



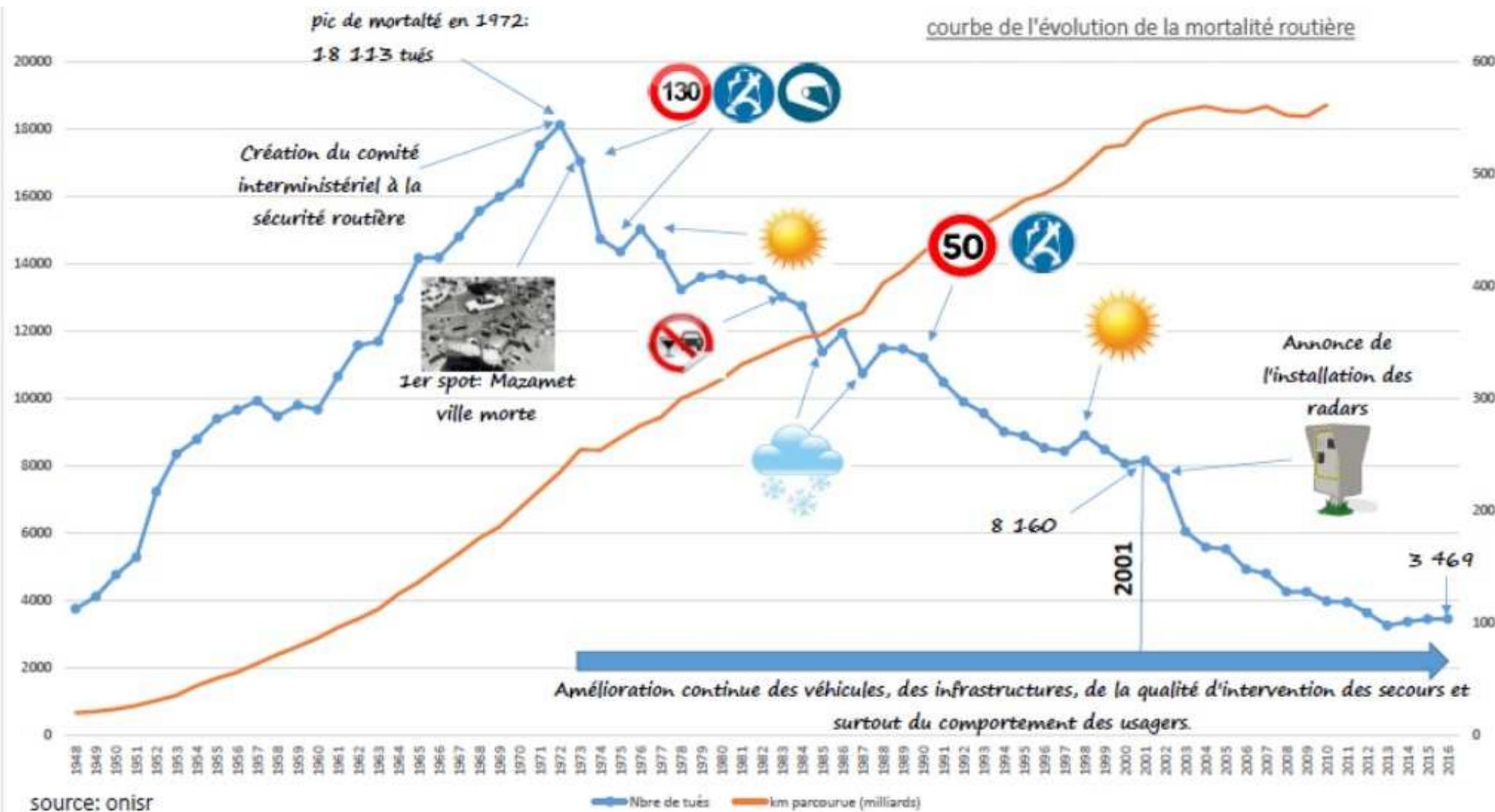
seine · saint · denis

LE DÉPARTEMENT

**Comité technique
départemental
modes actifs
24 septembre 2018**

Sommaire

- L'accidentologie en France et en Seine-Saint-Denis
- Focus sur l'accidentologie vélo
 - Analyse de l'accidentalité des cyclistes en France année 2011, CEREMA, Aout 2018
 - Etude Accidentologie vélo en Seine-Saint-Denis, CD93, juin 2018
- Échange sur les mesures à mettre à mettre en œuvre
- Point d'actualité :
 - Le plan vélo gouvernemental
 - L'appel à projet vélo du Département
 - L'appel à projet vélo de la Région



Le département de la Seine-Saint-Denis s'étend sur 236,2 km² (2 % du territoire francilien) et compte 1,55 million d'habitants (13 % de la population francilienne) répartis sur 40 communes.

Le réseau routier se compose d'autoroutes (58 km), de quelques portions de routes nationales (1 km), de routes départementales (près de 350 km) et de plus de 2 000 km de voies communales.



**Évolution du nombre d'accidents
entre 2012 et 2016**



2012 ➤ **2 696 accidents**

2013 ➤ **2 771 accidents**

2014 ➤ **2 903 accidents**

2015 ➤ **2 764 accidents**

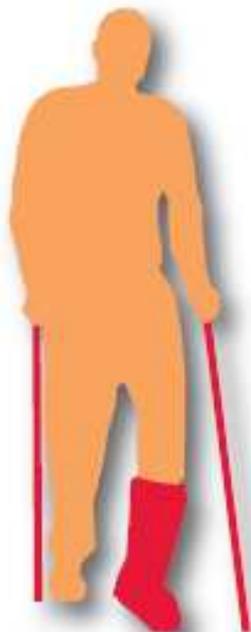
2016 ➤ **3 031 accidents**

2017 -> 3002 accidents

**La Seine-Saint-Denis
est le 4eme
Département le plus
accidentogène de
France, après Paris, la
Guyane et le 94**

Le nombre annuel d'accidents en Seine-Saint-Denis oscille approximativement entre 2 700 et 3 000 sur la période 2012-2016.

Évolution du nombre de blessés entre 2012 et 2016



2012 ➤ **3 243 blessés**

2013 ➤ **3 347 blessés**

2014 ➤ **3 488 blessés**

2015 ➤ **3 374 blessés**

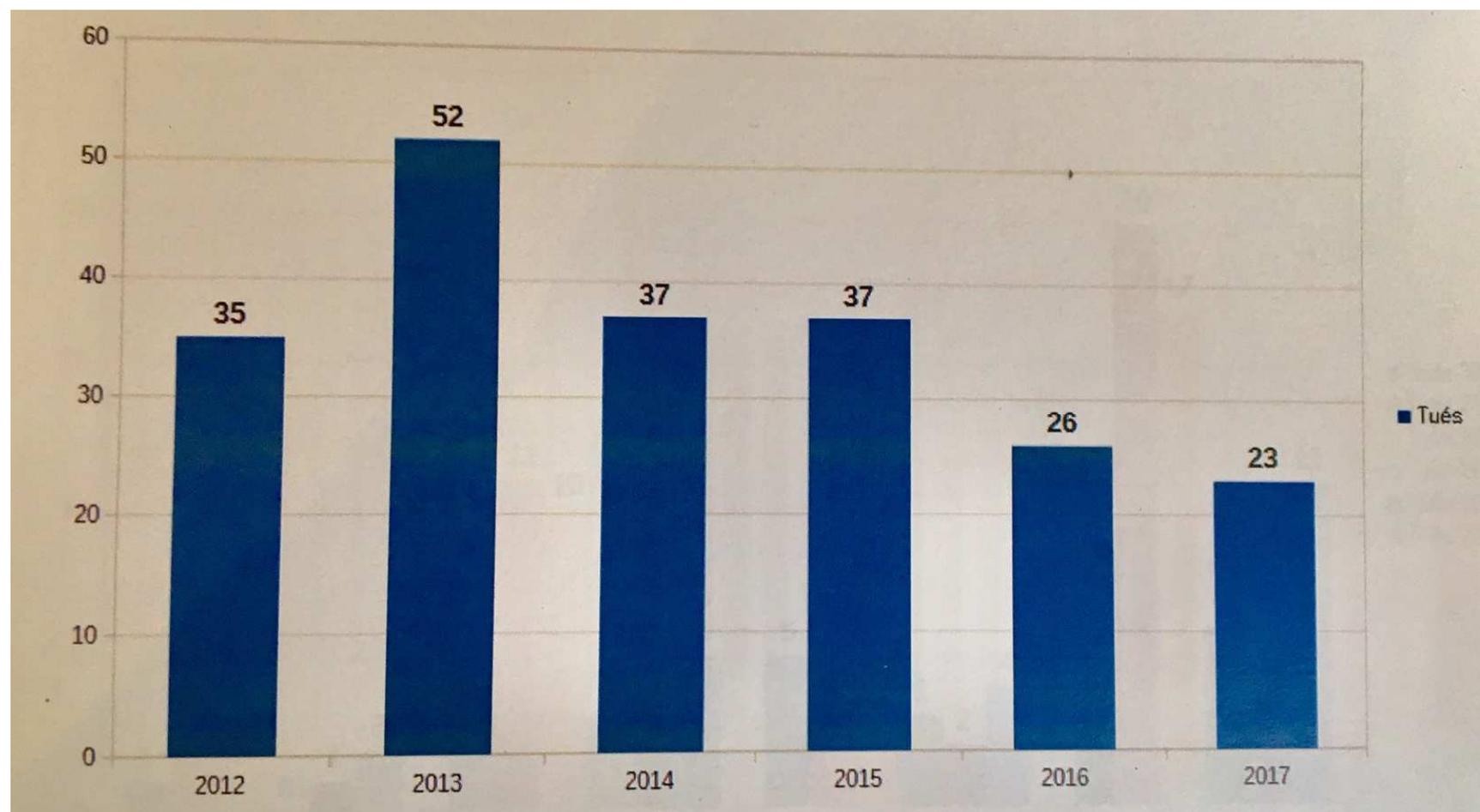
2016 ➤ **3 746 blessés**

2017 : 3516 blessés

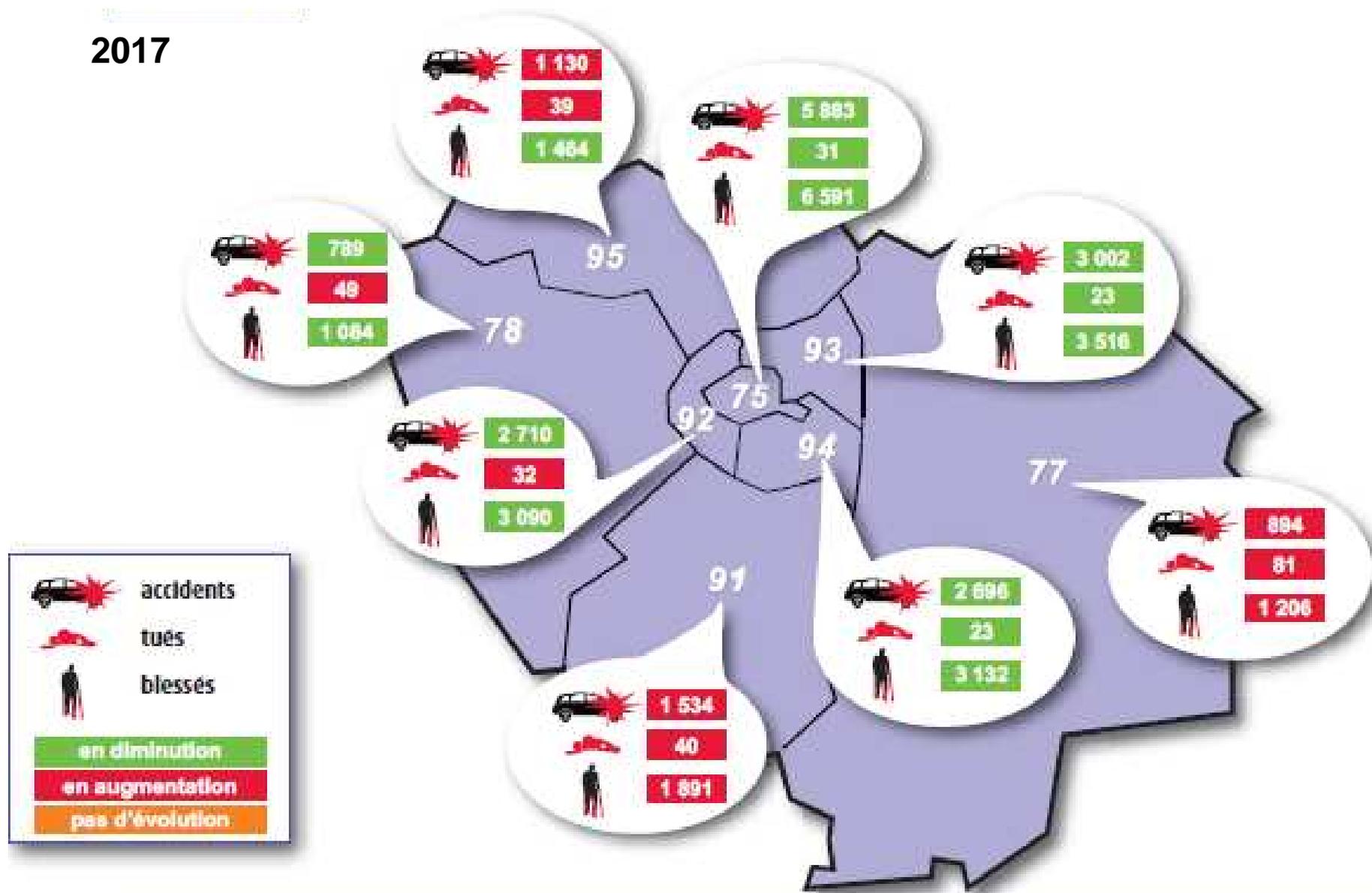
Le nombre annuel de blessés en Seine-Saint-Denis est assez constant. Il est compris autour de 3 500 sur la période 2012-2016 sans qu'aucune tendance d'évolution ne soit perceptible (tout comme pour celui du nombre d'accidents).

Evolution de la mortalité routière en Seine-saint-denis

Département où il y a le moins de tués (0,02‰) après le Val d'oise. Alors que le nombre de tués augmente en France et en Ile-de-France depuis 2014, la tendance est inverse en Seine-Saint-Denis

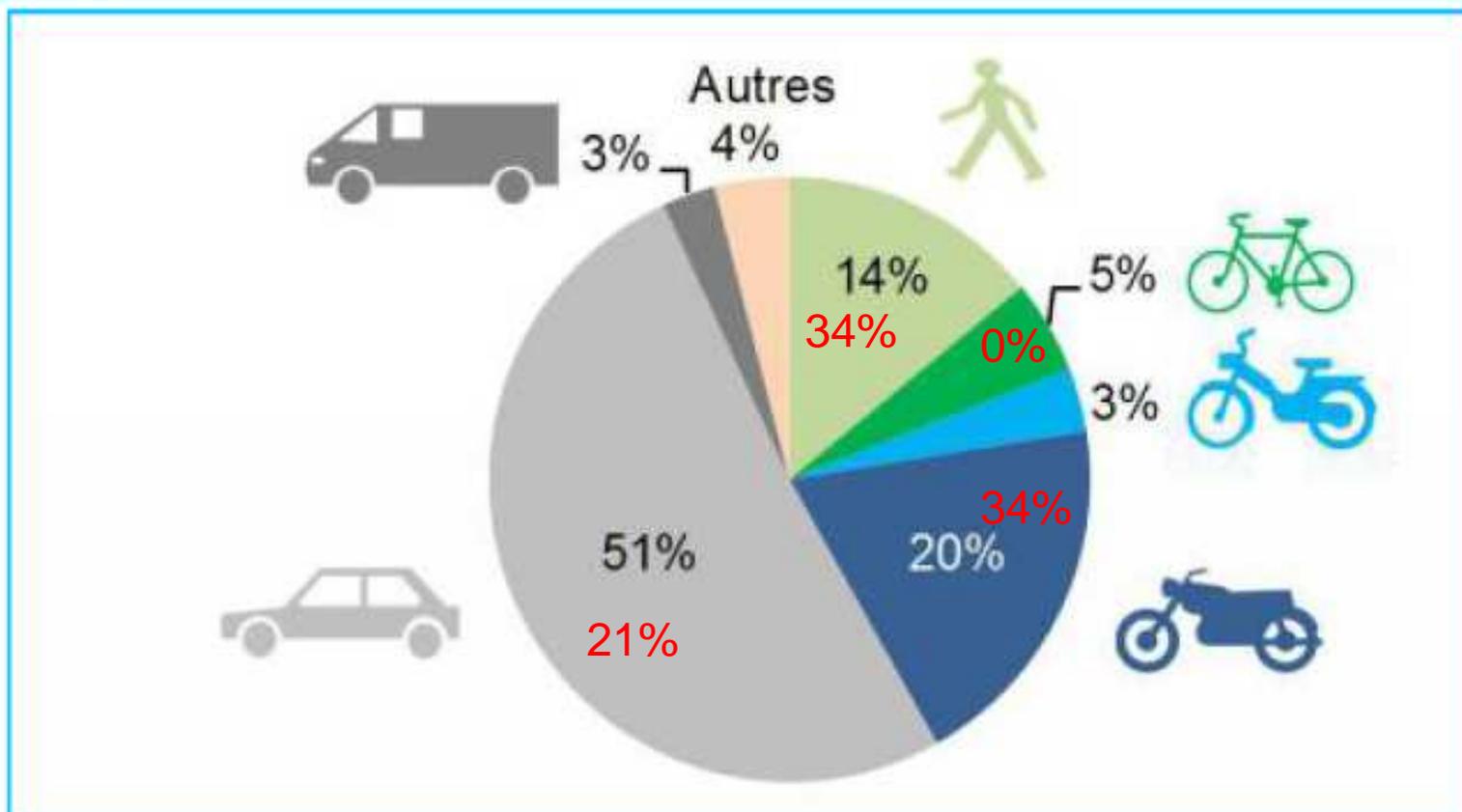


2017



Les données annuelles des départements de Paris, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont en baisse. Ces données sont en hausse en Seine-et-Marne et dans l'Essonne.

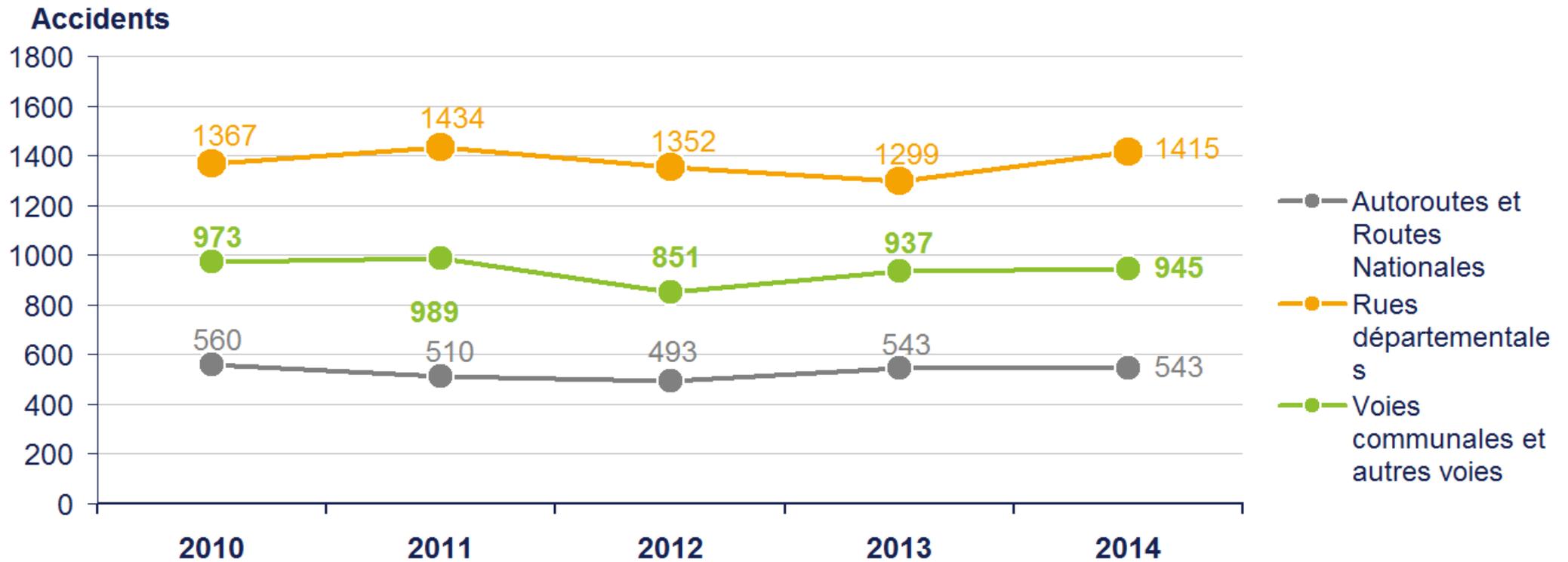
Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement



En France
2017

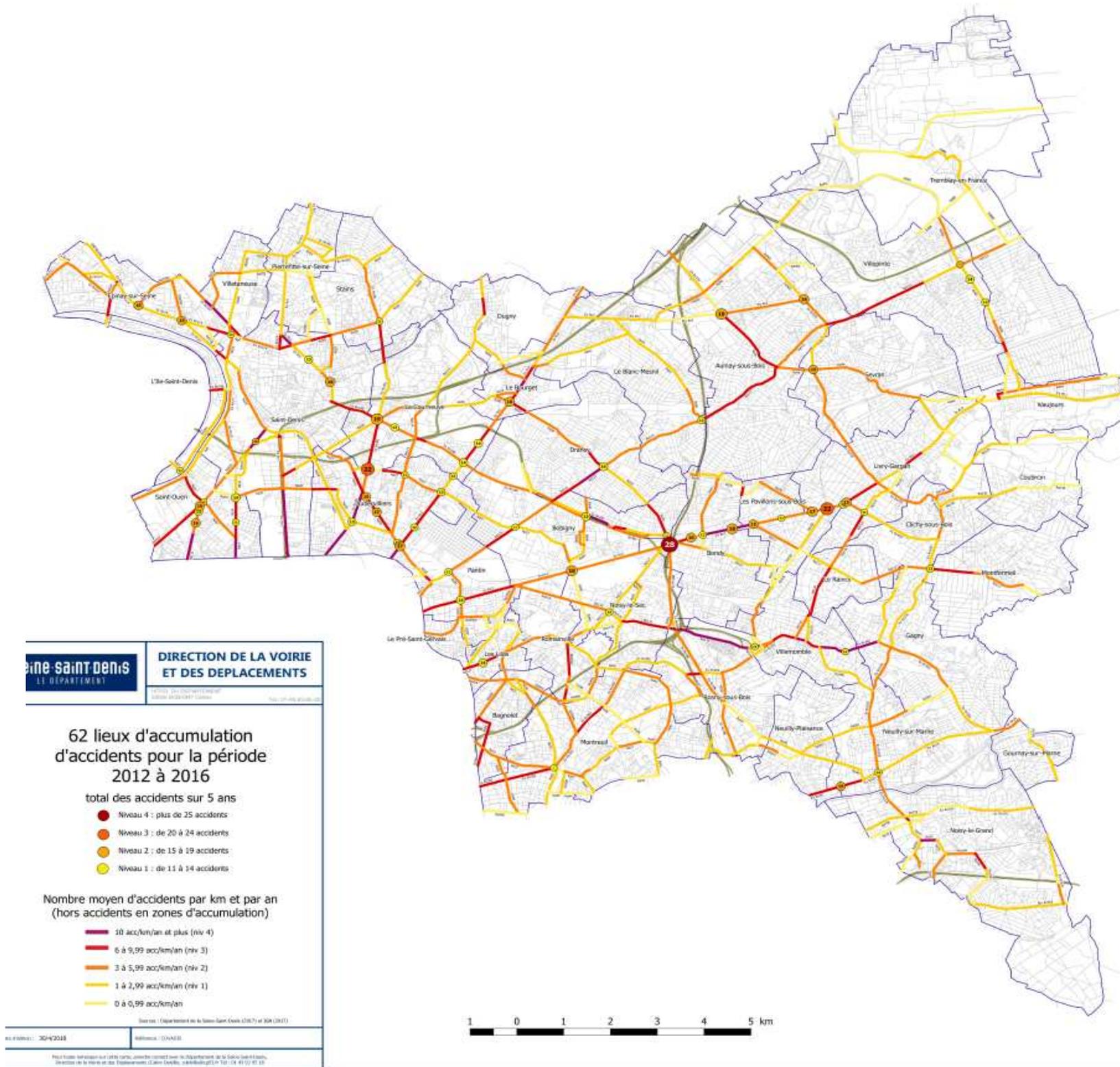
En Seine-Saint-Denis,
la majorité
des tués
sont des
piétons ou
des motards
/cyclo

Evolution des accidents par types de réseaux en Seine-Saint-Denis.

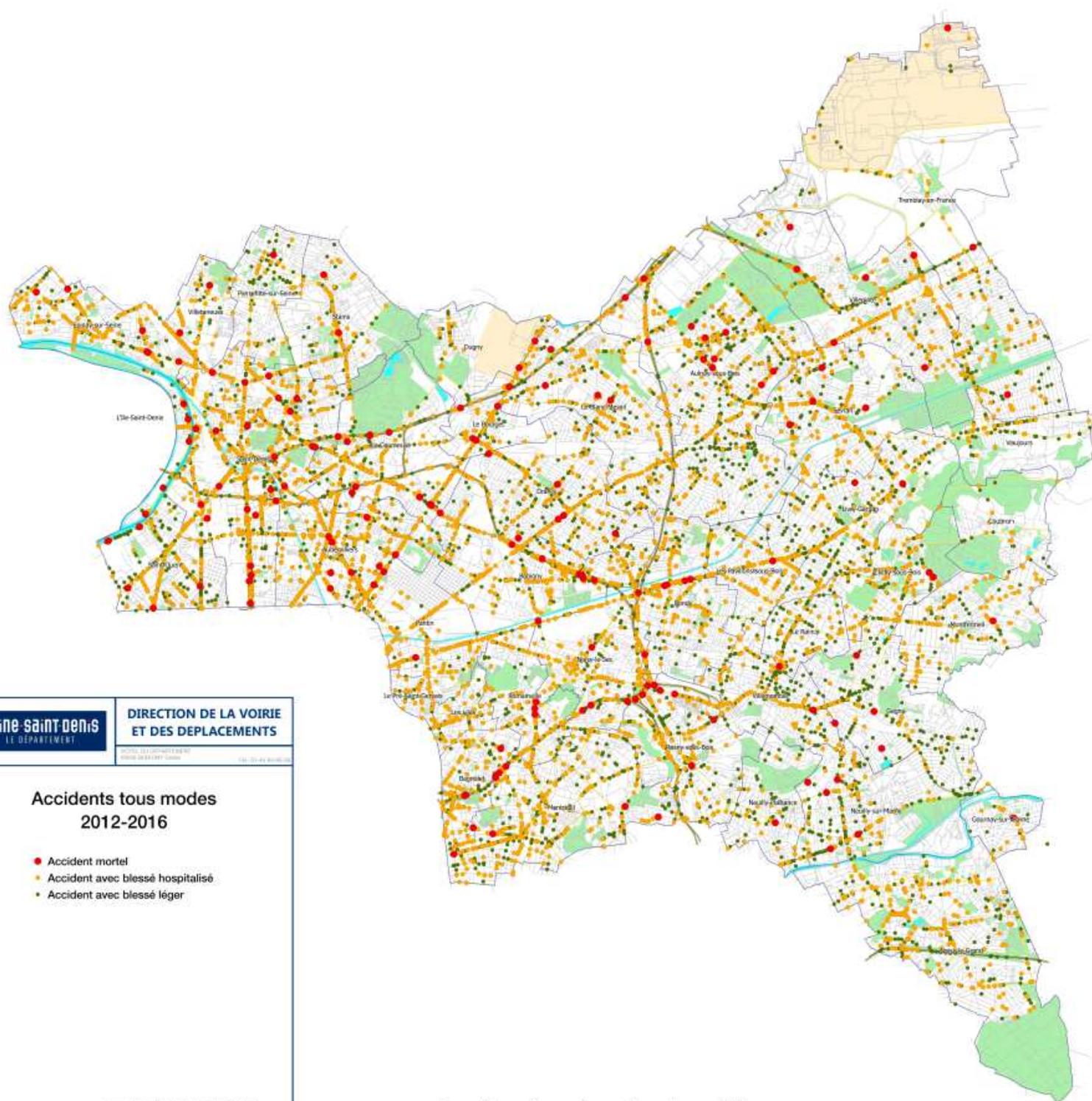


**Carte croisée
densité
d'accidents par
section et lieux
d'accumulation
d'accidents sur
route
départementale**

**Cette carte
permet de
déterminer les
opérations à
réaliser pour
résorber les
LAAC et faire
diminuer
l'accidentologie**



AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES



seine saint denis
LE DÉPARTEMENT

DIRECTION DE LA VOIRIE
ET DES DÉPLACEMENTS

107000 - LES COMMUNES DÉPARTEMENTALES
01 49 34 80 00 - 01 49 34 80 00

Accidents tous modes 2012-2016

- Accident mortel
- Accident avec blessé hospitalisé
- Accident avec blessé léger

Source : Département de la Seine-Saint-Denis (2017 et 2018)

1 0 1 2 3 4 5 km

Date d'émission : 2018

Révisé :

Plan de l'Etat-Major de la Seine-Saint-Denis, 2018. Tous droits réservés. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Direction de la Voirie et des Déplacements est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Direction de la Voirie et des Déplacements est formellement interdite.

Quelles sont les causes d'accidents ?

Plusieurs facteurs : comportement, véhicule, infrastructure, exogène

Un accident est généralement causé par plusieurs facteurs

- 90% des accidents dus au comportement
- 1/3 vitesse
- 1/3 Alcool
- 20% Fatigue
- 34% des accidents sont dûs à la conception de l'infrastructure
- 10% dus à l'usage du téléphone portable...

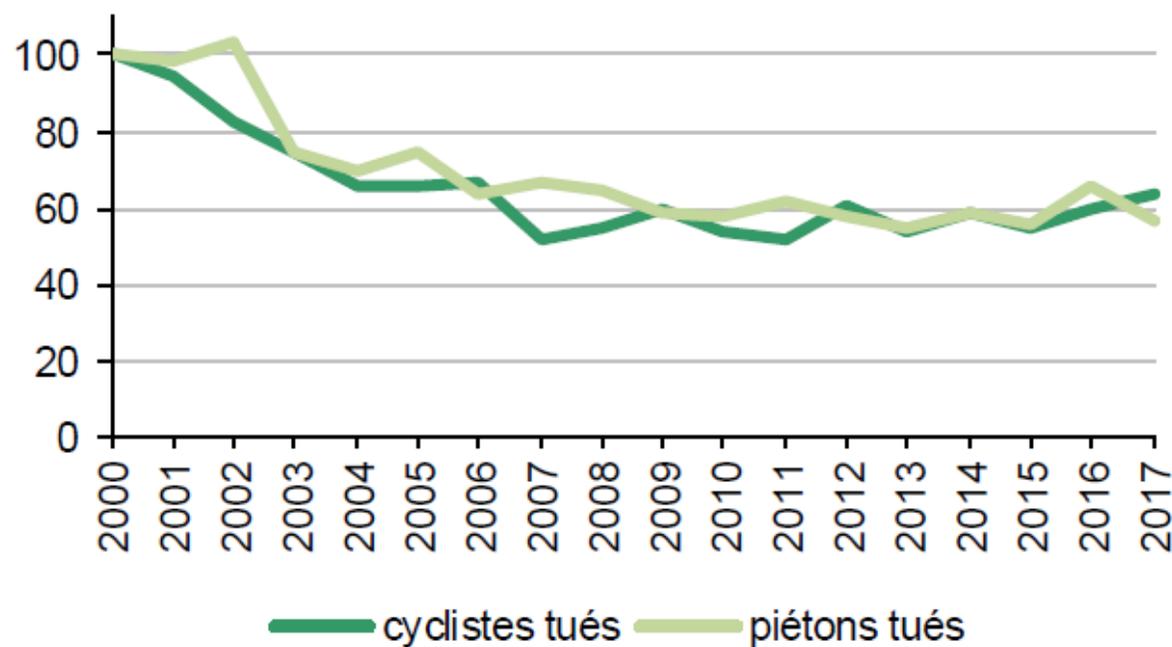
Focus sur l'accidentologie vélo

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018 et données Sécurité routière 2017

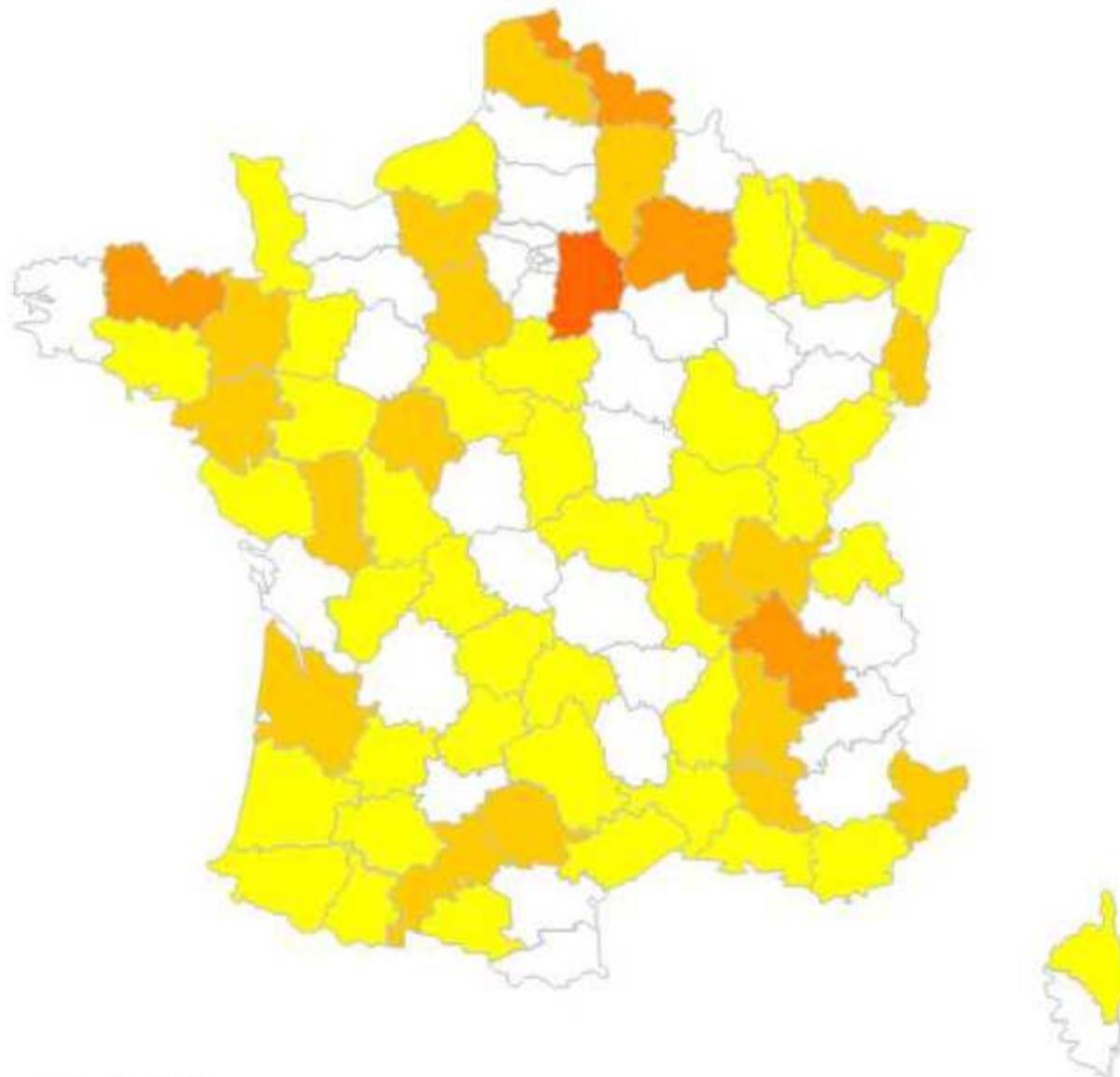
- 142 accidents mortels cyclistes en 2011 en France (sur 3600), 144 morts et 20 blessés
- En 2017, 173 cyclistes tués, soit 5% de la mortalité routière

Evolution des nombres de cyclistes et de piétons tués en base 100 en 2000

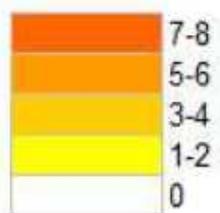


Répartition géographique du nombre de tués cyclistes en 2011 en métropole.

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES

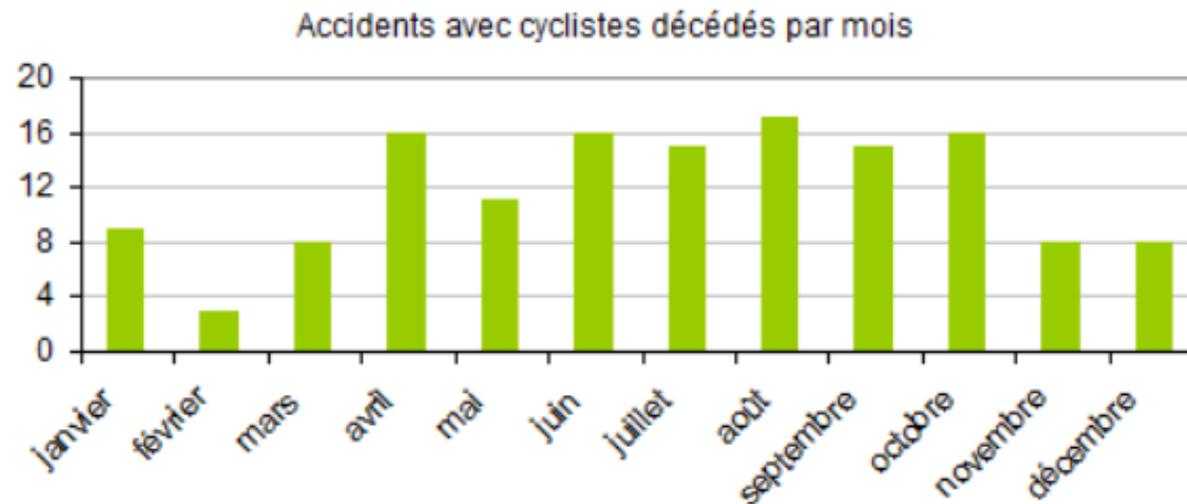


Nbre de Tués



Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- Des accidents qui se produisent majoritairement l'après midi
- Majorité des accidents a lieu d'avril à octobre



Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- 2/3 des accidents se sont déroulés de jour et par temps normal
- 31 cyclistes sont décédés de nuit (22%)

Seulement 6 portaient des tenues rétro réfléchissantes

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- Localisation : 1/3 des accidents ont eu lieu hors agglomération et hors intersection

<i>Nombre d'accidents</i>	<i>Hors intersection</i>	<i>En Intersection</i>	<i>Total</i>
<i>Hors agglomération</i>	49	28	77
<i>En agglomération</i>	20	37	57
<i>Lieu-dit</i>	3	5	8
<i>Total</i>	72	70	142

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- Typologie des accidents

Nombre d'accidents	% d'accidents	Classe	Intitulé
55	39 %	100	<i>Collision entre deux véhicules*</i>
46	32 %	300	<i>Accident en intersection</i>
13	9 %	500	<i>Accident avec un seul véhicule et pas d'obstacle</i>
10	7 %	200	<i>Accident avec au moins un véhicule en dépassement</i>
6	4 %	400	<i>Accident avec un véhicule quittant, entrant ou étant en stationnement</i>
12	9 %	700-800-999	

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- Collisions : les conflits véhicule léger – vélo sont largement majoritaires

En Agglomération (18 accidents) : En section

<i>Nombre d'accidents impliquant au moins un vélo et un...</i>						
<i>VL</i>	<i>PL</i>	<i>VU</i>	<i>vélo</i>	<i>moto</i>	<i>TC</i>	<i>Autre</i>
<i>11</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

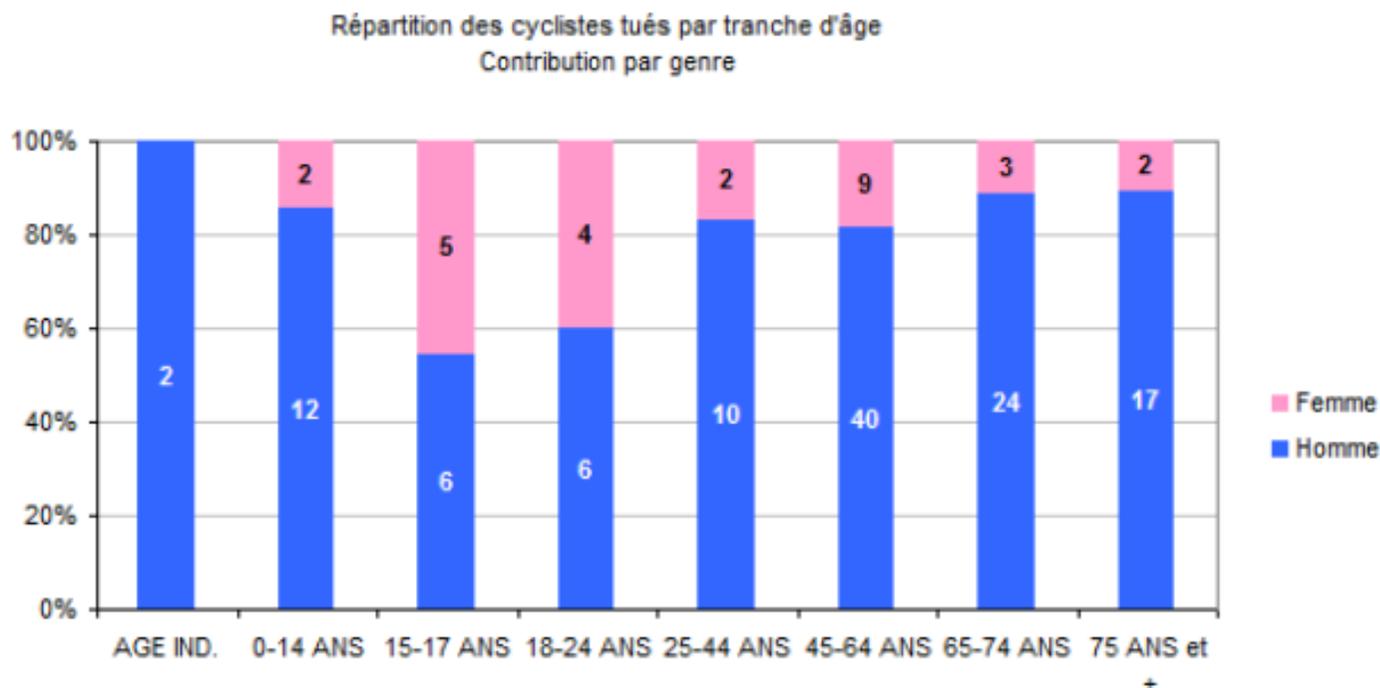
En agglomération (25 accidents): En intersection

<i>Nombre d'accidents impliquant au moins un vélo et un...*</i>					
<i>VL</i>	<i>PL</i>	<i>VU</i>	<i>vélo</i>	<i>TC</i>	<i>Autre</i>
<i>9</i>	<i>10</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

* un accident peut impliquer plus de 2 véhicules, il y a donc des doubles comptes.

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- 80% des tués sont des hommes (83% en 2017)
- En 2017, la classe d'âge **des 65 ans et plus** (19% de la population) représente **44 % de la mortalité cycliste** alors que sa part dans la mortalité générale, tous usagers confondus, est de 25 %.



Dans l'enquête les français à vélo en 2012, observatoire des mobilités actives, du Club des villes et territoires cyclables, 51% des hommes se déclarent à l'aise à vélo contre 29% des femmes

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- 44% des tués sont des retraités

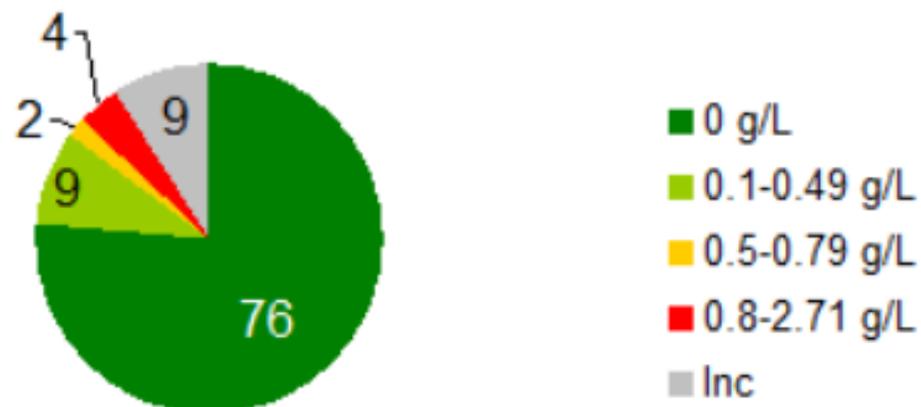
Nombre de cycliste	% des cond. cyclistes (sur 123)	Profession
54	44 %	retraité
24	20 %	Élève ou étudiant
8	6 %	Cadre et prof libérale
6	5 %	Ouvrier qualifié
6	5 %	Inactif

- 70% des tués étaient sur un trajet de loisir/promenade. 12% sur un trajet domicile-travail
- 42% des conducteurs tués étaient responsables ou déclencheurs d'accidents

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- Très peu de cyclistes tués et contrôlés avaient un taux d'alcoolémie ou de cannabis positif

Taux d'alcool des 100 conducteurs cyclistes contrôlés

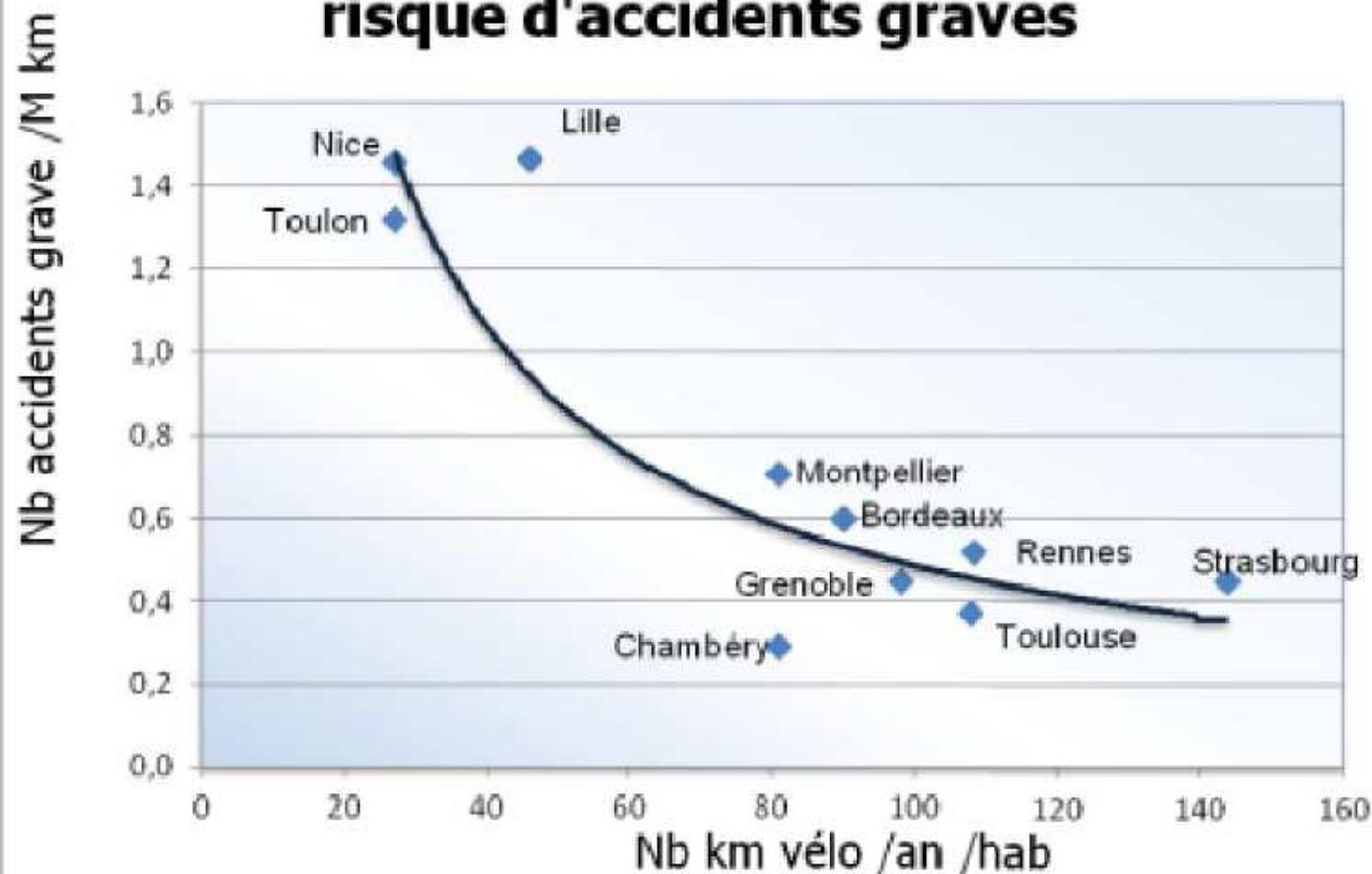


- 1 seul cycliste décédé était positif au cannabis (sur 89 mesures)

Analyse de l'accidentalité des cyclistes année 2011 CEREMA – aout 2018

- 142 accidents mortels cyclistes en 2011 en France (sur 3600) (0 en Seine-Saint-Denis)
- 2/3 des accidents se sont déroulés de jour et par temps normal
- En agglomération, 44% des accidents ont eu lieu en intersection, et 32% collision entre 2 véhicules
- 80% de conflits véhicules légers-vélo
- 81% des tués étaient des hommes (76% mortalité routière)
- Peu de cyclistes tués positifs aux substances addictives
- 44% des tués étaient des retraités
- 58% des tués n'étaient pas responsables

Lien entre pratique cyclable et risque d'accidents graves



Risques

Le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisés.

Le risque d'être gravement blessé est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 8 fois plus faible que pour un usager de deux-roues motorisé.

Les blessures les plus graves touchent la tête.

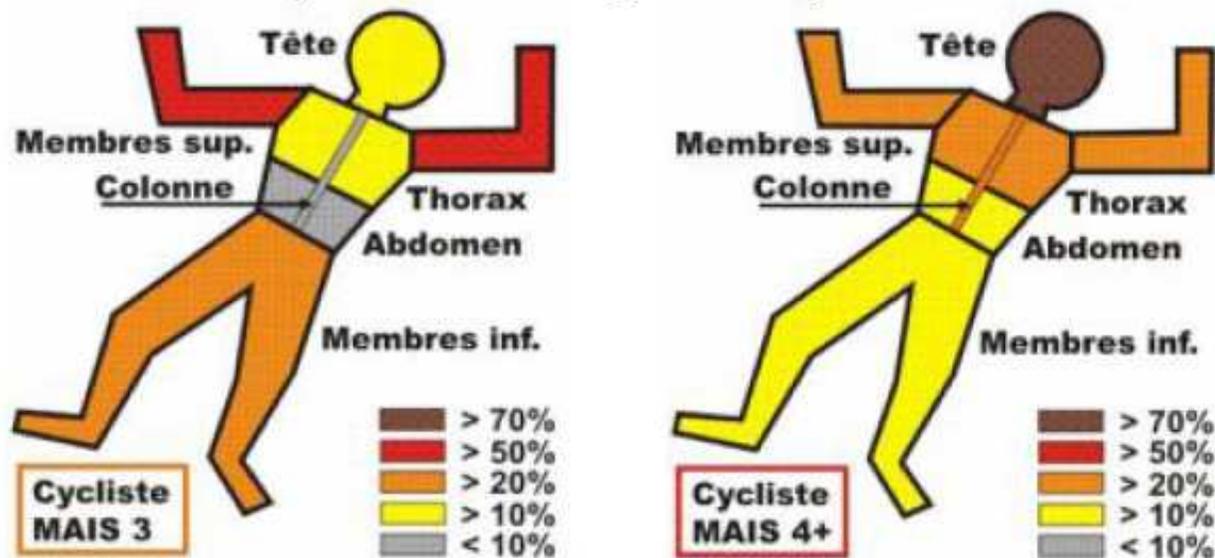
(source AMOROS, Emmanuelle et al., *Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012 - p108 (tués) et p66 (M.AIS 3+).

Blessures graves¹ des cyclistes

M.AIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveau 1 et 2 sont représentées.

M.AIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveau 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



76 % des cyclistes M.AIS 4+ sont blessés à la tête, 37 % à la face, 40 % au thorax et 34 % aux membres supérieurs.

L'accidentologie vélo en Seine-Saint-Denis

L'accidentologie vélo en Seine-Saint-Denis

Moyenne des tués 2013-2017 par million d'habitants cyclistes

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES

Peu d'accidents
mortels vélo en
Seine-Saint-Denis

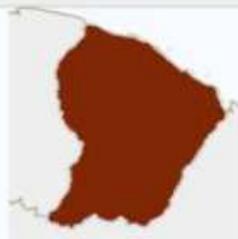
Moyenne des tués



Guadeloupe



Martinique



Guyane



La Réunion



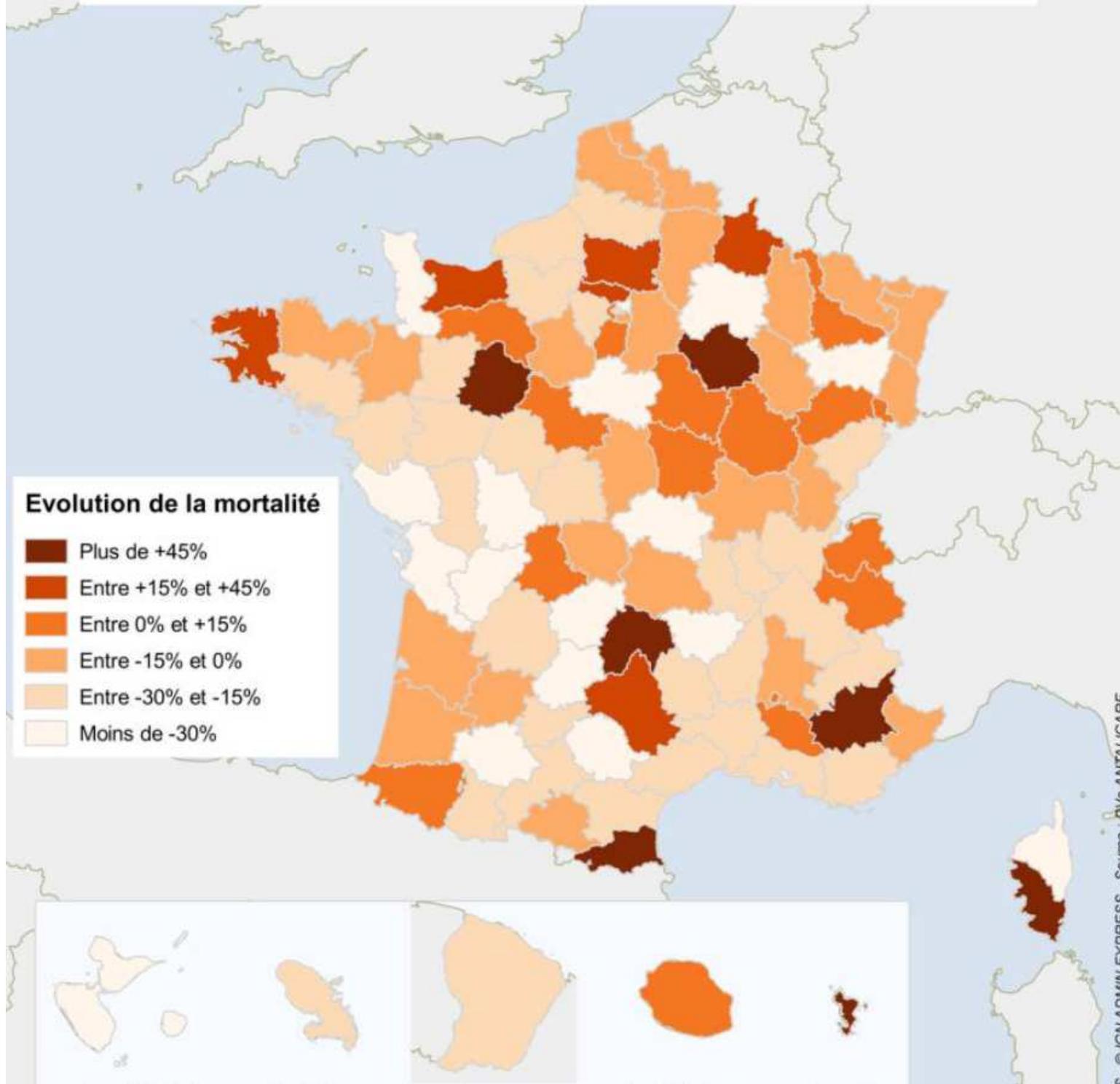
Mayotte

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2017

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES

Evolution de la mortalité

- Plus de +45%
- Entre +15% et +45%
- Entre 0% et +15%
- Entre -15% et 0%
- Entre -30% et -15%
- Moins de -30%



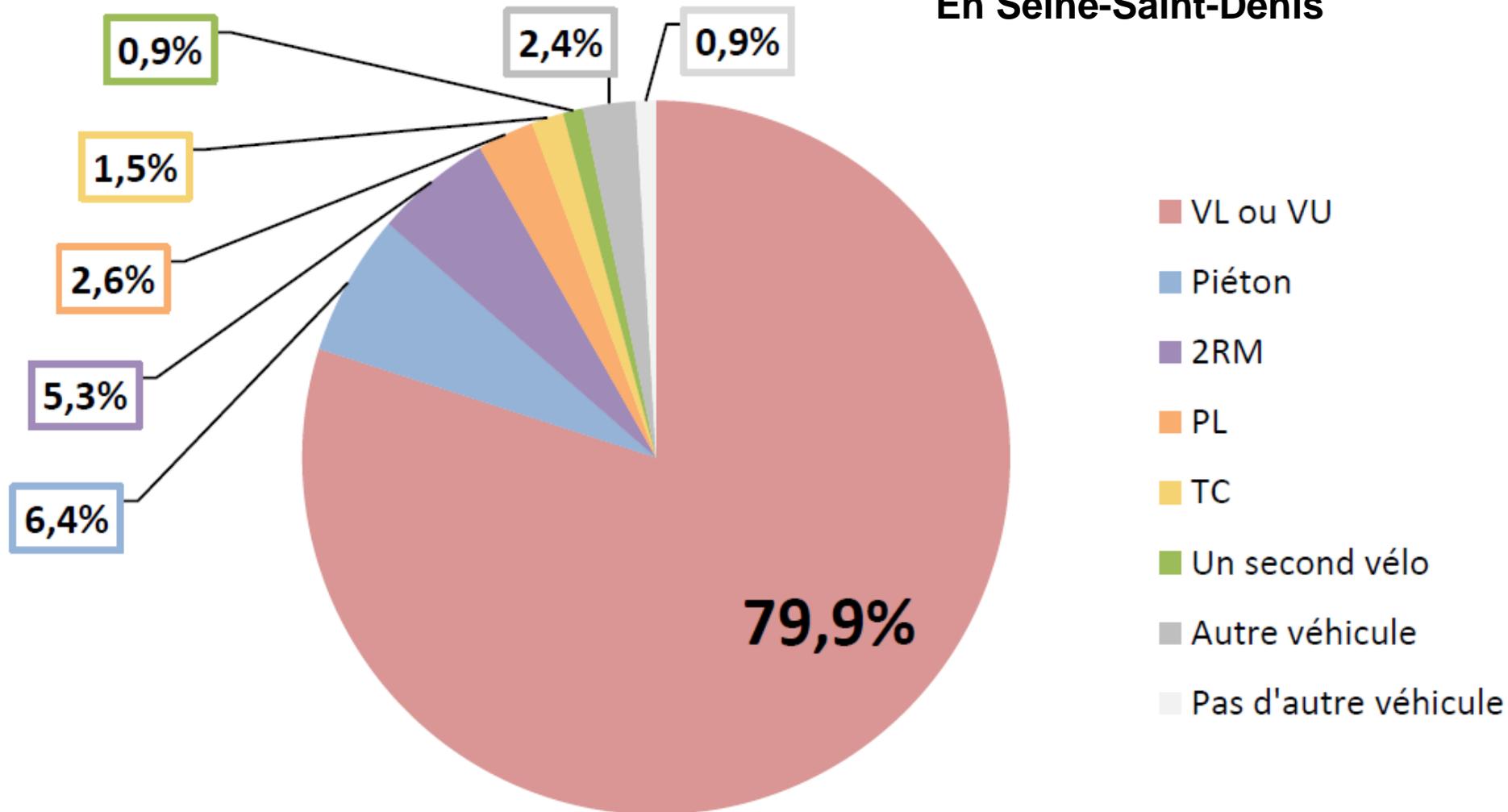
Etude accidentologie cyclable du Département

- Peu d'accidents vélo : 536 accidents entre 2012 et 2016 (4.1% des accidents) dont 1 mortel et 264 accidents graves (5% des accidents niveau national)
- Peu de tués (0.2% de victimes cyclistes contre 1.3% victimes tout modes)

	Tués <i>(par million d'habitants)</i>	Blessés hospitalisés <i>(par million d'habitants)</i>	Blessés légers <i>(par million d'habitants)</i>
Seine-Saint-Denis	0,13	34,9	37,3
France entière	2,63	23	39,5

Véhicule en conflit avec le vélo dans les accidents cyclables

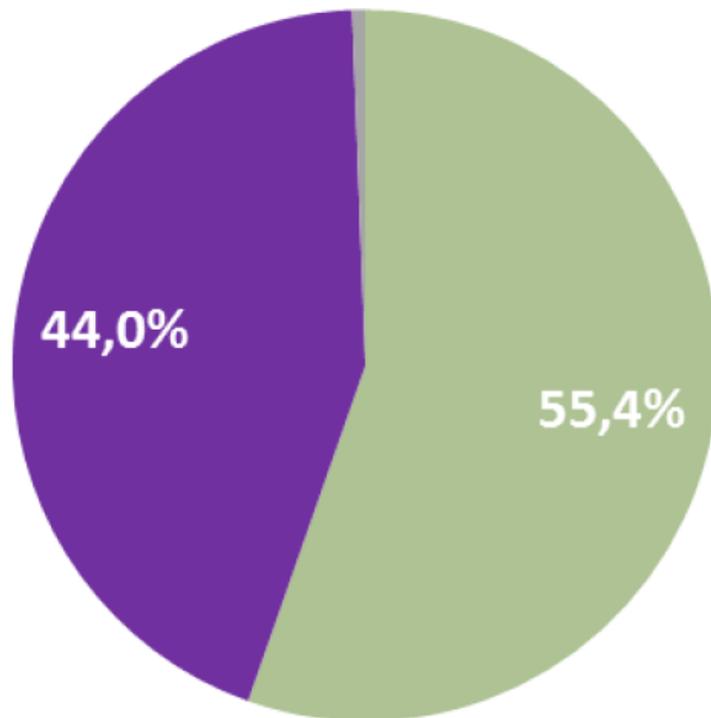
En Seine-Saint-Denis



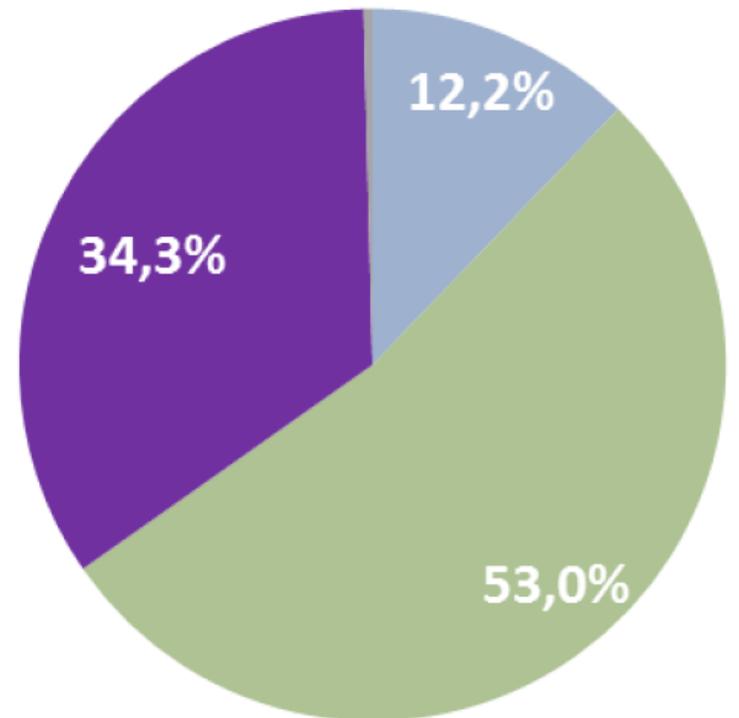
Répartition des véhicules en conflit avec le vélo dans un accident cyclable

Répartition différente dans l'étude Cerema en agglomération :
57%VL/VU , 25%PL, 5% TC, 0 vélo, 1 piéton

Accidentologie vélo



Accidentologie tous modes



- Autoroute + Route nationale
- Route départementale
- Voirie comunale
- Autre

Répartition des accidents par catégorie de voirie
En Seine-Saint-Denis, de 2012 à 2016

Communes présentant le plus d'accidents vélo :

Commune	Accidents	Tués	BH	BL
AULNAY-SOUS-BOIS	49	0	12	38
AUBERVILLIERS	49	0	32	20
MONTREUIL	47	0	21	30
SAINT-DENIS	43	0	23	22
SAINT-OUEN	32	0	11	22
DRANCY	22	0	8	14
NOISY-LE-GRAND	21	0	18	4
NEUILLY-SUR-MARNE	19	0	4	16
BOBIGNY	18	0	12	9
LIVRY-GARGAN	17	0	8	13

Communes présentant les proportions d'accidents les plus élevées :

Commune	Accidents <i>par million d'habitants et par an</i>	Tués <i>par million d'habitants et par an</i>	BH <i>par million d'habitants et par an</i>	BL <i>par million d'habitants et par an</i>
COUBRON	250,6	0	41,8	208,9
VAUJOURS	231,6	0	86,8	144,7
SAINT-OUEN	132,1	0	45,4	90,9
AULNAY-SOUS-BOIS	117,2	0	28,7	90,9
AUBERVILLIERS	117,0	0	76,4	47,7
LE RAINCY	111,0	0	27,8	97,1
NEUILLY-SUR-MARNE	109,3	0	23,0	92,1
MONTREUIL	88,1	0	39,4	56,2
MONTFERMEIL	85,5	0	70,0	23,3
VILLEMOMBLE	80,4	0	13,4	73,7

Etude accidentologie cyclable du Département

- Peu d'accidents vélo (4.1% des accidents)
- Peu de tués (0.2% de victimes cyclistes contre 1.3% victimes tout modes)
- Gravité plus importante 50% de blessés grave
- 80% de victimes sont des hommes
- 60% des accidentés vélo ont entre 25 et 59 ans
- Voitures en cause de 80% des cas. Des conflits piéton vélos non négligeables
- 62% des accidents ont lieu en section (45% VdM)
- Augmentation du nombre d'accidents qui traduit augmentation de la pratique

Accident type : un homme entre 25 et 60 ans percuté par une voiture en section, de jour et dans de bonnes conditions climatiques

Les mesures pour faire diminuer l'accidentologie, en particulier l'accidentologie cycliste

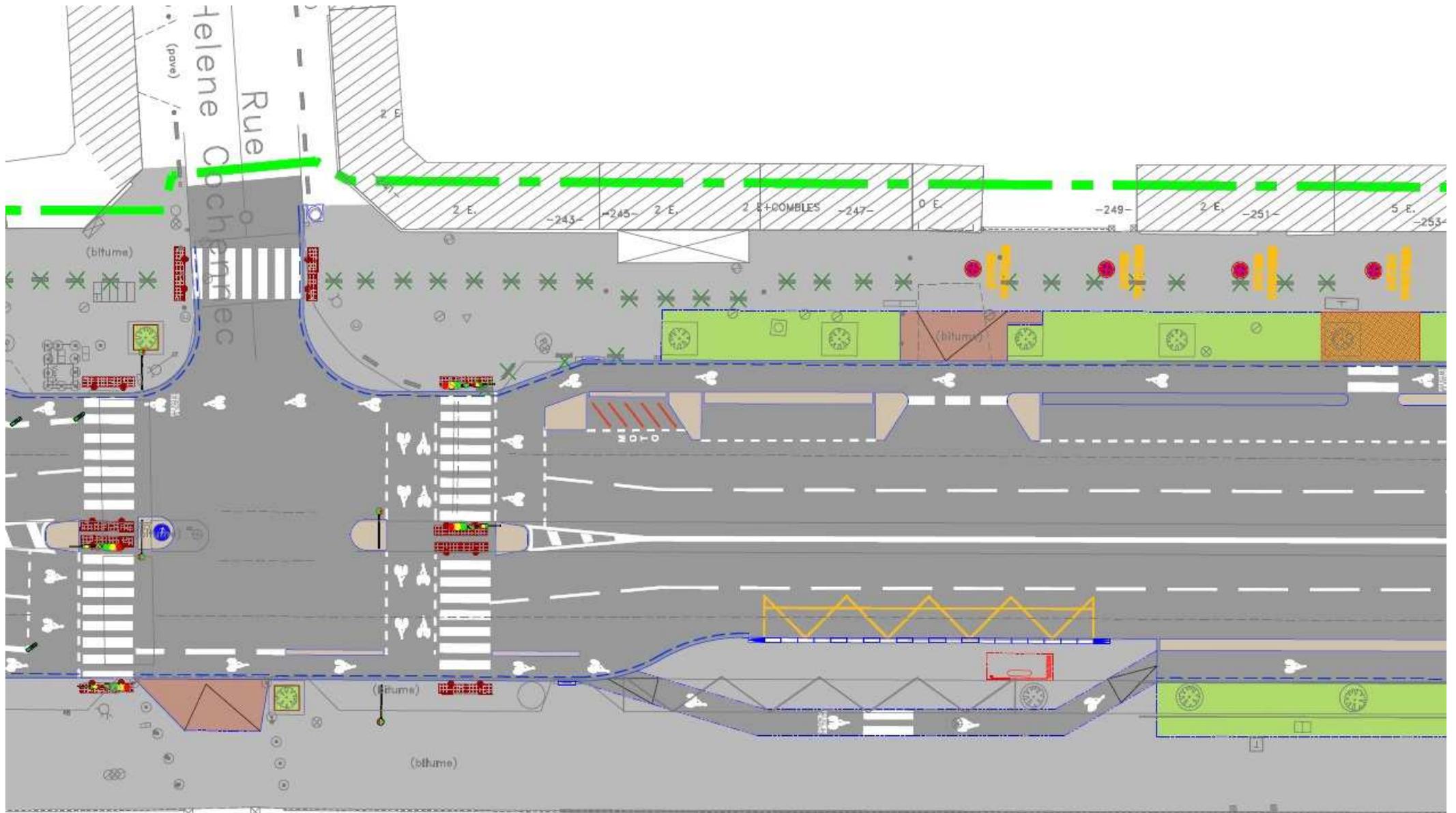
Mesures pour limiter l'accidentologie vélo

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES

Créer des aménagements cyclables sécurisés





seine-saint-denis

LE DÉPARTEMENT

Créer des aménagements sécurisés dans les carrefours

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES



— **seine·saint·denis** —

LE DÉPARTEMENT

Créer des aménagements sécurisés dans les carrefours

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES



seine-saint-denis

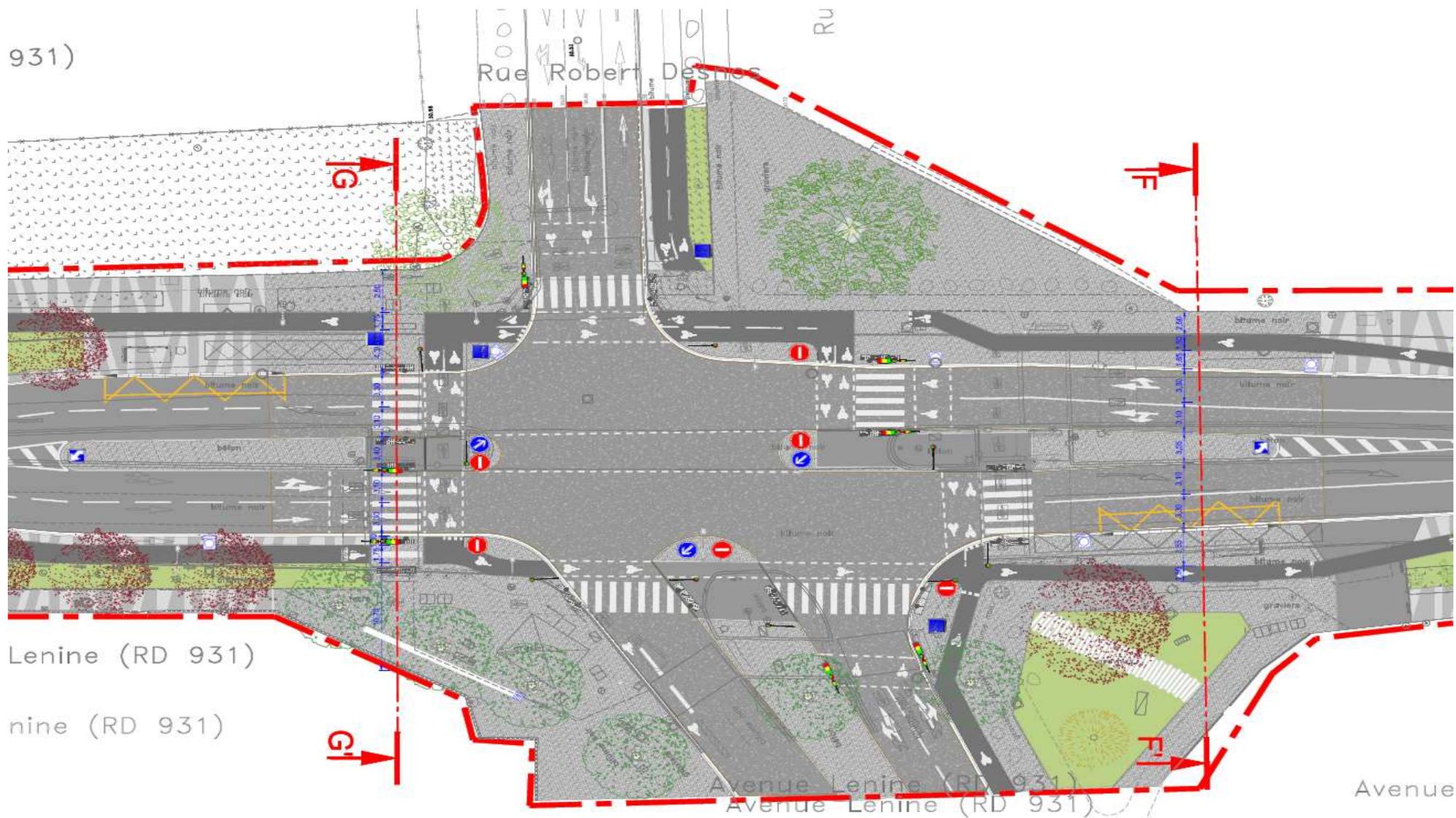
LE DÉPARTEMENT

Créer des aménagements sécurisés dans les carrefours

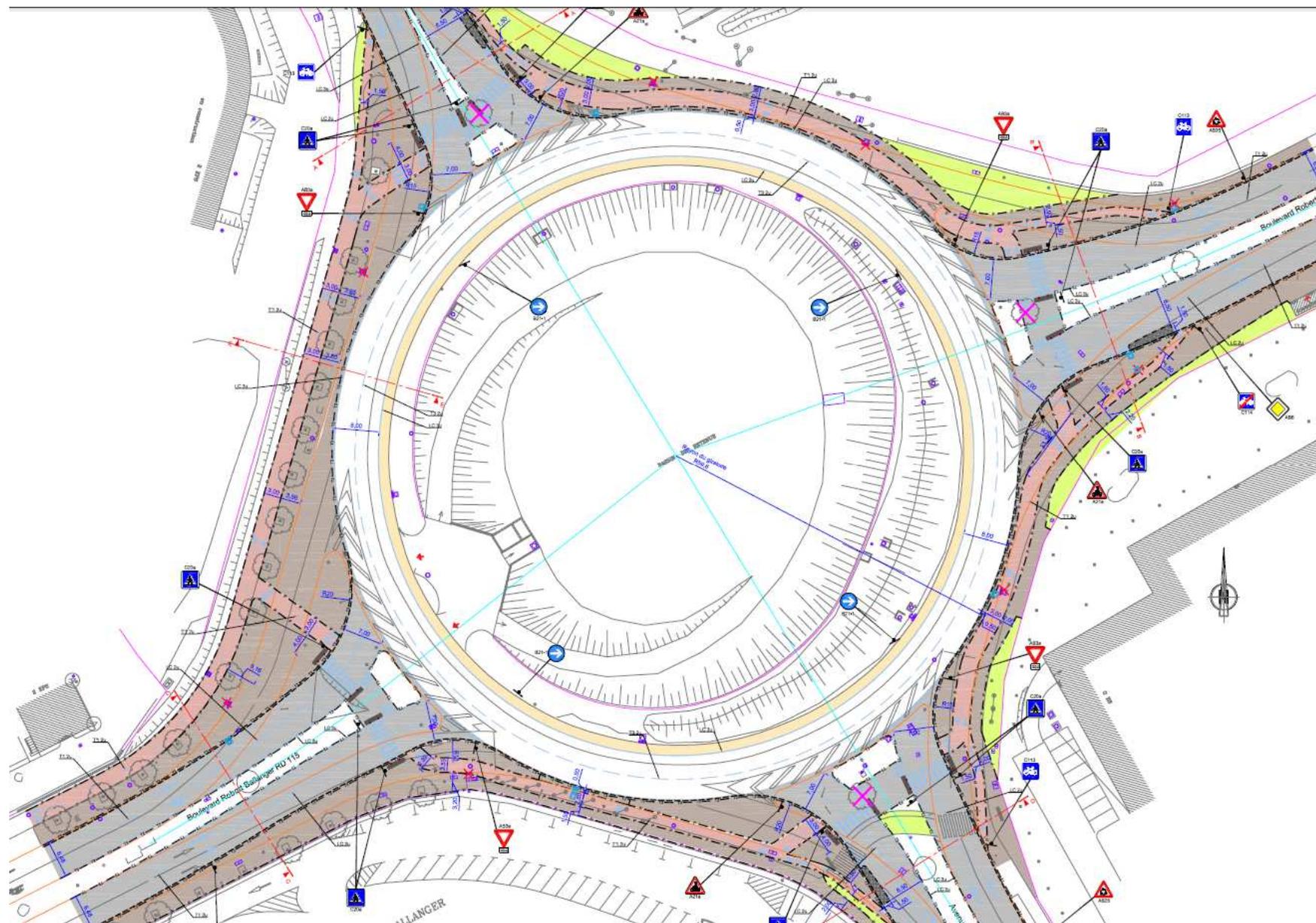
AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES



Créer des aménagements sécurisés dans les carrefours



Créer des aménagements sécurisés dans les carrefours



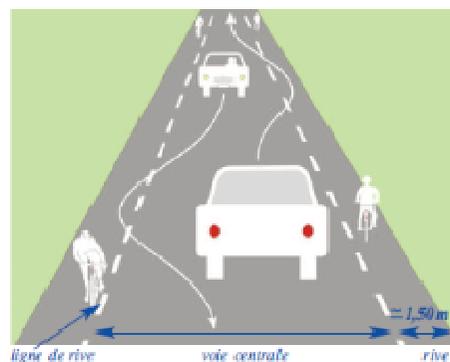
la chaussée à voie centrale banalisée

La CVCB, qu'est-ce que c'est ?

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.



- **Les cyclistes peuvent désormais circuler sur les accotements revêtus en agglomération. Il devient possible d'aménager des « chaussées à voies centrales banalisées » en agglomération.**

« Hors agglomération, les conducteurs de cycle peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. »



avant

Elargir les trottoirs
Ramener les files de circulation
à 3m
Rendre les girations plus
contraignantes

Exemple :
Montreuil ex-RN 302 (RD 902) rue de Paris
après

La suppression des tourne à gauche permet
d'élargir les trottoirs, les traversées piétonnes
sont raccourcies, les girations plus courtes pour
faire diminuer la vitesse, des sas vélo ont été
créés...





avant

2X2 voies -> 2X1 voies + bandes cyclables

îlot refuge pour la traversée et pour faire diminuer la vitesse

Voie apaisée, espace public mieux partagé, voie moins bruyante au bord de laquelle on a plus envie de marcher

Transformer les 2X2 voies qui incitent à la vitesse en 2X1 voie

Exemple : Saint-Denis, ex-RN 14 (RD 914)
Boulevard de la Libération

après





avant

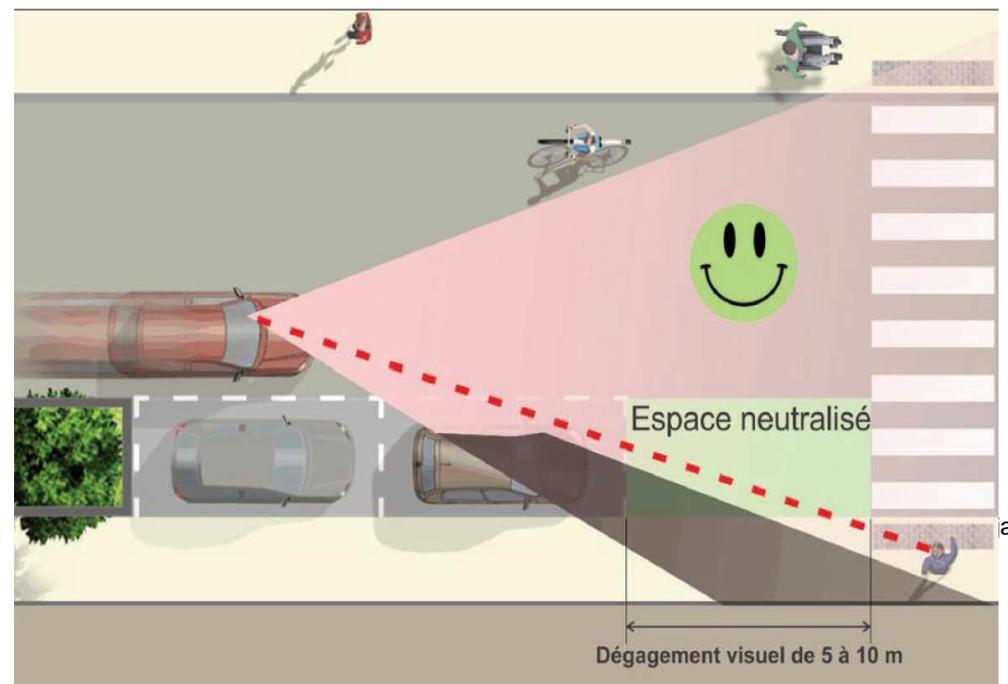
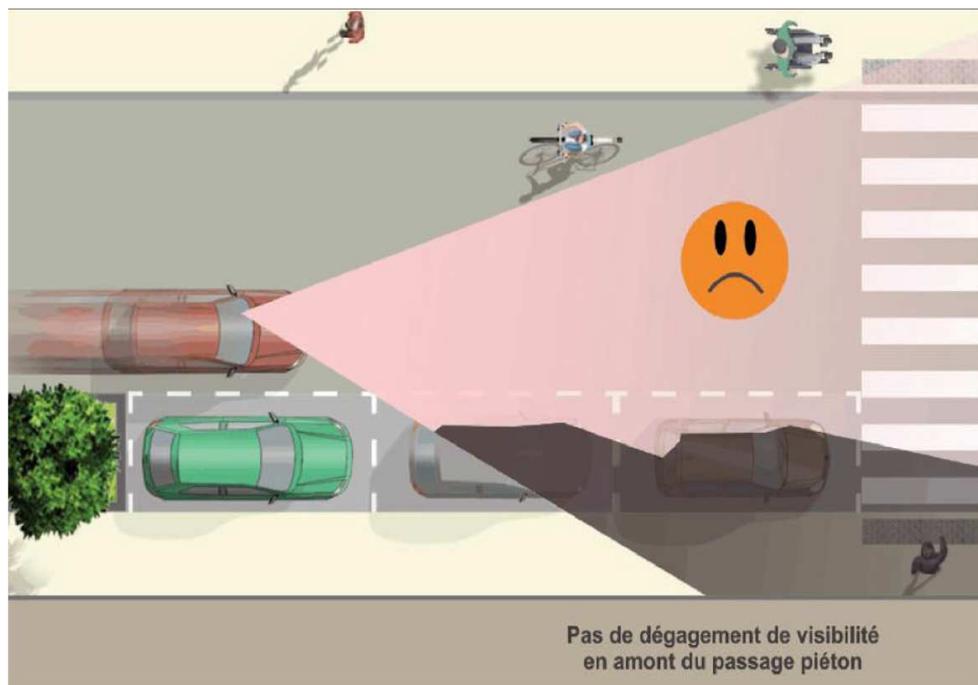
Création d'un plateau surélevé et d'une traversée piétonne sécurisée par feux

Mettre en place des plateaux surélevés ou des coussins pour faire diminuer la vitesse sur des axes linéaires

Exemple : Sevrans collège Paul Painlevé après



Supprimer les places de stationnement aux abords des passages piétons en installant des arceaux vélo



Une action simple que les villes peuvent mettre en œuvre et que le Département réalise sur ses projets :

Mesures pour limiter l'accidentologie vélo

seine-saint-denis

LE DÉPARTEMENT

AMÉNAGEMENT
ET DÉVELOPPEMENT
DURABLES

Généralisation des SAS vélo



En cours sur tous
les carrefours à
feux des voies
départementales

Généralisation des Cédez-le-passage



Sur tous les
carrefours à feux
des voies
départementales.
Si accord du
Maire ou du
Préfet.

Etudes en cours

Premières mises
en place en 2019

Etudes en cours de finalisation :

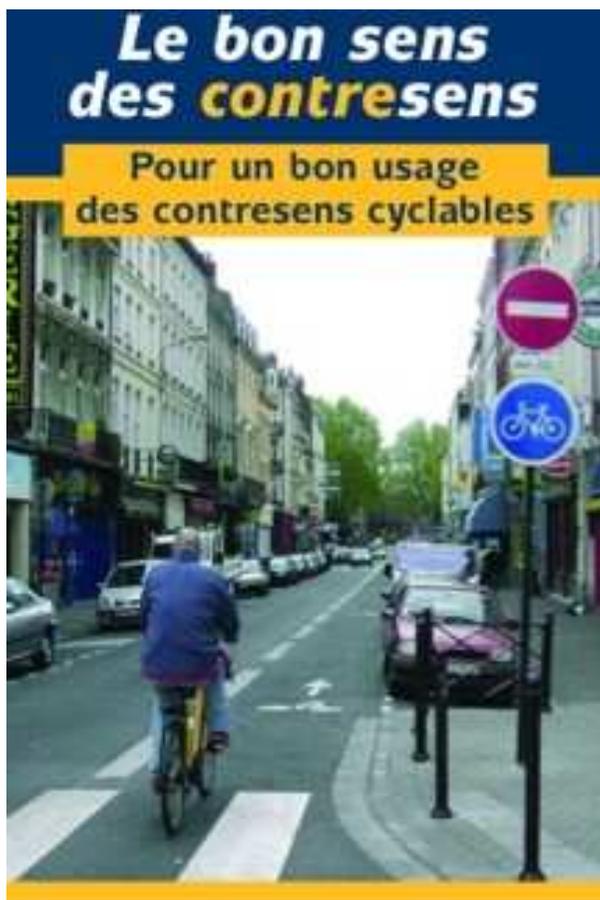
Rosny-Sous-Bois
Romainville
Epinay-sur-Seine

Bobigny
Aulnay-sous-bois
La Courneuve
Saint-Denis

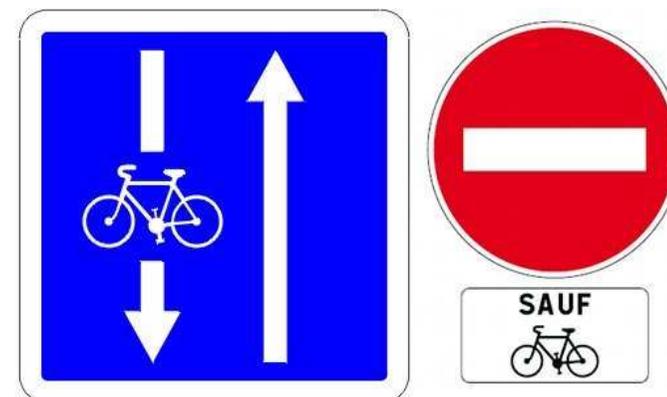
Villetaneuse
Stains
Drancy
Montfermeil

Pantin
Pierrefitte
L'ile-Saint-Denis

Généraliser les double sens cyclables



ADAV



Ville de Montreuil

Le code de la route évolue en faveur
des piétons et des cyclistes !

Chevaucher
la ligne blanche
pour **dépasser**
un cycliste,
c'est possible !



Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

Plus qu'une courtoisie, c'est une obligation... Tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton qui s'engage de façon régulière (en respectant les règles qui sont les siennes) dans la traversée d'une chaussée ou qui manifeste clairement son intention de le faire.

Cette règle vient compléter le principe de prudence, également inscrit dans le code de la route, qui indique que tout conducteur doit faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. Une façon d'exprimer que le plus protégé (par sa carrosserie) doit faire attention au plus fragile (piéton, cycliste).

Un piéton
veut traverser :
je lui cède
le passage

Les réflexes à adopter

Piétons, avant de nous engager, positionnons-nous de façon visible au bord de la chaussée et adoptons une posture montrant que nous sommes désireux de traverser. Vérifions que les conditions de visibilité, la distance et la vitesse d'approche des véhicules nous permettent de traverser sans risque. N'oublions pas de regarder de chaque côté, y compris si la rue est à sens unique, car elle peut être à double sens pour les cyclistes.



Le saviez vous ?

Un conducteur, qui dans les conditions citées, refuse le passage à un piéton encourt une amende de 135 € et un retrait de 6 points du permis.

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

Introduite dans le code de la route en 2008, la zone de rencontre définit un espace de circulation ouvert à tous les modes de déplacements, où les piétons sont prioritaires (sauf vis-à-vis des tramways) et peuvent marcher librement partout. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Le stationnement n'est possible qu'aux emplacements prévus. Toutes les rues sont en principe à double sens pour les cyclistes.

**Zone de rencontre :
piétons
d'abord !**

Le saviez vous ?

Le terme « rencontre » a été choisi pour qualifier une zone où tous les usagers sont amenés à cohabiter dans un respect mutuel. En ces lieux, souvent la délimitation entre la chaussée et les trottoirs s'estompe pour créer un espace ouvert qui invite les piétons à l'utiliser dans sa totalité. Rues commerçantes animées, ruelles des quartiers historiques, lieux de vie des centres-bourgs, mais aussi rues plus calmes en zones résidentielles, ou encore pôles multimodaux à forte affluence piétonne, sont parmi les lieux propices à ce type d'aménagement.

Les réflexes à adopter

En zone de rencontre, partageons l'espace, réapprenons à vivre ensemble ! Gardons à l'esprit que les piétons sont prioritaires, mais aussi libres de marcher partout, y compris au milieu de la rue.

Communiquer sur les éléments qui permettent aux cyclistes d'être VUS



Le comité interministeriel du 9 janvier 2018
18 mesures pour réduire la mortalité

Abaissement de la vitesse à 80km/h

Sensibiliser à l'écomobilité et aux dangers de la route

Objectif : Réduire les comportements accidentogènes par des actions d'éducation à la sécurité routière ciblées sur les usagers vulnérables



Les radars

Demander des radars et contrôles de police à l'Etat sur les sites accidentogènes

Déployer des radars pédagogiques



Plan national vélo et mobilités actives (septembre 2018) Zoom sur ce qui concerne les collectivités

- ✓ **Fonds national mobilités actives : 350 millions € sur 7 ans**

Dès 2019 via des appels à projets nationaux visant notamment la résorption de discontinuités d'itinéraires dues aux autoroutes et voies ferrées

- ✓ **Élaboration de réseaux cyclables ou piétons structurants + zones de stationnement vélo à développer seront inscrits dans les documents de planification**
- ✓ **Nouvelles règles de circulation (décret prévu pour mars 2019) :**
 - ✓ **Simplification du statut de voie verte pour permettre d'en créer davantage**
 - ✓ **Interdiction d'implanter du stationnement, sauf vélo, 5 mètres en amont des passages piétons**
 - ✓ **Généralisation des sas vélos à chaque feu pour les nouveaux aménagements et mise en conformité de l'existant**
 - ✓ **Généralisation des double-sens cyclables dans les voiries limitées à 50**
- ✓ **Pour tout employeur volontaire (public ou privé) : forfait mobilité durable de 400 € max par an**
- ✓ **Plans de mobilité scolaire**
- ✓ **Encadrement des nouveaux services de mobilité (vélos ou trottinettes en libre-service par exemple) sera inclus dans la Loi d'orientation des mobilités**

Appel à projet de la Région Ile-de-France

- **Rappel du contenu :** Mobilisation d'acteurs locaux sur un territoire pour des projets divers en 2019-2020 en faveur des mobilités actives utilitaires, avec un caractère reproductible, innovant voire généralisable de la démarche. Financement de 50 % des dépenses d'investissement, dans la limite d'un plafond de 4 millions d'euros (soit une aide de 2 M€ au maximum).
- Les 2 pré-candidatures portées par le Département ont été validées par la Région.
- Pour les 2, il s'agit d'installer un « flot de services vélo » au droit de chaque lieu identifié = stationnement vélo sécurisé + un conteneur à disposition des associations pour des services vélo divers (réparation, vélo-école, locations...) + une pompe à vélo publique.
 - « Faciliter la pratique du vélo pour les étudiants de Plaine Commune » :
 - Partenaires : Plaine Commune, les établissements d'enseignement supérieur (universités Paris 8, Paris 13, Campus Condorcet, SupMeca), une association vélo
 - « Des quartiers vélo-solidaires à Est Ensemble » :
 - Partenaires : Est Ensemble, les bailleurs sociaux, une association vélo