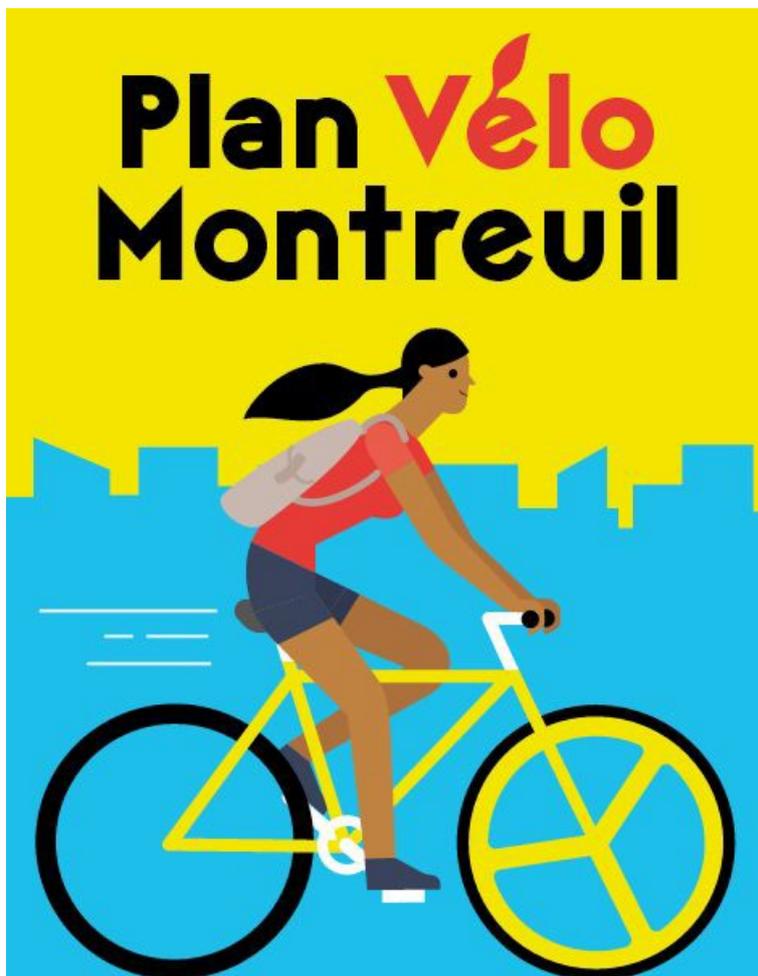


Plan Vélo de Montreuil 2023 — 2026

Pour une ville mobile et durable



I/ Pourquoi un Plan vélo ?

L'ensemble des usagers des transports en commun ou de la voiture est aujourd'hui pris en otage par la plupart des aléas quotidiens, que ce soient des pannes, des retards, du trafic, ou des problèmes de stationnement sur la voirie. Parmi les alternatives à la voiture individuelle, le vélo constitue une des solutions privilégiées :

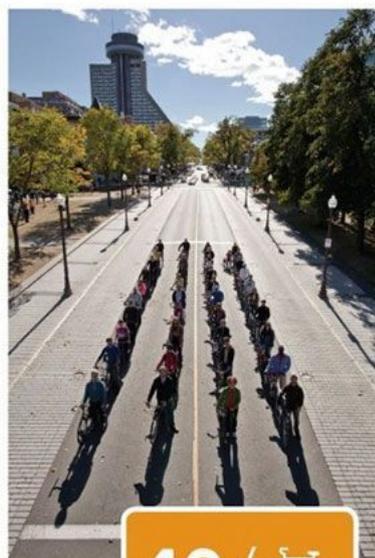
- Il est plus efficace et plus rapide pour se déplacer sur de courtes distances, notamment dans un milieu urbain dense comme celui de Montreuil et permet la ponctualité.
- Il est peu consommateur d'espace public et permet de libérer de la place dans des transports en commun déjà fortement sollicités.
- Comparativement aux autres modes de déplacement, il ne coûte pas cher, que ce soit pour son utilisateur (acquisition et entretien) comme pour la collectivité, les dépenses en investissement et en fonctionnement étant incomparablement plus chères pour les transports en commun et les déplacements motorisés.
- Il est responsable d'accidents de moindre gravité comparativement aux automobiles et aux deux-roues motorisés, et le développement important du vélo a permis dans tous les pays qui en ont bénéficié de constater une baisse du nombre global d'accidents.
- Il répond à des enjeux majeurs de santé publique. L'intégration d'activité physique dans la vie quotidienne permet de lutter contre des maladies chroniques et de limiter les coûts impliqués pour les personnes et les collectivités.
- Il procure également des bénéfices collectifs. En effet l'augmentation de la pratique du vélo en ville de France participe à la baisse de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre. Actuellement en France, la pollution de l'air ferait près de 50 000 morts soit 9% de la mortalité dans l'Hexagone, selon une étude de Santé Publique France, publiée en juin 2017.
- Il contribue à renforcer l'économie locale, et notamment les commerces de proximité, qui bénéficient avec les cyclistes d'une clientèle moins volage et plus régulière que les motorisés, eux-mêmes plus enclins à faire des achats en commerces périphériques.



40 / 



40 / 



40 / 

Le vélo est le mode de déplacement le plus efficace et compétitif vis-à-vis des autres modes sur les trajets compris en 2 et 5 km. Ainsi le vélo possède un fort potentiel de développement. Près de 75 % des déplacements (soit 8,4 millions en 2014) tous motifs sont égaux ou inférieurs à 5 km en Île-de-France, et la moitié des déplacements en voiture en Île-de-France est inférieure à trois kilomètres, une distance qui peut être parcourue à vélo en moins de quinze minutes à peine.

Dans une commune comme Montreuil, ce mode de déplacement économique permet de couvrir quasiment tout le territoire en 15mn depuis le centre, d'autant que la démocratisation des vélos à assistance électrique permet de réduire la contrainte du relief.

II/ Diagnostic et évaluation

1/ Diagnostic de la situation actuelle - Baromètre Villes cyclables 2021/2022

Toujours la plus grande enquête sur le vélo d'Europe

La FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) s'est mobilisée pour organiser tous les deux ans une enquête auprès des cyclistes pour connaître leur ressenti quant à la cyclabilité des villes françaises. Ce « baromètre » a recueilli fin 2021 plus de 277 000 réponses (2019- 185 000 réponses) soit une progression de participation au niveau national de près de 50 % , ce qui en fait toujours la plus importante étude d'opinion concernant le vélo en France et en Europe. Les résultats détaillés ont été publiés en février 2022. Ses enseignements sont intéressants à la fois pour l'ensemble du pays comme pour chaque ville individuellement.

Une note en forte progression pour Montreuil

Montreuil a fait l'objet 520 réponses (454 en 2019) réponses dans ce baromètre, soit une participation en hausse de 15 %.par rapport à 2019.

En 2019, Montreuil avait reçu une note encore faible mais déjà en progression par rapport à 2017: 3,15 (D) sur une échelle de 1 à 6, soit l'équivalent d'un 8,56 sur 20 (2,95 en 2017 E). Ceci la mettait dans la classe D (« climat moyennement favorable»). Elle était ainsi la 14^e ville française (sur 29) dans la catégorie 100 à 200 000 habitants.

NB : en 2017, seules trois grandes villes avaient obtenu une note supérieure à la moyenne (Strasbourg, Nantes et Grenoble)

En 2021, Montreuil reçoit une note de 3,44 (soit un 11,46 sur 20). Elle dépasse la moyenne et toute proche de la note supérieure (C). Et surtout, Montreuil passe à la 6^e place, ce qui fait la meilleure progression dans le classement de sa catégorie (villes de 100 à 200 000 habitants). Montreuil rate d'ailleurs de peu le titre de la meilleure progression de la note générale, qui revient à Grenoble, première ville de la catégorie.

Montreuil est enfin la ville de Seine-Saint-Denis la mieux notée, comme c'était déjà le cas en 2019 et 2017, mais avec désormais un écart plus important.

Des actions positives reconnues

Le ressenti de la progression de la ville sur sa cyclabilité entre 2019 et 2021 est très forte avec 83,9 % des répondants qui disent que la situation s'est un peu ou beaucoup améliorée sur la ville. L'ensemble des résultats sont en progression plus ou moins importante sauf 3 sujets évoqués plus loin.

Montreuil obtient comme en 2019 une très bonne note à la question de l'ouverture au double sens cyclable des rues en sens unique avec une légère progression par rapport à 2019, ce qui fait écho à la mise en place généralisée de la zone 30 depuis plusieurs années. En complément et en lien avec cette action municipale,

les cyclistes montreuillois se sentent en sécurité dans les rues résidentielles avec la aussi une légère progression sur ce point.

Autre point, « je peux rouler à vélo en sécurité sur les grands axes » est le sujet qui a le plus progressé dans le questionnaire pour atteindre une note de 3,5, principalement grâce au déploiement des pistes transitoires sur les grands axes.

De ce fait, la note de Montreuil progresse encore sur la perception de l'action volontariste de la ville, avec de très bonnes notes sur « les efforts de la ville » en progression par rapport à 2019 comme sur « la communication pro-vélo » et « la ville à l'écoute des cyclistes ».

Les points les plus faibles

A contrario, Montreuil est très mal notée (plus mauvaise note) pour le fait que le stationnement de véhicules motorisés sur les aménagements cyclables est trop fréquent. Et sur ce point la situation est ressentie comme en baisse par rapport à 2019.

De même sur la question de la perception du risque de vol de vélos, le ressenti déjà bas en 2019 est en régression.

Bien que restant à consolider, trois des notes les plus faibles sont par contre en progression par rapport à 2019.

C'est le cas de la perception du respect des usagers motorisés vis-à-vis des cyclistes, de la perception de la sécurité de la rue pour les personnes âgées et enfants et également de solutions alternatives sûres prévues dans le cadre de travaux.

Enfin le dernier item qui régresse légèrement par rapport à 2019 est sur la signalisation directionnelle vélo sur la ville, sujet effectivement peu vu pas traité ces deux dernières années.

Indicateurs pour la poursuite de l'action de la ville

Enfin, ce baromètre était l'occasion pour les cyclistes de signaler leurs priorités d'aménagement, les lieux qui ont progressé et le besoin en stationnement vélo. Les trois cartes sont proposées en fin de note.

La carte des progrès (points verts) fait la part belle aux aménagements cyclables transitoires réalisés sur la ville mais également les aménagements définitifs sur Étienne Marcel ou sur Marceau et également sur l'apaisement du quartier solidarité Carnot en particulier sur la rue de la Solidarité.

Sur les priorités d'aménagement, sans surprise, les axes structurants permettant de sillonner rapidement la ville restent des priorités pour les répondants.

L'évolution que l'on peut noter est une répartition des attentes beaucoup mieux réparties sur l'ensemble de la ville qu'en 2019. La rue de Paris reste la demande la plus forte comme en 2019 et en 2017.

Pour rappel, cette importance de l'axe de la rue de Paris répond à plusieurs logiques : il s'agit de l'axe le plus structurant du Bas-Montreuil, qui relie Montreuil au pôle économique de l'agglomération et qui permet la liaison la plus rectiligne et en pente douce entre le centre de Montreuil et Paris. Trois éléments qui attirent la pratique cyclable du quotidien. Mais il est reproché l'absence d'aménagement cyclable sécurisant, des vitesses excessives et du stationnement en double-file mettant en danger les cyclistes.

Au-delà de la Rue de Paris, ressort l'axe Chanzy Péri Stalingrad avec une attente très forte sur la Croix de Chavaux. Attente également sur la finalisation de l'axe Étienne Marcel et la rue de Lagny pour les liaisons vers Paris. En centre-ville beaucoup d'attente sur Rouget de Lisle, Franklin, Wilson et particulièrement sur la place François Mitterrand (deuxième plus gros carrefour attendu après la croix de Chavaux).

Enfin coté Haut Montreuil, la rue de Rosny est la plus attendue ainsi que l'amélioration sur Briand en limite avec Noisy-le-Sec et l'avenue Pasteur avec la ville de Bagnolet.

Les autres lieux les plus cités correspondent pour la plupart à des grands axes de Montreuil, et en particulier l'axe Chanzy/Péri et l'axe PVC/Briand. Une demande importante se concentre également sur la rue Étienne Marcel, soulignant l'importance de finir l'aménagement commencé en 2019.

Le choix de ces lieux par les répondants au baromètre met en évidence l'intérêt d'une politique cyclable apportant une réponse à l'enjeu de sécurisation des grands axes structurant le territoire, au-delà de l'apaisement des rues résidentielles.

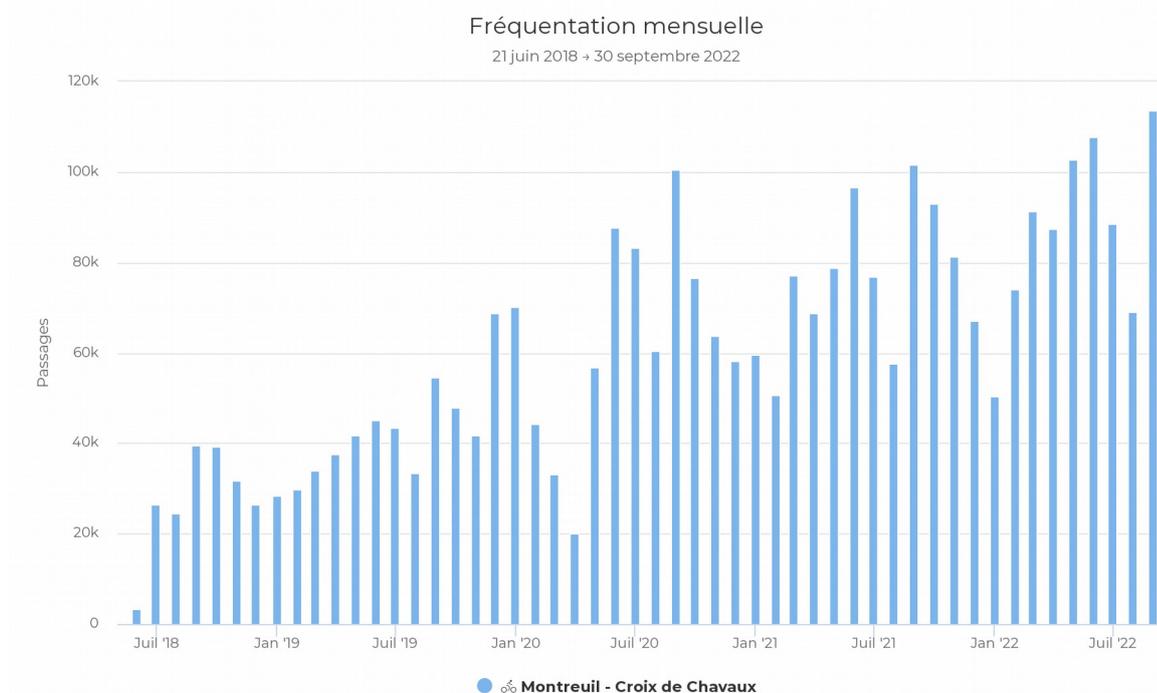
2/ Une augmentation forte de la pratique constatée grâce à la mise en place de comptages vélo depuis 2018

Pour évaluer la progression de la politique (5^e axe du plan vélo), l'installation de 7 compteurs vélo a été réalisé par la ville entre 2018 et 2021

Sur l'ensemble des sites de comptage, la **progression de la fréquentation vélo est en moyenne de 26%** entre 2021 et 2022 (à date).

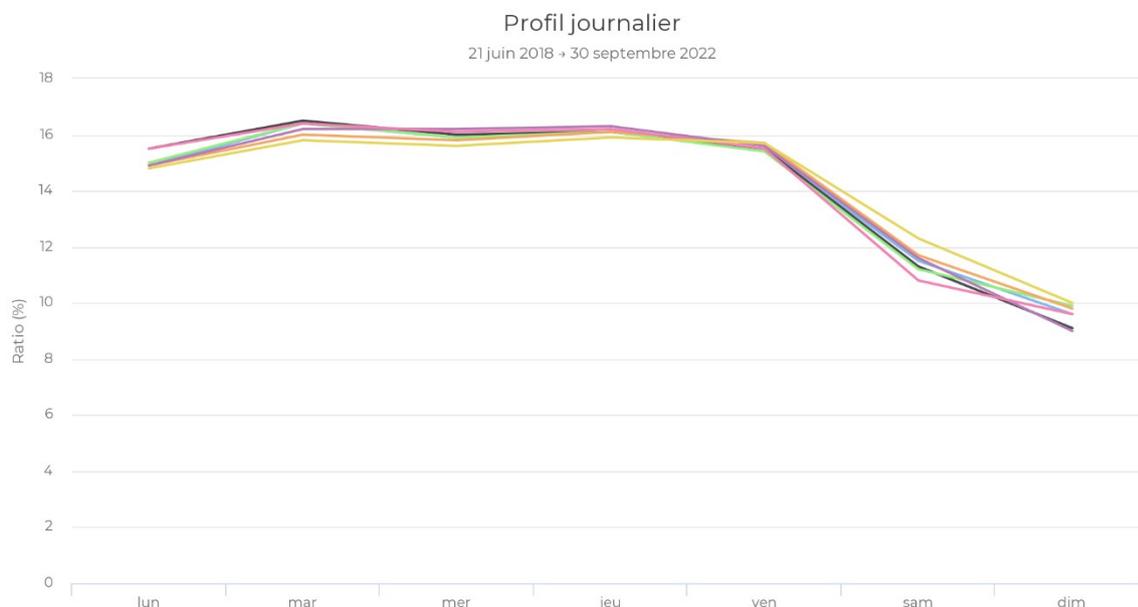


Sur le site de comptage Croix de Chavaux équipé d'un totem, les données de fréquentation montrent une augmentation du trafic de 44% / an depuis 2020.



Au-delà des records enregistrés en septembre 2021, juin 2022, puis septembre 2022, l'évolution de la pratique du vélo est encore plus marquée pendant la période hivernale. Année après année, le vélo se développe, y compris en hiver.

Autre enseignement des données de fréquentation : l'analyse des profils horaires et hebdomadaires des 7 sites montre un profil « utilitaire », avec des fréquentations importantes en semaine, et plus faible le week-end. A noter que le mardi est le jour de pointe.



Profil horaire des 7 sites de comptage équipés : on note une uniformité des profils avec des pics de fréquentation en semaine, et une pratique plus faible le week-end, particulièrement le dimanche, ce qui souligne l'aspect « utilitaire » de tous les sites de Montreuil

FOCUS/ COMPARAISON DE QUELQUES VILLES/MÉTROPOLES

(nombre moyen de passages par jour et par compteur – données issues de l'échantillon et du sur-échantillon)

Collectivités	Nombre de compteurs	Moyenne jour 2022	Nombre de compteurs dans les évolutions	Évol 22/21	Évol 22/19
Bordeaux Métropole	12	1 642	11	+7 %	+9 %
Dunkerque Grand Littoral Agglomération	31	235	23	+21 %	+40 %
Eurométropole de Strasbourg*	44	1 613	31	+23 %	+29 %
Grand Annecy	4	2 161	4	+14 %	+36 %
Grand Chambéry	11	835	11	+6 %	+20 %
Grand Lyon	64	1 184	54	+11 %	+19 %
Grenoble Alpes Métropole	19	1 635	3	+19 %	+31 %
Métropole Européenne de Lille	37	306	29	+16 %	+32 %
Métropole Nice Côte d'Azur	24	1 065	0	nd	nd
Nantes Métropole	61	714	45	+17 %	+17 %
Toulouse Métropole	6	1 057	1	nd	nd
Tours Métropole Val de Loire	22	594	12	+14 %	+27 %
Ville de Cannes	12	465	3	+3 %	+ 51 %
Ville de Montreuil	7	1 184	1	nd	nd
Ville de Paris	64	2 651	32	+13 %	+68 %

3/ Bilan des réalisations 2018 – 2022

Depuis 2018 et le vote du plan vélo 2018-2022, de nombreux aménagements, stationnements et services se sont développés sur la commune de Montreuil

- Aménagements cyclables

Des aménagements qui étaient prévus dans le plan de 2018 ont été réalisés. C'est le cas de la rue Étienne Marcel pour une partie, de la rue Marceau, de la rue Gambetta, de la rue Beaumarchais, de la rue Lenain de Tillemont, de l'avenue Wilson, de la rue Nungesser, de la rue Emile Beaufils, de la rue Michelet et également de l'expérimentation sur la place de la Croix de Chavaux. (environ 5,5 Km)

A cela, des aménagements nouveaux non prévus initialement dans le plan ont été réalisés par la commune et en particulier les 6,2 Km d'aménagements transitoires principalement réalisés sur des routes départementales de la commune. C'est le cas de Gabriel Péri, Boulevard Chanzy, Paul Vaillant Couturier, avenue Aristide Briand, Avenue de la Résistance, avenue Pasteur et rue Marceau, avenue Barbusse.

Plus récemment un aménagement a été réalisé sur l'avenue de la Nouvelle France. (0,6 Km)

A contrario, un certain nombre d'aménagement étaient inscrits dans les perspectives du plan vélo 2018-2022 mais n'ont pas pu être réalisés :

C'est le cas de la rue de la République, de la rue de Vincennes (sous la croix de Chavaux), la rue Rapatel (au nord de Gabriel Péri), la rue Pierre de Montreuil, la rue des Roches, les itinéraires dans le parc Montreuil, la place François Mitterrand, l'avenue du Colonel Fabien, la rue Paul Doumer, la rue Condorcet

En 2018 dans le plan vélo l'engagement de la ville était d'ajouter 10,5 Km de routes cyclables sur la ville pour porter le total de 17,5 à 28 Km. (y compris les voies bus vélo)

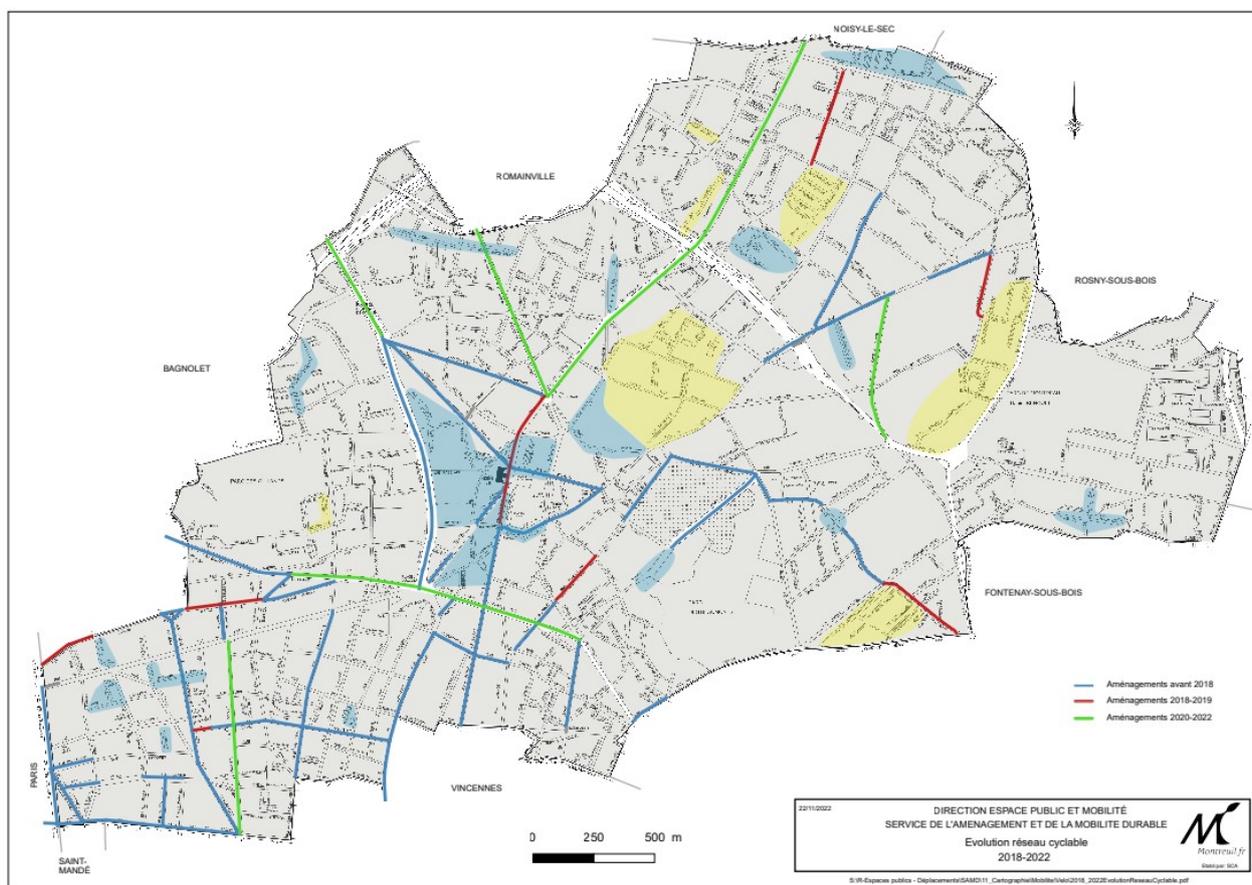
Sur les aménagements cyclables (pistes et bandes cyclables), le total a augmenté de 5,5 Km entre 2018 et début 2020 (le début de la pandémie de covid 19) et de 6,7 Km entre 2020 et 2022. Au global la ville a assuré une augmentation des aménagements de **12,3 Km** soit, un dépassement de l'objectif fixé avec une réalisation à 117 %.

- Zones de rencontre

De la même façon, l'objectif pour le développement des zones de rencontre était une augmentation de 3 km supplémentaires portant de 6,3 à 9,3 km le linéaire de ces zones.

Au vu des réalisations faites depuis 2018, le linéaire a été porté à 14 Km en 2022 soit une augmentation de 8,3 Km. L'objectif quantitatif a été augmenté de près de 300 %.

Par contre, la question se pose en termes d'effet réel sur les usagers qui traversent ces zones. Leur vitesse est-elle vraiment plus faible que dans les zones 30 et donc la question que l'on pourra se poser dans le nouveau plan d'action sera peut-être d'aller plus loin en termes de cahier des charges des zones de rencontre pour produire un réel effet de changement de comportement sur les usagers motorisés dans ces zones.



Aménagements cyclables existants et réalisés pendant le plan vélo 2018-2022

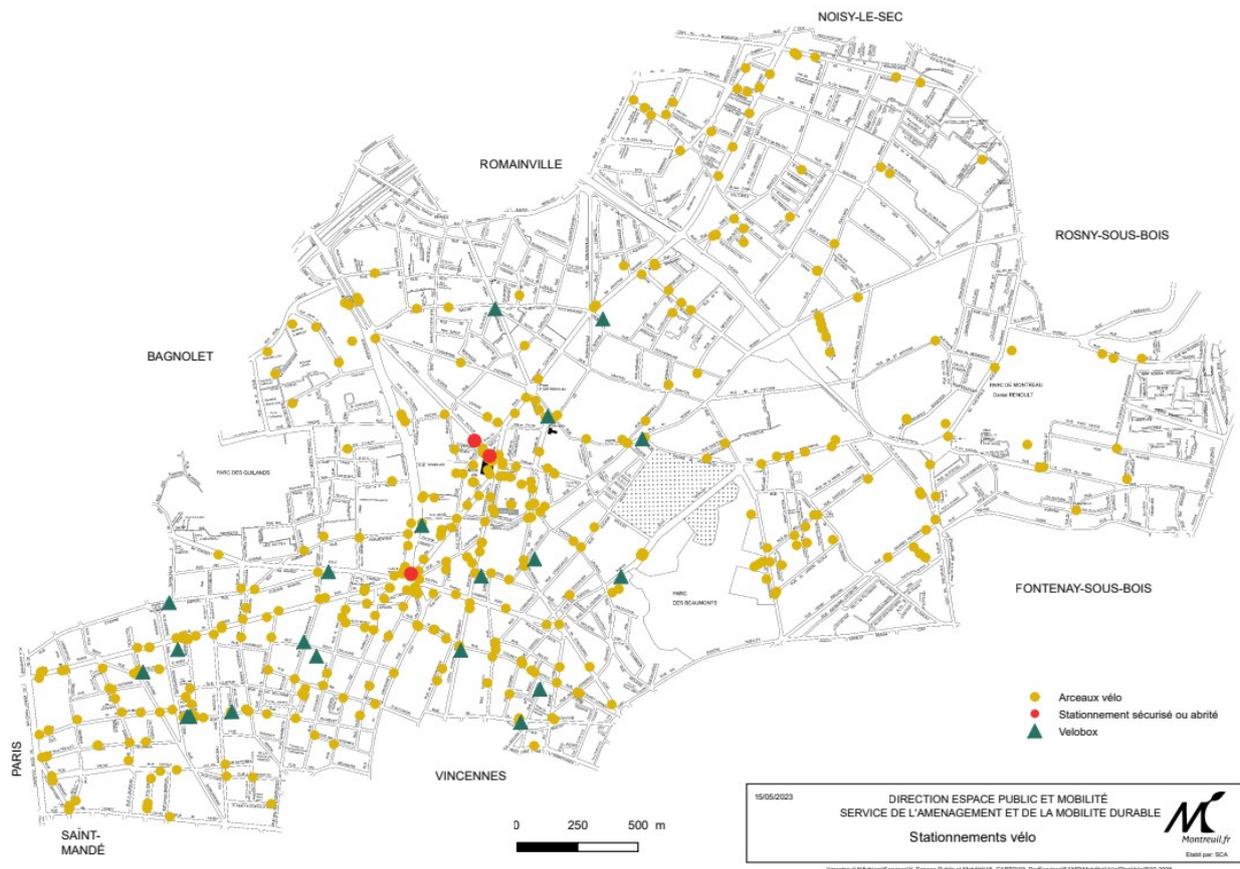
- Stationnements vélo

De nombreux stationnements vélo ont été implantés sur l'espace public depuis 2018 par la ville. L'objectif fixé par le plan vélo 2018 était de mettre en place 1200 arceaux supplémentaires (en plus des 1000 déjà existants).

Ce sont en tout près de **1000 arceaux** supplémentaires qui ont été implantés sur le territoire depuis 2018 par vagues successives chaque année. L'objectif de 1200 arceaux a presque été atteint (83 %).

En complément, un stationnement d'arceaux abrités a été mis en place au niveau de la croix de Chavaux subventionné par IDFM comprenant 38 places vélo.

Enfin comme prévu en 2018, 20 vélobox de 6 places chacun ont été implanté sur la ville pour répondre au besoin de stationnement sécurisé au niveau du domicile.

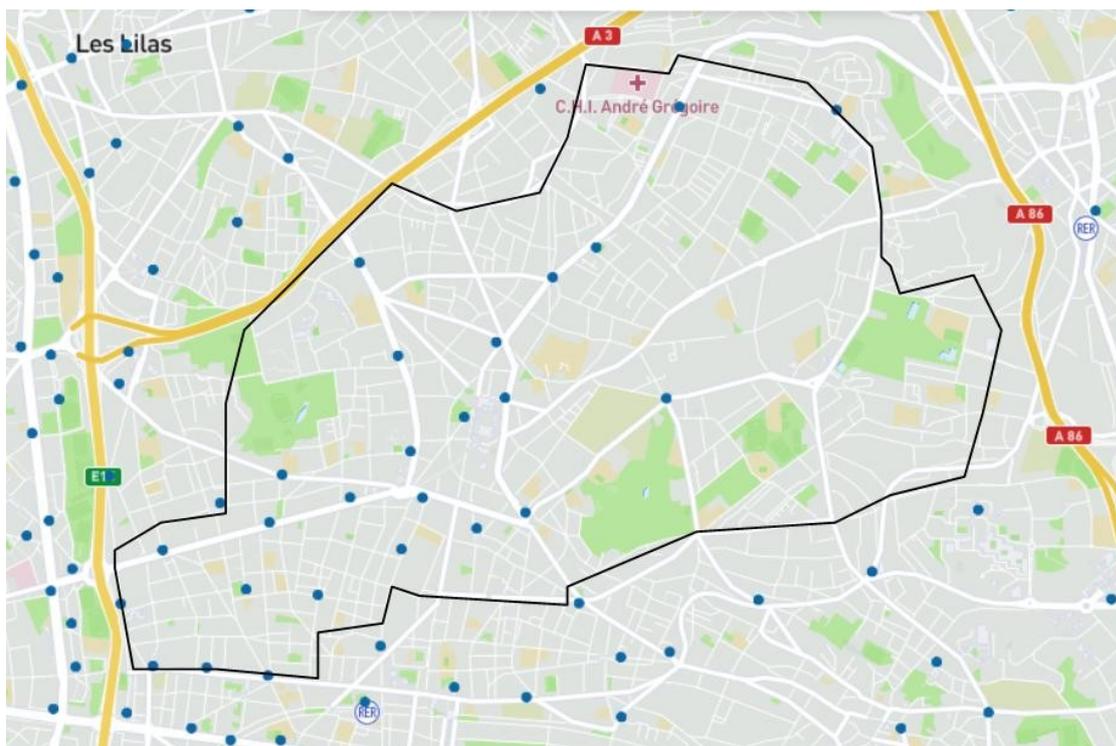


Stationnements vélos existants et réalisés pendant le plan vélo 2018-2022

Services vélo :

- VELIB'

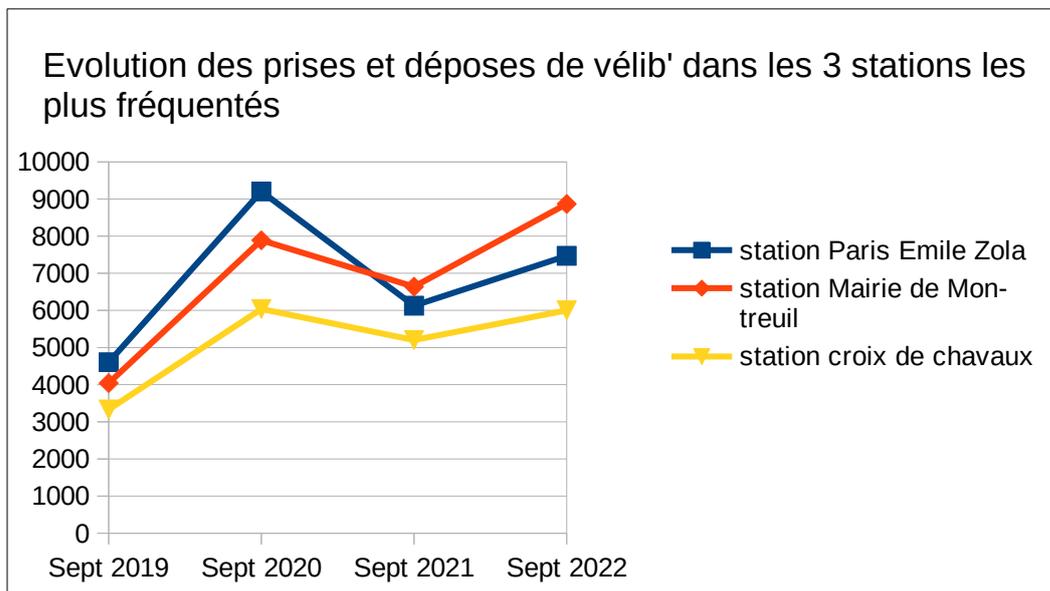
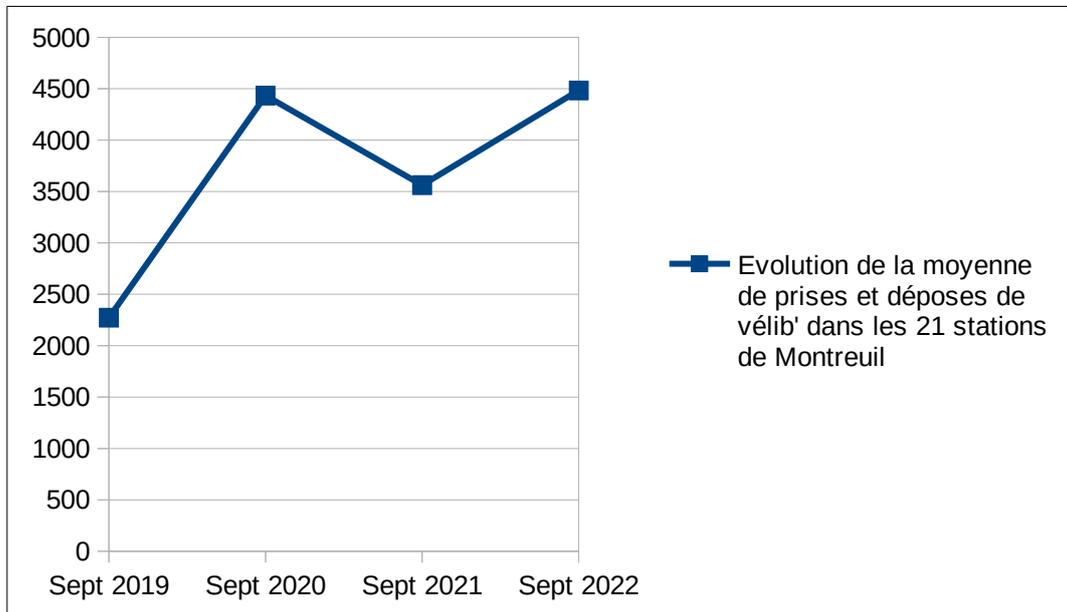
Déploiement de 21 stations vélib' sur la ville de Montreuil depuis 2019. Présence également de 6 stations mitoyennes à Montreuil.



Stations vélib' de la ville de Montreuil

Démarrage progressif en 2018/2019 des 21 stations.

Evolution de la moyenne de prises et déposes de vélib' dans les 21 stations en septembre de 2019 à 2022



VELIGO LOCATION

Location de vélo électrique en partenariat avec Île-de-France-Mobilité : Montreuil 1 territoire important de location de ce service !

Depuis le lancement du service en septembre 2019 et jusqu'à fin octobre 2022 voici en cumulé le nombre d'abonnements véligo location qui ont été réalisés sur la commune de Montreuil en fonction des différents modèles de vélos proposés.

Commune	VAE Classique	VAE Biporteur	VAE Triporteur	VAE Rallongé	Total général
MONTREUIL	1 491	41	15	26	1 573
SAINT-DENIS	592	7	<5	<5	
BOULOGNE BILLANCOURT	1115	19	30	40	
ARGENTEUIL	310	<5	<5	<5	
NANTERRE	492	7	<5	<5	
AUBERVILLIERS	696	12	<5	<5	

Sachant que 64 000 souscriptions ont été cumulées depuis le lancement fin 2019 sur l'ensemble de la région Île-de-France, Montreuil représente **2,5 %** des abonnements. Si on compare avec la population, Montreuil représente 0,9 % de la population d'Île-de-France.

En comparaison de villes de tailles équivalentes, Montreuil se positionne largement en tête des abonnements sur ce service depuis le lancement.

Pour finir voici l'évolution des abonnements à Montreuil par année :

Commune	VAE Classique	VAE Biporteur	VAE Triporteur	VAE Rallongé	Total général
Abonnements depuis le lancement	1 491	41	15	26	1 573
Abonnements en 2019	99				
Abonnements en 2020	392				
Abonnements en 2021	526	25	13	7	
Abonnements en 2022	474	16	<5	19	
Abonnements actifs	393	<5	<5	<5	

- Évaluer et co-produire

Mise en place de 7 compteurs vélo (5 bidirectionnels et 2 unidirectionnels) + un totem vélo entre 2018 et 2021, soit l'équivalent de 12 compteurs unidirectionnels.
L'objectif initial de 11 compteurs vélo sur la ville a donc été dépassé.



- Réalisation d'un Master class en 2018 avec la Ducht cycling embassy sur 4 jours



- Mise en place d'un comité vélo régulier depuis 2018 avec les associations vélos et des citoyens engagés dans la démarche. Depuis 2018, le comité vélo s'est réuni une dizaine de fois.



Sensibilisation et soutien aux associations du territoire

- Mise en œuvre de 2 classes ville vélo depuis plusieurs années en partenariat avec l'association Oh cyclo.

- Soutien aux associations vélos :

Soutien financier et mise à disposition d'un local à l'association Oh cyclo via une convention en cours de révision (subvention de 60 000 €) pour une activité d'atelier de réparation solidaire ,

subvention à l'association Vivre la Ville à Vélo de 5 000 € / an pour financer le local de stockage de l'association.

La volonté de la municipalité est de poursuivre la politique vélo dans la continuité de ces dernières années.

Les enjeux et objectifs proposés reprennent très largement ceux du plan vélo précédent avec quelques ajouts : spécification d'un réseau structurant vélo, développement de service de conseil en mobilité, apprentissage vélo pour les scolaires de la ville et stratégie de communication et sensibilisation auprès de la population.

III/ Définition des enjeux et des objectifs

1/ Renforcer les continuités cyclables pour développer un maillage sécurisé et lisible sur un réseau structurant cyclable – sécurisation de carrefours – jalonnement cyclable

2/ Augmenter l'offre de stationnement sur espace public, dans les parties communes des immeubles, aux abords des pôles de transports et favoriser l'accès à un stationnement sécurisé

3/ Poursuivre les services aux cyclistes : Vélib', Véligo Location, ainsi que soutien à l'activité des associations du territoire

4/ Promouvoir la pratique du vélo :

- Conseil en mobilité et développement de l'apprentissage du vélo auprès des publics jeunes, actifs et retraités en particulier à travers le déploiement de la démarche du Savoir Rouler à Vélo
- Communication et sensibilisation

5/ Évaluer en continu et coconstruire les projets avec les cyclistes et leurs associations

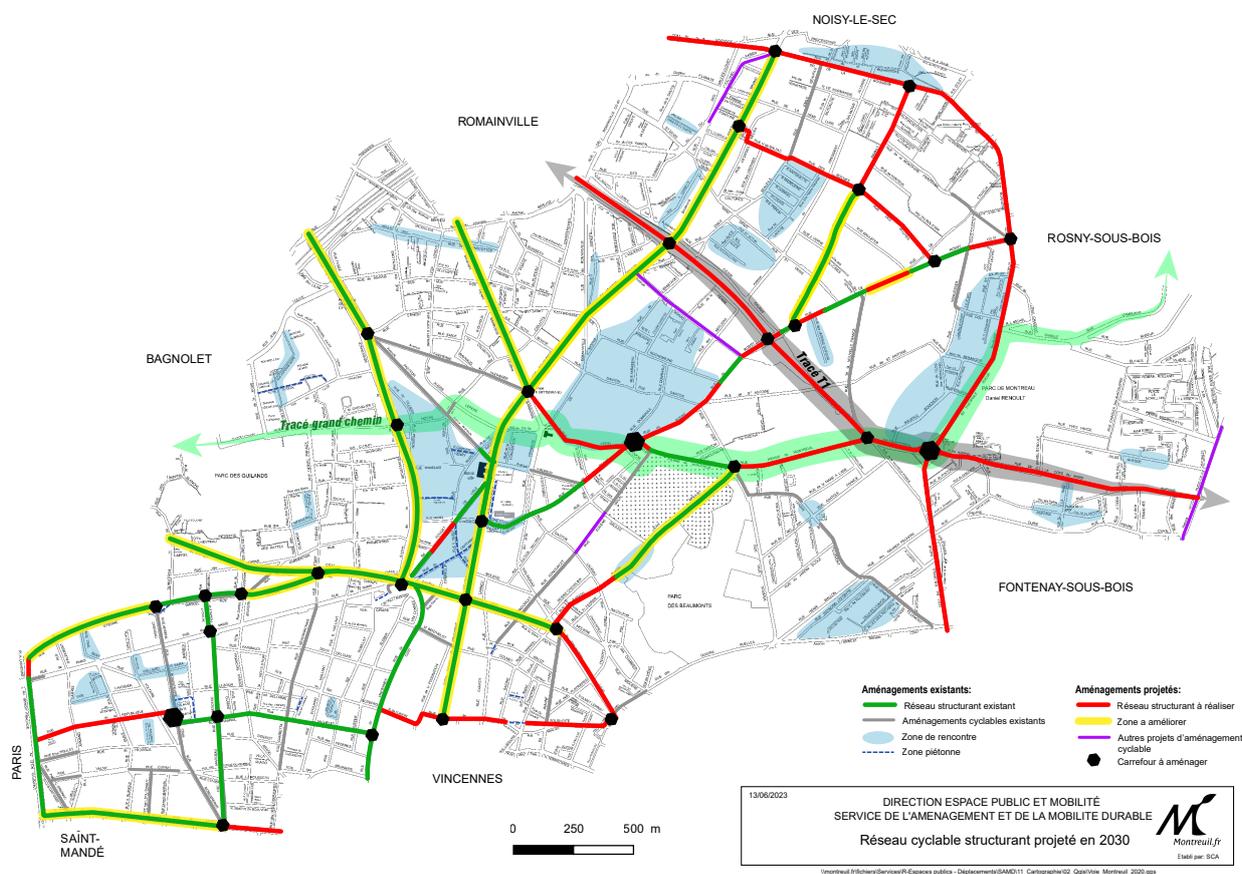
IV/ Mise à jour du plan d'action sur les différentes thématiques

Plan d'action vélo 2023 – 2026

1/ Aménagements

Objectif prioritaire : - Compléter, sécuriser, finaliser et jalonner un **réseau structurant cyclable** à l'horizon 2030

Définition - *Réseau structurant cyclable* : Réseau de rues supportant les principaux trafics cyclistes permettant la connexion avec les autres villes et la traversée la ville dans toutes les directions.



- Cela représente des aménagements cyclables sur voies communales et sur voies départementales à réaliser. Dans ce cadre, poursuivre le partenariat avec le département de Seine-Saint-Denis autour de la pérennisation des aménagements transitoires sur les rues départementales – première pérennisation en cours en 2023 le long du Boulevard Gabriel Péri.

- Traiter la sécurité cycliste sur les carrefours problématiques / points noirs – mise en place de carrefours à la néerlandaise



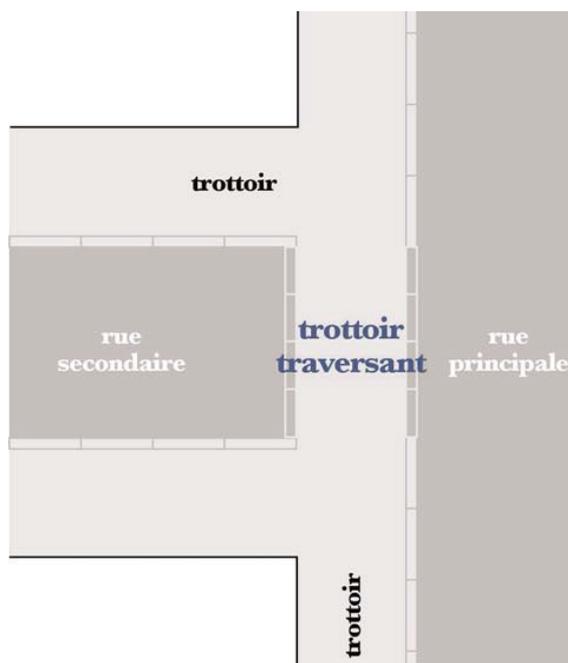
Exemple de carrefour à la néerlandaise réalisé à Pantin par le Département 93

- Etude d'un schéma directeur du jalonnement cyclable sur le réseau structurant cyclable et mise en œuvre à minima sur deux axes principaux sur la ville d'ici 2026

Objectif secondaire : Poursuivre les aménagements cyclables sur l'ensemble de la ville

- Rendre visible et sécuriser les cyclistes : Poursuite des marquages au sol, cédez le passage multidirectionnel, sas vélo, suppression des répétiteurs feux, aménagement de carrefours

- Poursuivre le développement des zones de rencontre mais avec un cahier des charges plus qualitatif à construire, en particulier entrée / sortie en trottoir traversant



- Expérimenter puis déployer sur la voirie commune et structurante, la Chaussée à voie centrale banalisée lorsqu'il n'y a pas de solution d'insertion d'aménagement cyclable classique. C'est une réponse de compromis permettant la prise en compte des cyclistes malgré la nécessité d'un maintien de la voie à double sens et d'une largeur disponible réduite.



Chaussée à voie centrale banalisée à Lyon

- Entretenir les aménagements cyclables tout au long de l'année (reprise marquage, nettoyage, etc....)

2/ Stationnement vélo

- Poursuivre le déploiement de nouveaux arceaux sur l'espace public et dans les écoles chaque année

- renforcer l'offre de stationnement sécurisé avec 20 véloboxes supplémentaires sur la ville via un nouveau déploiement à l'occasion de la nouvelle Délégation du Service Public du stationnement prévu en 2024. Cela portera l'offre de vélobox à 40, soit 240 places vélos en tout.

- Implantation d'une consigne vélo sécurisé dans le cadre du réaménagement de la place de la Croix de Chavaux

- Mise en place de stationnements abrités (travail avec la RATP) sur les nouvelles stations métro M11 Hôpital et Duys

- Mise en place de stationnement vélo sur les nouvelles stations du Tram T1

- Augmenter les stationnements vélo dans le PLU pour les constructions neuves en lien avec la nouvelle réglementation nationale

3/ Services vélo

- Poursuite du service vélib' sur la commune

- Poursuite location de vélo électrique , véligo location en partenariat avec IDFM

- Stations de réparation : suite à la dégradation, refonte à prévoir du dispositif, mise à disposition de matériels dans un réseau de commerce et équipement public de la ville en partenariat avec les associations vélo de la ville.

- Service de la ville à vélo : investissement dans une nouvelle flotte de vélos électriques + stationnement sécurisé à ajouter pour les agents (local existant saturés)
- Augmentation du forfait mobilité durable à destination des agents de la ville en lien avec les évolutions portés par le plan national vélo

4/ Sensibilisation, conseil en mobilité et apprentissages

- Expérimentation puis généralisation du Savoir rouler à vélo pour toute une classe d'âge de primaire dans le cadre du temps scolaire – Poursuite des classes villes vélos – Réalisation d'un pumptrack sur la ville dans le cadre de la démarche des chemins de la glisse.
- Mise en place d'un service de conseil en mobilité vers la population et en particulier une démarche d'accompagnement à la remise en selle – Expérimentation de ce service auprès des agents de la ville pour débiter.
- Poursuite du soutien aux associations vélo : Vivre la Ville à Vélo, Oh Cyclo (nouvelle convention), La petite reine (événement annuel), etc.
- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication et de sensibilisation pour le développement du vélo dans la ville – Création d'une maison de la mobilité

5/ Évaluer et coproduire

- Poursuite du déploiement de quelques compteurs vélo sur la ville pour compléter les compteurs existants (Boulevard Chanzy, Blv Barbusse, le long du tram T1 à son arrivée, Boulevard Boissière + remplacement dans le cadre de la pérennisation des aménagements transitoires)
- Poursuite du comité vélo régulier pour information, partage et co-construction des projets
- Organiser un voyage d'étude sur le vélo