SCHEMA DIRECTEUR VÉLO 2022

Colombes



Mai 2022

Ville de Colombes

PRÉAMBULE

PLAN STRATÉGIQUE

Dans une volonté de réduire les émissions de GES, les nuisances et de promouvoir des modes de déplacements doux, alternatifs à la voiture pour une ville apaisée, la ville de Colombes porte une ambition cyclable forte et souhaite en accélérer son développement.

Au vu des éléments récents (grèves de transports, crise sanitaire, rythme de travail changé, etc.) la demande est croissante mais plusieurs facteurs peuvent constituer un frein au développement du vélo.
Nous avons identifié plusieurs axes de réflexion tels que la qualité des aménagements, leurs discontinuités, l'insécurité, le stationnement, l'accès à l'achat/location d'un vélo, la connaissance des bonnes pratiques sur la route... Tous ces maillons constituent un système nécessaire au déploiement du vélo et à l'incitation à la pratique sur lesquels le schéma directeur vélo s'appuiera.

Il aura pour ambition de s'adresser à la fois au grand public (jeunes, débutants, expérimentés, actifs), à nos partenaires institutionnels (CD92, EPT BNS, Ministère) tel un document d'orientation et à nos services internes afin de mener une politique cohérente, coordonnée sur notre territoire.

Le schéma vélo ne se limite pas à une stratégie d'aménagement mais intègre une réflexion territoriale globale et un plan d'action transversal, valorisant la pratique du vélo et la cohérence du territoire.

SOMMAIRE

I. Devenir cycliste

1. Avoir un vélo à disposition 5
   a) Coordonner les actions en faveur des différents types de mise à disposition
   b) Coordonner les actions en faveur de différents publics
2. Stationner son vélo 6
3. Savoir utiliser son vélo 7

II. Communiquer et coordonner les politiques publiques pour développer l'usage du vélo

1. Partager l'espace public en acculturant les Colombiens au vélo 9
2. Coordonner les politiques publiques en faveur du vélo 9
3. Schéma des itinéraires cyclables 10

III. Devenir une ville cyclable

1. Aménagements cyclables 12
2. Résorption des points noirs de circulation 13
3. Ville exemplaire 14

IV. Gouvernance

1. Groupe de pilotage Vélo 16
2. Chargé d'étude vélo 16
3. Groupe technique vélo 16
4. Evaluation 17

V. Annexes cartographiques

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO
JUIN 2021

DEVENIR CYCLISTE

1.1 Avoir un vélo à disposition

a) Coordonner les actions en faveur des différents types de mise à disposition

Vélo individuel (acquisition / entretien)
La commune propose de financer une partie du budget dédié à l'achat d'un vélo classique.
(Les VAE ont déjà une contribution par IDFM)

Veligo et location de vélo tout compris
La commune communique autour de ces dispositifs « courts termes » (location entre 6 et 9 mois) qui peuvent ensuite amener à l'achat d'un vélo ou VAE pour lesquels différentes aides sont proposées. La ville met en place des plaquettes montrant les étapes et le mode d'emploi pour bénéficier d'un service performant à moindre coût.

Vélib (vélo en libre-service)
Renforcer la flotte de vélos en libre-service présents sur la commune en procédant à des remplacements ou réparations des vélos usés afin de proposer une qualité de service attractive. Depuis le 31 mars 2021, Zoov (système de VAE plus légers avec des bornes de recharges plus compactes + possibilités de free floating) est rattaché à Vélib : Colombes, territoire pilote de l'EPT Boucle Nord de Seine ?

b) Coordonner les actions en faveur de différents publics

Habitants
Prise en compte de l'entretien et réparation des vélos avec la mise en place d'ateliers associatif, participatif et solidaire : un lieu où trouver des vélos récupérés, des pièces détachées, des outils, etc., des conseils donnés aux cyclistes par des animateurs bénévoles ou salariés, des cyclistes qui interviennent personnellement sur leur propre vélo.
L'identification de lieux adaptés pour la remise en état des vélos est une piste à explorer (réglage dérailleur, changement de chaîne, changement de chambre à air, sensibilisation à l'entretien quotidien des petites pannes)

Professionnels (livraisons, services à vélo, etc.), entreprises et administration
Encourager à se munir de vélo et à en prioriser l'usage pour les salariés avec la mise en place d'un plan mobilités cyclables des entreprises (PMCE) au sein de la commune permettant aux entreprises de proposer des plans de déplacements cyclables structurés à leurs employés. Cette action pourrait permettre à chaque entreprise de se doter d'une flotte de vélo stationnée sur chaque point intermodal et facilement utilisable par les employés via un code ou un badge.

Application de l'IKV (indemnité kilomètre) - forfait mobilité durable à toutes les entreprises afin d'apporter une indemnisation à hauteur de 0,25 EUROS / km parcouru de la part de l'employeur tout en baissant ses charges. Cette indemnité vélo est prévue à l'article L. 3261-3-1 du Code du travail instauré par la loi de transition énergétique.
L'achat d'une flotte de vélos à assistance électrique peut être un moyen de développer la pratique du vélo par les salariés (pour les sociétés l'expérience de la mise à disposition de vélos pour les salariés de la société « Yves Rocher » qui, sur son site de Rennes, a réussi à atteindre un taux de 20% des salariés qui se déplacent à vélo : soit 60 cyclistes sur 300 salariés)
Cette exonération s'applique dans une limite de 200€ par an (soit environ 800km/an ou 200 allers-retours d'environ 2 km).
Mettre en place des mesures incitatives à travers le club des entrepreneurs/groupement d'entreprises via le service Développement économique + publier des fascicules sur les différentes mobilités innovantes existantes

1.2 Stationner son vélo

L'emplacement des points de stationnement est stratégique ; visibles et accessibles, ils permettront de lutter contre le vol et le vandalisme et participeront ainsi à une perception plus sécure de la pratique. Il s'agit donc de développer l'offre de stationnement pour les cycles (vélos, vélos cargos, triporteurs) suivant différents types :

Stationnement sur voiries « minute » ou de journée

Arceaux vélos à proximité des pôles générateurs de trafic
Schéma « un arceau à moins de 100m »

Stationnement longue durée / nocturne

Offre de « box sécurisés » sur voirie (cartographie des rues en fonction de la densité d'habitat non pourvu en lieu de stationnement vélo)
Offre de stationnement sécurisé dans les parcs de stationnement publics (en lien avec les délégataires (Qpark, Ascodev)

Déployer des bornes de réparation et de gonflage en libre-service
La proposition de l'offre de réparation et gonflage vient en appui a la politique de promotion des mode de déplacement cyclables mis en avant par la commune et dont l'objectif est de désengorger les voies de circulation des cœurs de villes et lune des options est la mise a disposition des colombiens des bornes de réparation et de gonflages des pneus dans des stations services et sur certains abris a vélo de la commune a espacement de 500 mètres entre bornes.

La définition d'une méthodologie de suivi des points de stationnement mérite d'être mise en œuvre sur le territoire pour:
- Faire un état des lieux des points existants.
- Définir la typologie des points de stationnement (stationnement ouvert ou fermé...).
- Organiser les points de stationnement sur le territoire.
- Assurer le suivi qualitatif des points.
- Assurer le suivi quantitatif des points de stationnement.

→ Développer une cartographie des stationnements, équipements, et services vélos existants et projetés

Avec le programme Alvéole + qui démarre au 2ème semestre 2022, possibilité de subvention : *les abris vélos, les attaches et la pose sont financés à hauteur de 60% de l'investissement hors taxe (HT). Ce financement est plafonné en fonction du type d'abri choisi et du nombre d'emplacements de stationnement dans l'abri. Pour un abri de type consigne sécurisée, le plafond est de 2000€ HT par emplacement. Pour des attaches libres d'accès et couvertes en extérieur, le plafond est de 700€ HT par emplacement. Pour des attaches dans un local existant, le plafond est de 200€ HT par emplacement.*

1.3 Savoir utiliser son vélo

Une excellente politique de mobilité cyclable ne pourrait être complète sans être accompagnée par des enseignements annexes permettant un usage optimal des structures cyclables présentes. Ainsi parmi les actions primordiales à mener afin d'éduquer la population colombienne à l'usage du vélo, on peut compter:

- Insertion de la pratique du vélo dans les écoles en y intégrant une dimension pratique et concrète sur les bénéfices physiques et écologiques de la pratique du vélo.
- Organiser des mini-compétitions de bicyclette sur des secteurs de la commune afin de renforcer le lien social et permettre l'appropriation du vélo comme outil de déplacement par l'ensemble des colombiens
- Réaliser des outils de sensibilisation et de prévention auprès du public «jeunesse»
- Mettre en place un programme de vélo-école type «Savoir rouler à vélo» auprès de tous les élèves de CM2 pour leur permettre d'apprendre à faire du vélo avec les services de la Ville et les associations telles que la FUB 10K/AN
- Soutenir et formaliser les relations avec le tissu associatif du territoire notamment à travers l'animation de vélo-écoles (adultes et ado), d'ateliers d'auto-réparation …



SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO
JUIN 2021

COMMUNIQUER ET COORDONNER LES POLITIQUES PUBLIQUES POUR DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

2.1 Acculturer les Colombiens au partage de l'espace public et au vélo

L'enjeu est de sensibiliser aux bienfaits de la pratique du vélo et de lutter contre les idées reçues.
Dans cette perspective, l'objectif poursuivi est de structurer un plan de communication vélo articulé autour des actions suivantes et développées ci-après.
→ Pistes de travail:

- Prendre appui ou mettre en œuvre divers outils de communication: flyers, affiches, newsletters, articles dans le magazine.
- Créer un logo de type «Colombes territoire Vélo » afin de le décliner sur tous les supports et vecteurs de communication.
- Définir des animations autour du vélo à mener lors d'événements nationaux: la semaine du développement durable, la fête du vélo, la semaine de la mobilité sur une thématique «partageons la rue»: bus, voiture, vélo, piétons.
- Disposer de cartographies actualisées et accessibles
- Développer des pages sur les sites internet
- Labelliser Colombes en «Territoire vélo»

2.2 Coordonner les politiques publiques en faveur du vélo

Le schéma directeur vélo porte une politique forte de la collectivité et doit donc être partagé par tous, dans tous les services, à tous les échelons. Il convient de coordonner nos réflexions autour de ces enjeux puisque l'idée est de passer progressivement d'une politique de voirie à une politique d'espace public notamment avec la refonte du plan de circulation et des zones de rencontre ainsi que la mise en œuvre de la ville 30 permettant le double-sens cyclable.

Une coordination avec les services techniques

Dans ce cadre, un réel travail doit être mené avec les services techniques et le département, gestionnaires des voiries de Colombes. En effet, il s'agit non seulement d'intégrer ce schéma directeur dans les réflexions structurelles de voiries mais aussi dans l'entretien qui en découle, les phases chantiers, les déviations lors de travaux.
→ Pistes de travail collectif :

- Établir un inventaire des phases concernées et des postes impliquées dans la mise en œuvre
- Impliquer les services techniques dans la gouvernance de ce schéma directeur vélo lors de comité de pilotage et de suivi
- Le schéma directeur se veut évolutif et adaptable, le travail de coordination est à double sens et doit permettre d'être cohérent dans la réalisation mais aussi dans le chiffrage des actions.

Une coordination avec les services administratifs (urbanisme opérationnel, règlementaire, économique/commerces, habitat, etc)

Le schéma directeur Vélo a vocation à s'inscrire dans des documents opposables réglementaires (PLUi par exemple) et permet ainsi d'assurer la pérennité de la démarche. Afin d'aboutir à une politique vélo portée par l'ensemble des acteurs de la ville, on peut identifier des pistes de travail :

- Mettre en cohérence les documents cadre des services tels que la charte promoteur, doc habitat commerces ? Pour faire appliquer les préconisations soulevées dans le schéma directeur.
- Réflexion urbaine dans les projets ANRU et CHP autour des cheminements mode doux intégrant les vélos
- Identifier un référent vélo pouvant instruire des dossiers d'aménagement autour des problématiques vélo (stationnement, circulation, liaisons si intervention sur espace public)

Renforcer la commission de sécurité routière sur l'accidentologie des cyclistes pour identifier des actions concrètes à réaliser et atteindre l'objectif de zéro mort et blessé grave

2.3 Schéma des itinéraires cyclables

En 2019, il existait plus de 42km d'aménagements cyclables sur la Ville. En 2020, 12km supplémentaires de coronapistes ont été ajoutées dans le cadre de la crise sanitaire du COVID-19. Pourtant, à la lecture de ces aménagements, il est difficile de visualiser un itinéraire continu pouvant atteindre le centre-ville, ou les gares ou les axes de transit. Ces kilomètres identifiés résultent de nombreuses discontinuités qui ne permettent pas une pratique du cycle sécurisée, lisible, cohérente, directe et confortable.

Ainsi, des voies structurantes ont été identifiées par la municipalité afin de mailler plus finement le commune :

- Rue Estiennes d'Orves
- Rue des Voies du Bois
- Rue Victor Hugo

Dans un second temps, nous étudierons la possibilité de compléter ce maillage avec :

- Rue Gabriel Péri
- Rue du Président Salvador Allende (la partie entre Gabriel Péri et Charles Péguy)

Un bureau d'étude a été sélectionné fin 2021 par l'accord-cadre porté par les services techniques afin, notamment, d'étudier précisément le coût, les impacts sur la circulation, la réduction du nombre de places de stationnement, le temps des travaux, etc.

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO
JUIN 2021

DEVENIR UNE VILLE CYCLABLE

3.1 Aménagements cyclables

Le Schéma Directeur Vélo définit les itinéraires cyclables et la lecture globale de la ville par le cycle mais il s'agit également de dessiner finement les voiries et les espaces de circulation afin de permettre non seulement aux cycles de circuler mais aussi de garantir la meilleure sécurité et lisibilité pour tous les usagers de la rue et de la route.

Pistes de travail :

- Faire un relevé des voies identifiées cyclables, existantes et à venir
- Réaliser des comptages de flux voitures/bus/vélos
- Analyser les préconisations « d'aide à la décision » édité par le Cerema (dont le tableau ci dessous)
- Dessiner l'ensemble de la rue, d'alignement à alignement en prenant en compte les circulations, les stationnements, les traversées, la végétalisations, le mobilier urbain, etc.

<table>
<tr><th rowspan="2">V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)</th><th rowspan="2">Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)</th><th colspan="3">Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)</th></tr>
<tr><th>Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)</th><th>Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)</th><th>Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)</th></tr>
<tr><td rowspan="3">30 km/h ou moins</td><td>< 2000</td><td rowspan="2">Trafic mixte</td><td>Vélorue ou trafic mixte</td><td>Vélorue</td></tr>
<tr><td>2000-4000</td><td>Bande cyclable ou trafic mixte</td><td rowspan="4">Piste cyclable</td></tr>
<tr><td>> 4000</td><td colspan="2">Piste ou bande cyclable</td></tr>
<tr><td rowspan="3">50 km/h</td><td>< 1500</td><td colspan="2">Trafic mixte</td></tr>
<tr><td>1500- 6000</td><td colspan="2">Piste ou bande cyclable</td></tr>
<tr><td>> 6000</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

Mise en place d'une signalétique

Le jalonnement de ces itinéraires doit permettre d'emprunter sereinement les boucles mises en œuvre.

La signalétique sur l'itinéraire doit assurer plusieurs rôles :

- Informer : par où aller, difficulté et durée du parcours, code de la route, informations touristiques et commerciales, présence de stationnements sécurisés
- Promouvoir : la présence des panneaux, des durées de parcours informe de la présence d'itinéraire, indique le schéma, suscite l'envie de l'essayer
- Sécuriser : la présence de panneaux et des marquages au sol rappel aux automobilistes la probabilité de présence de cyclistes sur l'itinéraire.

Mise en place de compteurs automatiques

Le comptage vélo permet l'analyse de la pratique sur une longue période. C'est une composante essentielle du schéma directeur vélo. L'analyse du trafic a notamment pour objectifs de:

- Mesurer l'impact des d'aménagements réalisés.
- Valider les types d'aménagement retenus.
- Définir les conditions optimales d'aménagement.
- Définir les aménagements futurs.
- Comprendre les comportements des usagers (les types d'usage (loisir, utilitaire...), établir des statistiques, cibler les hausses et les baisses de trafic, cibler les points de rupture dans le maillage du réseau. Cibler les points noirs dans l'analyse du trafic continu, etc.)

L'entretien du réseau et des aménagements

La vigilance autour de l'entretien du réseau cyclable garantit des aménagements de qualités qui vont continuer à être utilisés : un défaut d'entretien implique que les cyclistes préfèrent utiliser les routes.

L'entretien du réseau cyclable s'articule autour du suivi des actions à mener:

- Définir les conditions et les modalités d'entretien des itinéraires communautaires.
- Equiper la collectivité d'un matériel adéquat pour maintenir en état le réseau.
- Entretenir le réseau cyclable (nettoyage, élagage, nid de poule...).
- Sécuriser le tracé par le remplacement du jalonnement directionnel et la signalisation de police.
- Anticiper la maintenance des aménagements, cela passe par de l'entretien, de la rénovation et de la surveillance.
- Rénover les itinéraires, notamment le marquage des peintures et de mécaniser l'entretien de l'ensemble du réseau.

3.2 Résorption des points noirs

Les « zones de rencontre »

Ce schéma directeur évoque la sécurité du cycliste mais il faut aussi intégrer la sécurité en général lorsque différents modes de déplacement entrent en interaction. En effet, le cycliste peut, à son tour, devenir la source de danger pour un piéton. L'identification des zones de rencontre comme points noirs résulte des accidents piétons, de plus en plus fréquents dans lesquels les vélos mais également les autres modes de déplacements dits doux tels que les trottinettes, sont impliqués.

Pistes de travail :

- Identifier les zones potentiellement dangereuses (zone piétonnisée, devant les écoles et autres équipements avec du flux, carrefours/passages piétons)
- Réfléchir à des espaces de trafic pacifiés pour limiter les vitesses et signaliser une zone de rencontre potentiellement dangereuses
- Coordonner les actions avec les services techniques pour une bonne visibilité de l'espace sans entraves (jardinières, mobiliers urbains, etc.)

Mise en place de chartes de bonnes pratiques de la voirie

En coordination avec les services techniques de la voirie et la police municipale, il est nécessaire de veiller au bon fonctionnement des pistes cyclables pour permettre leur bon usage. En effet, dans la pratique, les pistes cyclables sont assez facilement considérées comme des espaces de « surplus » pour les riverains/habitants mais aussi pour les utilisateurs de la route. Cela génère fréquemment un encombrement de la piste par :

- Des poubelles en attendant le ramassage
- Du stationnement minute voire même longue durée
- Du trop plein issu de la route (animaux écrasés, gravats, débris tombés de camions, etc.)
- Des espaces de stockage pour les chantiers (ex. le chantier du Macdo rue du Bournard)

Il est indispensable que les pistes cyclables soient aussi légitimes qu'une route et ne servent pas de déversoirs.

3.3 Devenir une ville exemplaire

La labellisation en territoire Vélo

La mise en œuvre d'un label territoire vélo est à même d'être un facteur d'attractivité mais également pour légitimer et asseoir nos engagements. Cet engagement insistera sur notre volonté de favoriser les pratiques de déplacement quotidien, de loisirs touristiques ... Être «Territoire Vélo», cela signifie offrir à la fois des aménagements sécurisés, des équipements techniques (stationnements, haltes vélo...) mais aussi un panel de services spécifiques au vélo (point d'information, de location et de réparation, intermodalité...).

Être «Territoire Vélo» :

- Il s'agit de proposer des circuits vélo qui soient accessibles à divers types de publics (familles, pratiquants occasionnels et réguliers) et de niveaux variés pour partir à la découverte de la région.
- Il s'agit d'animer son territoire avec des événements et animations vélo tout en mettant en valeur son patrimoine (historique, architectural, culturel et naturel...).
- Il s'agit de s'inscrire dans le développement économique et durable. Le label invite les acteurs locaux à s'impliquer dans une démarche écologique et à participer au dynamisme du territoire. Le label récompense les efforts effectués en faveur du vélo et conduit aussi à améliorer les services proposés par Colombes afin d'obtenir la satisfaction des pratiquants. Le label inscrit la ville dans une démarche porteuse à l'avenir autour des mobilités douces et ainsi enracine le territoire dans les mobilités de demain

Appliquer le plan de déplacement de l'administration

Sujet porté par le service de RH qu'il est nécessaire de coordonner avec le schéma directeur vélo afin de faire des agents de la ville de Colombes les porteurs du sujet. Il permettra donc de :

- Développer les actions en faveur de l'écomobilité
- Améliorer le conseil en mobilité
- Améliorer et partager les connaissances en matière de mobilité sur le territoire
- Développer la pratique cyclable sur l'ensemble du territoire et la rendre concurrentielle pour les déplacements domicile-travail
- Développer les actions d'accompagnement à l'usage du vélo, la marche à pied et l'intermodalité

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO
JUIN 2021

LA GOUVERNANCE

4.1 Groupe de pilotage vélo

Le schéma directeur vélo est un document cadre à long terme sur la politique cyclable et contribue à promouvoir de manière concertée l'usage du vélo en développant notamment un réseau d'itinéraires continus et sécurisés permettant de donner une vraie place aux cyclistes.
Une procédure de contrôle des actions menées doit être élaborée afin d'assurer la réussite du projet dans le temps et se donner les moyens de réaction dans le cas d'un mauvais fonctionnement ou d'une innovation remettant en cause une action. Il est avant tout un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication.

Suivi et pilotage de la politique cyclable dans sa globalité par les élus sur un séquencement tous les 6 mois :

- Evaluation des actions menées
- Mise en perspective par rapport aux objectifs initiaux
- Choix de la programmation des aménagements
- Orientations stratégiques

4.2 Chargé d'étude mobilité

Afin de suivre l'application et la mise en œuvre du schéma directeur vélo, il est nécessaire de renforcer l'équipe technique municipale avec un chargé d'étude mobilité au sein du service Planification de l'Aménagement Urbain et des Mobilités à la Direction de l'Urbanisme. Il aura pour rôle de coordonner les actions stratégiques et le déploiement des ambitions décrites et validées dans ce document.
Pour une équipe « vélo » d'autant plus complète, il faudrait le pendant de ce chargé d'étude auprès des services techniques afin d'effectuer le parallèle au niveau des travaux.

4.3 Groupe technique vélo

En complément du groupe de pilotage, il est nécessaire de travailler lors de groupes technique afin de coordonner les actions vélos, les étudier de manière détaillée et diffuser la « culture cyclable » avec une fréquence tous les 2 ou 3 mois en fonction des besoins.
Membres du groupe technique : les services techniques de la villes, le service urbanisme, le service économique, le service gestion de proximité urbaine et les associations de cyclistes.
Un observatoire des déplacements serait à concevoir, cet outil serait au service de la politique cyclable. Il utiliserait des indicateurs simples et rigoureux selon les objectifs fixés :

- Indicateurs quantitatifs annuels sur l'offre et sur l'usage
- Indicateurs qualitatifs par sondage:
    - Analyse des réalisations, rénovations, entretien des aménagements
    - Analyse de respect (automobiliste, bus et cycliste)

4.4 Evaluation

L'évaluation des actions menées est une condition «sine qua non» de la réussite du projet et de sa pérennité dans le temps. Un système de main courante des observations, réclamations, incidents est à instituer(le but étant de faire évoluer le service dans le bon sens),sans omettre de se munir d'un outil technique pour faciliter l'évaluation (système permettant de connaître l'évolution de la part modale dans le temps, cartographie des points noirs...).

Les effets de la politique cyclable seront mesurés et analysés et ce, afin d'évaluer l'impact des actions réalisés. A cet effet, la mise en place de tableaux de bord spécifiques seront établis. Exemples d'indicateurs: kilomètres d'aménagements, nombre d'arceaux, nombre de locations de vélos,...

Ce suivi prévoit également des enquêtes auprès des ménages afin de connaître l'évolution des mentalités en termes de déplacements. L'objectif étant d'évaluer l'appropriation du vélo au quotidien. Dans le cadre des mesures correctives, des réunions d'informations seront planifiées pour échanger sur le schéma directeur entre les élus et les usagers (prises en compte des remarques, des préconisations, écouter les retours par rapport au réseau existant afin d'enrichir ce dernier).Ces réunions pourront faire l'objet d'ateliers avec des cartes, pour discuter et prioriser les actions à mettre en place, dans le but d'améliorer la pratique du vélo à Colombes.

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO
MAI 2022

ANNEXES CARTOGRAPHIQUES