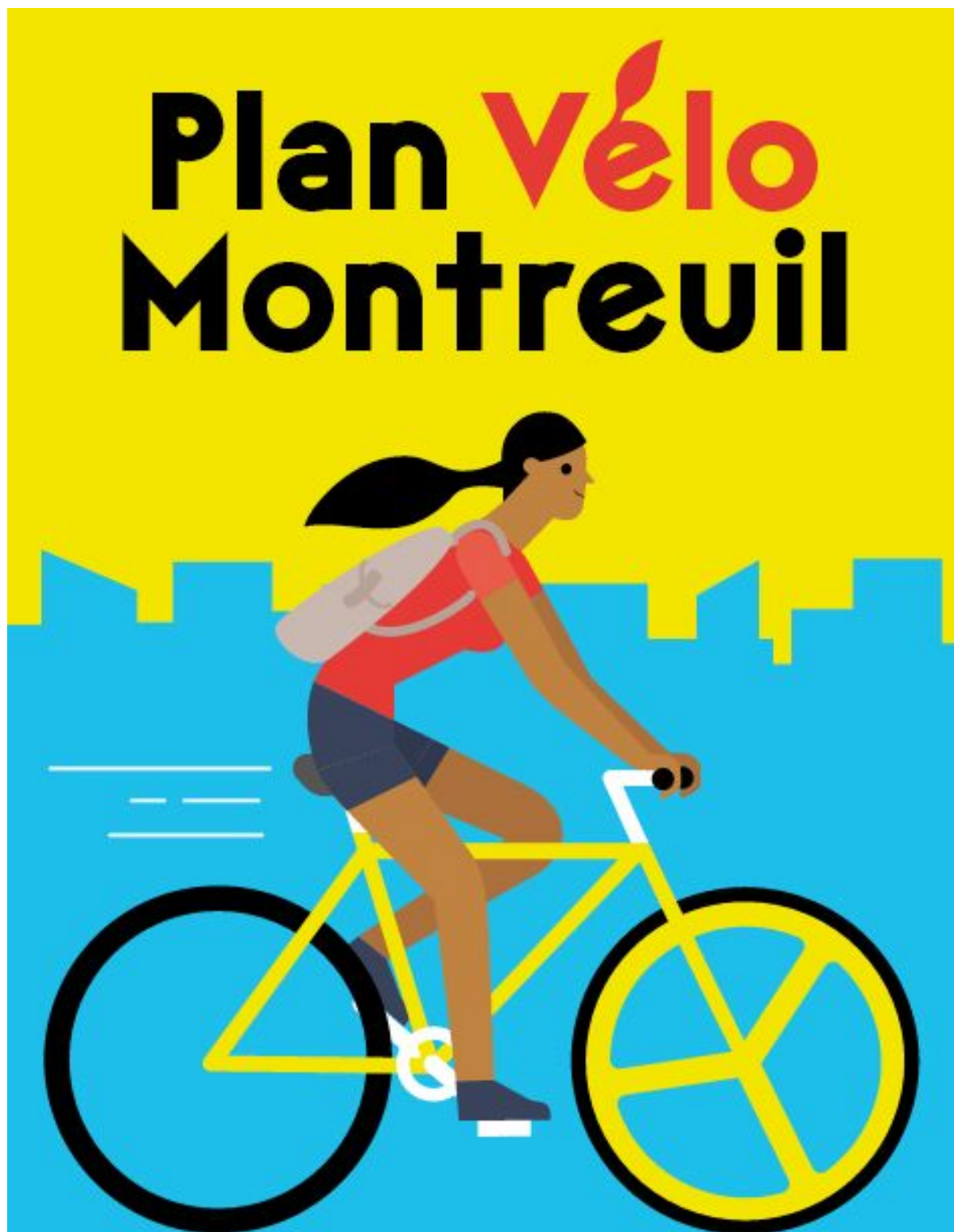


Plan Vélo de Montreuil Pour une ville mobile et durable



PARTIE I. Diagnostic ; LE VÉLO, UN MODE DE DÉPLACEMENT BIEN PRÉSENT À MONTREUIL, MAIS DES OBSTACLES IMPORTANTES À LA PRATIQUE

1. DES RUES PACIFIÉES POUR UNE MEILLEURE COHABITATION ENTRE LES CYCLISTES ET LES AUTOMOBILISTES.

- A. Montreuil ville 30
- B. Déploiement des zones de rencontre
- C. Rues des enfants - Rues pour tous

2. LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

- A. Typologie des aménagements de voirie existants
- B. Les aménagements spécifiques aux carrefours à feu
- C. Les grands axes et points noirs de Montreuil

3. LE STATIONNEMENT VÉLO

- A. Le stationnement sur le domaine public
- B. Service Véligo : stationnement sécurisé
- C. Le stationnement sur le domaine privé
- D. Le recyclage des vélos épaves

4. DES SERVICES AU BENEFICE DES CYCLISTES

- A. Le déploiement de 21 Vélib'
- B. Les pompes à vélo en libre accès
- C. Le développement du marquage des vélos
- D. Des associations bien implantées et dynamiques
- E. Cinq points de vente et d'entretien
- F. Des services au bénéfice des agents de la ville

PARTIE II. LES CINQ VOILETS D'ACTION

1. SÉCURISER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

- A. Renforcer la continuité des itinéraires cyclables par des aménagements en site propre
- B. Traiter les coupures urbaines
- C. Conforter les zones de circulations apaisée

2. DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

- A. Le stationnement sur le domaine public
- B. Développer l'offre de stationnement sécurisé

3. DES SERVICES AUX CYCLISTES

- A. Proposer des systèmes de location diversifiés
- B. Installer des stations de réparation en libre service
- C. Mettre en place un plan mobilité pour les agents de la ville

4. PROMOUVOIR LE VÉLO

- A. Communication
- B. Événementiel
- C. Développer l'usage du vélo auprès des jeunes

5. ÉVALUER LA PROGRESSION DE NOTRE POLITIQUE

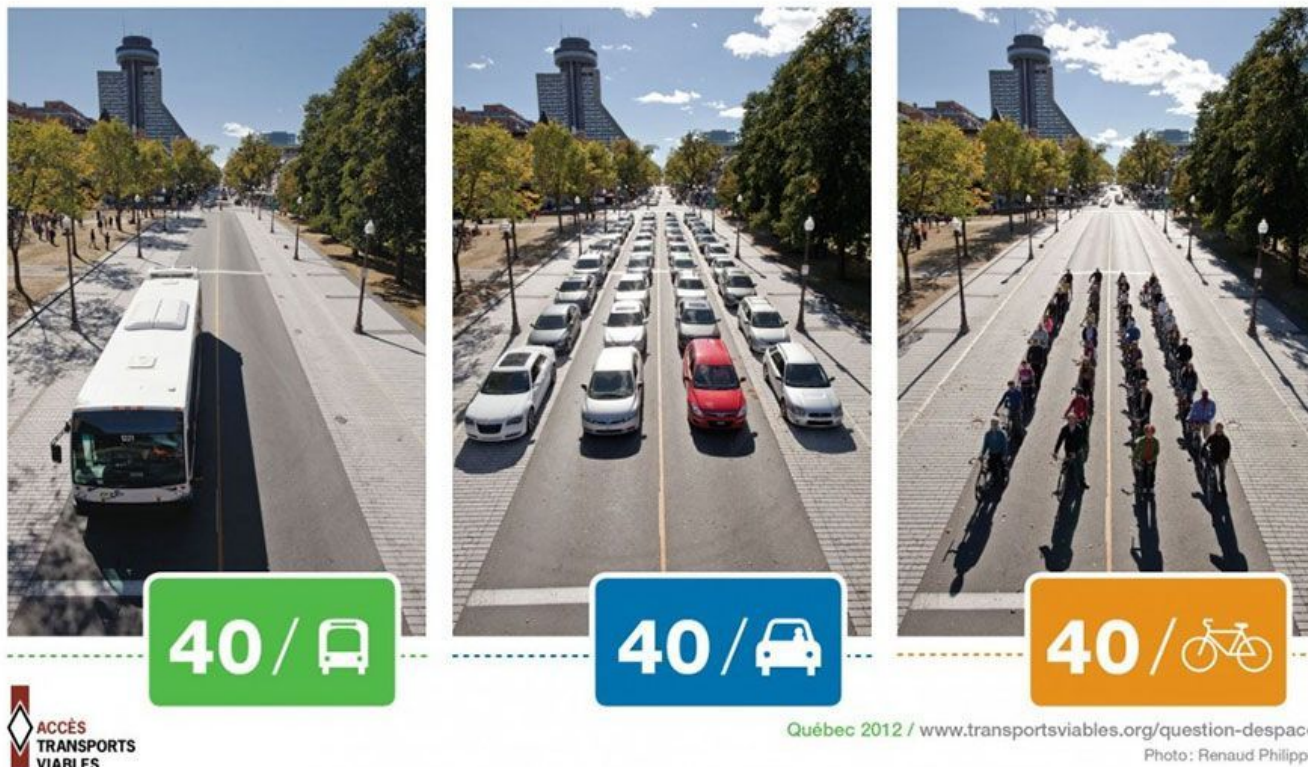
- A. Compteurs vélos
- B. S'appuyer sur les données d'utilisation des applications cyclistes
- C. Le Baromètre des villes cyclables de la FUB
- D. Concertation : Mise en place d'un Comité vélo

ANNEXES : Tableau des réalisations et objectifs
Cartes

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.



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 Ile 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. Le tableau des temps de parcours ci-dessous ne prend pas en compte le temps de la recherche d'une place de stationnement, en général très pénalisant en voiture. Il montre pourtant combien le vélo est un mode de déplacement compétitif face à la voiture.

Origine	Destination	Temps en vélo	Temps en voiture
Groupe scolaire Joliot Curie	Cinéma le Méliès	5 min	10 min
Le Terrain d'Aventure	Mairie de Montreuil	7 min	9 min
Mairie de Montreuil	Centre de quartier Mendès France	6 min	10 min
Mairie de Montreuil	Collège Jean Moulin	6 min	10 min
Croix de Chavaux	Mozinor	10 min	12 min
Croix de Chavaux	Hôpital André Grégoire	14 min	18 min
Mairie de Montreuil	Place le Morillon	15 min	18 min

Piscine des murs à pêches	Parc des Guilands	13 min	16 min
Hôpital André Grégoire	Parc Montreau	9 min	8 min
Lycée Jean Jaurès	Piscine Maurice Thorez	6 min	14 min
Place de la République	Complexe sportif des Grands Pêcheurs	14 min	16 min
Parc Montreau	Cinéma le Méliès	11 min	11 min
Complexe sportif des Grands Pêcheurs	Théâtre des Roches	9 min	10 min

C'est la raison pour laquelle le vélo est un mode qui est appelé à avoir plus de place à Montreuil. Actuellement la part modale du vélo à Montreuil est de 3,3 %. Pour comparaison, Paris est à 4,2 %, Boulogne-Billancourt à 2,8 %, Saint-Denis à 1,1 % et Argenteuil à 0,9 %. Elle est également de 13% à Bordeaux, 15% à Grenoble et 16% à Strasbourg.

Renforcer les initiatives présentes sur le territoire

La ville de Montreuil s'est inscrite depuis le début des années 2000 dans une politique volontariste en faveur de la pratique cyclable. Depuis, le développement des déplacements à vélo est l'un des axes forts de la politique de mobilité développée et qui s'inscrit dans une démarche globale et volontariste d'aménagement durable de la ville

Parmi les actions significatives :

- 2001 Réalisation de la première piste cyclable avenue de la Résistance
- 2002 Premier schéma directeur cyclable (contrat réseau vert)
- 2003 Piste cyclable reliant le Bel-Air au centre-ville
- 2004 Premiers aménagements de bande cyclable en double sens cyclable
- 2005 Deuxième schéma directeur cyclable (contrat réseau vert 2)
- 2007 Généralisation des doubles sens cyclable dans 5 zones 30
- 2009 Déploiement de 13 stations Vélib'
- 2010 Mise à disposition des agents de la ville de Montreuil et des élus de vélos à assistance électrique
- 2010 Expérimentation de location de vélos classiques et de VAE (véli-vélo)
- 2013 Déploiement des premiers panneaux cédez-le-passage cycliste aux feux

Afin de continuer dans cette logique, la ville a mis en place en 2015 une politique d'apaisement généralisé de la circulation par l'aménagement de toute la ville en zone 30 selon un programme pluriannuel se terminant en 2018. Par ailleurs, au fil de l'évolution de la réglementation, la ville a développé plusieurs dispositifs en faveur des vélos, avec la mise en place de pompes à vélo libre-service, de sas vélo et le renforcement de l'offre de stationnement.

Aujourd'hui la ville compte 14 % de sa voirie aménagée en faveur du vélo (pistes, bandes, couloirs bus, rues piétonnes), sans compter les double sens cyclables systématisés dans toutes les rues à sens unique.

Le résultat de cette politique de long terme est que l'utilisation du vélo au quotidien est plus importante à Montreuil que dans les autres grandes villes de banlieue parisienne, comme évoqué plus haut.

Exploiter l'enquête de la FUB pour identifier les enjeux et attentes des cyclistes

La FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) a organisé à l'automne 2017 une enquête auprès des cyclistes pour connaître leur ressenti quant à la cyclabilité des villes françaises. Ce « baromètre » a recueilli plus de cent mille réponses, ce qui en fait la plus importante étude d'opinion concernant le vélo en France. Les résultats détaillés ont été publiés en mars 2018. Ses enseignements sont intéressants à la fois pour l'ensemble du pays comme pour chaque ville individuellement.

Montreuil a fait l'objet de près de 350 réponses dans ce baromètre. Les deux tiers des répondants roulent à vélo tous les jours, et le vélo répond à deux usages essentiels : les trajets domicile-travail et les trajets utilitaires (achats, démarches...). C'est donc avant tout les praticiens du quotidien plutôt que du loisir qui ont répondu à l'enquête. Il s'agit par ailleurs à 36 % d'hommes et de femmes de 35 à 44 ans, et 38 % ont plus de 45 ans.

Leurs réponses donnent une note très moyenne à Montreuil, de 2,97 sur 6, ce qui la met dans la classe E (« climat plutôt défavorable »). Elle est ainsi la 14^e ville française (sur 29) dans la catégorie 100 à 200 000 habitants. Sur les 70 communes d'Île-de-France faisant l'objet d'une note détaillée², elle est classée 22^e et première de Seine-Saint-Denis. C'est également la seule grande ville d'Île-de-France avec Paris à ne pas être classée en climat défavorable ou très défavorable.

A titre de comparaison, Paris obtient une note de 3,16 (classe D), Vincennes de 3,35 (D) et Fontenay 3,32 (D). Quant à Strasbourg, première nationale, elle obtient 4,10 points, en classe B.

Enjeux et objectifs

Ce baromètre est une opportunité pour Montreuil, car les résultats et ressentis des participants ont été pris en compte pour ce diagnostic et permet une analyse plus fine grâce à l'expertise d'usage des cyclistes Montreuillois.

Aujourd'hui, la ville de Montreuil propose son plan vélo comme plan d'action afin de continuer d'œuvrer à rendre ce mode de déplacement plus populaire en offrant des aménagements adéquats pour une pratique facilitée et en toute sécurité. Ainsi le défi de la ville sera d'atteindre une part modale des déplacements à vélo en domicile-travail de 10 % à l'horizon 2022.

Les objectifs de ce plan vélo pluri-annuel :

- Un renforcement des continuités cyclables pour développer un réseau fin, sécurisé et lisible
- Une résorption des principaux points durs identifiés par les cyclistes ou le développement d'itinéraires alternatifs
- Un développement des services et du stationnement dans les centralités locales, aux abords des pôles de transports, et permettre un accès à un stationnement sécurisé
- Une meilleure communication sur la politique cyclable et les outils mis en place pour favoriser la pratique du vélo

I. Diagnostic ; LE VÉLO, UN MODE DE DÉPLACEMENT BIEN PRÉSENT À MONTREUIL, MAIS DES OBSTACLES IMPORTANTS À LA PRATIQUE

1. DES RUES PACIFIÉES POUR UNE MEILLEURE COHABITATION ENTRE LES CYCLISTES ET LES AUTOMOBILISTES

Consciente des enjeux liés à la mobilité et au développement durable, la municipalité s'est inscrite depuis plusieurs années dans une démarche de pacification de l'espace public, afin d'avoir un meilleur partage de la voirie pour tous, d'encourager la pratique de la marche et du vélo, et dans l'ensemble d'avoir des rues plus paisibles et conviviales pour tous.

A. Montreuil ville 30

Les premières zones 30 ont été développées à Montreuil à partir des années 1990.

En 2015, par délibération du Conseil Municipal, la Municipalité a affirmé sa volonté de s'inscrire dans une démarche de « Ville à 30 » sur l'ensemble de son territoire. Cela se traduit par le déploiement progressif des quartiers en zone 30 qui s'accompagne d'une généralisation des doubles sens cyclables sur toutes les voies à sens unique.

Entre 2015 et 2017, quatre grands secteurs de la ville ont été classés en zone 30 : Bel-Air Grands Pêcheurs et Centre-ville le Bas Montreuil et le secteur Ramenas, Léo Lagrange – Branly Boissière. En 2018, le programme de généralisation de zones 30 s'est achevé par l'aménagement des secteurs Est de la ville : Murs à Pêches et Morillons. La voirie de Montreuil est désormais entièrement limitée à 30 km/h sauf 11 kilomètres répartis sur quelques grands axes (Routes départementales) qui conservent pour partie une limitation à 50 km/h : le boulevard Chanzy, l'avenue Gabriel-Péri, l'avenue de la Résistance, le boulevard Aristide-Briand, le boulevard Théophile-Sueur, la rue de Rosny (à l'est de l'A186), ainsi qu'une partie du boulevard de la Boissière.



Concernant les rues à 30, il est à noter que, l'environnement urbain étant déjà propice à une vitesse apaisée du trafic et à un partage de l'espace public, ces aménagements ont principalement consisté à la mise en place de la signalisation réglementaire verticale (panneaux) et horizontale (marquages au sol). Cependant, des aménagements complémentaires pourront être réalisés ultérieurement pour contraindre à l'abaissement des vitesses si la réglementation s'avérait insuffisante en certains lieux ou bien si la sécurité des cyclistes devrait être renforcée.

B. Déploiement des zones de rencontre

Les zones de rencontre impliquent une cohabitation accentuée entre les modes, avec une priorité donnée aux piétons sur les autres modes. Dans ces zones ou section de rues, la vitesse est limitée à 20 km/h, les piétons peuvent y circuler sur la chaussée et sont prioritaires sur tous les véhicules, y compris les cyclistes. Les doubles sens cyclables y sont généralisés.

A Montreuil à ce jour une trentaine de rues ou sections de rues ont fait l'objet d'un aménagement ou un classement en zone de rencontre : rue de l'église, rue Pépin, rue du 18 août, rue Saint - Victor, rue des Jardins Dufour, rue de la renardière, etc.. Aujourd'hui ces voies représentent un linéaire cumulé de 6 km.

C. Rues aux enfants - Rues pour tous

Depuis plusieurs années, la ville accorde des autorisations de fermetures de rues temporaires un dimanche par mois à la demande de riverains. Ce dispositif, à l'initiative des habitants, permet aux enfants riverains de la rue et du quartier de jouer dehors en toute sécurité et toute tranquillité, et notamment d'apprendre les modes actifs (marche, vélos, rollers...), mais également aux adultes de se rencontrer et de profiter autrement de l'espace public. A ce jour, ce sont 12 rues réparties dans différents quartiers de la ville qui bénéficient de fermetures temporaires.

Dans le cadre d'un appel à projets national lancé par les associations Rue de l'avenir/ Vivacité, la ville de Montreuil a vu une de ses initiatives habitantes distinguées et recevoir le label "Rue aux Enfants, Rue pour Tous".

Depuis, la ville de Montreuil souhaite encourager les habitants à adhérer à ce concept, qui amène de la convivialité et de l'animation sur l'espace public au bénéfice des enfants.

2. LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

A. Typologie des aménagements de voirie existants

Le réseau cyclable aménagé représente 17,5 km sur 135 km, sans tenir compte des double-sens cyclables généralisés dans toutes les rues en sens unique. Ce réseau se compose des aménagements suivants :

Piste cyclable

La piste cyclable est une chaussée réservée aux vélos, avec une séparation physique de la circulation automobile. Elle offre un confort et un sentiment de sécurité aux vélos, notamment sur les axes limités à 50km/h. L'avenue de la Résistance et la rue de Lagny sont les deux seules voies aménagées avec une piste cyclable sur chaussée. Il existe des pistes cyclables sur trottoir sur les rues Pierre de Montreuil ouest, Edouard Branly, rue Cuvier.

Les pistes cyclables représentent un linéaire de 7 km



Avenue de la Résistance

Bande cyclable

La bande cyclable est une voie de circulation pour les vélos qui est partie intégrante de la chaussée à plusieurs voies. Elle est signalée par un marquage au sol et permet de donner de la visibilité et de sécuriser les cyclistes. Elle permet notamment de créer des itinéraires en double sens cyclable dans des rues à sens unique, où la fréquentation et la vitesse des véhicules sont relativement élevées.

La ville de Montreuil dispose de 6,3 km de bandes cyclables. Les rues Etienne Marcel, Raspail, Michelet, Parmentier, Beaumarchais, Gambetta, François Debergue, et l'avenue Président Wilson en sont notamment pourvues.

Couloir mixte bus-vélo

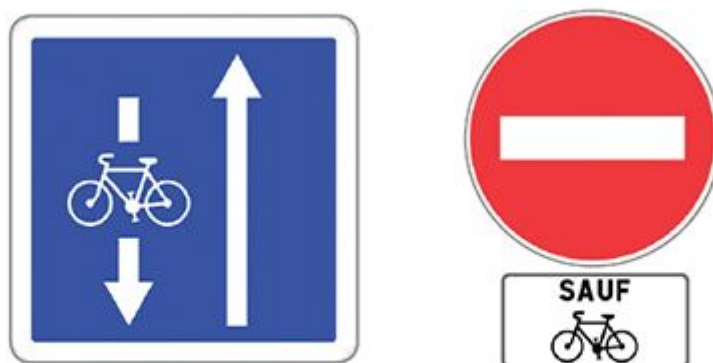
Les couloirs Bus-Vélo sont, des voies réservées au bus qui sont autorisées à la circulation des vélos. Les principales voies mixtes Bus Vélos de la commune sont situées dans le centre-ville (Boulevard Rouget de Lisle, Avenue Pasteur, Avenue du Président Wilson, boulevard Paul Vaillant Couturier, avenue Walwein, rue de Rosny) et dans le Bas-Montreuil avec notamment la portion sud de la rue Robespierre.

Il y a 12 voies mixtes Bus-vélo sur le territoire de Montreuil. Cela représente un linéaire de 3,8 km sur le territoire .

Double-sens cyclable

Un double-sens cyclable permet aux cyclistes d'emprunter dans les deux sens une voie de circulation à sens unique. Depuis le décret du 30 juillet 2008, cet aménagement est généralisé dans les zones de circulation apaisées : zone 20, zone 30. Le cycliste cohabite avec les autres modes. Cet aménagement est signalé par un panneau « sauf vélo » sous les panneaux sens interdit. Le double sens cyclable a pour avantage de permettre aux cyclistes de choisir leur propre itinéraire sans la contrainte des sens interdits, de réduire les distances et les temps de parcours.

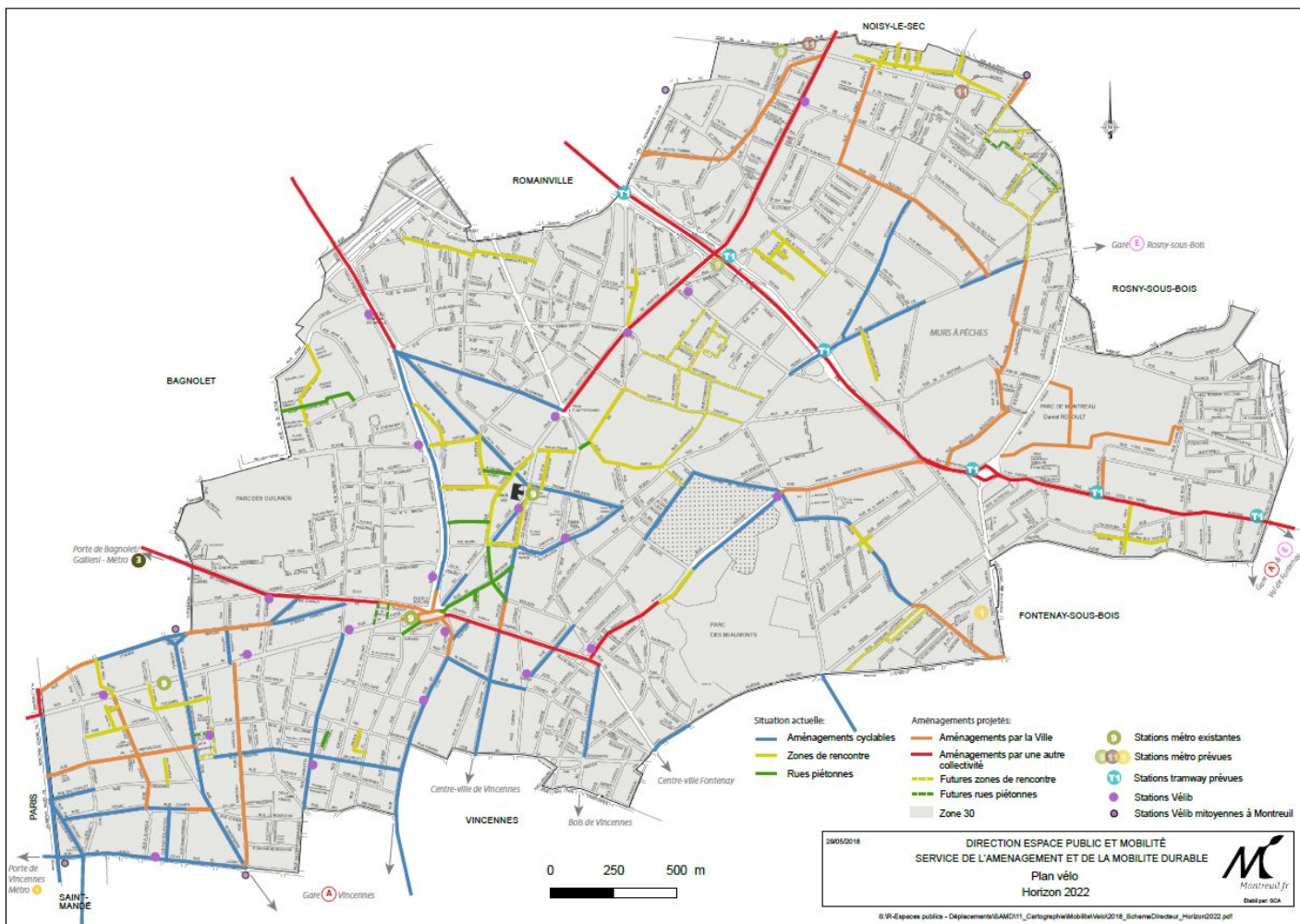
Montreuil a décidé l'application systématique du double sens cyclable sur son territoire, en s'appuyant sur la généralisation de la zone 30. Par conséquent, les cyclistes circulant à Montreuil peuvent désormais choisir leurs itinéraires sans s'inquiéter du sens de circulation autorisé.



Signalisation d'un double-sens cyclable

Dans l'enquête FUB, Montreuil obtient une très bonne note à la question de l'ouverture au double sens cyclable des rues en sens unique. Montreuil est ainsi la troisième ville de sa catégorie sur ce sujet. En complément, les cyclistes montreuillois se sentent en sécurité dans les rues résidentielles (2e de la catégorie). Autres aspects positifs, les conflits avec les piétons sont plus rares que la moyenne des villes, de même que la présence de plusieurs vélocistes sur le territoire est appréciée.





B. Les aménagements spécifiques aux carrefours à feux

Généralisation du cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Par décret du 12 novembre 2010, et un arrêté d'application du 12 janvier 2012, « le cédez-le passage cycliste au feu rouge » a été institué dans les villes françaises. Cette disposition permet désormais aux maires d'autoriser les cyclistes, dans certains carrefours, de franchir le carrefour, en respectant la priorité accordée aux autres usagers, et principalement aux piétons.

Cette nouvelle signalisation est composée de panneaux qui montrent une silhouette de vélo et indiquent par une flèche la direction autorisée. Elle a été mise en oeuvre à Montreuil sur l'ensemble des carrefours à feux, avec pour l'instant l'application des seuls mouvements prévus dans le décret initial : tout-droit ou tourne-à-droite.



Cédez-le-passage cycliste » rue de Paris

Sas Vélo

Le sas vélo permet aux cyclistes de s'arrêter en amont des véhicules, aux intersections équipées de feux de signalisation. Il permet un démarrage plus rapide pour les cyclistes, il évite aux cyclistes de respirer

les gaz d'échappement lorsqu'ils sont à l'arrêt et permet de sécuriser leur changement de trajectoire en anticipant leur positionnement.

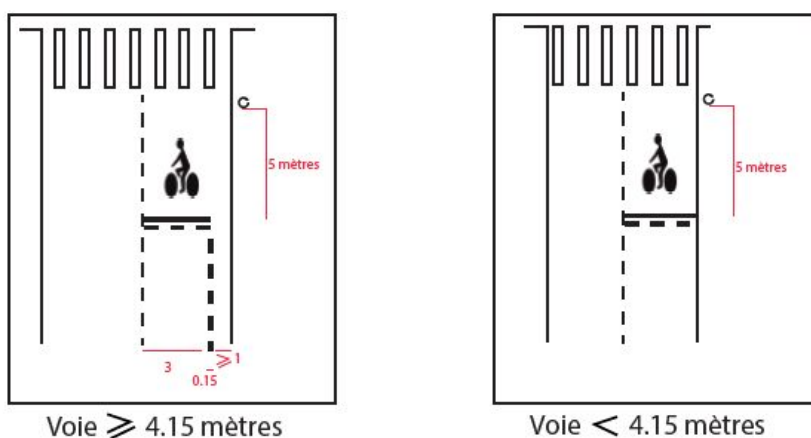
Montreuil a établi un guide précisant les dimensions du sas mis en oeuvre sur son territoire, afin de les homogénéiser et d'assurer les conditions les plus favorables pour les cyclistes, notamment avec une profondeur de sas de 5 mètres. Une expérimentation est également développée pour améliorer le respect de cet aménagement par les conducteurs motorisés.

(voir guide aménagement en annexe)

Schéma de principe des sas vélo

Largeur des marquages:

- Ligne continue : 15 cm
- Ligne T'2 : 15 cm



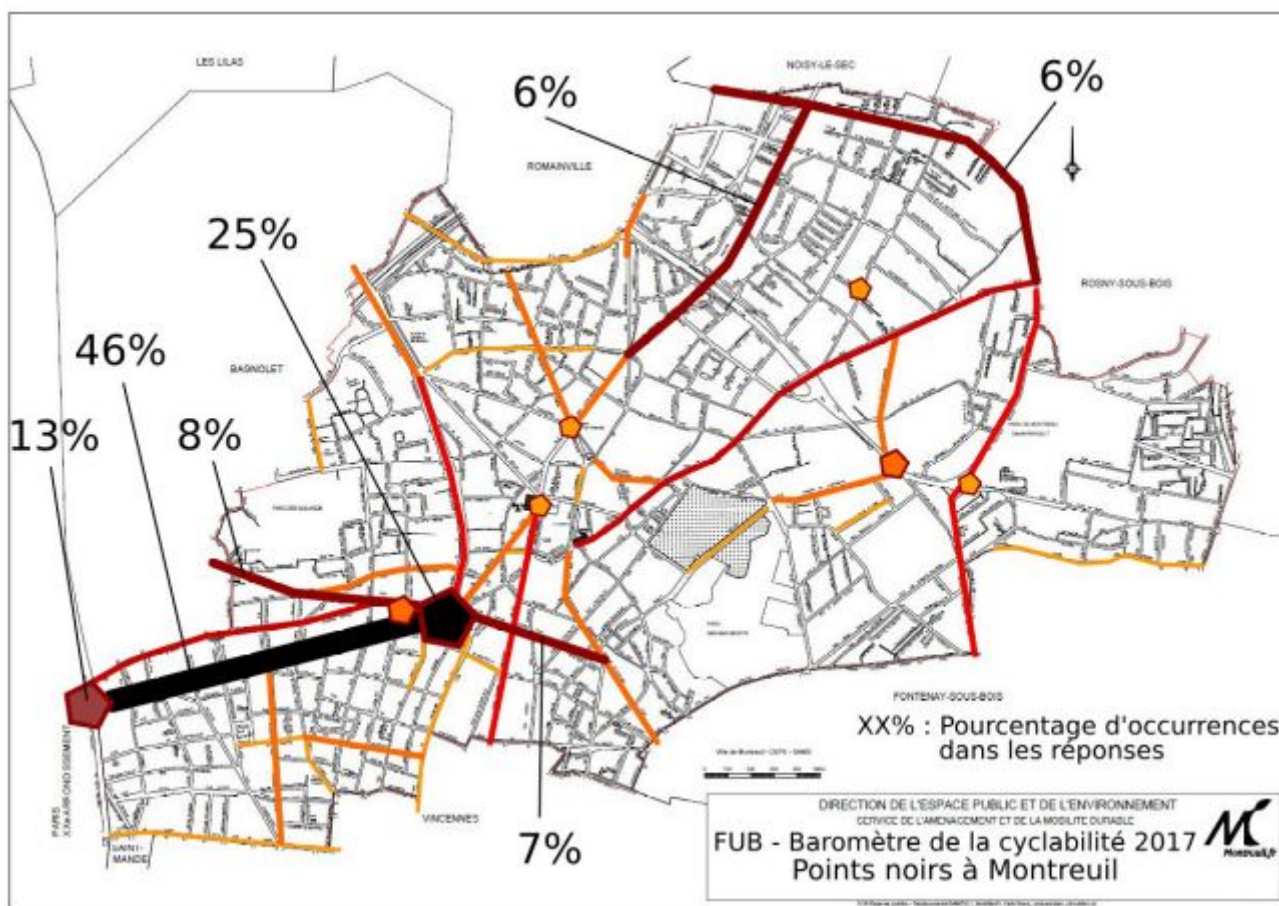
C. Les grands axes et points noirs de Montreuil

L'enquête du baromètre de la FUB était également l'occasion pour les cyclistes de signaler des « points noirs », lieux ressentis comme étant particulièrement dangereux ou hostiles à la pratique du vélo. La carte ci-après localise les lieux cités avec une pondération liée à la fréquence de leur présence dans les réponses. 79 % des sites relevés sont regroupés dans le Bas-Montreuil et le centre-ville. Ceci est peut-être le fait d'une pratique cycliste plus importante dans cette partie de la ville.

Le lieu le plus fréquemment cité est la rue de Paris (46 % des avis exprimés), ainsi que ses deux extrémités : la Croix de Chavaux (25%) et la Porte de Montreuil (13%), bien que cette dernière soit sur le territoire parisien. Cette importance de l'axe de la rue de Paris répond à une logique géographique, économique et comportementale : 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, des vitesses excessives et du stationnement en double-file mettant en danger les cyclistes. Le classement de cette rue en zone 30 est postérieur à l'enquête, mais il est probable que celui-ci n'influence dans un premier temps que peu en l'état le comportement des conducteurs et le ressenti des cyclistes, dont bon nombre, et notamment les moins expérimentés, déclarent les contourner par des rues parallèles.

Les autres lieux les plus cités correspondent pour la plupart à des grands axes de Montreuil, et en particulier l'axe boulevard de Chanzy/Avenue Gabriel-Péri, l'axe boulevard Paul-Vaillant-Couturier/

boulevard Aristide-Briand et le boulevard de la Boissière. Le choix de ces lieux met en évidence l'intérêt d'une politique cyclable apportant une réponse à la sécurisation des grands axes structurant le territoire, au-delà de l'apaisement des rues résidentielles. Il est à noter que l'ensemble de ces voies sont départementales.



3. LE STATIONNEMENT VÉLO

A. Le stationnement sur le domaine public

Afin d'accrocher de façon aisée les vélos dans les rues, Montreuil offre un réseau de plus de 2 000 places sous forme d'arceaux, dont les derniers modèles ont été choisis après une consultation des cyclistes. Ces arceaux sont installés prioritairement à proximité des équipements publics et des zones commerciales.

En complément, Montreuil mène une politique d'installation d'arceaux en amont de chaque passage piéton où il y a lieu d'empêcher le stationnement d'un véhicule, dans le respect de l'évolution de 2015 du code de la route qui interdit le stationnement à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton. Ceci vise à répondre à l'enjeu d'améliorer la sécurité des piétons, et notamment des enfants, en dégagant la visibilité des passages piétons. Cette démarche permet en parallèle de diffuser dans tous les quartiers l'offre de stationnement pour vélos.

Le stationnement à proximité des pôles de transports : Une offre de stationnement importante mais encore insuffisante



Boulevard Paul Vaillant Couturier, 19/06/2017

Afin de favoriser l'inter-modalité, la Ville de Montreuil s'est engagée à déployer des stationnements vélo aux abords des différentes stations de métro. On observe un stationnement des vélos très important à proximité des stations de métro, notamment des pôles « Mairie de Montreuil » et « Croix de Chavaux ». De nombreux arceaux ainsi que des abris vélo ont été mis en place à proximité afin de répondre à une demande croissante. Mais ceux-ci sont victimes de leur succès et restent insuffisants. De fait, les cyclistes reportent leur stationnement sur le mobilier urbain à proximité (poteaux ou barrières).

B. Service Véligo : stationnement sécurisé

La ville de Montreuil a inauguré sa première consigne vélo sécurisée, labellisée Véligo, le samedi 2 juin 2018. Ce label a été mis en place par Île de-France Mobilité, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Elle encourage le développement de stationnement vélo (abris couverts et/ou sécurisés) à proximité immédiate des gares/stations de transport (moins de 70 m de distance) en apportant une contribution financière à hauteur de 70 % au maître d'ouvrage. La consigne de Montreuil, de 56 places et située dans le square de l'hôtel de Ville avenue Pasteur, sera accessible aux cyclistes munis d'un pass Navigo et sur abonnement. Le coût de l'abonnement ne dépassera pas 30 € à l'année.

Ce local financé et installé par la ville en 2010, a fait l'objet d'aménagements d'adaptation pour sa mise aux normes Véligo :

- Mise en place d'un contrôleur d'accès compatible avec le pass Navigo
- Mise en place d'un système de vidéo-surveillance
- Installation de prises pour vélo électrique

C. Le stationnement sur le domaine privé

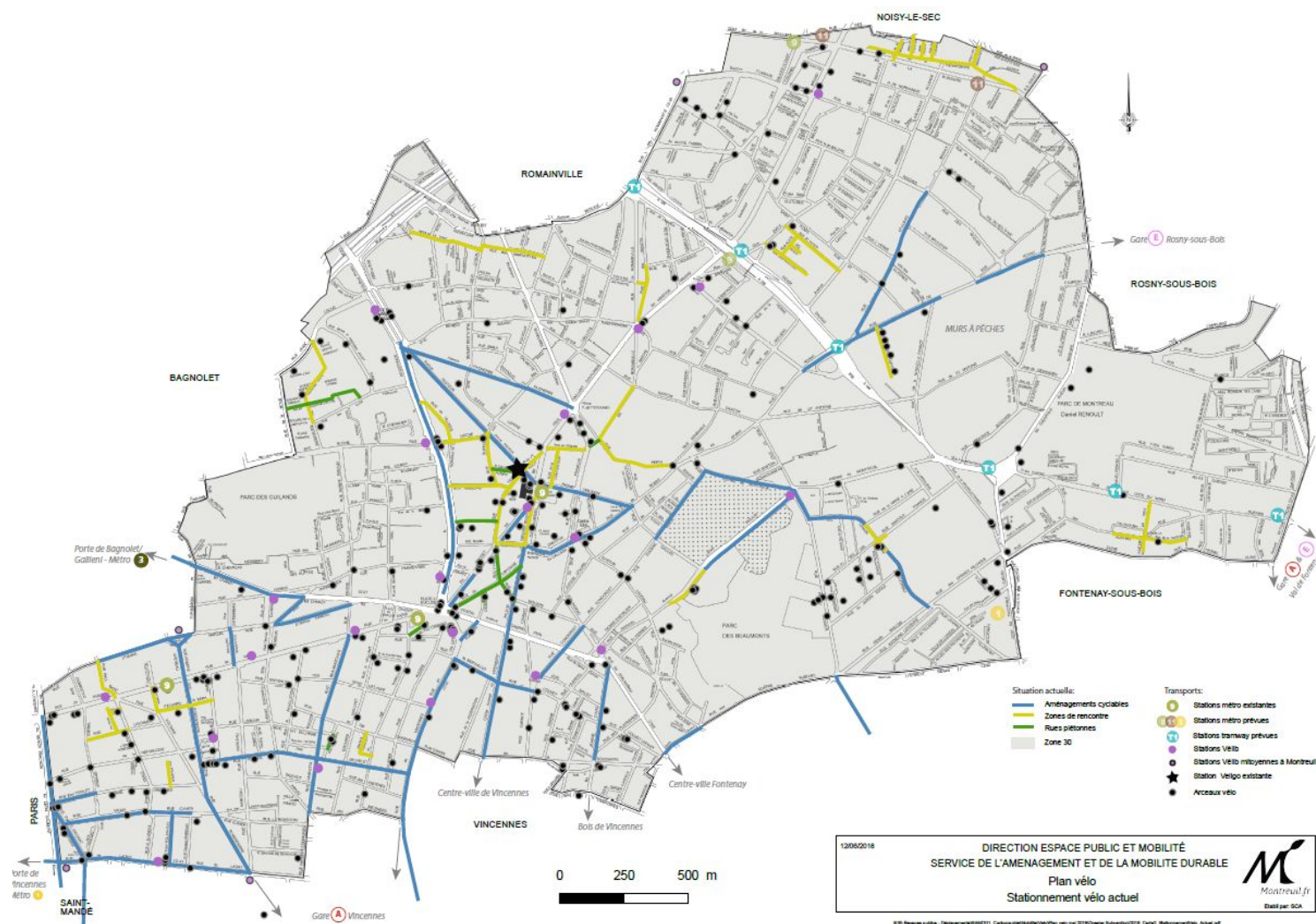
Un des freins à la possession d'un vélo, est le manque de solutions de stationnement sur son lieu d'habitation. C'est particulièrement le cas à Montreuil, où les habitations sont majoritairement anciennes, de petites surfaces et dépourvues d'espaces de stockage ou de local à vélo.

Ainsi dans le cadre de la révision du PLU, la ville préconise des normes renforcées sur le stationnement des vélos dans les constructions neuves. Dans l'habitat collectif, les normes imposent la construction de 2 m² de stationnement vélo par logement créé. Pour les bureaux, 4 m² pour 100 m² de surface de plancher, pour les activités et commerces de plus de 500 m² industries et équipements publics a minima 1 place vélo pour 10 employés, enfin pour les établissements scolaires (du primaire à l'université) 1 place vélo pour 8 à 12 élèves.

D. Le recyclage des vélos épaves

Afin de libérer des espaces de stationnement pour les vélos, la Police Municipale intervient plusieurs fois par an pour procéder à l'enlèvement de vélos laissés à l'abandon sur l'espace public, les arceaux et parc à vélos. Ces vélos souvent dégradés, donnent une mauvaise image et encombrant les places de stationnement. En effet, ce sont près d'une centaine de vélos épaves qui sont retirés chaque année sur l'espace public.

Les vélos non réclamés sont remis à l'association OHCYCLO, dans le cadre d'une convention passée avec la ville. L'association recycle ces vélos ou bien leur donne une seconde vie dans le cadre d'ateliers de réparation. Ainsi ces vélos permettent d'alimenter la filière Economie Sociale et Solidaire.



4. DES SERVICES AU BÉNÉFICE DES CYCLISTES

A. Le déploiement des 21 stations Vélib'

La ville de Montreuil bénéficie depuis 2009 du service de location de vélo en libre service, Vélib', suite à l'extension du marché parisien. Ce sont 13 stations qui sont réparties dans le secteur du Bas Montreuil et situées contractuellement à moins de 1,5 km de la frontière parisienne. Ce service très plébiscité à Montreuil, enregistre le plus grand nombre d'abonnés longue durée dans le département de la Seine-Saint-Denis.

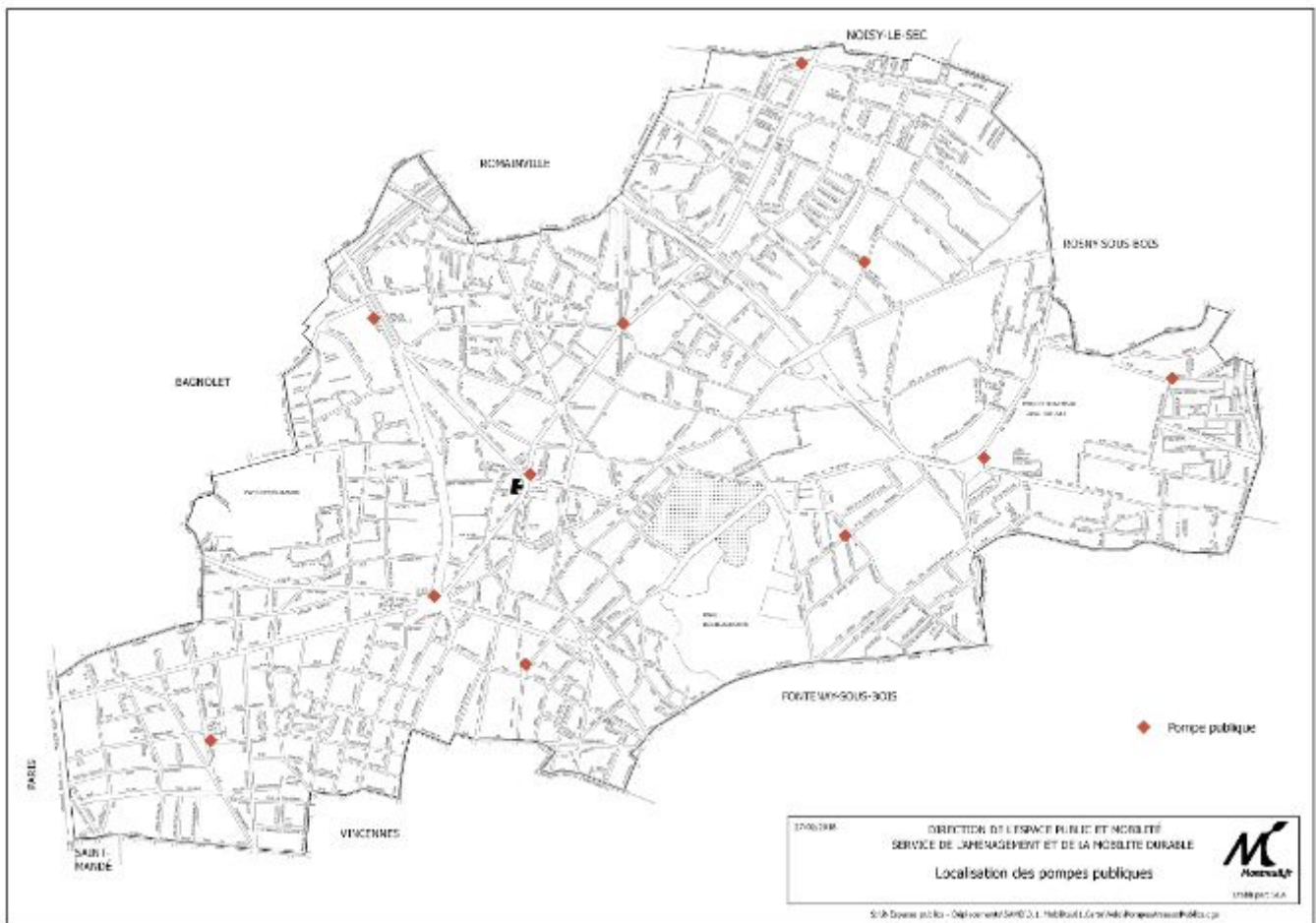
La Ville de Montreuil a adhéré au nouveau service Vélib' Métropole, en proposant une augmentation du nombre de stations sur son territoire en passant de 13 à 21 stations, afin d'offrir une meilleure couverture du territoire, en respectant les contraintes nécessaires de densité du maillage. Le nombre et la répartition des stations feront l'objet d'évaluations régulières afin de déterminer d'éventuelles évolutions. Dans son état actuel, ce service représentera un coût annuel de 210 000€ à la charge de la commune de Montreuil. Elle devient à ce titre la deuxième ville de banlieue par le nombre de stations.

B. Les pompes à vélo en libre accès

À proximité des zones de stationnement vélos, la ville a mis à la disposition des cyclistes des pompes à vélo publiques et gratuites. En effet, dans le cadre d'un projet lauréat du budget participatif, la ville a installé 11 pompes réparties dans tous les quartiers (cf carte localisation des pompes publiques ci-dessous). Montreuil a été la première commune de Seine-Saint-Denis à offrir ce service.

Rouler avec des pneus insuffisamment gonflés use prématurément les pneus, fatigue le cycliste et peut poser un problème de sécurité. Ces pompes apportent une solution aisée pour éviter ces situations, et sont une façon de remercier les cyclistes pour le choix du mode de transport qu'ils ont fait.





C. Le développement du marquage des vélos

Chaque année, il est estimé que près de 400 000 vélos sont dérobés sur le territoire français selon la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette). Une partie des vélos retrouvés ne peuvent être restitués à leur propriétaire, faute d'identification. La FUB a mis en place un système Bicycode, qui permet de graver un numéro d'identification sur le cadre du vélo. Ce procédé permet d'assurer une traçabilité fiable du vélo et de l'inscrire dans une base de données nationale tenue par la FUB et consultable par les forces de police. En cas de subtilisation, il est alors possible de le signaler et de s'assurer qu'un vélo n'a pas été volé en vérifiant son numéro Bicycode sur le site internet de l'association.

La ville de Montreuil dans son souhait d'aider au développement de la pratique du vélo, a décidé de faire l'acquisition d'un graveur vélo pour marquage « Bicycode » et de le mettre à la disposition de l'association cyclistes OHCYCLO, devenant un opérateur agréé.



D. Des associations bien implantées et dynamiques

VVV, Vélo-école

L'association Vivre à Vélo en Ville, est la première association cyclistes à Montreuil. Celle-ci a longtemps œuvré pour le développement des premiers aménagements cyclables à Montreuil. Cette association, s'est depuis quelques années recentrée sur son activité principale : la «Vélo-Ecole». Il s'agit de cours d'apprentissage du vélo pour un public adulte. Cette activité ainsi que la pédagogie développée par l'association VVV est nationalement reconnue et fait référence auprès d'autres associations cyclistes à travers toute la France. En 12 ans, plus de 2 000 élèves, majoritairement des femmes, ont été accompagnés dans la pratique du vélo.

OHCYCLO, atelier d'auto-réparation

L'association OHCYCLO fondée en 2013 est la dernière-née des associations cyclistes à Montreuil. Elle est actuellement la plus importante en termes d'adhérents avec 800 membres. Cette association s'inscrit dans des actions de promotion du vélo en lien avec l'économie sociale et solidaire. En effet, l'activité principale de cette association est de proposer aux habitants et à leurs membres des ateliers d'auto-réparation des vélos, d'étendre cette pédagogie auprès des jeunes dans les quartiers. Afin de soutenir l'association dans ces initiatives, la ville a signé une convention qui prévoit plusieurs volets :

- La mise à disposition d'un graveur pour réaliser les marquages Bicycode. Ainsi l'association devient l'opérateur de référence au niveau de la ville pour la réalisation de ces marquages permettant d'immatriculer les vélos.
- La récupération des vélos épaves pour les recycler.
- La mise à disposition d'un espace exonéré de droit de voirie pour la mise en place d'une terrasse devant leur local.

Fédération française du vélo, section cyclotourisme Montreuil

Cette association vise à promouvoir le vélo loisir. Elle propose régulièrement des promenades urbaines. Des itinéraires cyclables pourraient être identifiés pour répondre aux besoins des cyclotouristes comme sur la route des Forts, ou bien la boucle des trois parcs à Montreuil.

STAARP

La Section Tandem des Auxiliaires des Aveugles de la Région Parisienne (STAARP) est un club de tandem cyclotourisme fondé en 1982 à Montreuil qui organise des sorties en tandem en proche banlieue (bords de Marne, canal de l'Ourcq, etc.) et en province où roulent ensemble voyants et mal ou non-voyants.

E. Cinq points de vente et d'entretien

Montreuil recense sur son territoire cinq commerces qui permettent d'acquérir un vélo. Ces différents points de vente participent à la promotion de l'usage du vélo au quotidien et en fait des acteurs importants de la question cyclable sur le territoire. Il est important de noter qu'il est rare d'observer un si grand nombre de commerces spécialisés sur le vélo au sein d'une même commune en banlieue parisienne, ce qui illustre un mode de déplacement déjà bien implanté sur le territoire.

Comptoir Bike Shop

Cycles du Château

Decathlon

Montreuil cycle

VAE Montreuil

F. Des services au bénéfice des agents de la ville

La ville de Montreuil dans sa volonté de développer les mobilités douces, se doit d'être également exemplaire auprès de ses agents en leur proposant plusieurs outils incitatifs .

Pool de vélos électriques

La ville a mis en place un pool de vélos à assistance électrique accessibles à tous les agents et élus, dans le cadre de leurs trajets professionnels en tant que solution alternative à l'utilisation des véhicules motorisés. Par ailleurs, une quinzaine de vélos à assistance électrique ont été mis à disposition des agents des services déconcentrés (antennes de vie de quartier, service jardins et nature en ville, etc). En tout, la Ville dispose d'un parc de 53 vélos à assistance électrique.

Des parkings vélos sécurisés

Les agents se rendant au travail à vélo ont accès à deux parkings vélo sécurisés :

- En ouvrage : les agents basés au Centre administratif Opale, et qui viennent à vélo au travail, ont accès à des places réservées dans le parking souterrain.
- Consigne vélo sécurisé : rue de Rosny, devant le bâtiment Opale, la municipalité a mis en place une consigne vélo sécurisée de 46 places à l'usage exclusif des employés de la ville.

PARTIE II. LES CINQ VOILETS D'ACTION

Au vu des enjeux révélés par ce diagnostic et afin d'atteindre son objectif de 10 % de part modale, tout en contribuant à l'objectif du PDUIF d'atteindre une augmentation de 10% en volume des déplacements actifs, le plan vélo de Montreuil s'appuie sur quatre axes complémentaires offrant une cohérence d'ensemble :

1. SÉCURISER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS CYCLABLES

L'apaisement de la circulation et la création d'un réseau complet et sans coupures d'aménagements cyclables sécurisants est attendue par 79 % des répondants du baromètre de la FUB à l'échelle nationale, ce qui en fait un des axes les plus stratégiques.

A. Renforcer la continuité des itinéraires cyclables par des aménagements en site propre

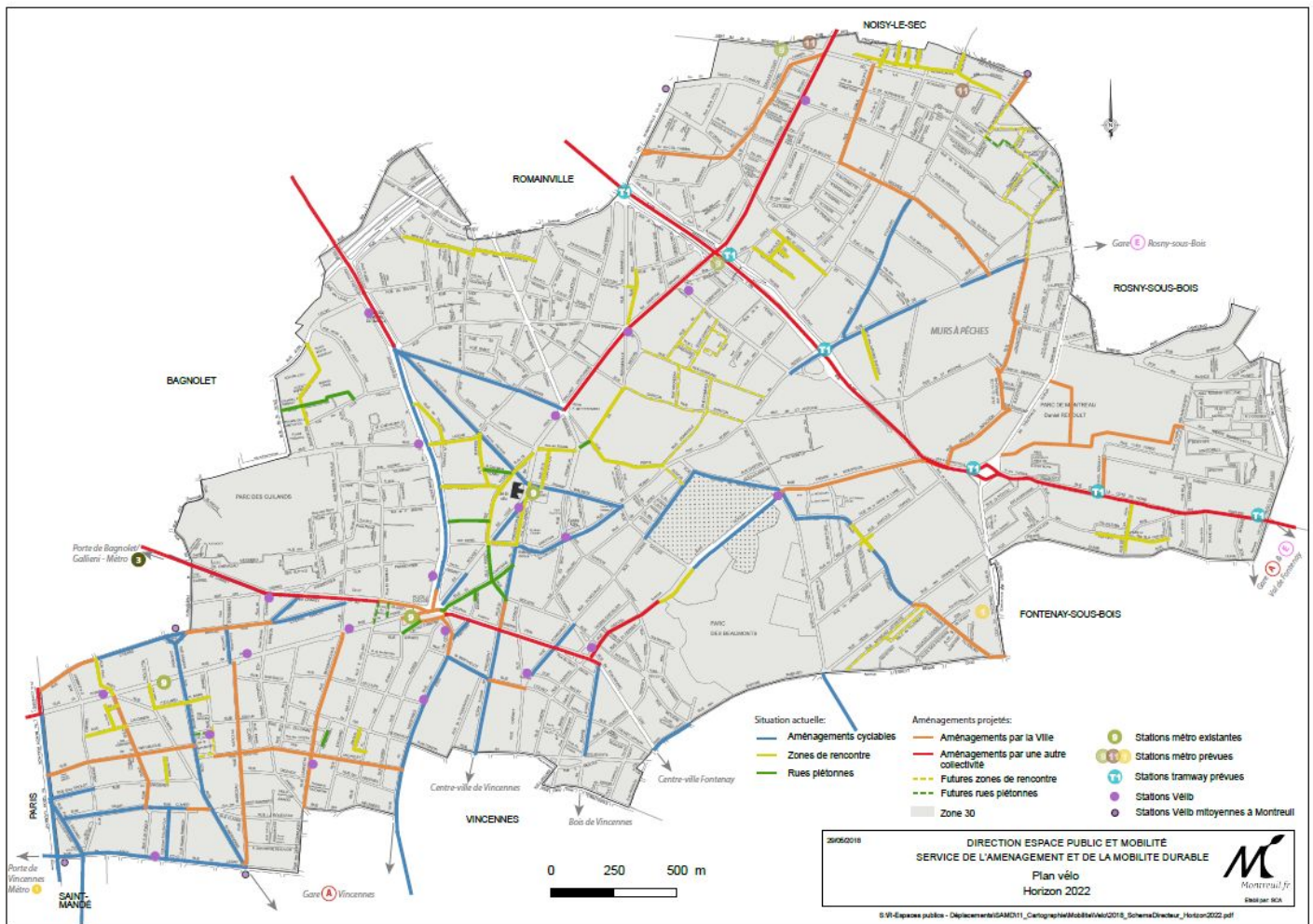
Comme indiqué dans le diagnostic, l'ensemble du territoire est doté de doubles sens cyclables, mais le développement du vélo doit également passer par des aménagements physiques tels que des pistes ou bandes cyclables sur les grands axes, où le trafic est important, afin de mieux mailler le territoire.

Ces aménagements sont nécessaires afin d'apporter une vraie sécurité aux cyclistes et permettre des déplacements fluides. Il est utile de souligner que, dans le baromètre de la FUB, pour les personnes ne se déplaçant pas à vélo, la première raison invoquée pour la non utilisation du vélo (41 %) est la peur provoquée par la circulation motorisée, ex-æquo avec le manque d'aménagements cyclables.

La mise en place d'une voie dédiée est fortement contrainte par la largeur des voies, le maintien d'un double sens ou l'existence de bandes dédiées au stationnement automobile.

La priorité, lorsque cela est possible, sera l'aménagement en site propre, et la bande cyclable sera déployée dans les cas où l'on ne peut atteindre cet idéal.

En termes d'aménagement physique, les objectifs de la ville sont les suivants :



a. Dans le Bas Montreuil

Les liaisons Croix-de-Chavaux / Paris

Le trajet le plus direct reliant la Croix-de-Chavaux (place Jacques-Duclos) à Paris (Porte de Montreuil) est la rue de Paris. Les améliorations des conditions de circulation passent par un meilleur contrôle du stationnement gênant, les aménagements au niveau des feux (sas-vélo) et le projet de la Ville de Paris sur la Porte de Montreuil. La faible largeur de cette voie et les aménagements récents du Département ne permettent pas la mise en place d'une bande cyclable. Il faudrait envisager la suppression d'un sens de circulation ou d'une file de stationnement ce qui n'est pas retenu à l'horizon de ce plan vélo.

Il peut néanmoins être envisagé la pose de logo vélo au sol, afin de rappeler à l'automobiliste la présence des vélos sur voirie, les légitimer dans leur trajet et les rendre plus visibles.

Donc deux itinéraires de contournement par le nord et le sud :

- **Au nord de la rue de Paris :** L'aménagement via la rue Etienne-Marcel a été partiellement réalisé dans le cadre du contrat d'axe du mobilitaire L318. La suite de l'itinéraire avait été reportée pour cause d'importantes opérations de construction dans le cadre bâti. Aujourd'hui les aménagements aux alentours étant stabilisés, l'itinéraire pourra être complété entre la place de la Fraternité et la rue Denise-Buisson, et entre la rue d'Alembert jusqu'à la Porte de Montreuil. En outre, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis a en projet de créer une continuité de cet itinéraire cyclable via le boulevard Chanzy jusqu'à la place de la Croix-de-Chavaux.

- **Au sud de la rue de Paris** : Un cheminement existant de façon partielle via les rues de Vincennes, Michelet et Raspail jusqu'à la Place de la République est prévu d'être aménagé de façon plus sécurisé pour les cyclistes. Afin de rejoindre la porte de Montreuil, il est proposé de continuer cet itinéraire cyclable via la rue de la République par l'aménagement d'une bande ou piste bidirectionnelle.

Des liaisons intercommunales

Il est à noter, la ville de Montreuil travaille en partenariat avec le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, son Etablissement Public Territorial Est-Ensemble et les communes voisines afin de réfléchir à un développement de son schéma cyclable cohérent et sans rupture au-delà des limites communales. Ainsi, les liaisons sur voies communales présentées ci-dessus et identifiées comme prioritaires ont été étudiées selon cette logique.

Deux liaisons Vincennes / Bagnolet pourront être créées et une réhabilitée. Une via un itinéraire sécurisé pour les cyclistes dans la continuité de la rue Marcel-Dufriche, sur la rue Marceau, dont la largeur de voie permet d'envisager un aménagement bidirectionnel. Cette piste permettra de desservir le 10e collège de Montreuil, situé sur le boulevard Chanzy, au croisement de la rue du Centenaire et un nouveau groupe scolaire rue Marceau qui ouvriront à la rentrée 2018. Une deuxième liaison depuis Bagnolet est envisagée, empruntant la rue Paul-Bert et la rue Emile-Zola jusqu'à Vincennes et Saint-Mandé. Une troisième liaison sera réaménagée depuis le boulevard Chanzy via les rues Beaumarchais et Gambetta pour rejoindre la ville de Vincennes.

b. Le Haut Montreuil

Mieux relier le haut et le bas Montreuil

Un des grands objectifs de la ville en termes de mobilités est de mieux relier le haut et le bas Montreuil ainsi que d'homogénéiser l'offre des transports, aujourd'hui beaucoup plus présente dans le bas Montreuil.

- L'axe Paul-Vaillant-Couturier / Aristide-Briand : Malgré la rupture physique liée à la topographie du territoire, le boulevard Aristide-Briand permet une liaison par une pente douce. Cet axe sécurisé permettra de relier le haut Montreuil au réseau cyclable du bas Montreuil en passant par l'Hôtel de Ville. De plus, pour de nombreux montreuillois, la station Mairie de Montreuil est la station de métro la plus proche de leur domicile. Permettre un cheminement résidence – station de métro incite à l'utilisation du vélo plutôt que la voiture ou le bus. Cet axe permet également de relier l'Hôtel de Ville et l'Hôpital intercommunal, de s'intégrer au réseau de Gabriel-Péri à Rosny-sous-Bois, et de relier les futures stations de la ligne 11 du métro (mise en service fin 2022 annoncée).
- L'axe Rue Pierre-de-Montreuil / rue Maurice-Bouchor / rue du Clos-des-Arrachis / Nungesser qui se raccroche au cimetière permet de relier les futures stations de la ligne 11 du métro à la place des Ruffins (lieu centralisateur de Montreuil comprenant la piscine des Murs-à-Pêches, le marché de la places des Ruffins et les futurs équipements de cette place), le tramway T1 une fois

le prolongement jusqu'à Val-de-Fontenay réalisé, et le centre-ville. Cet axe est aussi un itinéraire pour relier les parcs des Beaumonts et Montreau.

- L'axe Edouard-Branly / Rue des Roches / avenue du Président-Salvador-Allende permet la liaison cyclable entre les futures stations du T1 et de la ligne 11 du métro via la piste cyclable existante sur la rue Edouard Branly.

Des liaisons intercommunales :

La liaison entre le Pôle Mairie-de-Montreuil, et Fontenay-sous-Bois via la future station Grands-Pêchers de la ligne 1 du Métro. Cet itinéraire existant est aménagé via une voie bus puis une piste cyclable devra être complété sur une portion de la rue Galilée et dans la continuité de la rue Lenain de Tillemont jusqu'à Fontenay -sous-Bois.

c. Mieux connecter les différents espaces verts remarquables

Traversée du Parc Montreau

Il est proposé de conforter l'accès aux vélos dans le Parc Montreau dont la traversée représente un itinéraire cyclable accessible, plus agréable, et plus rapide qu'un itinéraire sur voirie classique. Les cheminements et les accès existants nécessitent des aménagements pour rendre la pratique cyclable possible, mais également pour limiter autant que possible l'intrusion de véhicules motorisés.

Le projet du parc des Hauteurs

Montreuil s'inscrit dans le projet urbain de l'Établissement Public Territorial d'Est Ensemble du Parc des Hauteurs. De Paris à Rosny, le rebord du plateau de Romainville est un ensemble paysager unique à l'échelle régionale, une respiration au coeur d'un territoire densément habité et fortement déficitaire en espaces verts publics. Le secteur, confronté à des enjeux de renouvellement urbain, a vocation à mieux s'intégrer dans le maillage local et métropolitain du réseau de transports, grâce à l'extension de lignes de métro, à la mise en service de transports innovants, ou encore à la requalification de grands quartiers.

Le parc des Hauteurs vise par ailleurs la mise en réseau d'un chapelet d'espaces verts, aujourd'hui fragmentés et peu accessibles, autour d'une boucle-promenade continue de 32 km de longueur. Il s'agit de constituer à terme un parc naturel urbain exceptionnel d'environ 320 hectares d'espaces ouverts, dont 200 hectares sur le territoire d'Est Ensemble, un véritable îlot de fraîcheur offrant des vues à 360° sur toute la métropole.

Ce projet de parc naturel, écologique, agricole, récréatif, sportif et culturel a pour vocation de contribuer à la requalification urbaine et sociale, et la dynamisation économique d'un grand territoire.

Le projet est en cours d'élaboration et ses modalités de mise en oeuvre et sa typologie sont en construction. Néanmoins, ce projet donne de la cohérence aux actions des différentes communes et vise à offrir un grand itinéraire propice aux modes actifs sur le territoire.

Son tracé est travaillé entre les différentes collectivités et les itinéraires du plan vélo de Montreuil alimentent ce projet autant que le projet du parc des hauteurs contribue à faire avancer les itinéraires de la ville. Il vise à relier pour les piétons et cyclistes, les 3 grands parcs de la ville (parc Montreau, parc des Beaumonts et parc des Guilands) via des circuits qualitatifs et sécurisés.

B. Traiter les coupures urbaines.

Dans le cadre du baromètre cyclable, plusieurs points durs ont été relevés par les cyclistes sur le territoire de Montreuil parmi lesquels sont le plus souvent cités la Porte-de-Montreuil, la rue de Paris, la Croix-de-Chavaux.

La Porte-de-Montreuil,

Bien que située sur le territoire de Paris, elle constitue la principale porte d'entrée à Montreuil depuis Paris et le boulevard périphérique. La Porte de Montreuil est un grand rond point qui permet la traversée du périphérique. Il est un point dur pour les cyclistes pour plusieurs raisons :

- Le revêtement est en pavé, ce qui est très inconfortable pour la circulation des cyclistes.
- Sa configuration très routière, en forme de rond-point très large avec un espace vide au milieu passant au-dessus du boulevard périphérique, rend la traversée par les cyclistes peu sécurisante. Les cyclistes sont noyés dans la circulation où les véhicules ont tendance à y circuler vite, laissant peu de place aux cyclistes, et créant un environnement particulièrement peu sécurisant et anxiogène,

La ville de Paris dans le cadre du GPRU (Grand Projet de Renouvellement Urbain) de la Porte de Montreuil prévoit de réaménager ce grand espace et revoir la configuration des espaces publics en recouvrant la partie centrale de l'anneau, et la part attribué à chaque mode. Cela permettra une traversée plus aisée et sécurisée pour les modes actifs. La Ville de Montreuil est associée aux réflexions sur ce projet et insiste sur la bonne prise en compte des piétons et cyclistes.

La Croix-de-Chavaux

La Croix-de-Chavaux est l'un des pôles majeurs de la ville de Montreuil, où convergent les principaux axes structurants desservant le territoire. Cette place et les voies convergentes seront réaménagés à l'horizon 2022. En terme de mobilité, l'enjeu du réaménagement de cette place sera de donner davantage d'espace aux piétons, de sécuriser la circulation des cyclistes, et d'y apaiser la circulation.

La conception du futur espace est en cours, en s'appuyant sur un processus combinant les études, la concertation et l'expérimentation. Une première expérimentation a été menée pendant l'été 2017 avec la piétonisation de l'avenue Paul-Langevin, anciennement occupée par un parking de surface. Cette piétonisation a été rendue définitive à l'issue du bilan concerté de cette expérimentation.

À partir de l'été 2018, une nouvelle expérimentation portera sur la partie nord de cette place et sur le boulevard Chanzy et l'avenue de la Résistance. Elle consistera également à réduire fortement l'espace dédié à la circulation automobile, au profit des piétons et cyclistes. Pour ces derniers, un maillage provisoire de pistes et bandes cyclables sera réalisé afin de connecter toutes les voies convergeant sur la Croix-de-Chavaux. Cela sera accompagné d'une meilleure organisation du stationnement et de l'arrivée de nouveaux services : une station de réparation jouxtant la pompe à vélo et l'implantation d'un compteur à vélos. Le bilan de cet aménagement sera réalisé à l'automne 2018

C. Conforter les zones de circulation apaisée

Renforcer les aménagements des zones 30

Bien que la majorité des quartiers et voies de la ville soient classées en zone 30, il peut apparaître que sur certains points du réseau des aménagements complémentaires soient nécessaires afin de faire respecter la vitesse de circulation ou bien afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Ainsi la ville s'engage à mettre en œuvre les aménagements nécessaires, en réservant un budget annuel de 200 000 € à cet effet.

Déployer les zones de rencontre

Le territoire de Montreuil est assez vaste et certaines voies de par leur profil et leur usage se prêtent à être aménagées en zone de rencontre. Ces voies correspondent à celles où le déploiement peut être réalisé le plus rapidement possible, elles demandent moins de reprise lourde de voirie pour que la typologie de la voie se prête aux dispositions de la zone de rencontre.

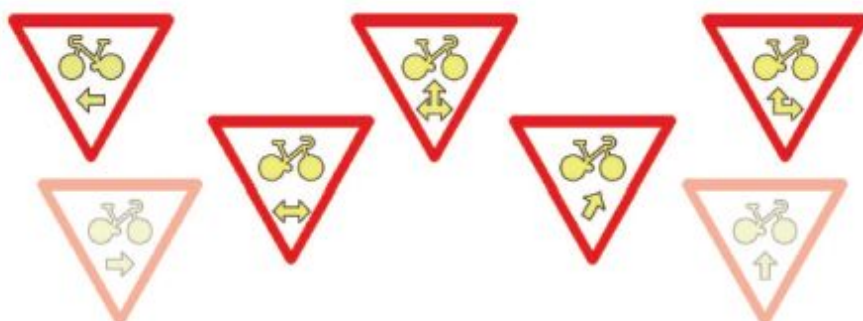
Expérimentation de la suppression du répétiteur au feu

Un répétiteur est un ensemble de trois petits feux supplémentaires placé à mi-hauteur du mât, dans le but d'être vu par les automobilistes qui sont trop proches du feu pour voir aisément le feu normal en haut du mât.

Il a été observé que les automobilistes avaient tendance à ne pas respecter la ligne de feux ou bien les sas cyclistes quand les feux tricolores étaient équipés de répétiteurs. Ceux-ci incitent les automobilistes à s'approcher au plus près du passage piéton. Ainsi la suppression des répétiteurs sur certains feux oblige les automobilistes à se mettre en retrait de la ligne de feux afin de voir le feu tricolore en hauteur, et de fait respecter une ligne de feux reculée ou bien les sas vélo. La Ville mène une étude sur le long terme avec le Département pour déterminer l'éventuelle possibilité de généraliser cette action améliorant la sécurité aux carrefours à feux.

Déploiement des cédez-le-passage cycliste multi-directionnels

Le décret du 2 juillet 2015 et l'arrêté du 23 septembre 2015 portant sur la signalisation ont étendu le domaine d'emploi des "cédez-le-passage cycliste au feu rouge". Désormais de nouveaux mouvements peuvent s'appliquer. Il n'y a ainsi plus de restrictions sur la nature ou le nombre de mouvements autorisés. La Ville va étudier la possibilité d'implanter ces nouveaux panneaux dans les carrefours éligibles, ce qui permettra d'améliorer la sécurité des cyclistes aux feux.



2. DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

Le stationnement est un deuxième axe prioritaire à développer dans la politique cyclable, car il peut être un frein important à la pratique du vélo.

A. Le stationnement sur le domaine public

La ville s'engage à renforcer de façon sensible le stationnement vélo autour des lieux remarquables, en insistant notamment dès 2018 sur le secteur de la place Jean-Jaurès, forte centralité de la ville, mais aussi aux abords du métro Robespierre, tout en renforçant l'offre aux abords de la Croix-de-Chavaux. Une démarche similaire sera menée aux abords des futures stations du métro 11 et du tramway T1. Les lieux du quotidien faisant l'objet d'une demande a priori justifiée seront également équipés. Enfin, la ville va poursuivre l'installation des arceaux vélo en amont des passages piétons concernés par le masque provoqué par des véhicules à l'arrêt pour dégager la visibilité et offrir davantage de places de stationnement pour les cyclistes.

B. Développer l'offre de stationnement sécurisé

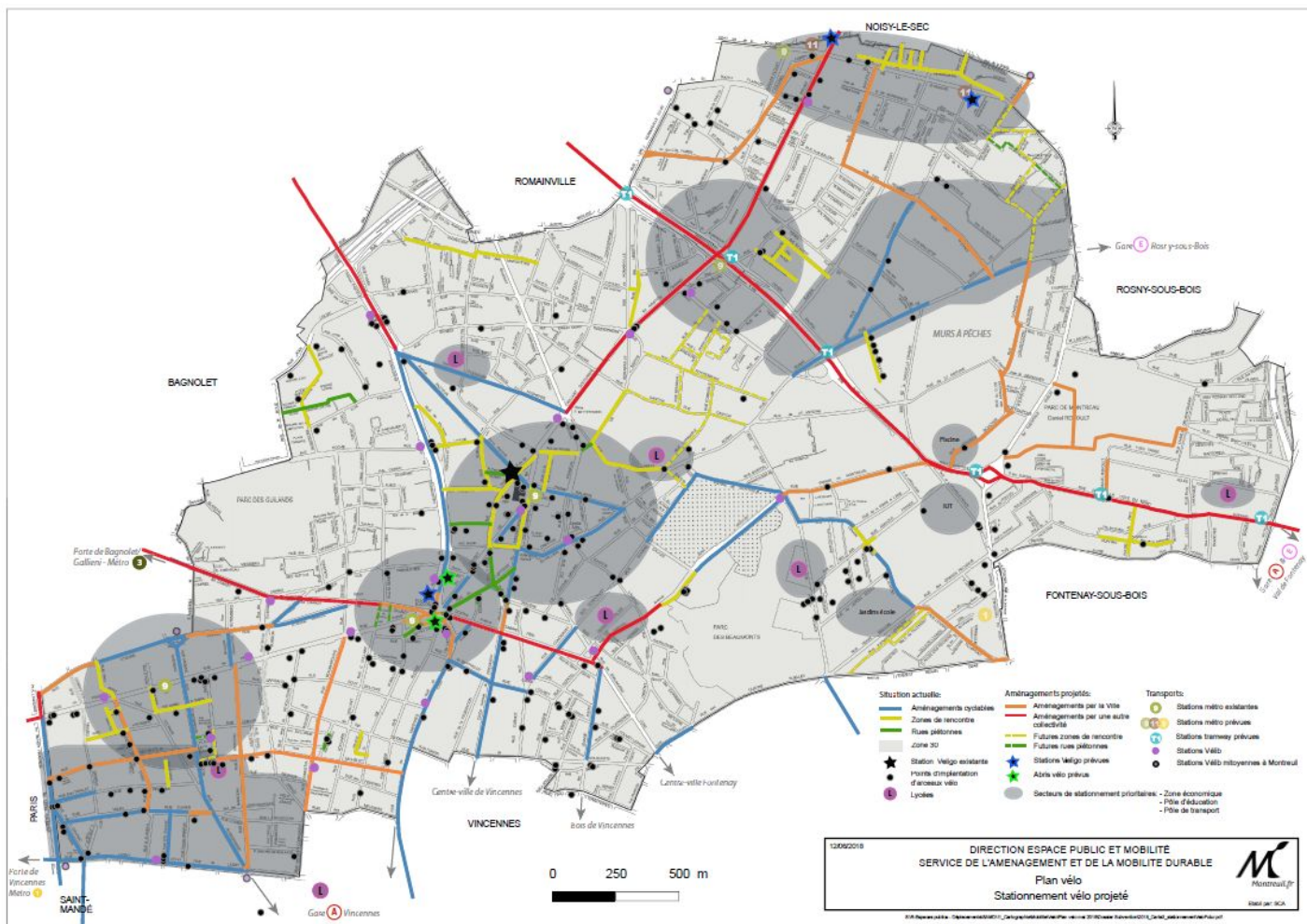
En complément de l'offre apportée par les simples arceaux vélos sur domaine public, il est nécessaire de développer un stationnement plus sécurisé. C'est notamment le cas à proximité des entrées de gares ou stations, mais aussi dans la recherche d'une compensation de l'offre de stationnement sécurisé au sein des propriétés privées.

Consignes Véligo aux abords des stations.

Les consignes Véligo, dont la description a été faite dans le diagnostic, seront déployées aux abords des stations de métro. Après avoir mis en place la première consigne aux abords de la mairie, la ville installera la seconde borne à la Croix-de-Chavaux. Puis, des consignes Véligo seront mises en service aux abords des deux stations du métro 11 actuellement en chantier sur le territoire montreuillois.

Les vélos-Box : du stationnement sécurisé individuel de moyenne et longue durée

Une « vélo box » est une consigne individuelle pour vélo. Elle est accessible via un abonnement spécifique d'une durée hebdomadaire, mensuelle ou annuelle. Elle permet de garer son vélo sur le domaine public, proche de chez soi et/ou de son lieu de travail en toute sécurité. Le déploiement de ce dispositif pourra se faire à proximité des zones résidentielles où il y a peu de place pour le stationnement vélo. La ville a pour projet d'installer dans un premier temps au minimum dix sites de cinq boxes individuels soit 50 places, à l'horizon 2019.



3. DES SERVICES AUX CYCLISTES

A. Proposer des systèmes de location diversifiés

Extension du service Vélib'

En plus des 21 stations Vélib' en redéploiement à Montreuil, la Ville va mener l'expérimentation d'une station Vélib' supplémentaire dans le haut Montreuil, quartier dont les caractéristiques sont moins favorables au développement d'un système de vélos en libre service. Selon les résultats de cette expérimentation, évaluée sous l'angle du fonctionnement et de l'utilisation, la ville a pour projet d'étendre son réseau de station sur le haut Montreuil. De plus, les futures stations de la ligne 11 et de la ligne 1 du métro seront accompagnées de stations Vélib' afin de créer des pôles intermodaux et de favoriser les modes actifs pour se rendre aux stations.

Location vélo -moyenne longue durée

L'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, Île-de-France Mobilité, travaille au développement d'un service de location moyenne-longue durée de vélos à assistance électrique. Ce service prévu à l'horizon du printemps 2019 va principalement s'appuyer sur un réseau de partenaires

(les vélocistes, associations et autres acteurs du vélo), qui mettront à disposition des VAE en location, assureront le SAV mais également pourront au terme de la location, participer à la promotion du vélo et proposer de la vente de VAE. Le service sera accessible à tous, avec à un abonnement ne dépassant pas les 40€/mois incluant l'entretien et la maintenance, et avec une durée limitée de location à 6 mois. La ville encourage cette initiative et s'associera au dispositif pour proposer des relais sur son territoire. L'objectif sera notamment de renforcer l'offre dans les quartiers ne pouvant pas être densément desservis par les stations Vélib'.

B. Installer des stations de réparation en libre service

Au même titre que la ville a installé des pompes à vélo en libre-service sur plusieurs points stratégiques de la ville, elle prévoit de compléter cette offre avec la mise à disposition de stations de réparations publiques, composées d'outillage nécessaire au changement d'un pneu ou à la réparation d'une chaîne. La première sera installée sur la place de la Croix-de-Chavaux en 2018. Cette expérimentation permettra d'observer s'il est pertinent de déployer ce dispositif ailleurs.



C. Mettre en place un plan mobilité pour les agents de la ville

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les établissements publics et administration ont pour obligation de se doter d'un plan de déplacement d'administration. Celui-ci vise à organiser les déplacements des employés depuis et vers leur site de travail pour leur trajet domicile/travail et leurs trajets professionnels. Plusieurs actions pourront être proposées afin de promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement.

Indemnité kilométrique vélo pour les agents de la ville

Cette disposition permet à tout employeur de verser une indemnité à son personnel venant au travail à vélo, en fonction de la distance parcourue et à hauteur de 25 centimes par kilomètre. Ceci contribue ainsi aux frais d'entretien et d'équipement de son mode de transport, et est déjà appliqué depuis quelques années dans plusieurs pays d'Europe (Pays-Bas, Belgique, Autriche et Royaume-Uni). Son déploiement dans plusieurs établissements français a fait l'objet d'une évaluation de l'ADEME qui a démontré son impact positif sur l'usage du vélo au quotidien, mais aussi sur la santé des employés.

En novembre 2015, le conseil municipal de Montreuil a voté une délibération de principe, demandant la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo au profit de ses agents. Dans le cadre du plan de mobilité, cela confortera le souhait de la ville d'inciter à l'utilisation du vélo pour se rendre sur son lieu de travail.

Mise à disposition de vélo cargo

La Ville a déjà acquis deux vélos-cargos pour les besoins de sa communication et l'organisation d'événements de concertation. Le vélo-cargo est adapté pour certains services qui sont amenés à se déplacer régulièrement sur de courtes distances entre les divers sites de la ville avec des documents, petits colis, parapheurs, outillage, etc. Son développement pour les besoins des agents sera étudié.



5. PROMOUVOIR LE VÉLO

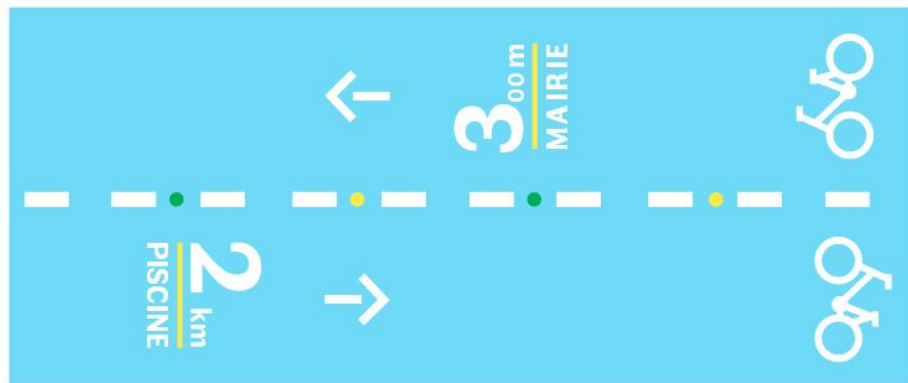
A . Communication

Installation d'arceaux pédagogiques

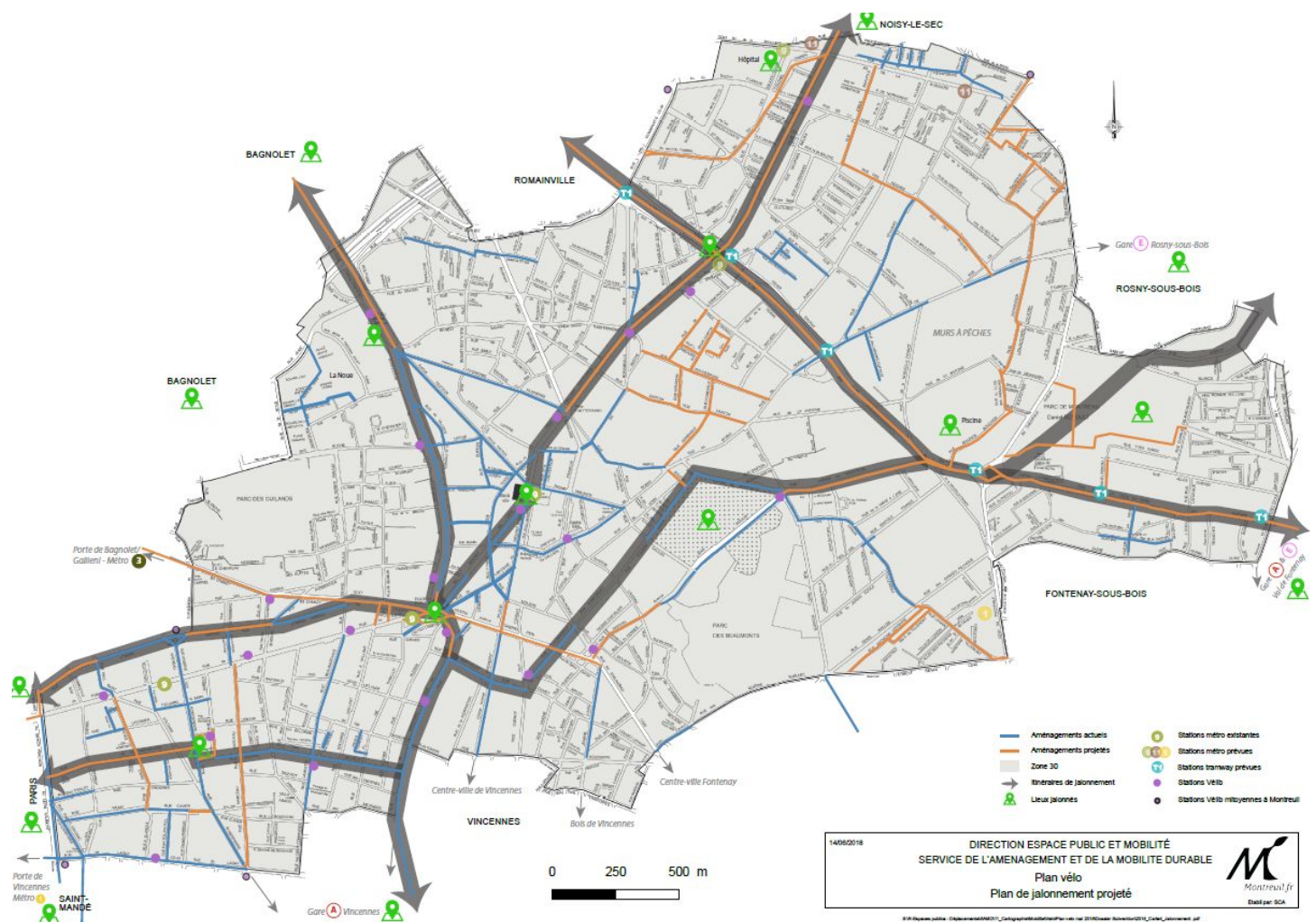
La ville va installer en 2018 sur l'espace public 5 arceaux pédagogiques dont le design reprend la silhouette d'un vélo dans le but d'augmenter la visibilité du vélo et de valoriser la volonté politique de la ville de mettre en avant ce mode de transports.

Signalétique active vélo - jalonnement

La ville de Montreuil ne propose actuellement pas de jalonnement pour les itinéraires cyclistes et il est constaté les temps de parcours à vélo sont souvent surestimés par le public. C'est pourquoi la Ville, en concertation avec le Département, travaillera sur la mise en place d'une signalétique active qui permette d'orienter les cyclistes mais également d'afficher un temps de parcours pour rejoindre une destination dans un objectif de service mais aussi de communication. Les premiers essais seront réalisés lors de la phase d'expérimentation du réaménagement de la Croix-de-Chavaux.

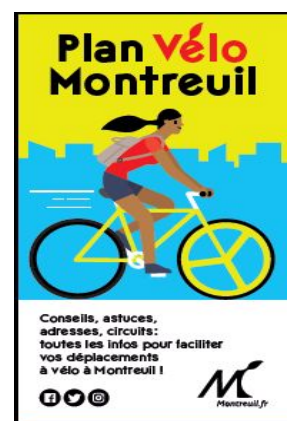


Plan de jalonnement des itinéraires cyclables projeté



Publication d'un dépliant « le vélo à Montreuil »

La Ville édite et met à disposition du public un dépliant contenant diverses informations utiles aux cyclistes, telles que le plan des itinéraires cyclables aménagés, la localisation des pompes publiques ou les coordonnées des associations et professionnels du vélo. Ce document sert également à promouvoir le vélo auprès du grand public.



Enrichir la rubrique vélo du site de la mairie.

En 2018, la rubrique vélo du site de la mairie, et plus globalement sur la mobilité à Montreuil, seront modernisés, complétés et renforcés. Il est en effet nécessaire de mettre en avant le fait que le vélo n'est pas un objet à part et qu'il s'inscrit dans l'offre générale de mobilité du territoire.

B. Événementiel

Fête du vélo, 1^{ère} édition en 2018

La première Fête du Vélo de Montreuil s'est déroulée le 2 juin 2018 sur la place Jean-Jaurès, avec un objectif de réédition annuelle. Cette manifestation s'est appuyée sur la présence de stands d'associations cyclistes, de professionnels du vélo, et un stand de la ville. L'objectif est de présenter et valoriser, au cours d'une journée thématique, l'ensemble des dispositifs, des acteurs, et initiatives existantes et de sensibiliser le public Montreuillois : habitants et usagers autour du vélo.



Rues aux enfants et Rue pour tous

Le ville souhaite encourager et développer "les rues aux enfants Rue pour tous" auprès des habitants. Depuis 2018, la ville offre la possibilité aux habitants participants aux repas de quartier de prolonger la fermeture de leurs rues la journée suivante, en la transformant en une "rue aux enfants". Ainsi la ville espère pérenniser ce dispositif et faire des émules auprès des habitants qui voudront s'investir dans un dispositif plus récurrent.

C. Développer l'usage du vélo auprès des jeunes

La ville souhaite multiplier le nombre de "Classe vélo" dans les écoles. Le dispositif de "Classe vélo" rencontre un véritable succès et permet de sensibiliser pendant environ une semaine les élèves à l'emploi du vélo à travers la découverte de la mécanique du cycle, de l'Histoire du vélo et par l'accompagnement à la circulation en ville. L'aménagement de solutions de stationnement pour les vélos aux abords des écoles permettra de favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile/école.

Un autre levier serait la formation des animateurs dans les centres de loisirs pour développer des activités et des projets pédagogiques autour de la pratique du vélo.

Pour sensibiliser davantage les jeunes au vélo, la Ville poursuivra le soutien aux ateliers d'auto-réparation de vélo auprès des jeunes dans les quartiers, tels que ceux actuellement proposés par l'association Ohcyclo et souhaite encourager d'autres actions de promotion du vélo en lien avec l'économie sociale et solidaire.

La municipalité compte également développer une offre de séjours vacances autour de la thématique du vélo. Il s'agit d'imaginer des séjours dans lesquels les activités sont construites autour de la pratique du vélo.

5. ÉVALUER LA PROGRESSION DE NOTRE POLITIQUE

A. Compteur vélos

La ville a pour objectif d'installer des compteurs à vélos permanents sur des points stratégiques de la ville. Le but est de mieux connaître le nombre d'utilisateurs, son évolution dans le temps et d'évaluer la pertinence des aménagements mis en place. Le premier sera implanté en 2018 à la Croix de Chavaux et au total une dizaine de compteurs seront installés sur le territoire.

B. S'appuyer sur les données d'utilisation des applications cyclistes

Plusieurs sites et applications mobiles ont fait leur apparition, offrant aux cyclistes des informations de géolocalisation d'itinéraire. La ville va pouvoir s'appuyer sur les applications telles que Géovélo ou Bike Citizens afin d'étudier les itinéraires les plus empruntés et d'enrichir l'interprétation des données issues des comptages mécaniques

C. Le Baromètre des villes cyclables de la FUB

Le premier baromètre de la FUB a été lancé en 2017, et les premiers résultats analysés dans la partie diagnostic, peuvent être considérés comme des points de référence. Le prochain baromètre prévu en 2019 devrait permettre d'évaluer et de comparer l'évolution des résultats et l'impact sur le ressenti des cyclistes de la politique cyclable mise en œuvre à Montreuil notamment.

D. Concertation : Mise en place d'un Comité vélo

Afin d'accompagner le suivi de la mise en place du plan vélo, la Ville organise un comité vélo. Ce comité réunira les associations cyclistes, en tant que représentants des usagers, les élus, et les services de la Ville. Cette instance aura pour objet d'évaluer et de faire un bilan régulier des actions mise en œuvre dans le cadre de ce plan vélo. L'objectif est que le comité vélo se tienne deux fois par an, avec un premier comité vélo prévu pour l'automne 2018.