

# Plaidoyer VeloVersailles - Municipales 2026

Pour une ville active, apaisée et cyclable

## SOMMAIRE

Plaidoyer VeloVersailles - Municipales 2026

### SOMMAIRE

 Introduction

Ce qui a été fait, poursuivre l'élan

I - 2026-2031 : des mesures concrètes pour le vélo - Développer le réseau cyclable et réduire les discontinuités

Avenue de Paris : un axe prioritaire à haut niveau de service.

Relier l'Hôtel de Ville à la sortie de Versailles en direction de Saint-Cyr par un aménagement cyclable de qualité.

Le parc du Château ne doit pas être une impasse.

Relier Versailles aux territoires voisins en toute sécurité.

Favoriser l'intermodalité régionale

II - UNE VISION GLOBALE

Réaliser ce qu'est un aménagement cyclable acceptable en 2025

Respecter pleinement la loi

Développer le stationnement vélo sécurisé

[Mettre en place un service de vélo en libre service \(free-floating\)](#)

Repenser l'espace urbain pour privilégier les déplacements doux

Favoriser une ville apaisée pour tous

III - LA FORMATION

Former la génération vélo de demain

Créer une culture vélo

A la mairie

[Dans la population](#)

[Pour les acteurs économiques](#)

IV LA MÉTHODE

Mettre en place des indicateurs clairs pour mesurer les progrès

S'inspirer d'exemples en France et en Europe

Conclusion

Une démarche de concertation continue

Un budget ambitieux

Notre appel aux candidates et candidats :

## Introduction

Versailles, ville de renommée internationale, familiale et riche de son patrimoine historique exceptionnel, possède tous les atouts nécessaires pour devenir une référence en matière de mobilité cyclable, tant au niveau régional que national, voire international.

Alors que de nombreux Versaillais se déplacent déjà à vélo, il est temps d'aller plus loin, et d'inscrire durablement la mobilité active dans le quotidien de la ville au bénéfice du cadre de vie, du commerce local, des familles et générations futures, et plus largement pour tous les habitants.

Cette transformation de la mobilité ne doit pas concerner uniquement les cyclistes. Une ville bien aménagée doit être accessible à tous : piétons, personnes à mobilité réduite et aussi aux usagers de mobilités douces. L'accessibilité doit être pensée dans sa globalité.

La circulation à vélo est une attente forte des citoyens et un sujet politique incontournable.

---

## Ce qui a été fait, poursuivre l'élan

Lors de la précédente mandature (2019-2025), Versailles a continué sur une dynamique encourageante :

- Un maire et des élus montrent l'exemple, en utilisant le vélo au quotidien.
- Une écoute attentive et une réelle bonne volonté de la part des décideurs locaux.
- Des aménagements cyclables ont été réalisés (Boulevard de la République, États-Généraux), améliorant progressivement la sécurité et encourageant ainsi l'usage du vélo.

Cependant, beaucoup reste à faire, notamment pour assurer la continuité des aménagements, améliorer leur qualité technique, et garantir une cohabitation sereine avec piétons et automobilistes.

---

## I - 2026-2031 : des mesures concrètes pour le vélo - Développer le réseau cyclable et réduire les discontinuités

**Avenue de Paris : un axe prioritaire à haut niveau de service.**

- Cet axe emblématique versaillais est la **2ème plus large avenue de France**. Cet axe devrait être un modèle d'aménagement cyclable.
- Malgré quelques aménagements, l'infrastructure reste **incomplète et insuffisante**, comme le soulignent régulièrement nos adhérents.
- Cela devrait être un **corridor cyclable structurant** pour Versailles et sa région.

L'Avenue de Paris, une artère où la voiture domine encore trop largement.



Relier l'Hôtel de Ville à la sortie de Versailles en direction de Saint-Cyr par un aménagement cyclable de qualité.

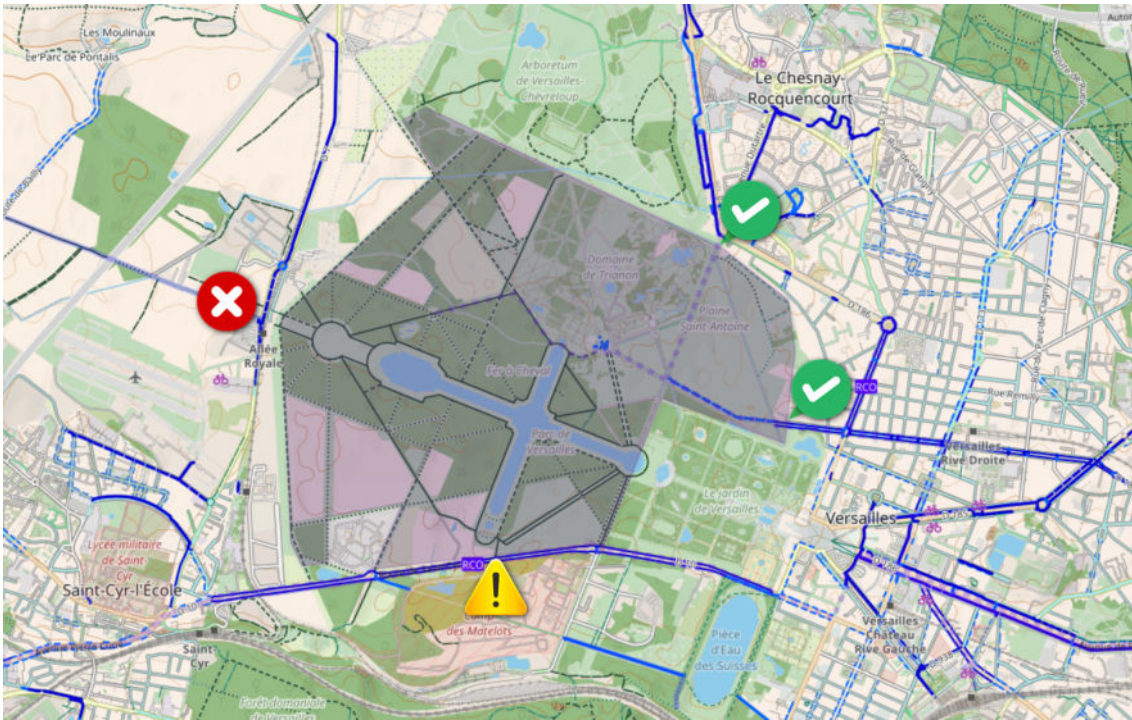
- Il faut réaliser une jonction qui soit sécurisée, continue et rapide dans ce quartier historique dense.



Le parc du Château ne doit pas être une impasse.

- Aujourd'hui, le parc du Château constitue une barrière aux déplacements cyclables.
- L'accès et la traversée doivent être facilités, notamment avec l'ouverture des portes du parc aux cyclistes, 7/7 et aux heures d'ouverture du parc.
- Cette évolution est d'autant plus cruciale avec le développement du nouveau quartier Gally, actuellement enclavé et uniquement accessible en contournant le Château et son parc.

Le parc du château ne peut pas du tout être traversé. C'est devenu au fil du temps une impasse.



## Relier Versailles aux territoires voisins en toute sécurité.

- La rue des Chantiers reste un no-man's land pour les cyclistes et n'aide pas du tout à rejoindre la Véloscénie.
- L'accès aux Haras de Jardy et à la route de l'Impératrice reste dangereux sans infrastructure adaptée.
- Satory devrait être relié au centre par un itinéraire cyclable sécurisé.

## Favoriser l'intermodalité régionale

- Faciliter l'accès vélo aux gares (Versailles-Chantiers, Versailles Château Rive Gauche, Versailles Rive Droite, Montreuil, Porchefontaine), en y créant des espaces de stationnement vélos qualitatifs.
- Faciliter l'accès des vélos aux trains, en créant des rampes ou glissières (Porchefontaine), des ascenseurs accessibles aux vélos (Chantiers).

Il faut donc étendre et consolider le plan vélo pour un réseau cohérent.

---

## II - UNE VISION GLOBALE

### Réaliser ce qu'est un aménagement cyclable acceptable en 2025

Aujourd'hui encore, de nombreux aménagements sont inadaptés ou relèguent les cyclistes à une place secondaire.

- **Les pistes non protégées en bordure de stationnement ne sont pas des aménagements acceptables.**
  - Rouler le long de voitures en stationnement est dangereux : ouverture intempestive de portières, manœuvres imprévisibles des automobilistes.
  - Stationnement de véhicules de livraison en double-file (malgré la présence d'une aire de livraison à proximité parfois occupée de manière illicite), ou même sur les pistes cyclables ce qui met en danger les cyclistes qui sont contraints de se déporter dans le flux de véhicules motorisés

*Livraisons en VUL à Versailles*



- Une piste cyclable doit être protégée et clairement séparée du trafic motorisé, par un marquage distinctif et des éléments physiques sécurisants.

*Rue de l'École des Postes – Rouler à vélo le long des voitures en stationnement est dangereux. Ce type d'aménagement, obsolète et accidentogène, n'est plus acceptable en 2025.*



- **La cyclabilité doit être intégrée dès la conception des aménagements urbains.**

- Le vélo ne doit pas être une option ajoutée après coup. Chaque projet d'aménagement doit inclure des infrastructures cyclables adaptées dès sa conception.
- Améliorer la visibilité des pistes sur les trottoirs, idéalement avec un décaissement de 5cm de la piste par rapport au trottoir, avec un enrobé de couleur différente et si possible avec une signalétique clair.

- **Mettre fin aux infrastructures inadaptées et non fonctionnelles**

- Les pistes cyclables des boulevards souffrent de revêtements irréguliers et de ressauts inutiles aux intersections, créant un **effet "montagne russe"** qui rend la circulation inconfortable, voire inefficace, contrairement à la route adjacente.
- **Les carrefours non adaptés** : trop souvent, les cyclistes sont contraints à des traversées en plusieurs temps, rallongeant leur trajet et les exposant à des conflits avec les autres usagers.
- **La cohabitation entre piétons et cyclistes** a été complexifiée sur certains aménagements. Si certaines pistes, comme celle du boulevard de la République, offrent un niveau de sécurité relatif grâce à leur séparation de la chaussée, elles ont souvent été aménagées en réduisant l'espace piéton sans réelle distinction physique entre le trottoir et la piste. Cette configuration peut créer des conflits d'usage et un manque de clarté pour tous les usagers.
  - La signalisation en témoigne : des panneaux rappellent la priorité des piétons sur une infrastructure pourtant censée être dédiée aux cyclistes, tout en appelant ces derniers à adopter une vitesse modérée. Ce type de signalisation, en plus de ne pas être conforme aux normes réglementaires, illustre l'ambiguïté de l'aménagement.
  - Une piste cyclable d'un axe structurant doit permettre un déplacement fluide et sécurisé, sans pour autant générer d'incertitude sur son usage ni contraindre les cyclistes à rouler à un rythme incompatible avec une infrastructure de transport efficace.

*Piste cyclable se terminant sur un poteau... Exemple en milieu de mandature.*



Malgré l'espace disponible, la piste cyclable finit sur la route sans transition et sans protection. Le carrefour reste un point négligé.



- **L'esthétique ne doit pas être un frein à la sécurité**

- L'esthétique ne peut pas servir de prétexte pour ne pas réaliser des aménagements cyclables cohérents : les décideurs ne peuvent pas rejeter une infrastructure en choisissant son apparence plutôt que son utilité ("*c'est moche*" (*sic*)).
- L'urbanisme ne repose pas sur des jugements subjectifs, et ce qui est perçu comme "moche" est relatif et ne fait pas consensus. Ce qui est dangereux l'est par contre indiscutablement.
- Les voitures en stationnement, omniprésentes depuis 70 ans, sont bien plus envahissantes et esthétiquement très discutables, mais la société s'y est habituée. Il est temps de changer cela.

*La preuve par l'image : l'espace public peut être réinventé*

*Un stationnement dense en épi et figé toute l'année, contre une avenue dégagée et vivante où les piétons reprennent leur place.*

*Les JO et le marathon le démontrent : un autre partage de l'espace est possible.*



## Respecter pleinement la loi

Un cadre réglementaire existe : il doit être appliqué et respecté.

- **Appliquer la loi lors des travaux et rénovation.**

- Assurer la continuité cyclable en cas de travaux : tout chantier impactant un itinéraire cyclable doit prévoir un itinéraire de substitution sécurisé (*Instruction interministérielle sur la signalisation routière, article 132*).
- Prévoir les besoins cyclables dans chaque rénovation de voirie : tout réaménagement de rue doit inclure un itinéraire cyclable adapté et sécurisé (*Code de l'environnement, article L.*

228-2).

- **Mettre fin à l'impunité des infractions routières pénalisant les mobilités actives**
  - Lutter contre le stationnement anarchique qui entrave trottoirs et pistes cyclables.
  - Sanctionner les comportements bloquant la circulation, comme l'occupation abusive des carrefours et les arrêts dangereux sur les aménagements cyclables. Ce sont des infractions dangereuses et très récurrentes, qui durent de nombreuses heures.

*Quand la piste cyclable devient un parking de l'avenue de Paris, le cycliste est contraint de se jeter dans un flux à 50+ km/h.*



- Le maintien du stationnement motorisé ne peut pas être un prétexte pour empêcher des aménagements cyclables nécessaires et légalement obligatoires.

### **Renforcer le rôle de la police municipale dans le respect des mobilités actives**

- La police municipale doit être exemplaire dans l'application des règles liées aux aménagements cyclables.
  - Elle ne doit pas entraver ces infrastructures et doit privilégier d'autres emplacements pour ses stationnements d'intervention.
- Une meilleure connaissance par les agents des règles de circulation est essentielle. Par exemple, les aménagements cyclables ne sont PAS obligatoires pour les cyclistes et leur usage ne doit pas être suggéré (voire imposé) à tort.
- Les signalements des usagers-cyclistes doivent être pris en compte avec sérieux. Ignorer ou minimiser les infractions qui les mettent en danger n'est pas acceptable.

## Développer le stationnement vélo sécurisé

- Profiter de l'obligation de la suppression des places de stationnement motorisées issues de la loi **LOM** pour fournir du stationnement vélo.
- Installer des **parkings couverts**, comme cela est fait ailleurs, notamment dans les nouveaux quartiers (exemple à Satory).

*Stationnement vélo couvert (photo prise hors de Versailles).*



- Proposer des solutions de stationnement individuelles (**boxes vélos** sécurisés) pour les immeubles anciens non équipés initialement.

*A Paris, un abri sécurisé pour 6 vélos, installé dans l'espace public sans prendre plus de place qu'une voiture.*



## Mettre en place un service de vélo en libre service (free-floating)

Certaines personnes ne peuvent pas posséder de vélo faute de stationnement. Pour des usages ponctuels, une flotte de vélo en free-floating nous paraît une solution adaptée. Ces services ont beaucoup évolué. L'abandon de vélo sur la voirie n'est plus possible : la location doit se finir dans une zone définie avec la municipalité. Et contrairement au vélib, pas d'infrastructure coûteuse à construire et un coût d'usage porté par l'utilisateur. Ce type de service requiert de faible moyen financier (peinture au sol) et rapporte une redevance annuelle par emplacement en voirie mis à disposition.

Afin de réussir un tel projet il faut relever le défi des emplacements sur la voirie et rassurer la population. Mais l'engagement peut être défini pour 3 ans. Si la décision est prise en début de mandat elle peut être inversée avant la fin du mandat mais c'est aussi une vraie opportunité en offrant un service très demandé par une partie des versaillais ne possédant de solution de stationnement vélo.

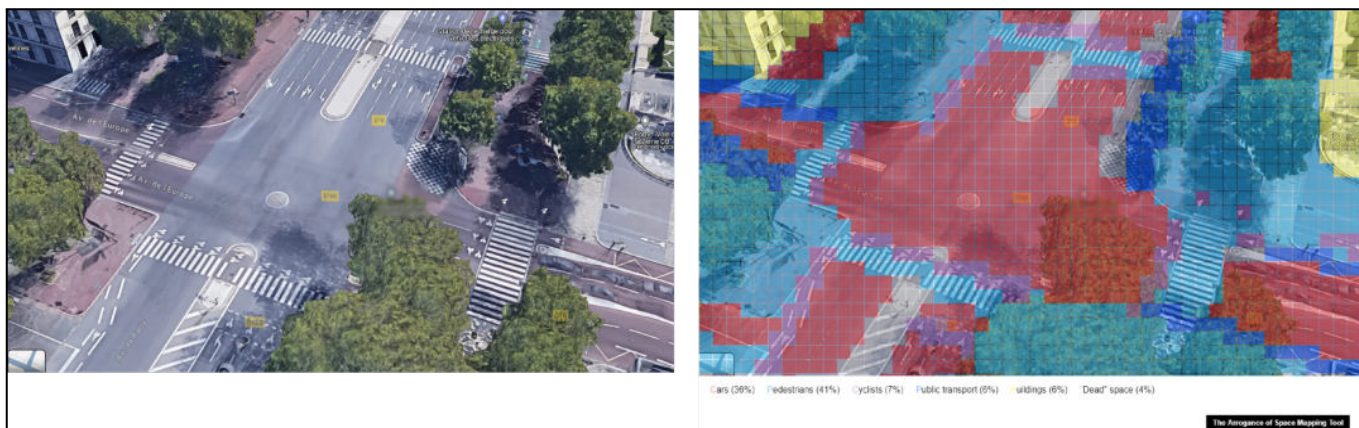
## Repenser l'espace urbain pour privilégier les déplacements doux

L'espace public doit être repensé pour privilégier les déplacements doux et la convivialité urbaine. Faciliter la marche pour les enfants allant à l'école, garantir des parcours sécurisés pour les cyclistes et améliorer l'accessibilité pour les piétons faisant leurs courses doit devenir une priorité.

Il s'agit de rééquilibrer l'usage de la voirie en réduisant la place de la voiture au profit de zones de rencontre, de trottoirs élargis et d'infrastructures cyclables adaptées.

- Profiter systématiquement des travaux d'aménagement pour intégrer des **infrastructures cyclables**, sans rupture ni mise en danger.
- Ne pas hésiter à **réduire l'espace alloué au stationnement automobile** lorsque cela est nécessaire à la sécurité et au confort des cyclistes et piétons.

*L'ampleur de l'espace public cédé aux voitures est frappante, comme le montre le carrefour Avenue de Paris / Avenue de l'Europe.*



## Favoriser une ville apaisée pour tous

Les bénéfices des rues apaisées ne sont plus à prouver :

- Sécurité accrue pour les cyclistes, piétons et riverains.
- Dynamisation du commerce local, avec une meilleure accessibilité et une attractivité renforcée. De nombreuses études montrent que la clientèle piétonne et cycliste, plus régulière et fidèle bénéficie davantage aux commerces de centre-ville et de proximité que la clientèle motorisée..

- Réduction du trafic de transit (incluant la mobilité des marchandises), qui surcharge inutilement certaines rues résidentielles.

Nos propositions :

- **Modifier le standard des trottoirs** : historiquement les décaissements devant les portes cochères permettait aux voitures à cheval d'atteindre les cours des immeubles. Ces plans inclinés sont inconfortables pour les piétons les plus vulnérables qu'ils soient avec une canne, une poussette ou des béquilles, entraînant risque de chute ou renversement de poussette. Aujourd'hui la puissance des véhicules leur permet de grimper des pentes plus abrupts. Nous pensons qu'il faut revoir le profil du trottoir au profit de la plus douce des mobilités : les piétons.

*Exemple d'une porte cochère aux Pays-Bas, mais les voitures démontrent tous les jours leur capacité de franchissement en montant sur des trottoirs, il est donc possible d'aller chercher des pentes plus raide pour les rues plus étroites.*



- **Réduire le trafic excessif dans les rues non essentielles au transit**
  - Certaines rues restent de véritables autoroutes urbaines, alors qu'elles pourraient être apaisées pour offrir un cadre plus sûr et plus agréable.
  - L'objectif est de réserver les grands axes au trafic motorisé et de pacifier les autres rues, en favorisant les mobilités actives et les espaces de convivialité.
    - Il est ainsi possible de changer le plan de circulation des quartiers.
- **Appliquer réellement les principes des zones 30**

- De nombreuses rues en zone 30 ne bénéficient toujours pas du double sens cyclable (DSC), pourtant essentiel pour faciliter la circulation à vélo.
  - Exemple : la rue de Montreuil (le haut, la partie commerçante), où le maintien du stationnement automobile empêche un aménagement cyclable cohérent.

- **Entamer la piétonisation des espaces stratégiques**

- **Mettre à jour le standard pour les bateaux sur les trottoirs** : il ne faut plus que le trottoir gondole pour faire
- **Exemple : la rue de Montreuil**, une rue commerçante dynamique à Versailles mais toujours encombrée par un trafic de transit excessif. Elle pourrait être *piétonnisée* (de façon permanente ou temporairement dans la semaine).
- **Étendre le concept des "Rues aux Écoles"**, en limitant ou supprimant la circulation motorisée aux abords des établissements scolaires.

- **Favoriser le report modal du transport routier à la cyclologistique pour la mobilité des marchandises en ville (logistique urbaine)**. La cyclologistique représente une alternative concrète et vertueuse aux livraisons motorisées traditionnelles. Soutenir son développement, c'est investir dans une logistique du quotidien sobre, résiliente et alignée avec les objectifs de transition écologique et de santé publique.

- En s'appuyant sur des vélos cargos, souvent à assistance électrique, elle permet d'assurer le **transport des marchandises du dernier kilomètre de manière rapide, silencieuse et non polluante**,
- Pour Versailles, c'est un **triple bénéfique** : moins de congestion, moins de bruit, et une meilleure qualité de l'air. C'est aussi redonner la ville aux habitants et non plus aux véhicules de livraison (grands ou petits, électriques ou thermiques),
- **En libérant de l'espace public et en réduisant les nuisances** liées aux véhicules utilitaires, la cyclologistique contribue à rendre la ville plus agréable à vivre, plus sûre pour les piétons et les cyclistes, et plus attractive pour les commerces de proximité.
- Exemple de mesure favorisant la cyclologistique : identifier un emplacement bien situé pour une plateforme de cyclologistique, définir des heures de livraisons pour les véhicules motorisés, exiger dans les appels d'offre de la mairie de décarboner ses livraisons (repas de cantine, collecte de déchets...)

Exemples de livraison et collecte en vélo-cargo à Bordeaux et à Paris





© Feuille de route Conseils.

---

### III - LA FORMATION

#### Former la génération vélo de demain

##### **Intégrer l'apprentissage du vélo dans le parcours scolaire**

- Généraliser la pratique du vélo urbain (SRV - Savoir Rouler à Vélo) dans les formations scolaires.
- Encourager les sorties scolaires à vélo pour habituer les enfants à se déplacer autrement.
- Inclure dans le programme SRV : une présentation de la sécurité routière avec les équipes de la police municipale
- Remettre en place la remise des diplômes SRV dans un cadre formel en présence d'élus.
- Rénovation des **cours scolaires OASIS** incluant des pistes d'apprentissage vélo (comme à l'école Roger Ferdinand à Palaiseau).



### Créer des trajets scolaires sécurisés et accessibles

- Apaiser les rues autour des écoles, en instaurant des Rues aux Écoles, en généralisant les zones 30 à proximité des établissements, en créant des aménagements cyclables.
- Balisage et sécurisation des itinéraires pour que tous les élèves puissent rejoindre leur école à vélo en toute sécurité.
- Faciliter la dépose par les parents en vélo, pour offrir une alternative concrète à l'automobile. *(Aujourd'hui, un cercle vicieux est installé : les parents estiment les rues trop dangereuses pour laisser leurs enfants y circuler à vélo... et continuent donc d'y amener leurs enfants en voiture, contribuant eux-mêmes à l'insécurité routière.)*

---

### Créer une culture vélo

#### A la mairie

Pour que la ville soit réellement favorable aux mobilités actives, la mairie doit être un acteur exemplaire, intégrant le vélo dans son fonctionnement quotidien et dans ses décisions d'aménagement :

- Obtenir le **label Employeur Pro-Vélo**, afin de favoriser et structurer les efforts en faveur des déplacements cyclables des employés municipaux.
- **Élargir la flotte de vélos de service** pour les déplacements professionnels des agents municipaux. L'offre devrait inclure des **vélos-cargos**, permettant aux agents d'effectuer des trajets en transportant du matériel (réduisant ainsi l'usage des véhicules motorisés pour des missions internes).
- Former les acteurs de l'aménagement urbain aux mobilités actives, en **proposant des formations spécifiques sur l'aménagement cyclable** et en favorisant les échanges avec d'autres services.

- Sélectionner uniquement des **cabinets de conseil ayant une vraie culture vélo**, garantissant une expertise réelle dans la conception et l'aménagement des infrastructures. Travailler avec des équipes qui comprennent les enjeux du vélo permet d'éviter les erreurs fréquentes et d'assurer des solutions cohérentes et efficaces.
- Organiser des **sessions d'échange et de formation avec la police municipale**, pour mieux appréhender les besoins et les contraintes des cyclistes en milieu urbain, pour sensibiliser les forces de l'ordre aux règles spécifiques du code de la route concernant le vélo.
- S'appuyer sur les **recommandations du Cerema**, l'organisme public français de référence en matière d'infrastructures cyclables. Le Cerema fournit des études, des guides techniques et des recommandations basées sur des retours d'expérience concrets. Suivre ces préconisations permet d'assurer une planification efficace, des aménagements conformes aux meilleures pratiques et une évolution continue des infrastructures cyclables.
- Accompagner la mise en place de la **cyclo-logistique** pour bien l'intégrer dans le tissu urbain afin de réduire les impacts de ces flux sur Versailles et les Versaillais. Il est essentiel de traiter le sujet de la mobilité des marchandises dans sa globalité pour créer des synergies, des mutualisations d'infrastructures par ex.
  - Assurer un maintien d'emplois non délocalisables
  - Comme tout secteur économique, elle contribue aux finances locales

#### Dans la population

- **Favoriser les déplacements domicile-travail à vélo en organisant des convergences cyclistes** permettant aux salariés d'effectuer leur trajet ensemble. Ces convergences peuvent être facilitées par la mise en place d'une carte interactive recensant les employés pratiquant déjà ce mode de transport. Ce dispositif permettrait de mettre en relation des collègues vivant à proximité et souhaitant tenter l'expérience, accompagnés par un cycliste aguerri. Exemple : <https://mdb-idf.org/carte-covelotaf-les-cyclistes-confirmer-proposent-leur-aide-aux-debutants/>
- **Renforcer la communication sur le vélo** via les réseaux sociaux de la ville : rappel des règles de circulation, présentation des nouveaux aménagements, conseils pratiques.
- **Installer une Maison du Vélo à Versailles pour un véritable service public du vélo.** Si les vélocistes jouent un rôle clé dans la vente et la réparation, cela ne suffit pas. Il faut un lieu dédié où les cyclistes, débutants ou confirmés, puissent apprendre, s'informer et être accompagnés pour intégrer le vélo dans leur quotidien, notamment avec des dispositifs comme Véligo.
- Renforcer la dynamique autour de **Mai à Vélo**, en soutenant activement l'événement pour maximiser son impact local.
- La cyclologie apporte des services aux habitants grâce à sa proximité et son agilité. des services de livraisons à domicile de courses alimentaires ou de repas, de collecte de déchets (bio-déchets...), de déménagements... autant de services qui répondent aux besoins des habitants

*Un exemple frappant de la culture du tout-automobile : les entrées et sorties de garages (bateaux) sont systématiquement privilégiées, transformant les trottoirs en une succession de creux et de bosses, au détriment des cheminements piétons et cyclables.*

*Un changement de perspective est nécessaire pour réaliser cette injustice et ne plus répéter les erreurs de 70 ans d'urbanisme centré sur la voiture.*



## Pour les acteurs économiques

- **Une ville apaisée** est une ville où il est bon déambuler, s'installer à la terrasse d'un café en toute tranquillité et où il est bon de consommer.
- **"Il n'y a pas de ville sans logistique"**.  
C'est une activité indispensable au fonctionnement de la vie économique d'un territoire et de son dynamisme commercial. Tous les flux qui entrent, sortent et circulent dans Versailles font partie de cette logistique urbaine : approvisionnements de commerces, de cafés-restaurants, marchés, chantiers de construction, hopitaux, e-commerce et gestion des déchets, etc.
- **Favoriser les livraisons et collectes de marchandises en cyclo-logistique est un levier pour une ville apaisée et contribue à l'écosystème autour du vélo.**

Les intérêts sont multiples :

- Economique :
  - Ce secteur d'activité est dynamique, en pleine mutation. Il permet le maintien d'activités génératrices d'emploi non délocalisables au cœur de la ville et accentue le dynamisme et l'attractivité du territoire.
  - Une mobilité des marchandises organisée contribue également au développement de nouvelles activités (ex: les circuits courts, l'économie circulaire, etc.).
- Social et sociétal :
  - La cyclo logistique peut être un tremplin pour l'emploi avec un large éventail de métiers, avec l'insertion de personnes éloignées de l'emploi et une professionnalisation (ESS).
  - Elle favorise le lien social en répondant aux besoins de qualité et de proximité des clients (proximité du lieu d'achat, facilité d'achat avec des services de livraison à domicile, collecte des déchets, etc.).
- Environnemental :

- La cyclo logistique est une des réponses aux enjeux environnementaux en matière de mobilité des marchandises par l'utilisation de vélos cargo et la réduction des kilomètres parcourus.
- 

## IV LA MÉTHODE

### Mettre en place des indicateurs clairs pour mesurer les progrès

**Les outils de mesure sont un outil de transparence**, permettant aux citoyens et associations de vérifier les évolutions réelles de l'usage du vélo, ainsi qu'**un levier de pilotage** pour aider à ajuster les aménagements et à améliorer l'efficacité des politiques publiques en s'appuyant sur des données concrètes. Ils permettent d'évaluer:

- **L'augmentation du nombre de cyclistes**, mesurée par des comptages réguliers sur les axes structurants.
- **La réduction du trafic automobile et des embouteillages en centre-ville**, indicateur clé de la réussite d'une politique de report modal (incluant les marchandises)
- **Le dynamisme du commerce local**, notamment dans les zones apaisées où la mobilité douce favorise l'attractivité économique.

L'amélioration des notes au Baromètre des villes cyclables (FUB) reflète la perception des usagers sur la qualité des infrastructures et des politiques vélo.

Ces données ne doivent pas rester confidentielles ou limitées à des rapports internes : elles doivent être **publiées en Open Data** (conformément aux obligations légales des collectivités locales).

Une mise à jour régulière permettrait aux citoyens, aux associations et aux acteurs économiques d'avoir une vision claire des évolutions et des bénéfices des aménagements cyclables.

## S'inspirer d'exemples en France et en Europe

Versailles dispose déjà de modèles inspirants :

- **Paris** : une transformation ambitieuse et réussie avec des investissements massifs et une forte impulsion politique en faveur du vélo et de la logistique urbaine à vélo
- **Potsdam** : cette ville jumelée est une réussite évidente, avec une part modale de plus de 20%.
- **Strasbourg** : première ville cyclable de France, avance avec une part modale de 11 % pour la Métropole et 15 % dans le centre-ville, résultat d'une politique cohérente menée sur plusieurs décennies.

### Cyclabilité à Strasbourg



© Hugo Favre-Napoli / Pokaa,

<https://pokaa.fr/2024/02/06/budget-2024-gros-sous-et-1-million-de-de-pistes-cyclables-ce-que-strasbourg-a-decide-hier/>



Christophe Belin / Ville de Paris,

<https://www.paris.fr/pages/les-pistes-cyclables-provisoires-vont-devenir-perennes-18264>

---

## Conclusion

### Une démarche de concertation continue

VeloVersailles souhaite être partenaire de la ville dans la mise en œuvre de ces mesures. Nous favorisons et voulons maintenir un dialogue régulier avec les élus et les services techniques (notamment via le comité mobilité) afin d'accompagner ces évolutions.

---

### Un budget ambitieux

Un engagement fort en faveur du vélo nécessite un budget ambitieux, à la hauteur des enjeux. Nous attendons des candidates et candidats qu'ils allouent des moyens conséquents pour des infrastructures sécurisées, continues et adaptées aux besoins des usagers.

---

## Une nouvelle vision de l'espace public

Les Jeux Olympiques nous ont montré qu'il était possible d'avoir des changements forts dans l'espace public. Pourtant, l'absence totale d'héritage laisse un goût amer : ces changements temporaires ont montré ce qui pouvait être fait, mais sans vision politique et engagement, ils ont été balayés aussitôt l'événement terminé.

## Notre appel aux candidates et candidats :

Engagez-vous concrètement pour une ville cyclable, apaisée et exemplaire, par :

- Des budgets conséquents dédiés à la mobilité vélo.
- Des infrastructures exemplaires, sécurisées et continues, intégrées dès la conception de tout projet urbain.
- Une volonté politique affirmée de placer la mobilité active et les livraisons à vélo au cœur des décisions municipales.

Pourquoi Versailles peut-elle réussir cette transformation ?

Versailles possède des atouts uniques pour réussir rapidement cette transition :

- Une taille parfaite, adaptée à des déplacements quotidiens faciles à vélo pour les différents actes de la vie quotidienne.
- Une ville relativement plate, permettant à tous de pédaler.
- Des axes larges et structurants (ex : Avenue de Paris, 2<sup>e</sup> avenue la plus large de France), offrant l'espace nécessaire à des aménagements ambitieux.
- Une population familiale et intergénérationnelle, déjà réceptive à un cadre de vie apaisé et favorable au vélo.
- Un patrimoine exceptionnel et un potentiel touristique majeur : la mobilité cyclable est une clé majeure pour renforcer l'attractivité et faciliter l'accueil touristique.
- Une densité de population suffisante et un cœur de ville commerçant pour développer la cyclologistique.

Versailles a toutes les clés en main pour devenir une référence cyclable et agréable à vivre : saisissons ensemble cette opportunité !

Face aux défis environnementaux et sociaux, la mobilité active est une réponse rapide et accessible. Nous attendons des candidates et candidats qu'ils s'engagent concrètement en faveur de solutions audacieuses et durables.