



Propositions pour une ville de Liège cyclable

Mémoire
pour les élections communales d'octobre 2018

GRACQ Liège



Contact :

Julien Charlier – 0472 29 25 00

liege@gracq.org

Introduction

Que ce soit au niveau de l'économie locale, de la mobilité, de la santé ou de la qualité de vie, **les avantages du vélo ne sont plus à démontrer**¹. La Ville de Liège l'a bien compris, raison pour laquelle elle mène une politique de développement du vélo depuis plusieurs années.

Plusieurs belles avancées ont été réalisées dernièrement par la Ville suite, notamment, au coup de pouce régional « Wallonie cyclable ». Avec l'adoption du **plan communal cyclable** 2012-2015, la Ville s'est dotée d'une véritable feuille de route pour développer la pratique du vélo avec notamment l'identification de 6 itinéraires structurants et 4 jonctions. La ville a également mis en place diverses actions intéressantes en faveur du vélo (soutien du point vélo à la gare des Guillemins, location de vélos « vélocité », test de vélos à assistance électrique, formations...). Plusieurs aménagements cyclables ont également été réalisés et la Ville a été très proactive dans la mise en place des sens uniques limités (SUL).

Bien que la **volonté et les compétences soient bien présentes** au sein du monde politique et de l'administration communale, cela fait maintenant près de 20 ans que la Ville de Liège rédige des documents ambitieux sur le développement de la pratique du vélo sur son territoire : Plan Communal d'Itinéraires Cyclables (PCIC) en 1998, le Plan Communal de Mobilité (PCM) en 2004, le plan vélo 2010-2015 (2010), le Plan Communal Cyclable 2012-2015 (PCC en 2011), la déclaration de politique générale du Collège (2012)... Malheureusement, force est de constater que **l'objectif des 10% de part modale** cycliste énoncé dans ces différents documents et déclarations **est loin d'être atteint et aucun itinéraire structurant n'a été réalisé** à ce jour.

Certes, **les comptages** de la Ville montrent une augmentation de la pratique du vélo ces dernières années, notamment suite aux aménagements opérés. Cependant, la **part modale vélo à Liège stagne à environ 2-3%**².

Ce plafonnement est principalement dû à des **infrastructures cyclables insuffisamment développées et discontinues** rendant les cheminements incohérents et peu sécurisants, comme le démontre une évaluation du PCC réalisée par le Gracq Liège³.

En l'état, les conditions de cyclabilité à Liège ne convainquent que les cyclistes les plus aguerris et freinent le recours au vélo à de potentiels utilisateurs ralentis par un **sentiment d'insécurité**. C'est ainsi qu'une grande part de cyclistes potentiels, les personnes peu habituées au vélo et, pire, les enfants demeurent éloignés de ce mode de déplacement. Ce manque d'infrastructures est fortement lié au manque de budget attribué à la politique cyclable.

Pourtant, **l'attente citoyenne est forte**, comme l'ont montré le projet de Ville en 2013 et tout récemment, en 2017, l'exercice participatif de « Réinventons Liège » où les propositions en faveur de la mobilité cyclable sont apparues de loin comme les plus plébiscitées par les liégeois.

¹ Van Zeebroek B., Charles J. et Holf E. (2014), *Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie – résumé*, TML, Pro Velo et SPW-DGO2, 22p.

² Diagnostic du PCM de Liège 2017.

³ Evaluation du Plan Communal Cyclable le GRACQ Liège en 2016 : <http://www.gracq.org/actualites-du-gracq/liege-45-millions-nont-pas-suffi>

Les enjeux sont énormes et vont bien entendu au-delà du développement du vélo en ville. Nous voulons rêver avec tous les citoyens liégeois et avec vous à une **ville apaisée** avec une **haute qualité du cadre de vie**, principal atout pour faire de Liège une **ville attractive** aux niveaux résidentiel et économique, pour ramener des familles en ville et limiter la périurbanisation.

Avec ce document⁴, nous vous proposons, pour la législature qui vient, de **travailler avec l'ensemble des partenaires** impliqués dans le processus à un objectif : **atteindre 7% de part modale vélo à Liège à la fin de cette législature pour atteindre (enfin) l'objectif 10 % en 2030.**

Pour le GRACQ, il est temps de passer des effets d'annonces à la réalisation effective du Plan Communal Cyclable voté en 2011 et de faire les choses avec ambition, c'est-à-dire en octroyant à ce projet de ville, un budget à la hauteur de son objectif qui est d'atteindre une part modale de 10%.

Le memorandum du Gracq Liège est également téléchargeable à l'adresse : <http://www.gracq.org/groupes/liege>

4 A côté de ces propositions prioritaires assez générales, le Gracq Liège a de nombreuses idées plus concrètes relatives à certains aménagements particuliers ou à une vision de la mobilité de certaines parties du territoire et se tient à disposition des politiques pour échanger sur ces dossiers.

1 objectif

**10% de déplacements à vélo,
un objectif pour une politique cyclable crédible**

et

8 propositions

pour faire de Liège une ville cyclable

- 1. Un budget à la hauteur des ambitions**
- 2. Un réseau structurant en site propre**
- 3. Une cyclabilité accrue à l'échelle des quartiers**
- 4. Réduire la pression automobile, rééquilibrer l'usage des différents modes de transports en ville**
- 5. Le développement du stationnement « vélo » sécurisé, une lutte active contre les vols de vélos**
- 6. L'intégration systématique du vélo dans les politiques d'urbanisme de la ville**
- 7. Développer une image positive du vélo**
- 8. Le développement du transport de marchandises à vélo**

10% de déplacements à vélo, un objectif pour une politique cyclable crédible

Malgré son inscription dans le Plan Communal de Mobilité de 2004, force est de constater que l'objectif affiché par la commune, et soutenu par le GRACQ, d'atteindre 10% de part modale cycliste en 2010 en centre-ville est loin d'être atteint.

Pourtant, 10% de déplacements à vélo est un objectif essentiel pour toute ville qui souhaite mener une politique cyclable crédible. En effet, avec 10% de déplacements à vélo, vous obtenez une masse critique, un seuil qui donne de la visibilité aux cyclistes et donc, plus de sécurité et de crédibilité auprès des autres usagers. Avec un seuil de 10%, les autorités communales bénéficieront d'un soutien encore plus grand que celui exprimé dans l'enquête « Réinventons Liège » en faveur d'une politique cyclable cohérente et ambitieuse.

Maintenir cet objectif est aussi une manière de **donner un cap précis et de fédérer le personnel communal et les acteurs de la mobilité à s'unir** dans un effort qui va donner un nouveau visage à la ville de Liège.

Que ce soit en terme sanitaire, économique, de mobilité... le vélo n'a plus à démontrer ses bienfaits pour une ville comme Liège. Il est donc grand temps que les forces politiques liégeoises se mobilisent et s'organisent pour que l'objectif des 10% de parts de déplacements à vélo soit (enfin) atteint. L'ensemble des propositions qui suivent vise à atteindre cette part modale, en privilégiant un transfert de la voiture vers le vélo (et les modes actifs en général).

Le GRACQ Liège demande l'application d'une politique cyclable ambitieuse qui a pour objectif d'atteindre 10% de déplacements à vélo d'ici 2030.

Un budget à la hauteur des ambitions

1

Comme le stipule une étude sur l'impact du vélo en Wallonie commanditée par la Direction des Impacts Economiques et Environnementaux de la DGO2 du SPW en 2014⁵ : « *la pratique du vélo est liée aux investissements consentis. On ne voit augmenter de manière significative l'utilisation du vélo que si des dépenses publiques régulières et importantes sont consenties. Il y a peu de changement important en-dessous de 11€ par habitant* ».

Ces dernières années avec le soutien de la Wallonie, dans le cadre du projet Wallonie cyclable, le budget annuel par habitant était, selon nos calculs, de 4,3€. Depuis l'arrêt de ce projet, **ce chiffre est passé à 2,2€/an par habitant.**

Si la future majorité souhaite mettre en place un réseau cyclable structurant comme le préconise le Plan Communal Cyclable 2012-2015 et comme l'appelle de ses vœux la population qui s'est exprimée dans l'enquête « Réinventons Liège », elle ne pourra le faire qu'en affectant un budget spécifique aux aménagements vélo, **supérieur ou égal à 10€/an par habitant.**

Si ces investissements bien nécessaires semblent conséquents, il importe de voir que sur le long terme, ceux-ci rapportent à la communauté. Selon une étude menée par la ville de Copenhague⁶, pour chaque km parcouru à vélo, un bénéfice de 25 cents est généré pour la collectivité alors que chaque km parcouru en voiture coûterait 0,16 cents à la collectivité.

Selon l'étude publiée en 2014 par le SPW-DGO2, les bénéfices estimés pour 2030 sont clairement positifs avec un seuil de 10% de cyclistes. Selon les chiffres avancés, « **chaque euro investi en rapporte de 5 à 12 €** suivant l'importance des effets sur la santé et la sécurité routière pris en compte ».

Cette même étude détaille des sources de financement possibles pour mener à bien une politique cyclable crédible : via les moyens généraux (ensemble des dépenses publiques), via des sources spécifiques (par exemple, une part des recettes du stationnement automobile payant comme à Graz, Nottingham et Oxford) et via des « non dépenses ».

Investir dans le vélo aujourd'hui peut donc être considéré comme de la bonne gestion des finances publiques.

Le GRACQ Liège demande que le budget de la politique cyclable de la Ville de Liège soit équivalent à 10€/an par habitant durant la prochaine législature.

⁵Van Zeebroek B., Charles J. et Holf E. (2014), *Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie – résumé*, TML, Pro Velo et SPW-DGO2, 22p.

⁶ Jan Gehl, *Ports d'attache*, ARTE, 2014

2 Un réseau structurant en site propre

Une priorité majeure pour le Gracq Liège est **l'aménagement d'infrastructures cyclables structurantes** à l'échelle de la ville, comme cela a d'ailleurs été défini dans le Plan Communal Cyclable de Liège 2012-2015 qui prévoyait l'aménagement d'un réseau structurant (6 itinéraires et 4 jonctions) répondant à 5 critères : **sûrs, rapides, cohérents, confortables et agréables**. Ces aménagements doivent être conçus pour que des citoyens de 7 à 77 ans puissent se déplacer en toute sécurité.

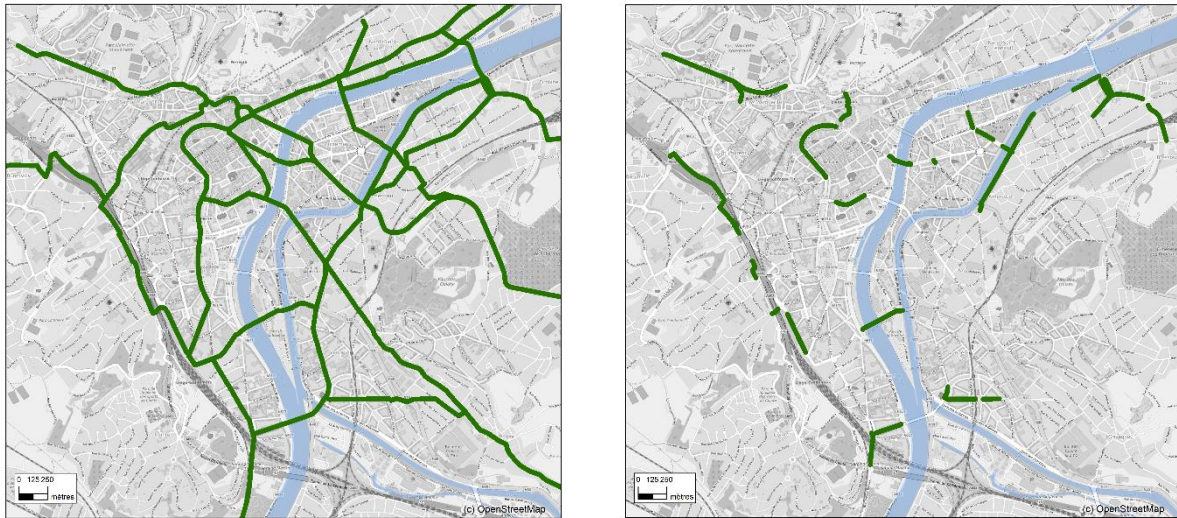


Figure 1 : à gauche, le réseau structurant tel que prévu dans le Plan Communal Cyclable adopté en 2011 ; à droite, l'état actuel du réseau structurant.

Pour attirer de nouveaux cyclistes, il est nécessaire de créer des couloirs cyclables en site propre avec un haut degré de sécurité. Ces liaisons cyclables seront convoitées par un public plus large, bénéficiant d'infrastructures performantes dans **un rayon de 20 minutes (6 km) autour du cœur de ville**, sur base d'une **feuille de route claire et précise**, partagée avec les différents partenaires.

Comme le résume Morten Kabell, adjoint aux transports à la ville de Copenhague (où la pratique quotidienne du vélo frôle les 50%), « *la culture vélo n'est pas inscrite dans nos gênes. Si vous construisez des infrastructures protégées, les gens vont prendre leur vélo, et ça marchera. Ce n'est pas sorcier, toutes les villes peuvent le faire*⁷ ».

En plus de la sécurité et du confort qu'il propose, ce réseau en site propre est aussi une réponse aux cyclistes exposés en première ligne aux rejets de polluants des véhicules motorisés lorsqu'ils circulent dans le trafic. Leur aménager des sites propres à l'écart de la pollution directe des véhicules motorisés nous semble un juste retour des choses.

Le GRACQ Liège demande la réalisation d'un réseau structurant, comme le prévoit le Plan Communal Cyclable, offrant des liaisons sûres, rapides, cohérentes, confortables et agréables dans un rayon de 6 km.

⁷ Les leçons de Copenhague, Magazine 200, n°14, Automne 2017

3

Une cyclabilité accrue à l'échelle des quartiers

A côté du réseau structurant, la cyclabilité de la ville doit être améliorée au sein des quartiers.

Comme le prévoit le Plan Communal Cyclable, la mise en place d'une série d'aménagements est nécessaire pour sécuriser et faciliter la vie des cyclistes dans leurs déplacements de courtes distances, au sein de leur quartier, entre les quartiers et vers le réseau structurant. En voici quelques-uns :

a) 30km/h pour des quartiers apaisés

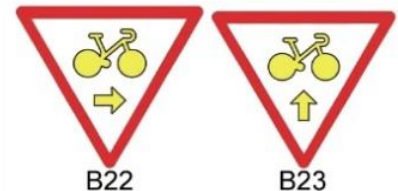
Le GRACQ Liège défend l'idée de voir Liège devenir **une « ville 30 »**, c'est-à-dire une agglomération où le 30 km/h est la vitesse de référence, et où le 50 ou le 70 deviennent des exceptions à cette règle. En plus d'augmenter grandement la sécurité, le passage en zone 30 comporte beaucoup d'avantages que ce soit au niveau de la convivialité, de la sécurité routière, du commerce local, des nuisances sonores, de la qualité de l'air ou de la fluidité du trafic.

De plus, des zones 30 bien pensées **ne nécessitent pas nécessairement d'aménagements lourds et coûteux**. Pour en savoir plus sur les avantages et les bonnes pratiques pour la mise en œuvre d'une zone 30, nous vous conseillons la lecture du dossier « Ville 30 » du GRACQ : http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf

b) SUL et panneaux B22/B23

Pour développer l'usage du vélo dans une ville, il est essentiel de **faciliter la vie des cyclistes** afin de rendre les déplacements à vélo efficaces. Parmi les mesures possibles, notons la poursuite du développement des **sens uniques limités (SUL)** et leur entretien (signalisation).

La législation venant d'évoluer, il est maintenant possible, de généraliser la mise en place des **panneaux B22 et B23**, permettant aux cyclistes de tourner à droite ou d'aller tout droit à un feu rouge. Ce dispositif représente un gain de temps, un gain d'énergie et de sécurité pour les cyclistes (ils ne sont pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules).



Les évaluations à l'étranger et à **Bruxelles, où plus de 400 panneaux** ont été placés en 2016, depuis que la mesure est obligatoire, démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale.

A Liège, ville pionnière wallonne, trois carrefours régionaux sont équipés pour l'instant et **seuls 6 carrefours** seront mis en phase test en février 2018. Le GRACQ souhaite une politique plus ambitieuse avec la généralisation de cette mesure à tous les carrefours concernés.

Pour en savoir plus sur les B22/B23:

www.gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf

c) Rue cyclable

Un autre type d'aménagement en faveur d'une politique cyclable efficace, est la mise en place de la « rue cyclable » qui constitue une bonne option lorsque la largeur de la voirie est insuffisante pour installer une piste cyclable et que la zone 30 n'est pas suffisante pour permettre des déplacements cyclables totalement sécurisés⁸.



Dans une rue cyclable, la vitesse est limitée à 30 km/h et le cycliste est libre de circuler sur toute la largeur de la voirie (dans le cas d'un sens unique) ou sur toute la largeur de la bande de circulation (dans le cas d'une rue en double sens). La présence des véhicules motorisés y est autorisée mais ceux-ci ont l'interdiction de dépasser les vélos.

Voyez le dossier « rue cyclable » du SPW :

http://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/WaCy_rue_cyclable.pdf

Le GRACQ Liège demande la mise en place d'aménagements sécurisants et facilitant la pratique du vélo dans les quartiers.

⁸ Pensons par exemple à certaines rues de l'hyper-centre telles que la rue de la Régence ou de l'Université.

4

Réduire la pression automobile, rééquilibrer l'usage des différents modes de transports en ville

Selon une étude menée en 2017 par ProVelo⁹ auprès des nouveaux cyclistes bruxellois, un des principaux **freins à la pratique du vélo en ville est la pression automobile**.

Certes, comme le recommande le Plan Communal Cyclable 2012-2015, la mise en place d'un réseau cyclable structurant est essentielle pour un développement de la pratique du vélo à Liège. Mais on ne peut pas occulter le fait que **les cyclistes resteront, dans beaucoup d'endroits, confrontés au trafic automobile**. Plus celui-ci est dense, moins les cyclistes (et piétons) se sentent en sécurité et cette insécurité ne permet malheureusement pas d'envisager un développement de la pratique du vélo de façon crédible.

Le stationnement sauvage des automobiles à Liège est également une problématique marquée et non suffisamment sanctionnée qui entraîne une insécurité pour les cyclistes quand il s'agit de voies cyclables mais surtout pour les piétons sur les trottoirs. Parallèlement, la gestion actuelle du stationnement automobile sur l'espace public et en ouvrage ne permet pas une régulation suffisante de la pression automobile et prive la ville de recettes utiles. En la matière, nous ne pouvons que recommander l'exemple de la Ville de Gand : <http://www.uvcw.be/articles/33,96,37,37,2513.htm>

L'arrivée prochaine du tram à Liège est une très bonne nouvelle et nous espérons que ce nouvel outil de **mobilité sera accompagné de mesures limitant la pression automobile** en ville. Il en va de la qualité de l'air, d'une diminution des nuisances sonores et de la qualité de vi(II)e des Liégeois. La politique cyclable ne sera efficace que si elle est intégrée dans une vision systémique des mobilités. C'est pourquoi l'ensemble des interconnexions entre modes doit être étudiée pour mettre en place les solutions les plus durables et efficaces.

Si la Ville de Liège est actuellement davantage organisée autour du trafic routier, des exemples en Europe (Strasbourg et Malmö pour des villes de tailles comparables à Liège) démontrent qu'**un rééquilibrage entre les différents modes de transports est possible**. Et que celui-ci a des effets positifs sur la qualité de vie, la santé des habitants et l'autonomie des personnes les plus faibles. Nous pensons ici particulièrement aux enfants et aux personnes âgées qui profitent d'une ville « pacifiée ».

Le GRACQ Liège appelle la future majorité à mener une politique active pour réduire la pression automobile en ville afin de permettre un meilleur équilibre entre tous les modes de transports.

⁹ <https://www.provelo.org/fr/page/nouveaux-cyclistes-a-bruxelles>

5

Le développement du stationnement « vélo » sécurisé, une lutte active contre les vols de vélos

Si nombre de liégeois-e-s souhaitent se (re)mettre en selle, la peur de se faire voler son vélo ou le manque de place dans leurs immeubles ne leur permettent pas de passer de l'envie à l'action. Le développement du vélo électrique, dont le coût est très important, vient renforcer ce besoin de stationnement sûr, que ce soit pour des périodes de courtes, moyennes ou longues durées.

Plusieurs mesures peuvent changer la situation et doivent être calibrées en fonction de l'objectif des 10% de part modale à atteindre :

- l'installation de box vélos sécurisés au cœur des quartiers ;
- la promotion de l'installation d'infrastructures permettant l'accueil des vélos dans les parkings surveillés existants en ville ;
- l'établissement d'infrastructures permettant le parcage en grand nombre de vélos dans des endroits clés (Place St-Lambert, Place Cathédrale, Gare du Palais...) accompagné d'une politique de surveillance active et efficace.

Au niveau de la lutte contre le vol, il nous apparait aussi que l'implication de la police pourrait être plus importante via :

- une surveillance accrue aux endroits et aux heures où les vols sont fréquents ;
- l'instauration d'un guichet unique et spécifique au signalement de vélo volé à la police et l'établissement d'une banque de données des vélos volés, disponible en ligne ;
- une sensibilisation et un contrôle réguliers des endroits de revente de vélos (magasin de seconde main, brocantes...).

Le GRACQ Liège appelle la future majorité à continuer à étendre l'offre de stationnement vélo et à se montrer proactive en matière de lutte contre le vol de vélos.

6

L'intégration systématique du vélo dans les politiques d'urbanisme de la ville

Trop souvent, le GRACQ est étonné de voir que le vélo n'est guère intégré aux nouveaux aménagements urbains. Une façon de faire avancer la cause du vélo consiste à l'intégrer de manière systématique dans les processus de planification et de gestion de l'espace public. Il s'agit de pouvoir **profiter de chaque projet d'aménagement de voirie pour améliorer le confort, la sécurité et l'infrastructure** en tenant compte des cyclistes que ce soit sur des voiries communales ou régionales ou encore des espaces publics gérés ou réglementés par d'autres parties (Infrabel, SRWT, police...).

Le Gracq demande :

- que la Ville se dote de marges de manœuvre beaucoup plus importantes dans les projets concernant les voiries régionales. Il n'est pas acceptable que le Plan Cyclable de la Ville et sa vision globale ne puissent être mis en application ou retardés suite à une mauvaise coordination avec l'autorité régionale. La **coordination** avec les services du SPW- DGO1 – Directions des routes de Liège doit donc être optimale et se situer bien en amont de toute planification d'infrastructures. Il en est de même avec les TEC, la police, Infrabel et les autres gestionnaires de l'espace public.
- l'instauration dans le cahier des charges de l'ensemble des travaux de voiries et rénovations urbaines en cours et à venir d'une **prise en compte raisonnée du vélo**. Cette dynamique doit être accompagnée de la formation et sensibilisation à la prise en compte des cyclistes des agents communaux en charges des projets, de la désignation de spécialistes du trafic vélo dans l'équipe du service de l'urbanisme et des travaux de la Ville de Liège. Pour tout projet de travaux concernant les voiries ou espaces publics, un avis conforme devrait également être demandé au conseiller en mobilité douce de la Ville. Cet avis se base sur la vision définie dans le Plan Cyclable de la Ville et peut également se faire sur consultation du Gracq Liège et de son expertise.
- que ces projets soient présentés à la **Commission Communale Consultative Vélo** dans un but d'information, de consultation et de discussion avec notamment les représentants du GRACQ.
- que la Ville inscrive dans le Guide Communal d'Urbanisme (ou tout autre texte similaire) l'obligation d'un nombre minimal de stationnements vélo dans ou à proximité des bâtiments publics ou lors de toute restauration ou construction d'immeubles privés (logements, logements étudiants, bureaux, surfaces commerciales...). Au-delà de leur inscription dans un guide d'urbanisme, ces recommandations doivent être communiquées aux promoteurs et prises en compte de façon systématique dans l'analyse des demandes de permis.

Le GRACQ Liège souhaite que l'intégration du vélo dans tout nouvel aménagement ou construction/rénovation soit systématiquement étudiée et se fasse dès la genèse d'un projet.

7

Développer une image positive du vélo

Comme l'indique fort justement le Plan Communal Cyclable 2012-2015, « *Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation.*¹⁰ »

En effet, il apparaît crucial, pour toute ville souhaitant développer une politique cyclable crédible, de **communiquer de façon continue** afin de **renforcer les cyclistes actuels** dans leur pratique, **d'encourager les nouveaux cyclistes** à maintenir leur pratique, et enfin, **d'inciter les cyclistes potentiels** à se mettre en selle.

En plus d'une communication grand public, il est nécessaire de proposer des actions d'accompagnement des futur-e-s cyclistes. Nous pensons bien entendu à la **généralisation du brevet du cycliste** à toutes les classes de 5-6^{ème} primaire, à la **valorisation des acteurs locaux** (point vélo, ateliers vélos, magasins de cycles) et de toutes les activités proposées sur le territoire de la ville de Liège (bourse aux vélos, balades, formations...) afin de créer une communauté et un engouement pour le vélo et sa pratique à Liège.

Le GRACQ Liège demande la mise en place d'une communication positive et continue afin de créer un climat positif autour de la pratique du vélo à Liège.

¹⁰ Plan Communal cyclable 2012-2015, Ville de Liège 2011, p.60

8

Le développement du transport de marchandises à vélo

La grande majorité des marchandises transportées en ville par des professionnels le sont par des véhicules motorisés (camions et camionnettes essentiellement), ce qui engendre plusieurs problèmes : stationnement, perturbation du trafic, pollution, impact sur les infrastructures...

Pour le livreur ou sa société, le dernier kilomètre constitue généralement le chaînon le plus coûteux et le plus difficile à gérer en lien principalement avec l'accessibilité du milieu urbain.

Or, selon le projet européen CycleLogistics financé par l'Union Européenne, **25% des marchandises qui parcourent les villes actuellement pourraient être livrées à vélo**. Un chiffre qui monte à 50% dans le cas des petits colis légers et de faible encombrement. La distribution de marchandises en ville par le vélo est efficace et économique. Elle permet de réduire le trafic et les pollutions qui y sont liées et d'augmenter la sécurité, la qualité de vie et le confort des commerçants locaux.

Le Gracq Liège souhaite que la prochaine majorité favorise le développement des livraisons de marchandises à vélo(-cargo) en Ville, par des sociétés respectueuses des conditions de travail des livreurs et développe un centre de dépôt/distribution en agglomération (dans la vallée et à moins de 5 km de l'hyper-centre) facilitant la distribution des marchandises par le vélo sur les derniers kilomètres.