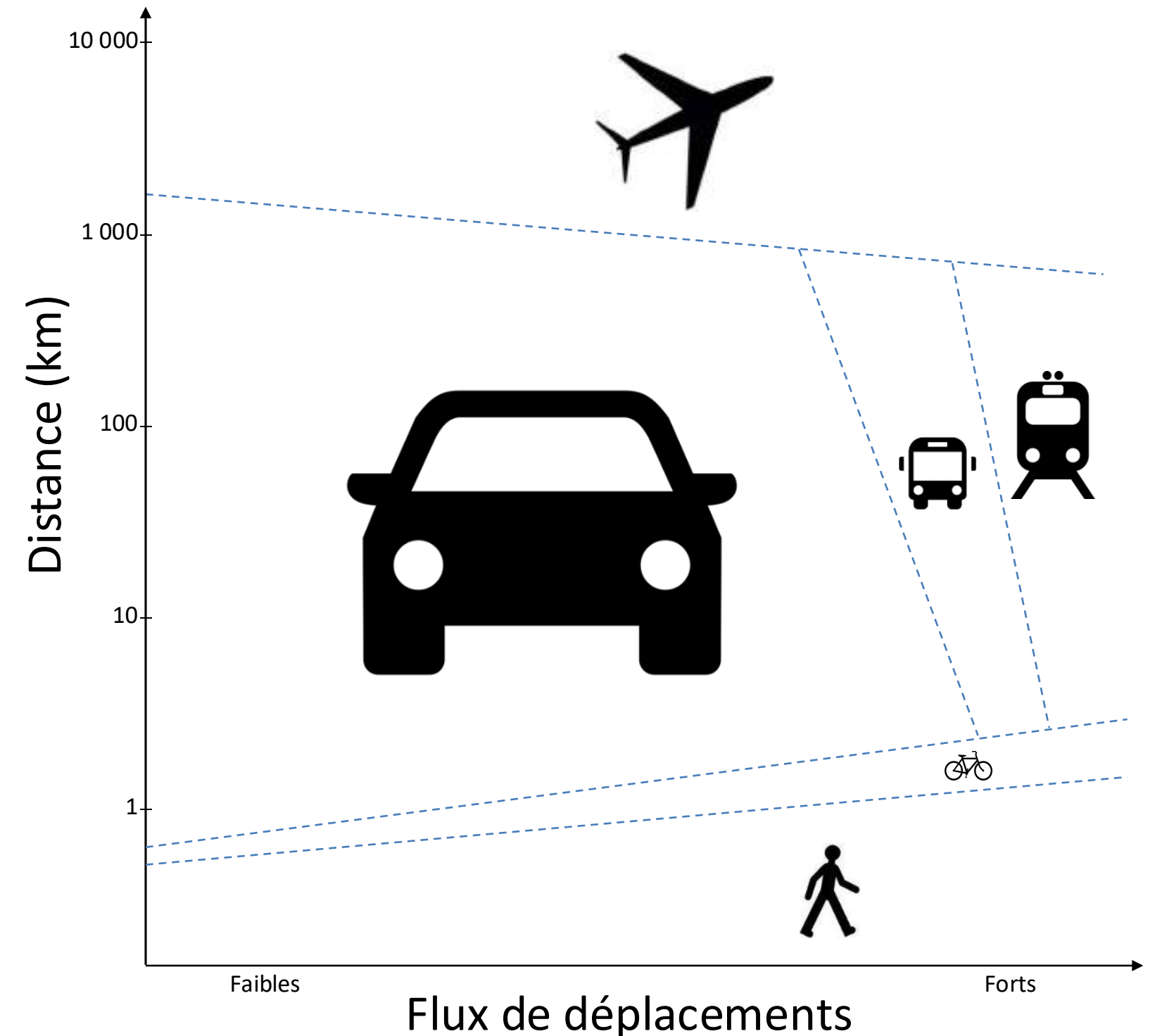
Sources : scénarios [Transition\(s\) 2050 ADEME](#)

Quelles évolutions selon les territoires ?

Types de déplacements et de territoires

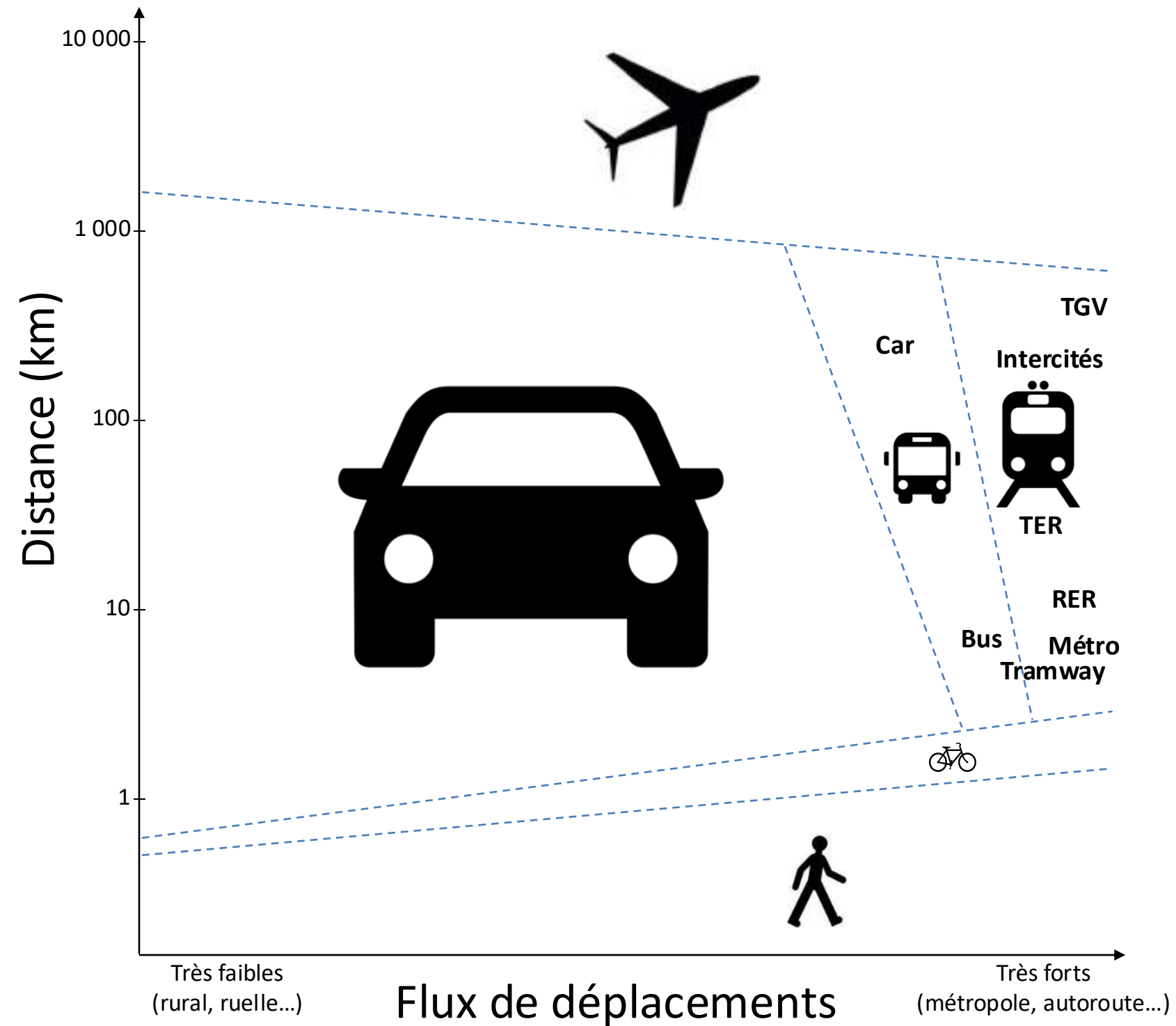


Modes dominants actuellement

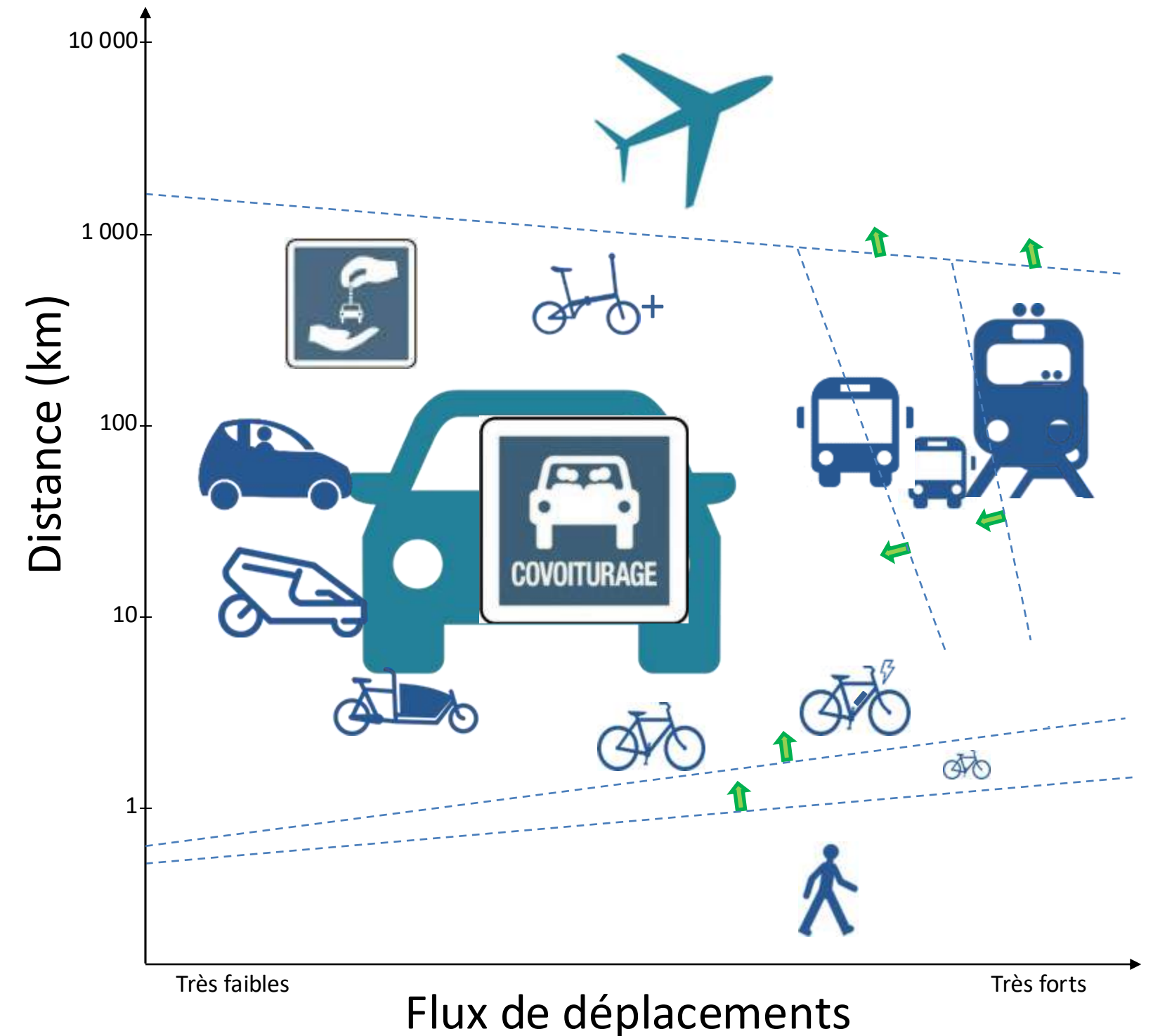


Quelles évolutions selon les territoires ?

Modes dominants actuellement



Solutions les plus sobres à développer

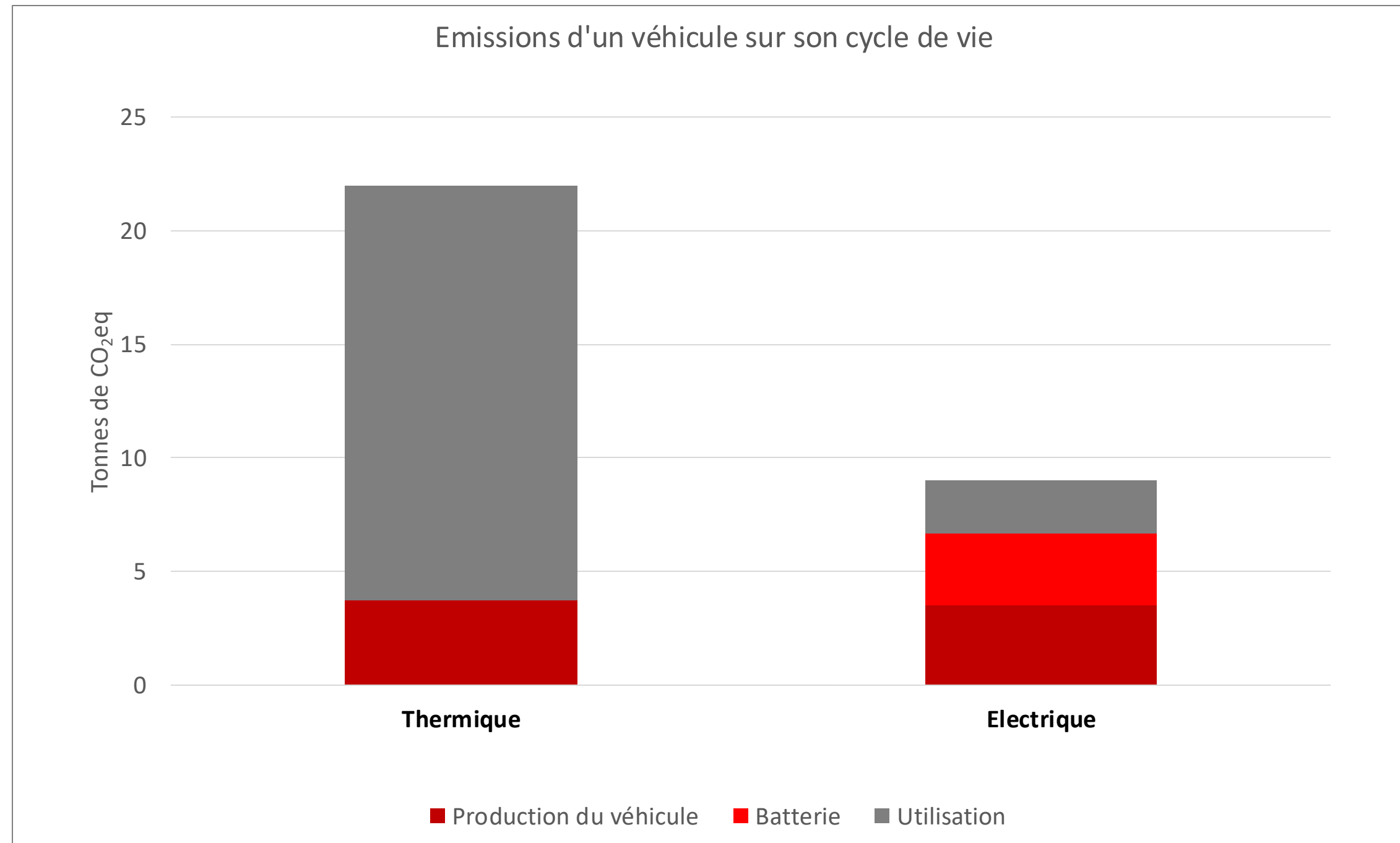


Les véhicules intermédiaires, pour étendre le domaine du vélo



Illustration de Frédéric Héran. [Les véhicules intermédiaires : l'avenir de la mobilité ?](#)

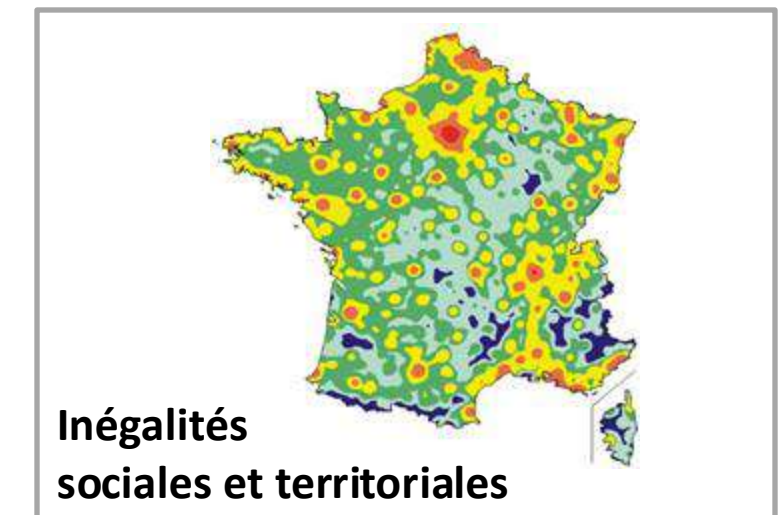
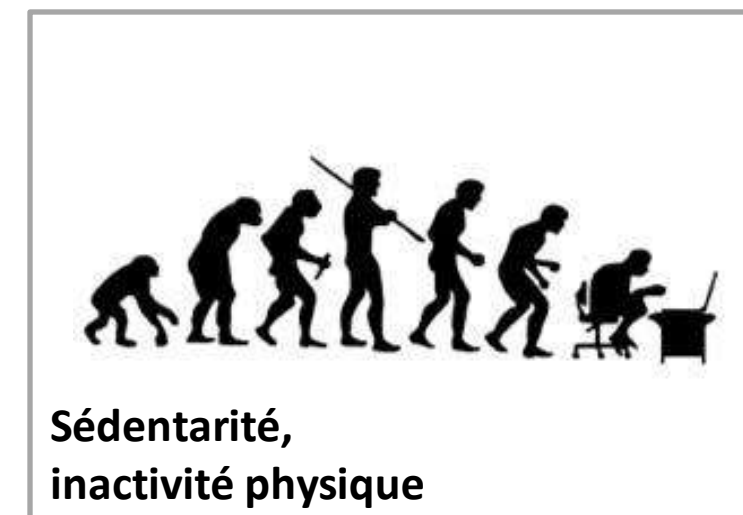
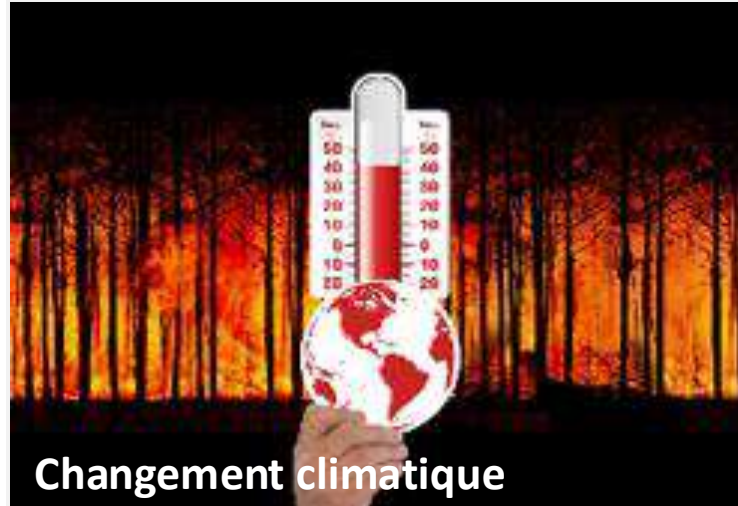
Le vélo, pour inciter à la démotorisation



Pour les voitures électriques, 3/4 des émissions sont situées à la production des véhicules, ce qui devrait pousser à des politiques de démotorisation à l'avenir

Source : [ADEME, 2013](#) ; plus de détails dans l'article [La voiture électrique, solution idéale pour le climat ?](#)

Les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires des mobilités



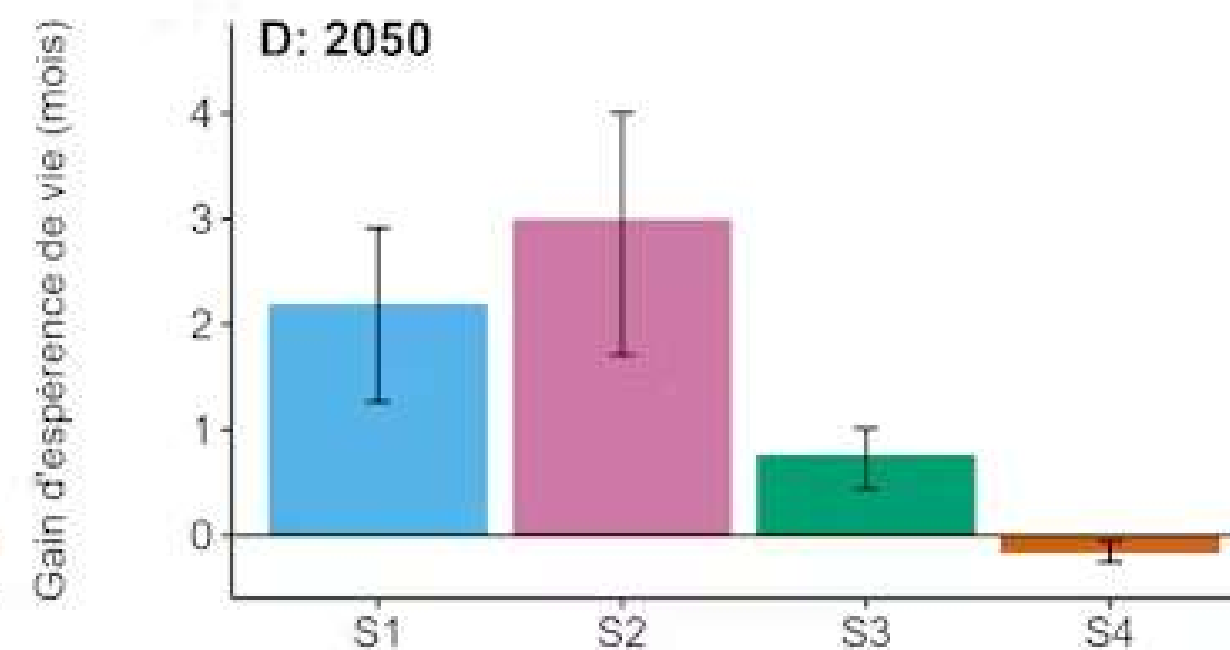
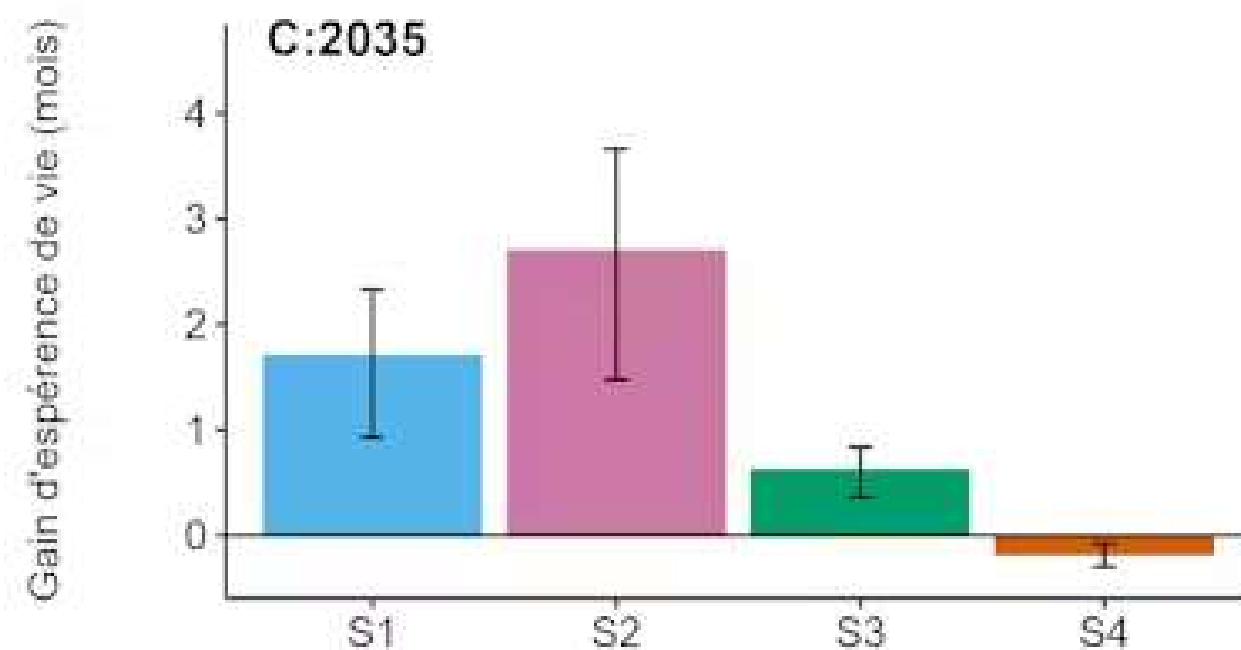
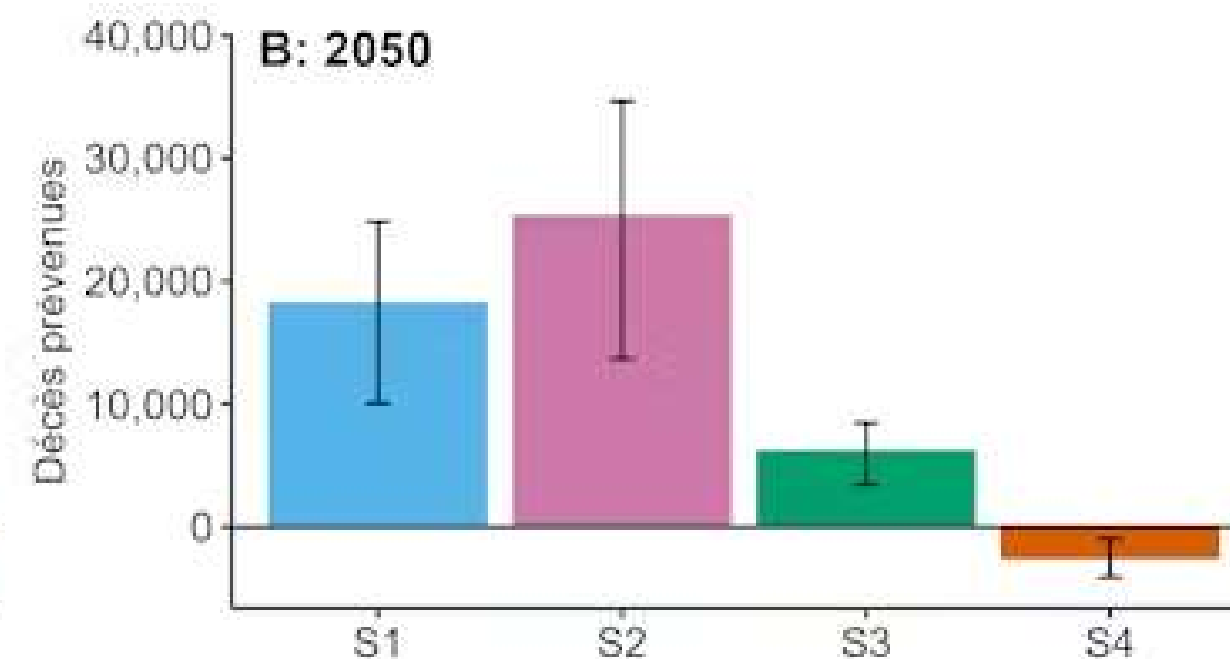
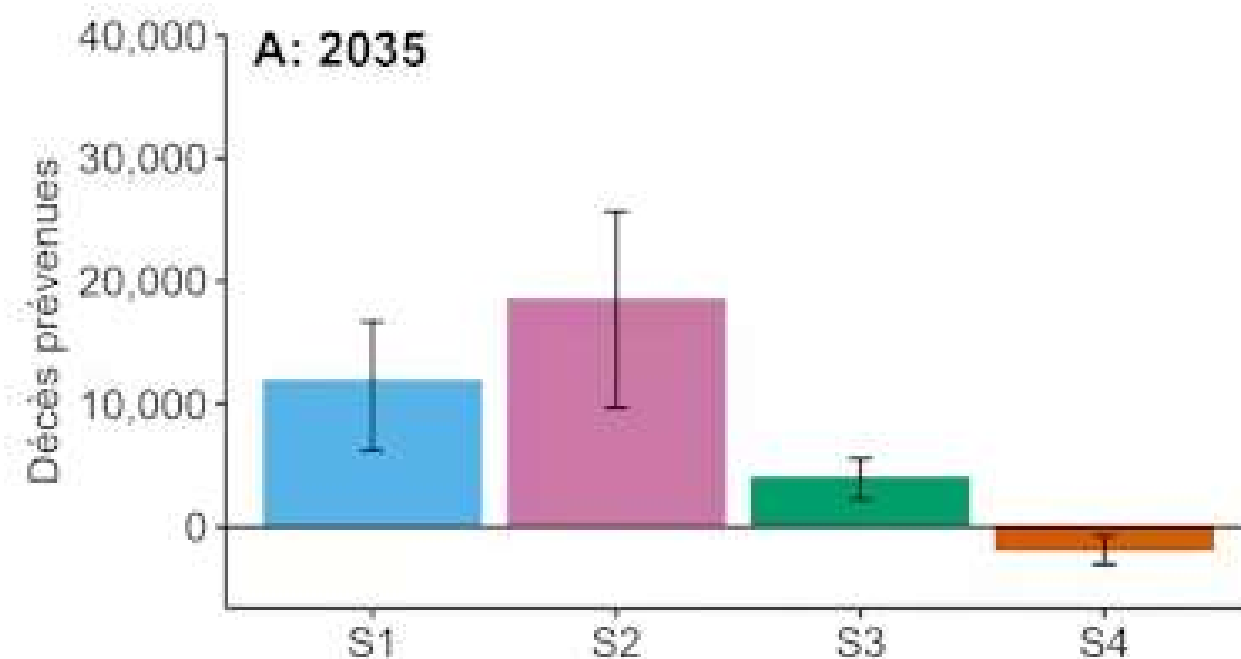
Les principales externalités des transports

Le vélo, un mode aux multiples co-bénéfices

Impact		Demande de T.					Report modal				Rempli.			Conso. Ener.					Intensité Carb.										
	Positif Neutre Négatif	Densification	- Etalement	Télétravail	Commerce proximité	Prod. & conso. locales	+ Bus et cars	+ Train	+ Vélo	- Avion	- Voiture	+ Fret fer. et fluvial	- Poids-lourds	Covoiturage	Autopartage	TR Poids-lourds	↓ poids véhicules	↓ vit. axes rapides	↓ vitesse en ville	Ecoconduite	Progrès moteur	Electrique	Agrocarburants	GNV	BioGNV	Hydrogène	Taxe carbone	SOBRIÉTÉ	TECHNOLOGIE
?	Incertain																												
EXTERNALITES																													
Energies fossiles				?	?	?								?	?	?			?			?			?				
Conso d'énergie				?	?	?								?	?	?			?			?	?				?		
Pollution atmosphérique		?												?	?	?		?	?				?						
Autres impacts env		?		?			?	?				?										?	?	?	?	?			
Métaux				?												?	?				?								
Bruit		?			?	?	?	?				?		?		?		?						?	?				
Congestion routière			?		?	?		?		?	?	?		?		?			?										
Conso d'espace / Biodiversité				?	?	?								?	?	?		?	?			?			?				
Accidentologie		?	?						?							?	?												
Sédentarité			?		?																								
Dépendance automobile				?	?																								
Inégalités territoriales		?	?	?	?		?	?					?					?				?			?	?			
Inégalités sociales		?	?	?	?			?			?				?				?			?			?	?			
Résilience		?	?				?	?			?					?	?	?	?	?	?	?	?						

Principales évolutions suggérées pour la transition énergétique des transports, et leurs externalités

De forts bénéfices santé liés à l'activité physique



**Quasiment 20 000 décès évités par an dès 2035
et des gains d'espérance de vie approchant 3 mois pour la population**

Source : [Moutet et al, 2024](#), étude sur les scénarios ADEME Transition(s) 2050 ;
article *The Conversation* « Choix de mobilité : un enjeu climatique, une opportunité pour la santé publique »

Principaux enseignements

La place du vélo dans la mobilité

- Une pratique assez faible aujourd'hui, de l'ordre de 3-4 % des déplacements
- Un potentiel de multiplication par 10 d'ici 2050

Un potentiel à combiner avec

- La modération des distances
- Les véhicules intermédiaires entre vélo et voiture
- L'intermodalité avec les transports en commun
- La démotorisation des ménages

De forts co-bénéfices au report vers le vélo

- Un mode sobre en ressources, en espace, peu polluant, silencieux, peu coûteux, résilient, etc.
- Des gains pour la santé pouvant atteindre 3 mois d'espérance de vie pour la population française

Contact : aurelien.bigo@hotmail.fr

[Documents](#) à retrouver sur le site de la Chaire Energie et Prospérité "Comment décarboner les transports d'ici 2050 ?"

CONFÉRENCE



“Mobilités et effets de contexte sociaux et territoriaux. Le vélo et les autres alternatives face à la voiture.”

**ANNABELLE
MOREL-BROCHET**

Géographe spécialisée sur les
aménagement des espaces

Mobilités et effets de contexte sociaux et territoriaux.

Le vélo et les autres alternatives face à la voiture

Rencontres « AVELO», ADEME

Annabelle MOREL-BROCHET

Maîtresse de Conférences en Géographie, Aménagement et Urbanisme à l'Université d'Angers

Chercheure à l'UMR 6590 CNRS – Laboratoire ESO Espaces et Sociétés

5 juin 2025, Angers

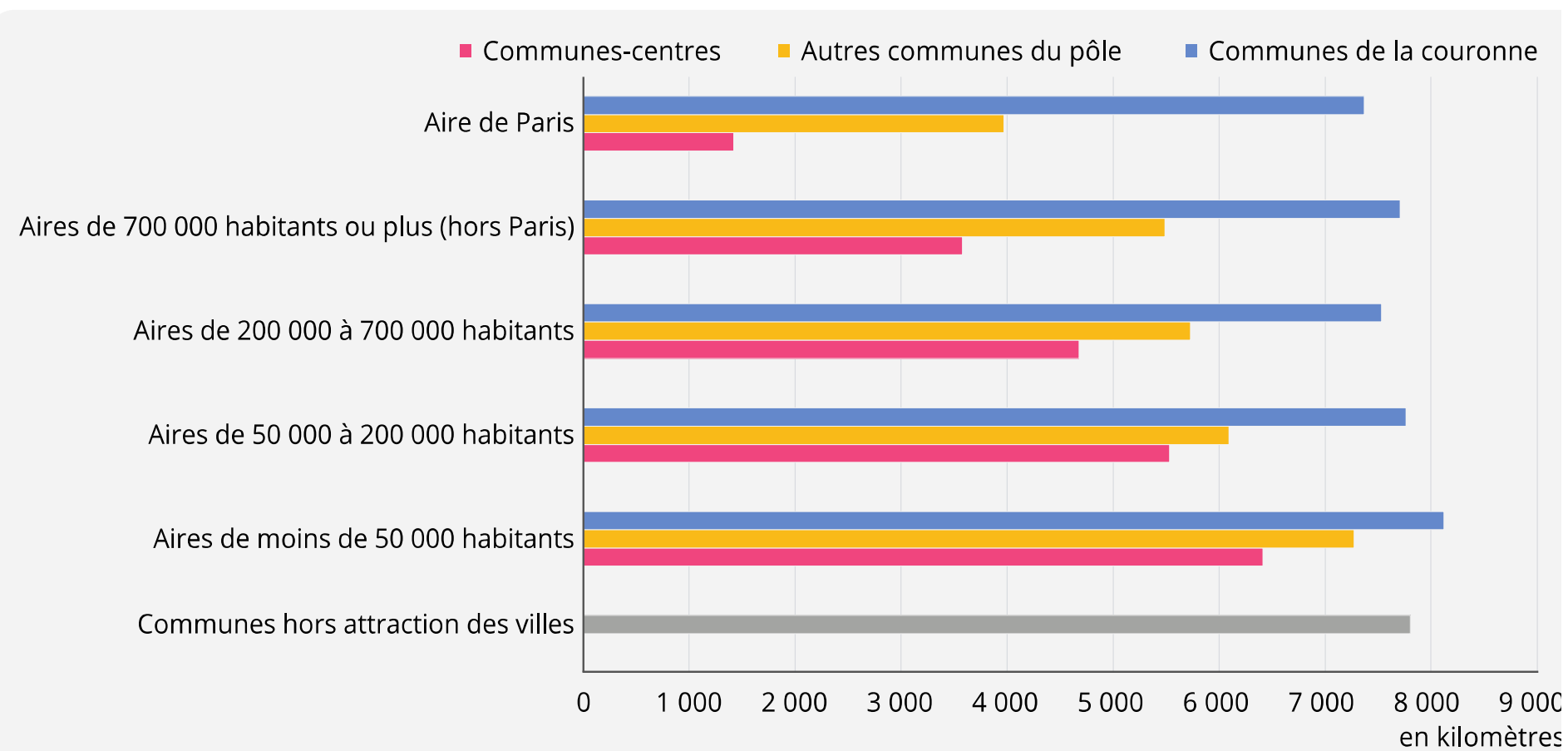


Mobilités quotidiennes et localisation résidentielle

Les **conditions de la mobilité diffèrent** significativement **selon le type de territoire** et le niveau de densité (de population, d'équipements, de services, de commerces et d'emplois).

- Distances à parcourir
- Diversité de l'offre de transport
- Mais aussi relief...

► 4. Distance parcourue en voiture par habitant en 2017

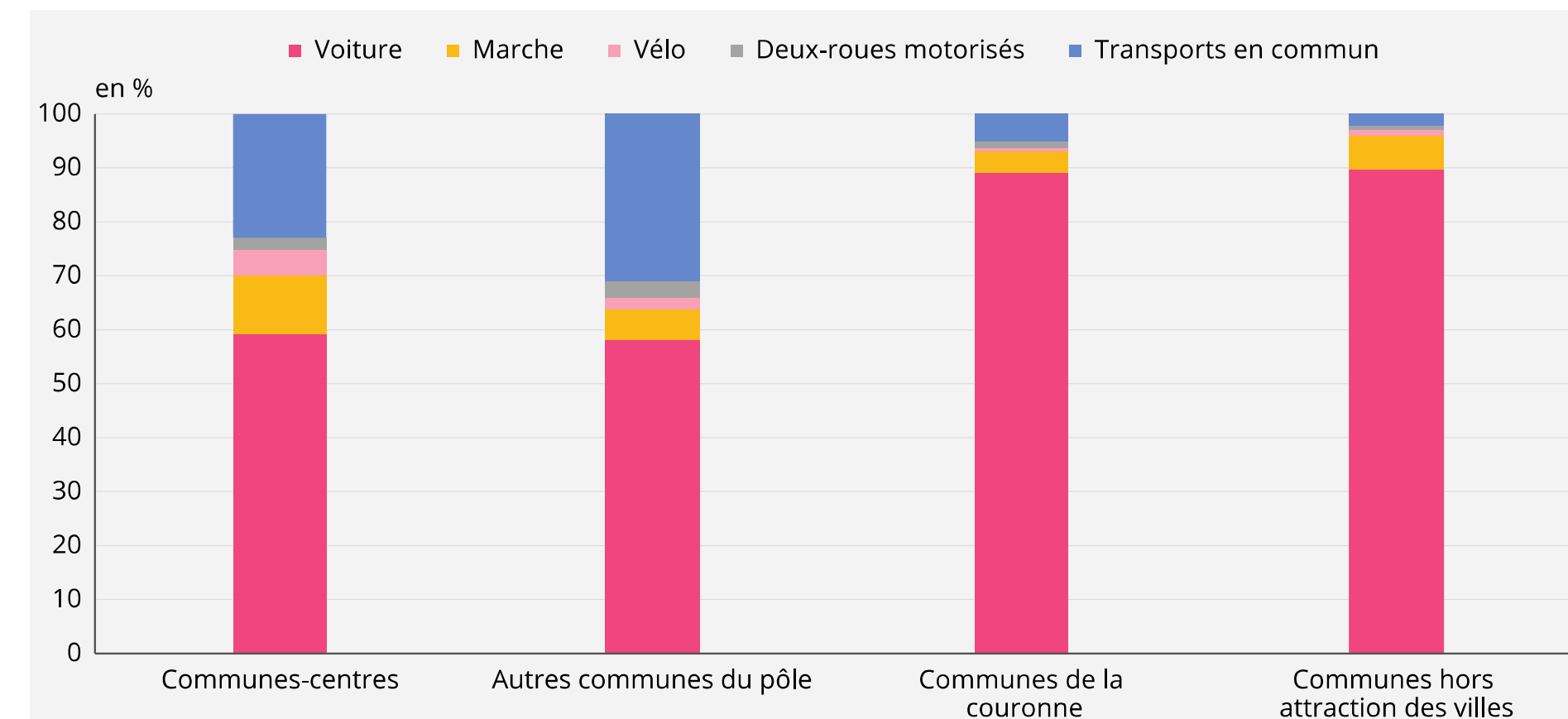


Lecture : en 2017, dans les couronnes des aires d'attraction de villes de moins de 50 000 habitants, les habitants parcourent en moyenne 8 120 kilomètres.

Champ : France hors Mayotte, hors véhicules à usage professionnel.

Sources : Sdes, répertoire statistique des véhicules routiers ; Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire.

► 3. Mode de transport principalement utilisé pour se rendre au travail selon le type de commune de résidence en 2017



Lecture : en 2017, 4 % des personnes en emploi habitant dans les couronnes des aires d'attraction des villes vont au travail à pied.

Champ : France hors Mayotte, personnes en emploi de plus de 15 ans se déplaçant pour se rendre au travail, trajet inférieur à 150 kilomètres.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire.

Inégalités face à la « dépendance automobile »

V. Kaufman et J.-M. Guidez, 1998 : la notion d'automobilité

⇒ Désigne le recours systématique à l'automobile, y compris pour des trajets très courts.

G. Dupuy (1999) : nos sociétés sont dépendantes, prise dans le « système automobile ».

⇒ Comme une drogue : satisfactions immédiates, dommages à long terme.

⇒ Hégémonique car elle propose un « **bonus** » (Vitesse, confort, flexibilité) **par rapport aux autres modes**

⇒ !!! Devenue norme dominante => non-motorisés risquent d'être marginalisés (**inégalités**)

B. Motte-Baumwol (2006) : Dépendance automobile, les inégalités sont sociales mais aussi territoriales

Inégalités territoriales : Différence de performance entre les modes varie fortement selon les territoires. La dépendance est très forte là où aucun autre mode ne concurrence la voiture : les espaces peu denses

Inégalités sociales : les individus non-motorisés qui n'ont pas les moyens de l'utiliser suffisamment pour répondre à leurs besoins (accès aux ressources : emploi, commerces, services, équipements).

Pour beaucoup, mobilité sans souci. Sauf pour les plus défavorisés : personnes ne pouvant pas conduire ou insuffisamment et qui sont dans des territoires dépendants (être « captifs » / « assignés » ou se priver)

« Processus dans lequel les performances supérieures de la voiture particulière par rapport aux autres modes tendent à lui donner une place croissante et hégémonique. Ce processus, qui varie d'intensité dans le temps et selon les territoires, pourrait conduire à une forme d'exclusion pour les ménages ne pouvant se motoriser ou peinant à profiter pleinement des possibilités offertes par la voiture particulière » (Motte, 2006).

Les alternatives à la voiture et leur performance

Quelles alternatives à la voiture selon les territoires ?

Globalement, une diminution des alternatives et de leur performance à mesure de l'éloignement des grands centres

En périphérie, la voiture a des performances très supérieures... **même en Ile-de-France !**

Figure 3 - Temps d'accès en transport en commun à une GSA

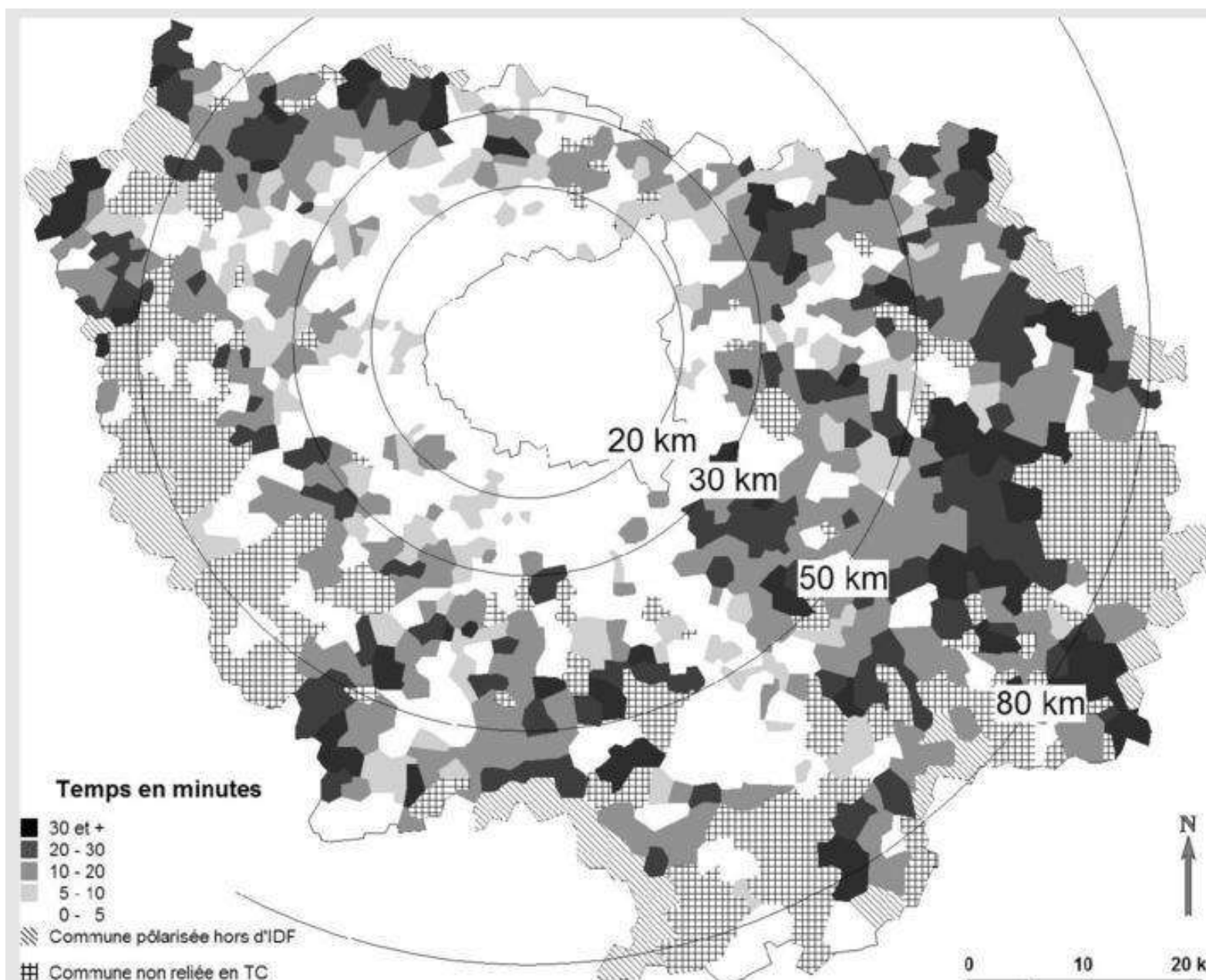
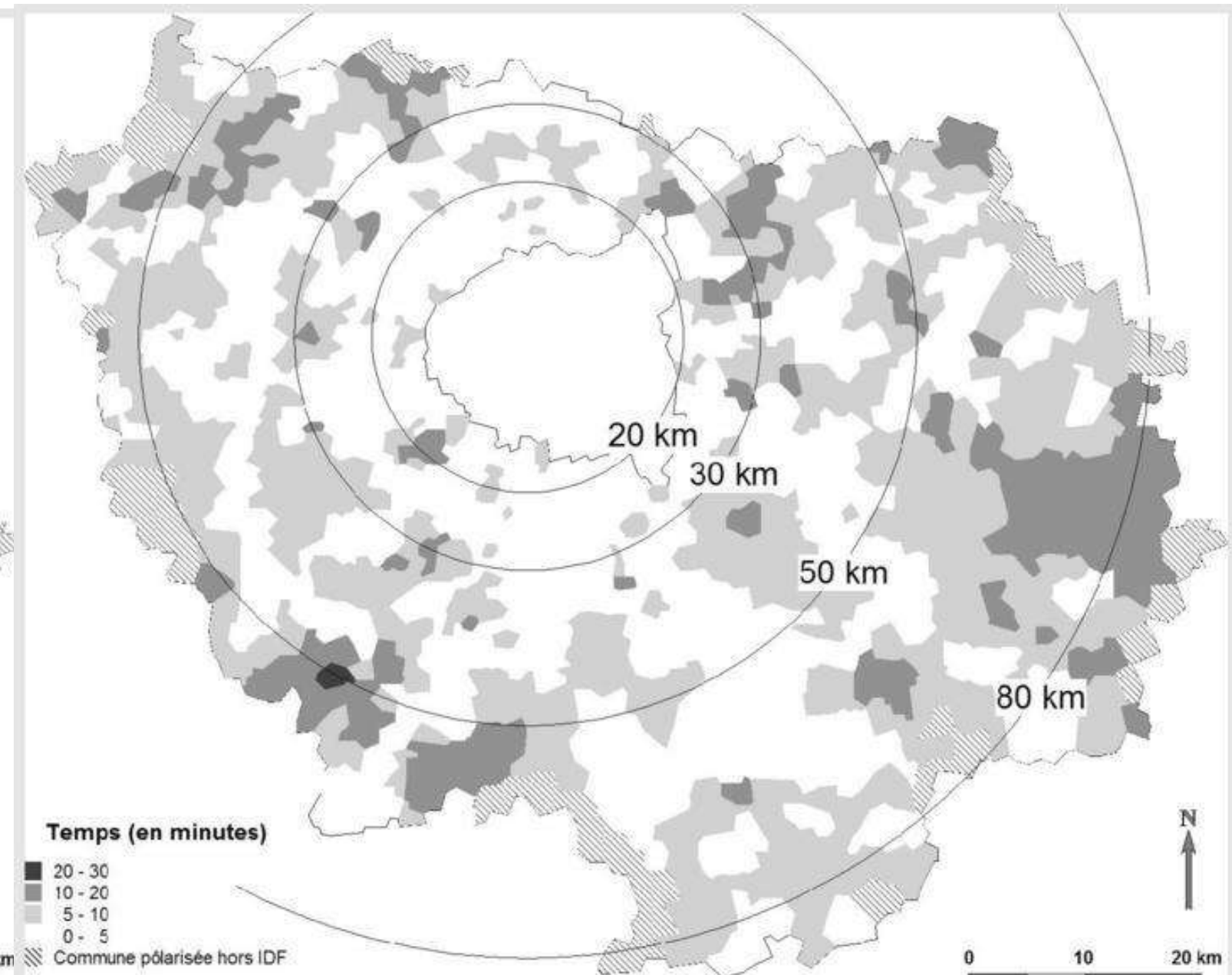
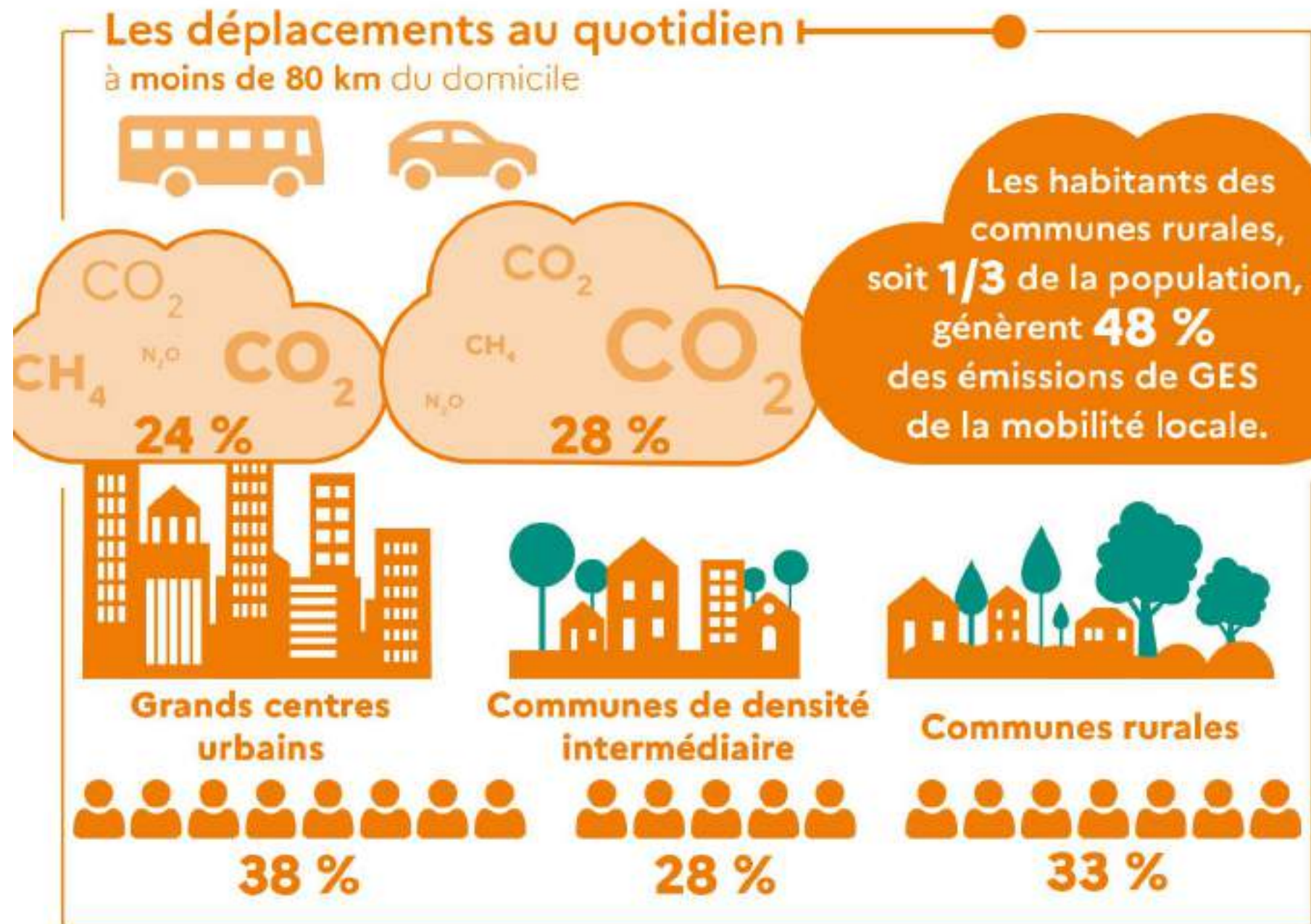


Figure 2 - Temps d'accès en voiture particulière à une GSA



Emission de GES

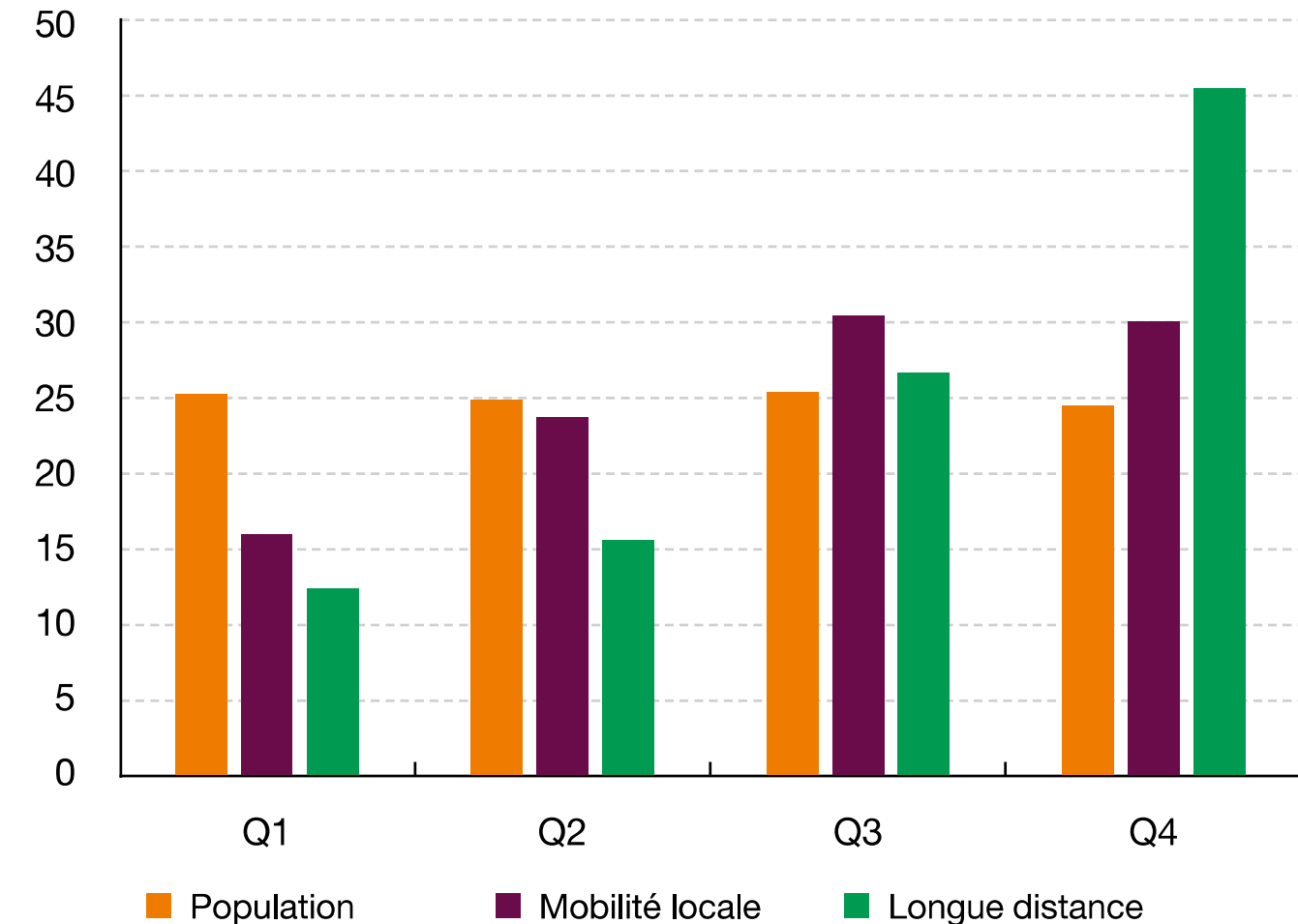
Une question de lieu de résidence et d'accès aux transports pour la mobilité locale



Une question de revenus aussi

Graphique 2 : répartition de la population et des émissions de GES selon le niveau de vie

En %



Note : le quart des personnes avec le niveau de vie le plus faible (Q1) est à l'origine de 16 % des émissions de GES des déplacements locaux.
Avertissement : du fait des arrondis dans les déclarations de revenu, chaque quartile ne représente pas exactement 25 % de la population représentée.
Champ : France métropolitaine, personnes de 6 ans et plus.
Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

Les alternatives à la voiture et leur performance

Performance des modes s'apprécie

- Présence/absence, accessibilité
- Temps de parcours porte-à-porte
- Fréquence de passage / cadencement des transports collectifs
- ...

mais aussi

- Complexité du parcours (fluidité de la multimodalité)
- Flexibilité horaire et spatiale (maîtrise du trajet)
- Confort (physique, efforts demandés, les Autres, météo...)
- Adaptabilité aux besoins (variables dans le temps : accompagner, transporter, se protéger)
- ...

Cependant, alternative performante ne veut pas dire mobilité, ni report...

Cultures mobilitaires et report modal : la moTilité en question

Motilité : Manière dont un individu ou un groupe s'approprie le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage ou non (sur le moment ou non) pour développer des projets. (Kaufmann, Jemelin, 2004).

Cette **mobilité potentielle** (capacité d'un individu à se déplacer) renvoie à l'idée de capital motiltaire et de capacitation.

!!! individus sont inégalement dotés et ce capital est fortement dépendant d'autres formes de capitaux dont dispose l'individu

La motilité dépend d'une **combinaison de facteurs et varie selon** :

- les aptitudes physiques d'un individu.
- le ressenti d'une nécessité (désir de mobilité)
- l'environnement technique (capacité technologique, ex : voiture)
- l'accès à la communication, il faut être informé par ailleurs.
- les capacités cognitives, intellectuelles, pour pouvoir utiliser l'offre de transports, se repérer, planifier un déplacement (implique un certain nombre de savoir-faire).
- La socialisation à la mobilité, aux mobilités

⇒ La motilité ou mobilité potentielle renvoie à l'idée de **compétence personnelle**, fortement liée aussi aux conditions **sociales** d'existence des individus.

⇒ Penser les **services de mobilité** : comprendre les freins et les prendre en compte évite de construire une offre dont le public cible risque de ne pas se saisir (**non-recours**).

Les socialisations sont essentielles et structurantes

La socialisation désigne l'ensemble des processus par lesquels l'individu est construit par la société globale et locale dans laquelle il vit, processus au cours desquels l'individu acquiert des façons de faire, de penser et d'être qui sont situées socialement.

- **Socialisation primaire** : celle de l'enfance et de l'adolescence sur laquelle se construisent la personnalité et l'identité sociale
- **Socialisation secondaire** : celle qui se déroule à la fin de l'adolescence et durant la vie adulte, dans les différents milieux sociaux que fréquente l'individu

⇒ Pour les enfants et adolescentes, **la mobilité est une pratique à la fois socialisée (encadrée et normée) et socialisante (qui permet de s'insérer dans la société et de se construire comme individu)**

- **Une pratique socialisée : la socialisation à la mobilité**

La mobilité des adolescents s'inscrit dans un cadre structuré par leur environnement familial (Influence familiale), résidentiel (Contexte résidentiel) et scolaire (rôle des trajets domicile-école et des expériences associées).

- **Une pratique socialisante : la mobilité comme expérience formatrice**

La mobilité des adolescents dépasse son rôle fonctionnel pour devenir un levier d'apprentissage. Les déplacements libres ou en groupe permettent aux jeunes de développer leur autonomie et des compétences spatiales et sociales.

Alternative performante ne veut pas dire report...

Selon Tim Cresswell (2010), la **mobilité** peut être envisagée comme un enchevêtrement de **3 dimensions** fondamentales : **le mouvement** (un point A à un point B), **la signification** (sociale, culturelle, symbolique) et **l'expérience** (vécu corporel, émotionnel, social...)

Les mobilités quotidiennes sont inscrites dans des **routines** fortes.

Le report modal signifie changer ses habitudes, c'est-à-dire prendre un **risque**, produire un **effort** supplémentaire, perdre en confort, au moins au cours de cette transition vers l'adoption de nouvelles routines.

Pour passer à l'acte, il faut des motivations fortes :

- Contraintes temporaires (privation de véhicule par ex qui oblige à expérimenter)
- Percevoir un intérêt, un gain (individuel, politique, image sociale) supérieur à l'effort, à la perte

Il faut aussi dépasser les appréhensions (représentations sociales des modes, peur de ne pas être être capable, d'être ridicule...)

La **socialisation secondaire n'est pas à négliger** dans le report modal : l'entourage (famille, collègues, amis...) peut jouer un rôle d'entraînement et un passage à l'acte. C'est un levier.

Les freins limitant la moTilité et le report modal

Freins structurels

- **Lieu de résidence** et accès aux transports en commun ou conditions de mobilité alternatives « gérables » / acceptables
- **Niveau de revenus** du foyer et disponibilité des parents

Freins culturels et symboliques

- **Image sociale de la voiture** décline (pollution) et celle des alternatives est plus valorisée (écologique, sain...) mais la voiture conserve des atouts puissants.
- **L'objet-vélo** est porteur d'effets de **genre**, qui rend son adoption par les femmes moins simple.

Freins expérientiels

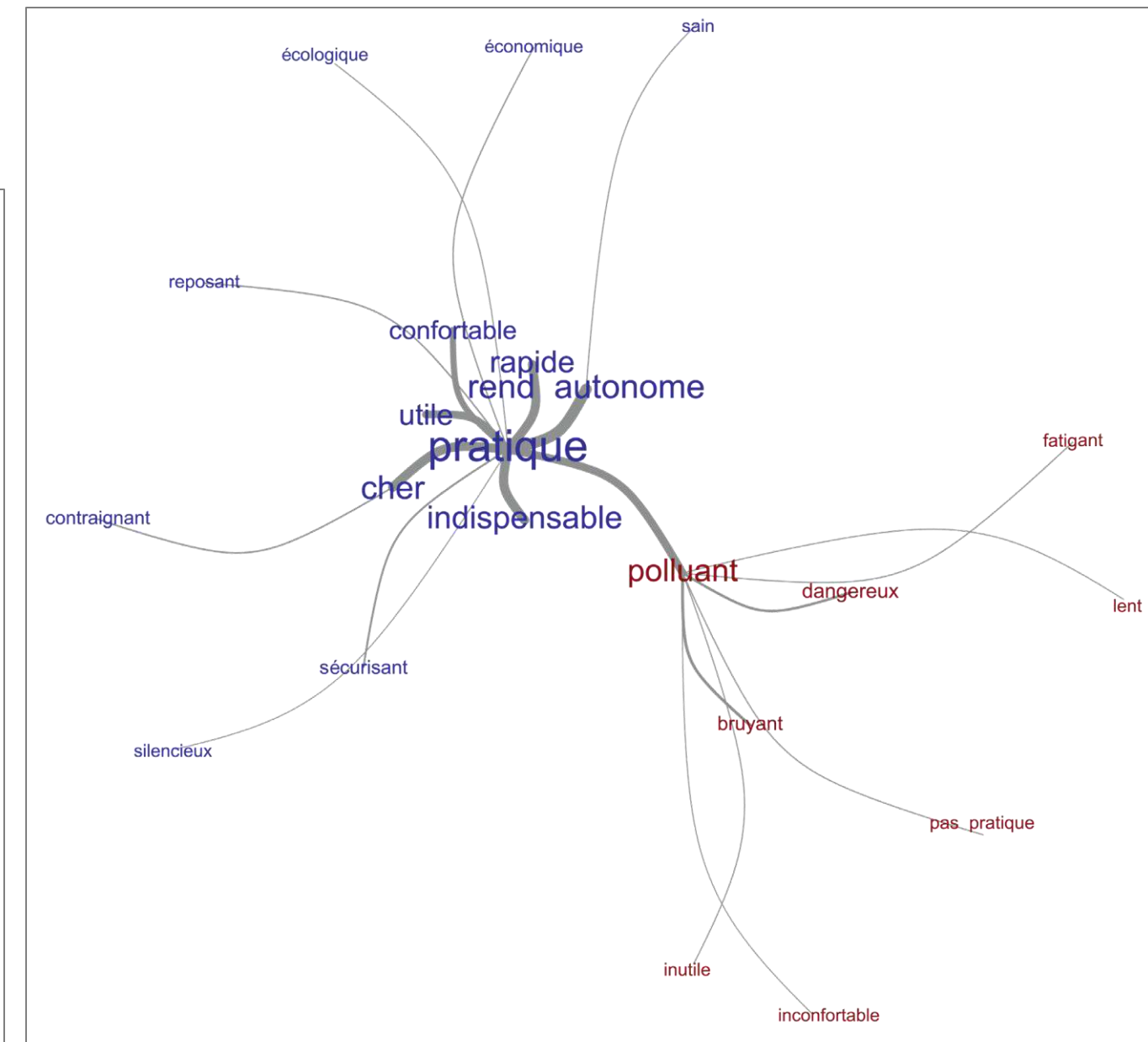
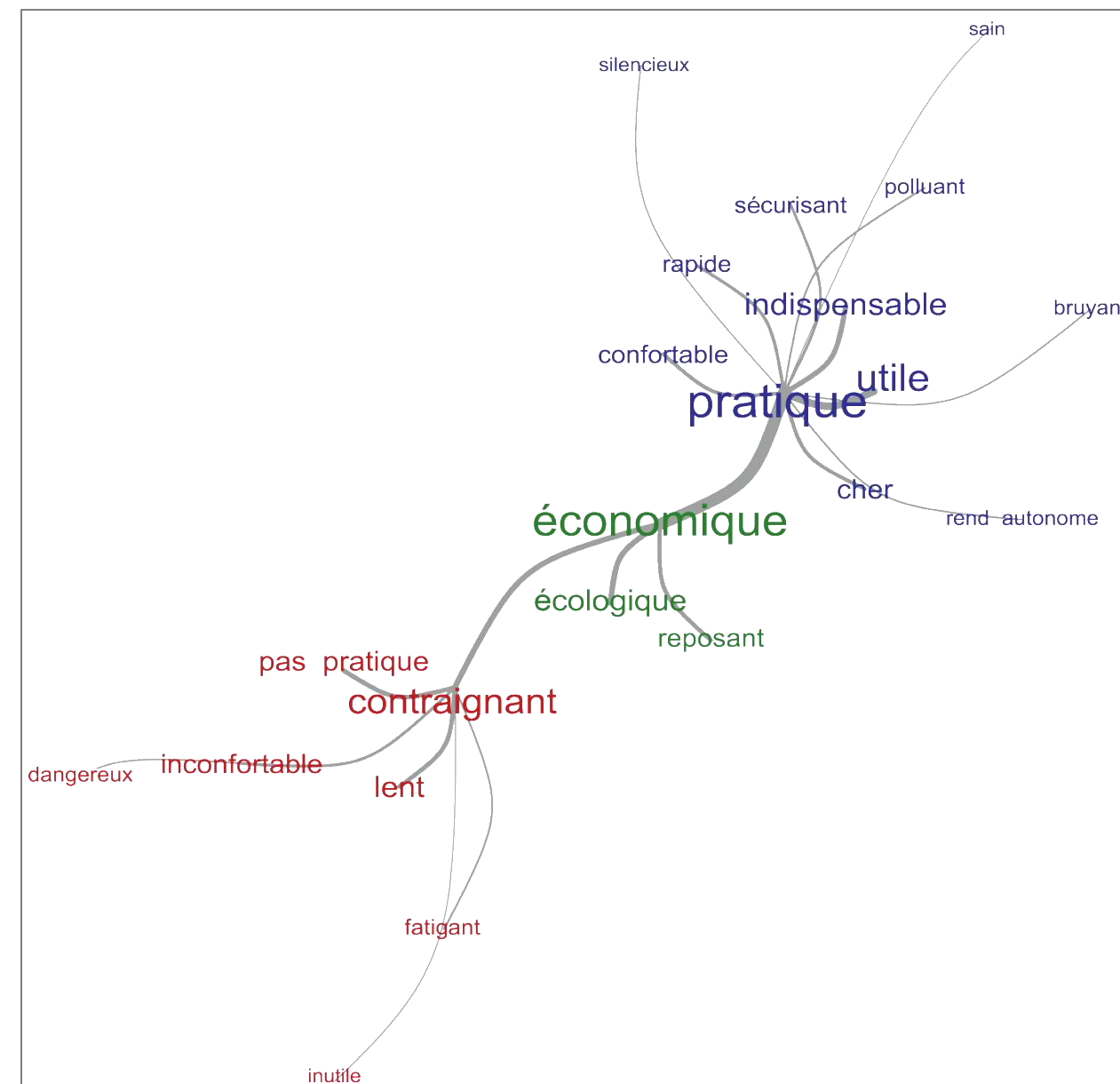
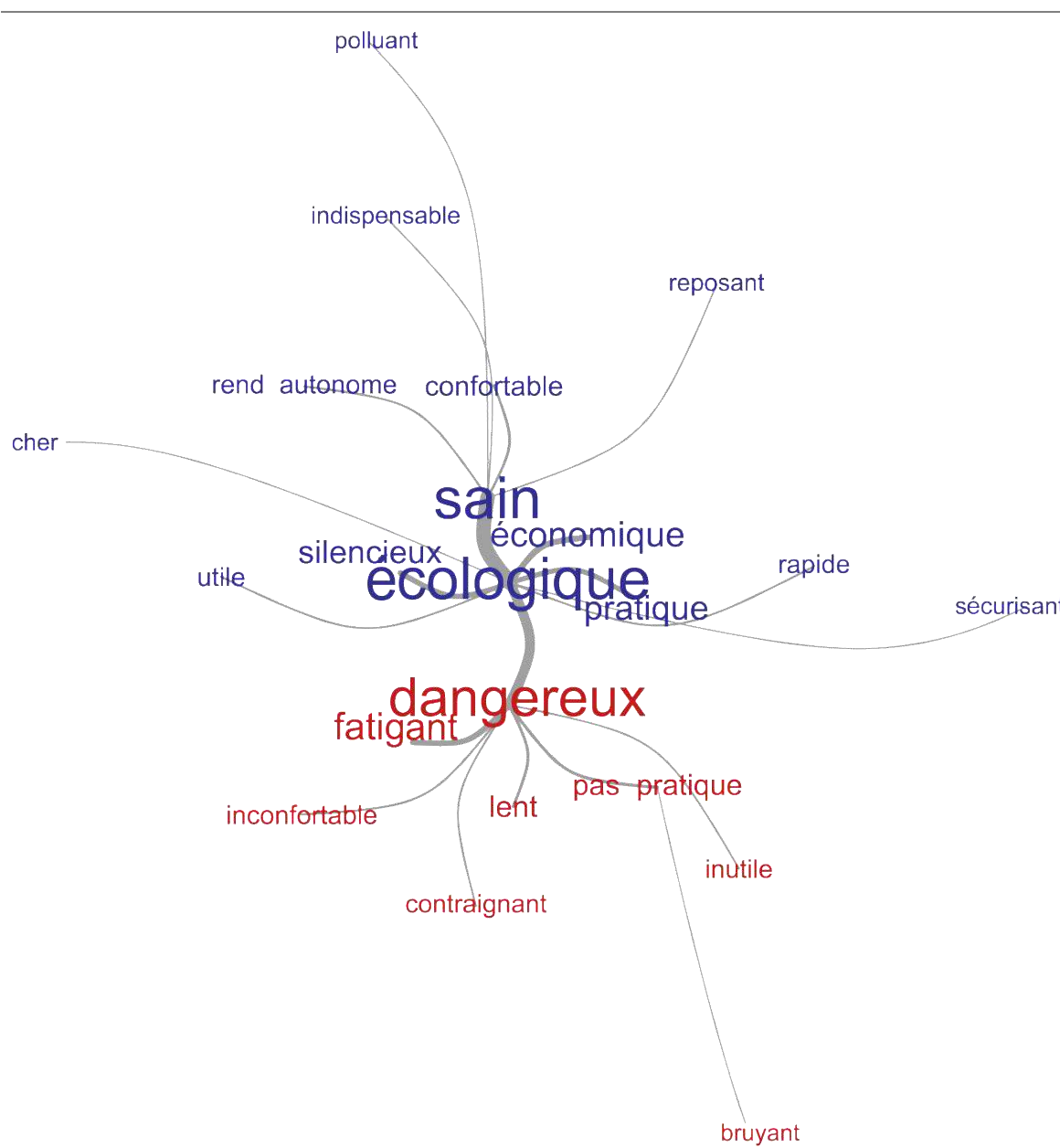
Expériences favorables : apprentissage et renforcement de l'autonomie, bien-être (hédonisme, santé...).

Expériences difficiles et répétées : logistique plus complexe, accidents, interactions sociales négatives : risques de repli sur ce qui est connu et maîtrisé.

⇒ **Défavorisation spatiale et sociale conduit à interioriser des limitations**, à s'empêcher d'envisager tous les possibles (pas pour moi, trop compliqué/ cher)

⇒ **Ne pas penser que changement modal = conversion** définitive (expérimentation, tâtonnements, processus socialisants mais réversibles). Hybridation de différents modes fréquents, notamment dans les territoires dépendants de l'automobile.

Opinions sur le vélo, les transports en commun, la voiture



Masse, F., Carpentier-Postel, S., & Oliveau, S. (2020). Approche lexicométrique des opinions relatives aux modes de transport: application aux enquêtes ménages-déplacements de Marseille et Nice. *RTS. Recherche, transports, sécurité*, 2020, 18p.

BONNE PAUSE !

LE BON COUP DE PÉDALE !

TABLE RONDE



**CLÉMENT
CHEVALIER**

Chargé de Mission Vélo
à la **Ville de Saint-Nazaire**



**STÉPHANE
BUREAU**

Chargé de Mission Mobilités
à **Challans Gois Communauté**



**ANNE-CÉCILE
JEANNEAU**

Cheffe de projet développement
du vélo au **CD d'Eure et Loir**

INTERVENTION



La ville de
Saint-Nazaire

**CLÉMENT
CHEVALIER**

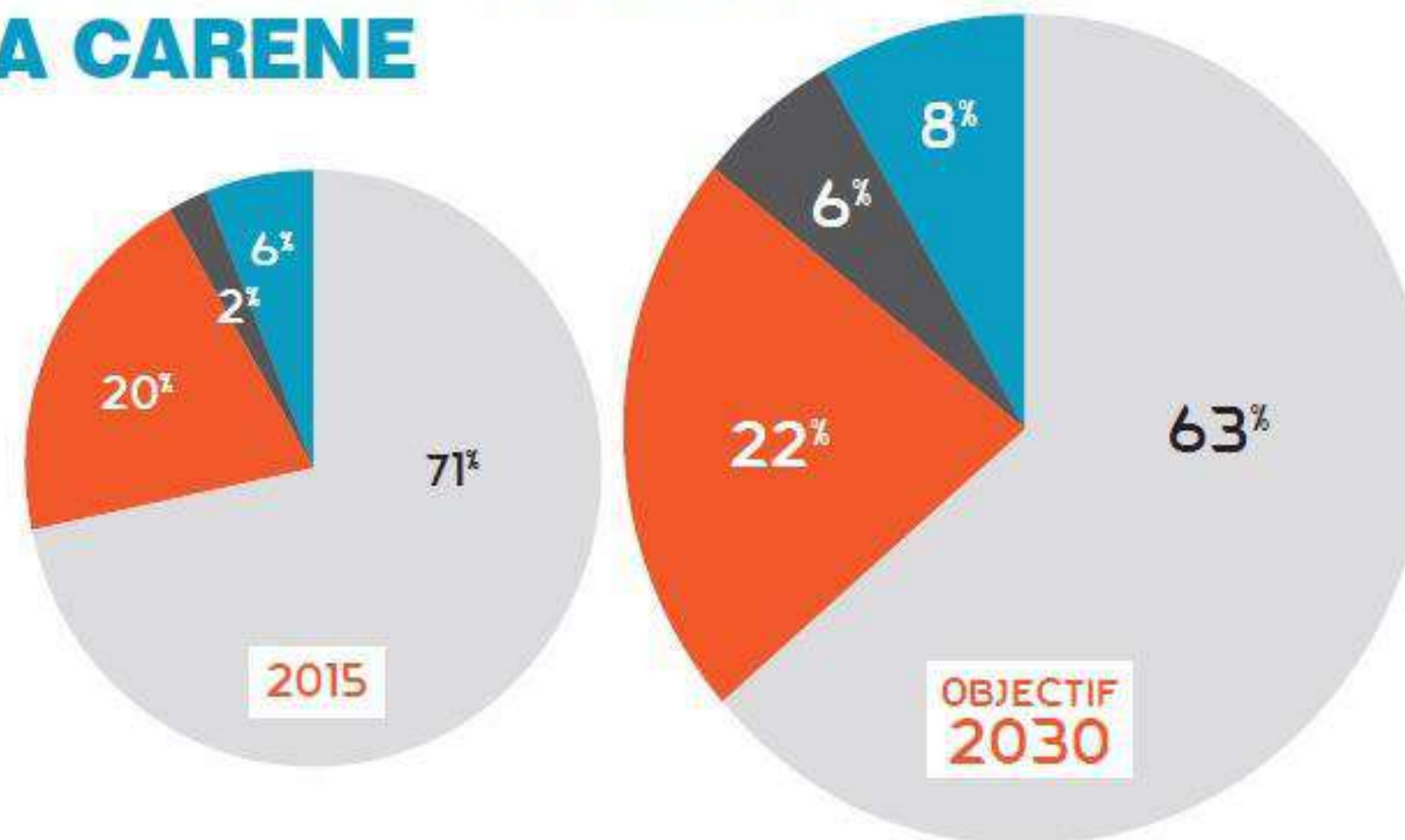
Chargé de mission vélo





CONTEXTE

ÉVOLUTION DES MODES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DE LA CARENE



Source : PDU,
CARENÉ, Août 2019

Suppression des aménagements temporaires



Extrait 1 : Réseau des axes structurants / confirmation par les usagers



Agrégation des données



Agrégation des données de **vitesse** et de **trafic** des communes membres de la CARENE et du département.



Ajout du **ressenti** des usagers du vélo via l'enquête de la FUB en 2019, «**le baromètre des villes cyclables**» également disponible au format SIG.



3 conclusions :

- Le réseau viaire est déjà **hiérarchisé**.
- La **Vitesse** et le **trafic** sont les bons critères à observer.
- Les **ressentis** sont une ressource utile à exploiter.



Confirmation des usagers

Légende :

- ✱ points noirs usagers (Baromètre 2019)
- Fort trafic (>2000 veh/j/sens)
- Limite de vitesse (50 km/h et +)

0 1000 2000 m

Edité le : 30/03/2021

Source(s) : CARENE, IGN-BDTopo® 2019

© CARENE - mars 2021

Extrait 2 : Création de lignes VHNS continues



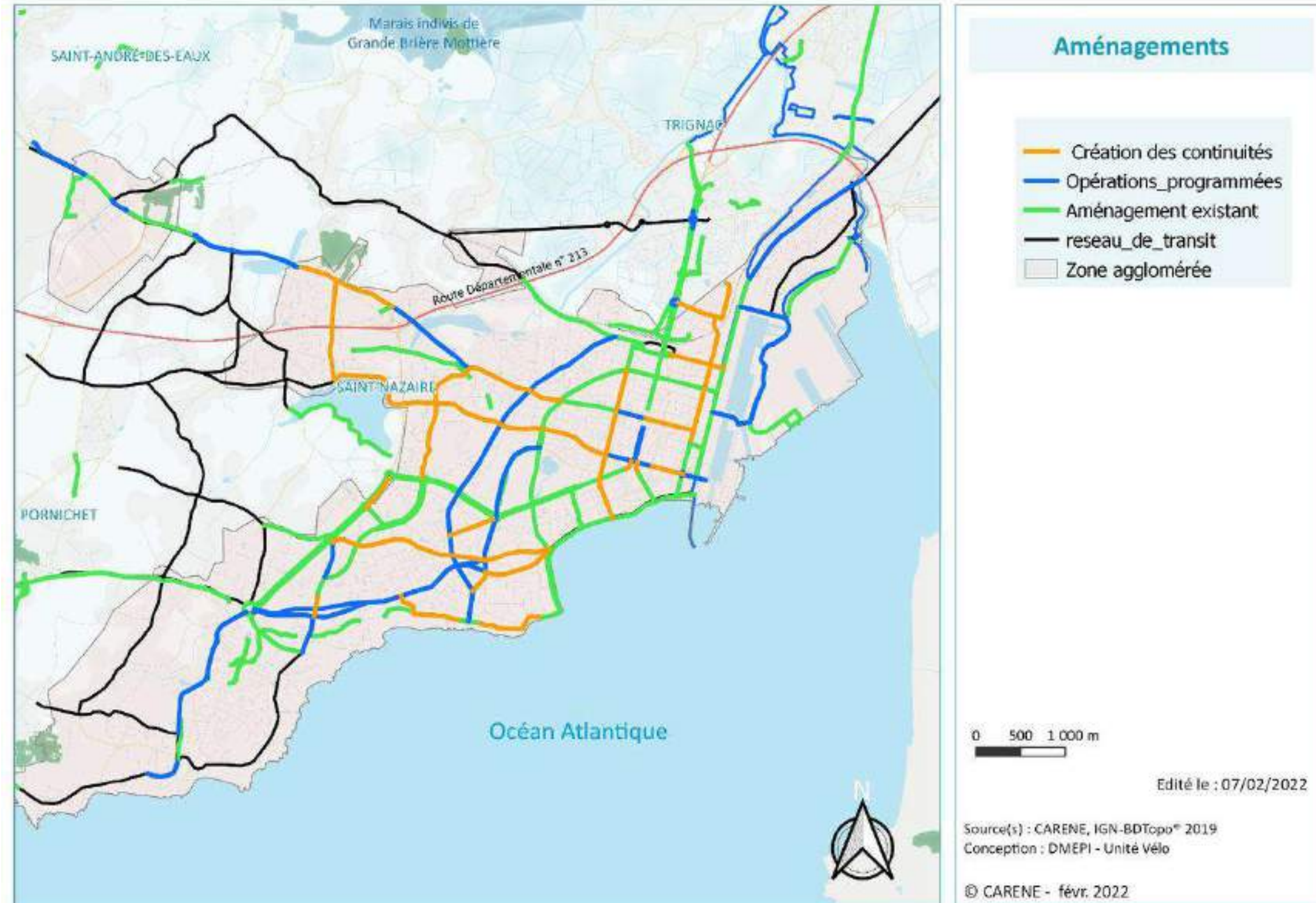
Des lignes VHNS continues



Hors opérations programmées, un restant à réaliser **important**.

Ces continuités peuvent être inscrites au **plan vélo** de St Nazaire

Mais nécessitent une **priorisation**.



Extrait 3 : Aménager les quartiers apaisés



Les quartiers apaisés



Passer les quartiers en **Zone 30** pour rendre possible la mixité piétons/vélos/voitures...

Cohérent et aligné avec les objectifs du **Plan Piéton**

Quel périmètre ? Zone aggro hors axes structurants ?

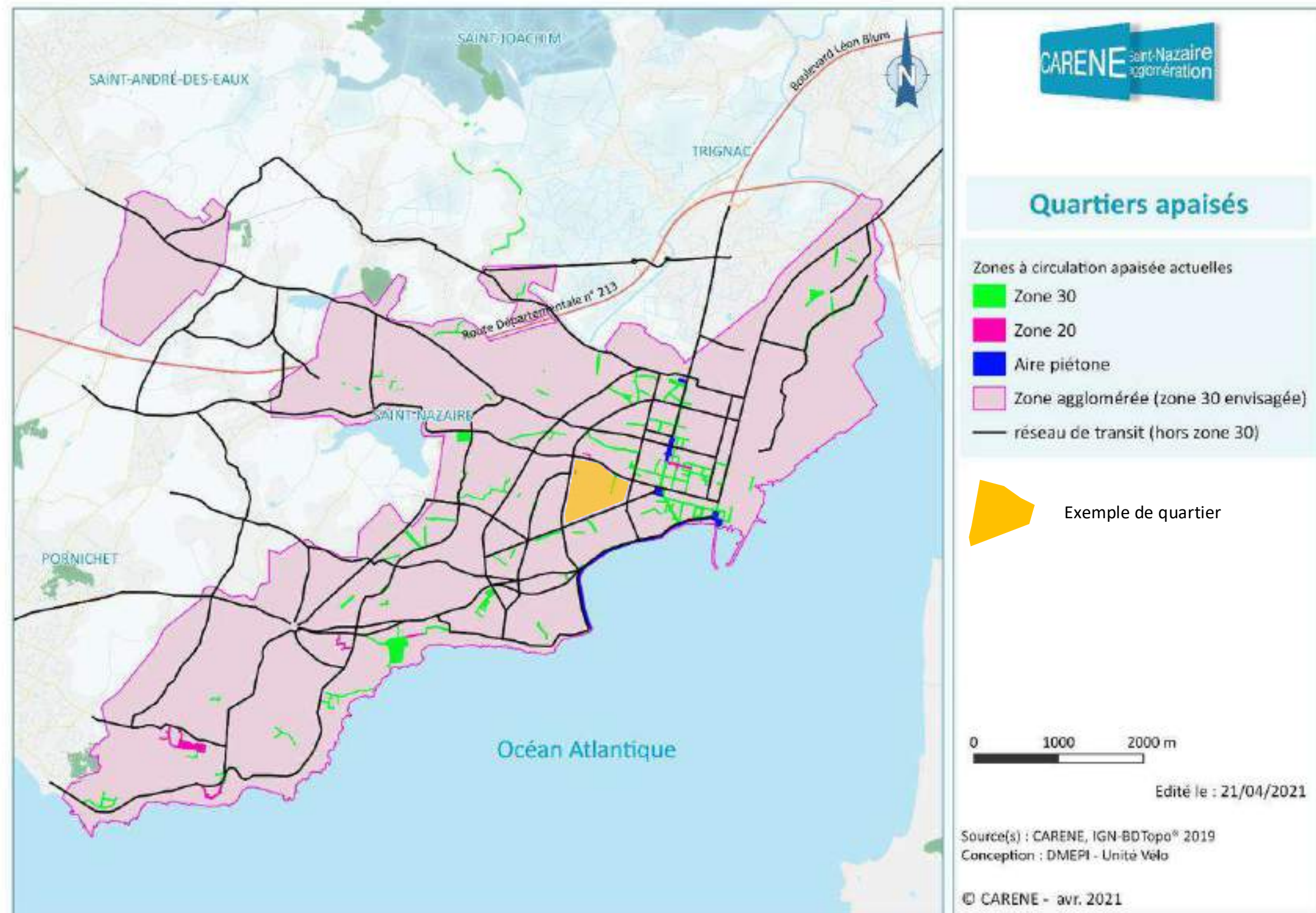
3 périmètres ont déjà été étudiés par VSN.

Dans ces quartiers devenus Zone 30 :

• **La priorité à droite** devient le régime de priorité par défaut.

Les piétons peuvent traverser n'importe où.

Une phase d'observation et d'aménagement devra être menée sur les voies de desserte où l'environnement visuel appelle à une vitesse



Rechercher dans Google Maps



184 Groot Hertoginnelaan

La Haye, Hollande-Méridionale



Google Street View

sept. 2024

Voir plus de dates

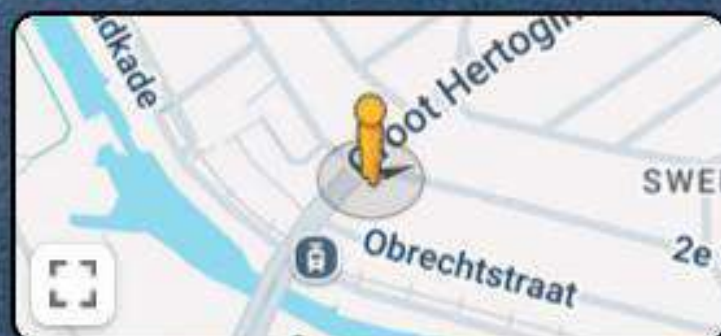


RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

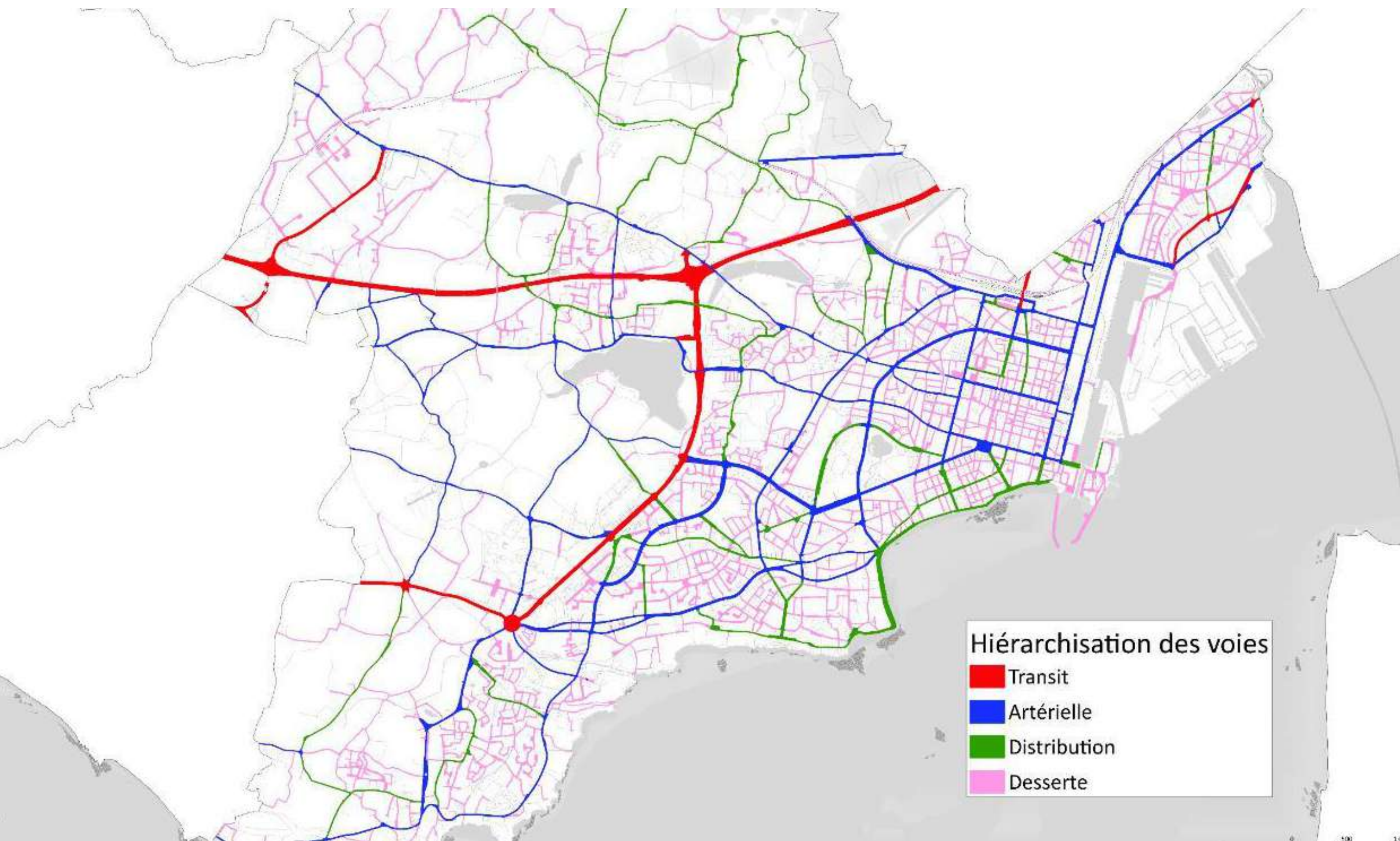


Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE

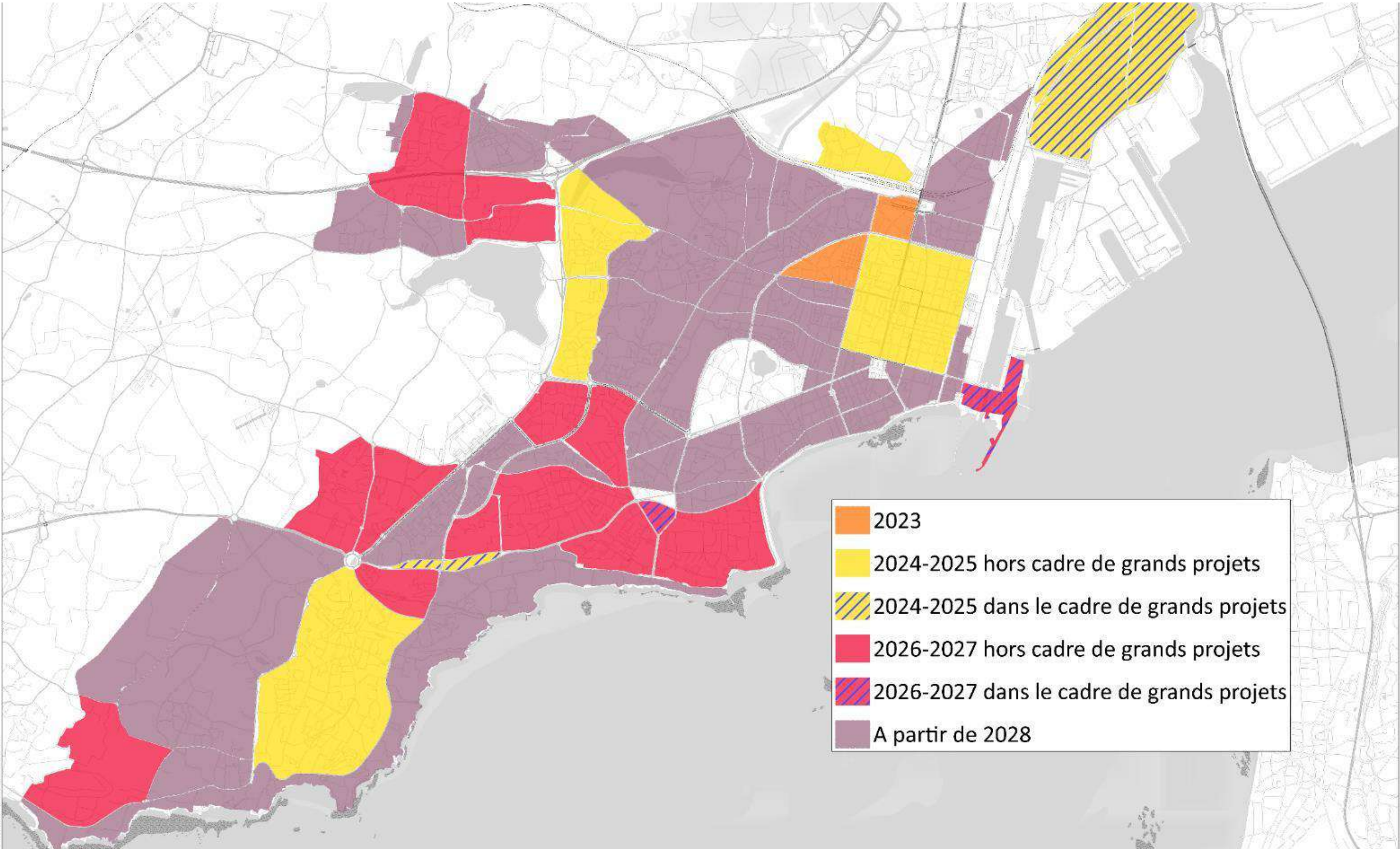


Google

Schéma de hiérarchisation des voies - Octobre 2023



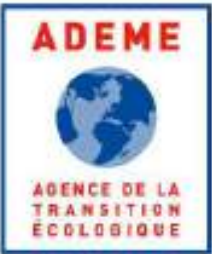
Généralisation des zones apaisées hors axes structurants - prévisionnel



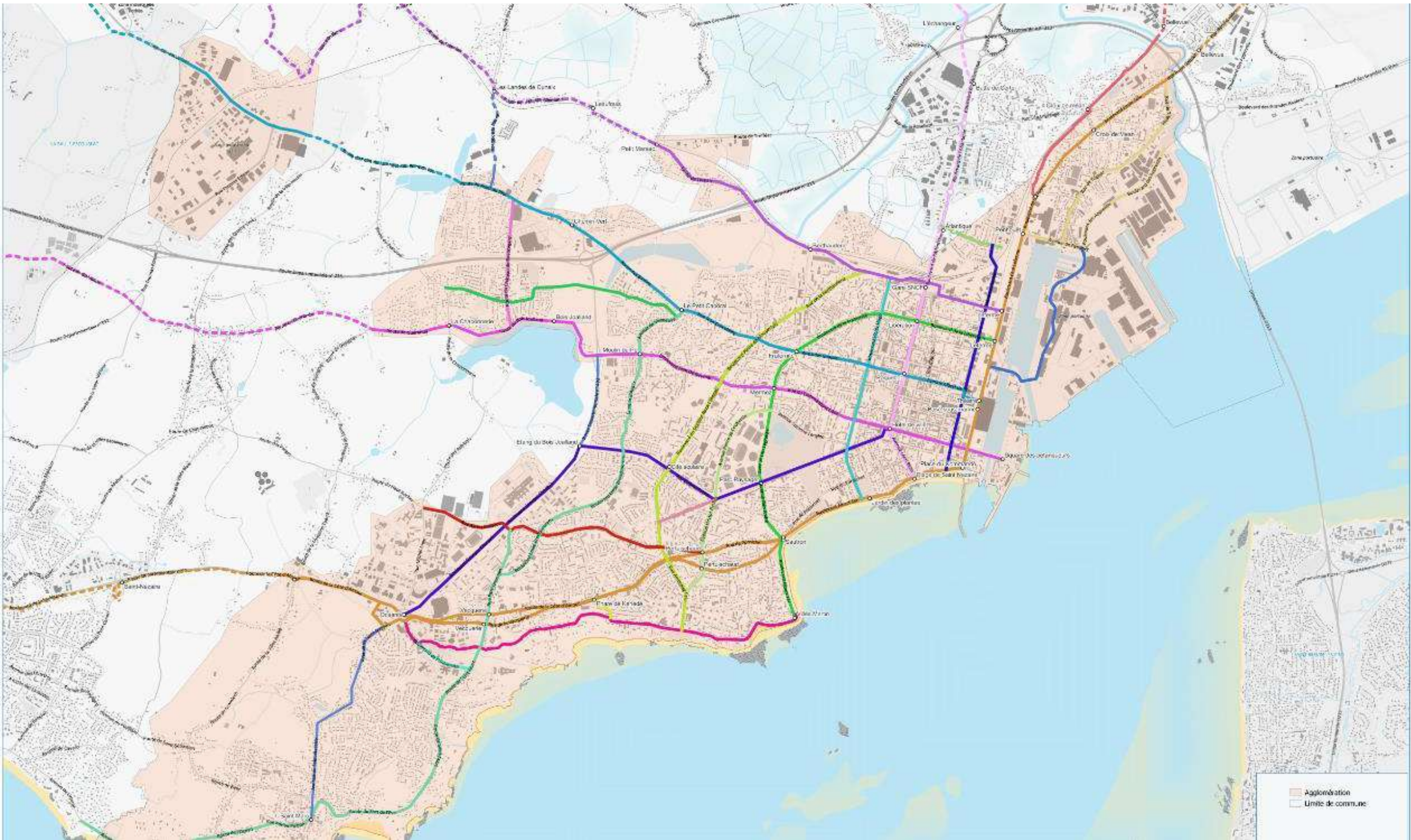
Réseau cible VHNS (vélo à haut niveau de service)



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



Concertation

«Vélo et Marche, ça bouge à Saint-Nazaire»



Des entretiens
ciblés auprès
associations,
services, acteurs
locaux

- **Une enquête téléphonique** représentative auprès **500 nazairiens**
- **Une consultation en ligne** (**941** réponses)

Un comité
citoyen constitué
50 représentants
5 rencontres



SAINT-NAZAIRE
AGIT AVEC VOUS



DÉLIBÉRATION-CADRE
MOBILITÉ

NOVEMBRE 2023



MON QUARTIER PASSE
EN ZONE 30

QUARTIER

≡ TOUTES AIDES ≡

...on circule tout doux!



-SAINT-NAZAIRE

POURQUOI LIMITER LA VITESSE À 30 KM/H dans votre quartier?



- Pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité dans un cadre agréable et apaisé.
- Pour bénéficier de rues accueillantes pour toutes et tous, enfants, personnes âgées, personnes ayant une mobilité réduite.
- Pour faciliter la circulation des voitures en les orientant vers des axes de circulation plus adaptés.

QUELLES SONT LES NOUVELLES RÈGLES DE CIRCULATION dans votre quartier?

La vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h.



Les cyclistes peuvent circuler à double-sens dans toutes les rues.



Les entrées de quartier concernées par la zone 30 sont matérialisées par des panneaux de signalisation ou des marquages au sol.



Tous les carrefours sont soumis au système de priorité à droite. Soyez vigilants à l'approche des croisements.

ZONE 30

**VOUS ENTREZ DANS
UN QUARTIER APAISÉ**



- Les piétons sont prioritaires
- Les carrefours sont en priorité à droite



TROTTOIR TRAVERSANT

**VOUS
N'AVEZ PAS
LA PRIORITÉ**

INTERVENTION



Challans Gois
Communauté

**STÉPHANE
BUREAU**

Chargé de mission mobilités



Kesako?

Yolé est la marque mobilités de Challans Gois Communauté.
Elle relie ses 11 communes, ses habitants et ses usagers en regroupant l'ensemble de l'offre du territoire pour une mobilité plus durable au quotidien.
Vélo, transport collectif, covoiturage...

- ... Création du service en 2024
- ... Valoriser l'offre de services de transports
- ... Accompagner les habitants et les acteurs locaux dans la réduction de leur empreinte carbone
- ... Rendre lisible le service/l'action publique



Marque
Yolé

Mobilités
douce &
actives

Mobilités
partagées &
solidaires

Mobilités
collectives

yolé



YOLé Gagnons à avancer

... Valoriser les OFFRES

Action de promotion et
de communication

Favoriser la
pratique du vélo

Promouvoir
le transport
en commun

Renforcer
l'usage du bus

Conseil en
mobilité

Encourager
la marche

Développer
le covoiturage

Encourager le
Déplacement solidaire



Lancement du Schéma directeur des modes actifs

Doter la collectivité d'une stratégie de planification en matière de mobilité active (vélo & piéton)

Redonner une place aux modes actifs dans l'espace public

Planifier des aménagements cyclables et le déploiement de services

Concertation

Enquêtes auprès des usagers (**387** répondants), **11** Visites terrains (**120** km parcourus), **3** Ateliers de concertation (**56** participants)

2 500 élèves sensibilisés

Challans Gois Communauté, lauréate d'AVELO 3



ZOOM Service location de vélos longue durée

96 % des vélos made in CYGO (PDL)

- Accessible aux habitants et entreprises de Challans Gois Communauté

Fournisseur et exploitant

- Fourniture des vélos
- Gestion administrative
- Maintenance
- Stockage
- Formation
- Prise en main

fleeta 

ESNOV
PARCOURS VERS L'EMPLOI

- 6 types de vélos différents, 70 vélos



ARCADE
VÉLO DE VILLE ÉLECTRIQUE



MFC
MANUFACTURE
FRANÇAISE
DU CYCLE



nihola
Vélos triporteurs fabriqués en France



DOUZE
CYCLES




BROMPTON





Service location de vélos longue durée - Retour sur 2024 :



72% du parc de vélos à assistance électrique (VAE) en location au lancement
53% des locations sur Challans, le reste sur 7 autres communes sur un total de **41** locations

71 km parcourus en moyenne / mois / vélos soit près de **900 km par an**

Les usager-ères de **VAE privilégient la location 3 ou 6 mois** pour la découverte du service, plusieurs renouvellements. A l'inverse, les usager-ères des **vélos-cargos privilégient la location sur 12 mois**.



Des questions ?



STÉPHANE BUREAU

Chargé de mission mobilité à Challans Gois Communauté
06.79.04.02.72 - mobilites@challansgois.fr



INTERVENTION



Conseil Départemental
d'Eure et Loir



**Eure-
et-Loir**
LE DÉPARTEMENT

**ANNE-CÉCILE
JEANNEAU**

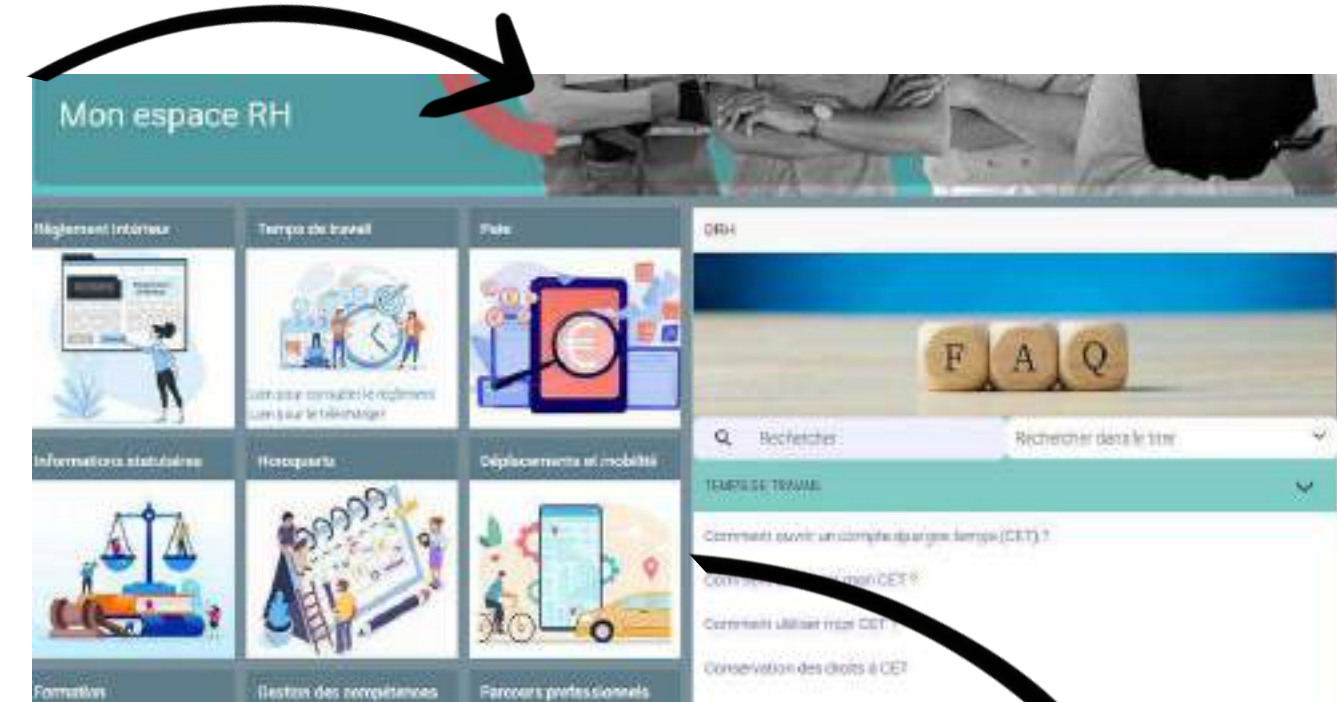
Cheffe de projet développement du vélo

1 Page d'accueil



2

Cliquer sur



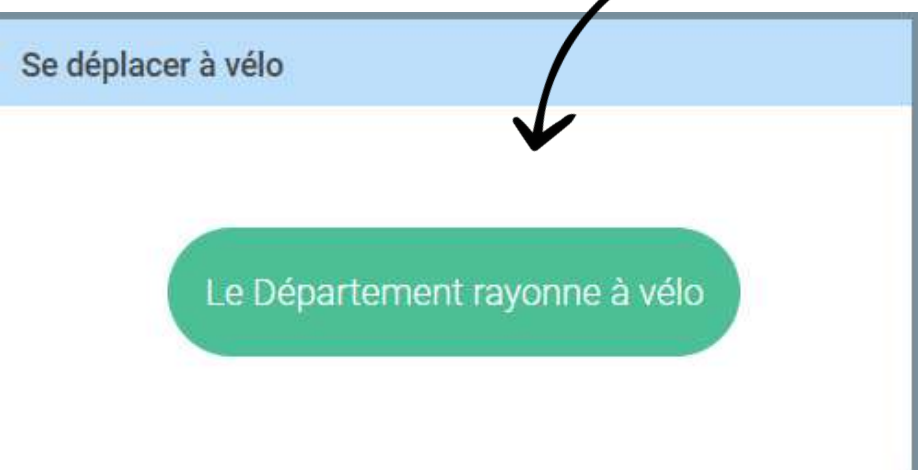
3

Cliquer sur



4

En bas de la page,
cliquer sur



Déplacements et mobilité

Pourquoi cette page ?

Engagée dans la qualité de vie au travail des agents, la réduction de son empreinte carbone et la diminution de la pollution atmosphérique, la collectivité favorise les déplacements vertueux. Vous trouverez sur cette page l'ensemble des éléments relatifs aux déplacements :

- L'outil de covoiturage domicile-travail ;
- Les aides financières pour les déplacements domicile-travail ;
- Les mobilités douces avec la marche à pied et le vélo ;
- Les frais de déplacements et autres procédures administratives.

Mise à disposition d'un outil de covoiturage domicile-travail

Courrier-agent...

Très sensible aux questions de développement durable, le Conseil départemental participe activement à l'évolution des comportements en termes de déplacement, par une aide directe aux agents qui choisissent l'option « Transports collectifs ».

Les agents départementaux qui souscrivent un abonnement pour leurs déplacements domicile-travail peuvent effectuer une demande de prise en charge auprès du Conseil départemental, à hauteur de 75% du coût des titres d'abonnements*

* La participation dont bénéficie l'agent, pour l'ensemble des titres, ne pourra excéder 95,36 €/mois.

- Adresser l'imprimé dûment rempli et signé au service carrière et rémunération de la DRH accompagné d'une copie de l'attestation de demande de l'abonnement de travail et du titre de transport en cours de validité ;
- Pour bénéficier d'un remboursement sur le mois suivant, faites parvenir ces documents à la Direction des relations humaines avant le 15 du mois ;
- L'original du titre de transport devra être également transmis avant le 5 du mois suivant ;
- Le versement s'effectuera directement sur les bulletins de salaire ;
- Pour les mois suivants, seules les copies des titres de transports devront être transmises avant le 15 du mois et l'originale avant le 5 du mois suivant.

La collectivité a délibéré, à l'assemblée départementale du 22 mars 2021, la mise en place du forfait mobilité durable en faveur de ses agents.

Le forfait mobilité durable permet le remboursement de tout ou partie des frais engagés par les agents, au titre de leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo mécanique ou vélo à assistance électrique, ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage.

Qui peut en bénéficier ?

L'ensemble des agents de la collectivité (titulaires, stagiaires, contractuels de droit public) peuvent bénéficier du versement du forfait mobilité durable.

Sont exclus du versement du forfait mobilité durable :

La mobilité douce

Marche à pied	Se déplacer à vélo	Se déplacer à vélo
La marche à pied est un déplacement primaire reconnu pour ses nombreux bienfaits :		
<ul style="list-style-type: none"> • Sanitaire : en luttant contre la sédentarité et en favorisant le bien-être psychologique de celles et ceux qui la pratiquent ; 	Rejoignez le groupe des agents vélo	Le Département rayonne à vélo

Pour télécharger Blablacar Daily, flashez ce QRcode :



Qui contacter ?

Support assistance Blablacar Daily

Boîte à outils

- Support présentant l'outil de covoiturage Blablacar Daily
- Replay de la conférence covoiturage
- Foire aux questions
- 5 fonctionnalités qui facilitent le covoiturage
- Guide pas-à-pas pour s'inscrire, renseigner la collectivité, enregistrer ou modifier son trajet, du paramétrer

Les aides financières au déplacement domicile-travail



Prise en charge des frais de transport partiel domicile-trav...

Pour déclarer vos frais de transport

- Adresser l'imprimé dûment rempli et signé au service carrière et rémunération de la DRH accompagné d'une copie de l'attestation de demande de l'abonnement de

Le forfait mobilité durable (FMD)

La collectivité a délibéré, à l'assemblée départementale du 22 mars 2021, la mise en place du forfait mobilité durable en faveur de ses agents.

Covoiturage domicile-travail

Grâce à une aide financière du Fonds Vert, le Département vous propose de covoiturer avec vos collègues en profitant de l'application Blablacar Daily.

Le covoiturage, ça a ses avantages :

- Economique : partagez les frais de transport.
- Convivial : créez du lien avec vos collègues et nos partenaires ;
- Environnemental : réduisez votre empreinte carbone et celle du Département ; limitez le nombre de véhicules sur les routes en favorisant l'auto-partage.

Cette démarche a été étendue à 5 partenaires de la collectivité : Eure-et-Loir Ingénierie, Eure-et-Loir Numérique, SDIS28, CAUE28, ADIL28. Vous aurez donc peut-être également la possibilité de covoiturer avec leurs équipes.

Vous conduisez	On vous emmène
<ol style="list-style-type: none"> 1. Réalisez jusqu'à 190€ d'économies par mois 2. Dédommagement moyen de 1,50€ à 8€ par passager et par trajet. Le prix est calculé en fonction de la distance covoiturée 3. Sommes perçues non imposables et il n'est pas nécessaire de les déclarer dans vos revenus 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les 5 premiers trajets sont offerts par Blablacar Daily puis le coût moyen est de 0,10€ par km avec un minimum de 1,50€ par trajet. 2. Accès au Forfait mobilité durable (voir plus bas dans la page).

Pour télécharger Blablacar Daily, flashez ce QRcode :

Qui contacter ?

Boîte à outils

LE DEPARTEMENT RAYONNE À VELO

Rejoignez la communauté "Eure-et-Loir" sur géovelo.

Les actus vélos

Journée de la sécurité routière au travail

Les coups de pédale du Département

Le schéma directeur départemental en action

Les bienfaits des modes actifs

LES BIENFAITS DES MOBILITÉS ACTIVES

Schéma récapitulatif de la diversité des atouts sanitaires des mobilités actives (marche et vélo)



Ça roule tous les jours

Apprendre et réparer

Si vous voulez réparer votre vélo ou (ré) apprendre à en faire.

cliquez sur les images :



Du côté de la pratique



J'économise à vélo

Cliquer sur les images pour plus d'infos sur :

LE FORFAIT MOBILITE AU DEPARTEMENT



LES AIDES DE LA REGION



Ça pédale pendant le week-end

La véloscène



<https://www.veloscene.com/>

La vallée du Loir à vélo



<https://www.vallee-du-loir.com/la-vallee-du-loir-a-velo/>

Je visite l'Eure-et-Loir à vélo



<https://rando-perche.fr/>
<https://www.tourisme28.com/velo/>

Nos partenaires



COMMENT PÉRENNISER SA POLITIQUE VÉLO ?

Comment pérenniser sa politique vélo ?



**WILFRIED
BRAUD**

Responsable Mobilités
CC d'Erdre et Gesvres



**ARMELLE
BOQUIEN**

Chargée de mission
Réseau vélo & Marche

INTERVENTION



CC Erdre et
Gevres (44)

**WILFRIED
BRAUD**

Responsable mobilités



INTERVENTION



Collectivités engagées pour les mobilités actives

**ARMELLE
BOQUIEN**

Chargée de mission

Réseau vélo et marche



Né de la fusion de 2 **têtes de réseaux** engagées
dans le **développement de l'usage du vélo**

35 ans
d'expérience

dans les politiques
cyclables et marchables

+ 450
adhérents

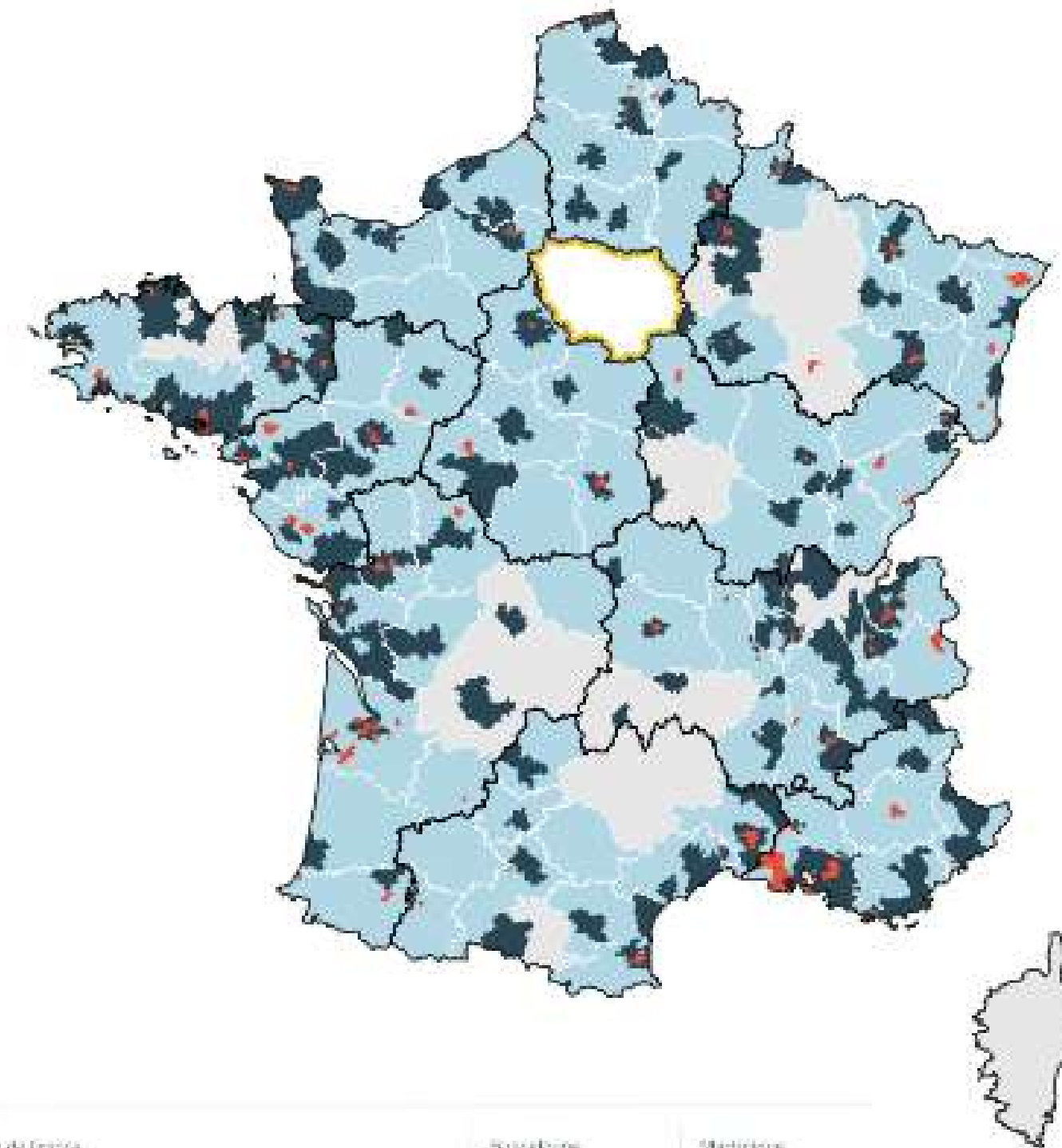
de la commune à la
région

80
parlementaires

de tous horizons,
rassemblés au sein du
club des élus nationaux
pour le vélo et la marche

20 salariés

et 2 bureaux : Paris et Lyon



Le réseau vélo et marche



Quatre raisons d'adhérer



Appartenir à
un réseau
unique



Accéder à une
expertise



Participer et faire
entendre une voix

Agir à l'échelle
nationale

Le réseau vélo et marche



Faire réseau : les outils utiles



Forum technique

- Echanges entre pairs
- Annuaire de contacts (adhérents et acteurs économiques)
- Relai dans la Newsletter
Nouvel outil en construction sur le site du Réseau vélo et marche



Publications

- Etudes : Services vélo, Ecomobilité scolaire, etc.
- Guides de recommandation : Jalonnement des itinéraires et destinations cyclables, etc.
- Fiches-actions : Revêtements des aménagements cyclables, etc.
- Annuaire prestataires engagés dans la filière vélo



Plateforme des coûts

- Estimation de coûts
- Référencement des aides disponibles



Plateforme nationale des fréquentations

- Suivi des données de comptage
- Tableaux de bord Fréquentations vélo en France et Fréquentation des itinéraires
- Bulletins de fréquentation



Portail géographique Velodatamap

Suivi des données véloroutes, aménagements cyclables, signalements et équipements



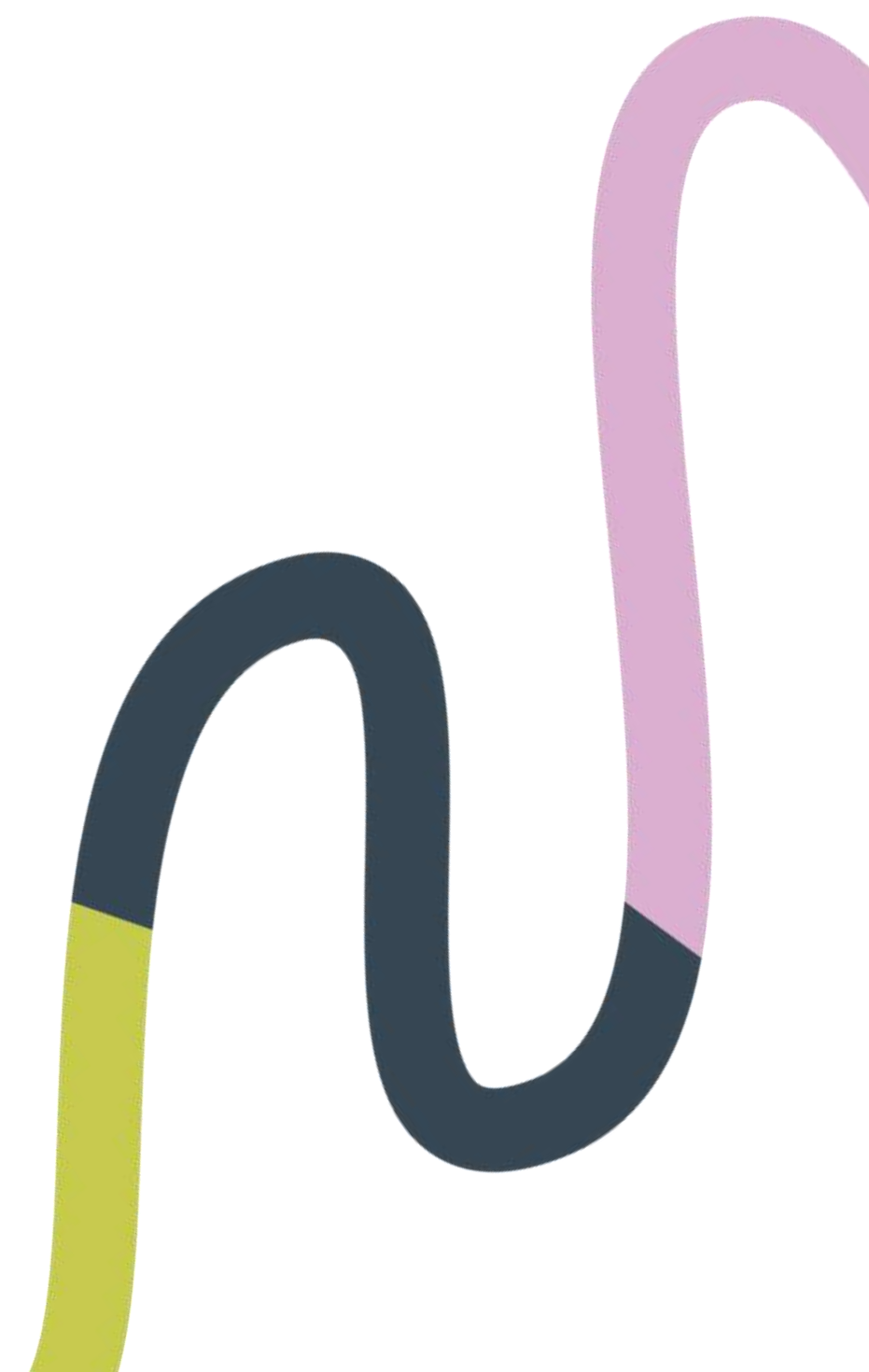
Data visualisation

Atlas vélo régionaux, stationnement vélo en gare, état de réalisation du schéma national par véloroute

Temps forts du réseau en 2025

Événements en visio et en présentiel

- ⚡ Début juin : Appel à candidature pour les Talents vélo et marche
- ⚡ 30 juin : Conférence nationale du tourisme à vélo à La Rochelle
- ⚡ 4 juillet : Webinaire sur l'entretien des aménagements cyclables
- ⚡ 25-26 septembre : Rencontres nationales de la marche en ville à Rennes
- ⚡ 1-3 octobre : 1ères Rencontres du Réseau vélo et marche à Annemasse
- ⚡ 4 au 6 novembre : Rencontres Nationales Transport Public à Orléans
- ⚡ 19 au 21 novembre : Salon des Maires et des Collectivités Locales à Paris



RDV 2025 pour les départements et régions lauréats AVEL03

20 juin : Club régions

4 juillet : Webinaire « Entretien des aménagements cyclables : y veiller, le prévoir, le répartir et le financer »

1 au 3 octobre : 1^{ères} Rencontres du Réseau vélo et marche à Annemasse

- Ateliers dédiés
- Club département : éco-mobilité autour des collèges

4 au 6 novembre : Rencontres Nationales Transport Public à Orléans

- Ateliers dédiés
- Club régions : intermodalité

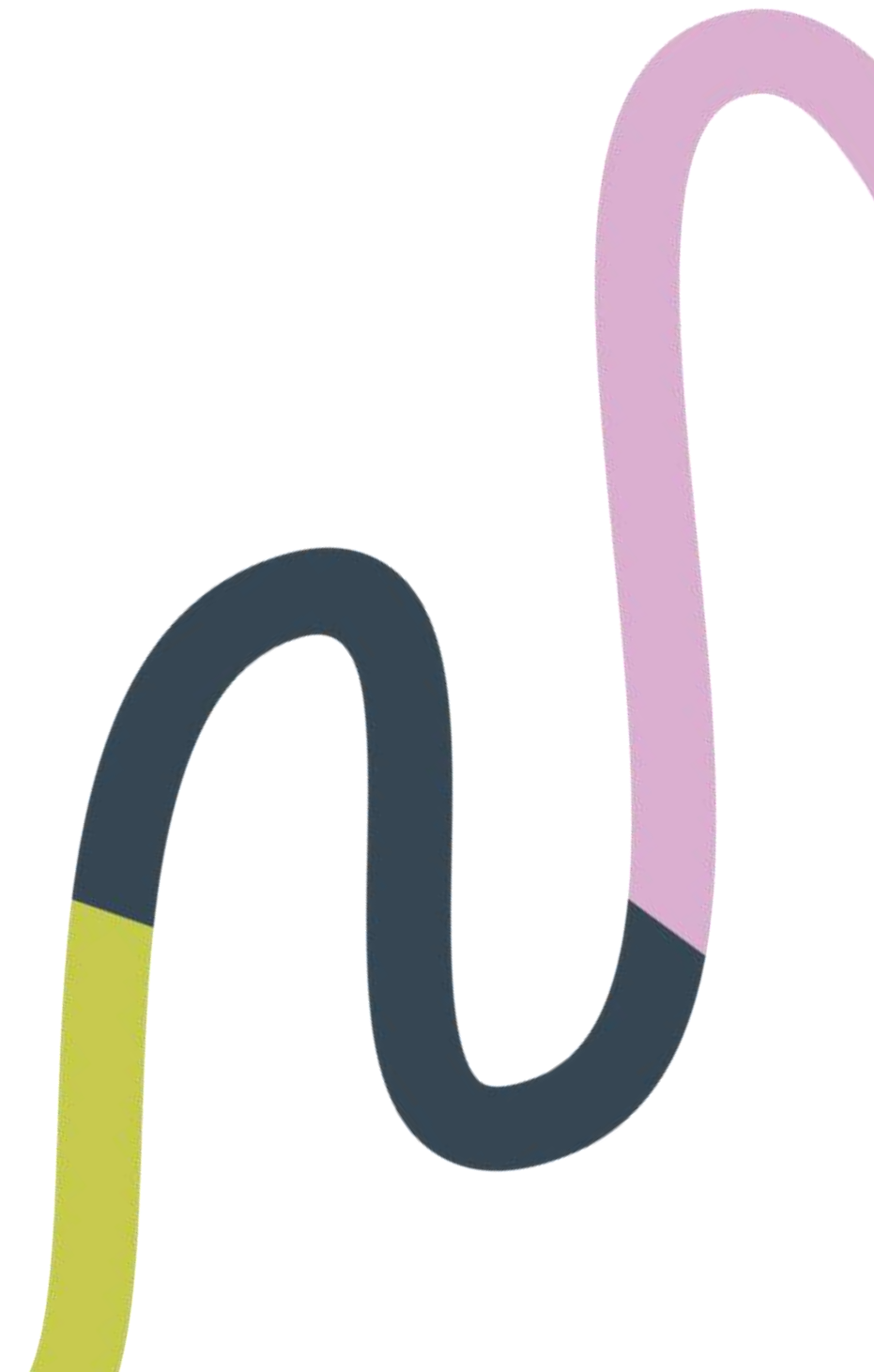


réseau vélo
et marche

Collectivités engagées pour les mobilités actives

Rejoignez le réseau !

no



Le réseau vélo et marche



Barème de cotisations annuelles 2025

Départements

Tranche de population Cotisation

Moins de 200 000 habitants	4 000 €
Entre 200 000 et 600 000 habitants	5 000 €
Entre 600 000 et 1 500 000 habitants	6 000 €
Plus de 1 500 000 habitants	7 000 €

Régions

Tranche de population Cotisation

Moins de 2 000 000 habitants	10 000 €
Entre 2 000 000 et 3 000 000 habitants	12 000 €
Entre 3 000 000 et 4 000 000 habitants	12 500 €
Entre 4 000 000 et 6 000 000 habitants	13 000 €
Entre 6 000 000 et 10 000 000 habitants	14 000 €
Plus de 10 000 000 habitants	28 000 €

Communes et intercommunalités

Tranches de population

Moins de 2000 habitants	150 €	
Entre 2000 et 5000 habitants	200 €	
Entre 5000 et 10 000 habitants	250 €	
Entre 10 000 et 15 000 habitants	250 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 15 000 et 20 000 habitants	350 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 20 000 et 30 000 habitants	450 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 30 000 et 40 000 habitants	550 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 40 000 et 50 000 habitants	650 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 50 000 et 70 000 habitants	750 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 70 000 et 100 000 habitants	1 200 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 100 000 et 150 000 habitants	1 700 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 150 000 et 200 000 habitants	2 500 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 200 000 et 300 000 habitants	3 000 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 300 000 et 500 000 habitants	5 500 €	+ 0,01 € par habitant*
Entre 500 000 et 1 500 000 habitants	8 000 €	+ 0,01 € par habitant*
Plus de 1 500 000 habitants	16 500 €	

* à partir du 10 001ème habitant. Pour les EPCI dont des communes sont déjà adhérentes, la population des dites communes est retranchée de la population intercommunale pour calculer la cotisation de l'EPCI.

Cotisation

Informations et
contact :



Merci pour votre écoute.

DES QUESTIONS ? NOUS SOMMES À VOTRE ÉCOUTE.

Réseau vélo et marche

33 rue du Faubourg Montmartre, 75009 Paris

09 72 56 85 05

info@reseau-velo-marche.org

www.reseau-velo-marche.org



FOCUS



Les dispositifs d'aide vélo pour les collectivités en 2025



**SUZANNE
LÉCROART**

Adjointe au
coordonnateur
interministériel pour
le développement du
vélo et de la marche



**BASILE LE
CLERC DE BUSSY**

Chargé de mission
Vélotourisme à
l'ADEME

Mesures du Fonds Vert mobilisables pour le financement des aménagements cyclables



Soutenir les aménagements cyclables

◦ Une nouvelle mesure du Fonds Vert, dans la continuité des appels à projets du fonds mobilités actives (FMA)

- **Mêmes aménagements éligibles** : séparatifs et sécurisés + ouvrages
- **Mêmes exigences techniques** de respect des recommandations du Cerema (type d'aménagement, gabarits, rayons...)
- **Mêmes interlocuteurs** : instruction maintenue en DREAL
- **Même outil** de dépôt des demandes : Démarches Simplifiées, avec une demande très allégée pour les dossiers de l'AAP7 lorsqu'ils sont représentés sans changement



Soutenir les aménagements cyclables

- ... avec quelques différences à noter
 - Fonctionnement avec une **instruction en continu**
 - **Fongibilité** des enveloppes du Fonds Vert entre les mesures
 - Taux moyen de subvention de **25%** visé
- **Articulation entre mesures**
 - **Maintien des mesures existantes** « Mobilités rurales », « ZFE »
 - **Fongibilité** de l'enveloppe Fonds Vert
 - Nouvelle mesure « **PCAET** » hors fongibilité



4 mesures à mobiliser selon les situations

Projets relevant
des **plans d'actions**
des PCAET approuvés



Aménagements séparatifs
(France et Outre-Mer).
Priorité aux territoires ruraux, enclavés,
peu dotés en infrastructures cyclables,
dessertes gares, PEM, établissements
scolaires.



Projets situés
dans une ZFE ou
desservant une ZFE



Aménagements **non séparatifs**
(bandes cyclables, etc.)
ou investissement
< 300/400 000 €

Comment déposer votre demande d'aide ?

- Allez sur la page fonds vert sur Aides-territoires et choisissez la mesure qui correspond à votre projet :

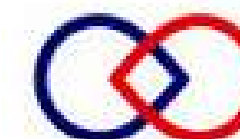
aides-territoires.fr/fondsvert



- Cliquez sur le bouton :

Candidater à l'aide 

- Vous accédez alors au formulaire en ligne sur la plateforme Démarches simplifiées



- Cliquez sur le bouton :

Commencer un nouveau dossier

- Saisissez votre n° SIRET et complétez les champs requis

NB : saisie simplifiée pour les dossiers d'aménagements cyclables déjà déposés dans le cadre du 7^e AAP du Fonds mobilités actives.



Développer le
vélotourisme



Programme

« Développer le Vélotourisme »



agirpourlatransition.ademe.fr

L'appel à projet est ouvert de manière continue jusqu'en octobre 2025 en fonction de la disponibilité budgétaire.



Développer le vélotourisme



AXE 1 Devenir Accueil Vélo

- Établissement situé à proximité **d'un itinéraire cyclable sécurisé**
 - Office du tourisme
 - Site touristique
 - Hébergement touristique
 - Restaurant
- Être engagé dans une **démarche de référencement** auprès de la marque Accueil Vélo

AXE 2 Aires de Services

- **Collectivité et halte fluviale**
- **200m d'une véloroute**
- **2 possibilités :**
 - Création d'une **aire de services** complète sur un emplacement nu
 - Evolution d'une zone d'équipements existants en aire de services – par le bais d'une **aire de services partielle**
- **4 équipements obligatoires**

AXE 3 Financement d'Etudes

- **Collectivités territoriales**
- **Comités d'itinéraire**

Thématiques financées

- **Créer** et accélérer la **réalisation de tronçons**
- Améliorer la **mise en sécurité des itinéraires**
- Renforcer l'**attractivité des vélo routes**
- ...



Développer le vélotourisme



Pour accéder à l'appel à
projets

agirpourlatransition.ademe.fr



QUESTIONS / RÉPONSES

N'hésitez pas à nous contacter sur l'adresse mail :

velotourisme@ademe.fr

Les autres aides ADEME



1. Le programme Territoire Engagé Transition Écologique (TETE)

Outil opérationnel de planification écologique qui met à disposition des collectivités une ingénierie territoriale et un accompagnement personnalisé. Il guide chaque collectivité, étape par étape, dans la transition écologique selon ses compétences et ses moyens

=> <https://www.territoiresentransitions.fr/programme>

2. Le réseau Elu(e)s pour agir

Ouvert à tous les élus, quel que soit leur niveau de maîtrise du sujet, ce réseau permet de faciliter les prises de décisions, le montage et la réalisation de projets de qualité de transition écologique dans les territoires. L'adhésion au réseau est gratuite

=> <https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/devenez-acteur-transition-ecologique-energetique>

3. Plus fraîche ma ville

« Plus fraîche ma ville » est une initiative ADEME visant à aider les collectivités à adapter leurs territoires au changement climatique, notamment en luttant contre les îlots de chaleur urbains : végétalisation des infrastructures cyclables, amélioration du mobilier urbain, choix de matériaux réfléchissants et perméables pour limiter l'effet "fournaise" des pistes cyclables et trottoirs, etc.

⇒ <https://plusfraichemaville.fr/>





Les campagnes de communication vélo des collectivités

JULIE ALUNNO

Cheffe du programme AVELO 3
Service Transports et Mobilités de l'ADEME

LE GUIDE



POUR DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO DANS VOTRE TERRITOIRE



AVEC UN KIT DE COMMUNICATION
PERSONNALISABLE POUR VOUS, COLLECTIVITÉS !

À VÉLO, ON A TOUTES ET TOUS À Y GAGNER !



LE KIT



SÉCURITÉ

SANTÉ

PLAISIR

UN CYCLISTE
ÉQUIPÉ
EN VAUT DEUX !

+
VISIBLE

+
PROTÉGÉ

+
SÉRÉN



LE VÉLO
C'EST LA
SANTÉ !

+
D'ACTIVITÉ
PHYSIQUE

+
DE BIEN-ÊTRE

+
D'ESPÉRANCE
DE VIE



À VÉLO,
JE ROULE
DONC JE SUIS !

+
DE LIBERTÉ

+
DE PLAISIR

+
DE CONVIVIALITÉ



LE KIT



ENVIRONNEMENT

**CHASSEZ
LE NATUREL
IL REVIENT
À VÉLO !**

+ D'AIR PUR + DE CALME + DE QUALITÉ DE VIE

À VÉLO, ON A TOUTES ET TOUS À Y GAGNER !

EFFICACITÉ

**VÉLO
UN JOUR
VÉLO
TOUJOURS !**

+ DE SIMPLICITÉ + D'EFFICACITÉ + DE PONCTUALITÉ

À VÉLO, ON A TOUTES ET TOUS À Y GAGNER !

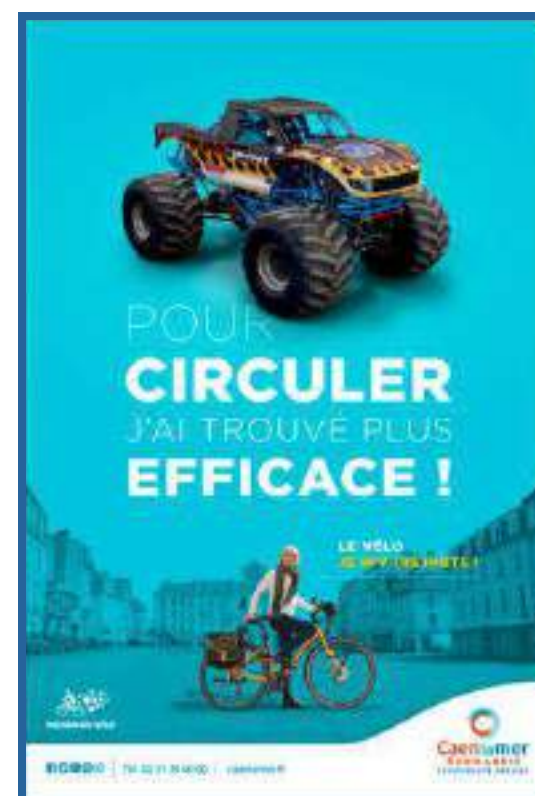
ÉCONOMIE

**ROULER
À VÉLO
RAPPORTE
GROS !**

+ D'ÉCONOMIES + D'EMPLOIS + DE TOURISTES

À VÉLO, ON A TOUTES ET TOUS À Y GAGNER !

EXEMPLES





334563

CONTRIBUTIONS


296459


38104




Contributions

Pourcentage



**RÉSULTATS
EN SEPTEMBRE !**



-  Participantes
-  Presque qualifiées
-  Qualifiées

32 853

5^e

4^e

9^e

11^e

6^e

Île-de-France	66303
Auvergne-Rhône-Alpes	45907
Occitanie	34346
Pays de la Loire	32853
Bretagne	26470
Nouvelle-Aquitaine	24581
Hauts-de-France	22638

PROGRAMME



SOIT 13H45



SORTIE AVELO

📍 ACCUEIL DU STADE

SOIT 14H00



ATELIER A - CEREMA

📍 ESPACE VIP 1



ATELIER B - BOÎTES À VÉLO

📍 ESPACE VIP 2

16H00

CINÉ VÉLO

📍 AUDITORIUM BERDOLL



BON APPÉTIT À TOUS !

LES A'TELIERS VÉLO



RDV 13H45 !



LA SORTIE AVELO

📍 ACCUEIL DU STADE

RDV 14H !



ATELIER CEREMA

📍 ESPACE VIP 1

**"DÉFENDRE UN
AMÉNAGEMENT CYCLABLE
EN TERRITOIRE PEU DENSE"**



CÉCILE SZYMANSKI

CHEFFE DE PROJET MODES ACTIFS
ET SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS



JOAQUIM HENRY

Formateur et consultant technique
aménagement du territoire



ATELIER BOÎTES À VÉLO

📍 ESPACE VIP 2

**"LE VÉLO-CARGO AU SERVICE
DES COLLECTIVITÉS EN MILIEU
URBAIN ET RURAL"**



LAETITIA PFEFFER

CHARGÉE D'ÉTUDES



GAÉTAN PIEGAY

RESPONSABLE D'ÉTUDES

BONNE PAUSE !

MERCI À TOUS !

FLASHEZ-MOI !



CINÉ VÉLO



Evan, Maud, Emilie, Augustine et **Baptiste**, sont convaincus que le vélo est un formidable moteur de transitions.

Ils décident d'entreprendre un voyage à deux roues, qui les amènera beaucoup plus loin que ce qu'ils croyaient.

À travers les **témoignages d'économistes, d'urbanistes, d'associations, de politiques, de sociologues**, le film explore les différentes manières de mettre le vélo au centre de nos villes, et **l'impact** que cela aurait sur nos vies.



BAPTISTE LEMAÎTRE

Producteur et Porte-parole
Les Roues de l'Avenir

MERCI À TOUS !

FLASHEZ-MOI !

