

Paris 100% cyclable



Avant / après la création d'une piste cyclable sécurisée avenue de la République.

Plan Vélo 2021-2026

Dossier de presse
Jeudi 21 octobre 2021



Édito

Les Parisiennes et les Parisiens ont adopté le vélo qui est pleinement entré dans les mœurs. Ils sont de plus en plus nombreux à changer leurs habitudes pour laisser de côté leurs voitures et privilégier les transports en commun ou le vélo. Les cyclistes le disent eux-mêmes : c'est souvent plus pratique et plus rapide de se déplacer à vélo. C'est aussi parfois plus convivial lorsqu'on se déplace en famille. C'est enfin un moyen de transport propre et ce alors que la pollution de l'air tue encore chaque année 48 000 personnes par an dans notre pays.

Paris doit poursuivre sa transformation pour redonner de la place aux piétons et aux cyclistes, et réduire l'exposition des habitantes et des habitants à la pollution automobile, en particulier l'exposition des plus fragiles, les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes et les malades chroniques. C'est tout le sens du Plan vélo qui fait partie de cette révolution que j'ai entamée depuis 2014 pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle.

Lors de la précédente mandature, nous avons lancé un plan d'investissement massif et inédit pour faciliter l'usage du vélo. Résultat : entre 2014 et 2021, 300 kilomètres de nouveaux itinéraires cyclables et 52 kilomètres de pistes temporaires ont été aménagés portant à plus de 1 000 kilomètres le réseau cyclable à Paris. La pratique du vélo a doublé et l'on compte désormais plus de vélos que de voitures sur certains axes.

Parce que cette stratégie porte ses fruits, je veux la poursuivre et l'accélérer avec ce nouveau Plan « Paris 100 % cyclable » qui s'étendra de 2021 à 2026.

Une ville « 100 % cyclable », c'est une ville où l'on peut rouler à vélo partout, dans toutes les rues, sans jamais se sentir en danger. C'est ce principe qui guide nos aménagements et qui fait que l'on voit de plus en plus de

jeunes parisiennes et parisiens, ainsi que des personnes plus âgées, sur des vélos aujourd'hui.

Une ville « 100% cyclable » c'est aussi garantir aux cyclistes un trajet continu sur tout le territoire parisien, parfaitement relié au réseau métropolitain, pour que le vélo ne soit pas seulement un loisir du week-end mais le moyen de transport le plus simple et le plus rapide au quotidien. Pour y parvenir, nous investirons plus de deux fois plus pour les infrastructures liées au vélo que lors de la précédente mandature.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent à cet égard une chance inédite d'accélérer ces transformations : nous devons être au rendez-vous en permettant aux Parisiennes et Parisiens comme aux visiteurs, de tout âge, de se déplacer à vélo pendant et après les Jeux partout dans Paris.

Tel est le sens de ce Plan vélo que j'ai le plaisir de vous présenter.

Anne Hidalgo
Maire de la Ville de Paris

Édito

Tombé en désuétude face à la voiture devenue Reine, le vélo fait depuis quelques années son grand retour à Paris. Les grèves de 2019, la pandémie de la Covid-19 et ses confinements successifs se sont traduits par un véritable boom de la pratique du vélo dans les grandes métropoles, qui se sont adaptées et ont en quelques semaines proposées de grands aménagements provisoires mais sécurisés.

A Paris, nous avons imaginé un maillage de coronapistes le long des axes de métro les plus fréquentés pour permettre de désengorger les transports en commun afin d'offrir un autre mode de déplacement, en toute sécurité. Verdict : ces coronapistes sont un franc succès ! Certains axes sont maintenant plus empruntés par les cyclistes que par les automobilistes, leur fréquentation a explosé et nous sommes heureux de constater que désormais les nouveaux cyclistes sont souvent des femmes, des métropolitains, des employés ou professions intermédiaires.

La pratique du vélo n'est donc plus réservée à une majorité d'hommes CSP+. Cela confirme que lorsque qu'on propose des aménagements complets et sécurisés, le vélo devient une véritable alternative pour toutes et tous. Et le potentiel est énorme : en 2014 déjà, la Direction Régionale et Interdépartementale Environnement-Aménagement-Transports (DRIEAT) estimait que sur les 41 millions de déplacements quotidiens des Franciliens, 5,3 millions étaient éligibles à la bicyclette. En 2020, l'Ademe estimait que la part modale du vélo à Paris en 2030 exploserait entre 19,6 et 28,5 % - contre un peu plus de 5% aujourd'hui.



La lutte contre la pollution de l'air et l'adaptation nécessaire de notre territoire pour répondre aux enjeux du dérèglement climatique nous imposent de transformer fortement notre ville. Développer le vélo, c'est changer la façon de nous déplacer mais c'est aussi repenser l'espace public : plus apaisé, plus végétal, mieux partagé.

C'est pour répondre à l'engouement des Parisiens et de Franciliens et aux défis de la santé et du climat que nous nous engageons pour un Paris 100% cyclable.

David Belliard

Adjoint à la maire de Paris
chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

Sommaire



Édito de Anne Hidalgo	3
Édito de David Belliard	4
Bilan du Plan Vélo 2015-2020	6
Plan Vélo 2021-2026	
Un maillage cyclable complet	14
Des stationnements pour répondre à tous les besoins	18
Des déplacements sûrs et plus confortables	20
Développer une culture vélo	22
Une administration exemplaire	26



Bilan du Plan Vélo

2015-2020

Bilan du Plan Vélo 2015-2020



1000 km de linéaire d'aménagements cyclables



Un réseau express vélo (REVe) structurant, du nord au sud, d'est en ouest et sur les rives de la Seine : pistes uni ou bidirectionnelles, protégées, continues et homogènes, dont beaucoup sont situées sur des axes jusque-là à sens unique pour tous les véhicules (voie Georges Pompidou, rue de Rivoli, rue Saint-Antoine, une partie du boulevard Sébastopol, les quais haut rive gauche)



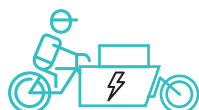
46 292 places de stationnement à disposition des usagers deux-roues (février 2020)



Des vélostations à la Gare de Lyon et à la Gare Montparnasse proposant près de 600 places ainsi que **des consignes Véligo**, proposant au total une centaine de places, disponibles à la Gare Montparnasse, à la Gare de l'Est et à Rosa Parks et plus de 1600 emplacements dans les parkings concédés.



Des incitations financières pour développer l'offre de stationnement dans les espaces privés



Des aides à la mobilité : aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, aide accordée aux professionnels pour évoluer vers des flottes vélos, aide à l'acquisition d'un vélo cargo



Des compteurs pour mieux mesurer les flux vélos et ainsi adapter les infrastructures et équipements : 125 compteurs permanents dont 5 totems



Un renforcement des contrôles pour un meilleur respect des règles (renforcement de la vidéooverbalisation notamment)



Un soutien aux actions associatives



Le développement de l'apprentissage du vélo



Un soutien au développement du vélotourisme

Bilan du Plan Vélo 2015-2020

150 millions d'euros

- ▶ **70 millions** pour l'aménagement de pistes cyclables
- ▶ **40 millions** pour l'intégration du vélo dans le réaménagement de grands axes, de places et de projets urbains
- ▶ **30 millions** pour financer le programme de généralisation des zones 30 et de mise à double-sens cyclables de ces zones
- ▶ **6 millions** pour le stationnement des vélos
- ▶ **Plus de 10 millions** pour l'aide à l'achat de vélos, auxquels s'ajoutent les apports du Budget participatif.

1094 km de voies cyclables

recensées en 2021 (en comptant les pistes cyclables, voies réservées et voies à contre-sens cyclistes) Le linéaire cyclable était de 200 km en 2001.

36 % des voies cyclables de la Métropole


sont concentrées à Paris. À l'échelle de la Métropole, il existe 2800 km d'itinéraires cyclables (Institut Paris Région, 2019). En 2018, selon l'enquête globale transport (Île-de-France Mobilités, résultats partiels de 2020), 840 000 déplacements quotidiens étaient réalisés à vélo en Ile-de-France (soit 1,9 % de part modale pour la région), et **26 % de ces déplacements étaient réalisés dans les limites de Paris, 13 % entre Paris et la petite couronne.**

La bicyclette est aussi utilisée en complément des transports collectifs, cela porte le nombre total de déplacements utilisant le vélo sur tout ou partie du parcours à 930 000 par jour en région.



5 totems mesurent la fréquentation des pistes cyclables.

Bilan du Plan Vélo 2015-2020



+60%
de fréquentation
sur certaines pistes
cyclables entre 2019
et 2021.

Des profils
de cyclistes très
différents depuis
la création des
coronapistes :
néo-cyclistes,
femmes, employés
et professions
intermédiaires,
métropolitains.

+ 47 % de fréquentation des pistes cyclables

Les compteurs de vélos ont enregistré une fréquentation des pistes cyclables en hausse de 47 % en moyenne entre 2019 et 2020 et de 22 % entre 2020 et 2021. Sur certains axes, la hausse entre 2019 et 2020 monte jusqu'à 60 % et jusqu'à 100% sur la rue de Rivoli !

Des pics à 25 000 cyclistes par jour sur la rue de Rivoli

Le comptage par caméra thermique montre des pointes à plus de 25 000 cyclistes et trottinettes par jour sur la rue de Rivoli, en intégrant l'élargissement de la piste. Celui du boulevard de Sébastopol comptabilise fréquemment plus de 12 000 cyclistes, avec des pointes à plus de 15 000. Ainsi, depuis 2019, **certains boulevards parisiens sont empruntés par davantage de cyclistes que d'automobilistes aux heures de pointe** : c'est notamment le cas du boulevard Magenta et du boulevard Voltaire.

De nouveaux cyclistes

À l'été 2020, près d'un usager des coronapistes sur deux (45 %) ne pratiquait le vélo que depuis le déconfinement, soit depuis 3 mois. Parmi ces nouveaux cyclistes, on comptait **davantage de femmes, d'employés, et de professions intermédiaires** que chez les autres cyclistes, habitués de la pratique (le plus souvent des hommes, appartenant à des catégories socio-professionnelles élevées) (Source : Étude 6t, 2020).

De plus, **près d'un cycliste sur quatre empruntant les nouvelles pistes cyclables parisiennes habitait hors de Paris.**

La portée des déplacements habituellement réalisés à vélo était également amplifiée : un trajet « type » sur les nouvelles pistes était réalisé dans le but d'aller ou revenir du travail et durait en moyenne 33 minutes (contre 19 minutes d'après l'EGT 2010).

Ainsi, l'Ademe, dans un rapport publié en avril 2020 (« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 »), a développé trois scénarios prospectifs d'évolution de la pratique (sur une situation de référence 2009-2019) : dans tous les cas, **la part modale à l'horizon 2030 à Paris explose, avec des prévisions allant de 19,6 à 28,5 %.**





Plan Vélo 2021-2026

Plan Vélo 2021-2026

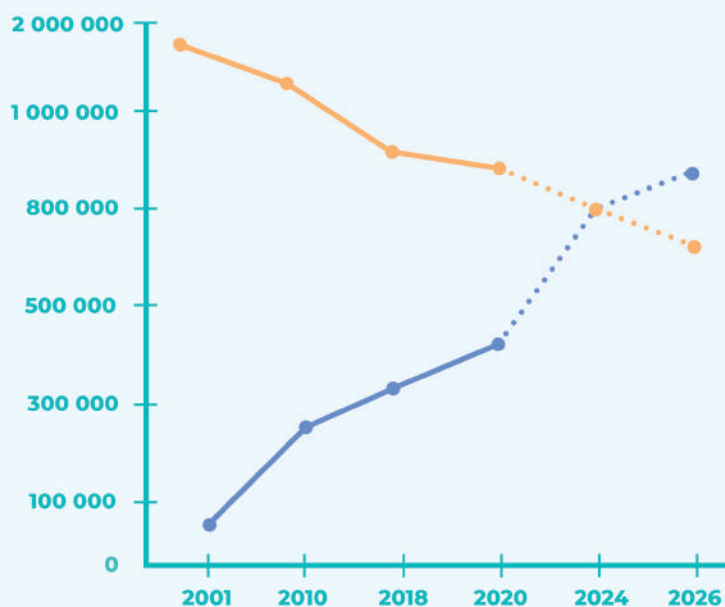
Paris 100% cyclable

Le Plan Vélo 2021-2026 a l'ambition de poursuivre la construction d'une ville cyclable initiée à Paris depuis 20 ans pour faire de Paris une ville 100 % cyclable. Cette ambition se matérialise dans toutes les dimensions que ce soit par l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables, par le développement massif de solutions de

stationnement vélo sécurisé ou par le renforcement de l'écosystème vélo du territoire parisien et métropolitain.

L'objectif du Plan Vélo 2021-2026 est de poursuivre mais surtout d'amplifier la transition de la Ville de Paris en faveur du vélo.

Évolution des déplacements à vélo : vers un changement de paradigme ?



Données concernant les déplacements intra-muros et Paris-Petite Couronne



Vélos



Voitures

EGT 2001 et 2010 : STIF, DRIEA, OMNIL

EGT H2020 : IDFM, DRIEA OMNIL / Résultats partiels 2018

2024 et 2026 : projections Ville de Paris

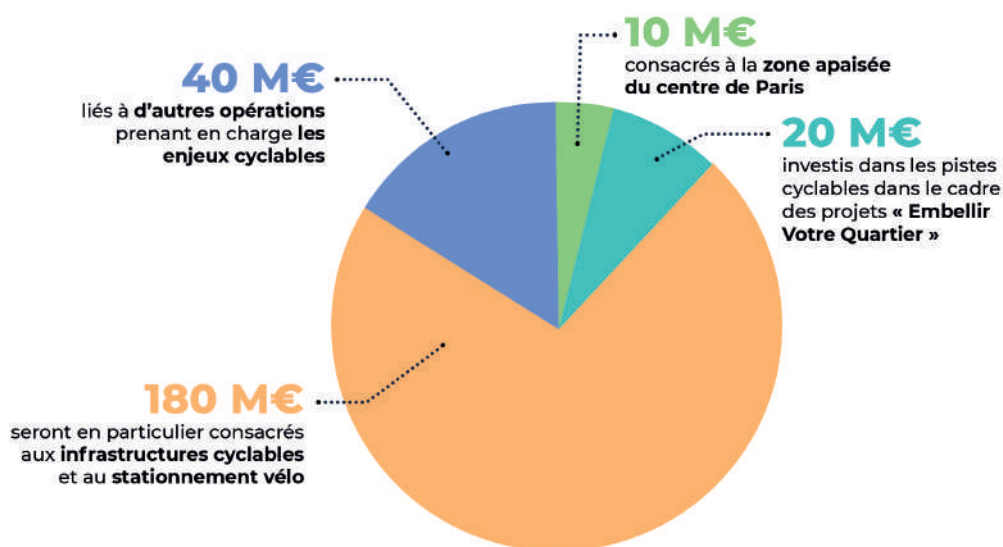
Plan Vélo 2021-2026

Un budget à la hauteur des enjeux

Avec plus de 250 millions d'euros d'investissements pour faire de Paris une ville 100% cyclable, le Plan Vélo 2021-2026 sera un outil majeur de la transformation et de l'adaptation de la ville aux enjeux sanitaires et climatiques.

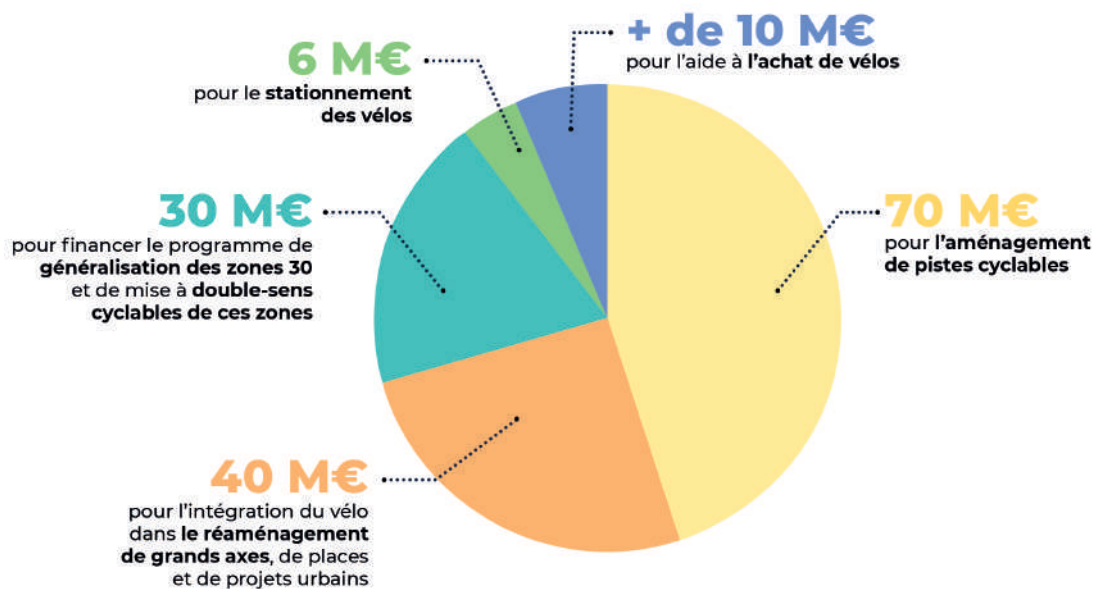
Plan Vélo 2021-2026

250 M€ d'investissements sur la mandature



Plan Vélo 2015-2020

150 M€ d'investissements sur la mandature





Un maillage cyclable

complet

Un maillage cyclable complet

180km de pistes cyclables sécurisées

- 130 km de nouvelles pistes
- 52 km de coronapistes pérennisées

Le réseau Vélopolitain parisien intègre les axes du RER Vélo à visée régionale et s'insère dans le réseau Vélopolitain de la Métropole du Grand Paris qui se développe au-delà du périphérique pour mailler l'ensemble de la métropole.

Le réseau secondaire vise à compléter l'armature du réseau principal en offrant une bonne densité de maillage afin de capter l'essentiel des trajets à vélo supérieurs à 1 km. Ce réseau est particulièrement utile pour les déplacements inter-arrondissements.

Le réseau de desserte locale – pour une ville 100 % cyclable – vise à permettre le déplacement des cyclistes dans toutes les rues de la capitale afin que les déplacements à vélo soient possibles de bout en bout.

Des doubles-sens cyclables généralisés

Objectif 450 km d'ici la fin du mandat dont 60 km d'ores et déjà réalisés.

Des carrefours et des Portes intégrés et sécurisés

pour résorber les coupures urbaines encore trop souvent sources d'accidents.

Une démarche concertée

Chaque projet d'aménagement cyclable fait l'objet d'une large concertation permettant d'associer :

- La Préfecture de Police
- La RATP
- Île-de-France Mobilités
- Les associations de cyclistes dans le cadre du Comité Vélo paritaire.
- Les associations de commerçants

Une nouvelle régulation de la circulation

Il y a encore quelques années, la Ville de Paris favorisait le trafic automobile via la régulation de ces feux tricolores. Dorénavant, la priorité est donnée aux bus, aux tramways et aux vélos grâce à des ondes vertes favorables.



La Ville
compte plus de 1 000 km
d'aménagements cyclables
dont plus de 300 km
de pistes sécurisées.

D'ici 2026 :

52 km
de coronapistes
pérennisées

+ 130 km
de pistes sécurisées

+ 390 km
de doubles-sens
cyclables

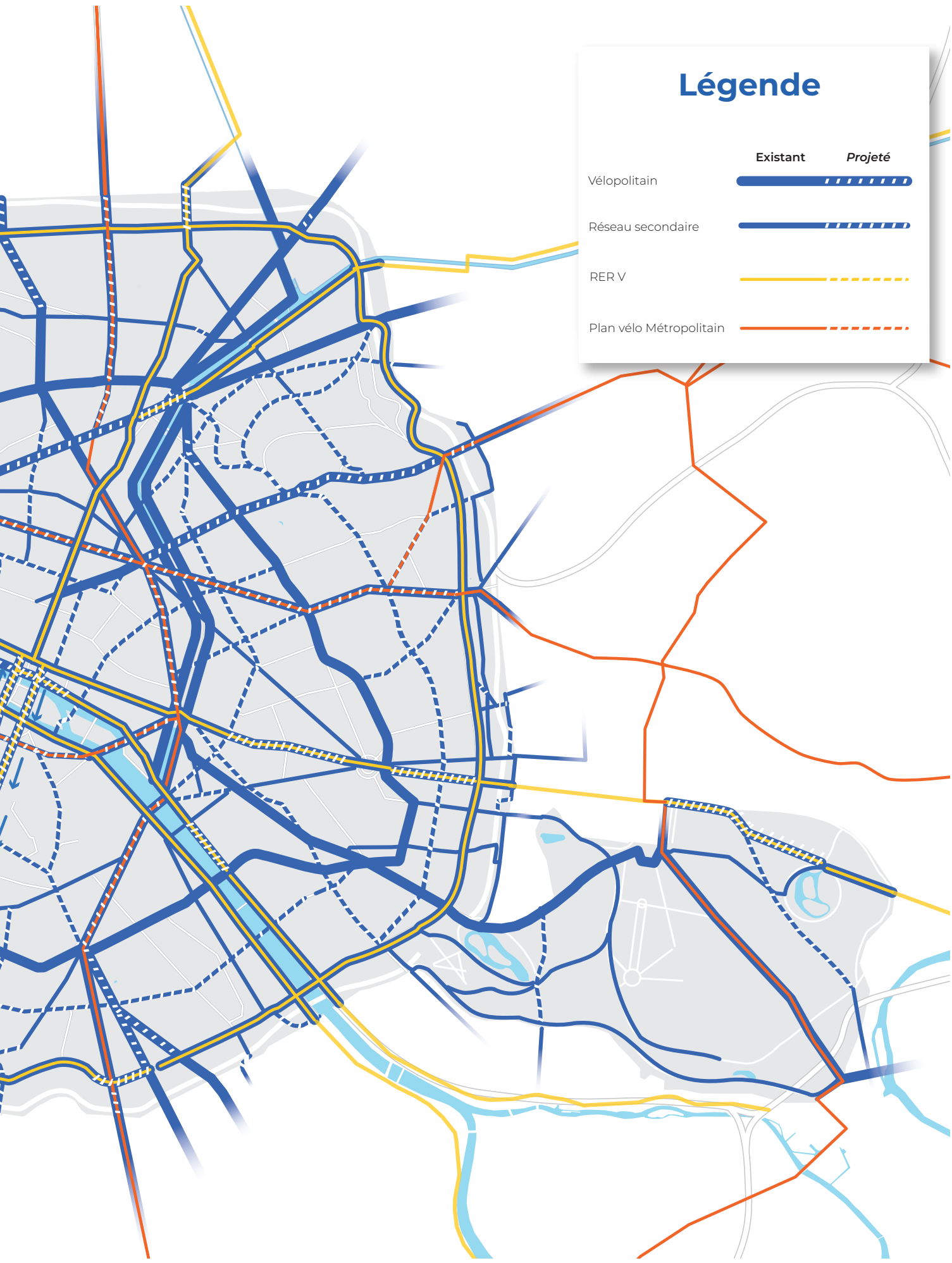
Plan vélo 2021 - 2026

Schéma Directeur



Légende

	Existant	Projeté
Vélopolitain		
Réseau secondaire		
RER V		
Plan vélo Métropolitain		





Des stationnements

pour tous les besoins

Des stationnements pour répondre à tous les besoins

+ 100 000 places
de stationnement
vélo sécurisé dont...



50 000
dans le privé

40 000
à proximités
des gares

10 000
sur l'espace public
ou en parking

pour répondre à l'augmentation des vols de vélos (6 631 plaintes ont été déposées en 2020, soit 7% de hausse par rapport à 2019).

Objectif : plus de 130 000 nouvelles places de stationnement dans la mandature

30 000 nouveaux arceaux sur l'espace public dont 1000 places prévues pour les vélos-cargos

1 500 places sur les sites de la Ville de Paris (stationnement des agents de la Ville)

Des obligations de stationnement sécurisés à chaque nouvelle constructions / réhabilitations d'immeubles privés, bureaux, établissements recevant du public et des incitations dans le cas où aucun grand chantier n'est prévu

La création de stationnements temporaires pour s'adapter à la demande spécifique de grands événements

À Paris, 6631 plaintes pour vols de vélos ont été relevées en 2020, soit 7 % de hausse par rapport à 2019.

81 % des personnes qui renoncent à utiliser un vélo citent la peur du vol de celui-ci comme premières raisons à ce renoncement (Source : étude 6t).

Offre actuelle

- ▶ 60 000 arceaux vélo et une expérimentation d'arceaux pour les vélos-cargos
- ▶ Du stationnement résidentiel sécurisé : 50 véloboxes représentant 300 emplacements vélos, fonctionnant avec un abonnement annuel de 75 €/an
- ▶ deux vélostations (198 places gare de Lyon ; 375 places gare Montparnasse) ; trois stations « Véligo » (60 places gare Montparnasse, 40 places Gare de l'Est, 40 places Gare Saint-Lazare)
- ▶ Du stationnement sécurisé dans les parkings concédés : 1 675 emplacements vélos, dont certains équipés de prises de recharge pour les vélos à assistance électrique, en augmentation constante
- ▶ Des aides de la Ville de Paris avec une prise en charge de 50 % du montant des travaux pour l'installation d'abris vélos sécurisés pour les bailleurs sociaux et les copropriétés



**Des déplacements sûrs
et plus confortables**

Des déplacements sûrs et plus confortables

Favoriser la pratique du vélo passe par la création d'un environnement adapté à celui-ci. On sait aujourd'hui que plus les cyclistes sont nombreux, plus les accidents graves ou mortels baissent. La priorité est la sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public en commençant par celles des usagers les plus vulnérables : les piétons.

Les opérations de contrôle par les agents de la Police municipale seront renforcées pour faire mieux respecter les priorités piétons, la circulation et le stationnement dans les pistes cyclables et les sas vélos.

Actions de sensibilisation et communication menées avec/par la police municipale et la Préfecture de police, notamment autour de la problématique des angles morts, encore trop méconnue des usagers motorisés et cyclistes ;

Recensement des « points noirs » et traitement spécifique pour améliorer la sécurité sur ces points ;

Sécurisation des carrefours : poursuite du développement des carrefours « à la hollandaise » et des îlots protecteurs, poursuite du marquage des sas vélos ;

La Ville de Paris reste également mobilisée sur les questions de confort en travaillant sur plusieurs axes :

La réalisation d'un Code de la rue permettant d'améliorer la cohabitation entre tous les usagers, avec un contrôle renforcé assuré par la police municipale ;

La mise en place d'un nouveau jalonnement permettant aux cyclistes de s'orienter mais aussi de bien se positionner et de circuler plus facilement sur les grands axes ;

Le renforcement du nettoyage et du déneigement des linéaires cyclables



Déneigement des pistes cyclables.



Développer

une culture vélo

Développer une culture vélo

L'apprentissage et l'entretien des vélos

- ▶ Généralisation du «Savoir Rouler à vélo» dans toutes les écoles élémentaires parisiennes, en mettant en place un « Passeport vélo ». L'objectif est que toutes les petites Parisiennes et les petits Parisiens sachent faire du vélo lorsqu'ils entrent au collège
- ▶ Développement des vélos-écoles pour faciliter l'apprentissage des adultes
- ▶ Création d'un atelier d'autoréparation par arrondissement



Objectif : se mettre au vélo dès le plus jeune âge.

Le soutien aux associations

En 2011, lors de l'ouverture de la Maison du Vélo, seules 3 structures étaient présentes. Aujourd'hui, on observe une croissance exponentielle des acteurs, qui sont près d'une trentaine à développer des projets et offrir des services aux usagers : développement des vélos écoles (adultes et enfants), multiplication des ateliers d'autoréparation et de ventes de vélos d'occasion sur tout le territoire, organisation régulière de bourses aux vélos pour permettre de s'équiper à moindre frais, organisations de sorties à vélo avec des enfants issus des quartiers populaires, tenue de grands événements comme la Convergence qui réunit de plus en plus de cyclistes chaque année, etc

La Ville poursuivra son soutien aux actions associatives via des subventions en fonctionnement et en investissement

Les aides à l'écomobilité

Un travail est en cours pour réformer les aides actuelles afin de les faire mieux correspondre aux nouvelles attentes des parisiens (particuliers comme professionnels).

59 623 vélos
électriques ou cargos
achetés avec l'aide de la
Ville de Paris entre 2014
et 2021



pour un montant
de **21 millions d'€**
à destination des
Parisiens ou des
professionnels.

Développer une culture vélo

La cyclologistique

La question de la cyclologistique est intégrée dans la démarche en cours visant l'élaboration d'une Stratégie Logistique Urbaine, avec plusieurs axes de travail :

- ▶ Adapter les pistes cyclables pour prendre en compte les dimensions des vélos triporteurs ;
- ▶ Prévoir du stationnement pour ces vélos particuliers, voire des aires de livraison spécifiques pour vélos cargos à proximité des grands générateurs de flux.
- ▶ Améliorer les conditions de travail et le statut des chauffeurs-livreurs cyclistes autoentrepreneurs.
- ▶ Créer un maillage de petits hubs du dernier kilomètre.

Le cyclotourisme

Quatre grands itinéraires cyclables nationaux ou européens traversent Paris, avec un point de passage commun sur l'île de la Cité :

- ▶ La Scandibérique (EV3) couvre 5 122 km de voies entre la Norvège et l'Espagne ;
- ▶ L'avenue verte London-Paris (V16) propose 470 km d'itinéraire cyclable à partir du parvis de Notre-Dame ;
- ▶ La véloroute La Seine à vélo (V33), reliant Paris au Havre, a été inaugurée en octobre 2020 et propose 420 km d'aménagements dédiés le long de la Seine ;
- ▶ La Véloscénie (V40) relie Paris au Mont-Saint-Michel sur un parcours de 450 km.

Les Assises du Tourisme Durable organisées par la Ville en 2021 ont mis en avant les besoins suivants :

- ▶ Installer des locaux vélos dans les hébergements touristiques ;
- ▶ Améliorer la signalétique des quatre grands itinéraires cyclables traversant Paris, et la signalétique vers les sites touristiques.

- ▶ Combiner le vélo aux autres transports, notamment par la possibilité d'emport des deux-roues à bord des bateaux, des autocars, des trains ;
- ▶ Mettre en place des solutions de consignes pour mettre à l'abri les sacoches et bagages.

Favoriser l'économie circulaire du vélo

- ▶ Récupérer les épaves de vélos afin de les remettre en état et/ou d'en récupérer les pièces.
- ▶ Créer un atelier d'autoréparation par arrondissement, soit 15 ateliers supplémentaires.

La pratique sportive

Le sport du quotidien

De nombreuses infrastructures permettent ainsi la pratique sportive régulière dans Paris et notamment « hors les murs » : l'anneau cyclable de Longchamp dans le bois de Boulogne, l'anneau de vitesse du Polygone dans le bois de Vincennes entièrement rénové en 2019, le vélodrome Jacques Anquetil dans le bois de Vincennes, des parcours sportifs ou spots de glisse urbaine permettant de pratiquer le BMX, etc.

- ▶ Constitution de nouveaux parcours sportifs parisiens, articulés avec des itinéraires métropolitains et régionaux.

Les JOP doivent être un temps fort de la pratique cycliste.

Objectif : 15% des déplacements dus au JOP doivent se faire à vélo et 20 000 places de stationnement événementiel seront nécessaires (sans compter les sites de célébration). Les infrastructures cyclables et une partie du stationnement sécurisé devront constituer l'héritage vélo des JOP.

Développer une culture vélo



Nuit blanche au vélodrome Jacques Anquetil.

Les services de vélos partagés

Les offres de freefloating : Un appel d'offres, lancé dans les prochains mois, permettra de sélectionner les opérateurs autorisés à exercer sur le territoire parisien avec des conventions d'occupation du domaine public, et ainsi de mieux contrôler l'offre proposée et le nombre de vélos à disposition.

Vélib, le service public du vélo partagé :

Le service a eu un rôle déterminant dans l'essor du vélo à Paris. Il reste un acteur majeur, notamment pour de nombreux métropolitains ou visiteurs.

- déployé sur 200 km² et sur 55 communes de l'agglomération parisienne
- 1 406 stations de prise et dépose des vélos, dont 1 006 à Paris (avec un maillage dense de près d'une station tous les 300 mètres) et 400 stations en proche couronne.
- 19 000 vélos en circulation, dont 35 % fonctionnent à assistance électrique
- plus de 360 000 abonnés
- 19 % des vélos enregistrés par les compteurs placés sur les pistes cyclables en 2019

Un dynamisme commercial

Entre 2014 et 2017, Paris a vu augmenter son nombre de commerces dédiés au vélo de 57% et de 29% de 2017 à 2020.



Atelier Vélib.



**Une administration
exemplaire**

Une administration exemplaire

Les objectifs du Plan de Déplacements de l'Administration Parisienne (PDAP) concernant les déplacements à vélo sont les suivants :

20 % des déplacements professionnels à vélo ;

30 % des agents habitant à moins de 6 km effectuant régulièrement leur trajet à vélo.

Pour faciliter l'atteinte de ces objectifs, le développement des pratiques vélos au sein de l'administration passe par :

► La mise en place du forfait mobilité durable qui sera étudiée dans le cadre du futur PDAP 2022,

► La création de stationnements vélos sécurisés dans tous les sites administratifs de la ville. Les potentiels et besoins seront recensés site par site, afin de préciser les besoins et objectifs en matière de stationnement vélo ;

► L'intégration de la cyclologistique et des dispositifs anti angles-morts dans le cadre de la commande publique de la Ville.





VILLE DE
PARIS

CONTACT

**Service de presse • presse@paris.fr
01 42 76 49 61**