



# Rencontres régionales du vélo

Valérie Pécresse  
Présidente



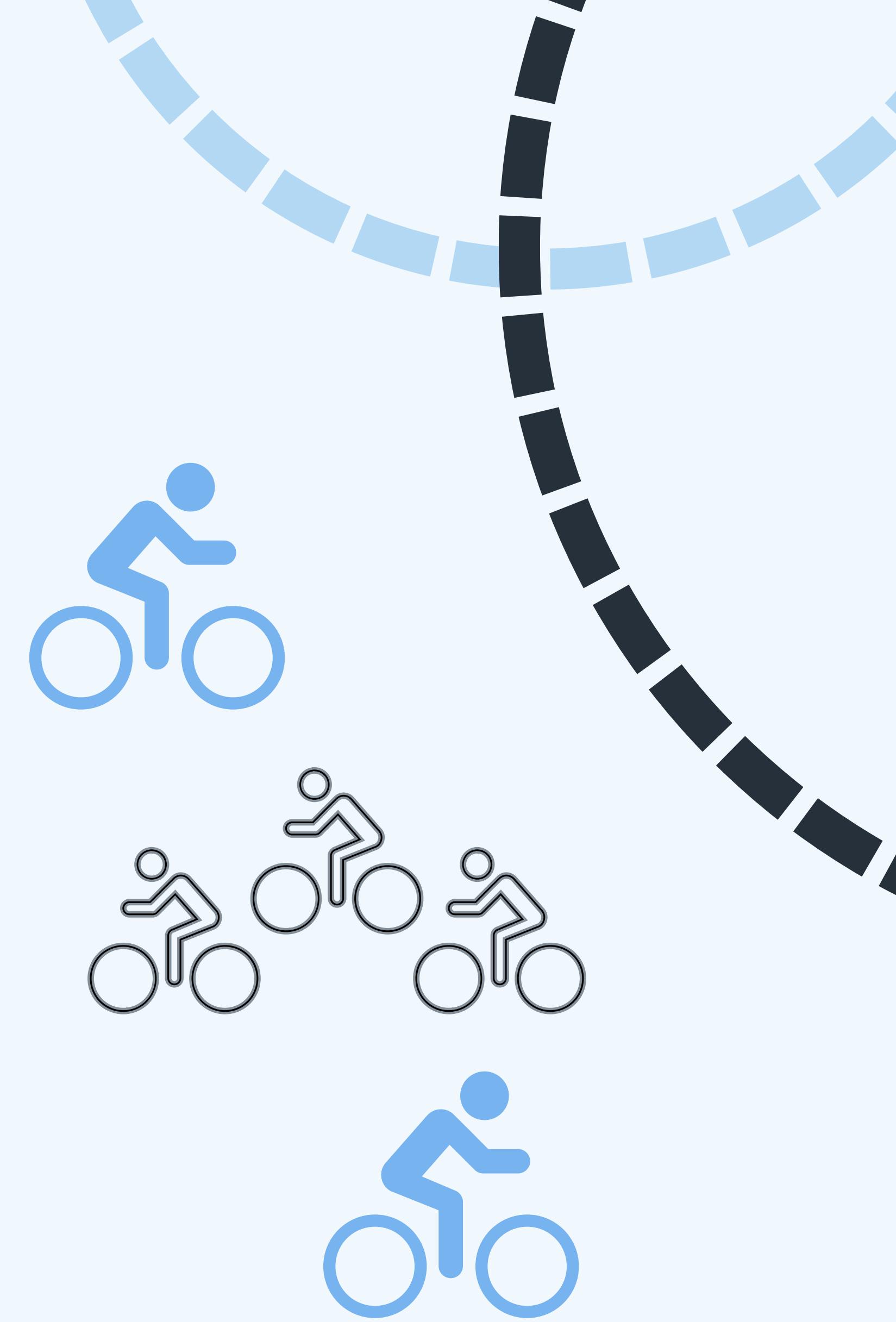
Louis Belenfant  
Directeur

collectif  
**velo)**  
ILE DE FRANCE

# Sommaire

---

- Avancement du réseau Vélo Île-de-France (VIF)
- Les politiques vélo d'Île-de-France Mobilités
- La sécurité des cyclistes :
  - La sécurité des cyclistes en question
  - La sécurité des cyclistes : entre enjeux systémiques et conflit de normativité
- Table ronde : Comment rendre la circulation des cyclistes plus sûre ?
- Remise des prix



# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



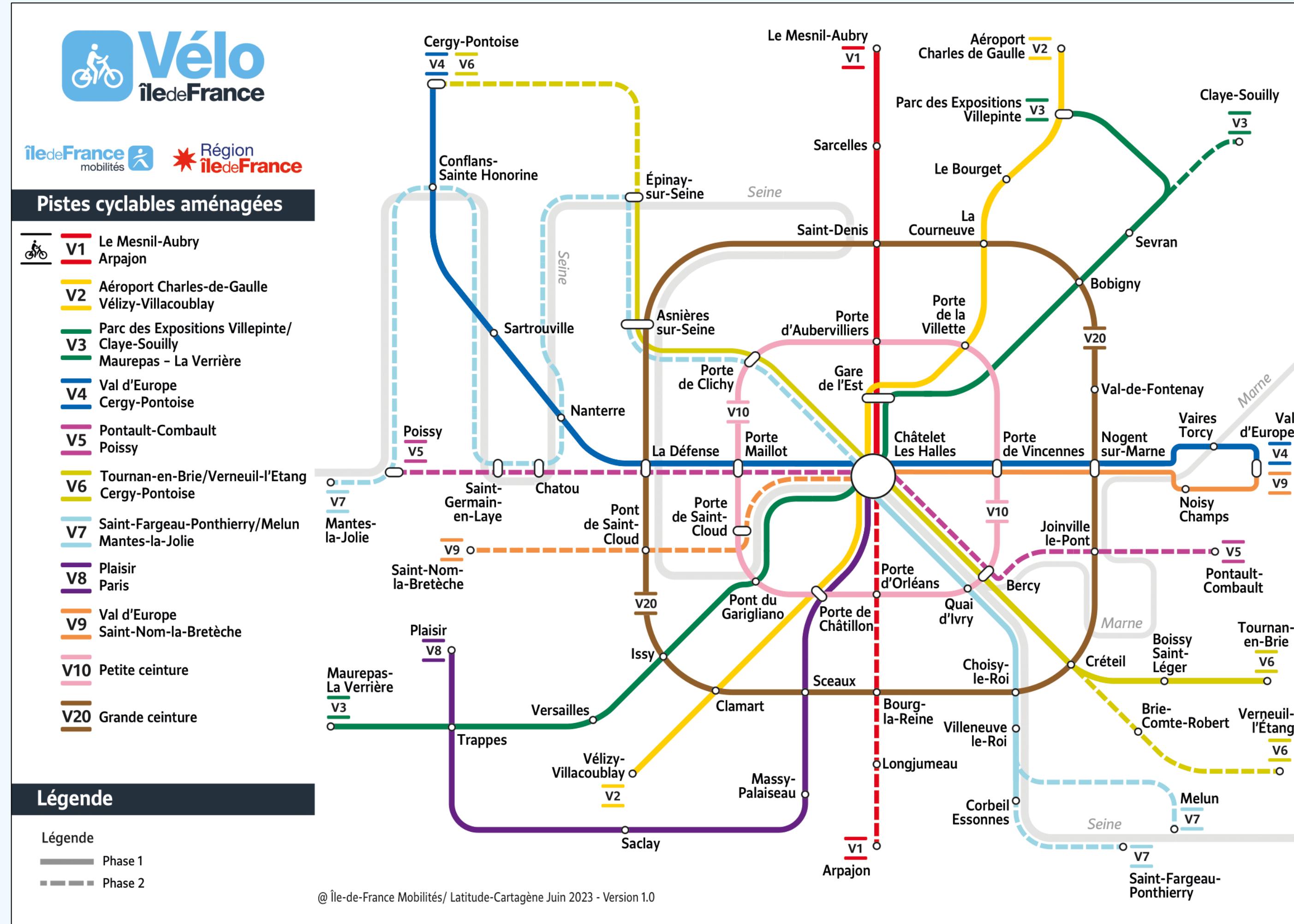
**Marianne Duranton**  
Déléguée spéciale aux mobilités  
durables

**Jérôme Chiasson**  
Chef du service Pôle et Voiries



# Avancement du réseau Vélo Île-de-France

## Le réseau en quelques chiffres



450 km en phase 1

300 km en phase 2

750 km au total

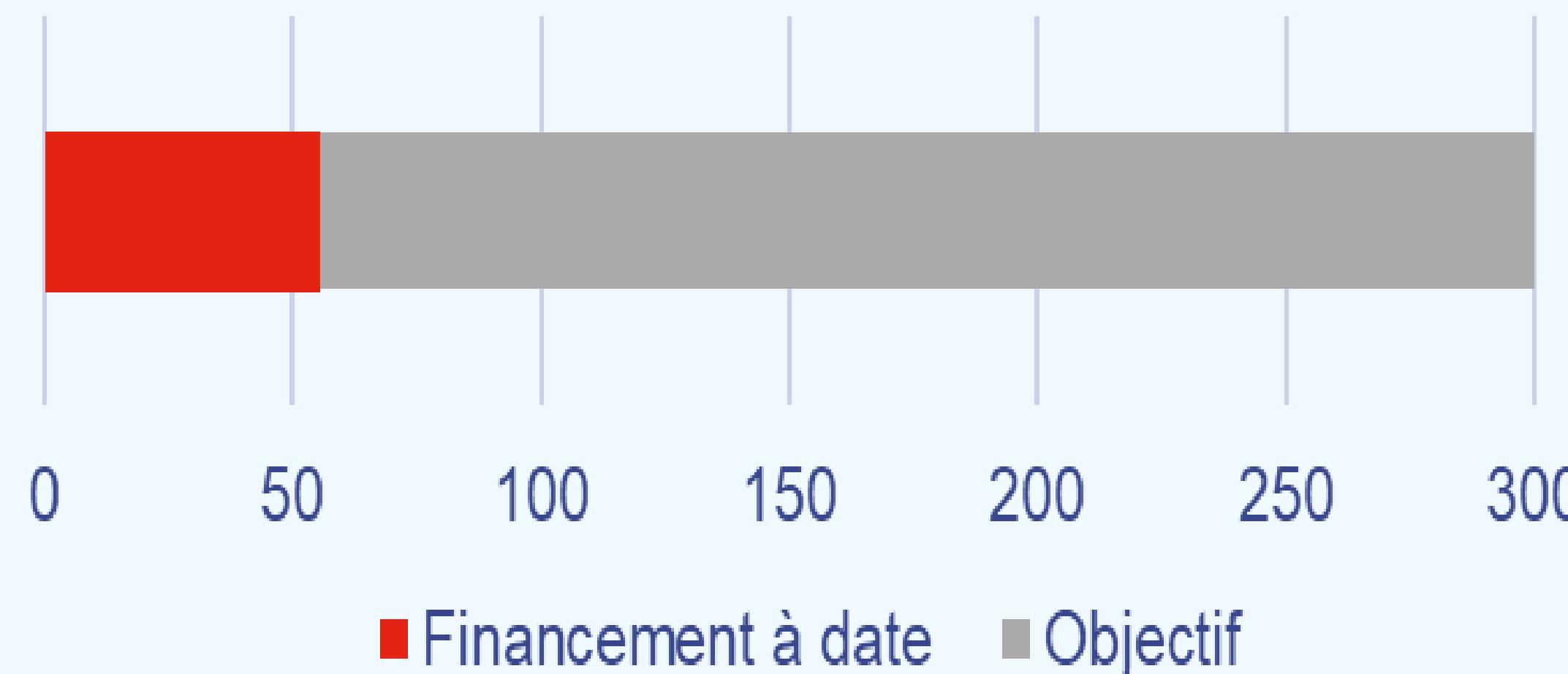
**Région  
Île-de-France**

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France

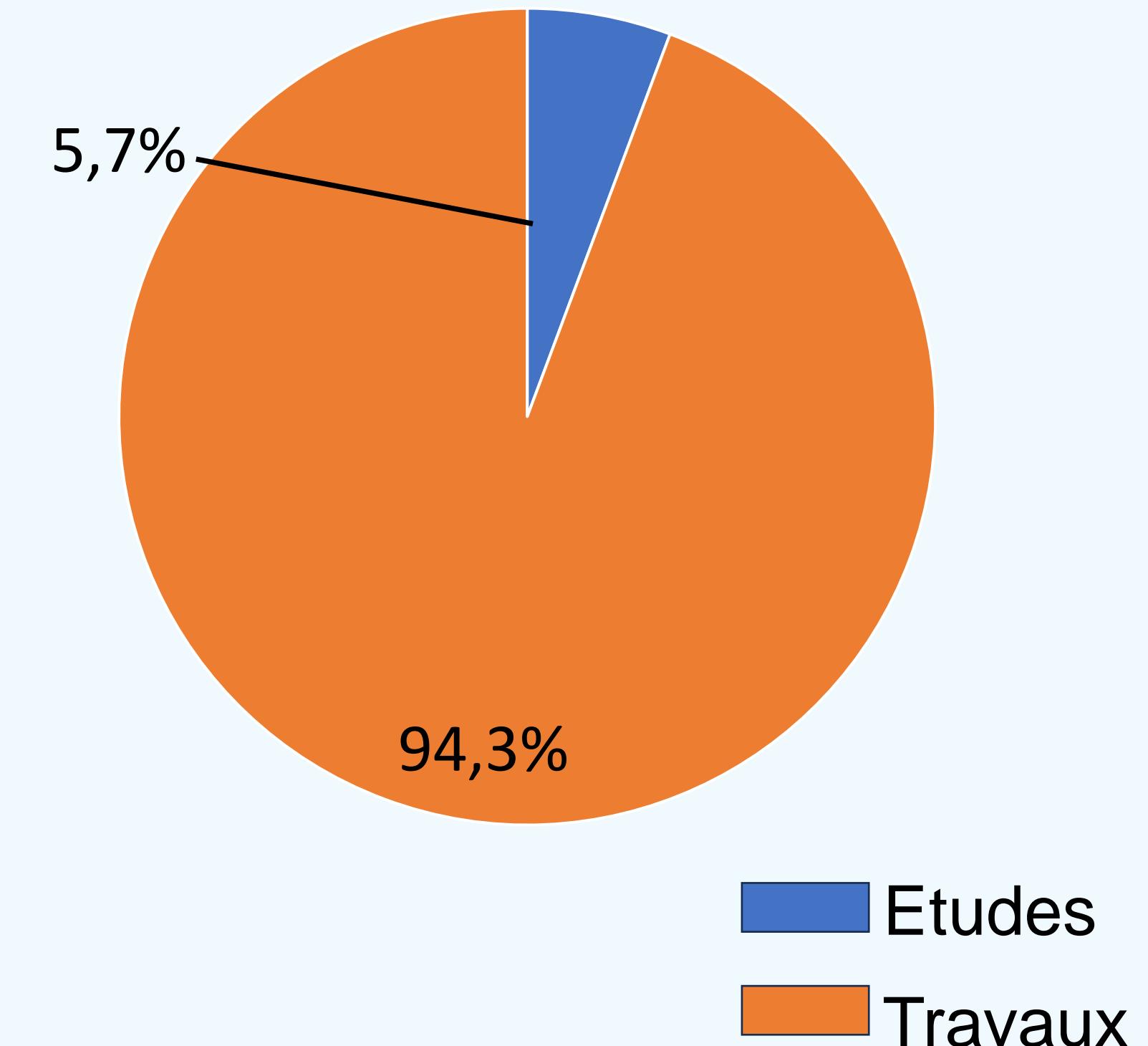
Des efforts à continuer pourachever la phase 1

55,3 M€

Engagés par la Région depuis 2020 (+18,8 M€ par rapport à 2023)



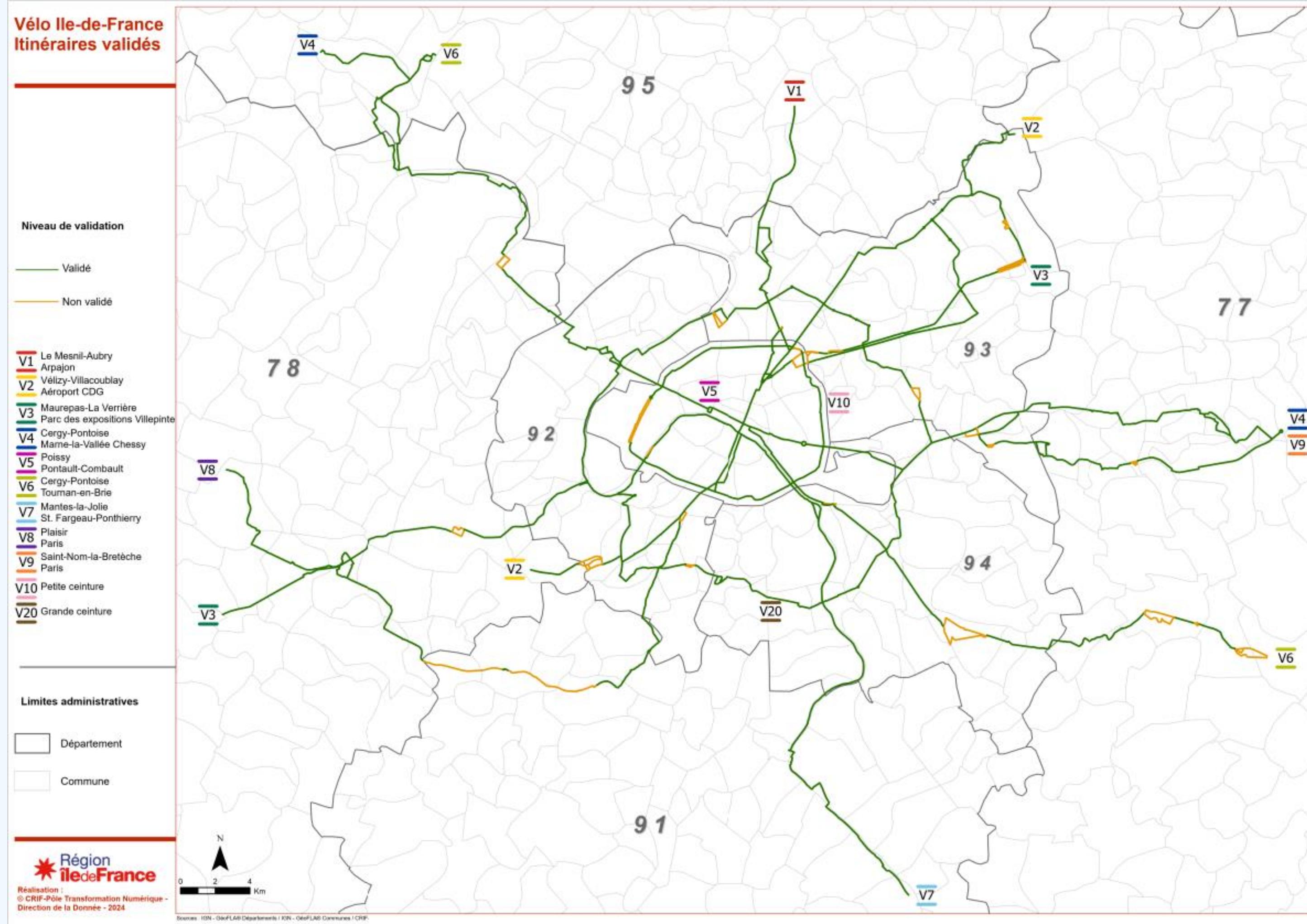
Répartition des subventions VIF



# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



Plus de 92% (75% en 2023) des itinéraires de la phase 1 validés



Niveau de validation des itinéraires

**420 km**  
(+75 km  
par rapport à  
2023)

validés en comités de ligne sur  
450 prévus en phase 1 (2025)

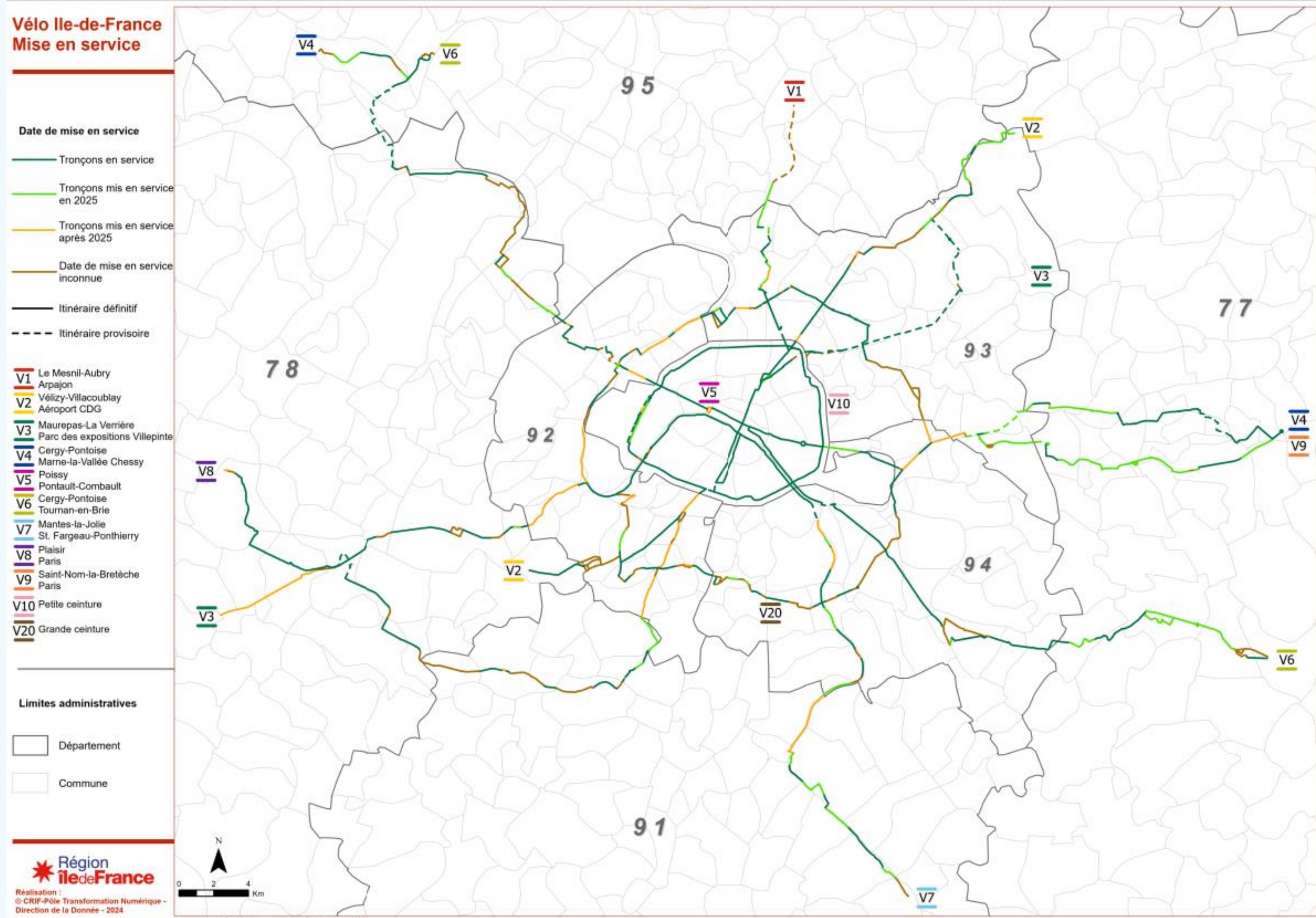
Soit **92%**  
(78% fin 2023)

Région  
**Île-deFrance**

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



72 % des itinéraires de la phase 1 devraient être réalisés en 2025



Avancement de la phase 1  
Horizon fin 2025

**325 km**  
**(+60 km par rapport à 2023)**

Mis en service prévus pour 2025

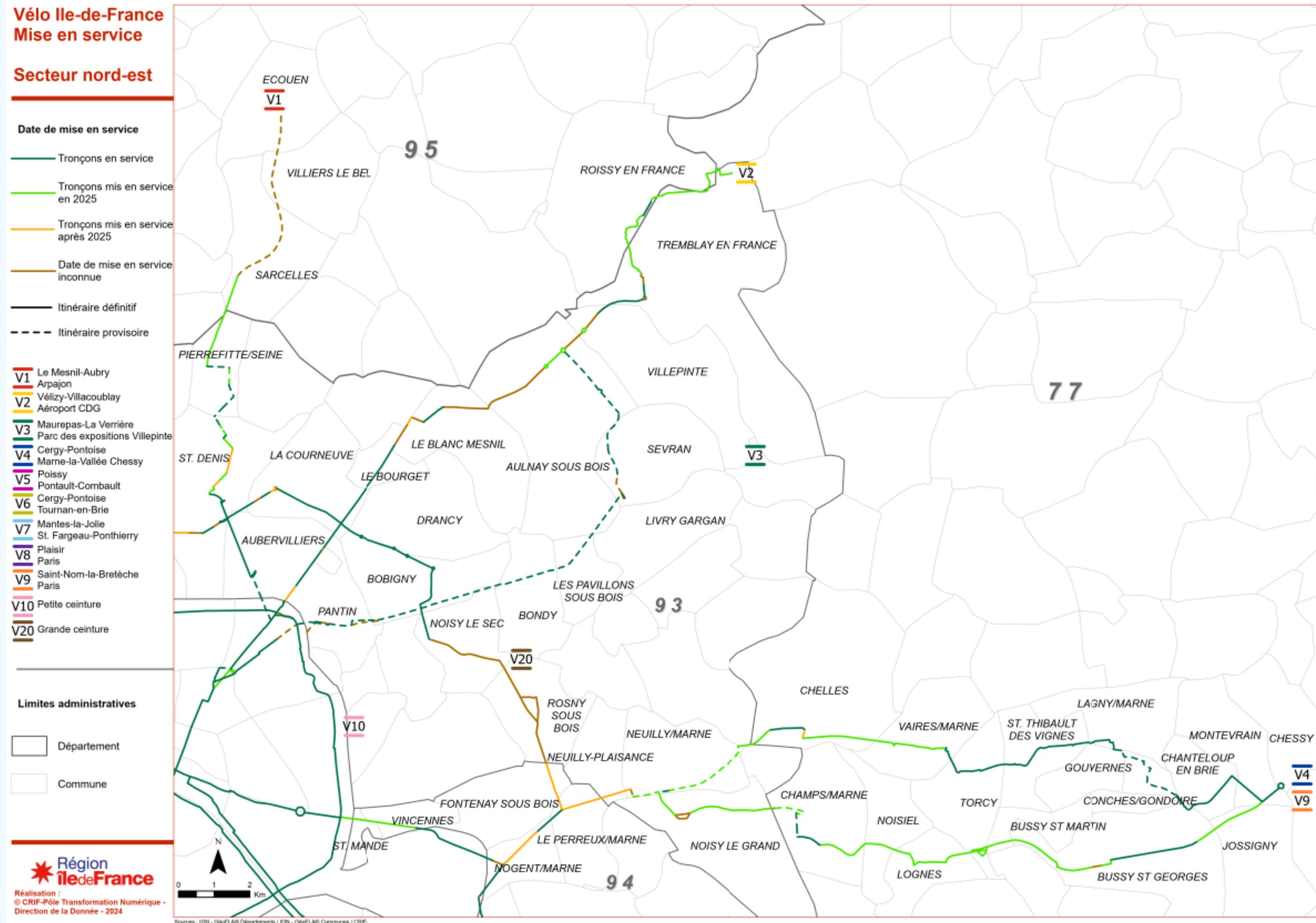
**371 km**  
**(+61 km par rapport à 2023)**

Mis en service en prenant en compte les itinéraires provisoires

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



## Secteur Nord-Est

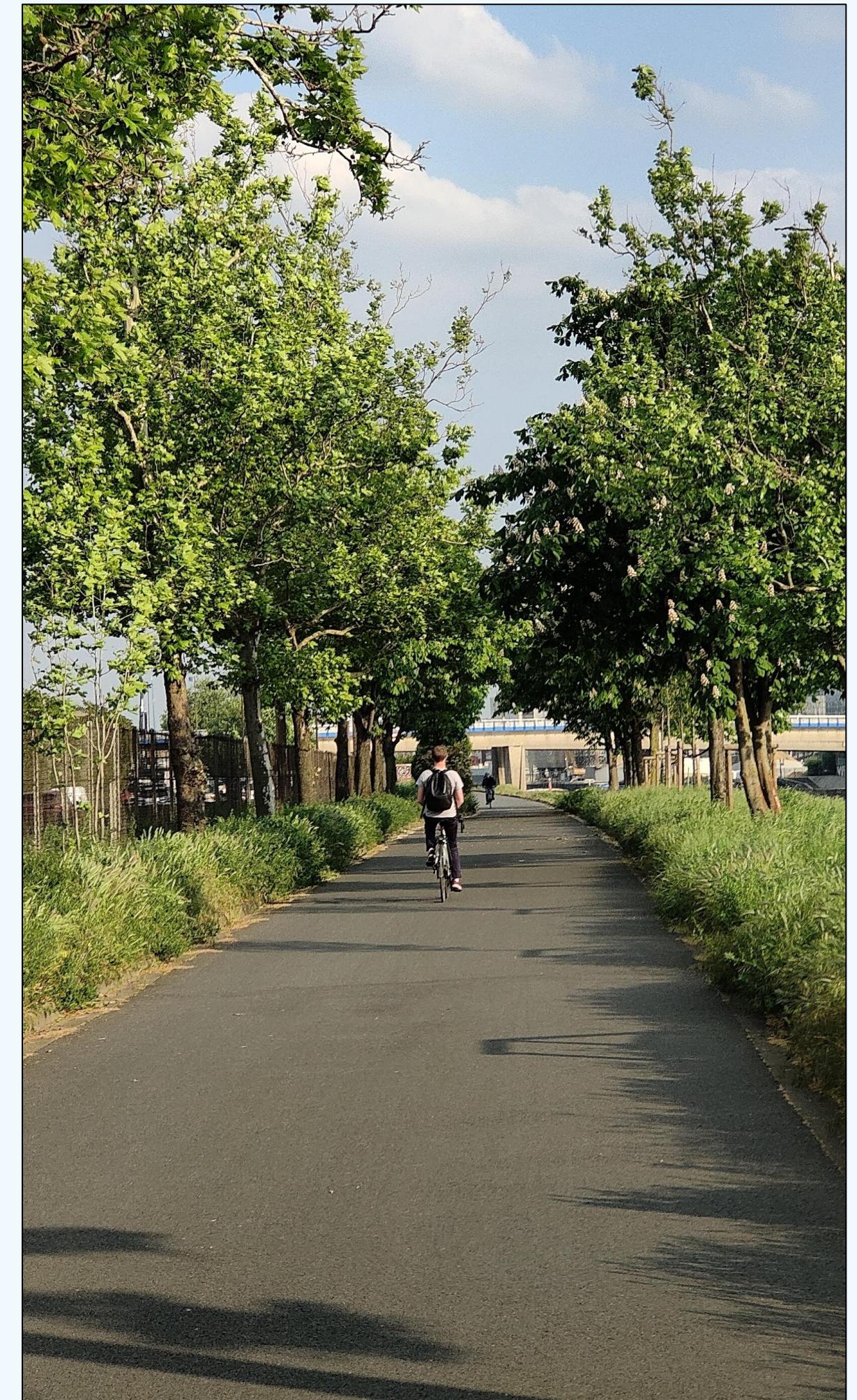


**Région  
Île-deFrance**

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



## Secteur Sud-Est

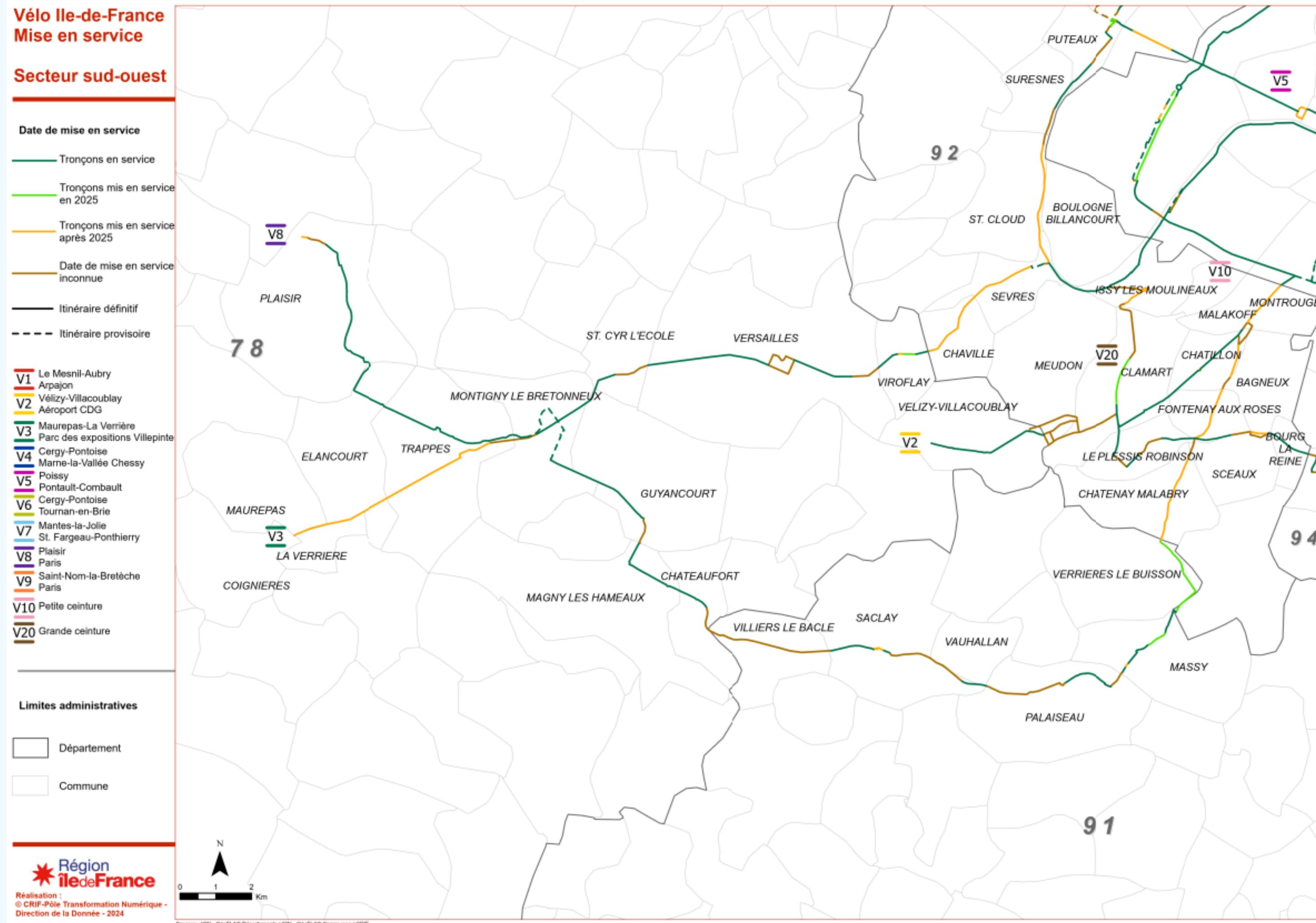


**Région  
Île-deFrance**

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



## Secteur Sud-Ouest

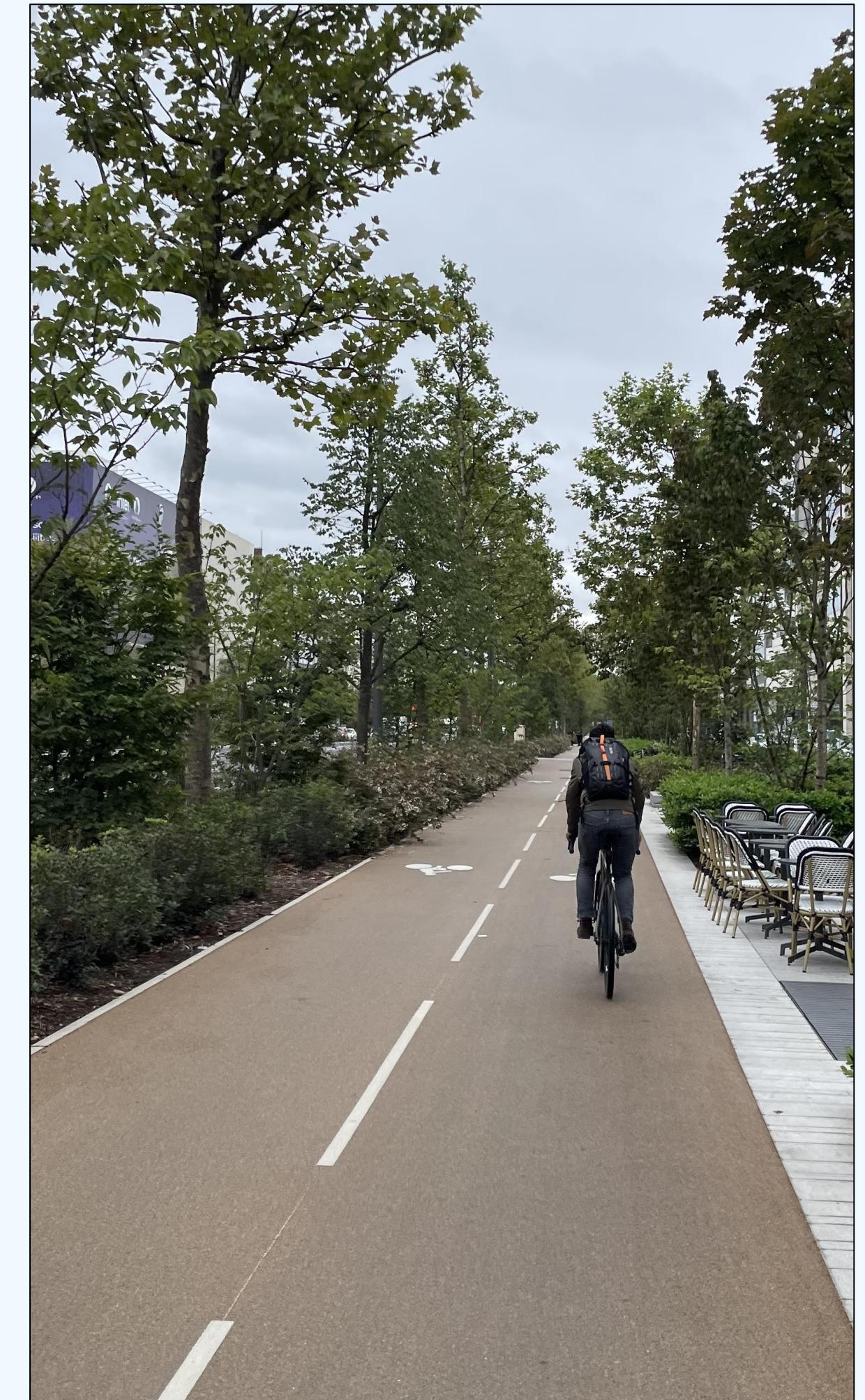
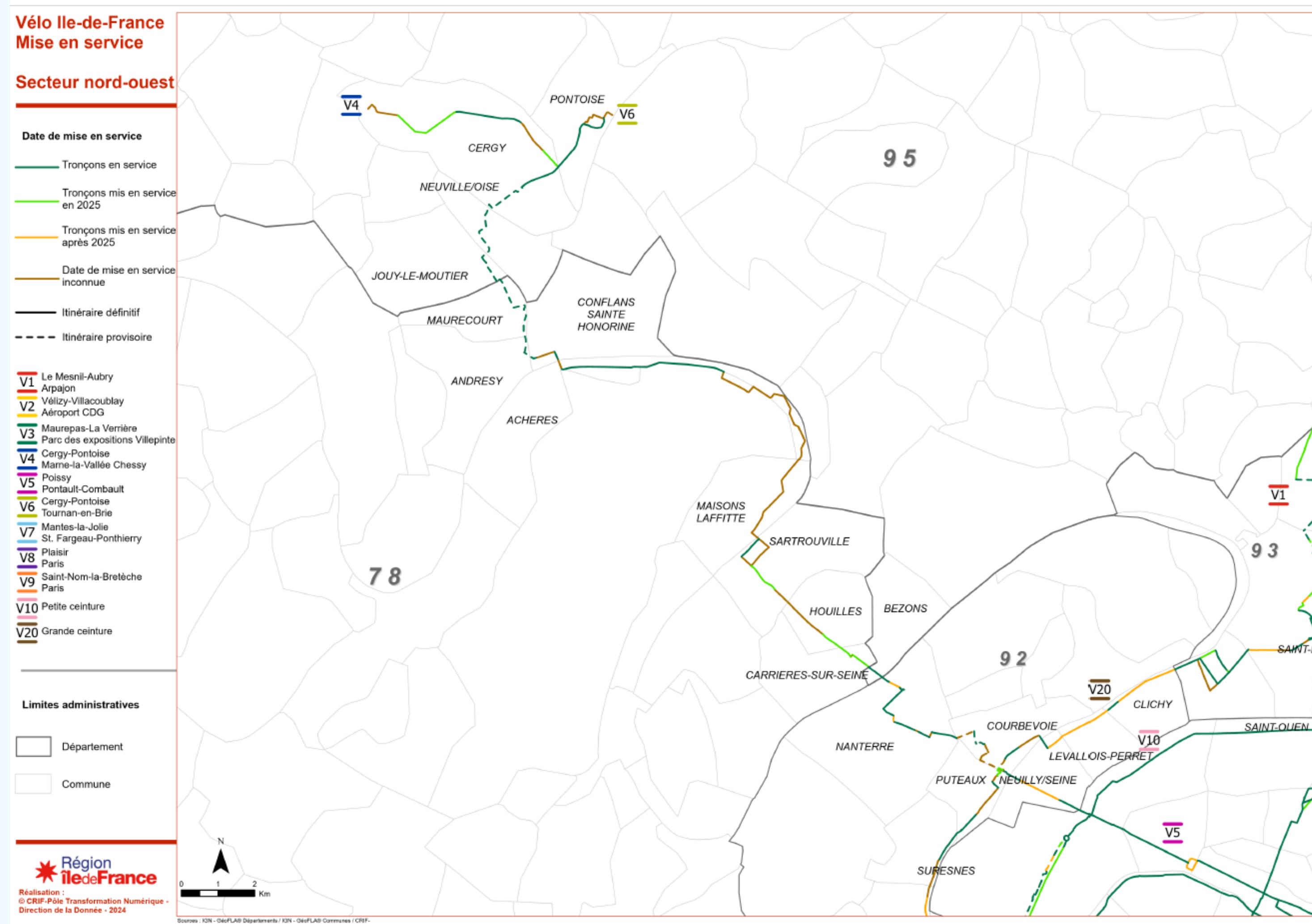


**Région  
Île-deFrance**

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



## Secteur Nord-Ouest



**Région  
Île-deFrance**

# Jalonnement du VIF

# Le Jalonnement du Réseau Vélo Île-de-France

## Premiers retours de l'expérimentation du CEREMA

Synthèse des 172 réponses reçues depuis septembre 2024 :

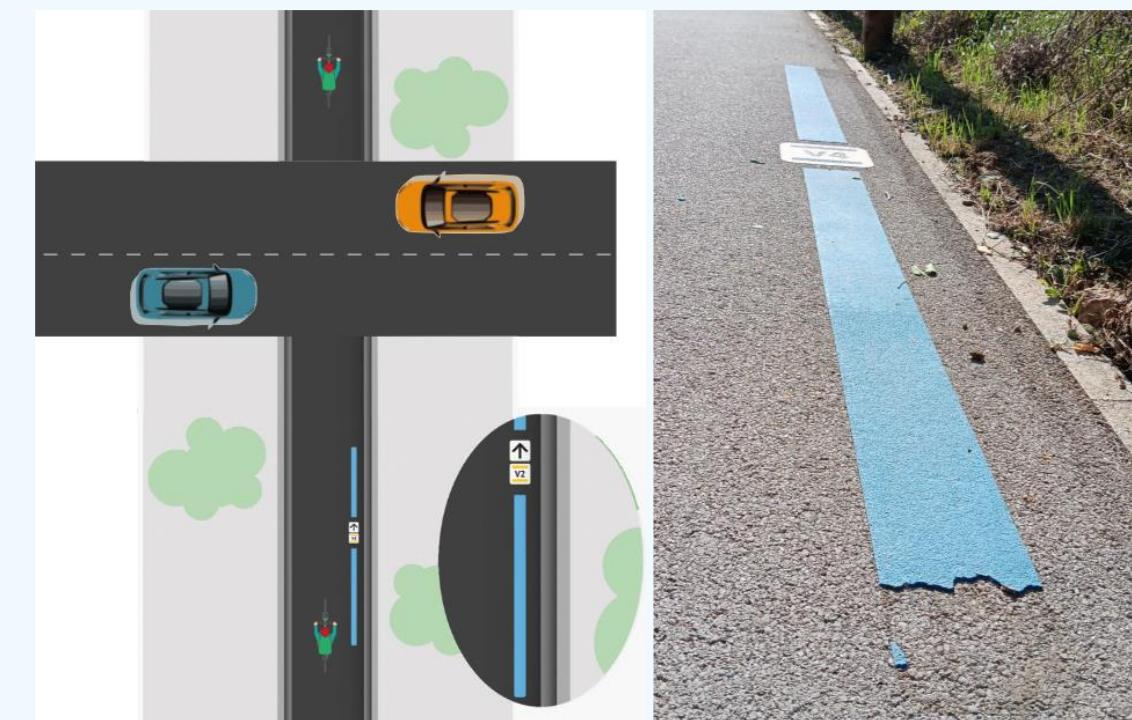
### Panneau VIF

Le jalonnement vertical VIF ne semble pas être encore compris par les usagers qui ne connaissent pas le réseau. Plus il est connu plus l'identité visuelle semble pertinente.



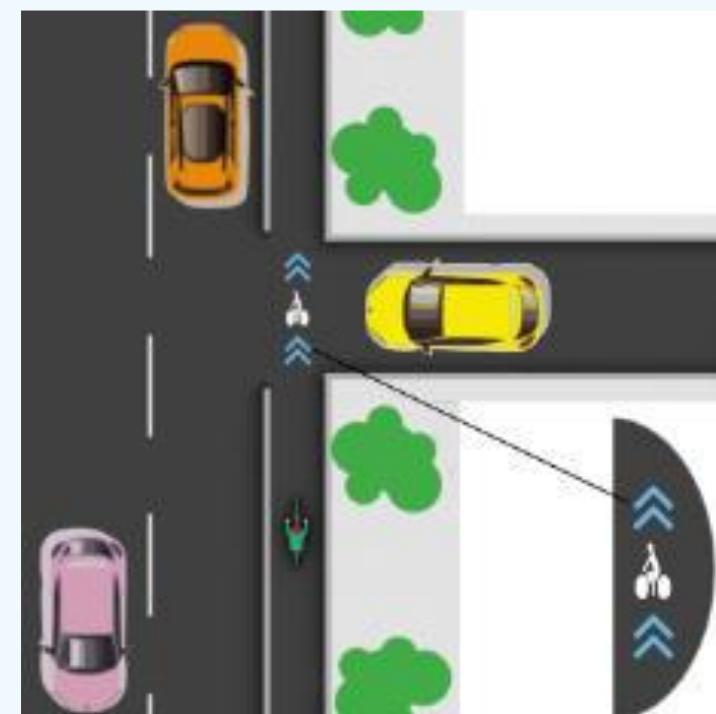
### Signalisation de réassurance

Le marquage au sol de l'itinéraire est bien perçu par les usagers. Une attention particulière doit être portée sur son entretien.



### Chevrons bleus

Les chevrons bleus dans les carrefours sont jugés peu utiles.



# Le Jalonnement du Réseau Vélo Île-de-France

## Premiers retours de l'expérimentation du CEREMA

### La glissance

Des tests de glissance ont été réalisés sur le jalonnement horizontal du site pilote réalisé par la CA Marne et Gondoire notamment sur le marquage de couleur bleue.

- Les points de mesure **conformes** à l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la **certification des produits de marquage routier**.

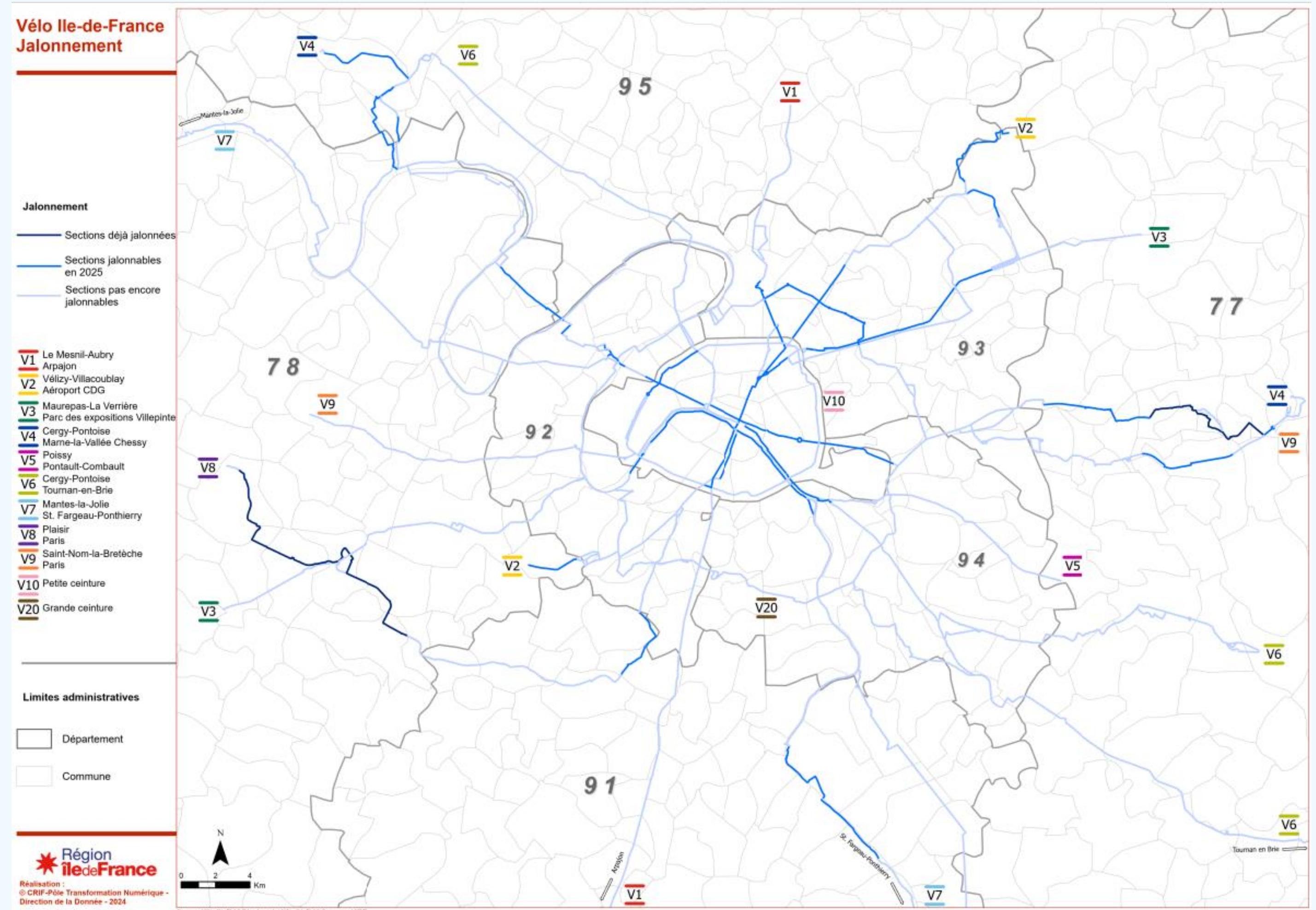


date des essais :		02/12/2024		MARQUAGE BLEU		Pendule n° :	9863
<b>Emplacement 1</b>							
Lâchers		1	2	3	4	5	
PEV moyenne	65	65	66	66	65	65	
Température (°C)							
PEV moyenne corrigée							
63							
<b>Emplacement 2</b>							
Lâchers		1	2	3	4	5	
PEV moyenne	66	66	67	67	68	67	
Température (°C)	67	67	68	68	69	67	
PEV moyenne corrigée							
65							

# Le Jalonnement du Réseau Vélo Île-de-France



## Généralisation du jalonnement VIF en 2025



29 km

déjà jalonnés à  
Marne et Gondoire et  
Saint-Quentin-en-Yvelines

149 km

jalonnables en 2025

**Région  
Île-deFrance**

# Christian Gioria

Chef du Département Intermodalité et  
nouvelles mobilités

# Aline Gilette

Chargée de projets politiques vélo

# Lou Vignaud

Chargée de projet politiques vélo

# Les politiques vélo d'Île-de-France Mobilités : stationnement vélo en gare et maisons du vélo

# Les politiques vélos d'Île-De-France-Mobilités

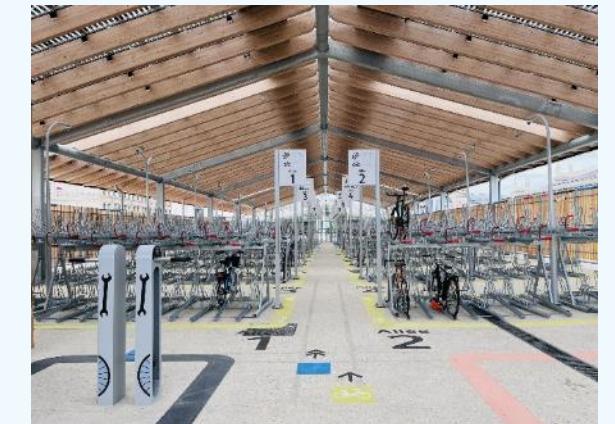
- **1/ La politique vélo d'Île-De-France-Mobilités**
- 2/ Les actualités sur les parkings vélo
- 3/ Les maisons du vélo locales
- 4/ Le devenir du service Véligo Location

# La politique cyclable d'Île-de-France Mobilités

## Une action centrée autour de trois services aux cyclistes

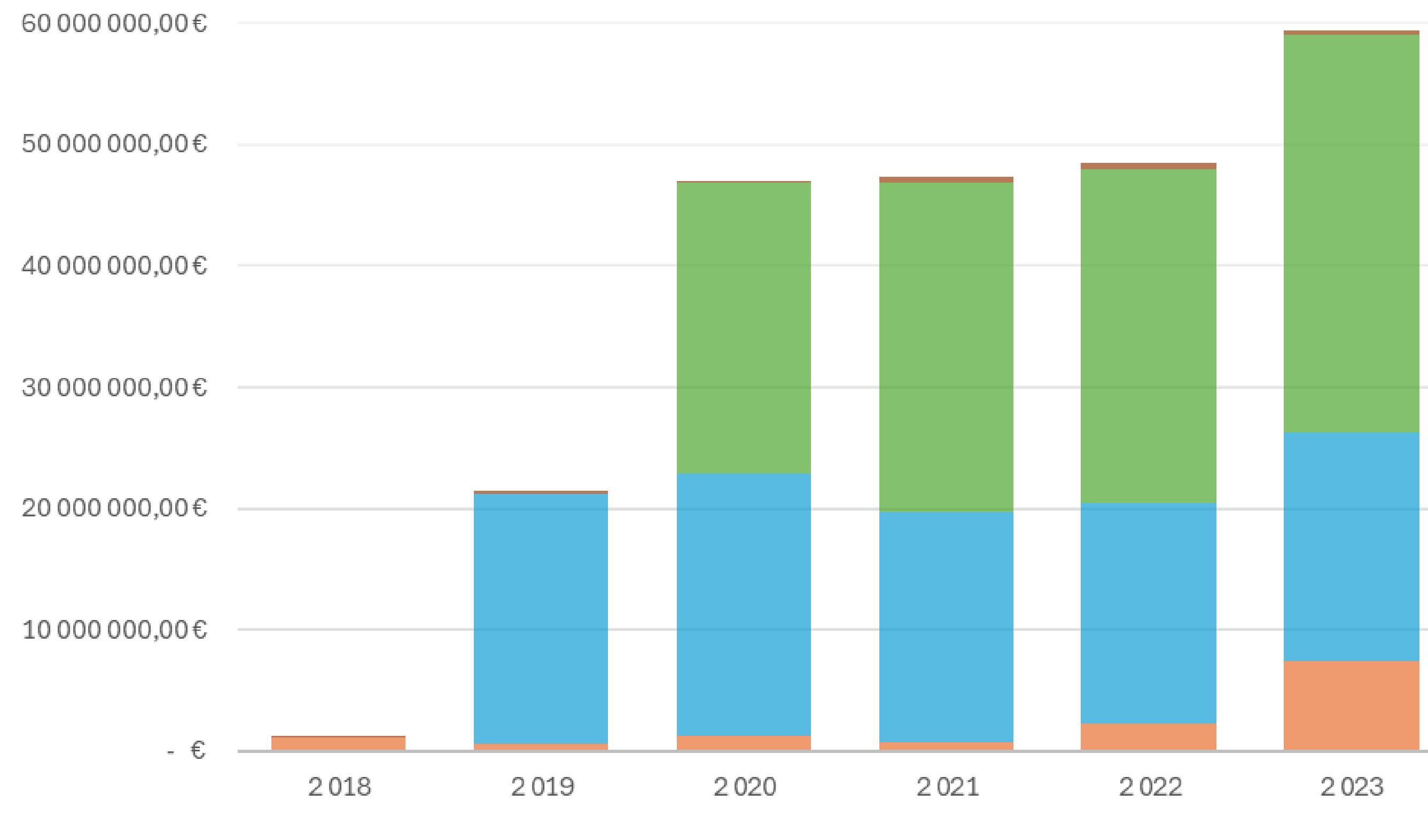


- **STATIONNER son vélo en gares** (depuis 2001)  
Objectif SDSV 2020 : 140 000 places  
→ 20 500 en service – 15 000 de plus financées  
→ 150 gares équipées en consignes, 230 en libre-accès
  - **ESSAYER un vélo en longue durée** (depuis 2019)  
Flotte de 21 000 VAE et cargos
  - **ACHETER/ LOUER un vélo** (depuis 2020)  
Aides à l'achat pour 7 types de vélos, et depuis fin 2023 aide au leasing  
→ 310 000 bénéficiaires
- + Travail sur les données (recensement aménagements cyclables)  
+ Flotte de service / Volontaires JO, etc..

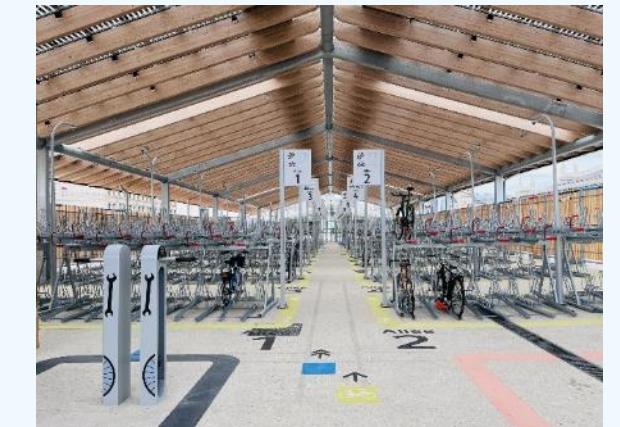


# La politique cyclable d'Île-de-France Mobilités

## Un engagement en hausse ces dernières années



- **STATIONNER son vélo en gares**  
(depuis 2001)
- **ESSAYER un vélo en longue durée**  
(depuis 2019)
- **ACHETER/ LOUER un vélo**  
(depuis 2020)



# Les politiques vélos d'Île-De-France-Mobilités

- 1/ La politique vélo d'Île-De-France-Mobilités
- **2/ Les actualités sur les parkings vélo**
- 3/ Les maisons du vélo locales
- 4/ Le devenir du service Véligo Location

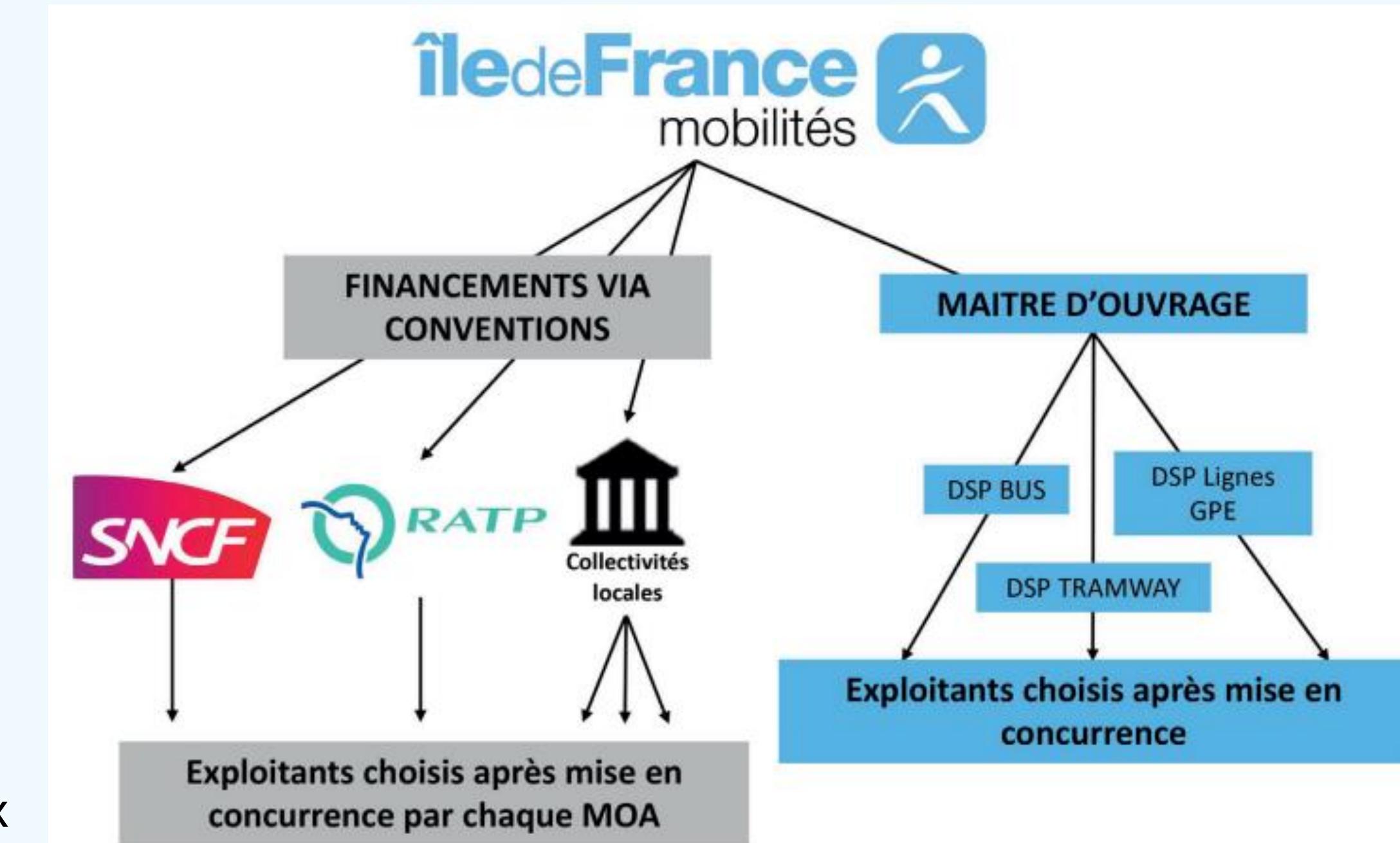
# Le Schéma directeur voté en 2020...

En février 2020, le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a voté la **révision du Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares et stations (SDSV)** avec plusieurs objectifs :

- **Equiper toutes les gares et stations** d'Île-de-France d'ici 2030 avec un objectif d'atteindre un **total de 140 000 places**
- **Simplifier le parcours client** en homogénéisant la tarification et en développant un site de souscription unique
- **Promouvoir le service** – Nouveau nom « Parking Vélos Île-de-France Mobilités »
- **Optimiser la gouvernance et les financements** (financement de l'exploitation et Île-de-France Mobilités devient MOA)

Les déploiements des Parkings Vélos se font via :

- **Les contrats RATP & SNCF** (objectifs chiffrés définis dans les nouveaux contrats)
- **Les conventions avec les collectivités locales**
- **Les nouveaux contrats mis en concurrence** (MOA Île-de-France Mobilités)



Représentation schématique des quatre modes de gestion à conserver à horizon 2030

# ... et des ajustements

## Déc. 2020 : Intégrer le Grand Paris Express

Estimation des besoins : **55 000 places**, dont 40 000 nouvelles gares  
→ Passage de **100 000 à 140 000 places**

## Juin 2024 : Faciliter l'accès aux abonnés ponctuels

**Le SDSV 2020 apportait déjà une tarification harmonisée et un accès élargi aux abonnés ponctuels :**

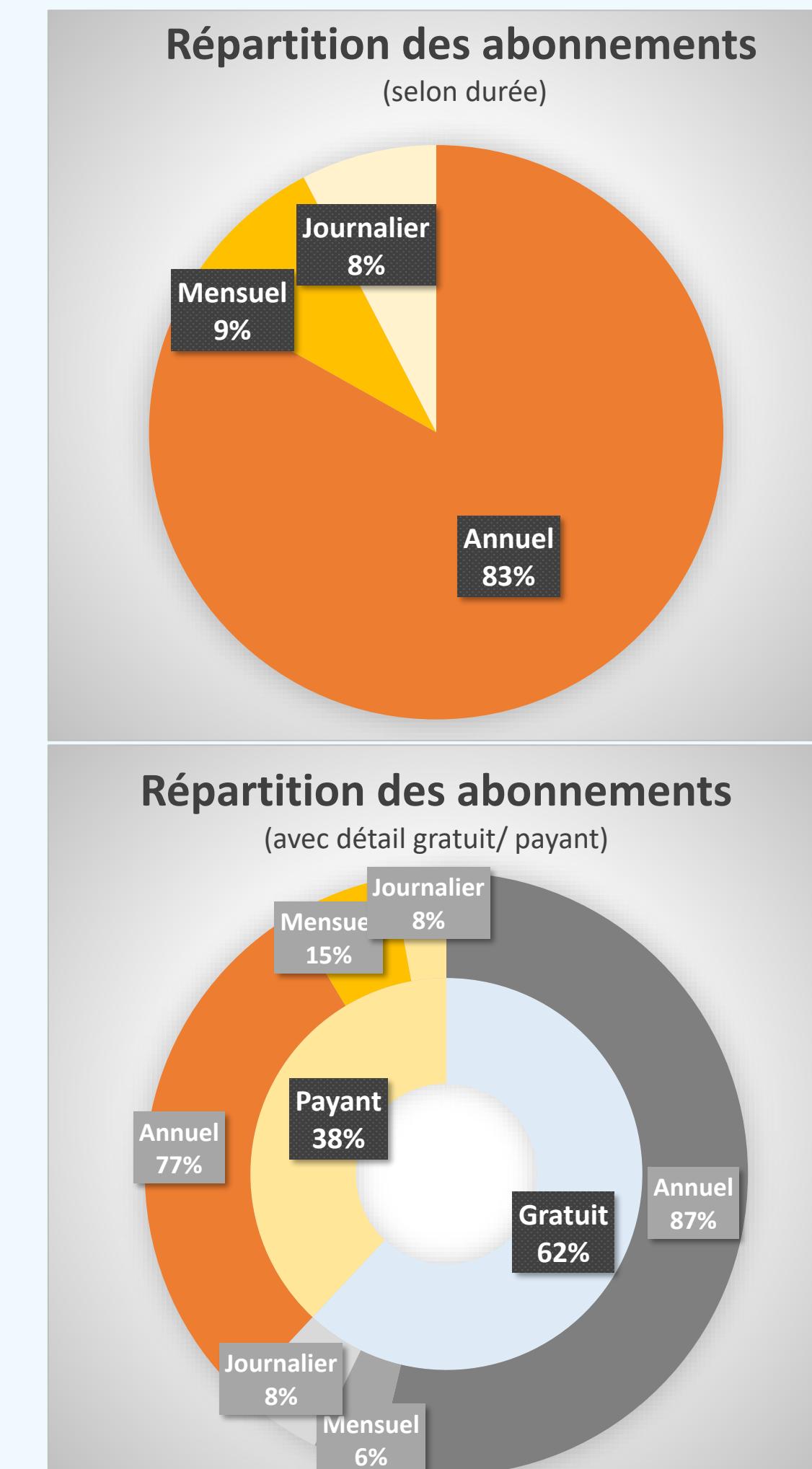
- Possibilité d'accéder aux Parkings Vélos sans passe Navigo annuel
- Possibilité de s'abonner à la journée et au mois

**D'autres évolutions pour ouvrir encore l'accès aux usagers ponctuels**

- Tarification journalière de 4 € à 2 €
- Installation de « digicodes » pour accéder aux consignes sans passe Navigo – Consignes >= 30 places

## 2025 : Vers une nouvelle révision

- Nouveau bilan quantitatif et qualitatif nécessaire
- Plus de prescriptions : équipements & services – exploitation
- Harmonisation du reporting annuel
- Intégration du portail unique
- ...



# Prochaines améliorations du parcours client

- Passer d'une trentaine de sites de souscriptions à une souscription sur un portail unique et l'application mobile Île-de-France Mobilités au 1<sup>er</sup> semestre 2025 :
  - Positionner Île-de-France Mobilités comme **l'acteur principal du service**
  - Améliorer la **lisibilité du service** en ayant un seul portail de souscription
  - Proposer un **parcours homogène** entre toutes les consignes
  - Faciliter l'expérience client de souscription à un Parking Vélos fermé et sécurisé
  - Proposer des **fonctionnalités non présentes aujourd'hui** (ex : abonnement courte durée via smartphone)
  - Offrir un service digital à tous les Maitres d'Ouvrage, qui n'auront plus à le demander à leurs exploitants
- Autres fonctionnalités progressivement déployées sur les équipements
  - Déploiement de **digicodes** sur les Parkings Vélos de plus de 40 places
    - ✓ Déjà présents dans quelques gares dont Paris Nord
  - Généralisation de **systèmes de comptages automatiques** permettant d'afficher aux clients le nombre de places disponibles en temps réel et d'avoir un meilleur suivi de la fréquentation des Parkings Vélos
    - ✓ Déjà présents dans quelques gares dont Paris Nord
  - Déploiement de **contrôles d'accès compatibles avec le Passe Navigo sur smartphone** et le Easy souple (cartonné)
    - ✓ Déjà présents dans quelques gares en grande couronne

[Retour](#) **Souscrire au service Parking Vélos**

**1/ Je choisis mon Parking Vélos**

Le Parking Vélos sélectionné pour lequel vous souhaitez souscrire :

MON Parking Vélos (format : Nom parking, Numéro de rue, Adresse postale, Ville)

Parking du champs de mars, 3 rue Quincampoix  
75003 Paris

Informations sur le Parking Vélos :

- Accessible 24h/24 et 7j/7
- Kit de réparation
- Borne de recharge pour Vélo à assistance électrique (VAE)
- Casier de rangement
- Pompe à vélo
- Agent sur place

[Modifier mon Parking Vélos](#)

Les vélos acceptés dans le parking que vous avez sélectionné :

Vélo standard Mécanique, Électrique, VTT ... Accepté	Vélo Cargo Gabarit spéciaux Accepté	Vélo Long Non accepté
---	---	--------------------------

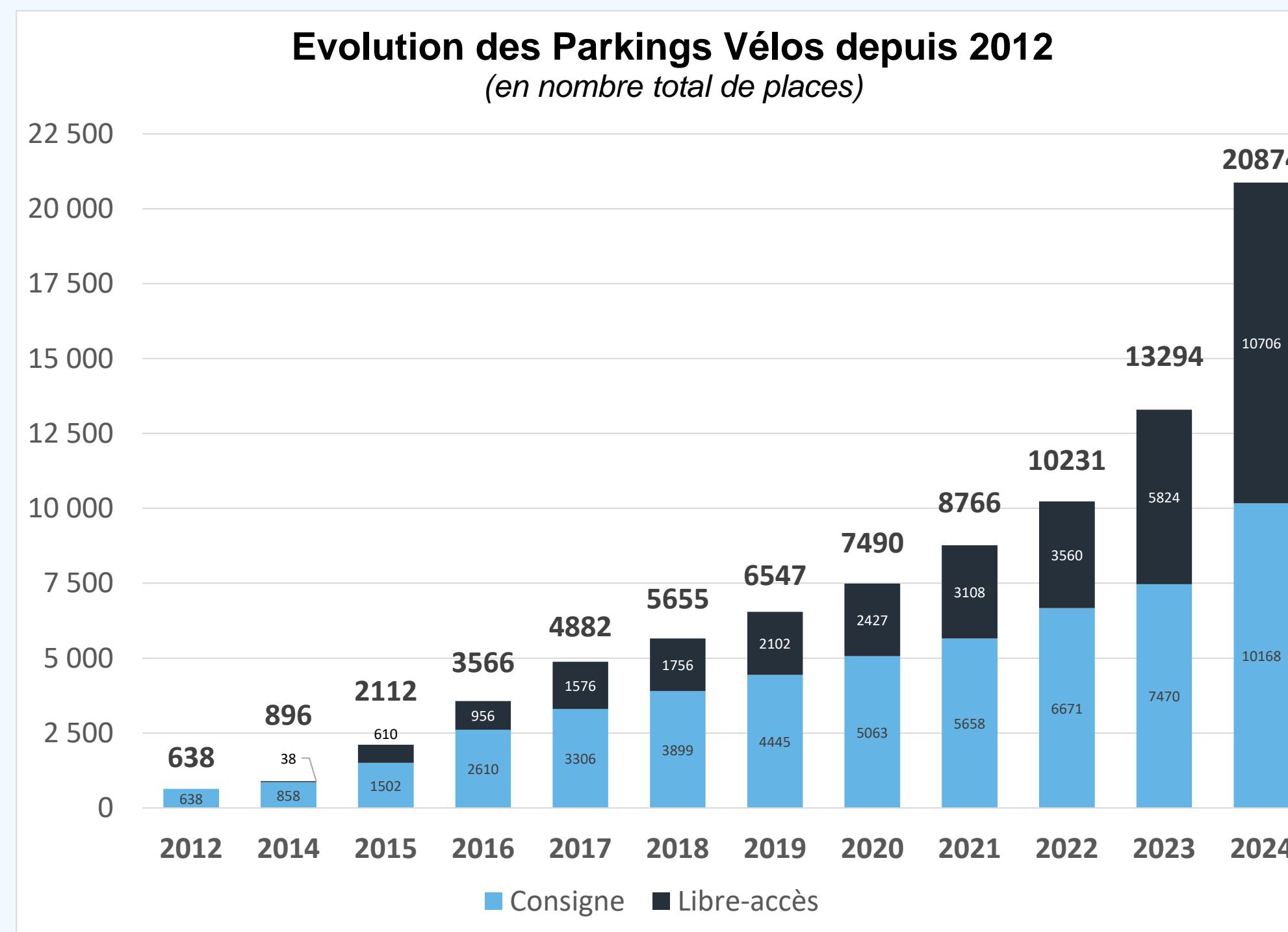
Les supports acceptés :

Passe Navigo En savoir plus	Passe Navigo Découverte En savoir plus
Passe Navigo Easy «Rigide» En savoir plus	Passe Navigo sur smartphone En savoir plus
Digicode En savoir plus	

# Bilan à date

## Bilan du nombre de places réalisées

- **Un engagement financier en forte hausse depuis 2022, traduisant l'accélération des études**
- **Un rythme de déploiement qui s'accélère aussi en 2023 et en 2024**
- **Les places dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par IDFM augmente**



Le seuil des  
**20 000 places**  
Atteint depuis le 1<sup>er</sup>  
novembre

Financement des projets d'intermodalité (en M€)

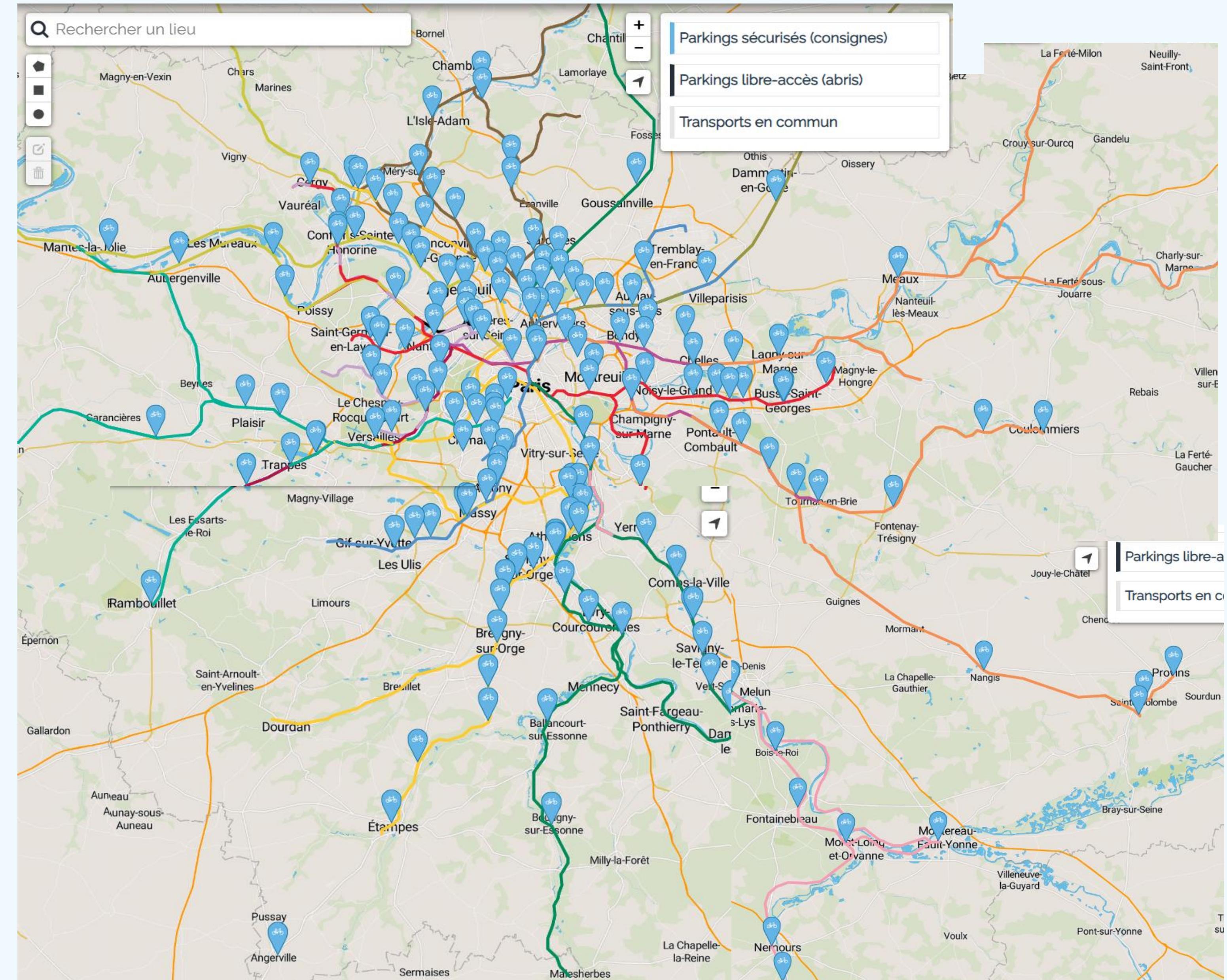


# Bilan à date

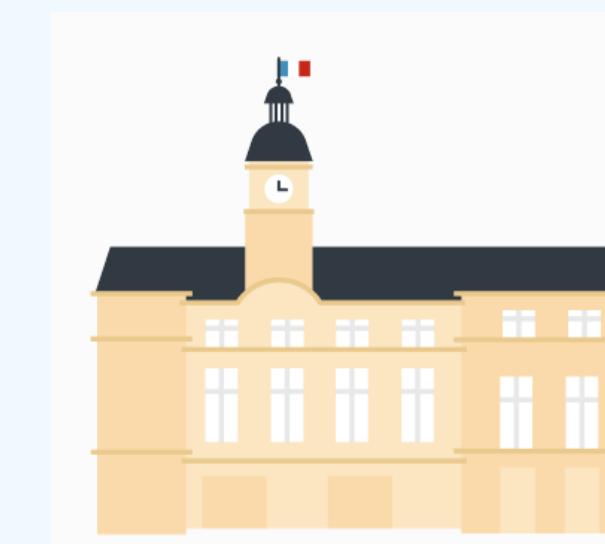
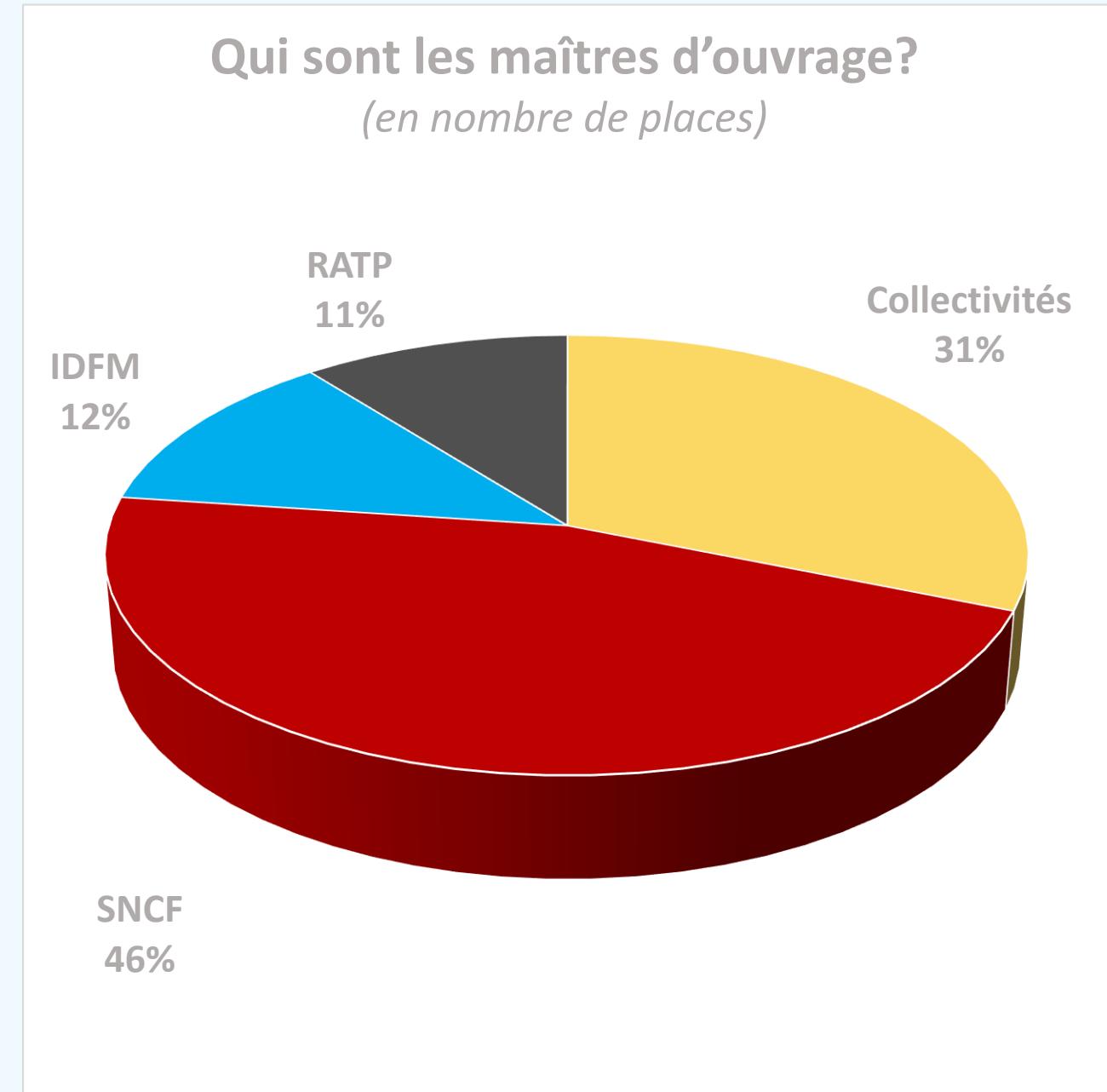
L'équipement des gares continue de progresser :

286 gares équipées en Parkings Vélos (libre-accès ou consigne)

Taux d'équipement : 46%



# Principaux maîtres d'ouvrage



## CONTRAT 2020-2025 : 12 000 places à réaliser

Depuis le début du contrat (2020) :

- **5 105 places réalisées**
- **8 814 places financées ou en travaux**

## CONTRAT 2021-2024 : 5 000 pl. à réaliser + 5 000 à étudier

Au 1<sup>er</sup> septembre 2024 :

- **3 318 places réalisées**
- **4 390 places financées ou en travaux**

## DSP Bus Grande couronne : 8 970 places prévues

- **2 060 en exploitation**, le reste à l'étude

## Grand Paris Express : Besoin de 55 000 places dont 40 000 nouvelles gares

## Collectivités : 28 maîtres d'ouvrage

- **5 000 places réalisées**
- **1800 places financées ou en travaux**



# Focus : les gares nationales

## Un pilotage IDF Mobilités pour accélérer les projets

**Constat 2020 : offre insuffisante et disparate : 3 Parkings vélos IDFM (208 pl.) et généralement peu de places**

- Gare Saint-Lazare : 39 pl. consigne
- Gare de l'Est : 69 pl. consigne et 40 places libre-accès
- Gare Montparnasse : 60 pl. consigne

**Etude lancée par IDFM en 2021 avec la Ville : 19 sites prioritaires**

**Objectif : de 30 000 à 42 000 places**

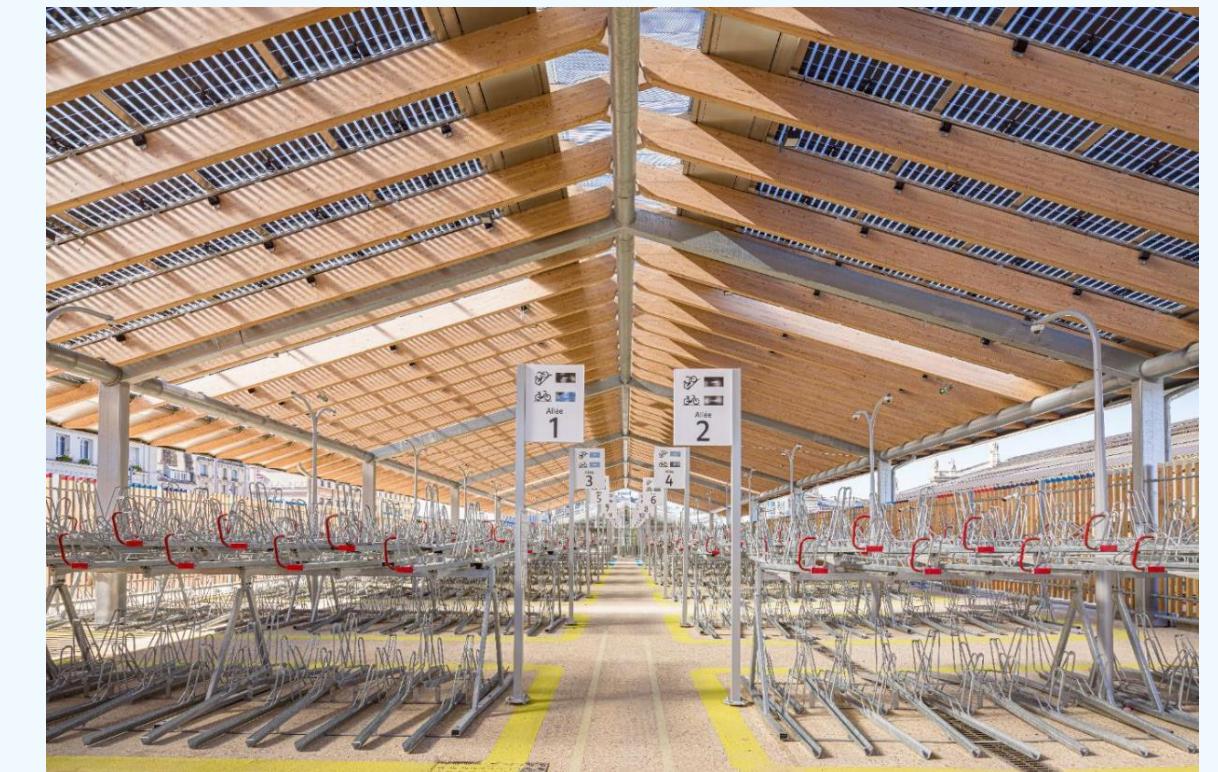
- A fait émerger des projets SNCF dans toutes les grandes gares
- **3 300 places ouvertes entre décembre 2023 et l'été 2024**



Gare de l'Est – 69 places en consigne (2018) et 340 places en libre-accès (juin 2024)



Gare de Lyon – 408 places en libre-accès (janvier 2024)



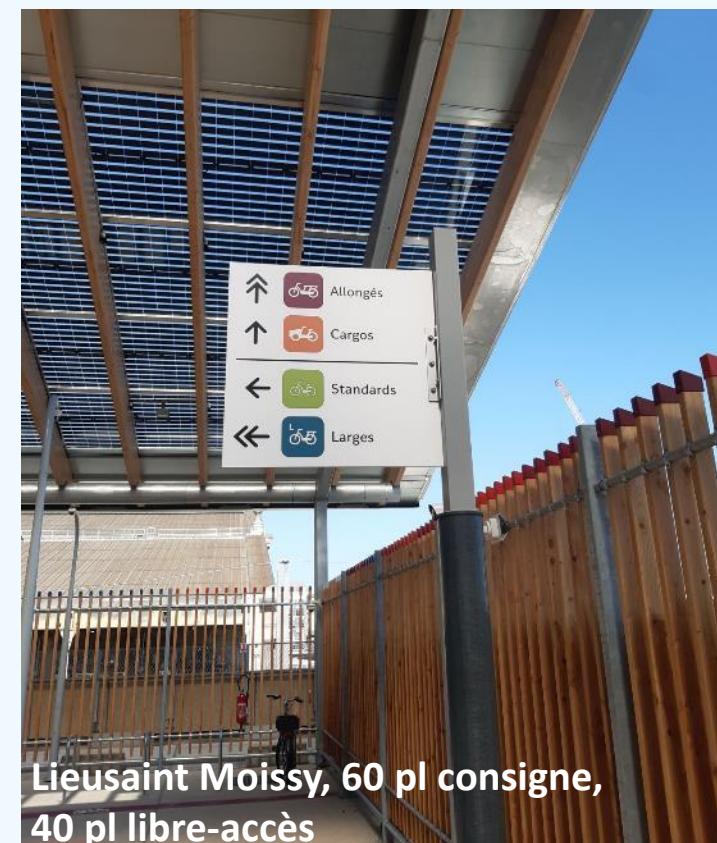
Gare du Nord – 1186 places en consigne ouvertes à l'été 2024



Montparnasse – 501 places en libre-accès ouvertes en juin 2024

# Exemples d'équipement en service

## Une diversité d'équipements et de contextes



Projet Paris Nord, 1200 places

Région  
Île-de-France

Île-de-France  
mobilités

# Les politiques vélos d'Île-De-France-Mobilités

- 1/ La politique vélo d'Île-De-France-Mobilités
- 2/ Les actualités sur les parkings vélo
- 3/ Les maisons du vélo locales
- 4/ Le devenir du service Véligo Location

# Objectif : proposer des vitrines physiques des services vélos

Constat : aujourd'hui, les services vélos d'Île-de-France Mobilités sont essentiellement disponibles en ligne



Aide à l'achat de vélos



→ Volonté de proposer des vitrines physiques des services vélos d'Île-de-France Mobilités, dans toute la Région.

## Maisons du Vélo Véligo

- 20 au total, dont 7 dès 2026 (*Antony Parc de Sceaux, Aulnay sous-bois, Carrières sur Seine, Ermont Eaubonne, Evry Courcouronnes, Houilles Carrières-sur-Seine, Juvisy, Maisons Alfort-Alfortville*)
- Equipement dédié à Véligo Location, exploité par le futur délégataire



## Maisons du Vélo Locales

- IDFM subventionne les projets portés par les collectivités



Serez-vous la première collectivité bénéficiaire ?

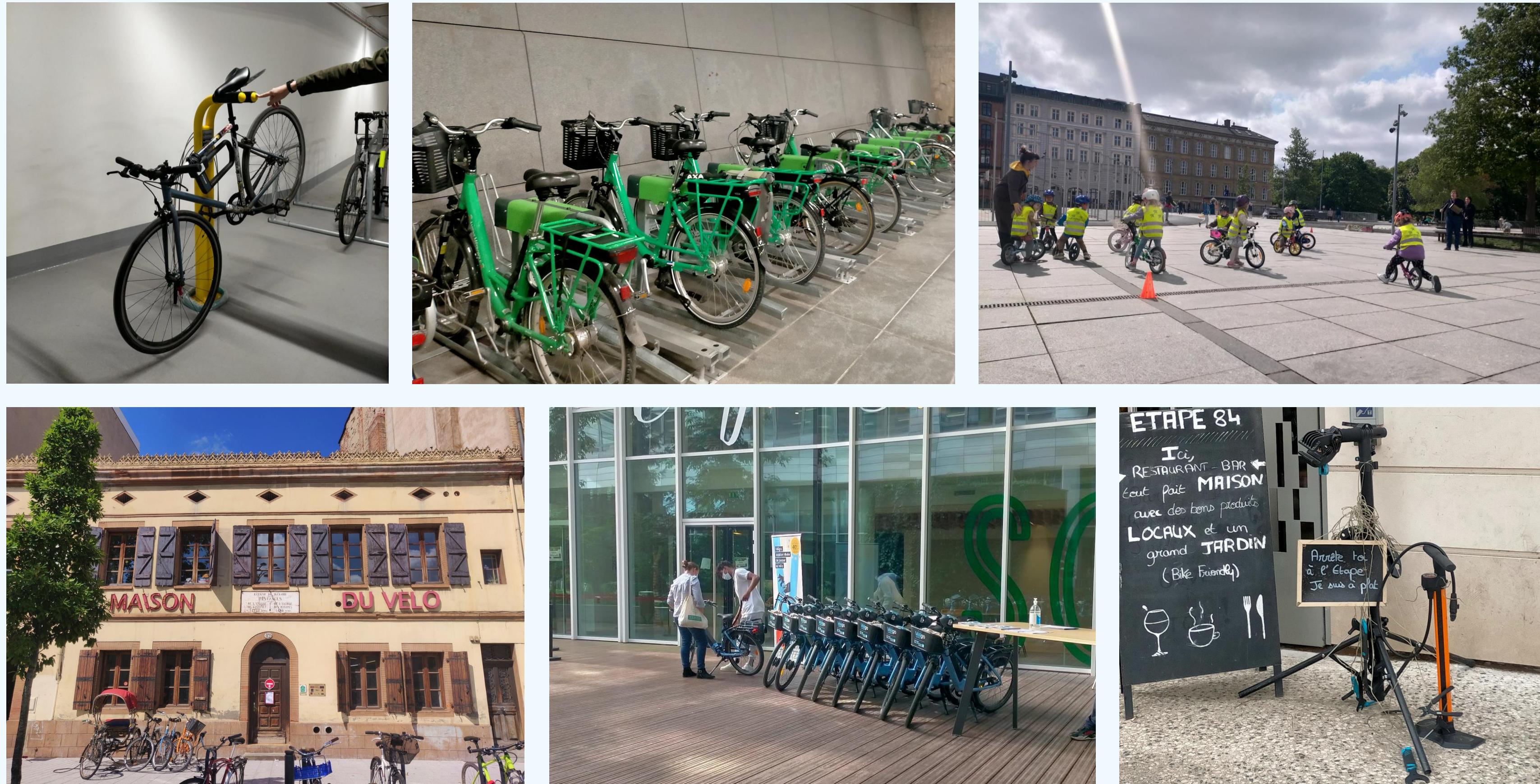


# Maisons du vélo locales - subvention d'exploitation d'IDFM

## Une maison du vélo locale, qu'est-ce que c'est ?

**Lieu fixe ou mobile** qui propose un ensemble de services à destination des cyclistes, par exemple :

- **réparation et autoréparation** de vélos,
- **location et prêt** de vélos,
- **animations** et évènements en lien avec le vélo,
- **vélo-écoles**,
- **tests de vélos**,
- **vente d'accessoires** pour le vélo,
- **information** et conseil en mobilité
- **formation** en lien avec le vélo et sa pratique,
- **etc...**



# Maisons du vélo locales - subvention d'exploitation d'IDFM

## Critères d'éligibilité

**Bénéficiaires** : les collectivités territoriales et leurs groupements

### Equipements éligibles :

- proposent un ou plusieurs services aux cyclistes, répondant aux besoins du territoire
- informent sur les services vélos IDFM à destination du grand public



Aide à l'achat de vélos



- pour les Maisons du vélo fixes : elles sont un point de retrait des vélos Véligo Location
- utilisation gratuite d'une station de gonflage / kit de petit outillage pour de l'auto-réparation
- répondent à une carence d'initiative privée sur le territoire ;
- Localisation :
  - partout : dans les quartiers de gare ou ailleurs
  - ne sont pas situées dans une gare ou un quartier de gare où IDFM souhaite implanter une Maison du vélo Véligo.

# Maisons du vélo locales - subvention d'exploitation d'IDFM

## Calcul de la subvention et durée du financement

### **Subvention d'exploitation annuelle plafonnée :**

- ✓ **à 50% des dépenses d'exploitation,**
- ✓ **dans la limite de 300 000 € / an / Maison du vélo, soit 150 000 € de subvention annuelle.**

- Si la maison du vélo dégage des recettes : la participation d'Île-de-France Mobilités ne pourra pas financer plus que le reste à charge pour la collectivité.
- Subvention versée sur la base du rapport annuel de l'année précédente.
- Convention établie pour une durée de 5 ans max.

### **Besoin de financements pour la création d'une maison du vélo ?**

La région Île-de-France propose quant à elle une subvention à l'investissement pour des services vélos, de 50% dans la limite de 80.000€ de plafond de dépenses.

Thèmes traités dans le rapport annuel

*Rappel du contexte et description du / des équipements*

*Personnel*

*Services vélos*

*Fréquentation*

*Entretien et maintenance*

*Facultatif : Satisfaction usagers*

*Compte d'exploitation annuel*

# Les politiques vélos d'Île-De-France-Mobilités

- 1/ La politique vélo d'Île-De-France-Mobilités
- 2/ Les actualités sur les parkings vélo
- 3/ Les maisons du vélo locales
- 4/ Le devenir du service Véligo Location

# Evolutions du service

## Evolution de la flotte de vélos

- **Augmentation** de la flotte, passant de 20 000 à 40 000 vélos.
- **Diversification** des vélos en introduisant de nouveaux types : mécanique, pliant, cargo utilitaire et adapté aux besoins spécifiques.

## Création de Maisons du vélo

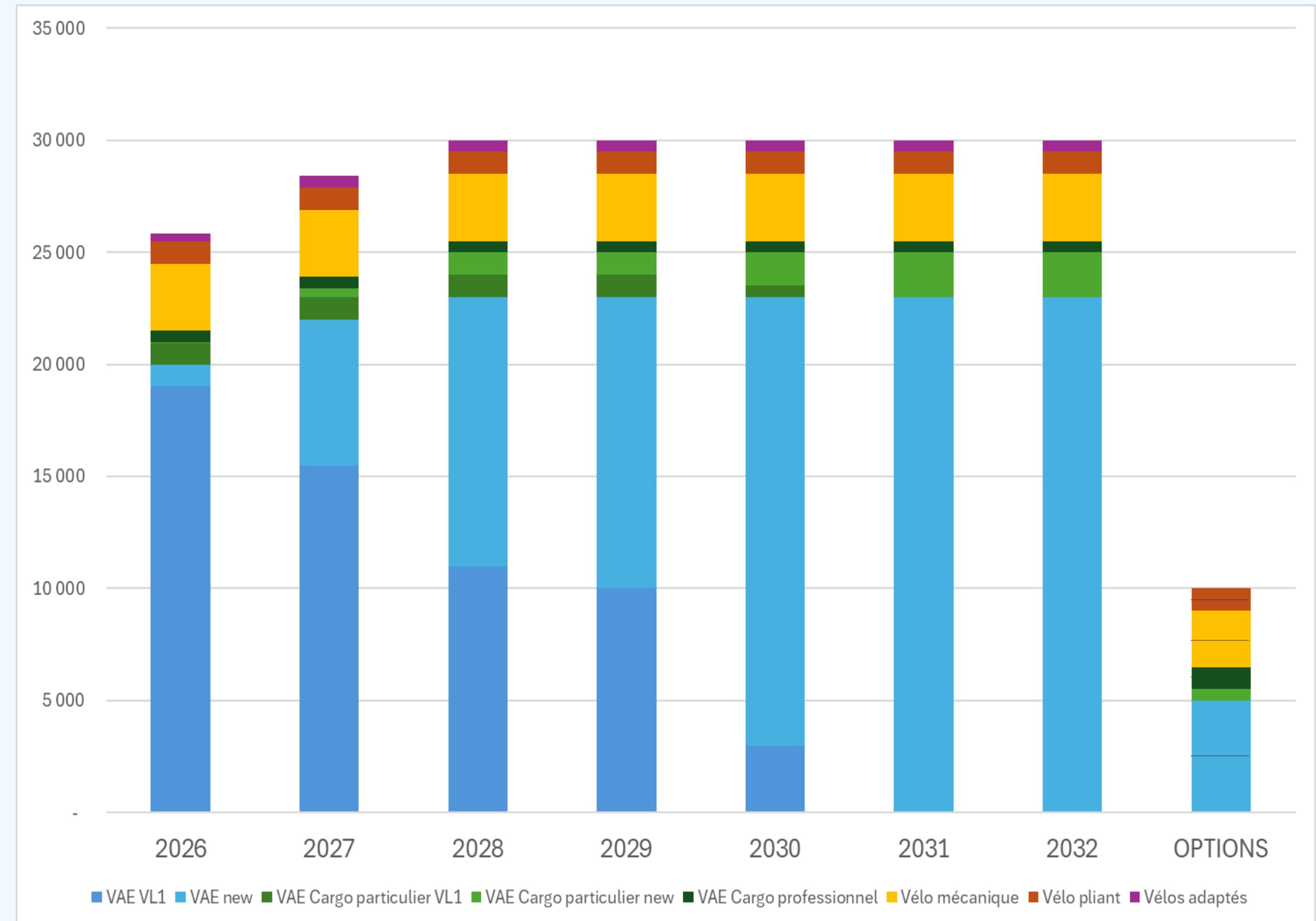
- **Diversification** du mode de distribution des vélos en location par la création de **point d'accueil** physique à travers la région avec 40 maisons.
- **Promotion** des services vélos IDFM et plus largement de la pratique cyclable dans les territoires via des **services complémentaires** et des animations.

## Objectifs

- Donner à essayer tous les types de vélos
- Toucher des publics que l'on ne touche pas aujourd'hui
- Mettre en cohérence l'offre de location de VAE et l'offre d'aides à l'achat

# Déploiement de la flotte

- Objectif : atteindre 40 000 vélos en 2028
- Tranche ferme : 30 000 vélos
  - Reprise des vélos de la flotte actuelle puis intégration progressive des nouveaux VAE et cargos particuliers
  - Déploiement des vélos mécaniques, pliants et cargos professionnels dès la mise en service
  - Déploiement des vélos adaptés sur 2 ans
- 9 Options : 10 000 vélos



# Maisons du vélo - Services socles et complémentaires

## Services socles

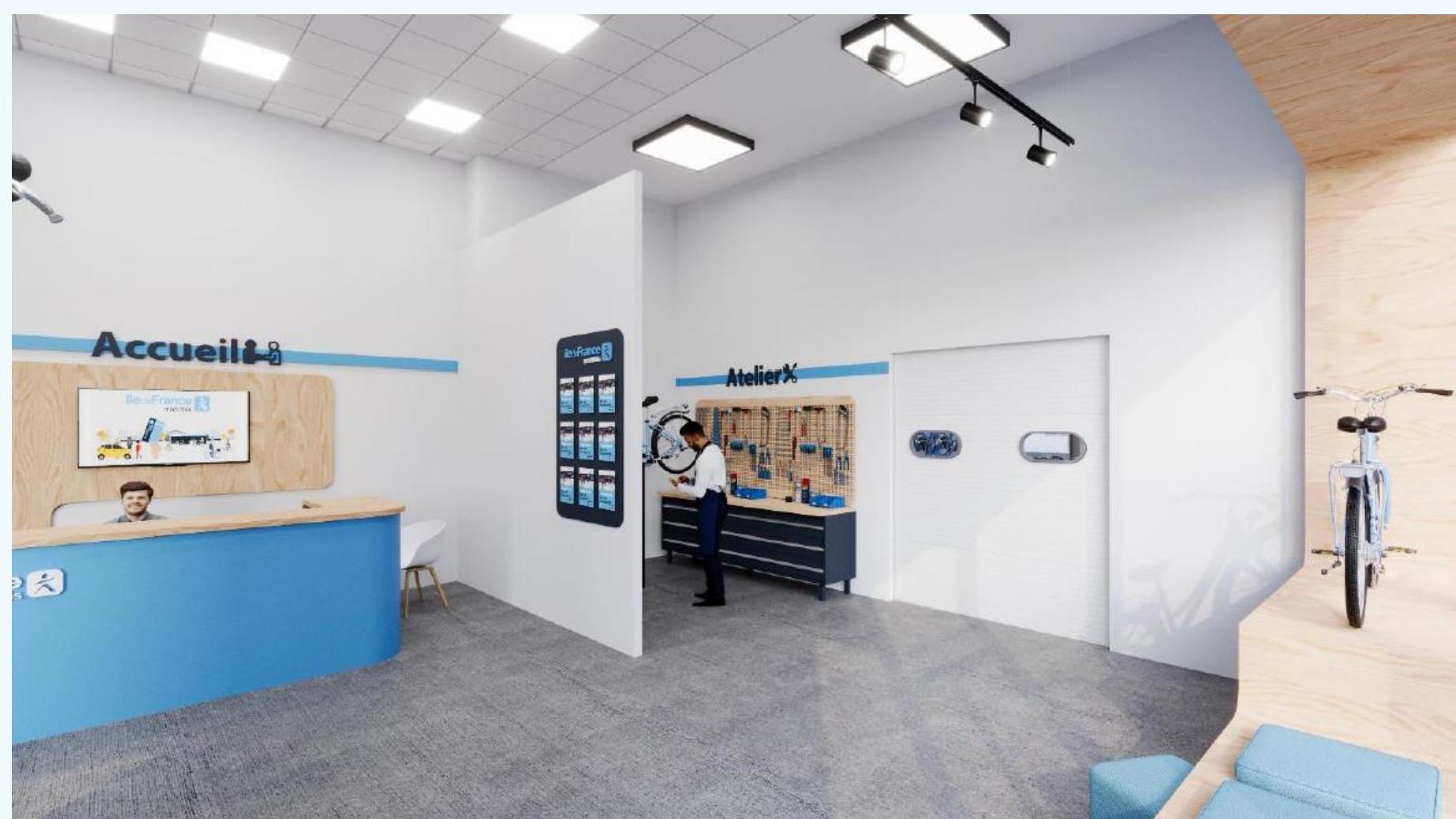
- **Information** sur
  - Les services vélo d'Île-de-France Mobilités
  - Les autres services vélos du territoire (publics, privés ou associatifs)
  - Les aménagements cyclables aux alentours
  - les politiques cyclables locales et régionales
- **Essai, mise à disposition** des vélos **Véligo**, en complément du parcours client digital Véligo Location
- **Réparation** des vélos **Véligo**
- **Location** de VAE et vélos mécaniques pour de la **courte durée** (si inexistence d'offre privée)
- **Accompagnement personnalisé** pour les vélos adaptés et les vélos cargos professionnels du service Véligo Location
- **Espace en libre-service** (gonflage, petits outils, ...)
- **Equipements d'accueil** (toilettes, recharge pour batteries et/ou téléphones, espace d'attente et de repos...)

## Services complémentaires

- Obligation contractuelle > Nouer des partenariats avec les acteurs locaux pour proposer des services complémentaires
- Ces services pourront varier d'une Maison du Vélo à une autre
- Exemples de services complémentaires :
  - Service de **réparation pour les vélos personnels**
  - Organisation **d'animations, d'évènements et de formations**
  - **Conseil à la mobilité** à vélo et plus largement pour la multimodalité et l'intermodalité
  - Ateliers d'auto-réparation
  - ...

# Maisons du vélo – Fonctionnement

## Maquettes de l'agencement intérieur



## Horaires d'ouverture et périodes de fermetures

- 71 heures / semaine en moyenne sur l'année, avec des variations selon le lieu et la saison

Ouverture	Haute saison	Basse saison
Dates	<i>1<sup>er</sup> mars au 31 octobre</i>	<i>1<sup>er</sup> novembre à fin février</i>
Lundi au vendredi	8h-20h	8h-20h
Samedi	10h-19h	10h-17h
Dimanche	10-18h	Fermé

- Fermeture 2 semaines dans l'année et 5 jours fériés sur 11
- Maisons du vélo mobiles : tous les jours entre 4 et 13 heures, saisonnalité possible

# La sécurité des cyclistes

# David Julliard

## Adjoint à la déléguée à la sécurité routière



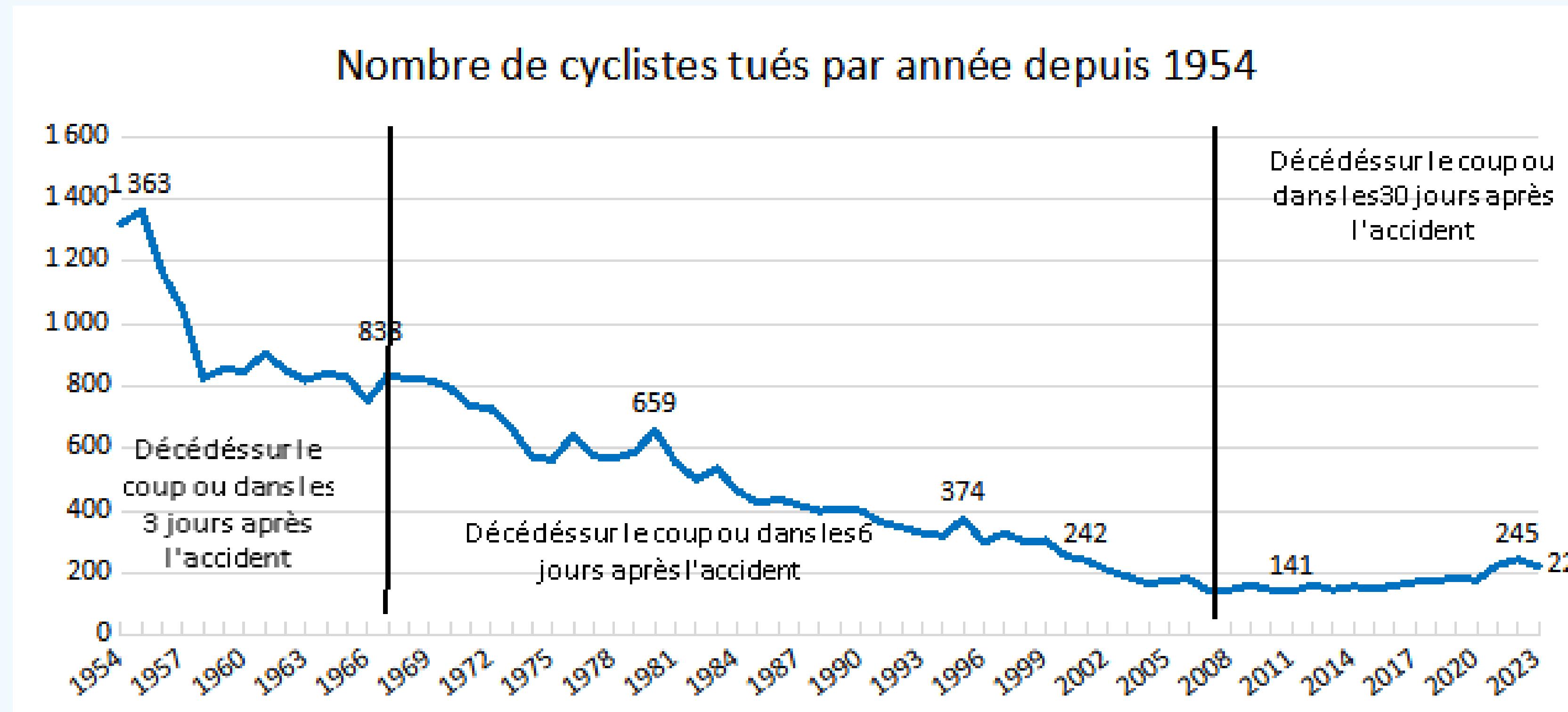
# La sécurité des cyclistes en question

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE

# L'accidentalité cycliste

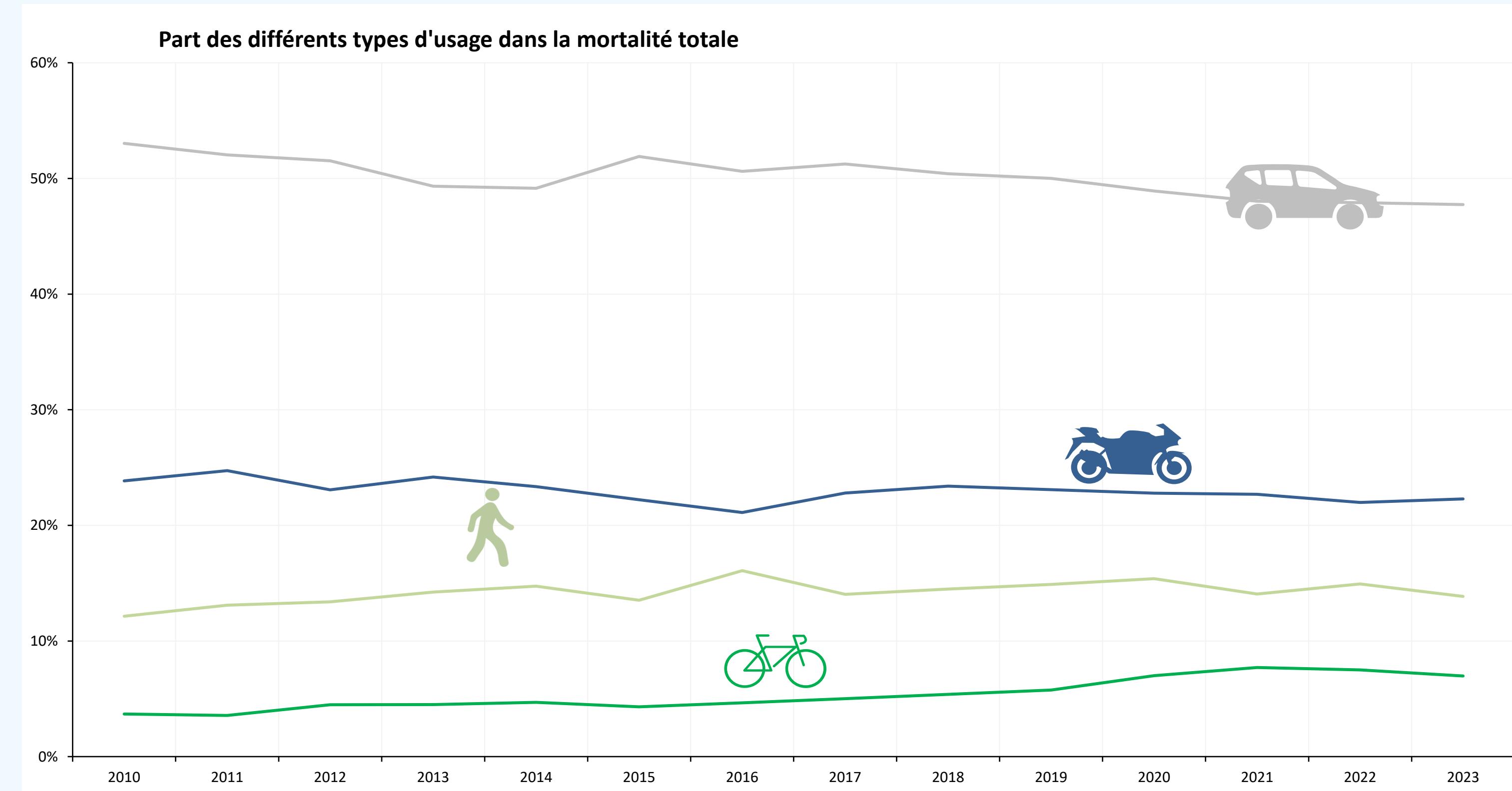
# Accidentalité des cyclistes

Evolution de l'accidentalité des cyclistes sur longue période : une baisse tendancielle



# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

Une tendance récente à la dégradation...

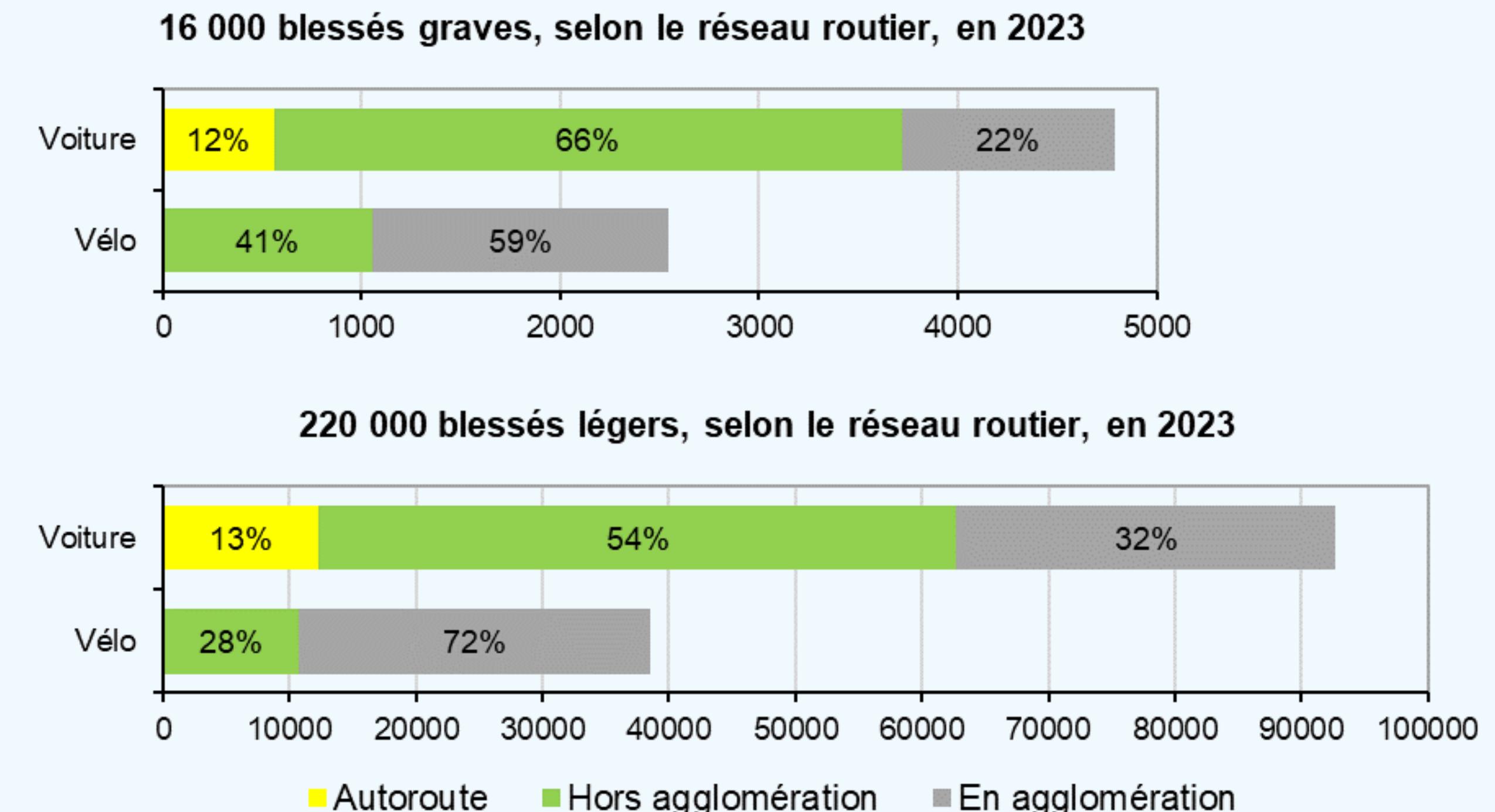


# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

Une accidentalité majoritairement en agglomération...

En agglomération :

- 22 % des blessés graves en voiture
- **59% des blessés graves à vélo**
- 32 % des blessés légers en voiture
- **72% des blessés légers à vélo**



# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

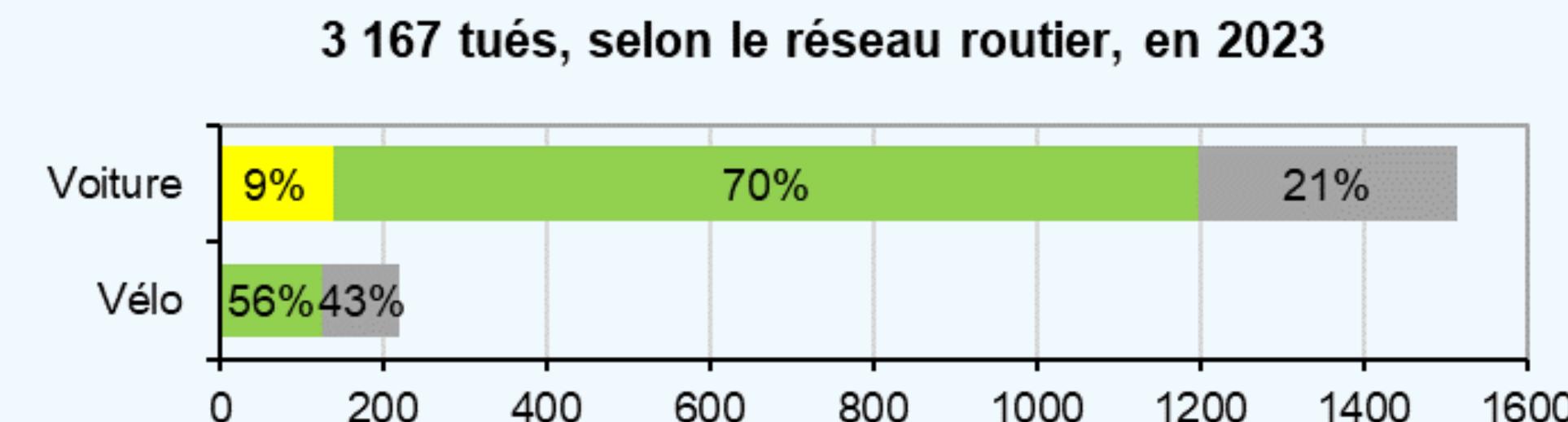
Mais une mortalité majoritairement hors agglomération

**Sur les routes hors agglomération : sur les 1 877 tués en 2023, 1 057 étaient en voiture, 124 à vélo**

**59% des tués (tous modes de déplacement confondus) le sont hors agglomération.**

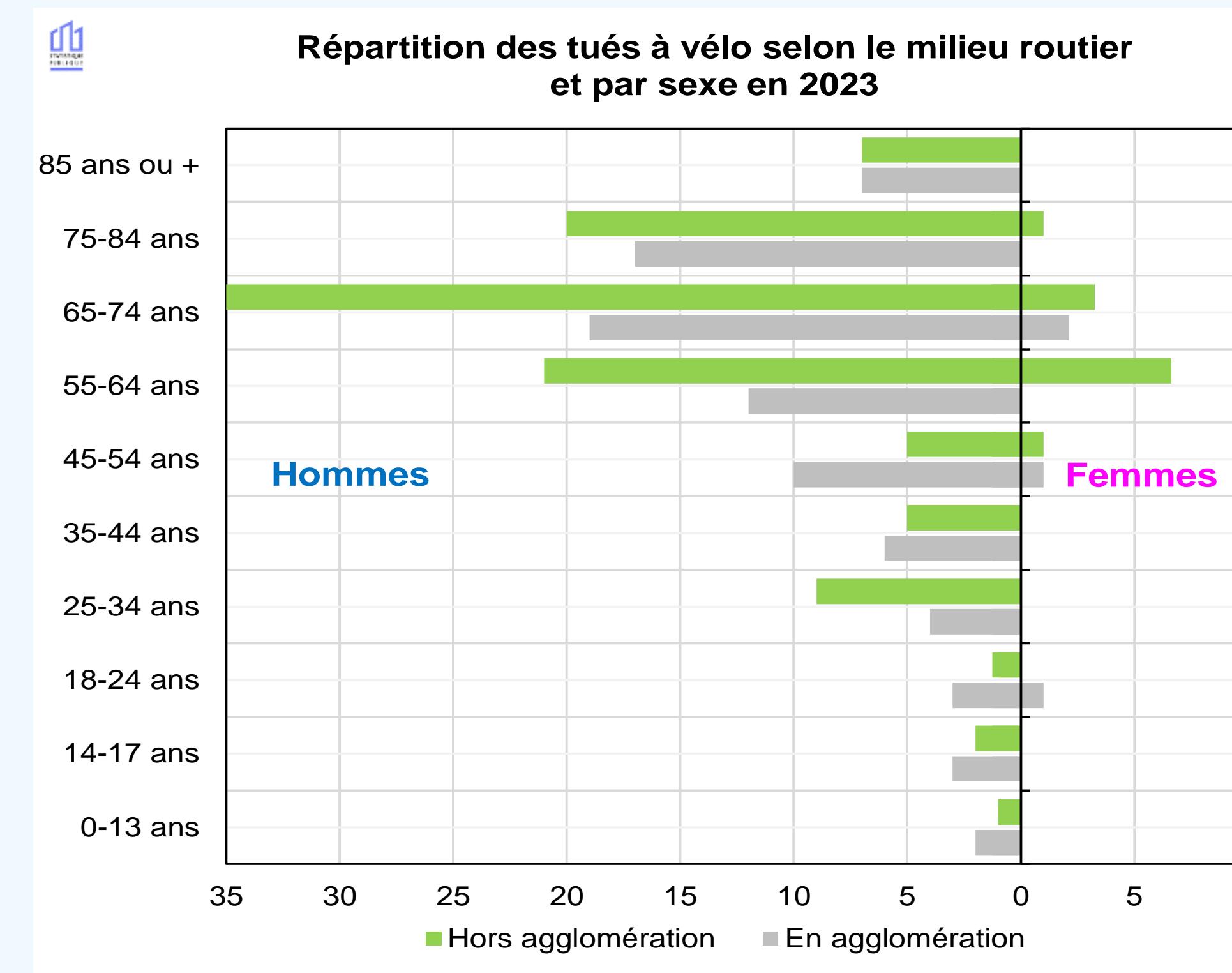
**Les voies hors agglomération :**

- **70 % des décès en voiture**
- **56% des décès à vélo**



# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

Des tués très majoritairement masculins, de plus de 50 ans

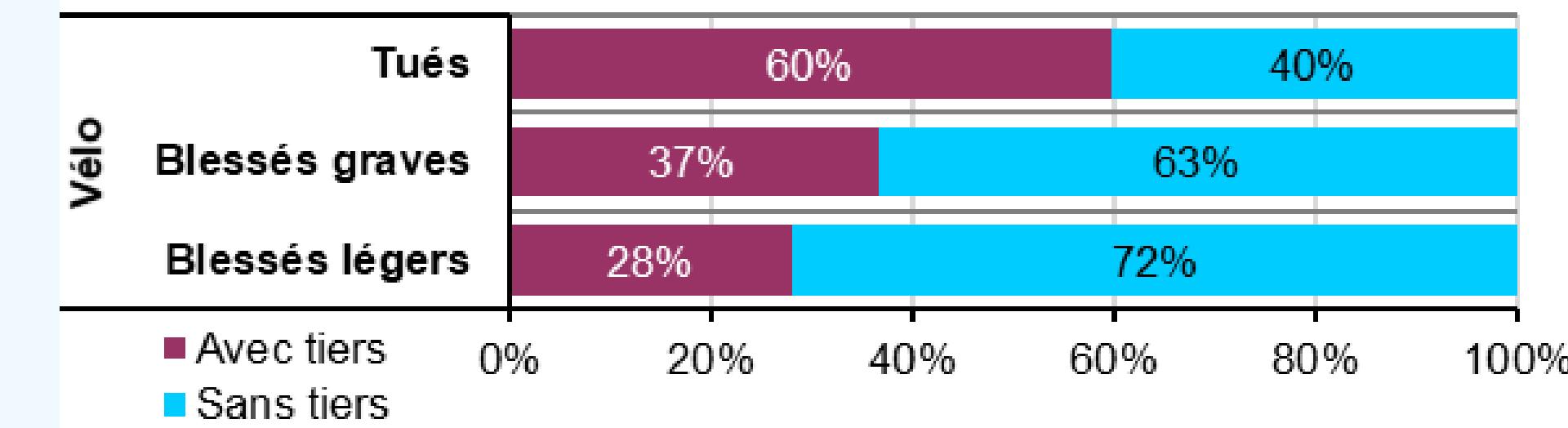


**En 2023, 86% des cyclistes décédés étaient des hommes, 191 cyclistes décédés parmi 221.**

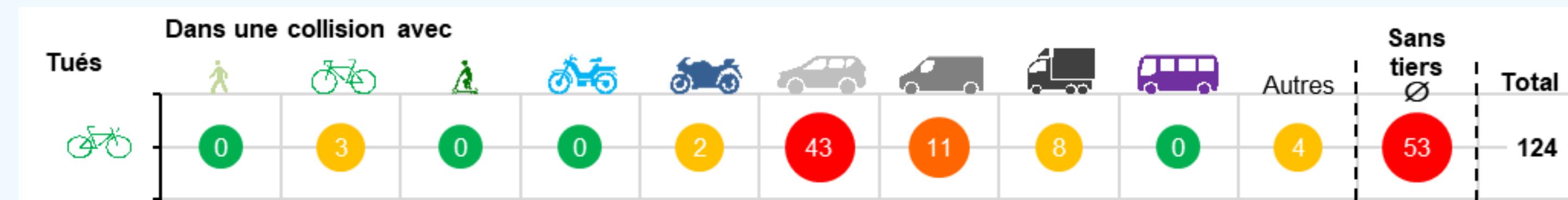
**52 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.**

# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

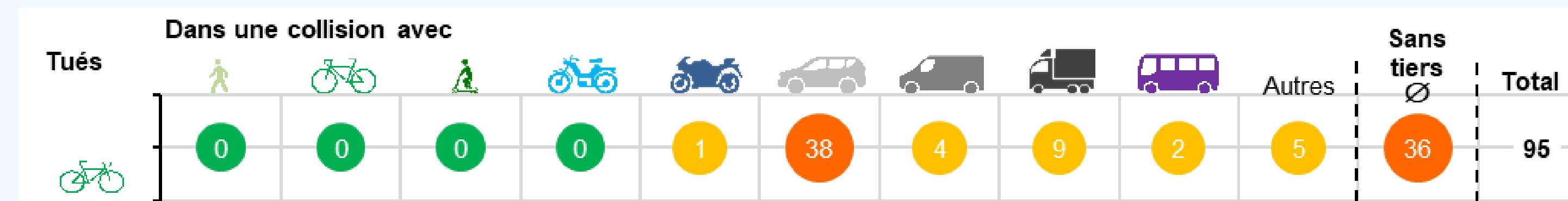
Une part importante de la mortalité sans tiers



Sur les routes hors agglomération



En agglomération



# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

**En synthèse : l'accidentalité vélo résulte de trois grands facteurs :**

- les conflits d'usage de l'espace public**
- la vulnérabilité du cycliste**
- le comportement du cycliste.**

# Les campagnes vélo de la Sécurité routière

# Les campagnes vélo de la Sécurité routière



SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE

Région  
Île de France

# Les campagnes de la Sécurité routière



# Les campagnes de la Sécurité routière

Sur le Tour de France



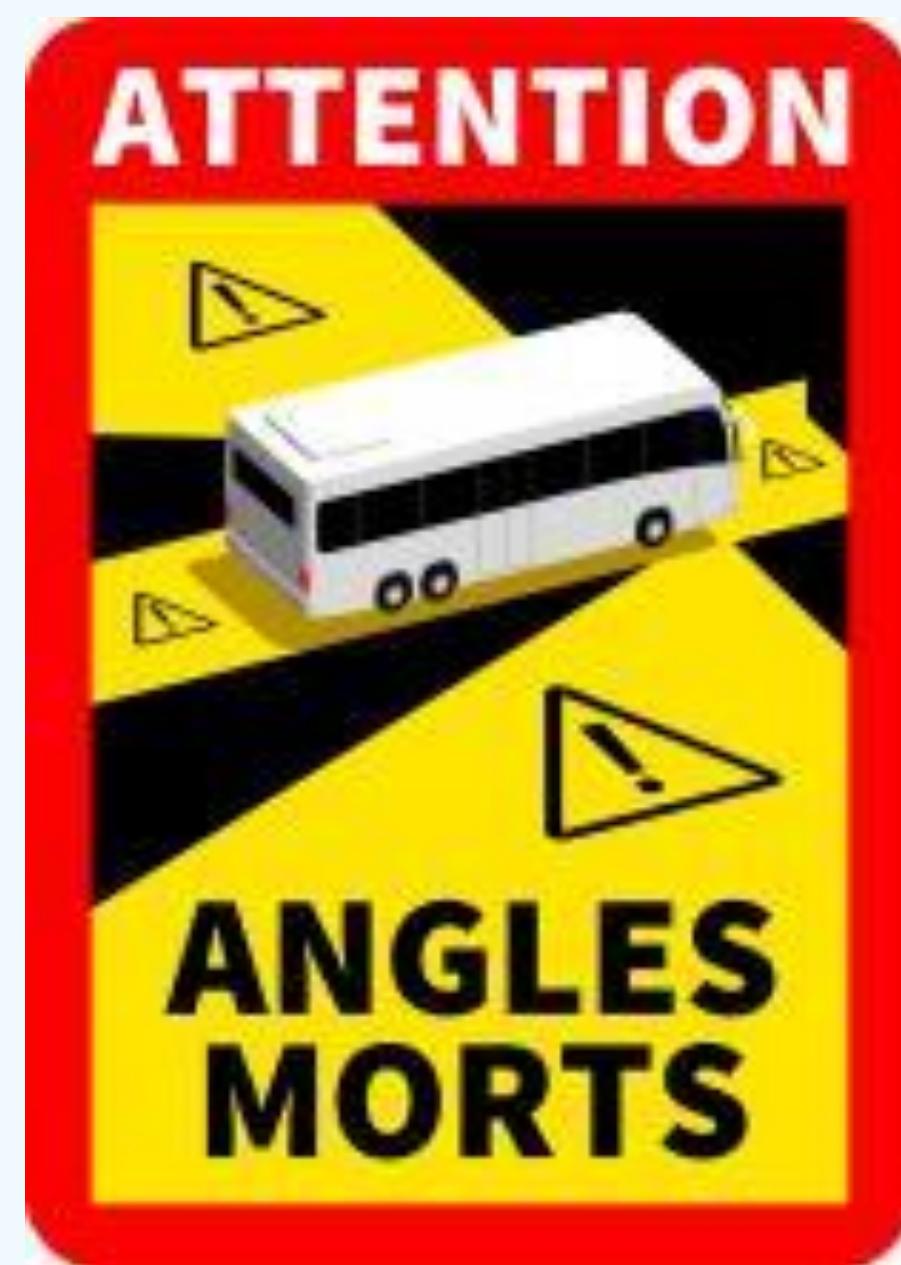
Région  
**Île de France**

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE

# Les évolutions réglementaires

# Les évolutions réglementaires

- mieux voir les dangers : le sticker « angles morts » : disposition de la LOM, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021



# Les évolutions réglementaires

## Le décret du 27 novembre 2024 : l'enjeu de la conspicuité

- **des feux supplémentaires pour être visible**
- **des clignotants pour être prévisible**

# Laurent Carnis

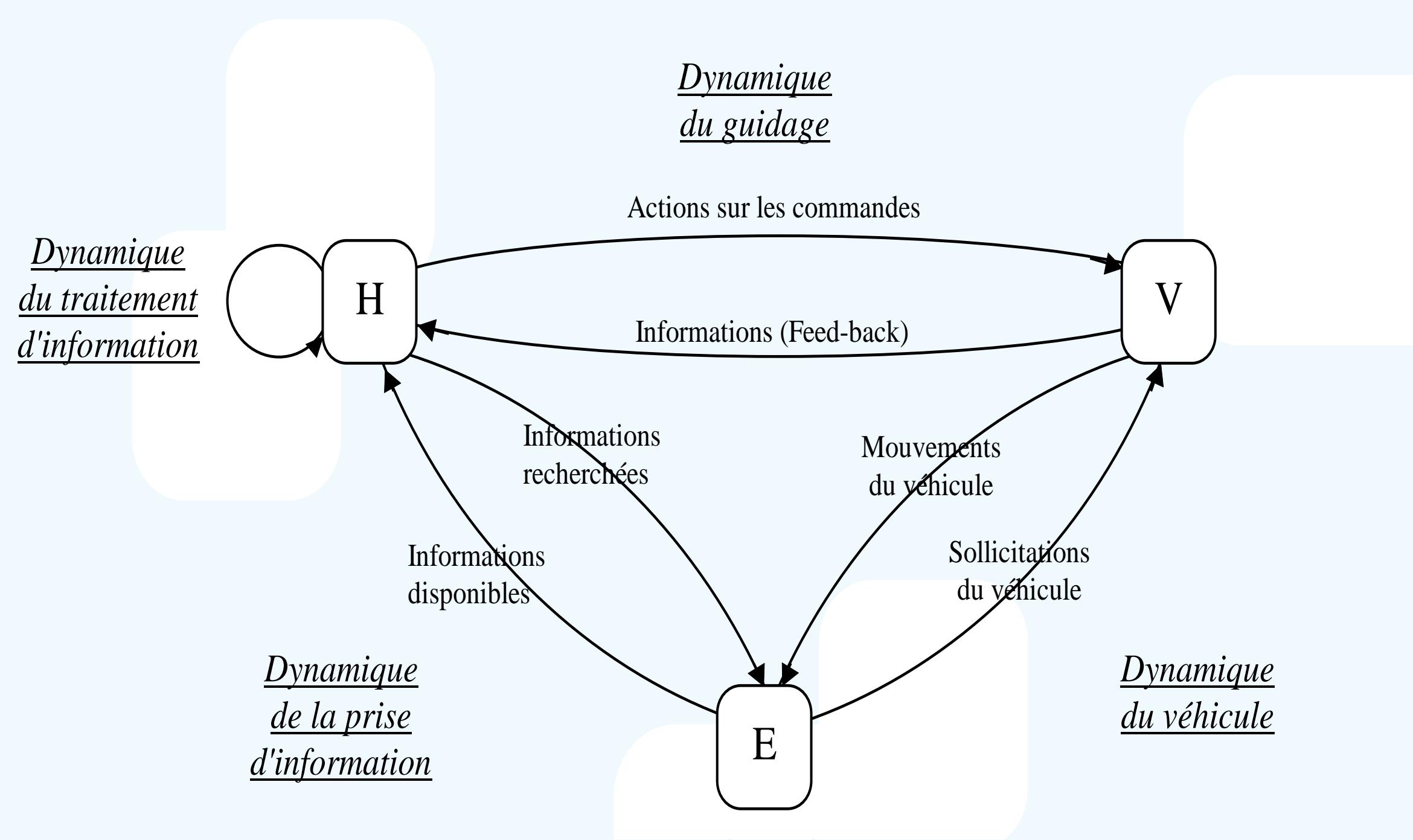
## Directeur de recherche



# La sécurité des cyclistes : entre enjeux systémiques et conflit de normativité

# Le vélo, tout un système !

# Approche micro-systémique de l'activité cycliste



Source: UGE-LMA

- Savoir rouler et savoir circuler
- Concevoir pour l'usager
- Concevoir une infrastructure sûre et confortable

# Approche macro-systémique : un système sûr pour la mobilité cycliste

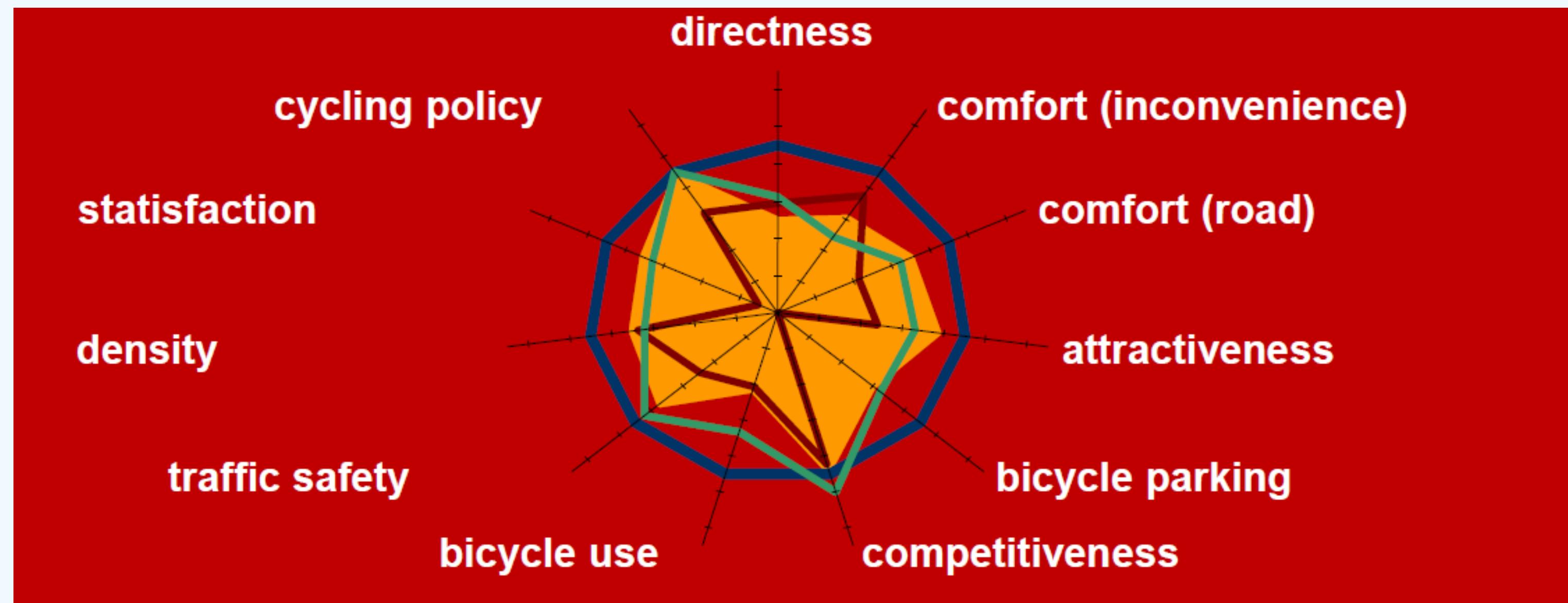
	Road-safety pillar					
Key component	Road-safety management	Safe roads	Safe vehicles	Safe speeds	Safe road-user behaviour	Post-crash care
1. Establish institutional governance						
2. Share responsibility						
3. Strengthen all pillars*						
4. Prevent exposure to large forces						
5. Support safe road-user behaviour						

Source: ITF, 2022

- Faire **dialoguer les piliers** : on ne peut penser l'infrastructure sans l'usager (ce qu'il fera de son usage), et le «véhicule », ce qui circulera dessus (véhicules, taille, vitesse)
- **Saisir les composantes pour agir** (conception de l'infrastructure qui anticipe l'erreur, qui pardonne), communiquer et agir de concert avec les parties prenantes, produire de l'information...

# Le système vélo : une infrastructure à mettre en place

- Concevoir un réseau (logique réticulaire de déplacement répondant à des besoins, interconnexion et planification)
- Offrir un service intégré (stationnement, parking avec divers services)
- Une politique intégrée et multifacettes (entretien)



Source : ville de Hertogenbosch

# La lutte des places ou la « vélorution » en marche !

# Quel partage de la voirie ?

- La solution de la « cohabitation » : la bande cyclable
- La solution de la « séparation » : la piste cyclable
- « Reine en son royaume » : la rue cyclable (« cars are guests » only!)
- « Extension du domaine de la lutte » : le cyclostrade (bicycle highways, réseaux express vélo)

## Enjeux

- Considérations techniques et coordination
- Espace disponible
- Réallocation des espaces (gestion de la pénurie)
- Cohérence des différents usages
- Gestion de la « transition » et l'émergence de nouvelles pratiques

# La gestion complexe des interactions entre usagers

- Gestion des interactions avec les **véhicules motorisés** (stationnement (mode et nombre, aménagement, densité de la circulation))
- Enjeux autour des dépassements et des vitesses de circulation des véhicules
- Attention et visibilité aux **intersections**
- Gestion des interactions avec les **piétons**
- EDP : deux roues, mais pas un vélo !
- Le « mésusage » des « espaces conquis » : deux roues, un moteur électrique, mais ce n'est plus un vélo (vélo électrique); les formes hybrides du vélo

# La lutte des normativités

- La remise en cause de l’ “auto-normativité » ou du « système du tout auto »
- Emergence de la « moto-normativité »
- Ne pas oublier le plus vulnérable de tous : le piéton et les enjeux de la « marchabilité » (walkability index)
- Vers une fabrique de la « vélo-normativité »
- Les défis de la contradiction, de l’intégration et de la « tolérance » dans des « rapports de force »

# « Le nombre » fait la force !

## “Safety by number”

- Une meilleure identification du cycliste : nombreux, vus et ils existent !
- Effet d'habituation face à de nouvelles pratiques cyclistes (processus d'apprentissage)
- De nouvelles manières de conduire et de se conduire (émergence de nouvelles normes sociales)

# “Rules by number”

- Productions de **règles spécifiques** en matière de circulation et de priorité (rond-point, tourne-à-droite, tourner à gauche indirect)
- **Priorité** dans les règles d'usage
- Accès limité et exclusion des véhicules motorisés dans des espaces réservés



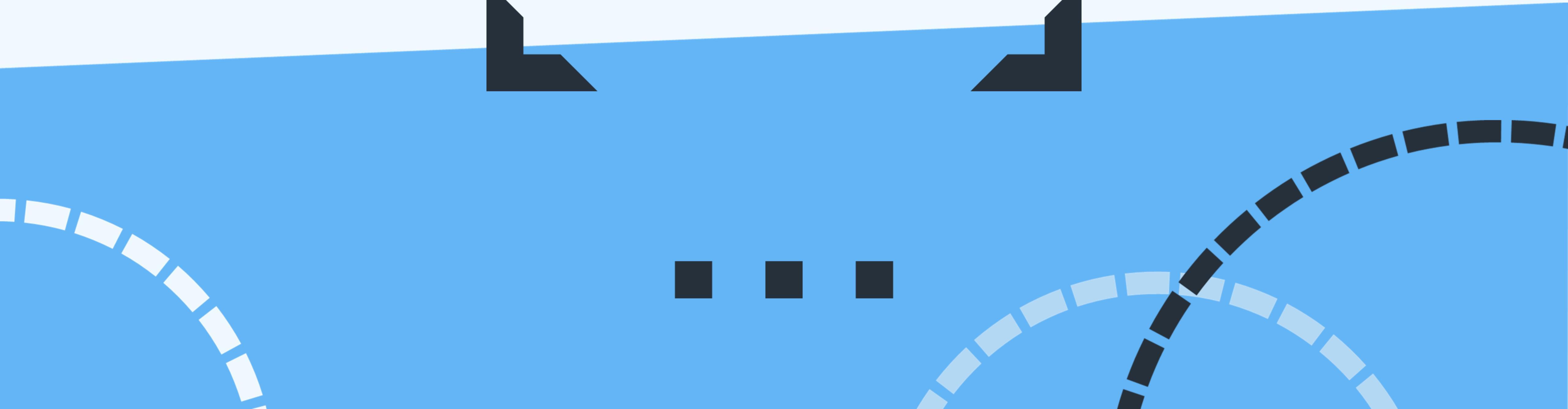
Source : ville de Hertogenbosch

# “Ruled by number”

- Un nouvel ordre normatif ? : un cycliste prioritaire qui s'impose aux autres et impose ses pratiques ? (chaussée à voie centrale banalisée) (documenter et connaître les pratiques)
- Le cycliste : un usager de la route comme les autres ? (contrôle des usages, enjeux de codification, politique d'accompagnement)
- De nouvelles règles de responsabilité ? (défaut d'entretien, prise de risque délibérée)

**En vous remerciant de votre  
attention !**

**laurent.carnis@univ-eiffel.fr**



# Table ronde :

## « Comment rendre la circulation des cyclistes plus sûre ? »

# Table ronde

## « Comment rendre la circulation des cyclistes plus sûre ? »

**Grégoire de Lasteyrie** – Vice-président en charge des Transports de la Région Île-de-France

**Marion Soulet** – Association Paris en Selle – Collectif Vélo Île-de-France

**Eric Schindler** – Adjoint au maire délégué aux mobilités, Ville de Neuilly-sur-Seine

**Corentin Duprey** – Vice-président chargé des mobilités durables et du développement du territoire, Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

**Emmanuelle Gay** – Directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports

# Remise des prix





## PRIX DU MEILLEUR AMÉNAGEMENT 2024

Attribué à



## PRIX DU MEILLEUR AMÉNAGEMENT 2024

Attribué à

Ville de Neuilly-sur-Seine



NEUILLY-SUR-SEINE

Pour l'aménagement des « allées de Neuilly » très qualitatif.

Valérie Pécresse,  
Présidente de la Région Île-de-France.

*Valérie Pécresse*





## PRIX DU MAÎTRE D'OUVRAGE LE PLUS DYNAMIQUE 2024

Attribué à



## PRIX DU MAÎTRE D'OUVRAGE LE PLUS DYNAMIQUE 2024

Attribué à

Département de la Seine-Saint-Denis

**Seine-Saint-Denis**  
LE DÉPARTEMENT

Pour la réalisation en un temps record d'aménagements  
pour la desserte des sites olympiques.

Valérie Pécresse,  
Présidente de la Région Île-de-France.

Valérie Pécresse





## PRIX SPÉCIAL 2024

Attribué à





## PRIX SPÉCIAL 2024

Attribué à

Communauté d'agglomération de Saint-Germain-Boucles-de-Seine



**Pour leur rôle dans la mobilisation des acteurs et la programmation  
des aménagements dans un milieu urbain très contraint.**

Valérie Pécresse,  
Présidente de la Région Île-de-France.

Valérie Pécresse



# Conclusion

## Rencontres régionales du Vélo

Jeudi 5 décembre 2024

