



une création originale



Se déplacer à Vélo : bénéfiques, équipements et bonnes pratiques

13 mars 2024 (16:00 - 17:00)

Se déplacer à Vélo : bénéfices, équipements et bonnes pratiques



Nathalie DACLON
Mairie de Paris



Élie GUITTON
Institut Paris Region



Matthias BEAUFILS-MARQUET
Ademe



une création originale



10 bonnes raisons de promouvoir le vélo

Le vélo est un mode de transport...

1) Le vélo est un mode de transport alternatif

Rue de Rivoli, Paris



Années 1970



2024

© Shutterstock

2) Le vélo est un mode de transport individuel et efficace



Londres, réseau Cycleways

@PeterStuart3

3) Le vélo est un mode de transport non motorisé

SOLUTION



POLLUTION

4) Le vélo est un mode de transport peu agressif



Journée sans voiture, devant l'Hôtel de Ville, Paris

© Ville de Paris

5) Le vélo est un mode de transport actif



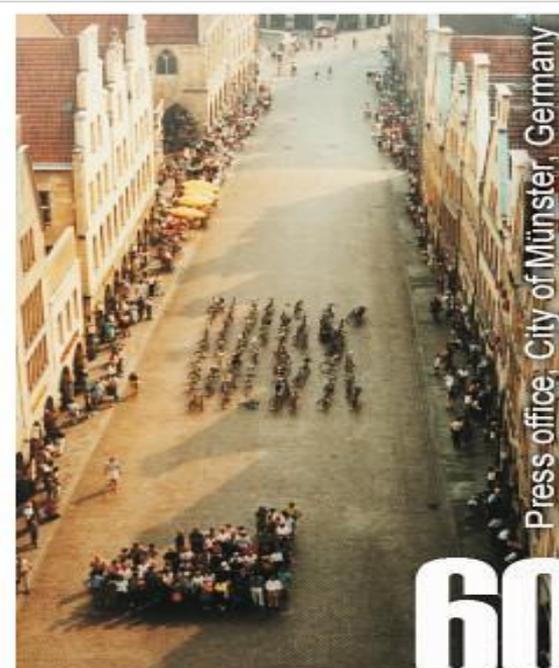
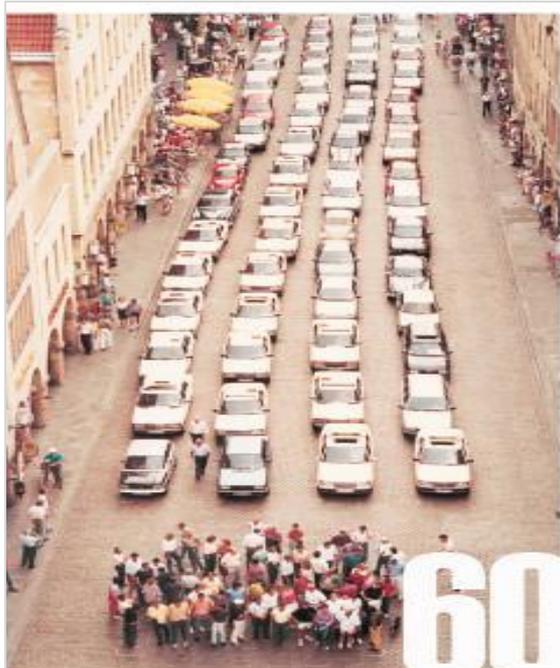
Passerelle du port, Charleville-Mézières

© Ville de Charleville-Mézières

6) Le vélo est un mode de transport économique



7) Le vélo est un mode de transport léger et peu encombrant



Press office, City of Münster, Germany

Espace de voirie nécessaire pour transporter 60 personnes

8) Le vélo est un mode de transport capacitaire en emport



Cyclo-logistique, Londres

9) Le vélo est un mode de transport des proximités



Rue du Général Leclerc, Créteil

© Marion Esnault / Reporterre

10) Le vélo est un mode de transport des moyennes distances

PLAN VIF

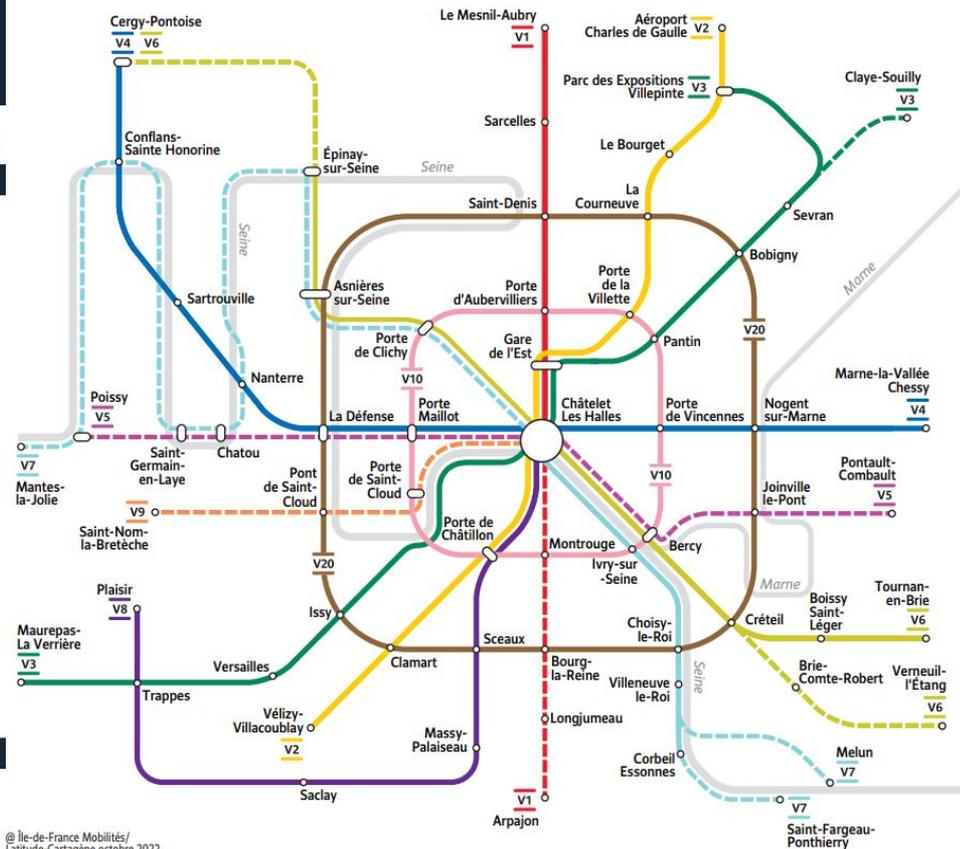


Pistes cyclables aménagées

-  **V1** Le Mesnil-Aubry
Arpajon
-  **V2** Vélizy-Villacoublay
Aéroport Charles-de-Gaulle
-  **V3** Maurepas - La Verrière
Parc des Expositions Villepinte/
Claye-Souilly
-  **V4** Cergy-Pontoise
Marne-la-Vallée Chessy
-  **V5** Poissy
Pontault-Combault
-  **V6** Cergy-Pontoise
Tournan-en-Brie/Verneuil-l'Étang
-  **V7** Mantes-la-Jolie
Saint-Fargeau-Ponthierry/Melun
-  **V8** Plaisir
Paris
-  **V9** Saint-Nom-la-Bretèche
Paris
-  **V10** Petite ceinture
-  **V20** Grande ceinture

Légende

- Phase 1
- - - Phase 2



© Île-de-France Mobilités/
Latitude-Cartagène octobre 2022

© Île-de-France Mobilités



...sans compter les autres !



Élie GUITTON

Géographe, urbaniste

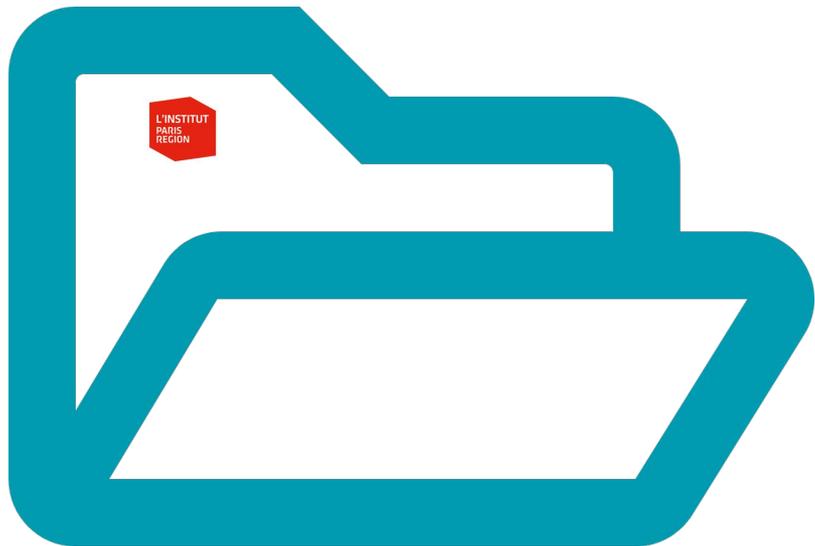
Département Mobilité Transport

L'Institut Paris Region

elie.guitton@institutparisregion.fr



**Vous trouverez après cette slide
la suite de la présentation ainsi
que des éléments complémentaires
à l'intervention**



Quelques références

L'Institut Paris Region, *Le vélo : nouveau mode de vie, nouveau mode de ville ?*, mai 2020

L'Institut Paris Region, Riou, D., *Le vélo sera au cœur de la mobilité post-confinement*, avril 2020

L'Institut Paris Region (ORS), *Mortalité attribuable à la pollution atmosphérique*, février 2022

Collectif Mobilité, *Enquête thématique vélo, Adoption et pratique du vélo en Île-de-France*, octobre 2023

Héran, F. : *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain, Application au cas de l'Île de France*, juin 2008

Ademe, *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*, mai 2020

Schwarz, É., Leroutier, M., de Nazelle, A., Quirion, P., Jean, K., *The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data*, février 2024

Verlinghieri, E., Itova, I., Collignon, N., Aldred, R. (2021). *The Promise of Low Carbon Freight : Benefits of cargo bikes in London*, août 2021

Kåstrup, M., *Are cyclists good customers?*, juin 2013

ARGUS, *Beobachtungsstudie: Einkaufsverhalten in Graz und Umgebung*, décembre 2009

Hendriksen, I. J. M., Simons, M., Galindo Garre, F., Hildebrand, V. H., *The association between commuter cycling and sickness absence*, août 2010

Gössling, S., Choi, A. S., *Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles*, mai 2015

GRAND Circuit

une création originale

 AMÉLIORONS
LA VILLE



Le vélo à Paris :
une petite révolution dans la mobilité urbaine

Le changement de paradigme

Du « tout à la voiture » à la ville écomobile, aux rues pour tous



Rue de Rivoli
Quais de Seine
Canal
Saint-Martin



Une politique cyclable ambitieuse depuis plusieurs années



2007 : Mise en service du Vélib', un succès phénoménal

2015 - 2020 : Plan Vélo inédit de par ses ambitions et les moyens consacrés - 150M€ d'investissement



2019 : de nouveaux de grandes grèves et de nouveau des vélos qui sortent des caves

2020 : 52km de coronapistes en sortie du premier confinement, accélérateur de pratique



Plan vélo 2021 - 2026 : Paris 100 %

250M€ d'investissement sur la mandature

180 km de pistes sécurisées

Près de 400 km de doubles sens cyclables

Inscription dans un réseau métropolitain et régional

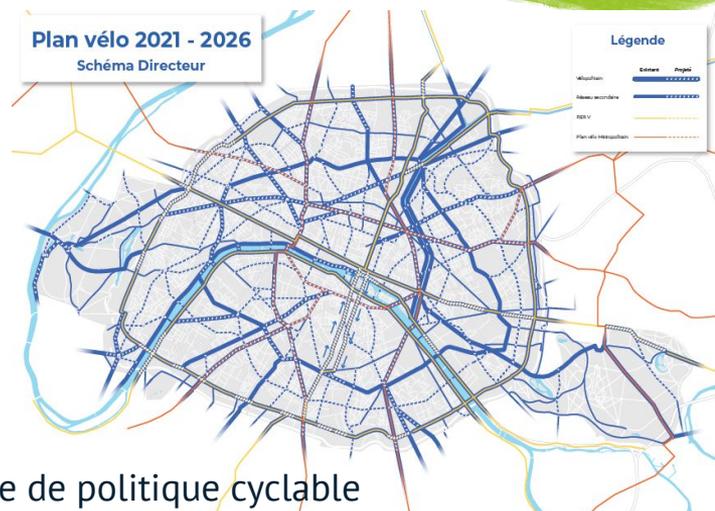
Des ambitions très fortes sur le développement du stationnement

Construction d'un « écosystème vélo »

Un portage politique très fort

Lors des deux derniers mandats d'Anne Hidalgo, les objectifs en matière de politique cyclable s'inscrivent dans un projet plus large de transformation de l'espace public. Le vélo participe à des enjeux plus larges:

- Lutte contre la pollution de l'air (et sonore)
- Reconquête des espaces réservés aux motorisés au profit des piétons et des vélos
- L'apaisement de la ville
- Les enjeux d'accidentologie



Évolution du réseau cyclable et du stationnement vélo

1442 km de linéaire cyclable en janvier 2023

+3 % de linéaire entre 2021 et 2022

+16 % de linéaire entre 2019 et 2022

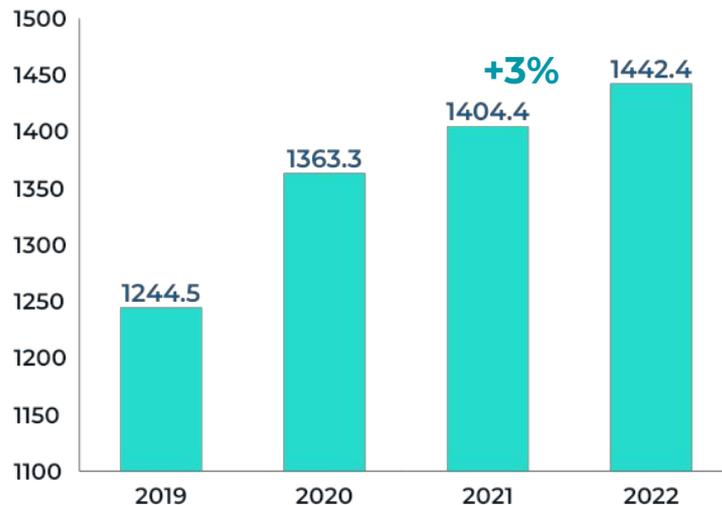
En 2022, 3,7 km de bandes cyclables ont été aménagées, ainsi que 41 km de doubles-sens cyclables, de voies piétonnes et de voies et chemins fermés définitivement à la circulation générale.

94 804 places de stationnement des vélos en juillet 2023

- **Sur voirie, 92 378** places pour vélos
- **Dans les Parcs concédés, 2 426** emplacements vélos

+105 % entre février 2020 et juillet 2023

**Évolution annuelle des itinéraires cyclables
(linéaire total en km)**



Les itinéraires comprennent : les pistes cyclables et les voies vertes, les couloirs de bus ouverts aux vélos, les bandes cyclables, les doubles-sens cyclables, les voies piétonnes et les voies et chemins fermés à la circulation générale.

Ce qui devait arriver, arriva !

+12 % de fréquentation des aménagements cyclables par sens de circulation, par jour et par site **entre les 2^{èmes} trimestres de 2022 et 2023.**

+18,6 % de fréquentation annuelle de ces sites entre 2021 et 2022.

En comparant annuellement le nombre moyen de vélos par jour ouvré et par site, on observe une augmentation de **+58,4 %** entre 2019 et 2022.



La Ville de Paris utilise comme indicateur de l'évolution de la pratique du vélo la fréquentation des aménagements cyclables par sens de circulation de 52 sites de comptages permanents.

Des embouteillages de vélo
Des axes où l'on compte plus de vélos que de voitures
Des records qui continuent de tomber
= le vélo est désormais installé dans la mobilité parisienne

Les enjeux pour faire de Paris une ville cyclable

Poursuivre la construction du réseau cyclable, en lien avec le territoire métropolitain et régional

Renforcer l'offre de stationnement

Assurer la bonne cohabitation des usages

Soutenir les actions associations – vélonomie & apprentissage

Généraliser le Savoir Rouler à Vélo dans toutes les écoles

Encourager les déplacements à vélo de publics encore éloignés de la pratique





Nathalie DACLON

Pôle Culture Vélo de la Mission Vélo
de la Ville de Paris



GRAND Circuit

une création originale

 AMÉLIORONS
LA VILLE



Bénéfices individuels et collectifs du vélo

Bénéfices liés à la pratique du vélo

Un rapport bénéfice - risque en faveur des mobilités actives

Exposition des cyclistes à la pollution de l'air:

- l'exposition aux particules fines ferait perdre entre 0,8 et 40 jours d'espérance de vie
- la pratique d'une activité physique au quotidien ferait gagner entre 3 et 14 mois d'espérance de vie

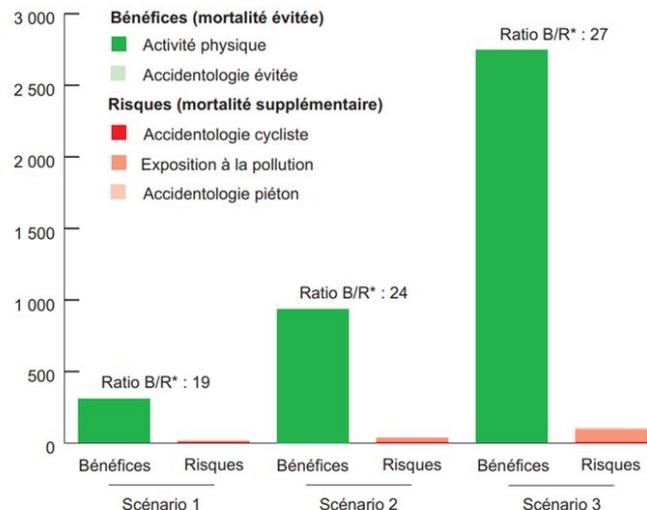
Source: [étude Pays-Bas 2010](#)

Focus Ile-de-France: report modal vs mortalité:

- Scénario 1 : 4% de part modale vélo (situation actuelle)
- Scénario 2 : 8% de part modale vélo = 1000 décès évités
- Scénario 3 : 20% de part modale vélo = >2500 décès évités

Source: [ORS 2012](#)

Graph1 - Synthèse des résultats sur la mortalité en Île-de-France



*Le ratio bénéfices/risques (B/R) est calculé avec le bénéfice minimal et le risque maximal, pour rester dans un scénario conservateur

Scénario 1 : 4% de part modale du vélo en Île-de-France; Scénario 2 : 8% de part modale; Scénario 3 : 20% de part modale
Sources : SOES, Insee, Inrets - ENT D 2008 ; Inserm Cépi DC ; Drirea - Observatoire régional de la sécurité routière ; Irmes ; Airparif ; Insee RP ; Exploitation ORS Île-de-France

Encourager la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens

Enjeu de lutte contre la sédentarité: 60 minutes d'activité physique/jour (OMS)

- 37% des enfants de 6 à 10 ans ne les atteignent pas
- 73 % des jeunes de 11 à 17 ans ne les atteignent pas
- Inégalités de genre: 50% des garçons vs $\frac{1}{3}$ des filles atteignent les recommandations

Freins-leviers:

- Sécurité : infrastructures cyclables (craintes parents)
- Stationnement insuffisant (<30 arceaux // 500-600 élèves en moyenne en Collège/Lycée)
- Équipement et services : posséder un vélo en bon état
- Sensibilisation/communication des bonnes pratiques ; apprentissage (=> savoir rouler à vélo)

Potentiel:

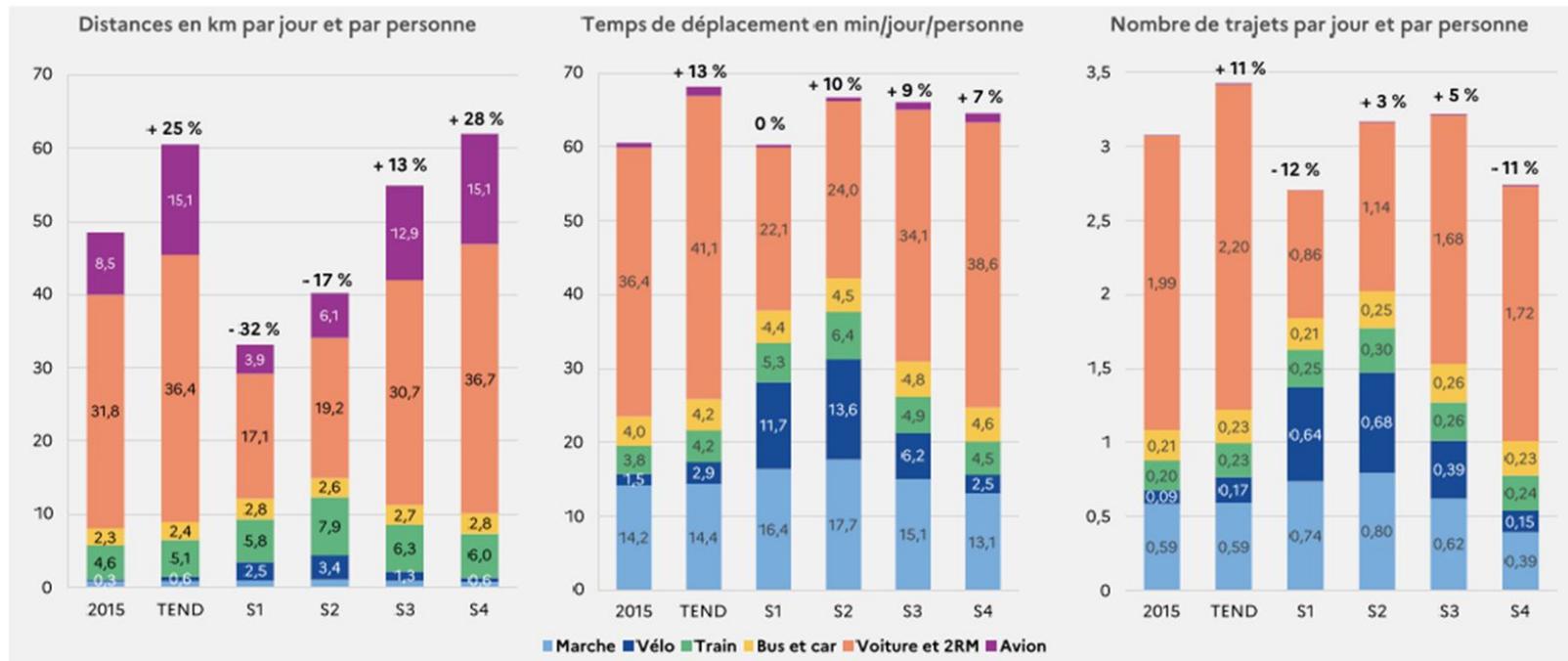
- 50 à 70% d'élèves résidant à une distance de leur établissement compatible avec des déplacements à vélo
- Aux Pays-Bas les $\frac{3}{4}$ des élèves du secondaire se rendent à l'école à vélo avec une moyenne de 6 km par trajet

Gains sociétaux:

- Un bénéfice de santé publique évalué de 0.69 €/km à 0,91 €/km (ADEME 2020)
- Soit entre et 800€ et 1100€ pour le scénario ADEME avec la plus forte part modale vélo (S2)

Quelle place pour le vélo dans les scénarios de l'ADEME?

Evolution de la demande voyageurs d'ici 2050



Quelle place pour le vélo dans les scénarios de l'ADEME?

Quels enseignements?

Scénarios S1 et S2: sobriété et report modal

- Diversification des vélos: classique / VAE / adaptés / pliants (intermodalité) / vélos cargos (transport enfants) / véhicules intermédiaires / speed-elec (VAE jusqu'à 45km/h)
- La moitié des trajets à pied ou à vélo: dont 23,7% à vélo pour S1; 21,4% à vélo pour S2
- Des trajets d'environ 20 min à vélo
- Distance moyenne : 3,7 km (S1) ; 5 km (S2)

Objectif atteignable ? Quelques constats

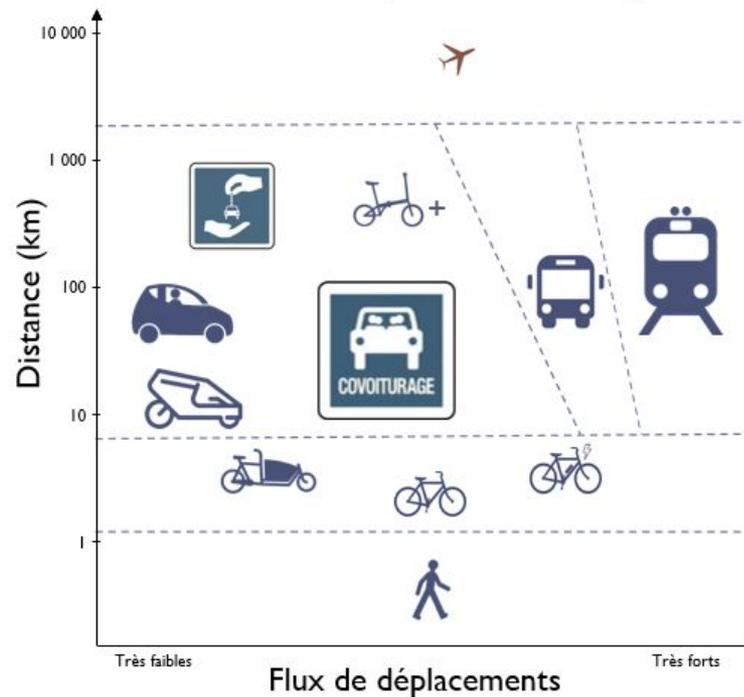
- En 2015: trajets à vélo d'environ 17 min et 3,3 km/trajet
- Aux Pays-Bas:
 - 27% des trajets à vélo > scénario S1 et S2 de l'ADEME
 - 1000 km/an/personne ; trajets moyen 3,3-4 km = entre S1 et S2
- Aide à l'achat d'un VAE = 1800 km de report modal voiture vers vélo
- Aide à l'achat d'un vélo classique = 929 km de report modal voiture vers vélo
- S1 et S2 = 30 minutes d'activité physique/j/personne (vélo + marche)

Quelle place pour le vélo dans les scénarios de l'ADEME?

Véhicules intermédiaires en mode actif



Solutions les plus sobres à développer



Source: Aurélien Bigo

Source: bonpote

Contact



Matthias BEUFILS-MARQUET

Référent Qualité de l'air et Mobilités actives
Pôle Villes et Territoires Durables
Direction Régionale ADEME Île-de-France

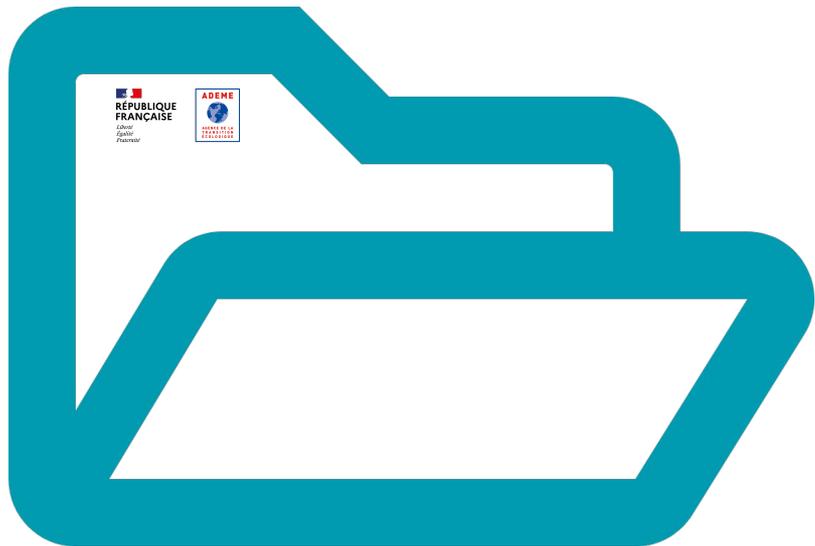


**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**Vous trouverez après cette slide
la suite de la présentation ainsi
que des éléments complémentaires
à l'intervention**



Guides ADEME à retrouver sur la librairie ADEME

Scénarios Transition 2050: <https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition/>

Etudes ADEME:

- Développer le système Vélo en Ile-de-France: <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5075-developper-le-systeme-velo-en-region-ile-de-france-9791029718526.html>
- Etude d'évaluation des services vélo: <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>
- Etude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020: <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>
- Ateliers participatifs de réparation de vélos: <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5030-ateliers-participatifs-de-reparation-de-velos.html>
- Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5801-encourager-et-accompagner-la-mobilite-a-velo-des-collegiens-et-des-lyceens.html>
- Bouger autrement au quotidien: <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5790-bouger-autrement-au-quotidien-9791029720116.html>

Témoignages Grand Public:

- Témoignage d'un père de famille cycliste : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/3786-temoignage-d-un-pere-de-famille-cycliste.html>
- Témoignage d'un cycliste converti: <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/659-temoignage-d-un-cycliste-converti.html>
- Témoignage d'une citadine zen : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/662-temoignage-d-une-citadine-zen.html>



une création originale



Se déplacer à Vélo : bénéfiques, équipements et bonnes pratiques

13 mars 2024 (16:00 - 17:00)

L'EXPO SUR TON SMARTPHONE

TRANSITION EXPO vélo

Comme pour Lisa,
il n'y a qu'un (dé)clik
pour se mettre au vélo !

Des quiz

Un Webtoon
interactif

FLASHE ET ACCÈDE À L'EXPO



transition-expo.com



Soutenu par l'ADEME, [TRANSITION EXPO #VÉLO](#) est une expérience immersive visant à accélérer l'adoption du vélo : elle se décline en WEBTOON et QUIZ. Un QR CODE vous invite à découvrir l'histoire de Lisa sur son smartphone.

