

# Rencontres régionales du vélo

# Valérie Pécresse

Présidente



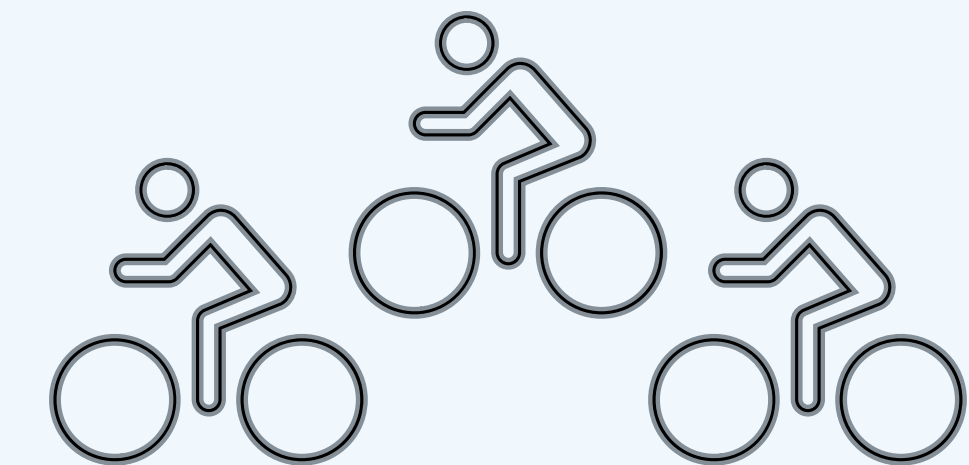
**Louis Belenfant**  
Directeur

*collectif*  
**velo)**  
ILEDEFRANCE

# 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

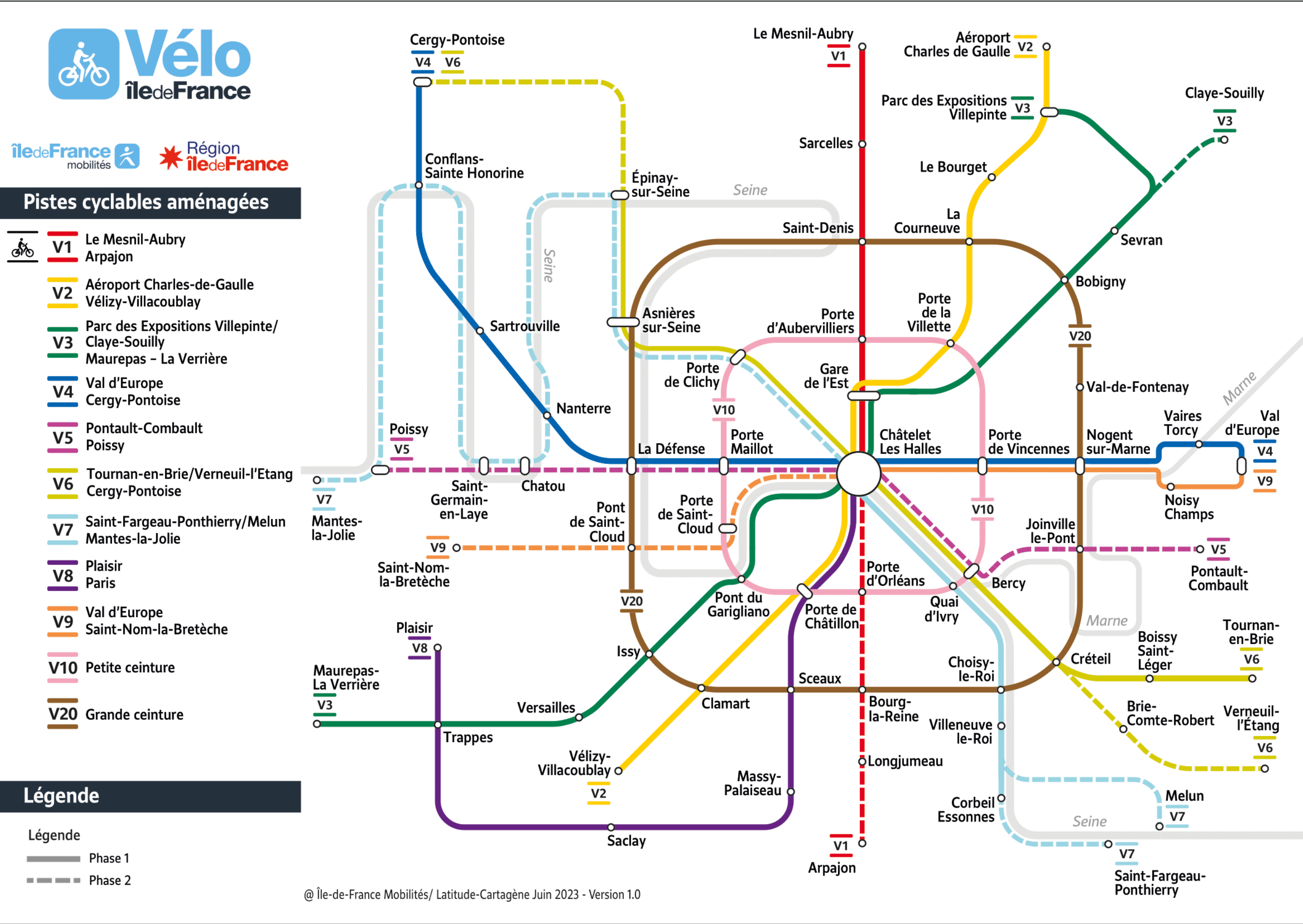
**Marianne Durant**  
Déléguée spéciale aux mobilités  
durables

**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

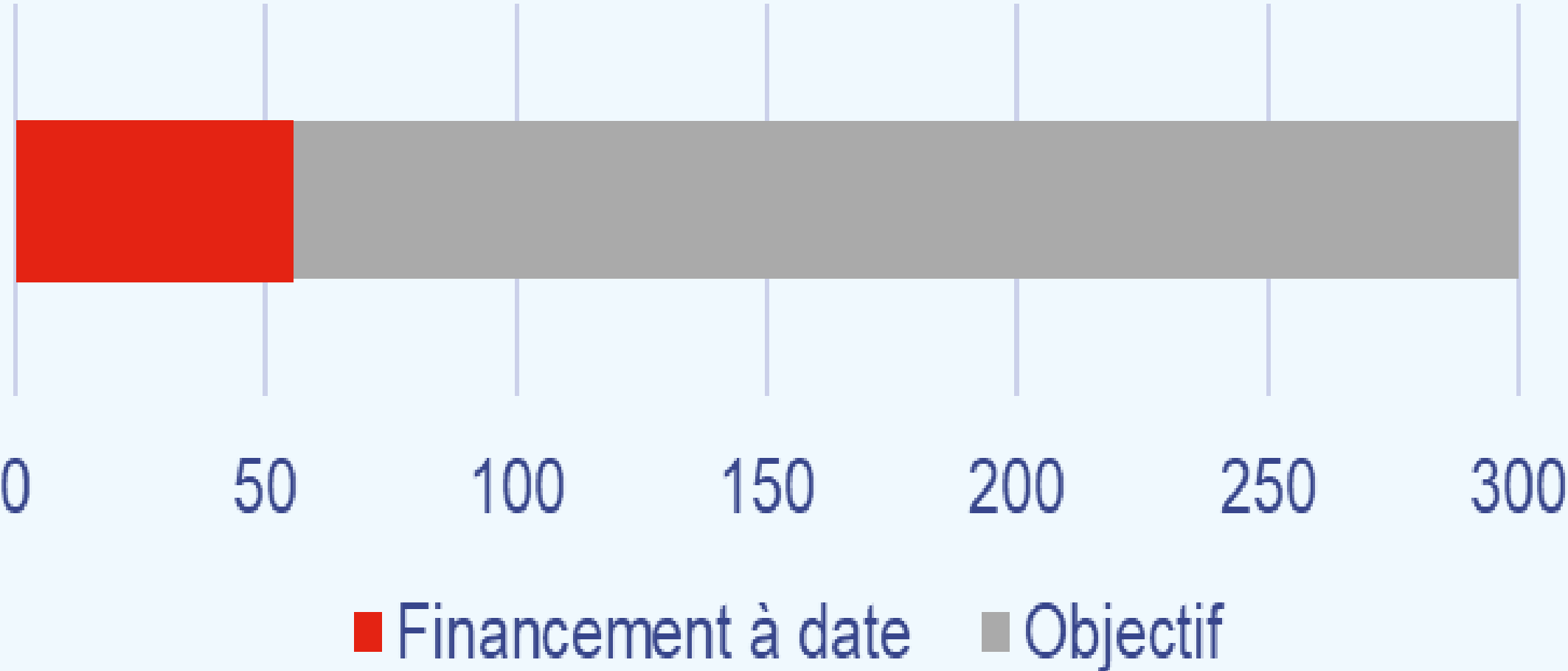
750 km au total

# Avancement du réseau Vélo Île-de-France

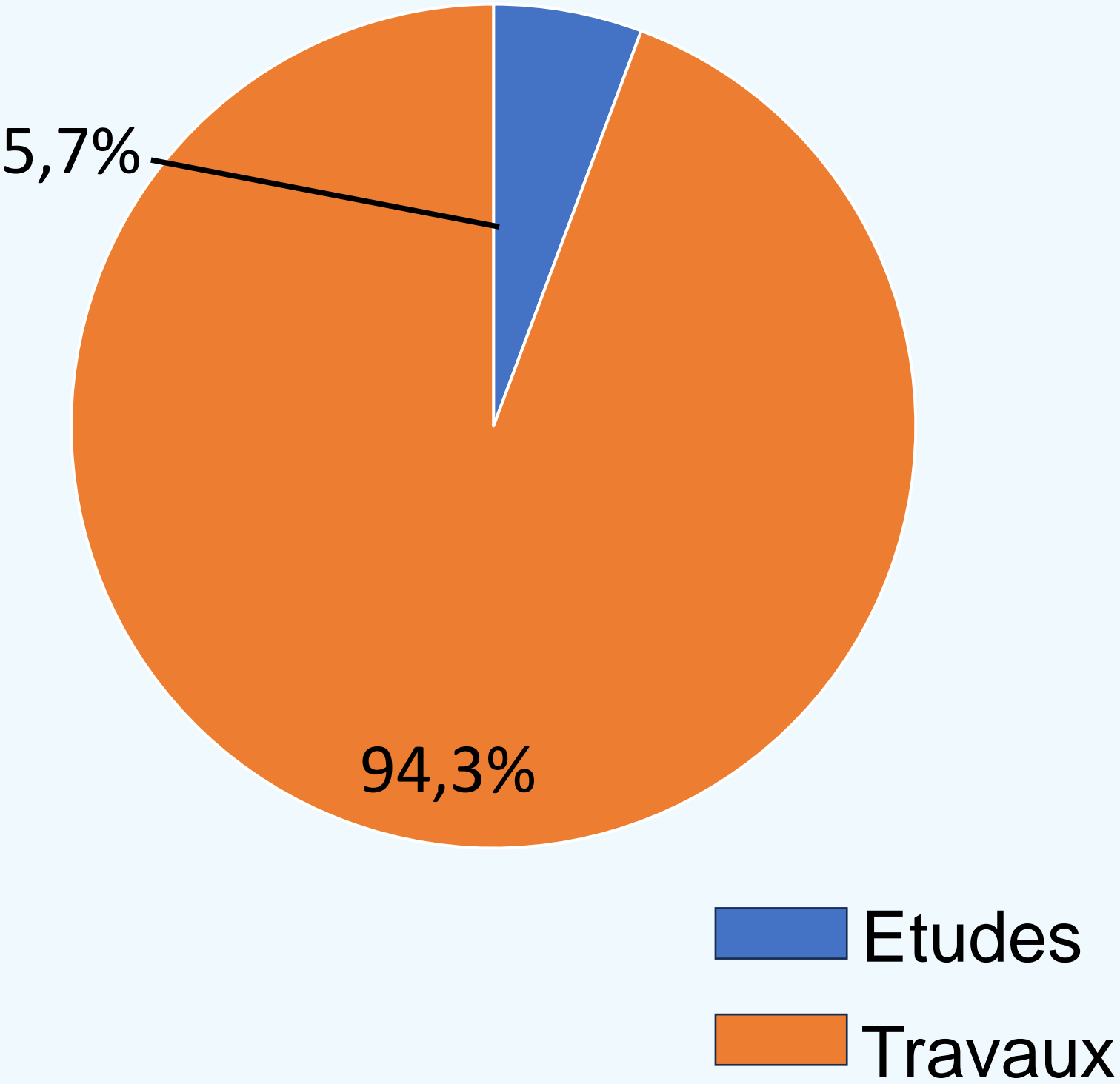
Des efforts à continuer pour achever la phase 1

55,3 M€

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



Répartition des subventions VIF

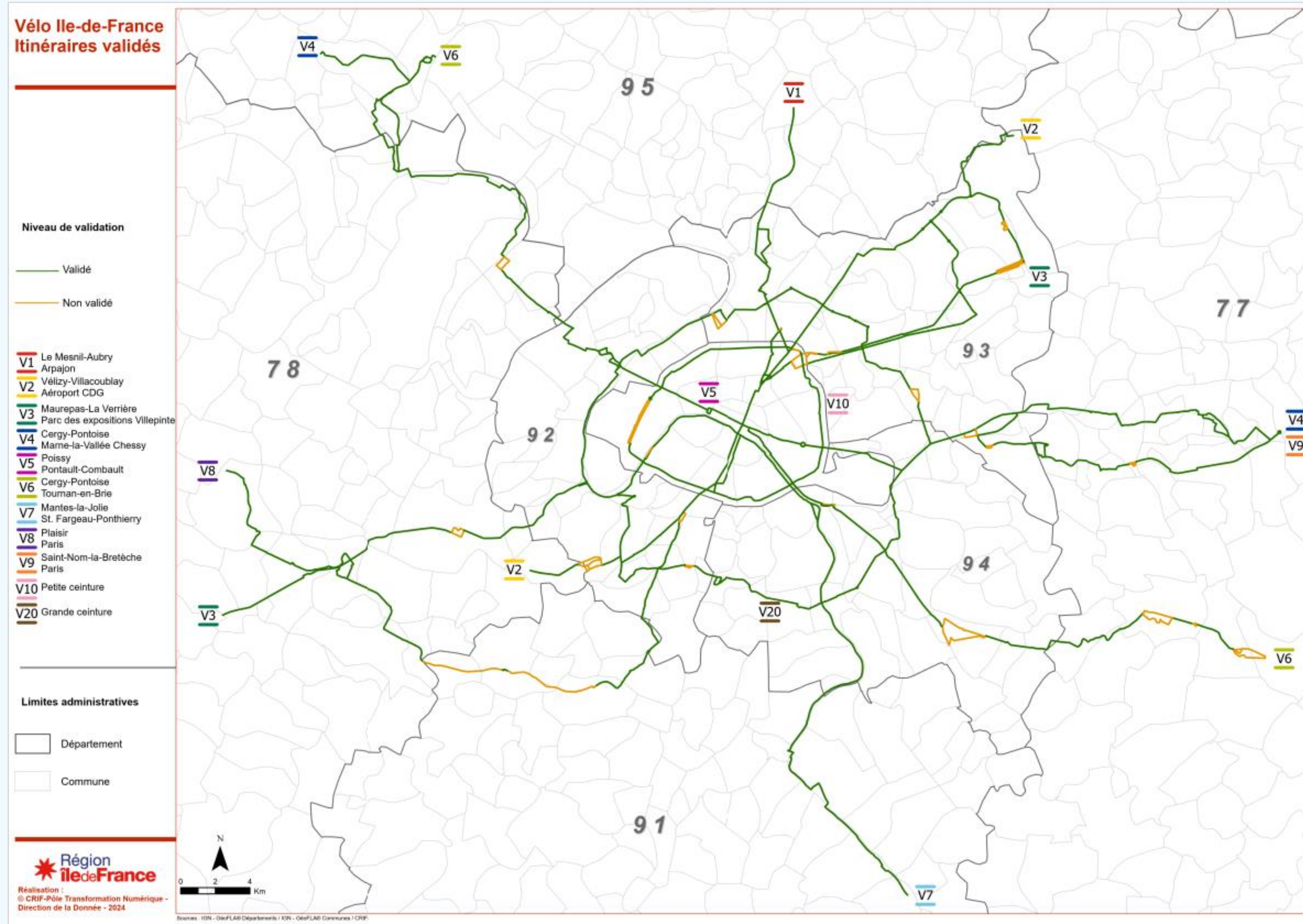




# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



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%**

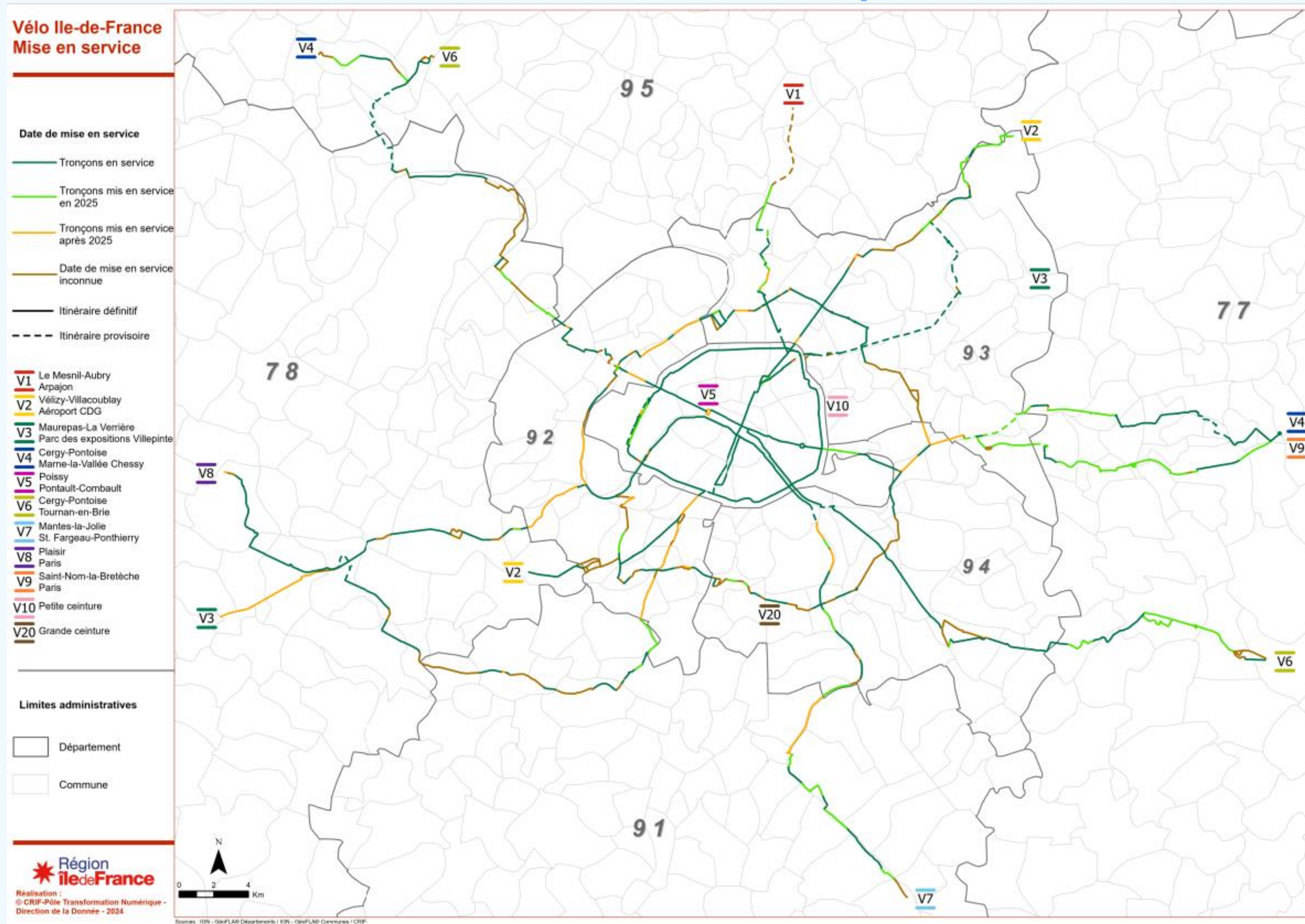
(78% fin 2023)



# 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)

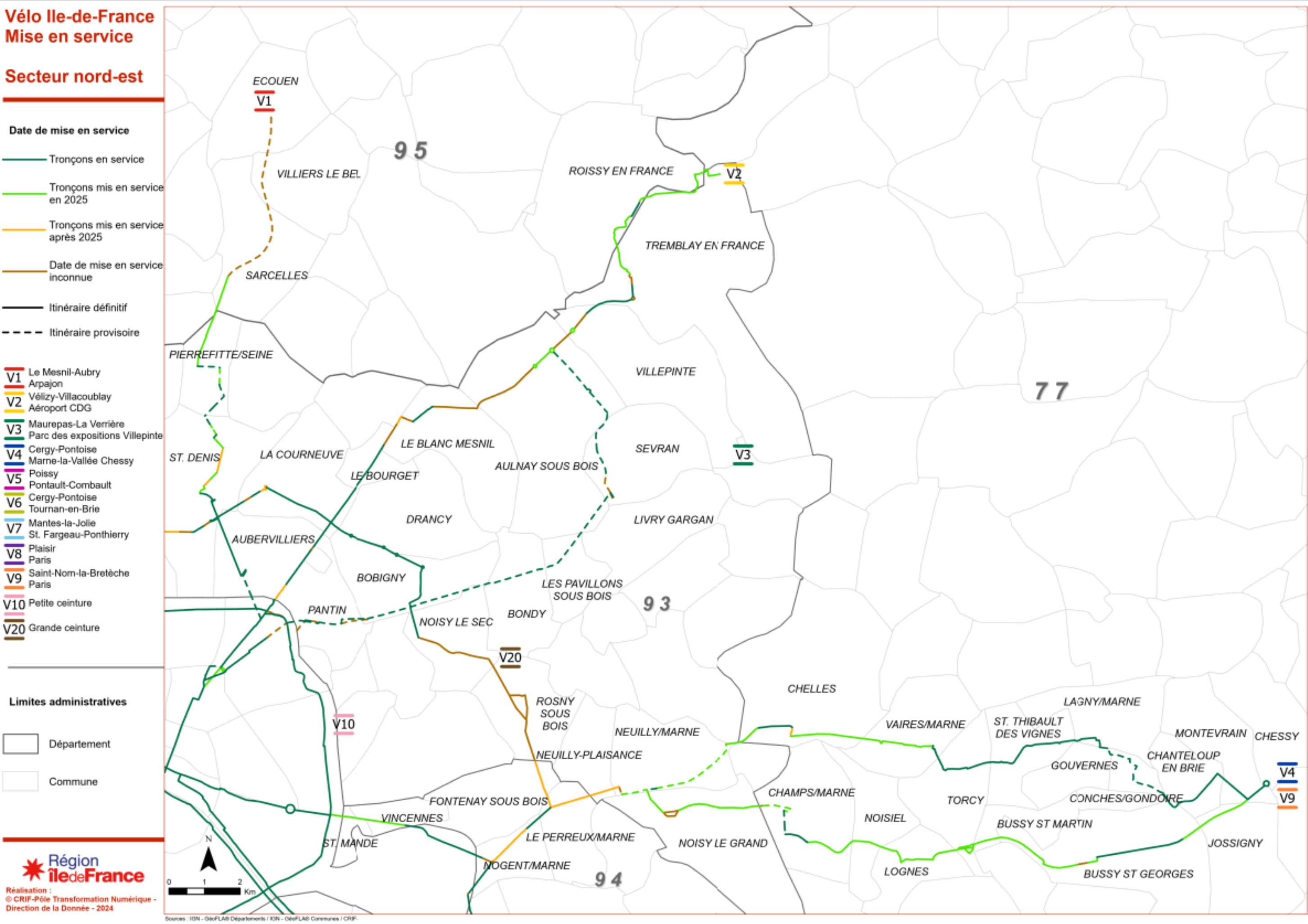
Mis en service en prenant en compte les itinéraires provisoires



# Avancement du réseau Vélo Île-de-France



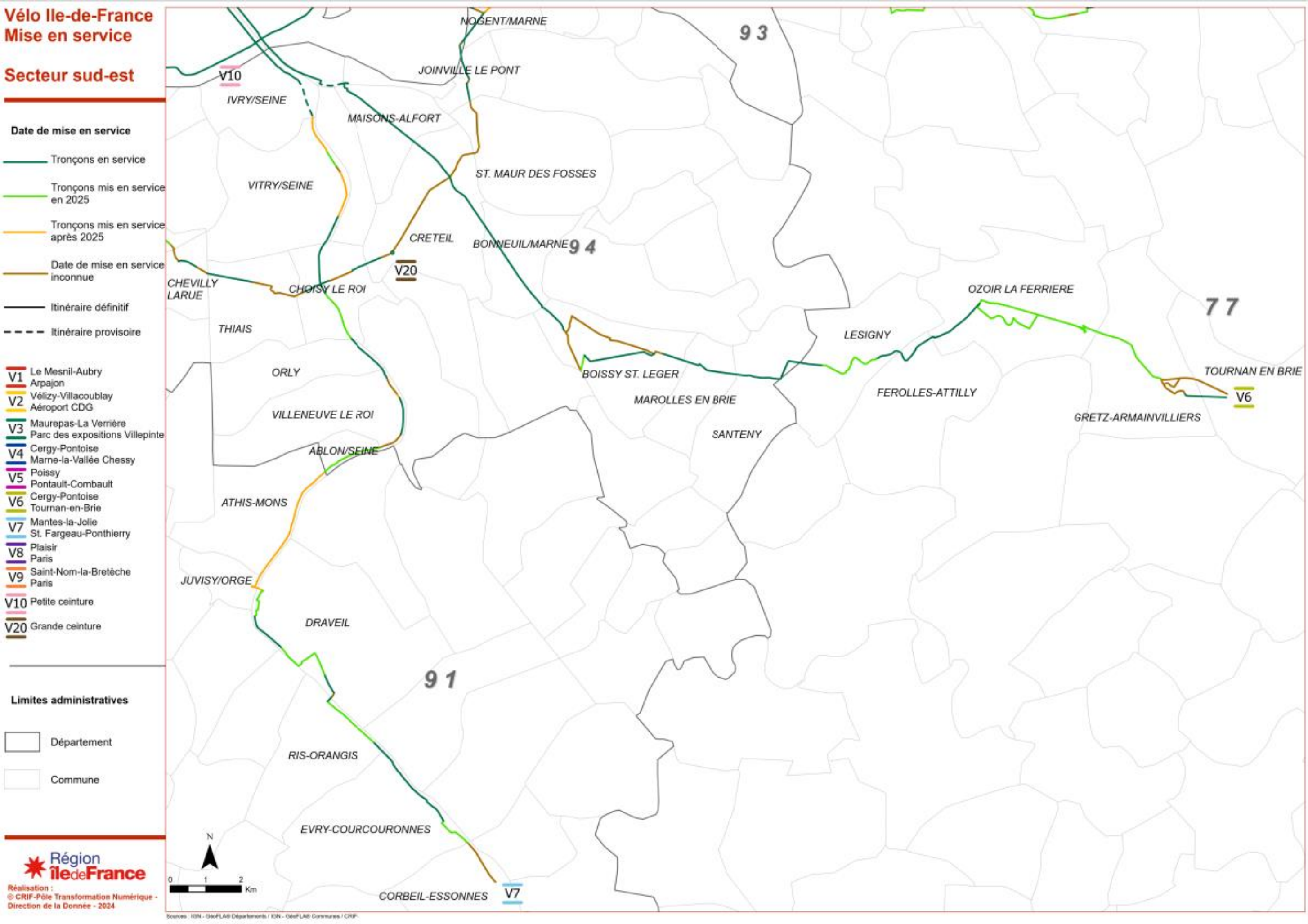
## Secteur Nord-Est





# Avancement du réseau Vélo Île-de-France

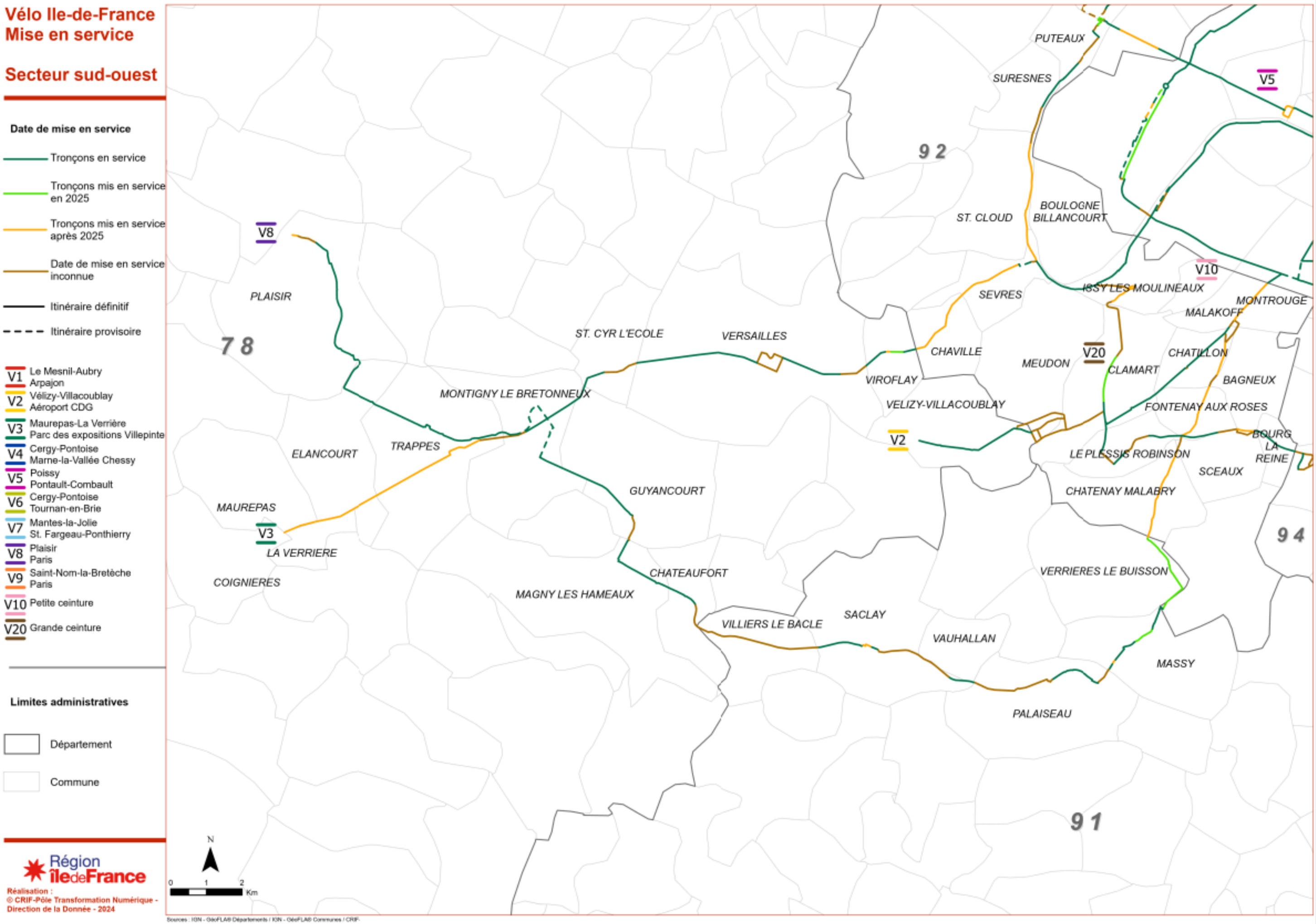
## Secteur Sud-Est





# Avancement du réseau Vélo Île-de-France

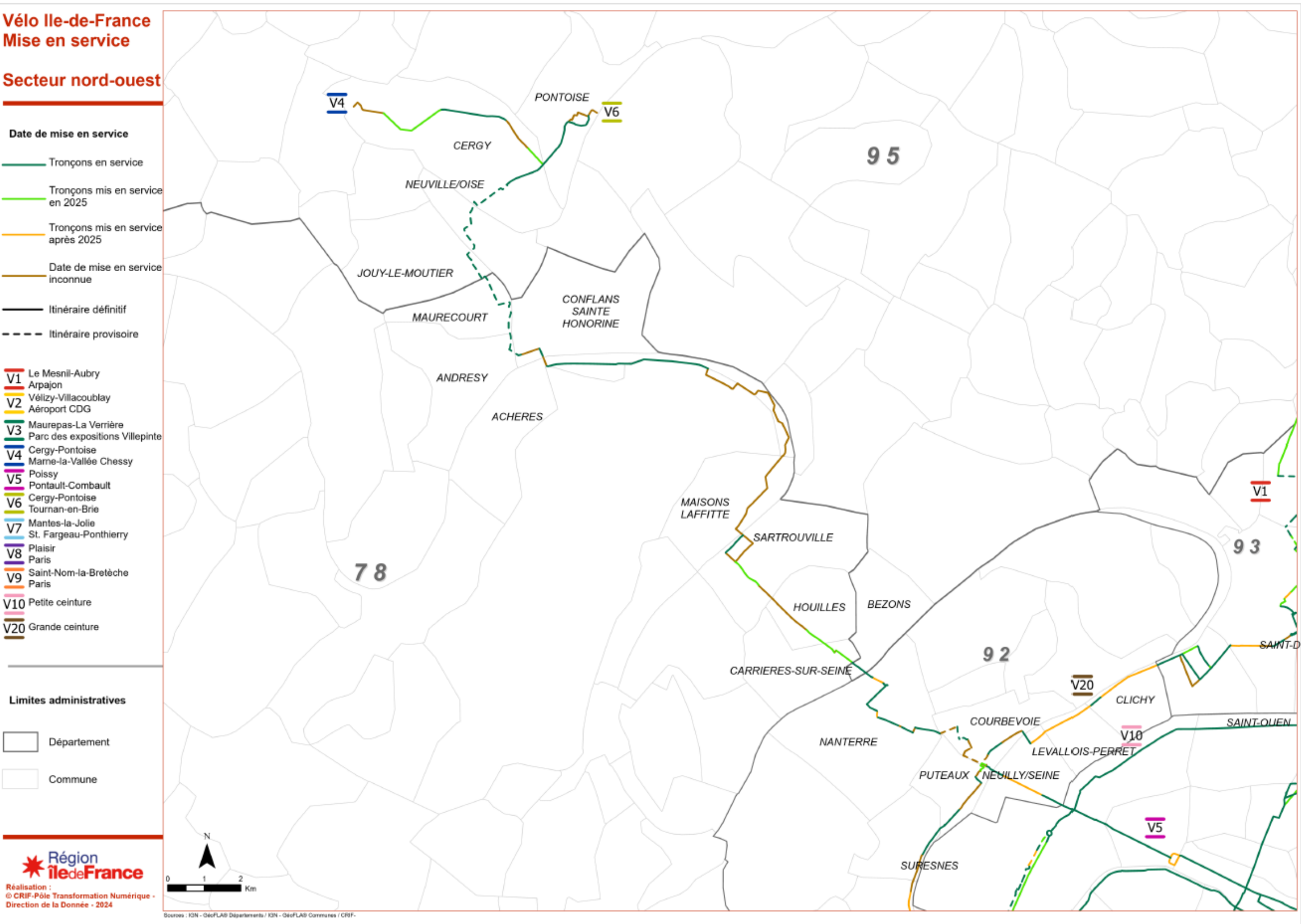
## Secteur Sud-Ouest





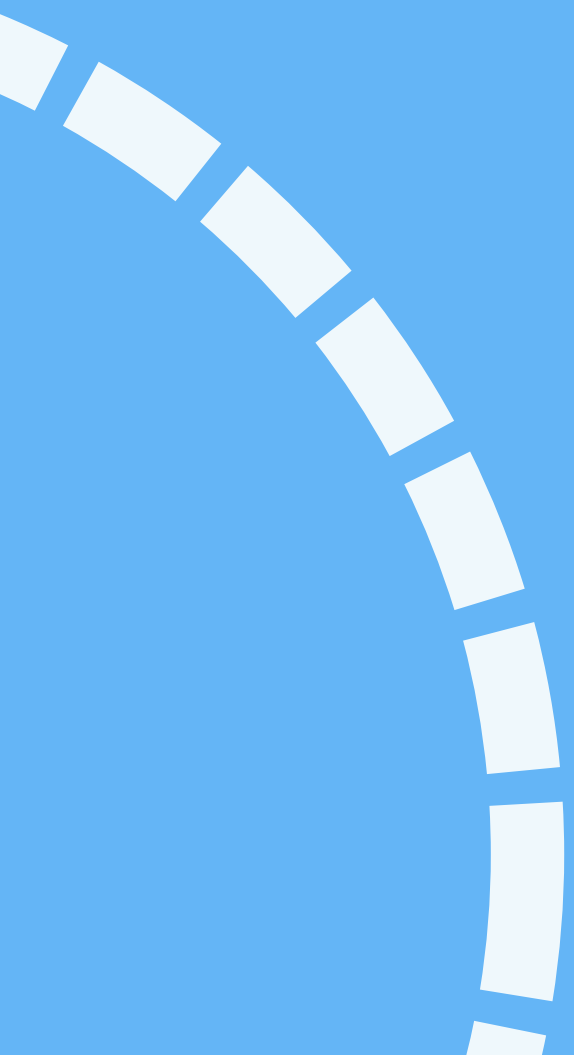
# Avancement du réseau Vélo Île-de-France

## Secteur Nord-Ouest





# 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 :

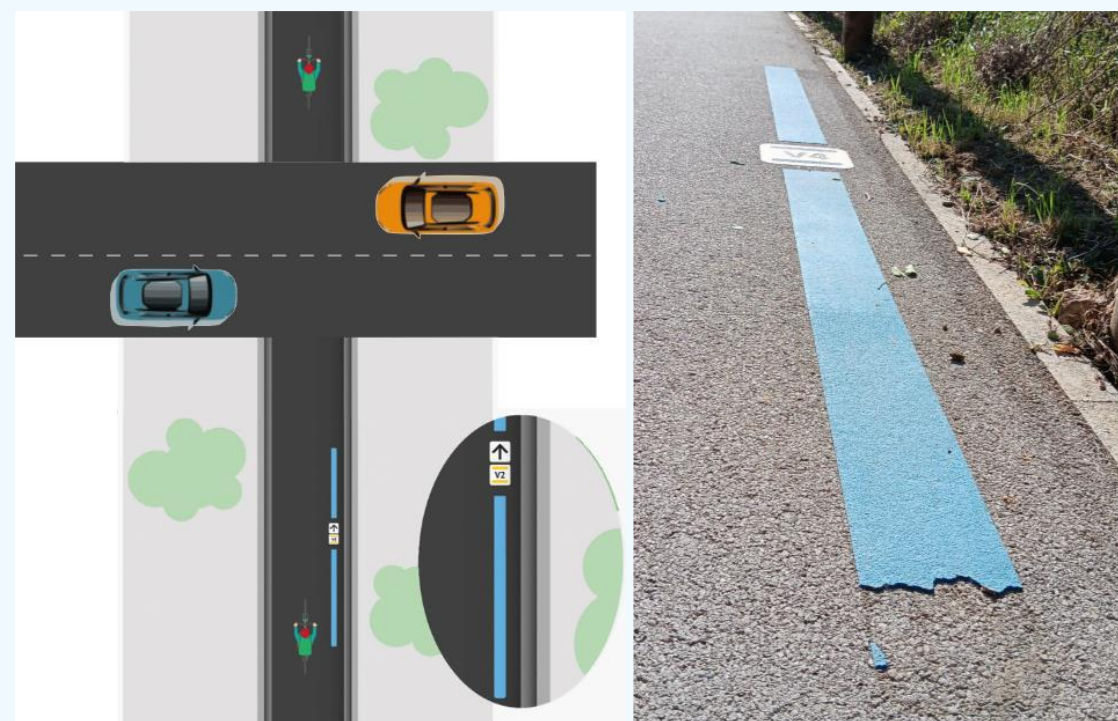
### Panneau VIF

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.



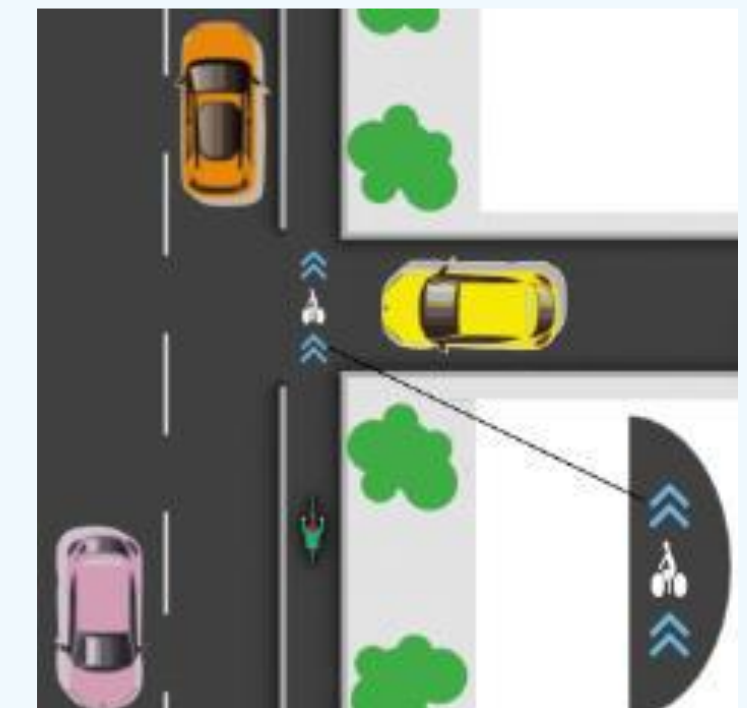
### Signalisation de réassurance

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

Emplacement 1

Lâchers	1	2	3	4	5
	65	66	66	65	65
PEV moyenne	65	Température (°C)	10.5	PEV moyenne corrigée	
				63	

Emplacement 2

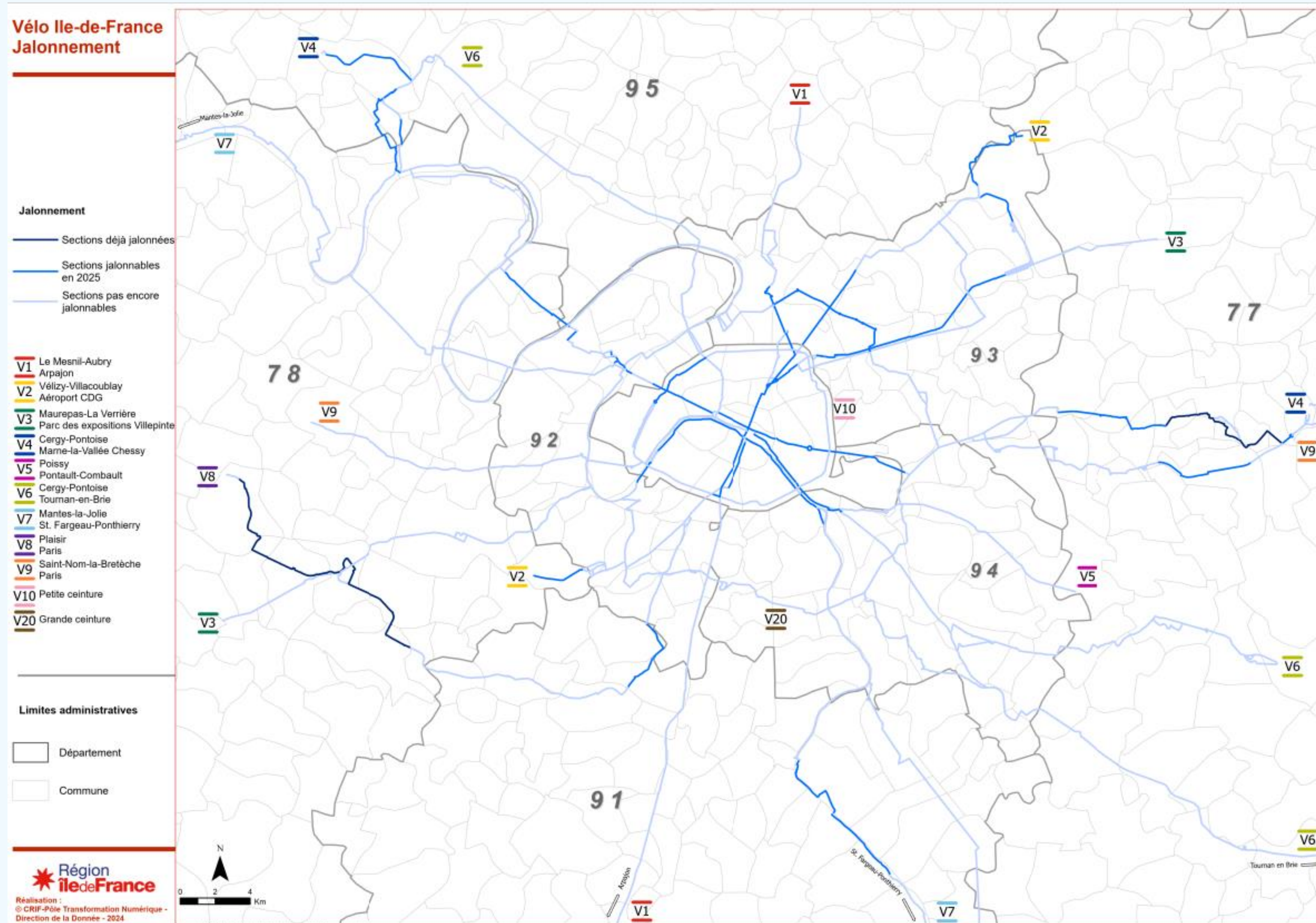
Lâchers	1	2	3	4	5
	66	67	67	68	67
PEV moyenne	67	Température (°C)	10.4	PEV moyenne corrigée	
				65	



# 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





# 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



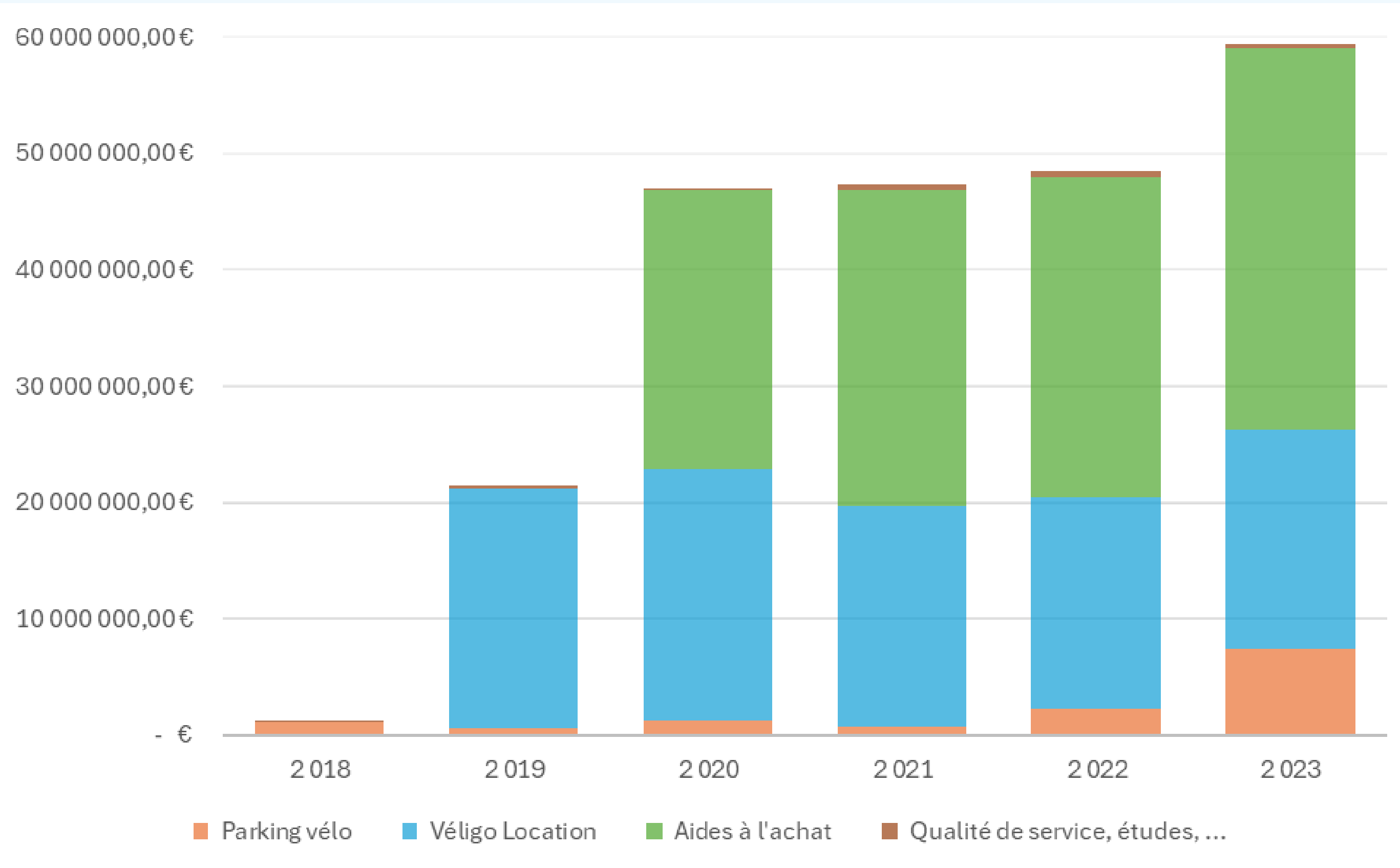
- **ACHETER/ LOUER un vélo** *(depuis 2020)*  
Aides à l'achat pour 7 types de vélos, et depuis fin 2023 aide au leasing  
→ 310 000 bénéficiaires



+ **Travail sur les données** (recensement aménagements cyclables)  
+ **Flotte de service / Volontaires JO**, etc..

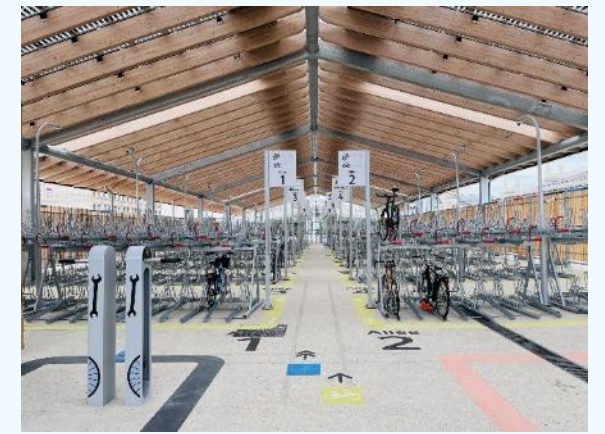
# La politique cyclable d'Île-de-France Mobilités

## 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



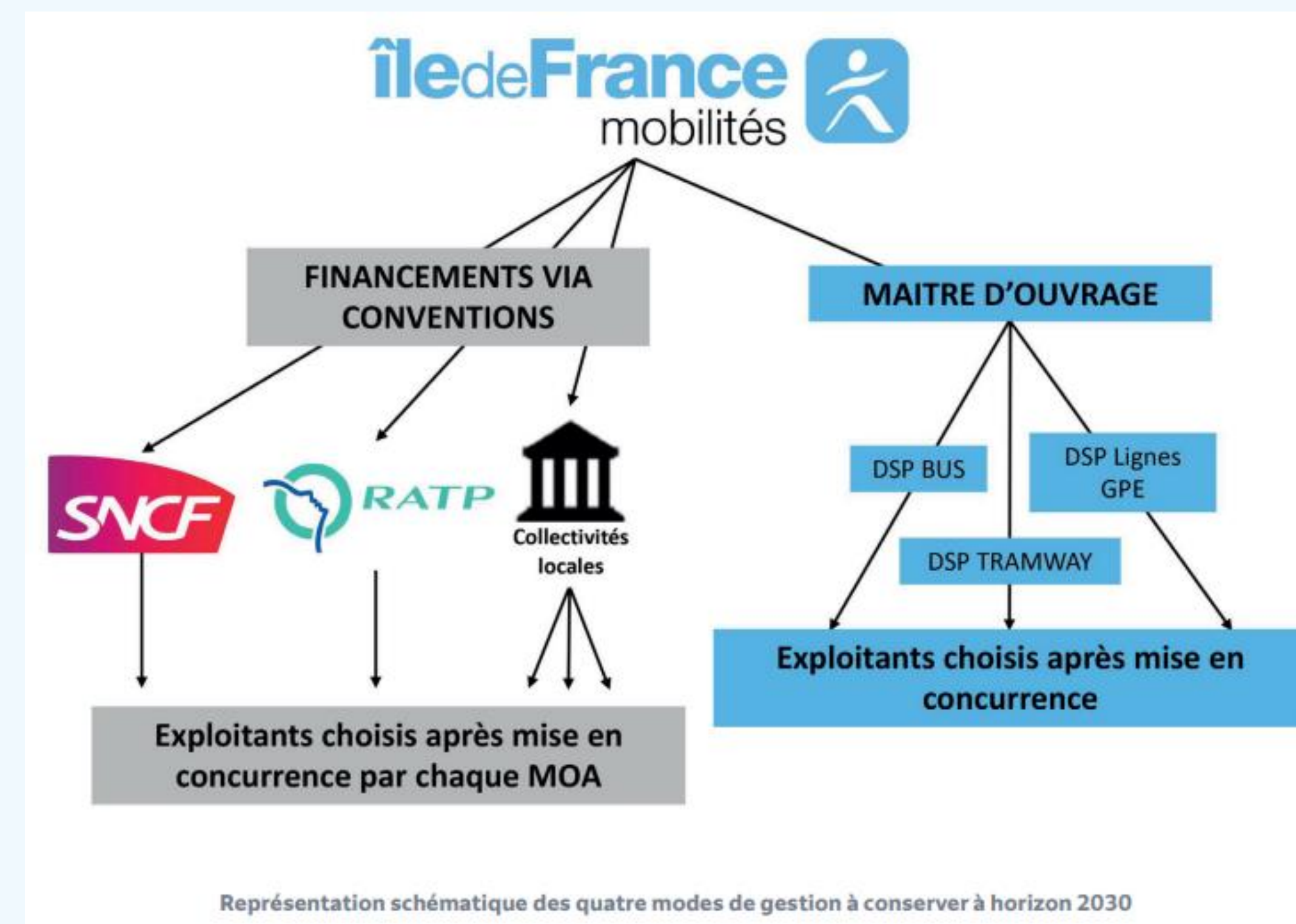
# Le Schéma directeur voté en 2020...

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)



# ... 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 :**

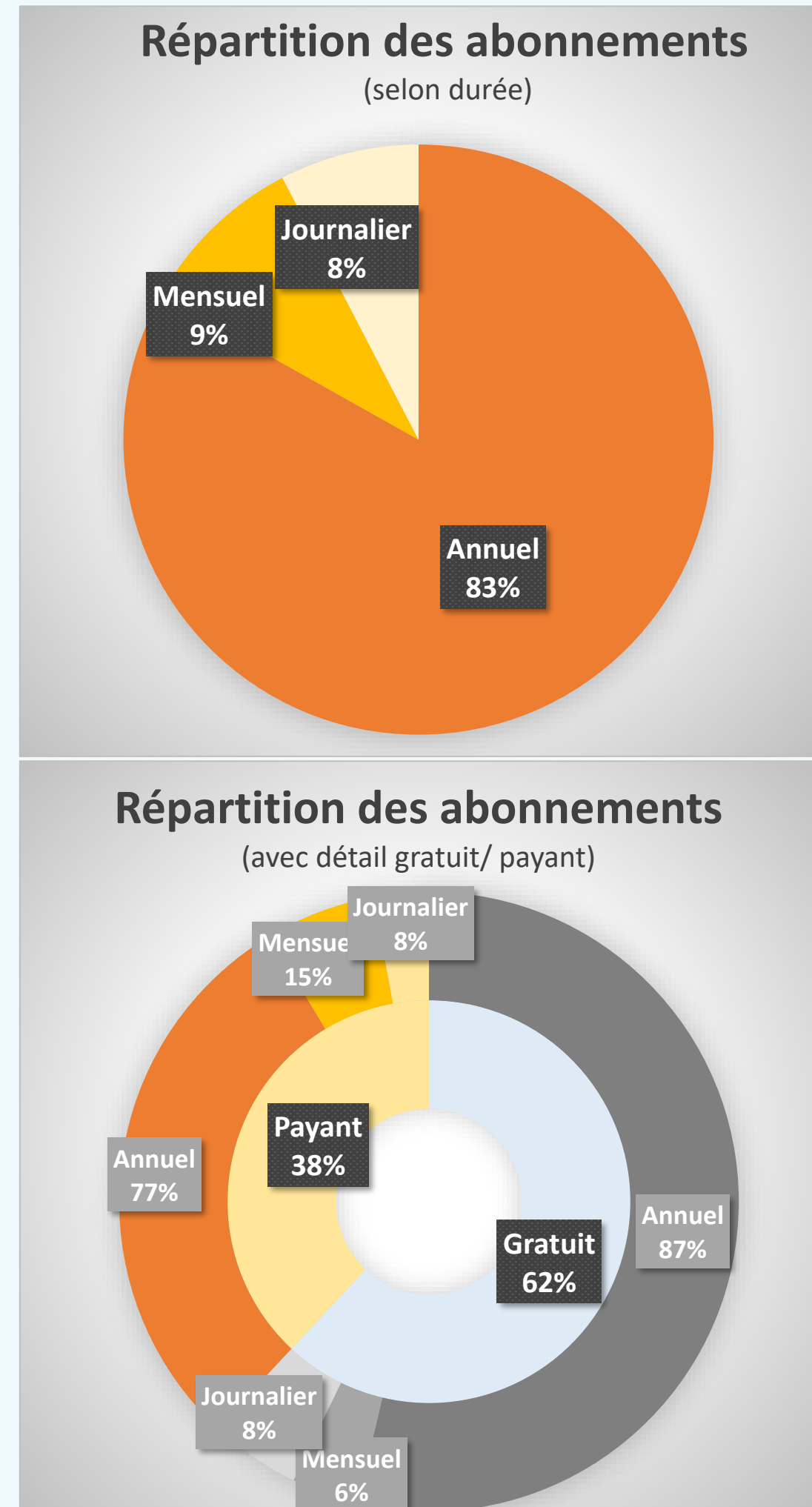
- Possibilité d'accéder aux Parkings Vélos sans passe Navigo annuel
- Possibilité de s'abonner à la journée et au mois

**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  $\geq$  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 7 j/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	Vélo Cargo	Vélo Long
Mécanique, Électrique, VTT ...	Gabarit spéciaux	
Accepté	Accepté	Non accepté

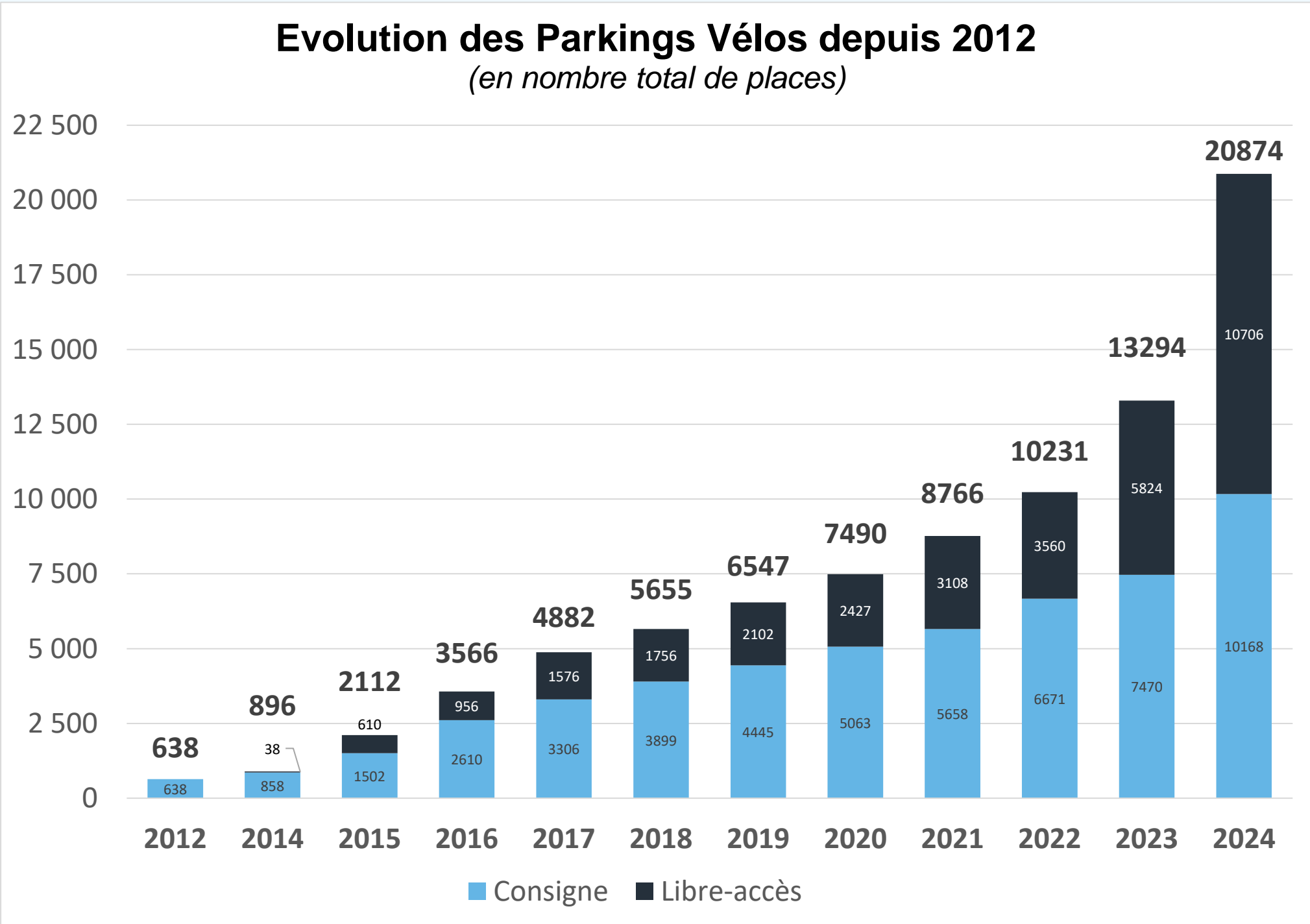
Les supports acceptés :

Passe Navigo <a href="#">En savoir plus</a>	Passe Navigo Découverte <a href="#">En savoir plus</a>
Passe Navigo Easy «Rigide» <a href="#">En savoir plus</a>	Passe Navigo sur smartphone <a href="#">En savoir plus</a>
Digicode <a href="#">En savoir plus</a>	

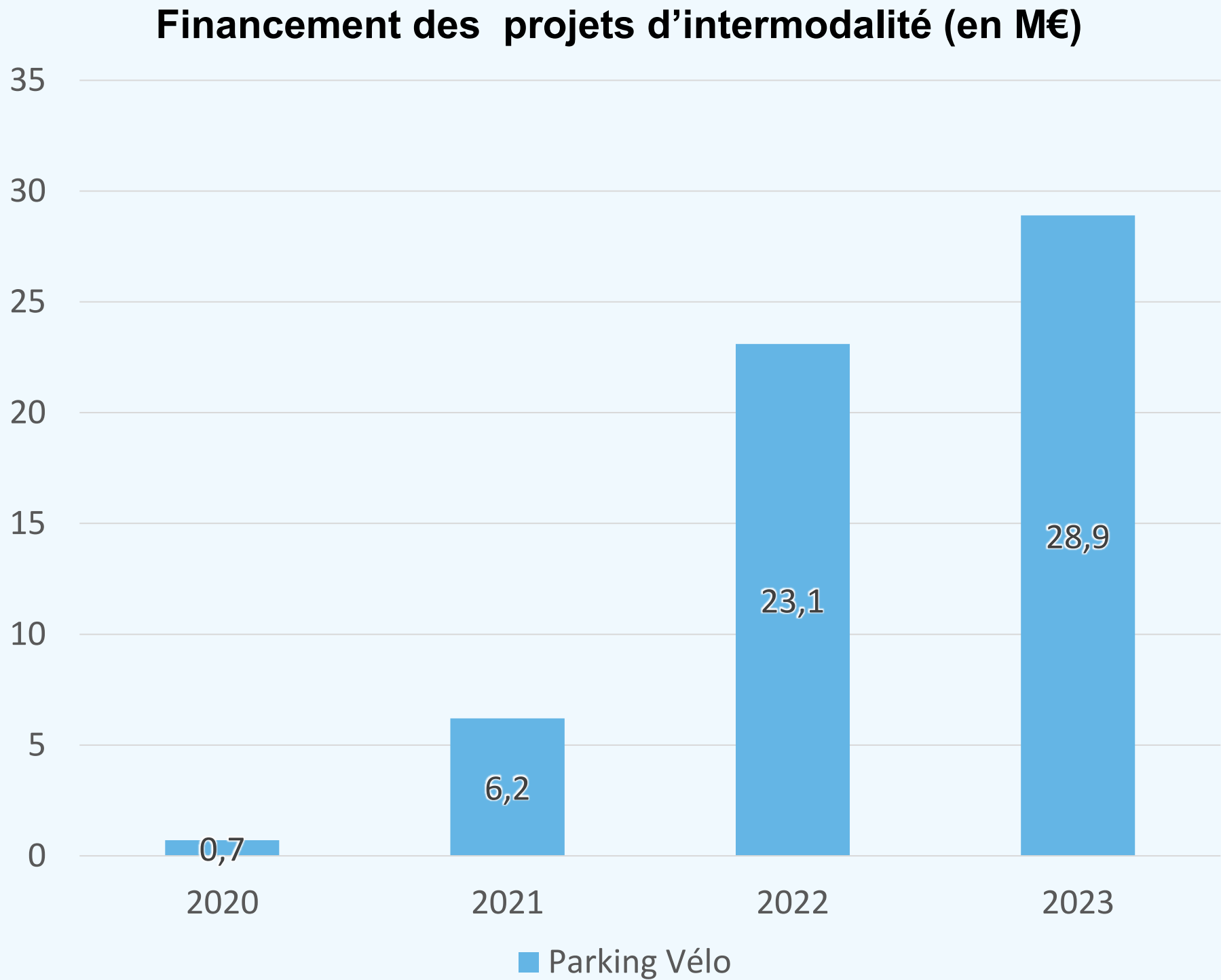
# Bilan à date

## 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



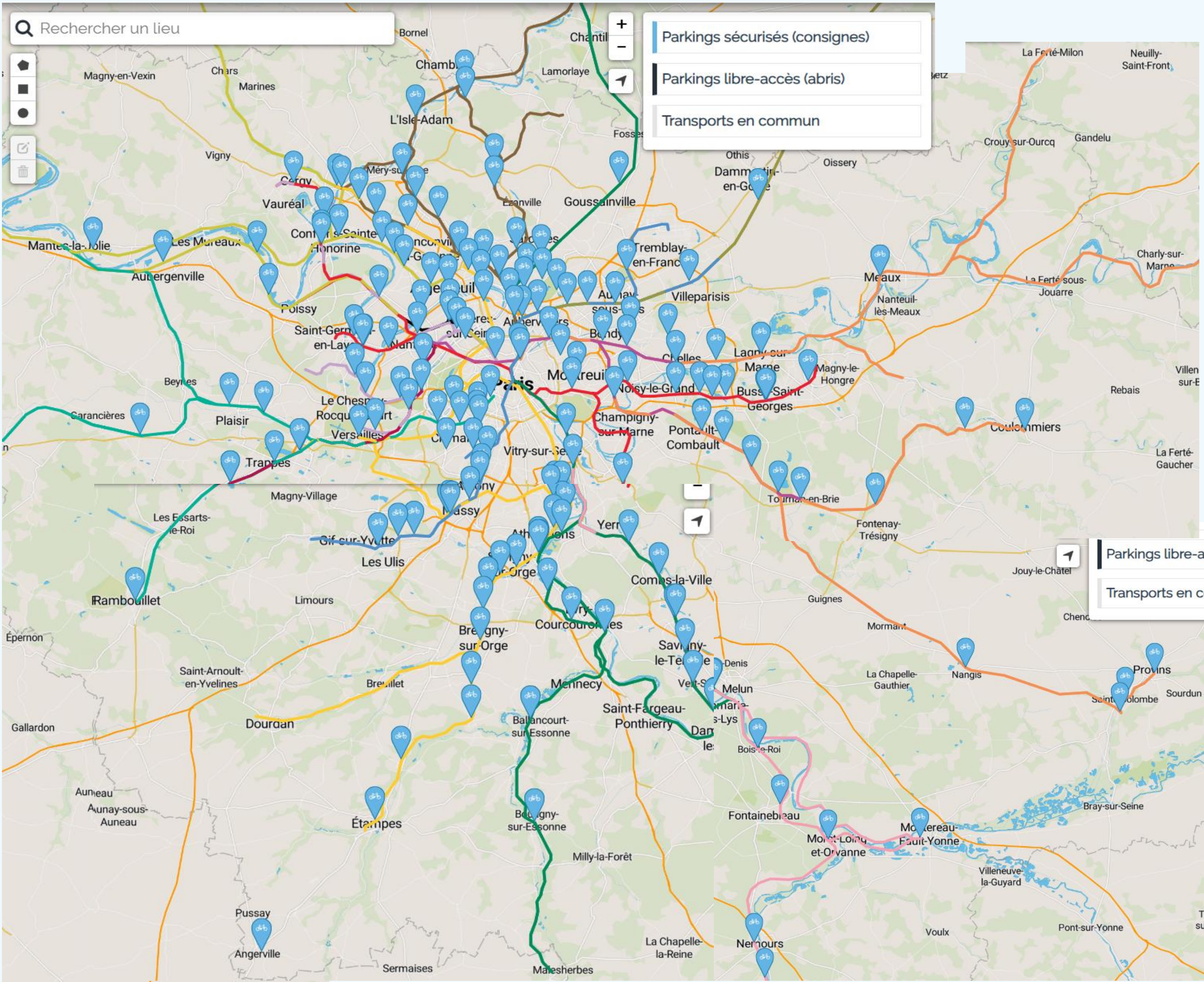


# Bilan à date

L'équipement des gares continue de progresser :

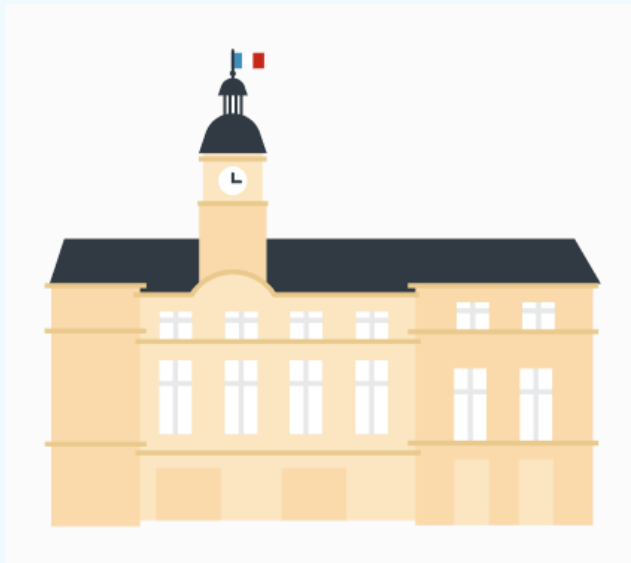
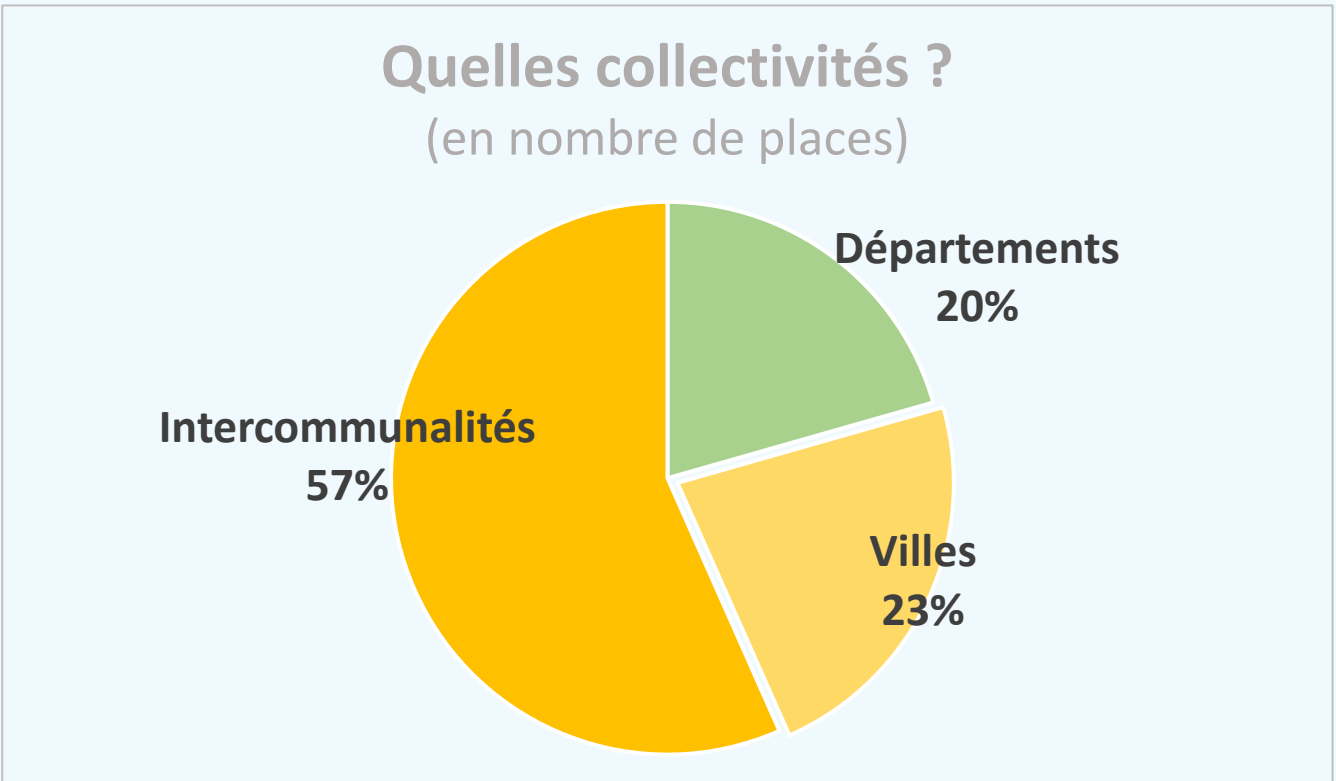
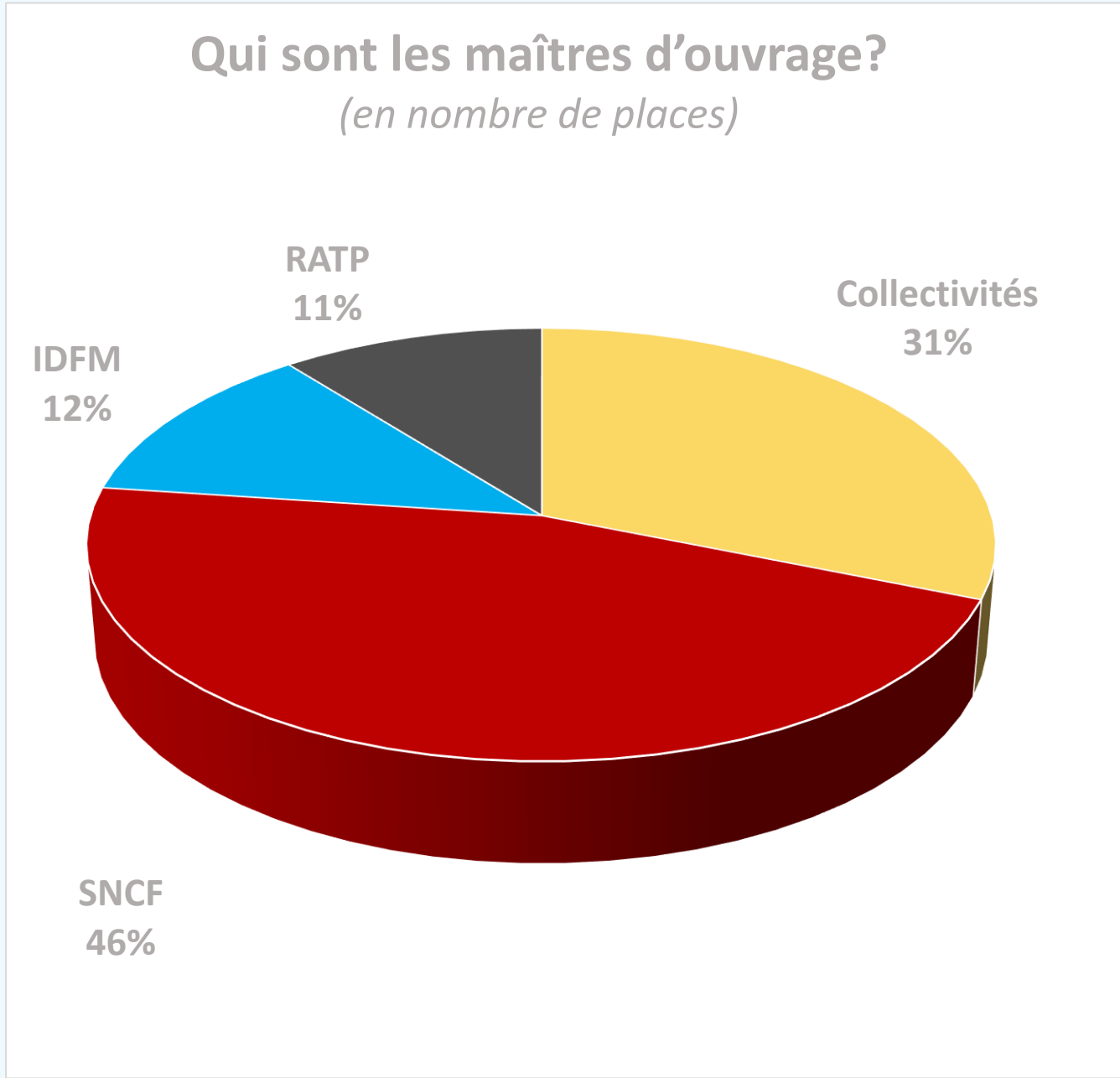
286 gares équipées en Parkings Vélos (libre-accès ou consigne)

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



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



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

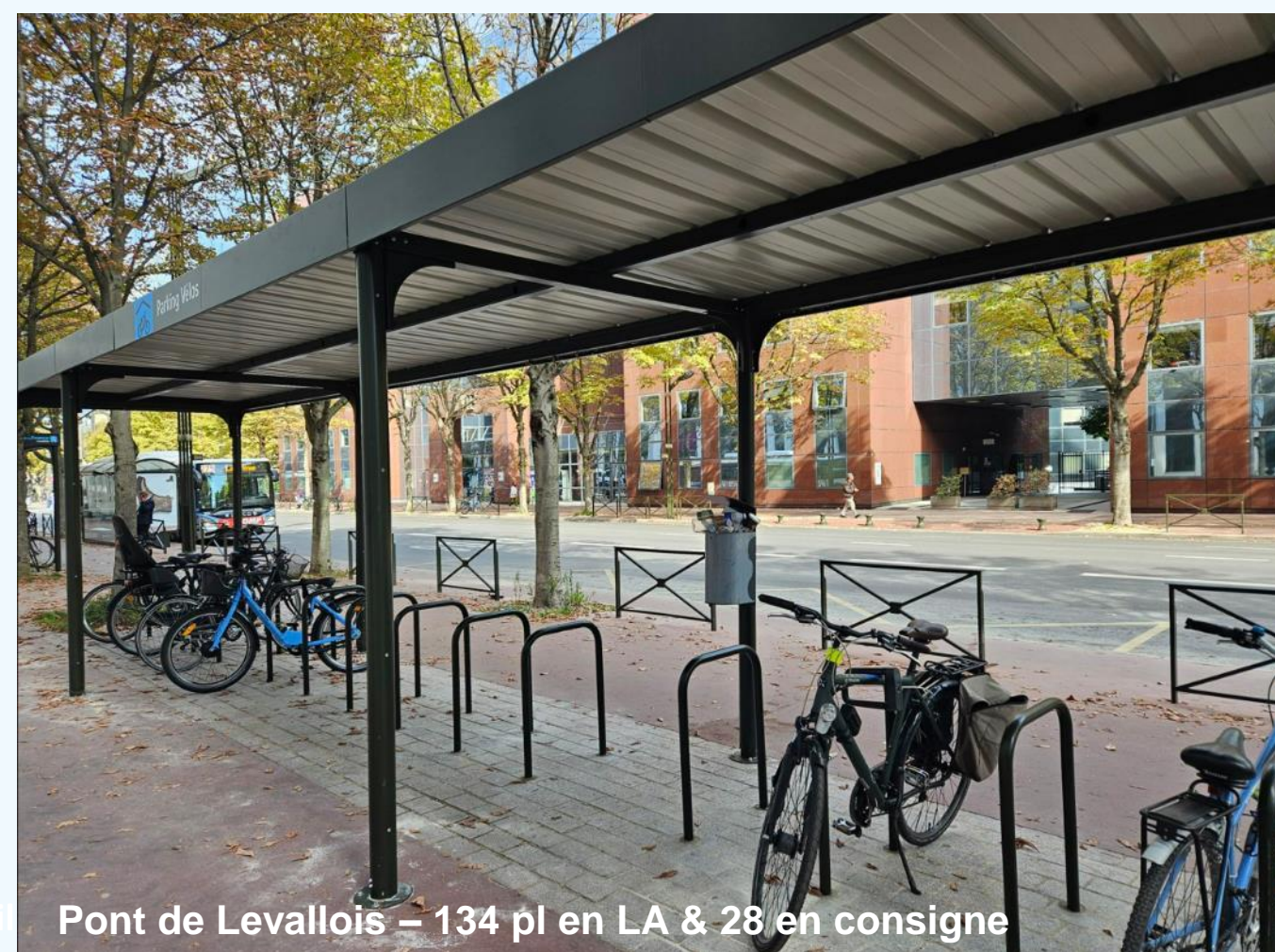


Gare de Lyon – 408 places en libre-accès (janvier 2024)



# Exemples d'équipement en service

## Une diversité d'équipements et de contextes



Neuilley Pont de Levallois – 134 pl en LA & 28 en consigne



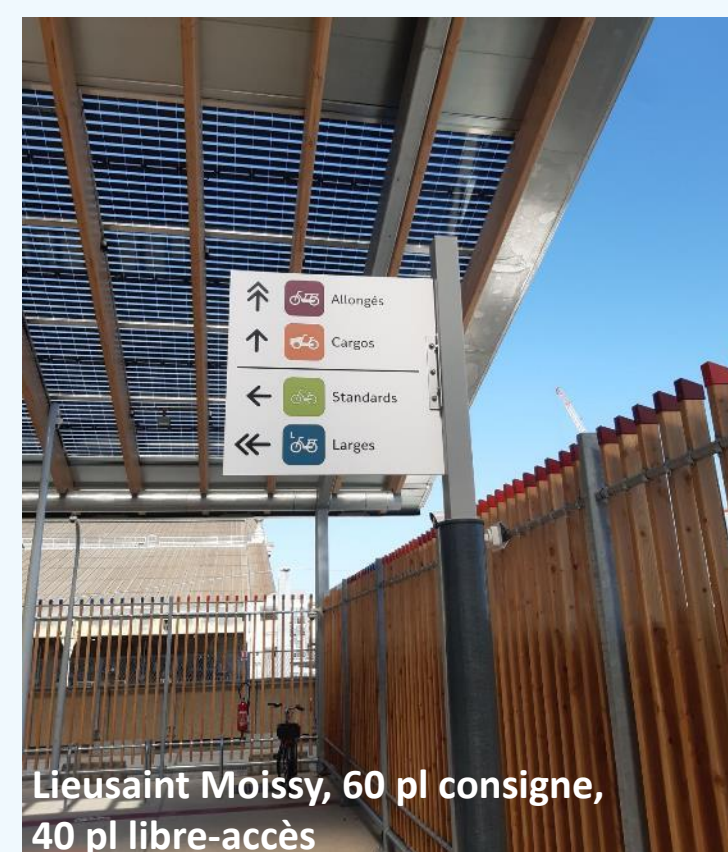
Saint-Denis Pleyel – 180 pl libre-accès (provisoires)



Fontenay-aux-Roses – 20 pl consigne, 20 pl libre-accès



Lieusaint Moissy – 60 pl consigne et 40 pl libre-accès (X2)



Lieusaint Moissy, 60 pl consigne, 40 pl libre-accès



Gare du Nord – 1186 pl consigne + 50 pl libre-accès

Projet Paris Nord, 1200 places



La Frette Montigny – 20 pl consigne, 14 libre-accès



# 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



→ 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 ?

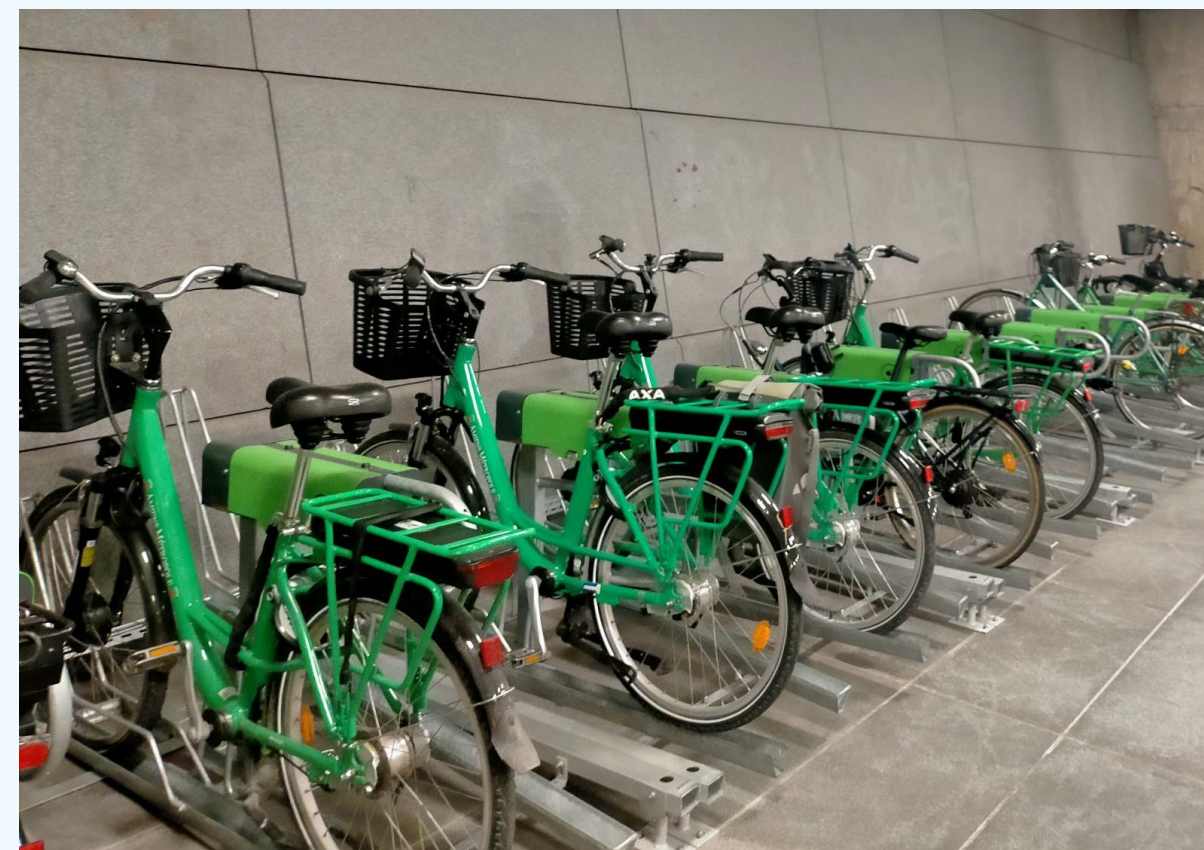
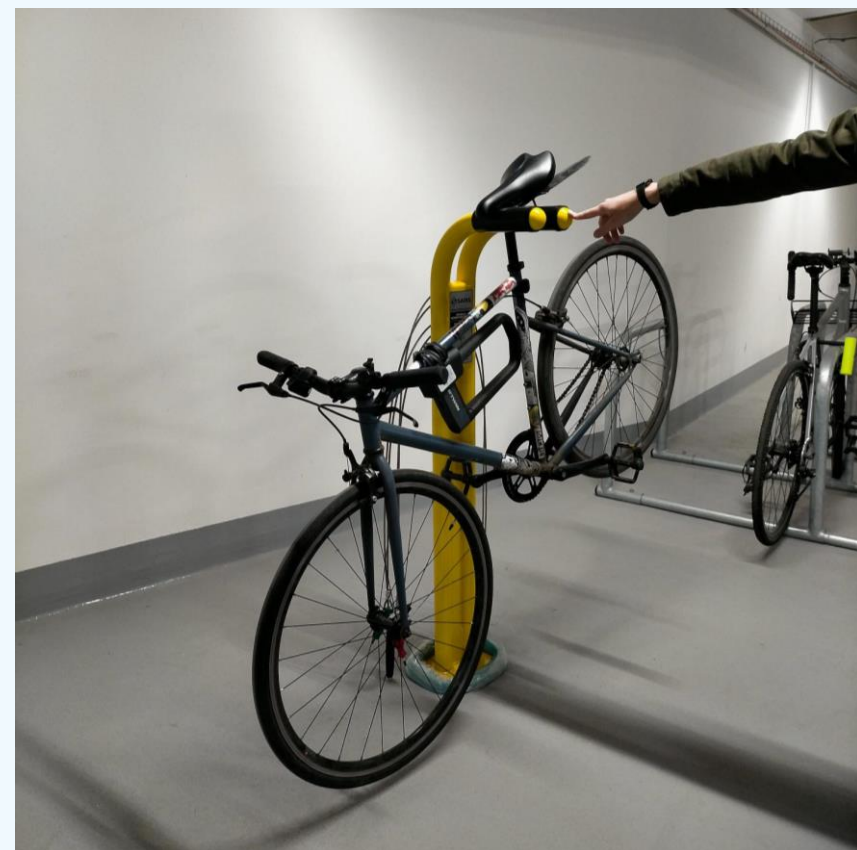


# Maisons du vélo locales - subvention d'exploitation d'IDFM

## 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 événements 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



- 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
<i>Rappel du contexte et description du / des équipements</i>
<i>Personnel</i>
<i>Services vélos</i>
<i>Fréquentation</i>
<i>Entretien et maintenance</i>
<i>Facultatif : Satisfaction usagers</i>
<i>Compte d'exploitation annuel</i>

# 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

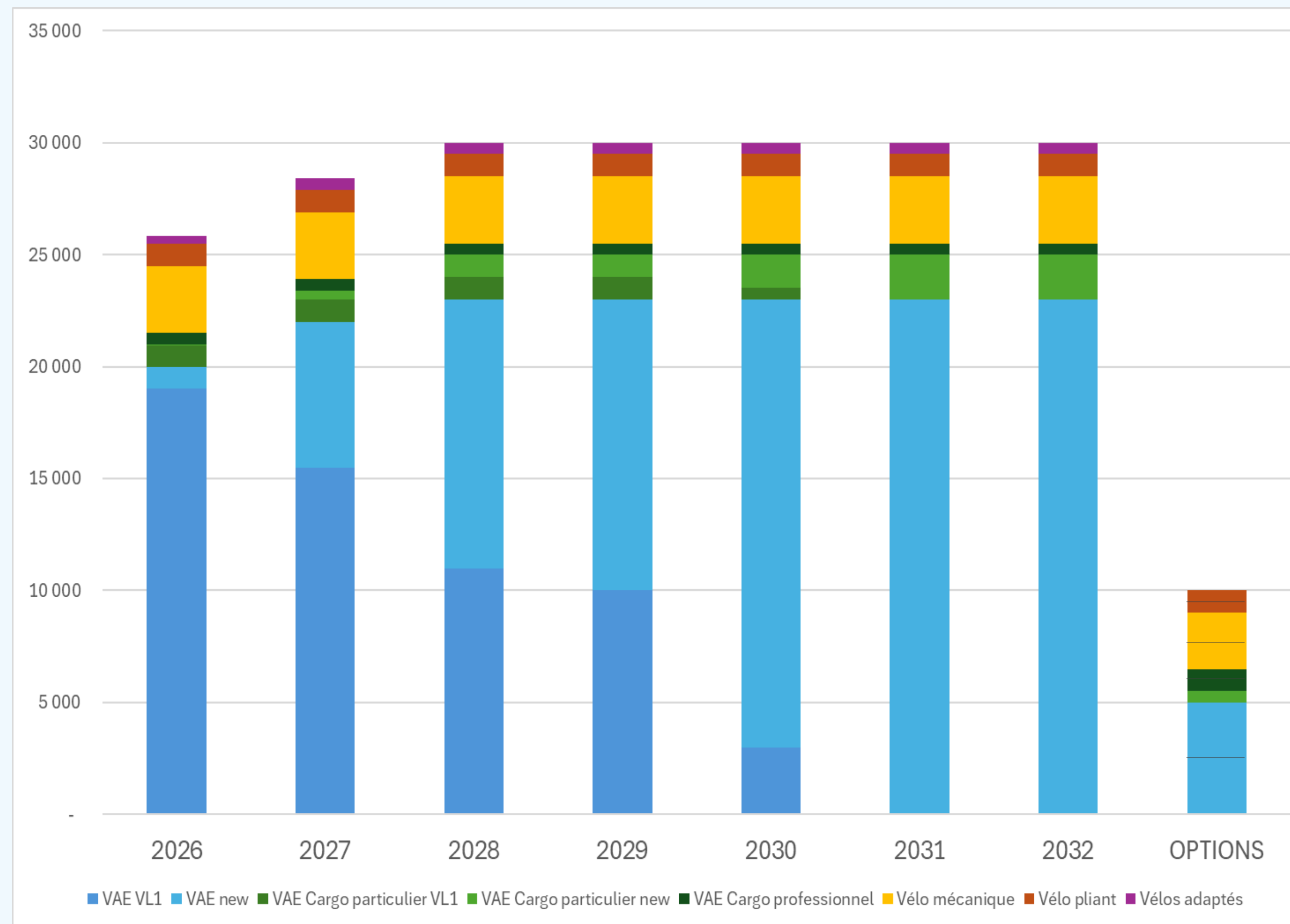
- **Diversification** du mode de distribution des vélos en location par la création de **point d'accueil** physique à travers la région avec 40 maisons.
- **Promotion** des services vélos IDFM et plus largement de la pratique cyclable dans les territoires via des **services complémentaires** et des animations.

### 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	1 <sup>er</sup> mars au 31 octobre	1 <sup>er</sup> novembre à fin février
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



**MINISTÈRE  
DE L'INTÉRIEUR**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# La sécurité des cyclistes en question

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE** **VIVRE,  
ENSEMBLE**

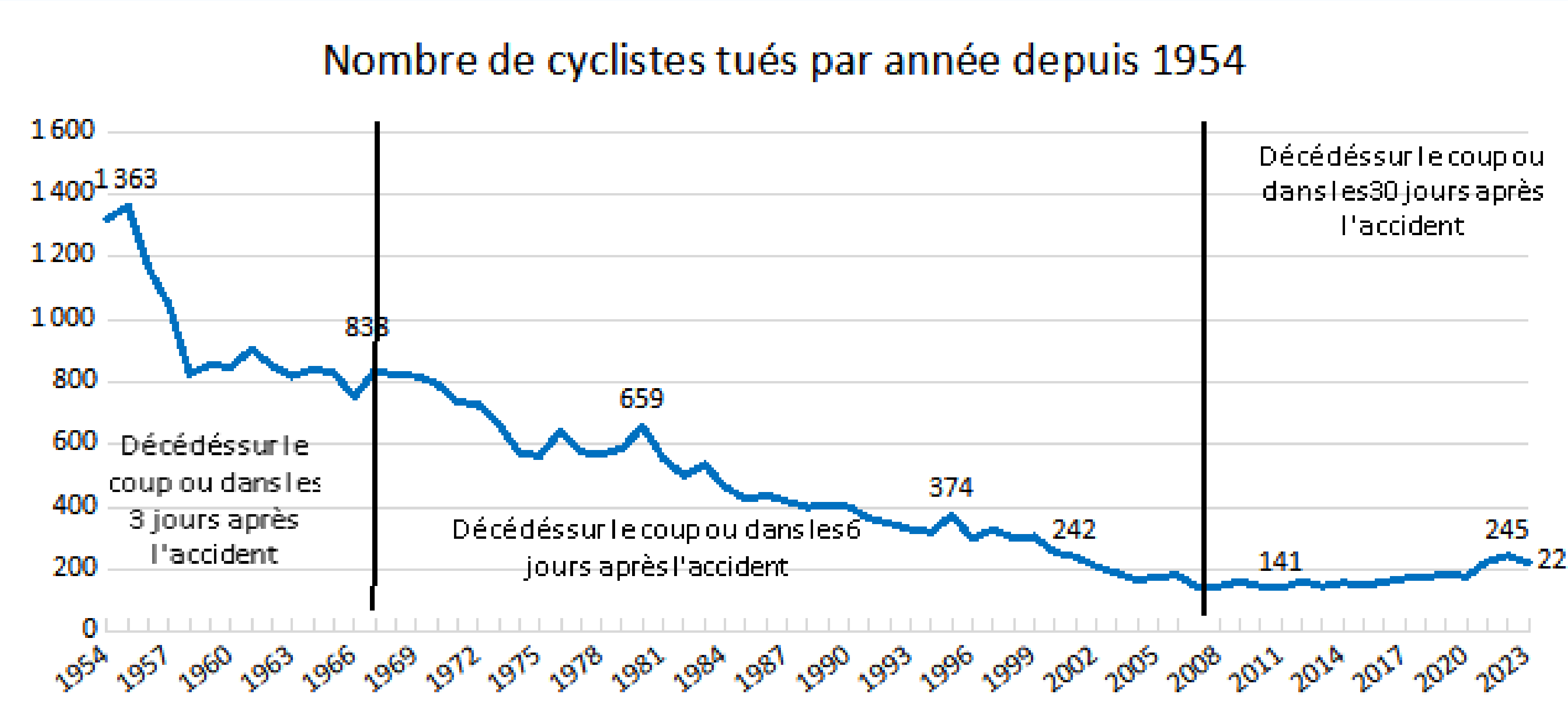


# L'accidentalité cycliste



# Accidentalité des cyclistes

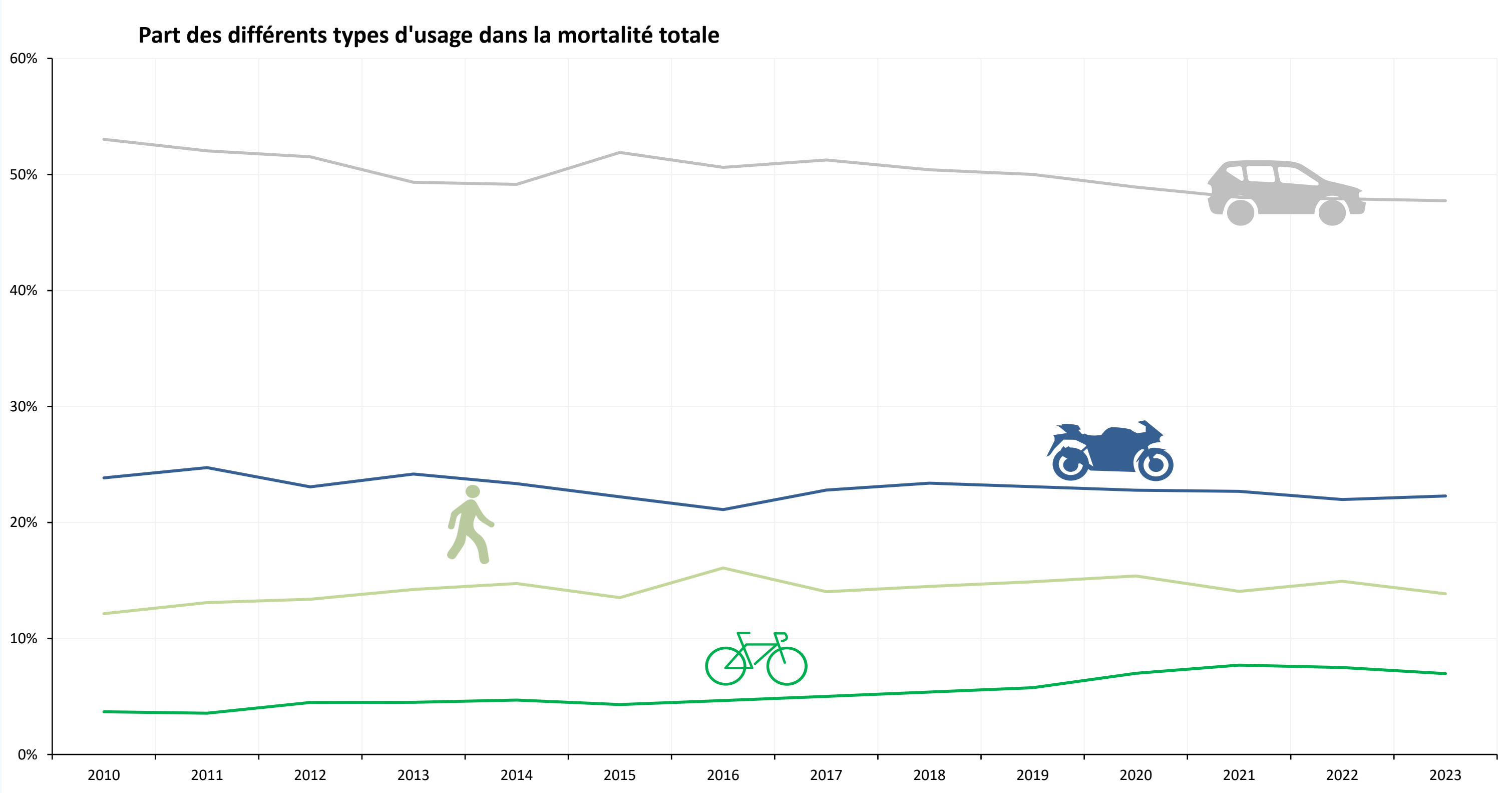
Evolution de l'accidentalité des cyclistes sur longue période : une baisse tendancielle





# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

Une tendance récente à la dégradation...



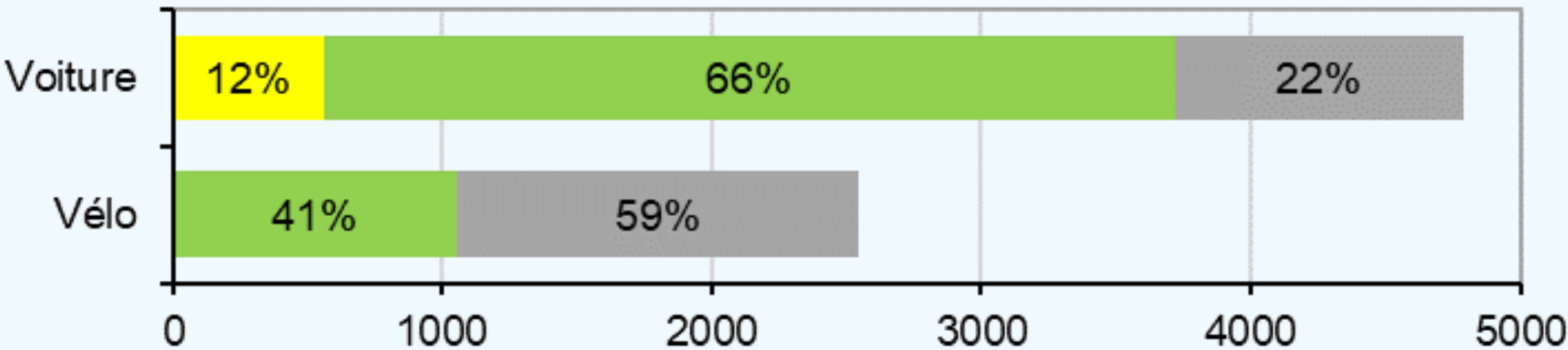
# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

Une accidentalité majoritairement en agglomération...

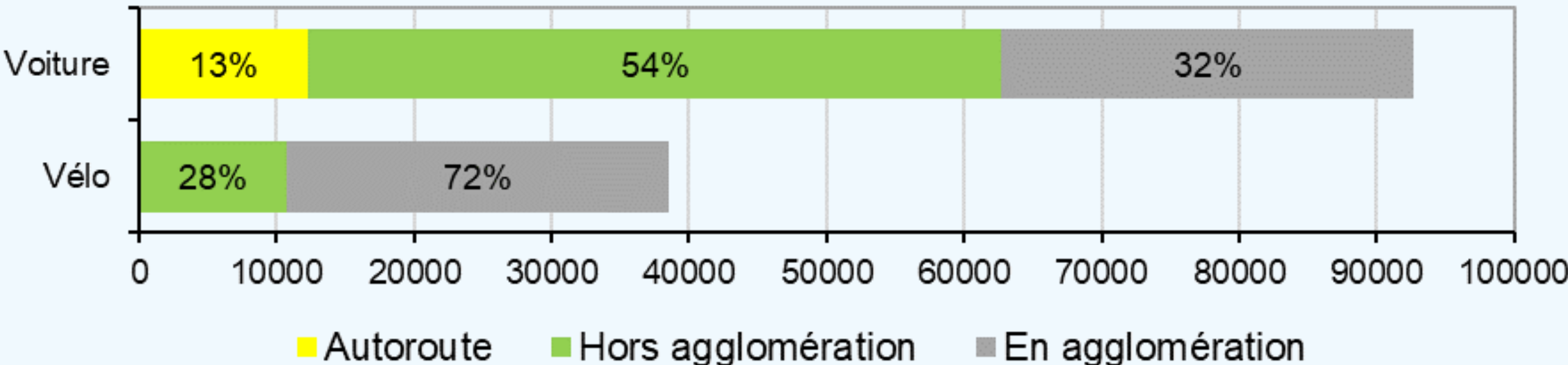
## En agglomération :

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

16 000 blessés graves, selon le réseau routier, en 2023



220 000 blessés légers, selon le réseau routier, en 2023





# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

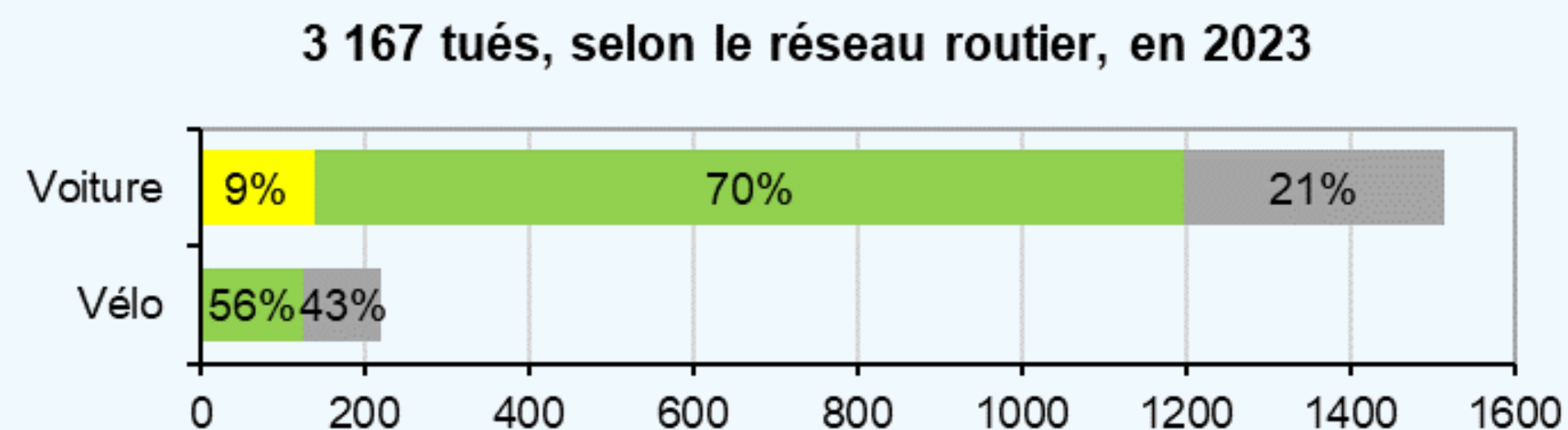
Mais une mortalité majoritairement hors agglomération

**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.**

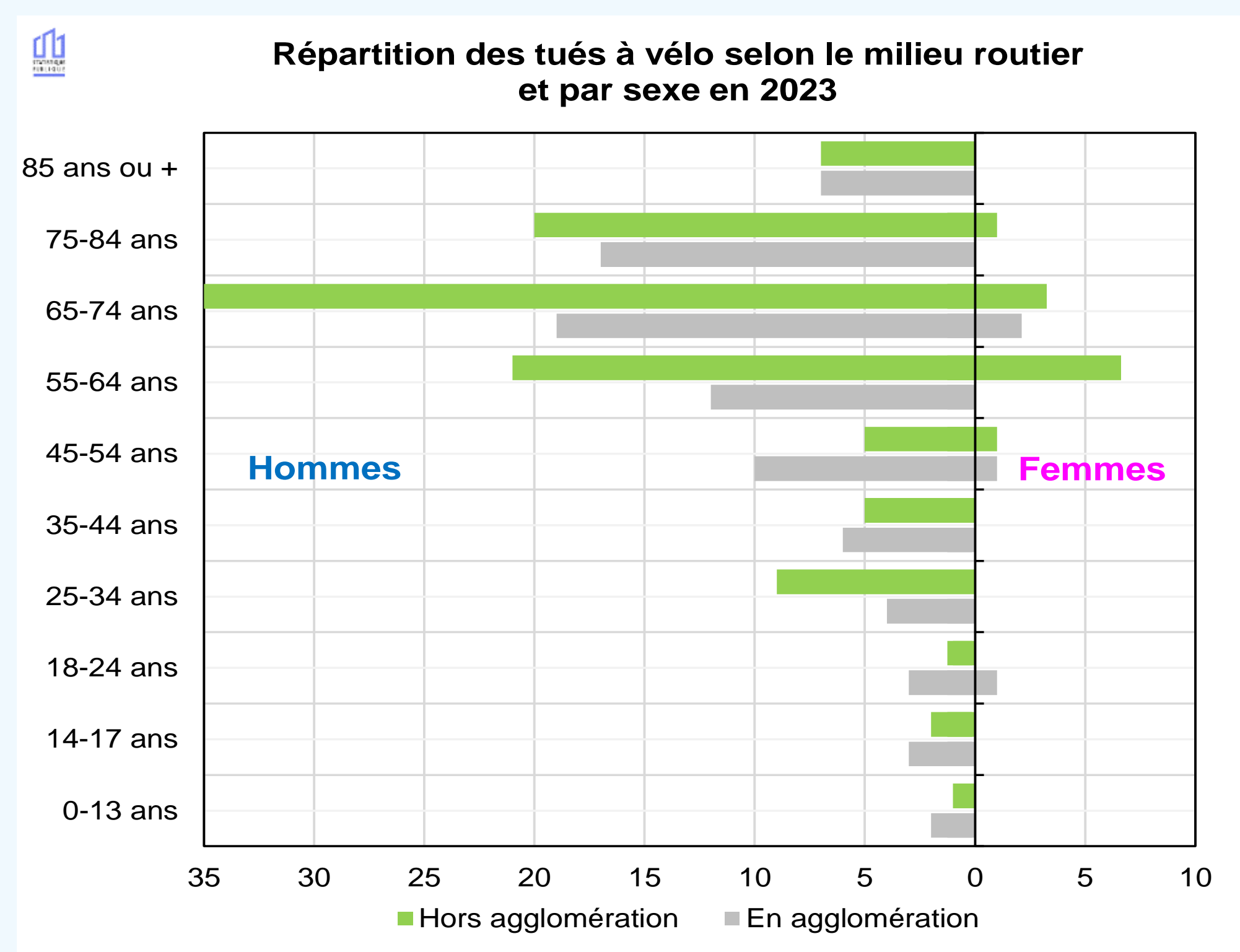
**Les voies hors agglomération :**

- **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



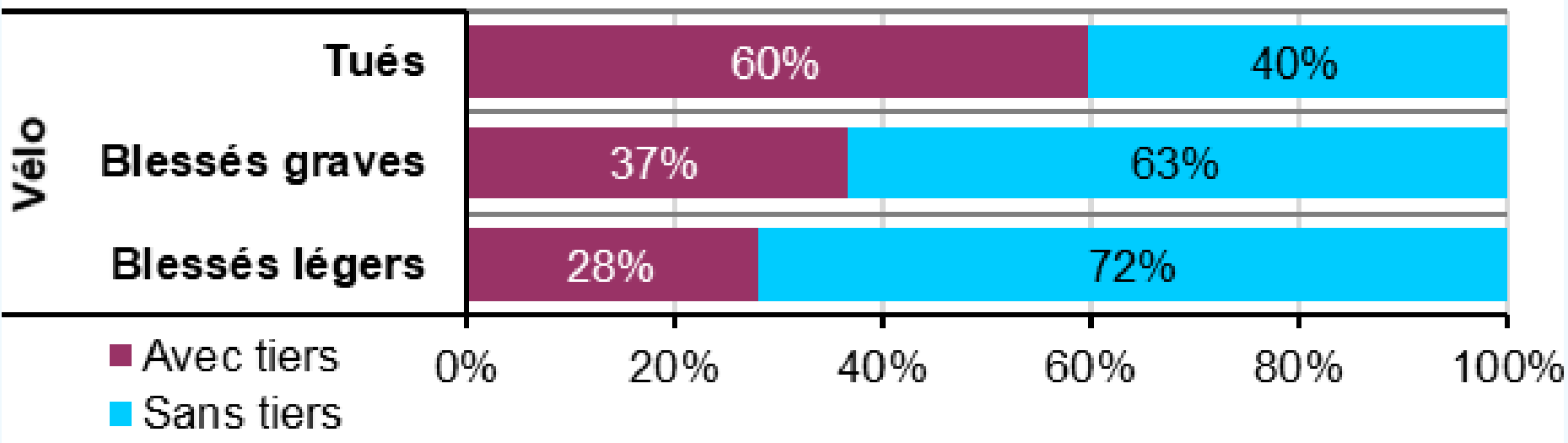
**En 2023, 86% des cyclistes décédés étaient des hommes, 191 cyclistes décédés parmi 221.**

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



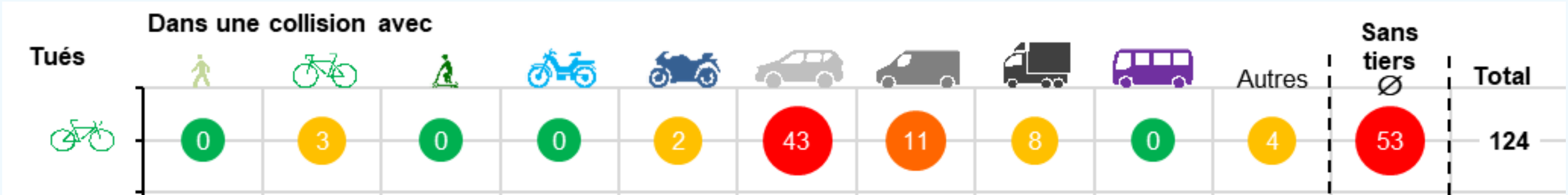
# Les caractéristiques de l'accidentalité des cyclistes

Une part importante de la mortalité sans tiers

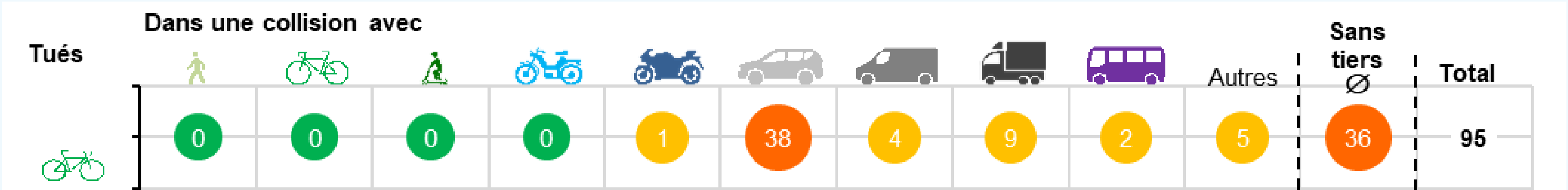


(+2 tués à vélo à l'intersection avec la fin de bretelle d'autoroute donc affectés à l'autoroute)

## 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**





# Les campagnes de la Sécurité routière



# Les campagnes de la Sécurité routière

Sur le Tour de France





# 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 conspécuité

- **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



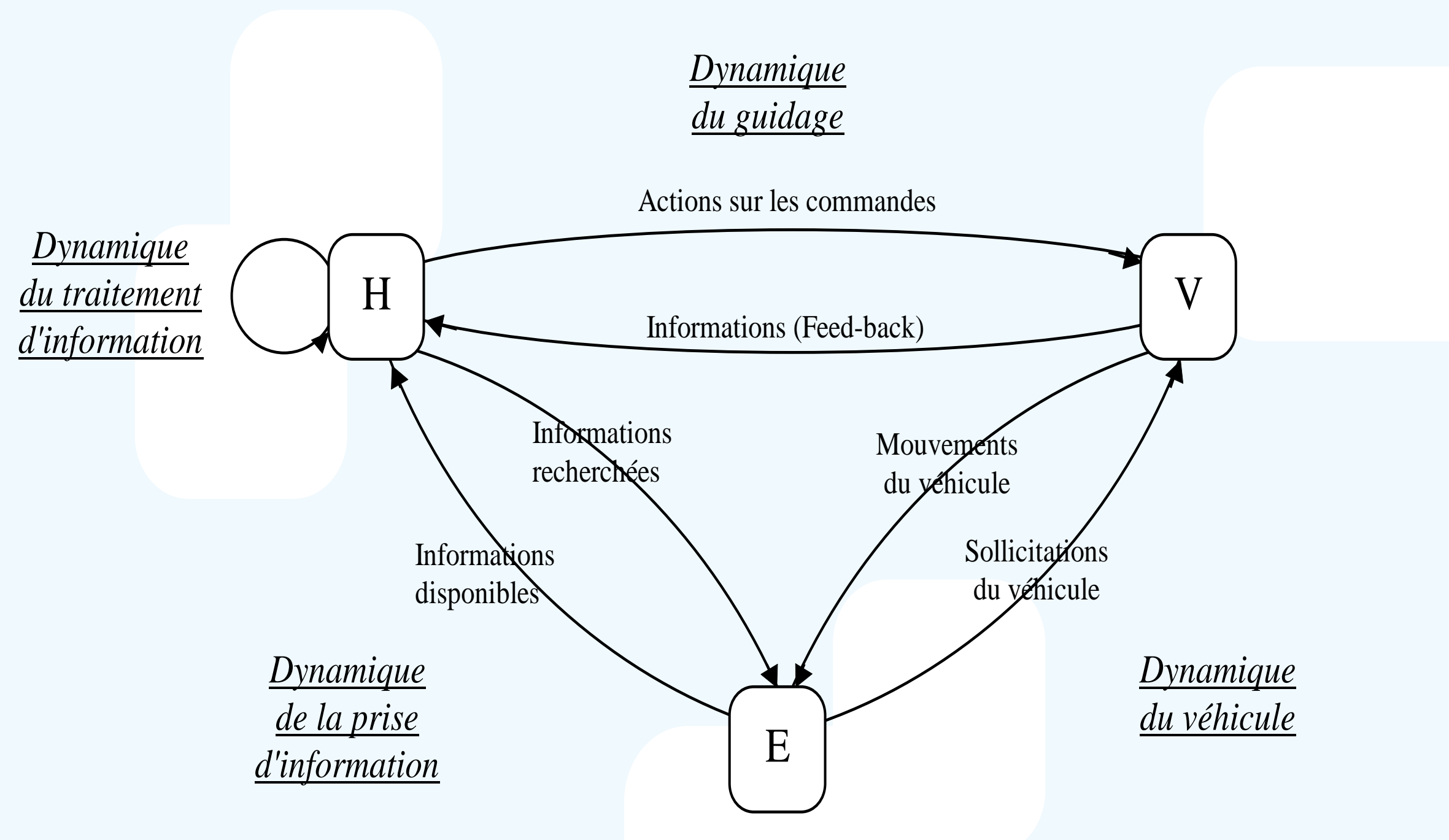
Université  
Gustave Eiffel

# Le vélo, tout un système !



# Approche micro-systémique de l'activité cycliste

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



Source: UGE-LMA

# 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						

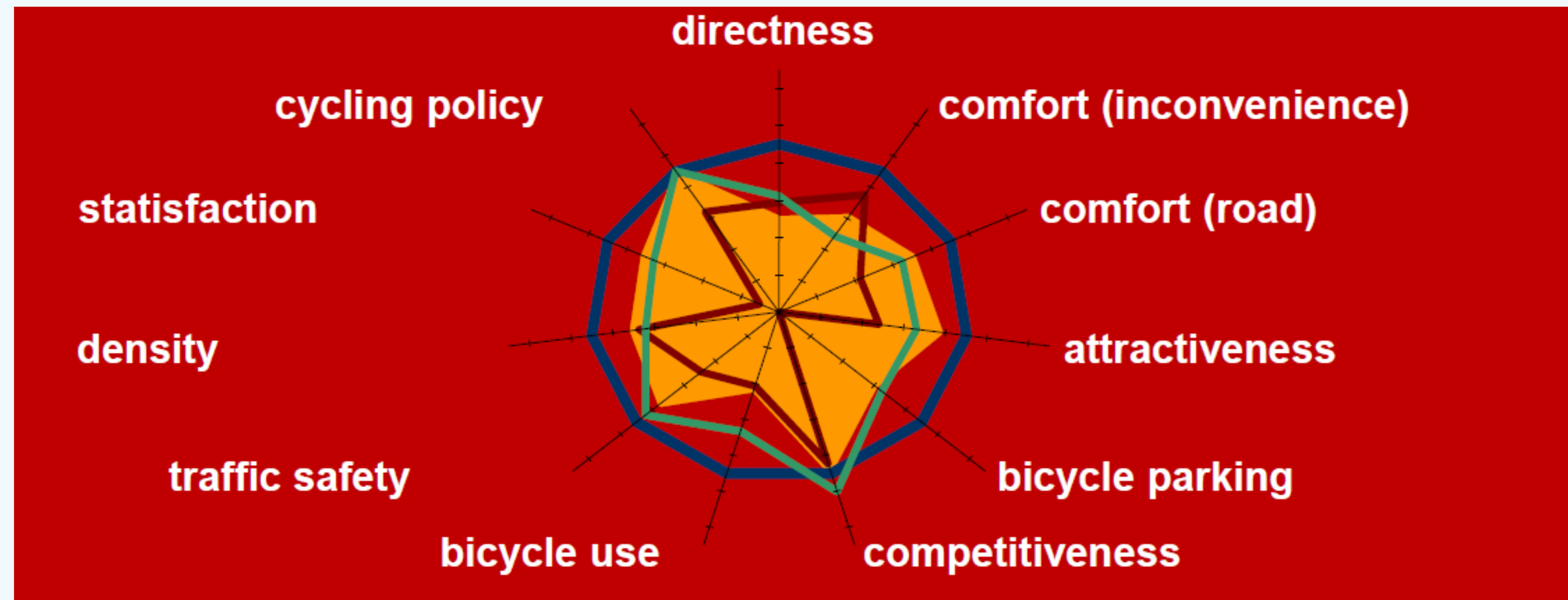
Source: ITF, 2022

- 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’habitude 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**





Pause



**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

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



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

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







## 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.





# Conclusion

## Rencontres régionales du Vélo

Jeudi 5 décembre 2024

