

24/09/2025

Evaluation de l'expérimentation Rue d'Alsace Lorraine



Sommaire

- 1. Objectifs, méthodes et état des lieux**
- 2. Le ressenti des usagers, pendant et après expérimentation : enquêtes usagers**
- 3. Les pratiques de déplacement, observation des vidéos**
- 4. Accidentologie**
- 5. Actions au titre du Code de la rue**
- 6. Bilan global de l'évaluation**
- 7. Les scénarios envisagés**

1

Objectifs, méthodes et état des lieux

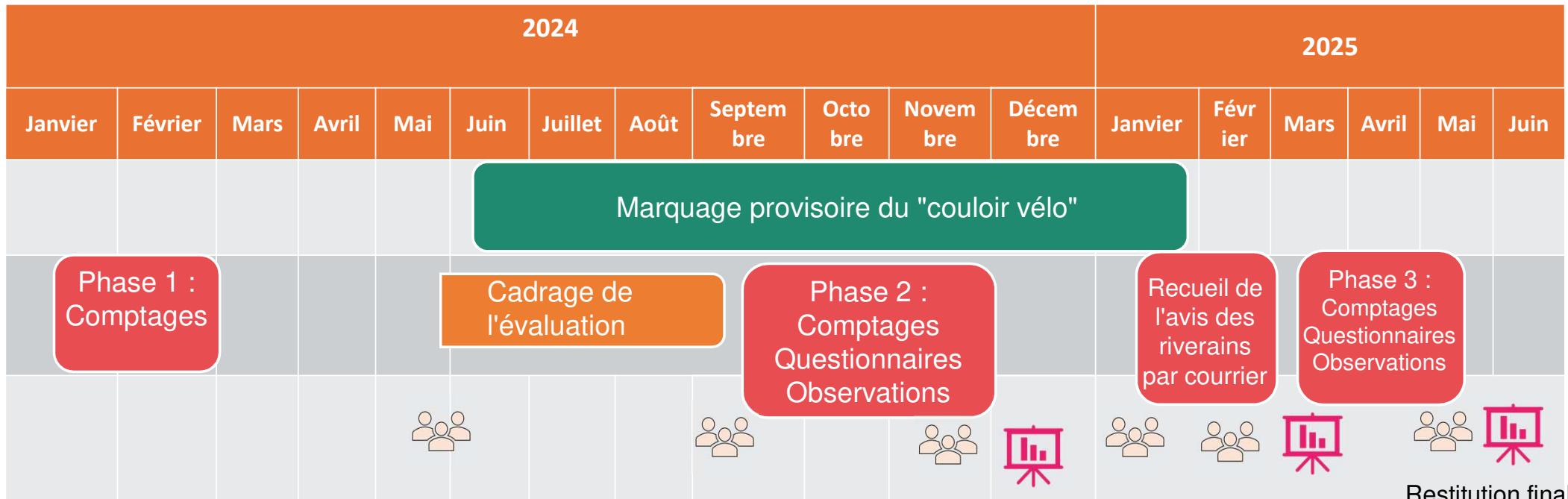
Les objectifs

- Evaluer et suivre sur un temps long les mobilités sur la rue Alsace-Lorraine, selon les différentes phases de l'expérimentation
- Connaitre les flux et la répartition modale, sur 4 points de la rue Alsace Lorraine
- Quantifier et qualifier les interactions entre usagers "avant", "pendant "et "après" le retrait des marquages
- Mesurer le ressenti des usagers sur le partage de l'espace public pendant la période d'expérimentation et après le retrait des marquages.

Une méthodologie innovante

Outils 	Objectifs 	Temporalité 	Nb de répondants/de créneaux réalisés
Questionnaires administrés en face à face dans la rue	<ul style="list-style-type: none"> Mesurer le ressenti des usagers vis-à-vis du partage de l'espace public et de l'expérimentation 	<ul style="list-style-type: none"> Pendant et après le retrait des marquages Les jours enquêtés : même jours que les comptages flux et vitesses 	<ul style="list-style-type: none"> 1ere vague : 164 répondants 2e vague : 175 répondants
<u>Questionnaire en ligne</u> sur la plateforme <i>je participe</i>	<ul style="list-style-type: none"> Atteindre davantage d'usagers cyclistes Mesurer le ressenti des usagers vis-à-vis du partage de l'espace public et de l'expérimentation 	<ul style="list-style-type: none"> Pendant l'expérimentation du 30/09 au 30/11 2024 	<p>448 répondants</p> <ul style="list-style-type: none"> 51% de piétons 49% de cyclistes
Comptages des flux et des vitesses	<ul style="list-style-type: none"> Mesurer le volume et la vitesse des déplacements par mode 	<ul style="list-style-type: none"> Avant, pendant, et après le retrait des marquages Les jours enquêtés : Mercredi et jeudi (07h-09h, 12h-14h, 16h-18h) et Samedi (12h-18h) 	<ul style="list-style-type: none"> 4 points de comptages
Observations vidéos de la rue (3 postes vidéos)	<ul style="list-style-type: none"> Objectiver le ressenti des usagers en qualifiant et quantifiant leurs interactions 	<ul style="list-style-type: none"> Avant, pendant et après le retrait des marquages Les jours enquêtés : même jours que les comptages flux et vitesses 	Analyse de 12 créneaux vidéos par période de l'expérimentation

Calendrier



-  Aménagement de la rue Alsace Lorraine
 -  Réunion du groupe projet
 -  Collecte des données
 -  Restitutions aux Elus

2

Le ressenti des usagers pendant et après expérimentation : enquêtes usagers

Méthodologie

Pendant expérimentation

Je participe

448 répondants

Enquête publiée en ligne sur la plateforme **je participe** du 30/09/2024 au 30/11/2024.



Face à Face

164 répondants

Enquête **administrée en face à face** dans la rue d'Alsace Lorraine :

- **3 points de collecte** : Boutique orange, Monoprix, Musée des augustins
- **différents créneaux horaires** : Trajets domicile travail, Mercredi et samedi après-midi et sur la pause méridienne

Après expérimentation

Face à Face

175 répondants

Enquête **administrée en face à face** dans la rue d'Alsace Lorraine du 19/03/2025 au 27/03/2025 :

- **3 points de collecte** : Boutique orange, Monoprix, Musée des augustins
- **différents créneaux horaires** : Trajets domicile travail, Mercredi et sur la pause méridienne

Des comparaisons avec l'enquête BVA de 2018 et l'enquête IFOP de mai 2025

Rue d'Alsace Lorraine, un partage de l'espace jugé insatisfaisant par les cyclistes

Pendant expérimentation

Je participe



66% cyclistes
85% piétons

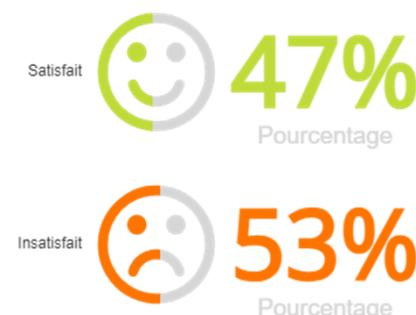
Face à Face



70% cyclistes
45 % piétons

Après expérimentation

Face à Face



74% cyclistes
44 % piétons

Enquête IFOP mai 2025 : 59% de satisfaction sur le partage de l'espace au niveau de Toulouse Métropole

Un sentiment de sécurité dans le déplacement différent entre cyclistes et piétons

Pendant expérimentation

Je participe

Note moyenne rue
d'Alsace Lorraine

4.4

Face à Face

Note moyenne rue
d'Alsace Lorraine

6.5

 3.7 rue d'AL

 5.2 rue d'AL

Après expérimentation

Face à Face

Note moyenne rue
d'Alsace Lorraine

6.7

 7.1 rue d'AL

 5.6 rue d'AL

Utilité de l'expérimentation : des avis mitigés

Pendant l'expérimentation, 92% des usagers avaient remarqué les marquages.

Après leur retrait, seul 69% des personnes ayant fréquenté la rue ont remarqué les marquages.

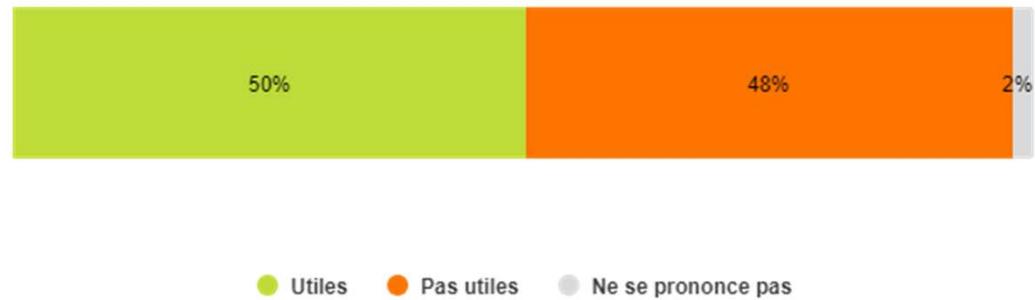


96% des personnes n'ayant pas remarqué l'expérimentation sont des piétons

Au global sur l'utilité de l'expérimentation, les usagers sont plutôt mitigés.

Des divergences d'opinions notables entre cyclistes et piétons.

Utilité pendant et après expérimentation



Eléments sous-représentés ■ *Eléments sur-représentés*

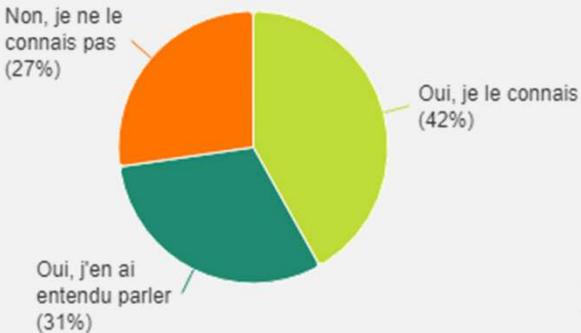
La relation est très significative. p-value = < 0,01 ; Khi2 = 29,1 ; ddl = 2.

Connaissance des règles de circulation : une meilleure connaissance du code de la rue en face à face

Pendant expérimentation

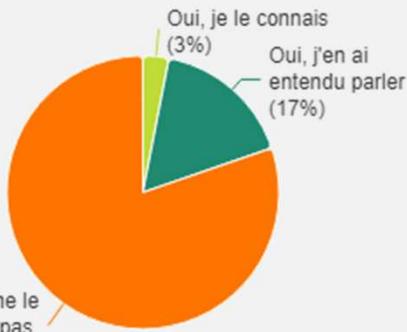
Je participe

Avez-vous entendu parler du code la rue ?



Face à Face

Avez-vous entendu parler du code la rue ?



Après expérimentation

Face à Face

Avez-vous entendu parler du code la rue ?

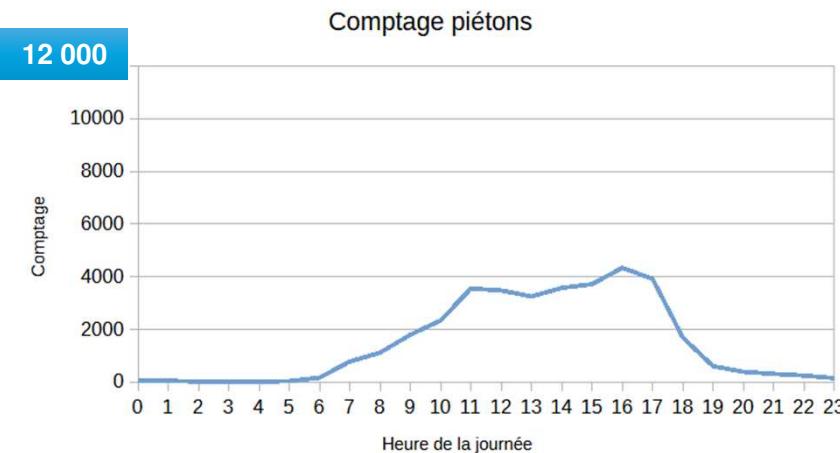


🔍 Enquête IFOP mai 2025 : "oui précisément 10%", "oui vaguement 26%", "non" 64%

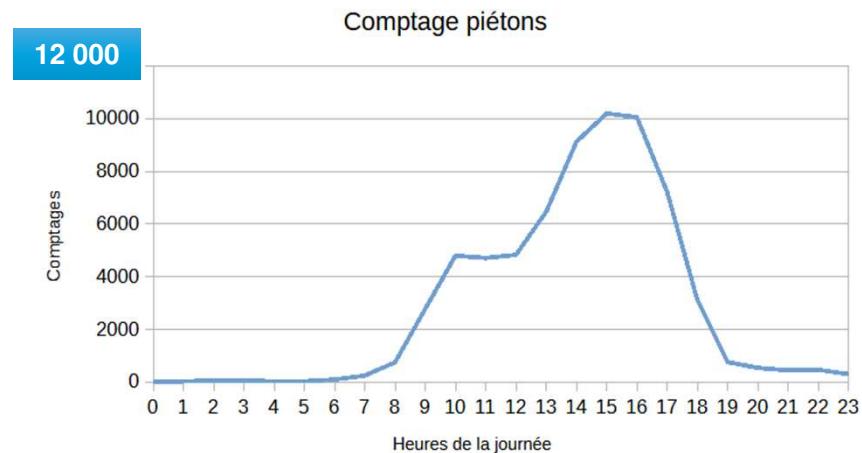
3

Les pratiques de déplacements, observations des vidéos

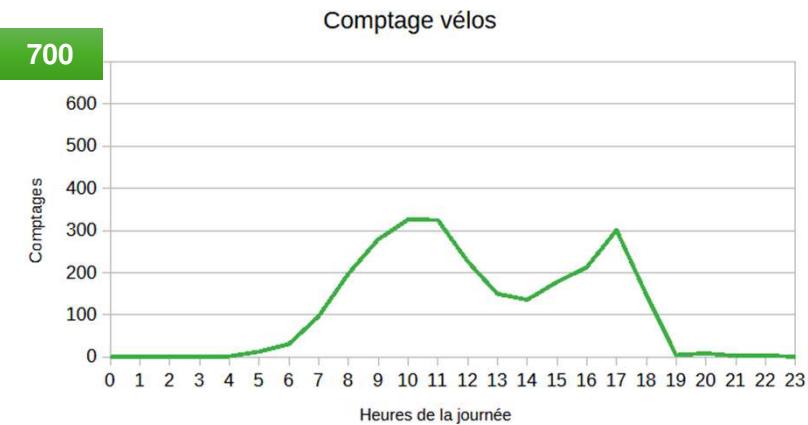
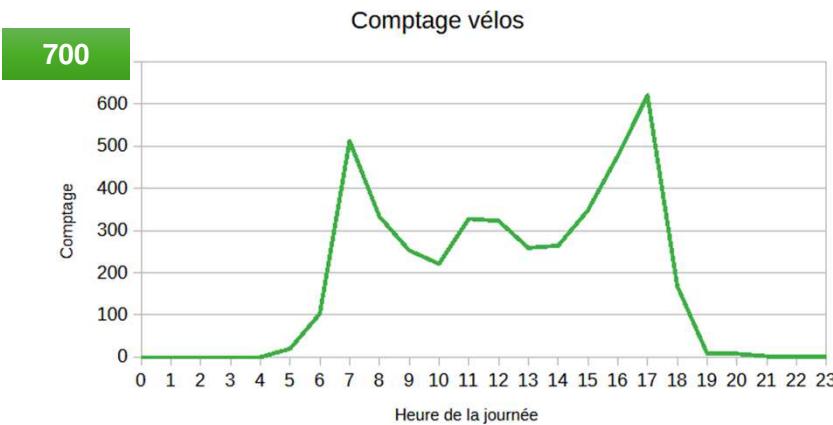
Flux "piétons" et "vélos" observés sur la rue d'Alsace-Lorraine



Jours de semaine

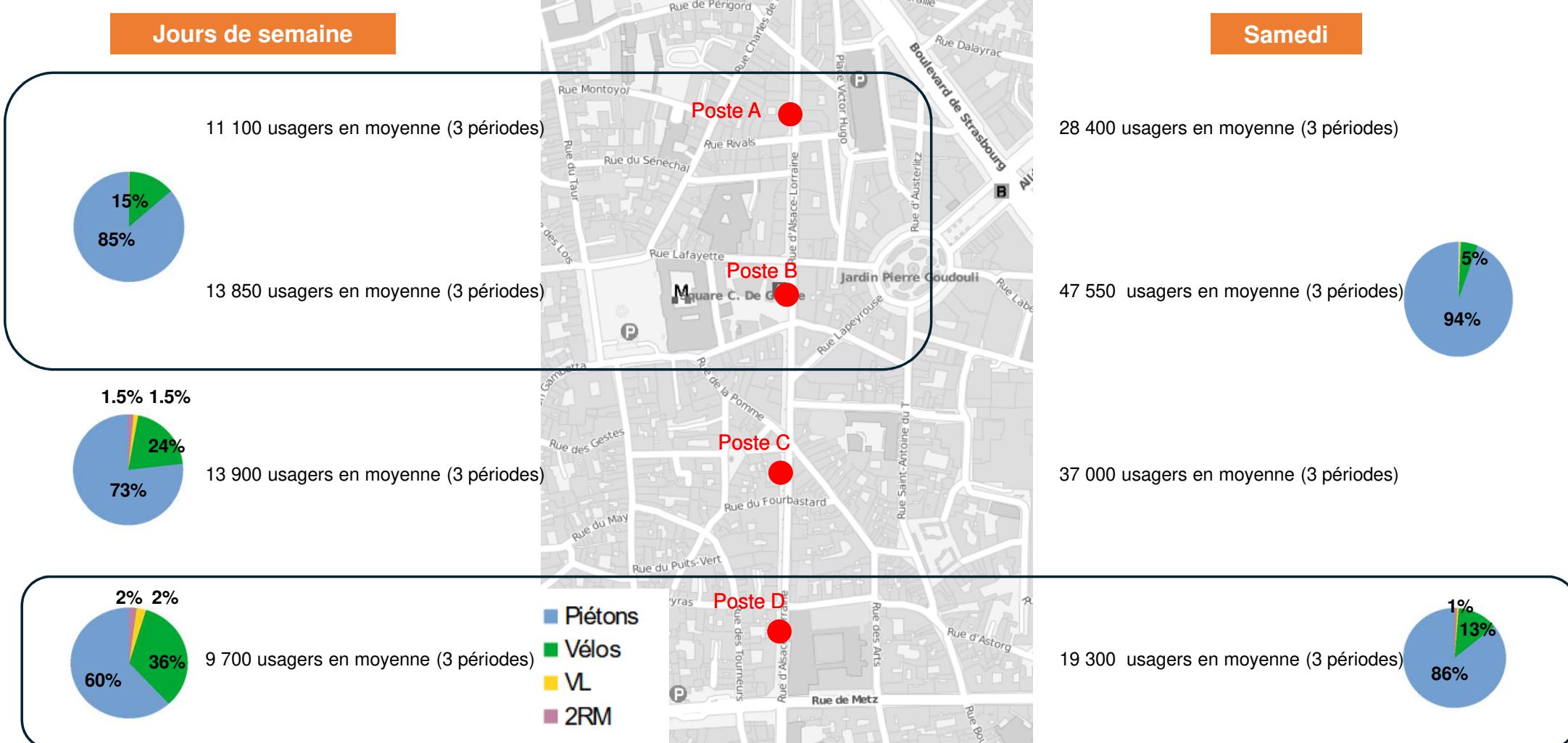


Samedi

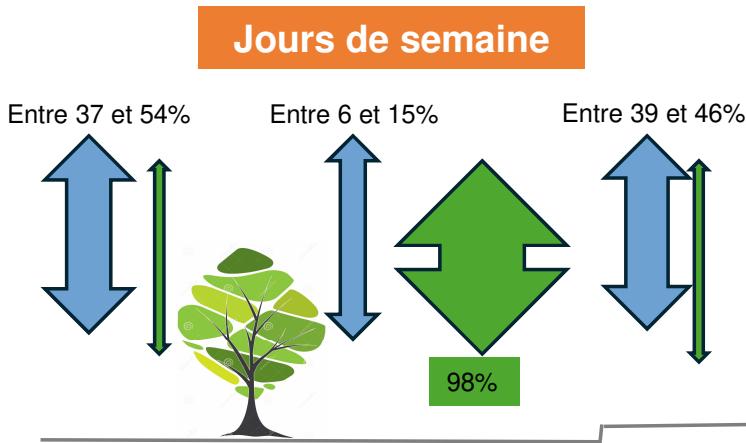


Evaluation de l'expérimentation rue d'Alsace Lorraine

Des pratiques similaires lors des 3 enquêtes : une très large majorité de piétons, plus important le samedi, et une présence des véhicules motorisés essentiellement dans la partie sud

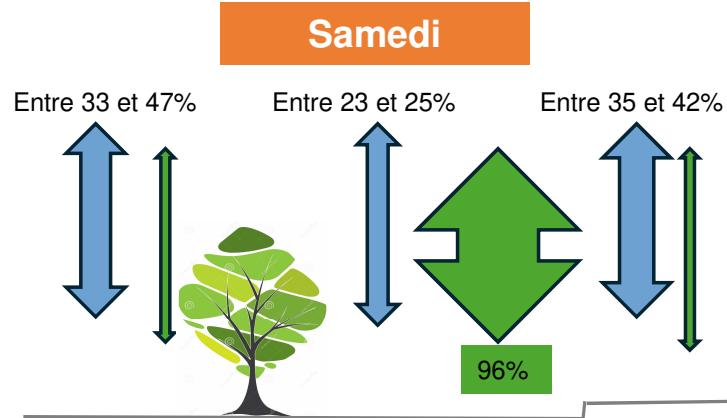


Une répartition géographique marquée et inchangée "avant" / "pendant" / "après" l'expérimentation : les vélos circulent quasi-exclusivement sur la partie centrale, les piétons majoritairement sur les cotés



Sur les parties centrales et nord (poste A, B et C) :

Les pratiques sur les deux cotés sont équilibrées



Sur la partie sud (poste D) :

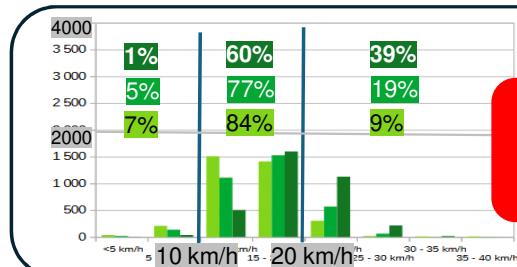
Le côté "est" s'avère très utilisé par du stationnement illicite et des chantiers, notamment au niveau du musée des Augustins

↔ Flux piétons

↔ Flux vélos

Evaluation de l'expérimentation rue d'Alsace Lorraine

La vitesse des vélos a augmenté depuis la mise en place du marquage au sol



Vitesse moyenne
Janv 24 : 15.1 km/h
Oct 24 : 16.5 km/h
Mars 25 : 19.0 km/h

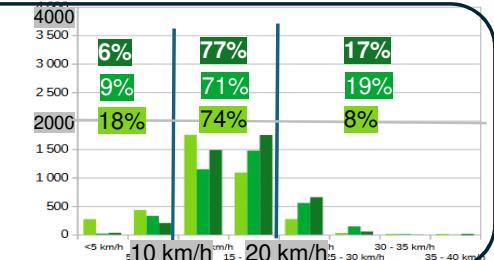


Jours de semaine

Rappel de la réglementation en aire piétonne : vitesse allure du pas soit 6km/h



Vitesse moyenne
Janv 24 : 13.6 km/h
Oct 24 : 16.2 km/h
Mars 25 : 16.1 km/h

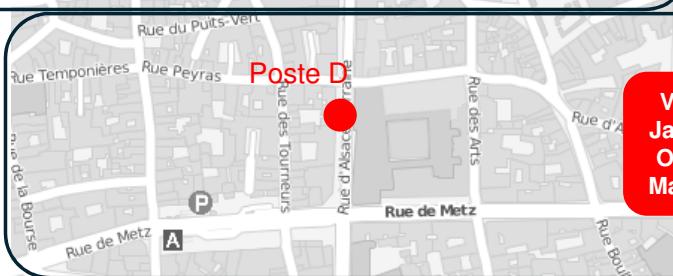


Vitesse moyenne
Janv 24 : 16.1 km/h
Oct 24 : 17.9 km/h
Mars 25 : 18.4 km/h

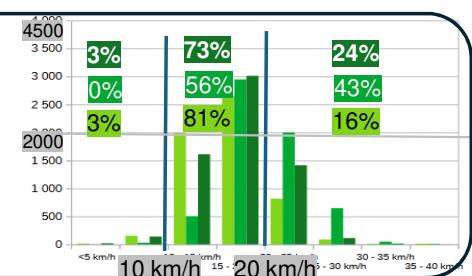


Le samedi :

Les vitesses observées sont également en hausse, mais présentent une augmentation moins forte qu'en semaine



Vitesse moyenne
Janv 24 : 16.3 km/h
Oct 24 : 19.9 km/h
Mars 25 : 17.3 km/h

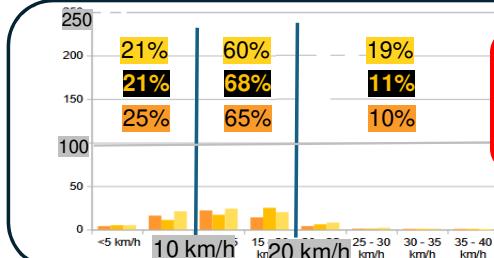


- Vélos janvier 24
- Vélos octobre 24
- Vélos mars 25

Evaluation de l'expérimentation rue d'Alsace Lorraine

En semaine, la vitesse des véhicules motorisés a augmenté lors de la présence du marquage

Jours de semaine

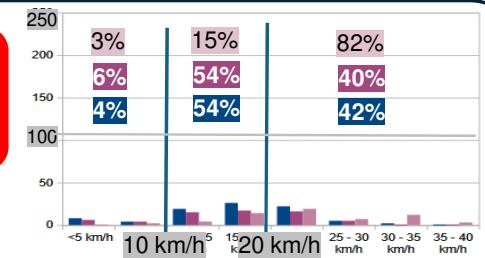


Vitesse moyenne
Janv 24 : 13.6 km/h
Oct 24 : 14.5 km/h
Mars 25 : 15.2 km/h

Pendant l'expérimentation,
les vitesses pratiquées au-
delà de 20 km/h se sont
amplifiées



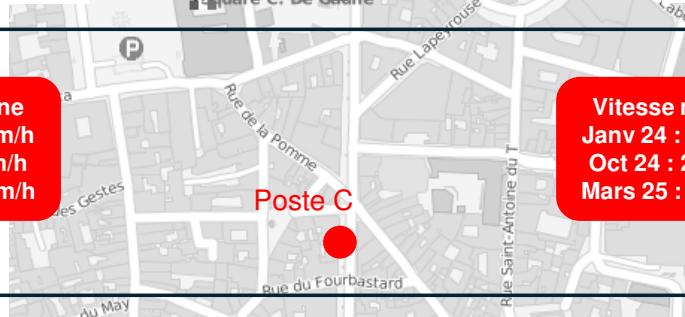
Jours de semaine 2RM



Vitesse moyenne
Janv 24 : 18.8 km/h
Oct 24 : 18.2 km/h
Mars 25 : 29.0 km/h

Rappel de la réglementation en
aire piétonne : vitesse allure du
pas soit **6km/h**

VL janvier 24
VL octobre 24
VL mars 25



Vitesse moyenne
Janv 24 : 17.3 km/h
Oct 24 : 18.5 km/h
Mars 25 : 19.3 km/h

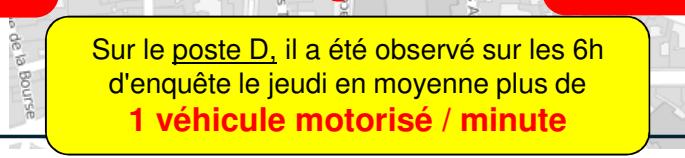
Vitesse moyenne
Janv 24 : 21.1 km/h
Oct 24 : 23.8 km/h
Mars 25 : 26.3 km/h



Vitesse moyenne
Janv 24 : 19.3 km/h
Oct 24 : 19.8 km/h
Mars 25 : 15.9 km/h

Vitesse moyenne
Janv 24 : 22.8 km/h
Oct 24 : 26.9 km/h
Mars 25 : 23.4 km/h

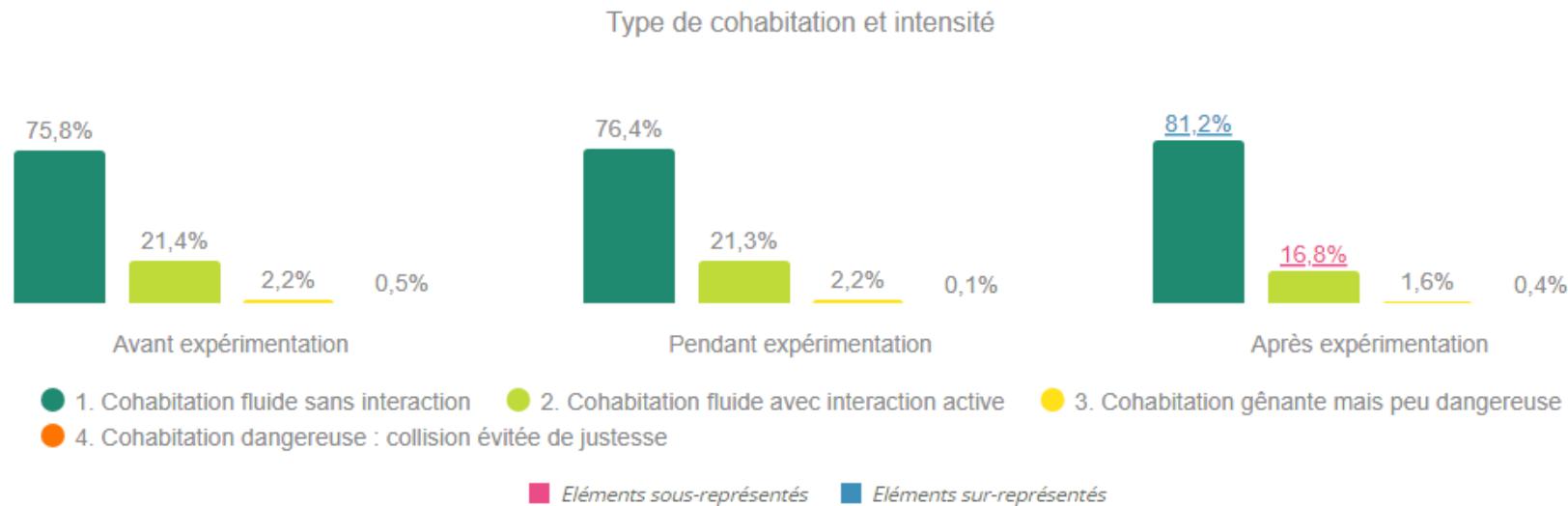
Sur le poste D, il a été observé sur les 6h
d'enquête le jeudi en moyenne plus de
1 véhicule motorisé / minute



Analyse des vidéos : rappel de la typologie des cohabitations

Type de cohabitation et intensité de l'interaction	
1	Cohabitation fluide sans interaction : les cyclistes/trottinettistes/2RM/ piétons s'évitent sans avoir besoin de ralentir ou de modifier leur trajectoire
2	Cohabitation fluide avec interaction active : les usagers agissent/adaptent leur trajectoire, la circulation reste fluide
3	Cohabitation gênante mais peu dangereuse : les usagers modifient leur trajectoire de façon non fluide (pied à terre, arrêt)
4	Cohabitation dangereuse : collision évitée
5	Accident

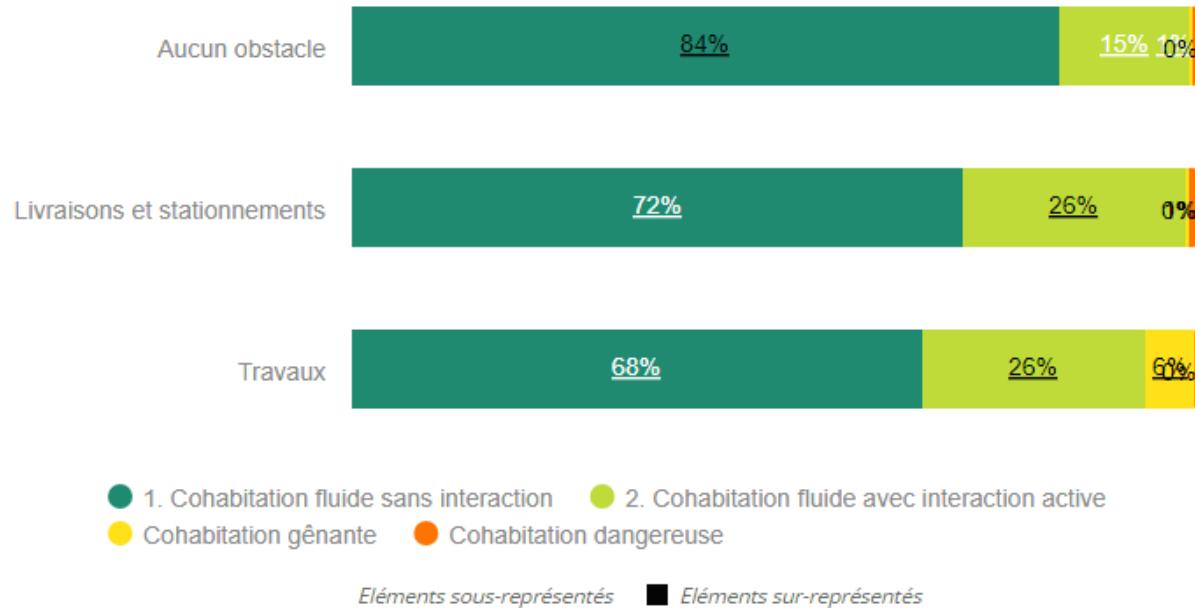
Des cohabitations fluides et une stabilité dans les interactions entre usagers



La relation n'est pas significative. $p\text{-value} = 0,19$; $Khi2 = 8,80$; $ddl = 6$.

- 2008 situations de cohabitation observées sur 36 créneaux d'observation.
- **Interactions** : Toutes périodes confondues, 98% des cohabitations observées sont fluides. Or, les usagers cyclistes évaluent leur sentiment de sécurité dans le déplacement à 5.3/10 en moyenne.
- Dans 67 % des cohabitations observées, les usagers qui adaptent leur trajectoire sont des cyclistes/trottinistes/2RM

Des cohabitations entre usagers moins fluides en présence de travaux et de livraisons / stationnements

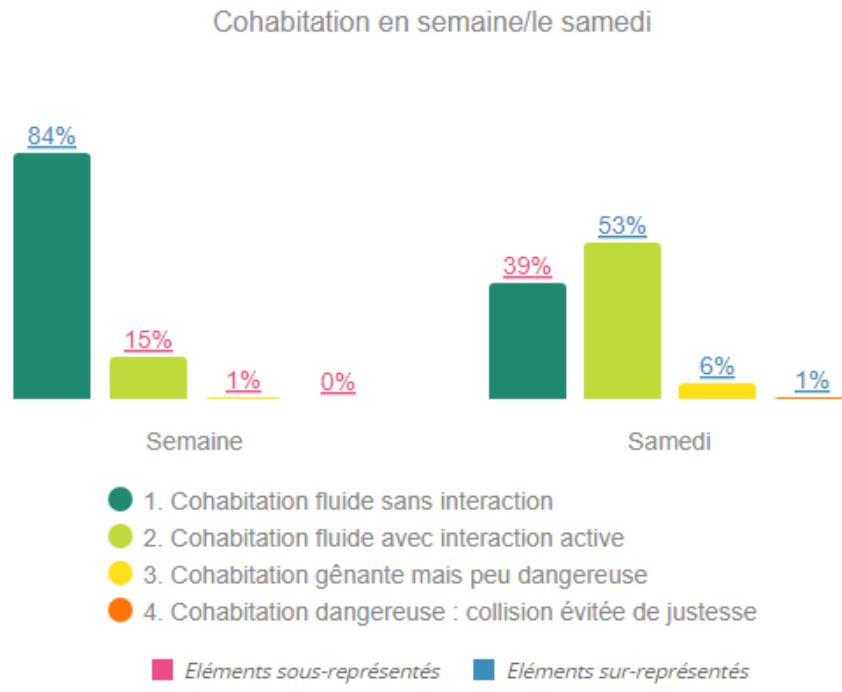


La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $Khi2 = 101,3$; $ddl = 6$.



Jeudi 12 juin 2025 à 12h06

Des cohabitations entre usagers moins fluides le samedi



- La cohabitation entre usagers apparaît moins fluide le samedi.
- Le samedi, le nombre d'usagers qui fréquente la rue est multiplié par 3 par rapport à la semaine.
- La répartition entre modes de déplacement est aussi différente : 94% d'usagers piétons le samedi contre 77% en semaine.

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $Khi2 = 259,3$; $ddl = 3$.

4 Accidentologie

Accidents corporels (données du logiciel Traxy de l'ONISR - juin 2025)

Entre le 01/01/2015 et le 31/05/2025 (données provisoires 2025), soit sur plus de 10 ans :

4 accidents corporels ont été enregistrés :

- 26/11/2015 - 20:40 – 2RM*/piéton - 2BL* -> responsabilité présumée du cyclomotoriste, **piéton traversant**
- 29/11/2016 - 18:25 - Vélo/vélo - 1BH* -> **intersection rue Lafayette**, pas de responsabilité présumée relevée
- 02/10/2017 - 15:50 – VL*/vélo - 1BL -> **intersection rue Rivals**, responsabilité présumée du cycliste
- 05/05/2025 - 15:21 – EDP-m*/piéton - 1BH -> responsabilité présumée de la personne en trottinette électrique, **collision par le côté**, piétonne de 81 ans

=> Bilan de l'accidentalité sur la rue Alsace Lorraine :

- Avant le marquage : dernier accident corporel enregistré presque 7 ans auparavant
- Pendant le marquage : aucun accident corporel enregistré
- Après le marquage: 1 accident corporel dans les 3 mois qui ont suivi la fin du marquage

*2RM: Deux roues motorisé / BH: Blessé Hospitalisé / BL: Blessé Léger / EDP-m: Engin de Déplacement Personnel motorisé / VL: Véhicule Léger

Accidents matériels et conflits

(données de la main courante de la Police Nationale - juin 2025)

Depuis 07/2022, 6 accidents matériels ou interactions avec contact ont été relevés sur ou à l'angle de la rue d'Alsace-Lorraine .

A noter :

- les responsabilités ne peuvent pas être établies car les éléments en notre possession ne sont pas consolidés
- les informations sur les circonstances doivent rester **confidentielles** au sein de la collectivité

Date	Adresse	Conflit	Circonstances
17/11/2022	Rue Genty Magre /angle rue d'Alsace Lorraine	VL*/piéton	Même sens de circulation: le conducteur du VL bouscule le piéton avec son rétroviseur qui chute au sol.
02/05/2023	Rue Rivals / angle rue d'Alsace Lorraine	Vélo/piéton	Légère collision avec entre le cycliste et le piéton. Ce dernier chute au sol.
16/07/2023	22 Rue d'Alsace Lorraine	EDP-m*/piéton	La personne en trottinette électrique longeait le mur du magasin Monoprix et a percuté le piéton qui sortait du magasin.
09/10/2024	23 Rue d'Alsace Lorraine 31000 Toulouse	Vélo/vélo	Non connues.
06/01/2025	Rue d'Alsace Lorraine - Angle place Esquirol	TC*/piéton	Le piéton est un livreur : la transpalette qu'il manœuvre percute le bus Tisseo qui s'engage sur la rue d'Alsace Lorraine depuis Esquirol.
26/02/2025	Rue d'Alsace Lorraine	VL/vélo	Le cycliste aurait coupé la route au VL.

=> Bilan: peu d'incidents mais données incomplètes, pas de lieu remarquable, conflits et circonstances variés

*EDP-m: Engin de Déplacement Personnel motorisé / TC: Transport en Commun / VL: Véhicule Léger

5

Actions au titre du Code de la rue

Actions de sensibilisation

Au titre du Code de la rue, une des actions engagées : les **Ambassadeurs du Code de la rue**.

- Objectif : établir la communication avec les différents usagers pour promouvoir le partage de l'espace public et rappeler les bons gestes
- Moyens : convention avec l'association UnisCité et l'emploi de services civiques / Livrets Code de la rue
- Bilan :
 - Toulouse Métropole : **21 semaines** entre avril et octobre 2024 / **261 heures** de présence sur le terrain / **910 échanges "actifs"**
 - Rue d'Alsace-Lorraine : **4 interventions + 2 interventions au Capitole de l'Education**

Actions de contrôles et verbalisations

Le premier bilan des interventions entre le février 2025 et le avril 2025 sur l'axe Alsace-Lorraine:

- 7 missions effectuées > 7% des interventions
- 141 verbalisations > 21% des verbalisations
- On relève que 30% des verbalisations concernent les véhicules motorisés

6 Bilan global de l'évaluation

Bilan global de l'évaluation de l'expérimentation

- Son statut d'aire piétonne est confirmée puisque **les piétons sont largement majoritaires** sur les autres modes de déplacement
- Un écart significatif entre le ressenti des usagers et les interactions observées : **les interactions sont très majoritairement "fluides"**, pour autant certains usagers (piétons, cyclistes) ne se sentent **pas très à l'aise**
- L'expérimentation du "couloir vélo" a provoqué une **augmentation des vitesses des cyclistes, des véhicules légers et des 2 roues motorisés**, n'a pas eu de conséquence sur l'organisation spatiale des déplacements, et son utilité demeure un sujet clivant
- La vitesse des véhicules est étroitement liée à la densité des piétons (plus ou moins forte selon les sections de la rue) et à l'espace disponible (présence de véhicules stationnés, chantier)
- Les seules interactions entre piétons et cyclistes ne peuvent expliquer ce sentiment d'inconfort / d'insécurité : **la forte présence de véhicules motorisés sur l'axe** (pour les actes de livraison, pour rejoindre son domicile, pour transiter) **ne contribue pas à l'apaisement** recherché dans une rue piétonne

7 Les scénarios envisagés

Les actions possibles

1. Fermeture ponctuelle de la rue d'Alsace-Lorraine : à tous les véhicules ? Ou seulement aux cyclistes ?
2. **Renforcer le statut d'aire piétonne en maîtrisant mieux l'accès et l'arrêt des véhicules motorisés** (véhicules particuliers et 2RM)
3. Campagne de sensibilisation et marquages d'animation
4. Etude pour tendre vers une hiérarchisation lisible et cohérente du réseau viaire
5. Créer une alternative cyclable de qualité sur les boulevards
6. Requestionner le profil / le revêtement de la rue d'Alsace-Lorraine ?

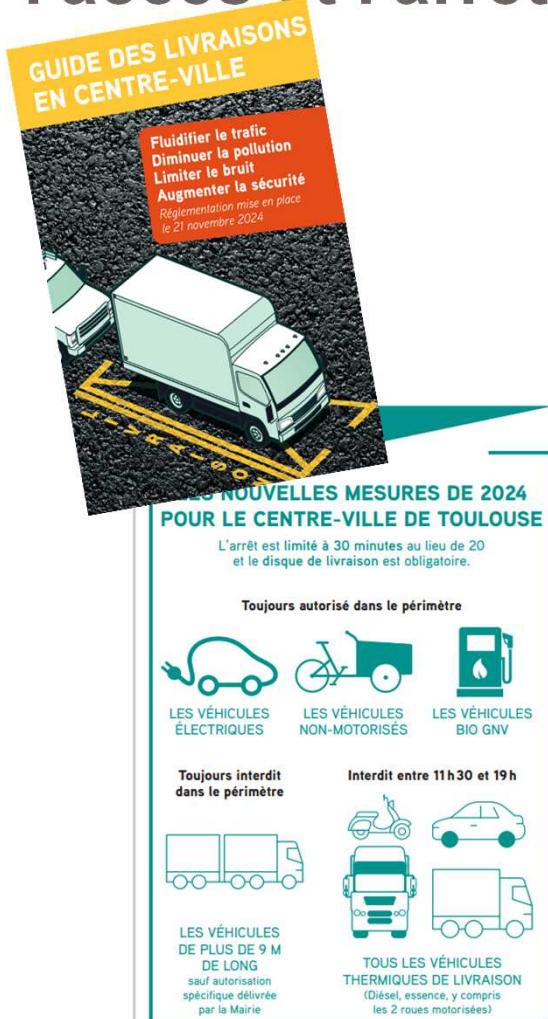
1/ Retours d'expérimentations "pied à terre"

	Agen	Lille	Tours
Début de l'expérimentation	01/07/2023	01/10/23	NC
Type de zone	Aire piétonne	Aire piétonne	Aire piétonne
Nombre d'axes	10	35	1
Vélos	interdit aux vélos entre 10h et 20h	interdit de 10h à 22h, exception pour les vélos de la Police et ASVP, vélos de la collectivité, la Poste, PMR, Livraison de pharmacies	Interdit
Autres véhicules	autorisés si riverains	interdits sauf véhicules autorisés et livraisons entre 7h et 11h	Interdit à tous les véhicules sauf aux heures de livraison
Campagne de verbalisation	oui	NC	NC
Retour des associations	Retour négatif des associations locales et nationales	Retour négatif, recours au TA qui a donné raison à la collectivité	NC

1 / Fermeture ponctuelle de la rue d'Alsace-Lorraine : à tous les véhicules ? Ou seulement aux cyclistes ?

Fermeture ponctuelle de la rue d'Alsace-Lorraine (hors horaires de livraisons)	Piétons	Vélos / Engins de déplacement motorisés	Véhicules motorisés
Exclusivement aux vélos et engins de déplacement motorisés (→ pied à terre)	Présence identique de véhicules motorisés (circulation, stationnement)	Discriminant vis-à-vis des véhicules motorisés qui peuvent continuer à rouler	Pas de changement
A tous les véhicules, motorisés ou non (pied à terre pour les cyclistes et trotteurs)	Les piétons sont seuls	Pied à terre ou détour	Plan de circulation à étudier pour l'accès riverain

2/ Renforcer le statut d'aire piétonne en maîtrisant mieux l'accès et l'arrêt des véhicules motorisés (VP et 2RM)



Les actions possibles

Assurer le **respect de la Charte Livraison** en termes d'horaires, de motorisation, d'usage du disque de livraison / durée d'arrêt

Améliorer le respect de l'**accès uniquement aux ayants-droits**

Faire de la **pédagogie** pour inciter les cyclistes et les ayants-droits à **rouler au pas** > enjeu moyen humains

Mettre en place une **campagne de verbalisation** des véhicules contrevenants (arrêt abusif, trop long ou gênant, vitesse excessive ou vél. mot. non autorisés)



Des pistes supplémentaires à moyen terme

Revoir les horaires de livraisons pour cibler les périodes où il y a moins de fréquentation

Envisager le déploiement du LAPI pour l'accès aux voies contrôlées par bornes

Travailler sur la gestion du dernier kilomètre en canalisant la livraison sur un site ad-hoc pour une redistribution par des triporteurs adaptés



3/ Campagne de sensibilisation et marquages d'animation



Exemple de Strasbourg

Usages de panneaux pour avertir l'usager des bonnes pratiques

Marquages d'animations indiquant les aires piétonnes, à adapter à la qualité du revêtement de la rue d'Alsace-Lorraine



Exemple du pont Saint-Pierre à Toulouse

Attention : cette solution est plutôt à développer dans les voies plus routières et non dans une aire piétonne

4/ Etude pour tendre vers une hiérarchisation lisible et cohérente du réseau viaire

- Une étude sur la **hiérarchisation du réseau viaire** est programmée à l'échelle de la métropole
- Objectif principal :
 - **Structurer le réseau viaire** selon les fonctionnalités attendues
- Objectifs sous-jacents :
 - **Clarifier les statuts** des voies
 - Améliorer la **lisibilité de la réglementation** pour faciliter l'acceptabilité
 - **Réduire les usages non autorisés**
- Focus spécifique sur l'**hyper-centre** :
 - **Harmoniser les règles** de circulation (aires piétonnes, zones de rencontre, livraison, accès riverains, etc.)
 - **Traiter les problèmes de signalisation** pour réduire la présence inappropriée de véhicules

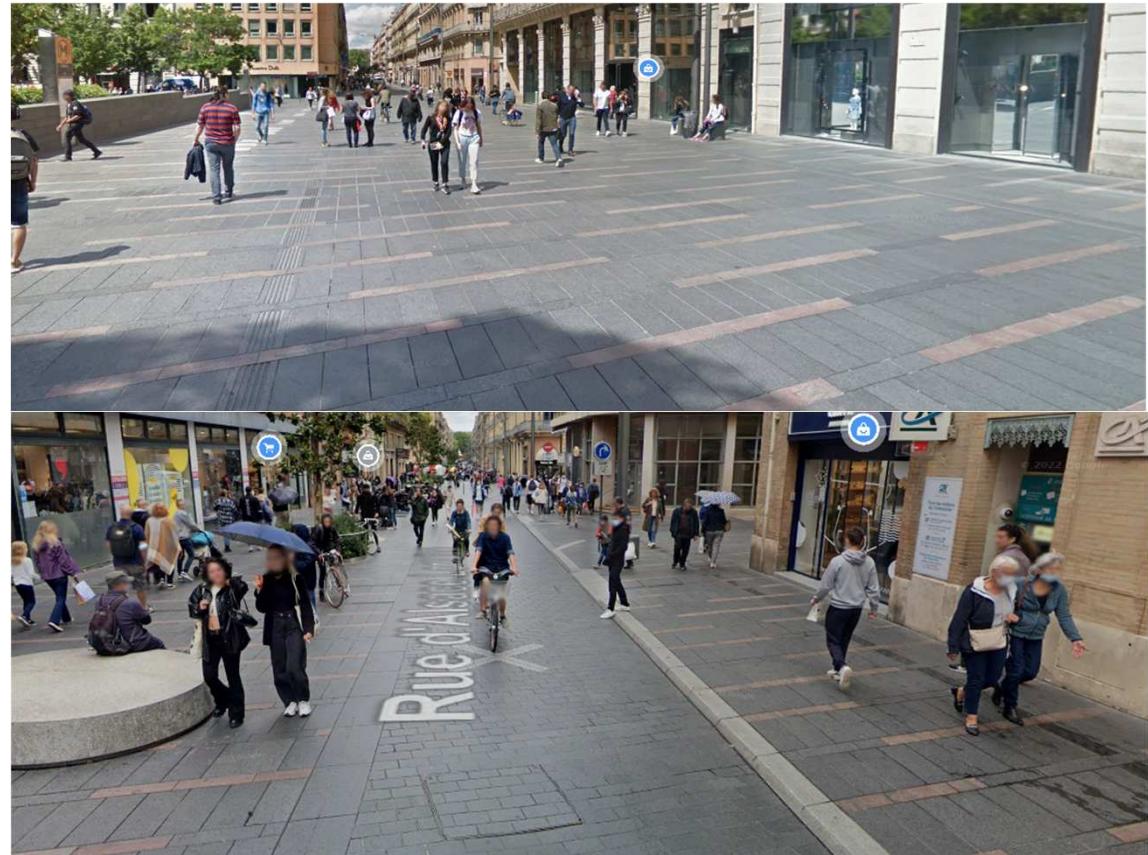
5/ Créer une alternative cyclable de qualité sur les boulevards



Axe	Fréquentation journalière moyenne en semaine
Rue d'Alsace-Lorraine	4500 vélos
Itinéraires alternatifs primaires	
Boulevard de Strasbourg	3500 vélos
Rue de Metz	6530 vélos
Quai de la Daurade	3435 vélos
itinéraires alternatifs secondaires	
Rue Saint Antoine du T	1600 vélos
Rue de la Bourse	1500 vélos
Rue des Changes	800 vélos

6/ Questionner le revêtement de la rue d'Alsace-Lorraine ?

Le revêtement au niveau du métro Capitole, **uniforme et tout à plat**, indique clairement une aire piétonne



Les autres sections de la rue induit en erreur l'usager à cause de la **différence de revêtement** et de la présence d'une **bordure** (côté droit sur la photo)

Rappel des préconisations techniques émises en 2017

Renforcer la signalisation "aire piétonne" de la rue Alsace-Lorraine

Mener des actions de sensibilisation :

- Fait en 2017
- Réalisé en 2024- 2025 avec le Code de la rue et les actions de sensibilisation sur le terrain

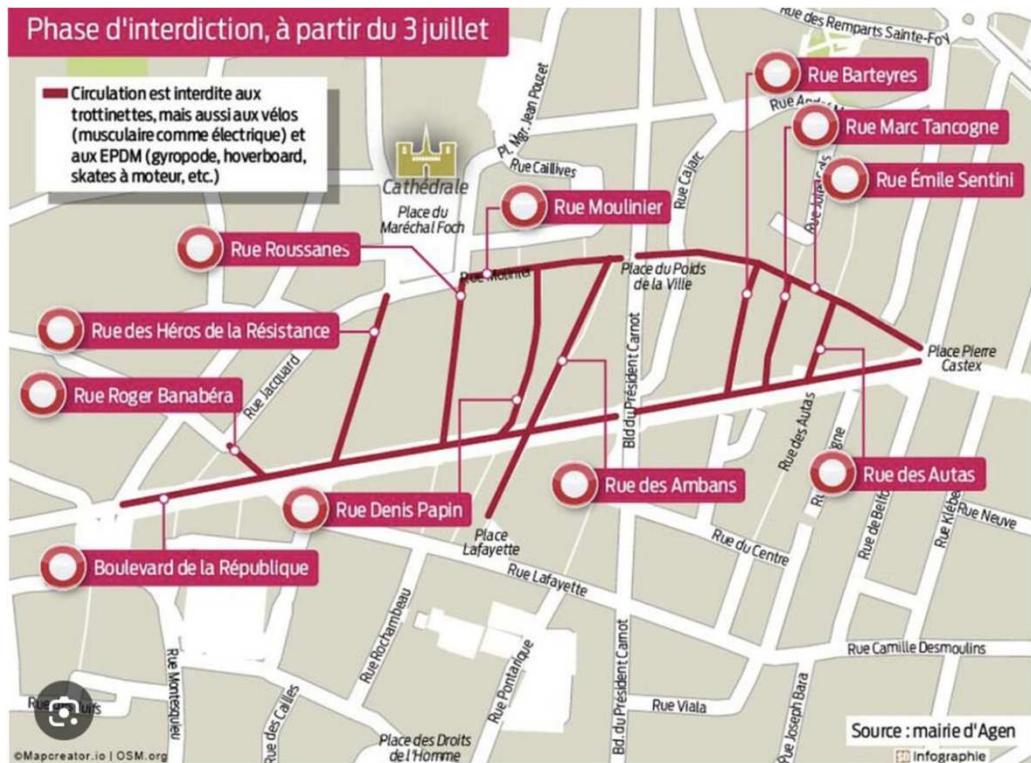
Proposer des itinéraires alternatifs

Dispositif "pied à terre" : Benchmark & retours d'expériences

annexe

Retour d'expérimentation "pied à terre" - Agen

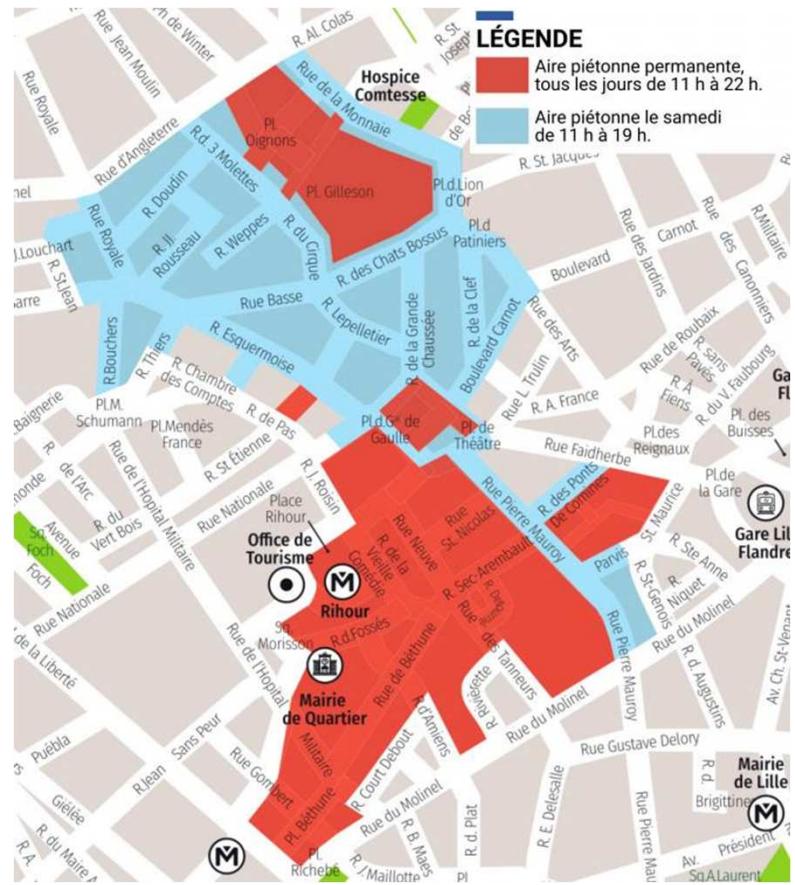
Périmètre de l'expérimentation



Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • prévenir les conflits d'usage et assurer la sécurité des piétons • Petite zone d'expérimentation, facile à faire respecter 	<ul style="list-style-type: none"> • Limite l'accès aux usagers • Peu d'impacts effectif sur le flux d'usagers
<h2 data-bbox="1650 925 1754 966">Bilan</h2>	
<ul style="list-style-type: none"> • 323 verbalisations • 130 points de contrôle • 2 campagnes de comptage ont été réalisées • des concertations avec les conseils de quartiers et les commerçants • rencontres avec la FUB et les associations vélo et piétons. 	

Retour d'expérimentation "pied à terre" - Lille

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> prévenir les conflits d'usage et assurer la sécurité des piétons Apaise l'espace public 	<ul style="list-style-type: none"> Limite l'accès aux usagers Difficile à faire respecter sans sanctions De trop nombreuses rues à fermer
Bilan	
<ul style="list-style-type: none"> Création d'un site web dédié à la pratique du vélo Rédaction d'un Code de la rue <p>Bilan mitigé pour cette expérimentation.</p>	



Retour d'expérimentation "pied à terre" - Strasbourg

<https://www.francebleu.fr/infos/societe/a-strasbourg-des-panneaux-pour-apaiser-la-relation-entre-cyclistes-et-pietons-au-centre-ville-7755594>

https://actu.fr/grand-est/strasbourg_67482/strasbourg-pourquoi-ces-nouveaux-panneaux-ne-plaisent-pas-a-tout-le-monde_56618107.html

<https://mobiwisy.fr/velo/strasbourg-panneaux-cyclistes-pied-a-terre>

Pas une expérimentation pied à terre mais
plutôt "roulez au pas"

Pas de zone clairement définie



Retour d'expérimentation "pied à terre" - Le Mans

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">prévenir les conflits d'usage et assurer la sécurité des piétonsApaise l'espace public	<ul style="list-style-type: none">Ne fait pas l'unanimité des usagers et surtout auprès des associations de vélo.

Bilan
<p>• Mis en place le 21 juin 2025</p> <p>Trop tôt pour dresser un bilan.</p>

