

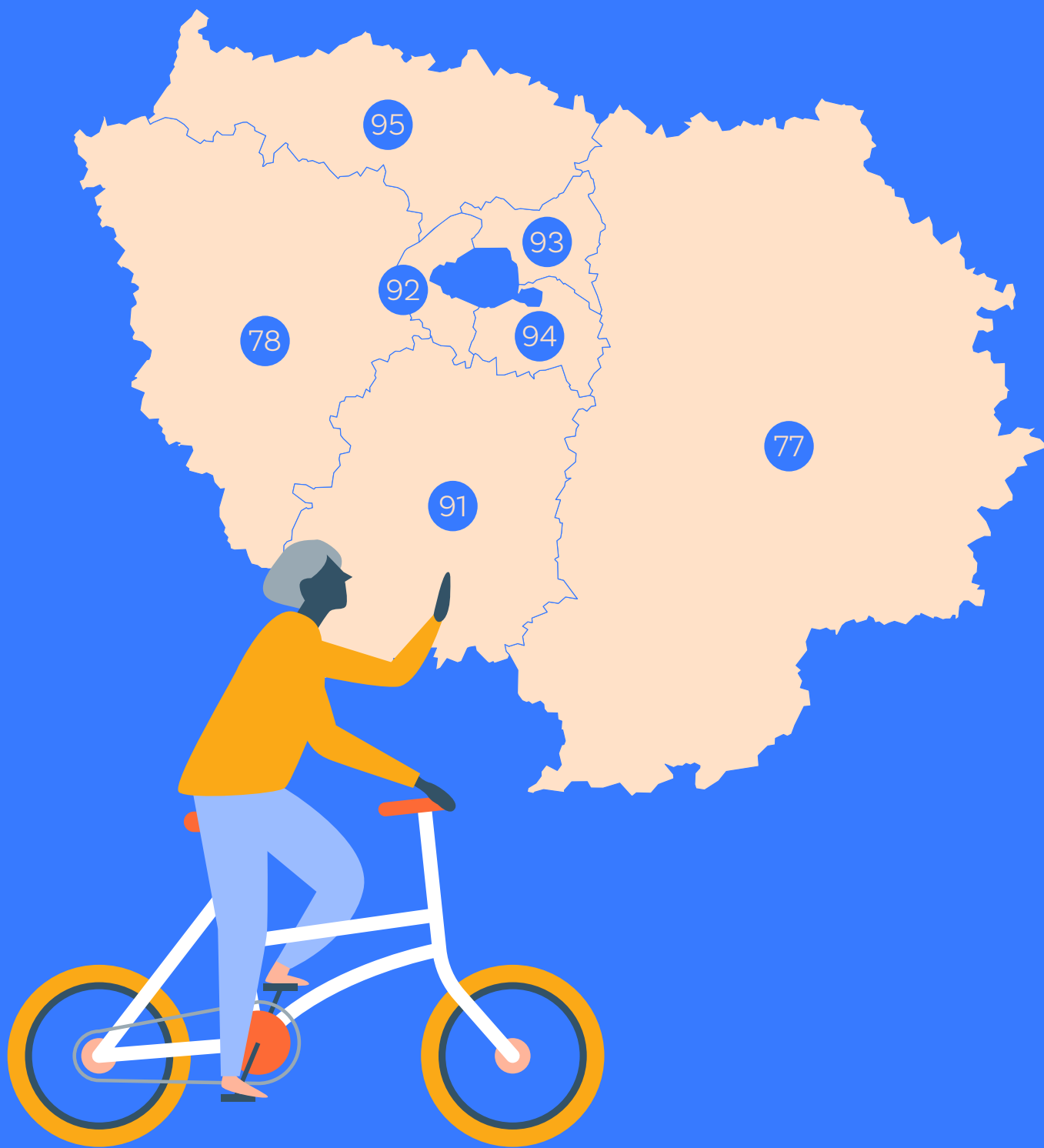
# Qu'ont fait les départements franciliens pour le vélo depuis 2021 ?

OCTOBRE 2024



# Sommaire

→ Cliquez sur les départements pour accéder directement aux fiches dédiées



## PETITE COURONNE

- 92 Hauts-de-Seine p. 06
- 93 Seine-Saint-Denis p. 08
- 94 Val-de-Marne p. 10

## GRANDE COURONNE

- 77 Seine-et-Marne p. 12
- 78 Yvelines p. 14
- 91 Essonne p. 16
- 95 Val-d'Oise p. 18

# Quel bilan à mi-mandat ?

Les départements ont un rôle clé à jouer pour le développement du vélo en Île-de-France. Ils gèrent des centaines de kilomètres de routes départementales, qui sont le support privilégié pour un réseau de pistes cyclables.

Aujourd'hui, les sept départements d'Île-de-France, en dehors de Paris, ont tous leur plan vélo. Le sujet est incontournable, et les sept se positionnent avec une ambition qui se mesure en millions d'euros et en dizaines, voire centaines, de kilomètres d'aménagements cyclables à réaliser. Mais où en sont-ils aujourd'hui ? Pour la première fois depuis les élections de 2021, le Collectif Vélo Île-de-France évalue l'avancement du linéaire d'aménagements cyclables réalisé par les départements franciliens (hors Paris).

Premier constat, une majorité de collectivités ont pris du retard par rapport à leurs promesses initiales. À quatre ans de la fin du mandat, seuls les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis ont réalisé plus du tiers de leurs engagements depuis 2021. Alors que la Seine-Saint-Denis est le département le plus pauvre de France métropolitaine, elle a su déployer un vaste réseau de coronapistes lors de la période Covid et profiter de l'opportunité des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 pour accélérer la réalisation de son plan vélo. Avec les Hauts-de-Seine, c'est le département qui a réalisé le plus grand nombre de kilomètres d'aménagements cyclables depuis 2021, respectivement 41 km pour la Seine-Saint-Denis et 37 km pour les Hauts-de-Seine.

Deuxième constat, on note une forte disparité entre les départements de petite et de grande couronne. En petite couronne, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine mettent davantage de moyens financiers et humains pour atteindre leurs objectifs, par ailleurs bien plus élevés. Un département comme l'Essonne a réalisé moins de 10 km d'aménagements cyclables depuis 2021, quand les Yvelines se concentrent encore trop sur des aménagements destinés au vélotourisme et viennent d'annoncer un moratoire sur les financements vélo pour raisons budgétaires.

Troisième constat, et celui-là est peut-être le plus réjouissant : dans leur majorité, les départements semblent avoir haussé leur niveau d'exigence pour la qualité des aménagements cyclables. Nous avons sélectionné pour chaque département le plus bel aménagement du territoire. Ces exemples montrent que quand les départements veulent, ils peuvent faire des infrastructures de qualité qui répondent aux besoins des cyclistes.

Alors que l'on arrive à la moitié des mandats départementaux, il est encore temps d'agir pour le vélo et d'accélérer les réalisations d'aménagements cyclables. Dans un contexte de contraintes budgétaires pour les départements, le vélo ne doit pas servir de variable d'ajustement budgétaire, au contraire ! Alors que l'entretien et la construction de nouvelles routes coûtent chers, le développement du vélo est une politique peu coûteuse avec des résultats positifs à très court terme. Par leur action en faveur du vélo, les départements peuvent améliorer considérablement et durablement la mobilité de millions de Francilien·nes.

## La petite couronne

92 93 94

Parmi les trois départements de petite couronne, deux se distinguent. La Seine-Saint-Denis, tout d'abord, pour sa capacité à saisir les opportunités afin d'accélérer le déploiement de sa politique cyclable. Que ce soit lors du Covid ou à l'occasion des Jeux de Paris 2024, le département a systématiquement trouvé le moyen de financer et réaliser des dizaines de kilomètres de pistes cyclables, parfois en transitoire quand un aménagement lourd n'était pas possible. Le département des Hauts-de-Seine se distingue, lui, pour son niveau d'ambition très élevé et la qualité des aménagements cyclables qui sortent progressivement de terre. Pas moins de 80 km d'infrastructures sont à l'étude, des aménagements attendus avec impatience par les associations.

Quant au Val-de-Marne, s'il a résorbé la coupure cyclable majeure du carrefour Pompadour et s'apprête à transformer radicalement des axes incontournables pour le vélo à Vincennes et Charenton, il avance aujourd'hui moins vite que les départements voisins. Depuis 2021, il a réalisé trois fois moins d'aménagements que la Seine-Saint-Denis. Il doit aujourd'hui accélérer la mise en œuvre de son plan vélo adopté en 2023.

## La grande couronne

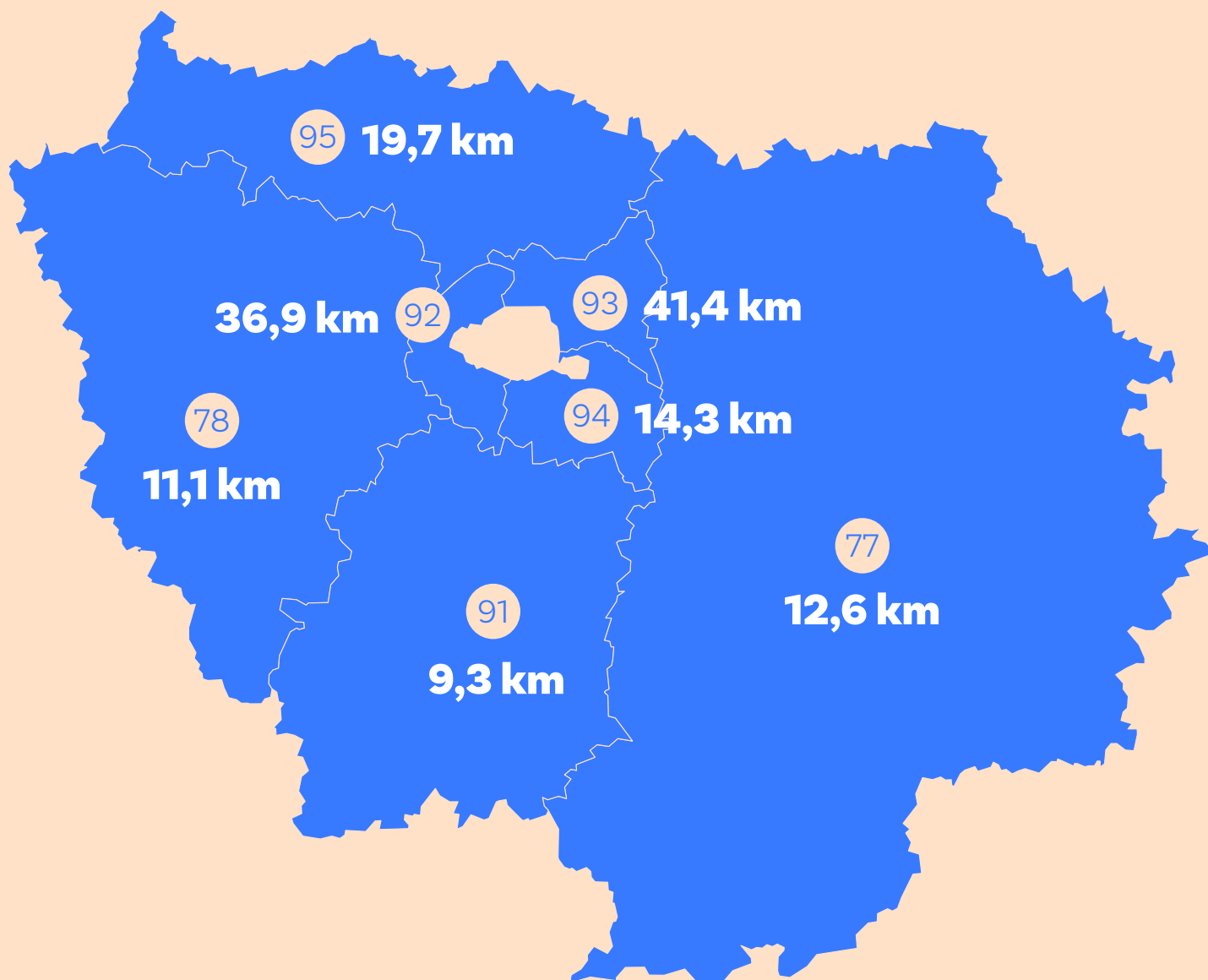
77 78 91 95

Les quatre départements de grande couronne sont en retard sur leurs ambitions. Le Val-d'Oise se distingue avec près de 20 km aménagés, mais à un rythme encore trop faible pour répondre aux objectifs de son plan vélo ou pour talonner les voisins de petite couronne. La Seine-et-Marne et les Yvelines ont réalisé respectivement 12,6 km et 11,1 km, tandis que l'Essonne est derrière avec 9,3 km.

Derrière ces chiffres se cachent d'autres disparités. Le Val-d'Oise semble au point mort sur les aménagements phares fortement attendus en zone dense, et n'a pas encore mis en place de cadre de concertation systématique avec les associations. La Seine-et-Marne n'a toujours pas constitué d'équipe vélo, et n'a pas accéléré le rythme des réalisations depuis la révision de son plan vélo. Les Yvelines viennent de réduire drastiquement le budget dédié au vélo et les subventions alloués aux communes, nous faisant craindre un arrêt total des réalisations pour le vélo au cours des prochains mois. En Essonne, le département semble s'engager dans une bonne dynamique de concertation avec les associations mais peine à livrer des aménagements attendus depuis des années.

Il reste trois ans à ces départements pour agir. Des résultats sont possibles, tant la mise en œuvre d'aménagements cyclables est rapide en comparaison à des gros projets routiers ou de transports en commun. Il faudra pour cela faire du vélo une priorité.

# Aménagements cyclables réalisés depuis 2021



## Méthodologie

La politique vélo des départements englobe un vaste panel de sujets allant de l'implantation de stationnement vélo, à la réalisation de campagnes de communication en passant par le développement du cyclotourisme. Dans notre bilan, nous nous concentrons uniquement sur la réalisation des aménagements cyclables car cela constitue le cœur de l'action départementale en faveur du vélo. Cela comprend les pistes cyclables,

les voies vertes et les bandes cyclables. Les zones de rencontre et les zones 30 ne sont pas prises en compte dans le linéaire réalisé par les départements, car ces aménagements ne sont pas considérés comme des aménagements cyclables par le Cerema. Par ailleurs, nous précisons la longueur du linéaire réalisé en bandes cyclables, puisque ce sont des aménagements qui offrent un moindre degré de sécurité pour les cyclistes.

Pour obtenir les chiffres des réalisations, nous avons croisé les informations remontées par nos associations et les bases de données fournies par les départements.

À noter que le Collectif Vélo Île-de-France est partenaire des départements des Haut-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

# Hauts-de-Seine

92 93 94 77 78 91 95

Le département fait preuve d'un niveau d'ambition très élevé pour le développement du vélo. Il s'engage dans des projets d'envergure, dont les standards de qualité ont été nettement revus à la hausse. Il a réalisé 37 km d'aménagements cyclables depuis 2021, ce qui fait de lui le deuxième département francilien qui fait le plus pour le vélo. Et la suite est prometteuse, avec pas moins de 84 km de projets d'aménagements à l'étude. Mais ces études vont mettre du temps à se concrétiser en pistes cyclables sur le terrain. Les associations appellent donc le département à lancer davantage de projets transitoires, plus légers et plus rapides à mettre en œuvre. Elles demandent également à ce que les ponts sur la Seine, qui constituent des coupures majeures, soient traités en priorité.

## PLAN VÉLO

2022 → 2028

## NIVEAU D'AMBITION

**150 Millions €**  
sur 7 ans, soit :

**13 € / an / habitant·e**

**9 agent·es**  
en charge du vélo

**118 kilomètres**  
à réaliser d'ici 2028

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**36,9 kilomètres**



**= un plan vélo  
complété  
à 31 %**

## Des réalisations chronophages mais qualitatives

Les Hauts-de-Seine ont pris le virage du vélo. Au moment de la crise sanitaire, le département a été réactif en créant plus de 40 km de coronapistes, équipant des axes qui semblaient impossibles à aménager jusqu'ici. Ces nouveaux aménagements ont favorisé l'accélération de la pratique du vélo dans les Hauts-de-Seine.

La mise en place d'un plan vélo ambitieux voté en 2022, doté d'un budget de 150 millions d'euros, confirme cette dynamique. 37 km d'aménagements cyclables sur les 120 km prévus d'ici à 2028 ont été livrés depuis 2021, soit le deuxième meilleur bilan francilien après la Seine-Saint-Denis. Aujourd'hui, 31 % de leur plan vélo est complété et le reste des aménagements prévus (80 km) est à l'étude. Si le département déroule son programme tel qu'il est prévu il sera dans les temps du programme qu'il s'est fixé - et c'est assez rare pour le souligner. Cela préfigure une transformation d'ampleur du territoire.

La majorité des projets réalisés depuis 2021 sont des semi-pérennisations de coronapistes sous forme de bandes cyclables ou des aménagements en

parallèle du tram T10. Ces bandes, de la simple peinture, ne sont pas sécurisantes. Des plots en plastique ou des séparateurs en béton pourraient être posés pour améliorer la sécurité des cyclistes, notamment le long du T10 au Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry et de la D21 à Puteaux. Le département est déjà en train de travailler sur le sujet : récemment la D1 à Boulogne-Billancourt a été équipée !

Un tiers des réalisations livrées depuis 2021 s'inscrivent dans des projets de reconfiguration totale de la voirie, permettant des aménagements cyclables ambitieux et qualitatifs. Les projets à l'étude sont également prometteurs, mais ils sont encore loin d'être concrétisés. Le département peut aménager provisoirement ces axes, afin de permettre aux cyclistes de se déplacer sur des itinéraires sécurisés.

## Créer des aménagements transitoires

**pour accélérer les réalisations**

Alors que les cyclistes sont de plus en plus nombreux·ses dans les Hauts-de-Seine, les associations constatent qu'encore de nombreuses routes

départementales n'offrent pas un niveau suffisant de sécurité et de confort pour se déplacer à vélo. Il s'agit de routes sans aucun aménagement vélo (par exemple la D39 entre Rueil et Suresnes ou la D3 à Suresnes), d'axes équipés de coronapistes qui se dégradent fortement (par exemple les D986 et D13 à Colombes), ou des routes sur lesquels les protections ont été retirées ou ont disparu (par exemple les D1 et D907 à Boulogne et la D9A à Puteaux).

Pour apporter une solution sans attendre la livraison d'aménagements cyclables dans quatre ans, voire plus, les associations appellent le département à réaliser des aménagements cyclables transitoires de qualité. Le département va d'ailleurs réaliser un projet "semi-lourd" (hybride entre coronapiste et requalification complète) sur la RD920. C'est une première dans les Hauts-de-Seine et devra servir d'exemple pour de futurs projets de grande ampleur. La sécurisation des cyclistes avant et pendant la phase travaux doit devenir un réflexe systématique. Un aménagement cyclable temporaire pourrait aussi être réalisé sur la D913 entre Rueil-Malmaison et la place de la Boule.

## Faire de la sécurisation des ponts une priorité

Les ponts des Hauts-de-Seine ne représentent que quelques centaines de mètres, mais ce sont pour beaucoup aujourd'hui des points noirs pour la pratique du vélo. Sur les 14 ponts stratégiques des Hauts-de-Seine, seuls trois (ponts de Courbevoie, d'Issy-les-Moulineaux et de Neuilly) sont réellement aménagés pour le vélo. Un autre, le pont de Saint-Cloud, vient d'être aménagé. Réalisé en avance de phase d'un projet plus global, cet aménagement n'est pas parfait notamment en ce qui concerne son raccordement, mais c'est un pas dans la bonne direction ! Le Collectif salue cette avancée et demande que le département envisage des actions semblables sur les sept autres ponts où les aménagements ont été créés sur trottoir, réduisant l'espace piéton et augmentant les conflits d'usage. Enfin, trois ponts ne possèdent, à date, aucun aménagement. Les solutions prévues (une passerelle et des pistes cyclables) vont mettre des années à être réalisées, laissant les cyclistes en danger d'ici là.



AMÉNAGEMENT EXEMPLAIRE

## D106 à Colombes

La D106 à Colombes, qui permet de rejoindre le parc Pierre-Lagravère, la Seine et le stade Yves-du-Manoir, illustre la qualité des nouveaux projets vélo des Hauts-de-Seine.

- + Bordure chanfreinée
- + Couleur du revêtement
- + Courbes douces

Les associations appellent le département à faire des ponts une priorité d'action de son plan vélo. Cela implique d'étudier la réduction du nombre de files dédiées aux véhicules motorisés pour installer des pistes cyclables, comme cela a été fait avec succès sur les ponts de Neuilly et de Courbevoie. Les ponts de Puteaux et de Gennevilliers pourraient suivre leur exemple. Les ponts de Suresnes et de Clichy présentent un trafic voiture plus important, mais le nombre élevé de vélos qui passent tous les jours justifie également la mise en place rapide d'un aménagement vélo, plus étroit s'il le faut, mais séparé du trottoir et de la chaussée.

## Amplifier la dynamique de concertation

Le Collectif Vélo Île-de-France salue la dynamique de concertation aujourd'hui bien ancrée dans les Hauts-de-Seine. Le département consulte le Collectif et les associations sur de nombreux projets et se montre à l'écoute des besoins des cyclistes.

À l'instar du Comité des modes actifs instauré par le département de la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine gagneraient désormais à confirmer cette dynamique de coopération en

constituant un comité vélo à l'échelle départementale et territoriale réunissant élus, techniciens et associations. Ces temps de rencontre seraient l'occasion d'évoquer les projets en cours et à venir, d'ajuster les ambitions et priorités des différentes collectivités et de permettre aux associations de partager leur retour d'usage.

## Nos demandes

- **Réaliser des aménagements cyclables transitoires qualitatifs** là où les coronapistes se dégradent et en attendant des projets à échéance lointaine.
- **Faire de l'aménagement des ponts une priorité**, en commençant par les ponts de Puteaux, de Clichy et de Gennevilliers.
- **Mettre en place un comité vélo** réunissant les collectivités du département et les usagers.

# Seine-Saint-Denis

92 93 94 77 78 91 95

La Seine-Saint-Denis est particulièrement volontariste sur la question du vélo. Si elle n'a pas atteint l'objectif de 100 % de sa voirie cyclable en 2024, c'est le département qui a réalisé le plus de kilomètres d'aménagements cyclables depuis les élections départementales de 2021. Avec Paris, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, c'est aussi une des collectivités qui a su se mobiliser pendant le Covid pour déployer un vaste réseau de coronapistes. Elle a également profité des Jeux de Paris 2024 pour accélérer l'avancement de son plan vélo. Le défi pour la Seine-Saint-Denis est maintenant de continuer sur la dynamique actuelle et de connecter les aménagements cyclables existants pour former un réseau cyclable continu qui s'étend également vers l'est du département.

## PLAN VÉLO

Voté en 2019, décliné en programme d'action triennal

**2022 → 2024**

## NIVEAU D'AMBIITION

**150 Millions €**  
soit :

**18 € /an/habitant·e**

**9 agent·es**  
en charge du vélo

**100%** de la voirie départementale, soit :

**174 kilomètres**  
restant à aménager en 2021

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**41,4 kilomètres**



**= un plan vélo  
complété à 52 %**

## Une politique cyclable très ambitieuse

**en quantité et en qualité**

Depuis 2019, la Seine-Saint-Denis mène une politique très ambitieuse en matière de vélo qui a permis la réalisation de 128 km d'aménagements cyclables, dont 46 km depuis les élections de 2021. C'est le département francilien qui a fait le plus en trois ans.

Son plan vélo prévoit un budget de 150 millions d'euros sur cinq ans, soit le budget (investi par habitant·e) le plus important en Île-de-France, hors Paris. Cette enveloppe devait permettre de faire de la Seine-Saint-Denis le premier département 100 % cyclable. Cet objectif est loin d'être atteint, mais il a tout de même permis l'émergence d'aménagements de qualité, parmi lesquels :

- l'avenue Gabriel Péri (D37) à Montreuil,
- l'avenue de Stalingrad (D29) à Stains,
- l'avenue Salengro (D901) à La Courneuve (olympiste),
- la D932 au Bourget,
- l'expérimentation d'une chaucidou réussie à Villetaneuse.

Si le département se distingue, c'est aussi grâce à sa capacité à saisir les opportunités pour favoriser l'essor du

## Seine-Saint-Denis

**« 100 % cyclable » :  
objectif à moitié atteint**

En 2019, le plan vélo de la Seine-Saint-Denis annonce l'objectif de rendre le département « 100 % cyclable » d'ici à 2024, avec l'aménagement des 250 km de routes départementales non cyclable sur un total de 342 km. L'ambition est très (trop) élevée. Cinq ans plus tard, en 2024, l'objectif est à moitié atteint : 52 % des départementales sont équipées d'aménagements cyclables.

vélo. La période du Covid a été l'occasion pour le département de créer de nombreuses coronapistes, dont l'effet a été immédiat sur la fréquentation des aménagements cyclables. De la même façon, le département a su profiter des Jeux Olympiques et Paralympiques pour déployer un réseau de 18 km d'olympistes. Elles ont non seulement assuré l'accès aux sites olympiques à vélo, mais ont surtout créé un début de réseau structurant dans l'est du département, très intéressant pour les déplacements quotidiens.

Autre caractéristique qui démarque la Seine-Saint-Denis des autres départements : ses aménagements sont quasiment tous séparés de la circulation



## Avenue Gabriel Péri à Montreuil

### Meilleur aménagement d'IDF ?

Pour beaucoup, la nouvelle piste cyclable réalisée par le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis sur l'avenue Gabriel Péri à Montreuil fait partie des meilleurs aménagements d'Île-de-France ! Cette piste a (presque) tout bon. Un exemple à suivre pour les futures réalisations en Seine-Saint-Denis et au-delà !

- + Continuité de l'enrobé coloré aux intersections
- + Clarté du régime de priorités
- + Feux vélos
- + Courbes adaptées aux trajectoires des cyclistes



automobile. Seuls 8 % des 46 km réalisés depuis 2021 sont de simples bandes cyclables sans aucun élément de protection. Ces protections sont pour une grande partie des plots en plastique à caractère provisoire, mais même imparfaits, ce type de mobilier augmente la sécurité, comme sur la D986 équipée d'une olympiste. Le département utilise également une autre méthode simple et à moindre coût pour sécuriser les cyclistes : elle inverse la piste cyclable et le stationnement automobile, ce qui a pour effet d'éloigner les cyclistes de la circulation comme sur la D933 à Pantin.

## Faire émerger un réseau cyclable sur tout le territoire

Le département devra continuer sur sa lancée après les Jeux car 48 % de la voirie départementale est encore hostile à la pratique du vélo. Mais plus encore que d'atteindre le 100 % cyclable, il s'agit maintenant de relier les aménagements entre eux pour former un véritable réseau cyclable continu et

sécurisé dans tout le département d'ici la fin du mandat. La Seine-Saint-Denis peut s'appuyer sur les nombreuses études déjà menées par les services du département. Les associations attendent ainsi du département un nouveau plan vélo, qui fasse du réseau cyclable sa priorité.

De grandes continuités pourraient émerger :

- de la porte de Bagnolet jusqu'à Fontenay-sous-Bois (94), en aménageant l'avenue de la République à Bagnolet,
- de la porte de la Chapelle jusqu'à la Plaine Saint-Denis via l'avenue du Président Wilson,
- de Saint-Denis jusqu'à Pantin en aménageant la D20 à Aubervilliers, voire pousser plus loin jusqu'aux Lilas,
- et de Montreuil jusqu'à Rosny-sous-Bois et Villemomble via l'aménagement de la D902.

Au-delà de la première couronne, des aménagements cyclables sont nécessaires dans les communes les plus à l'est du département comme Aulnay-sous-Bois ou Noisy-le-Grand. De plus en plus d'associations vélos voient le jour

dans ces territoires, signe que l'envie de vélo y est aussi présente.

## Nos demandes

- **Créer de la continuité cyclable** pour faire émerger un véritable réseau.
- **Maintenir la dynamique en faveur du vélo après les JOP** et la consolider dans un nouveau plan vélo post-2024.
- **Poursuivre les réaménagements d'envergure**, en plus des aménagements légers.
- **Développer l'usage du vélo** dans l'est du département.

# Val-de-Marne

92 93 94 77 78 91 95

Deux ans et demi après l'élection d'une nouvelle majorité, le département du Val-de-Marne a adopté en décembre 2023 un nouveau plan vélo. Le texte, concerté avec les associations, a été salué par le réseau associatif. Il suscite de grandes attentes, car aujourd'hui notre bilan montre que le Val-de-Marne avance plus lentement que ses voisins de petite couronne qui, sur la même période de temps, ont aménagé deux à trois fois plus de linéaire d'aménagements cyclables. Des projets d'envergure vont se concrétiser très prochainement à Vincennes, Charenton et Joinville, mais il faudra faire plus dans les prochaines années sur l'ensemble du département pour répondre à la forte demande de la population du Val-de-Marne de pouvoir se déplacer à vélo en sécurité.

## PLAN VÉLO

2024 → 2030

## NIVEAU D'AMBITION

**72**  
**à 102 Millions €**  
sur 7 ans, soit environ :

**9 € / an / habitant·e**

**2 agent·es**  
en charge du vélo

**74 à 89**  
**kilomètres**  
à réaliser d'ici 2030

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**14,3 kilomètres**

## Quelques réalisations emblématiques

Depuis 2021, le département est intervenu sur 14,3 km de routes départementales. 8 km d'aménagements cyclables ont été réalisés (entre autres : des pistes sur la D136 à Valenton, sur la la D154 à Charenton-le-Pont, sur les D154A et B et les ponts Nelson Mandela), et la coupure cyclable majeure du carrefour Pompadour a été enfin résolue grâce à la mise en place d'un anneau cyclable sécurisé. Ce sont des projets de qualité, qui améliorent considérablement la sécurité et le confort des cyclistes.

Les six autres kilomètres d'intervention correspondent au passage en blanc de bandes cyclables provisoires ou de création de voies bus / vélo, des aménagements de moindre qualité qui ne répondent pas au besoin de sécurité exprimé par les cyclistes.

## Un plan vélo attendu, qui démarre lentement

La nouvelle majorité départementale a officialisé sa stratégie vélo lors du vote de son plan vélo en décembre 2023. Il a été longuement concerté avec les associations lors d'échanges de qualité. La stratégie vélo est moins ambitieuse que celle des départements voisins de petite couronne : le plan d'action prévoit entre 74 et 89 km d'aménagements sur routes départementales en sept ans, contre 174 km en Seine-Saint-Denis en trois ans et 120 km d'aménagements dans les Hauts-de-Seine en sept ans. Le Val-de-Marne a décidé de concentrer ses efforts sur des projets d'envergure.

Depuis l'adoption du plan vélo, les associations s'inquiètent en revanche du retard que le Val-de-Marne est en train de prendre sur son calendrier. À la différence des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, où les travaux de voirie en faveur du vélo se multiplient depuis plusieurs mois, il y a eu peu de réalisations en 2024. En tout, le département réalise près de 3 km cette année, notamment un aménagement sur la D7 au droit de la nouvelle gare de Chevilly-Larue, ou encore une voie verte pour rejoindre le carrefour Pompadour depuis Créteil. Deux projets d'envergure vont néanmoins entrer en

## Avenue de la Liberté

### à Charenton-le-Pont

L'avenue de la Liberté (D154) à Charenton-le-Pont a fait l'objet d'une requalification en 2022. Sur cet axe majeur, les cyclistes peuvent désormais rouler en sécurité sur une piste cyclable bidirectionnelle au revêtement clair, séparée de la chaussée automobile. C'est un bon exemple de ce que les cyclistes espèrent voir éclore partout sur le territoire.

- ⊕ Séparation de la chaussée automobile
- ⊕ Revêtement coloré



chantier cette année, celui de la D120 à Vincennes et Saint-Mandé et de la D6 à Charenton-le-Pont.

## Accélérer la réalisation des projets cyclables

En s'appuyant sur des services techniques formés aux problématiques cyclistes et sur les ressources financières dont il dispose, le département peut accélérer la réalisation d'aménagements cyclables de qualité. Pour cela, le département doit lancer davantage d'études, à la manière des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis. Ce dernier a aujourd'hui une méthode de travail reposant sur la réalisation de plusieurs études en simultané, qui lui permet d'avoir toujours un chantier en cours ou prêt à démarrer.

La mise en place d'aménagements transitoires de qualité pourraient également sécuriser les cyclistes, favoriser la continuité cyclable et permettre de gagner du temps en attendant des travaux plus lourds. Ci-dessous, nous proposons une liste de tronçons dont le profil de voirie permet un aménagement transitoire sans difficultés majeures. Ils

font tous partie du plan vélo et sont très demandés par les associations.

- D4 à Joinville et Champigny
- D148 Pont du Port-à-l'Anglais
- D3 à Champigny (incluant le carrefour au croisement de la D3 et D145)
- D252 Route de Mandres à Santeny
- D86 entre Choisy et Thiais
- D103 à Charenton entre le tram des Maréchaux et le rond-point Victor Hugo
- D86 à Choisy jusqu'au carrefour Pompadour
- D120 (Avenue Georges Clemenceau) à Nogent-sur-Marne
- D143 à Fontenay-sous-Bois et place de l'Amitié entre les Peuples
- D86 Nogent-sur-Marne et Le Perreux-sur-Marne (incluant le carrefour au croisement avec la D120 à Nogent et le carrefour au croisement avec la D34 au Perreux)
- D274 à Vitry-sur-Seine

## Mettre en place un comité vélo

Les associations demandent au département de créer un comité vélo, à l'image de ce qui existe déjà en Seine-Saint-Denis, afin de rassembler les acteurs politiques, techniques et usager-ères du vélo. L'amélioration du dialogue doit être

assortie de moyens humains revus à la hausse, afin d'assurer la présence d'un ou d'une responsable sur chaque projet et de tenir un rythme de réalisations à la hauteur de l'attente des habitant-es et des élus locaux et élus locaux. À titre de comparaison, la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine disposent de neuf personnes chargées exclusivement de la politique vélo.

## Nos demandes

- **Développer des aménagements transitoires** pour assurer la sécurité des cyclistes en attendant les travaux plus lourds.
- **Revoir les moyens humains** consacrés à la politique vélo à la hausse.
- **Mettre en place un comité vélo** réunissant les collectivités du département et les usager-ères.

# Seine-et-Marne

92 93 94 77 78 91 95

Le Département a décidé d'amender son plan vélo en 2023. Au regret des associations et alors qu'il s'était illustré par plusieurs belles réalisations cyclables, le Conseil départemental n'interviendra plus sur les aménagements cyclables en agglomération. Il sera désormais en soutien financier des collectivités locales. Son action directe portera davantage sur les grands axes de vélotourisme et sur quelques grands itinéraires cyclables hors agglomération. Les associations attendent aujourd'hui de voir si cette nouvelle stratégie porte ses fruits.

## PLAN VÉLO

**2020 → 2029**  
révisé en 2023

## NIVEAU D'AMBITION

**5 Millions €**  
par an, soit :

**3,5 € / an / habitant·e**

**0 agent·e**  
en charge du vélo

→ Le département de la Seine-et-Marne n'a pas affiché d'objectifs de réalisation dans son plan vélo en termes de kilomètres.

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**12,6 kilomètres**

## Un bilan en demi-teinte pour le vélo

Depuis 2021, 12,6 km d'aménagements cyclables ont été réalisés par le département de Seine-et-Marne, couplé à un travail de jalonnement sur l'Eurovélo 3 sur une portion de 9 km. Parmi ces aménagements cyclables, 5 km sont composés de voies vertes partagées entre piéton·nes et cyclistes, dont une majorité se situe le long du nouveau TZen 2 à Lieusaint et Savigny-le-Temple. La Seine-et-Marne sait aussi proposer des aménagements qualitatifs, comme le giratoire cyclable sécurisé de type hollandais du carrefour de l'Europe à Nemours, ou la piste cyclable entre Brie-Comte-Robert et Chevry-Cossigny (D216). Par ailleurs, le département a accepté de réinterroger la partie vélo du projet de Tzen 2 à Melun qui était datée et dépassée. Cet effort a été salué par les associations et le Collectif et il s'agit maintenant de le concrétiser.

Cependant, les réalisations restent trop peu nombreuses, au vu de l'objectif du plan vélo de réaliser 4 grands itinéraires cyclables d'ici 2029, sur les 8 identifiés dans le plan vélo.

Le département doit également se montrer plus favorable aux initiatives locales de développement des mobilités actives. Il s'est par exemple opposé à la

généralisation du 30 km/h à Bois-le-Roi, alors que c'est une mesure de sécurité routière favorable aux piétons et aux cyclistes.

## Révision du plan vélo : opportunité ou recul ?

La modification du plan vélo à l'automne 2023 est une déception pour les associations vélo. Alors qu'un faible nombre d'aménagements ont été réalisés par le département ces dernières années, elles craignent qu'ils soient encore moins nombreux d'ici la fin du mandat. À l'occasion de la révision de son plan vélo, le département a décidé de confier intégralement les travaux aux intercommunalités de plus de 2 000 habitant·es sur les routes départementales en agglomération.

Si le département propose un soutien financier renforcé pour accompagner les collectivités dans leurs projets, le risque est que plusieurs intercommunalités ne s'emparent pas de ces budgets. Plusieurs d'entre elles manquent de l'ingénierie nécessaire à la réalisation de projets cyclables de qualité. Il est donc nécessaire que le département aide activement les communes et intercommunalités sur leurs projets, et organise un partage d'expertise efficace. À ce

## Giratoire hollandais du Carrefour de l'Europe

### à Nemours

Le carrefour de l'Europe à Nemours est passé d'un giratoire hostile au vélo à un aménagement sécurisé et lisible pour les cyclistes. Cet ouvrage est la preuve que le département de la Seine-et-Marne sait faire des aménagements cyclables de qualité.

- + Un giratoire hollandais sécurisant pour les cyclistes
- + Des couleurs qui assurent une bonne lisibilité de l'aménagement
- Des pistes d'amélioration sur les accès au giratoire



titre, le département pourrait organiser des journées d'échanges entre collectivités de Seine-et-Marne, afin de diffuser une culture vélo sur le territoire.

Cette démarche de concertation ne peut se faire sans l'appui d'une équipe vélo au sein du Conseil départemental. Les associations espèrent donc retrouver rapidement un·e interlocuteur·rice, dont le manque se fait ressentir depuis le départ du précédent chargé de mission vélo.

## Systematiser le recours à la concertation

Une politique vélo réussie est une politique vélo co-construite avec les usagers et les usagères. Malgré de récents échanges, les associations regrettent notamment l'absence de dialogue avec les associations locales lors de l'élaboration des Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC). D'autres départements d'Île-de-France multiplient les initiatives, comme la Seine-Saint-Denis, qui, depuis 2017, organise des Comités des modes actifs où se rencontrent élu·es, technicien·nes, associations et partenaires institutionnels. Le Val-d'Oise a quant à lui mené un travail de concertation sur ses projets d'axes structurants.

« Depuis 2021, 12,6 km d'aménagements cyclables ont été réalisés par le Département de Seine-et-Marne. (.) Cependant, les réalisations restent trop peu nombreuses au vu de l'objectif du plan vélo de réaliser 4 grands itinéraires cyclable d'ici 2029. »

## Nos demandes

- **Créer une "équipe vélo"** au sein de l'administration du Conseil départemental, formée aux enjeux des politiques cyclables.
- **Accélérer les réalisations d'aménagements cyclables** pour réaliser les itinéraires inscrits au plan vélo.
- **Organiser des journées de rencontre** entre élu·es, technicien·nes, associations afin de favoriser le partage d'expérience et d'expertise.
- **Créer un cadre de concertation avec les associations** sur les projets d'aménagements cyclables, et ce dès le début des études.

# Yvelines

92 93 94 77 78 91 95

Les Yvelines se proclament régulièrement comme une “terre de tous les vélos”. Deux ans après l’adoption de son dernier plan vélo, force est de constater que c’est bien plus une terre de vélo sportif et de loisirs que de vélo du quotidien. Les Yvelines disposent pourtant de ressources : c’est le département le plus riche de grande couronne et celui qui dispose du plus gros effectif de personnes dédiées au vélo. Les associations attendent donc plus des Yvelines, tant en termes d’ambition que de qualité des réalisations. Elles appellent également le département à rééquilibrer son action sur la zone dense du département. Mais la suite n’incite pas à l’optimisme. L’exécutif a décidé de réduire drastiquement les fonds alloués au vélo, et même de geler les subventions aux communes, face aux recettes départementales en baisse.

## PLAN VÉLO

2022 → 2027

## NIVEAU D'AMBITION

**62 Millions €**

soit :

**7,2 € /an/habitant·e**

**4 agent·es**

en charge du vélo

**78 kilomètres**

à réaliser d'ici 2027

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**11,1 kilomètres**



**= un plan vélo  
complété à 14 %**

## Des aménagements de qualité moyenne, concentrés en zone rurale

La politique cyclable des Yvelines n’est aujourd’hui pas à la hauteur des besoins des cyclistes du quotidien. Le département a effectué 11,1 km d’aménagements cyclables depuis 2021, lui permettant de compléter 14 % de son plan vélo, dont 2,9 km d’aménagements expérimentaux.

De nombreux aménagements voient le jour sans que les associations ou le Collectif Vélo Île-de-France n’aient été consultés, ce qui donne lieu à des aménagements qui ne répondent pas toujours aux attentes des usagers et usagères. Des aménagements cyclables sur trottoir ont ainsi été réalisés sur la D11 à Plaisir (de l’avenue de Geesthacht à la D30) et sur la D7 entre Saint-Cyr-l’Ecole et l’allée royale à Versailles, créant des situations conflictuelles avec les piéton·nes. De plus, une partie de la nouvelle piste aménagée sur la D912 entre Jouars-Pontchartrain

« Si le Département a effectué 11,1 km d’aménagements cyclables depuis 2021, lui permettant de compléter 14 % de son plan vélo (...) Les associations attendent donc plus des Yvelines, tant en termes d’ambition que de qualité des réalisations. »

et Plaisir a été réalisée en sable stabilisé, revêtement pourtant inadapté pour les déplacements quotidiens. Enfin, le département a fait le choix d’aménager des bandes cyclables le long de la D30 à Poissy, plutôt qu’un aménagement réellement sécurisé.

## D190 à Limay

Large et confortable, cette nouvelle piste d'un kilomètre permet de connecter un aménagement préexistant qui se poursuit jusqu'à Gargenville. Cette dernière permet notamment de rejoindre la zone commerciale et industrielle de Limay.

- + Une piste large, séparée du reste de la circulation
- + Une piste qui permet de rejoindre la zone commerciale
- Des points d'amélioration sur la continuité, notamment dans les carrefours



Par ailleurs, les associations notent que parmi les aménagements réalisés depuis 2021, tous sauf un (la D11 à Plaisir) se trouvent en zone rurale, et souvent à proximité de véloroutes (D147 à Saint-Martin-la-Garenne, D906 à Vieille-Eglise-en-Yvelines, D988 à Bonnelles). Les projets en zone urbaine sont systématiquement repoussés. La plupart d'entre eux ne verront pas le jour au mieux avant 2025/2027, quand ils ne sont tout simplement pas programmés. À titre d'exemple, alors que des travaux sont en cours sur le pont de Maisons-Laffitte, coupure majeure pour les cyclistes, aucun projet d'aménagement cyclable n'est prévu ! Le Collectif espère que les études promises pour fin 2024 permettront de faire émerger un projet ambitieux pour la deuxième phase des travaux sur le pont.

### Faire du vélo du quotidien une priorité financière

La situation risque de ne pas s'améliorer. Face à la baisse de ses recettes dans la période post-covid, le Conseil départemental fait du vélo une variable d'ajustement budgétaire

Il vient d'annoncer qu'il réduirait drastiquement le nombre de projets cyclables à réaliser d'ici 2028, avec des subventions allouées aux communes qui ont été gelées sur l'année 2024 et dont l'enveloppe sera fortement réduite pour les années à venir. Les Yvelines restent pourtant le département le plus riche de grande couronne avec le plus d'agent·es en charge du vélo. Afin de dégager des moyens financiers pour le vélo, le département doit consacrer une partie de son budget dédié aux routes à l'accélération de son plan vélo, comme sur la D186 entre le Pecq et Chatou. Cela va à rebours de la récente décision de maintenir, en dépit des contraintes budgétaires et de la contestation locale, le projet routier du pont d'Achères.

### Amplifier la dynamique de concertation

Le département des Yvelines s'est engagé dans une dynamique de concertation sur certains projets, comme sur le projet de réaménagement de la RD 190. D'autres rencontres ont été organisées, mais il s'agit davantage de réunions d'information que de réunions où les

recommandations associatives sont prises en compte. Des échanges plus systématiques, comme ils en existent dans d'autres départements, permettraient de concevoir des infrastructures qui répondent davantage aux besoins des cyclistes.

### Nos demandes

- **Maintenir les budgets destinés aux aménagements cyclables** pour garantir la réalisation des aménagements inscrits au plan vélo d'ici 2027.
- **Réhausser la qualité des aménagements cyclables.**
- **Concier les associations** sur les projets d'aménagements cyclables dès le début des études.

# Essonne

92 93 94 77 78 91 95

Moins de 10 kilomètres des réalisations promises dans le programme d'action de 2021 ont été livré à ce jour. Malgré des efforts notables de concertation avec les associations vélo, les aménagements cyclables les plus attendus par les associations, au Ring des Ulis ou sur la D59 à Villebon-sur-Yvette, tardent à sortir de terre. Dans un contexte de restriction budgétaire, le conseil départemental de l'Essonne est actuellement en train de revoir son plan vélo. Ce n'est pas le moment de faire moins par mesure d'économie, mais plutôt mieux et plus vite !

## PLAN VÉLO

Voté en 2018, décliné en programme d'action

**2021 → 2027**

## NIVEAU D'AMBITION

**27,1 Millions €**

soit :

**2,9 € / an / habitant·e**

**1 agent**

en charge du vélo

**66 kilomètres**

à réaliser d'ici 2027

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**9,3 kilomètres**



**= un plan vélo complété à 14 %**

## Le plus faible nombre de réalisations en Île-de-France

L'Essonne accuse un retard important quant à la réalisation des aménagements cyclables promis au plan vélo : 9,3 km ont été aménagés en trois ans sur un objectif de 66 km, dont 1,4 km d'aménagement expérimental. C'est le département francilien ayant réalisé le moins de linéaire depuis le début du mandat, malgré un objectif de kilomètres à réaliser faible par rapport aux autres départements de grande couronne. Sur les 9 km réalisés, près de 5 km sont des voies vertes en zone rurale.

Pour le reste, le département a aménagé la D445 à Fleury-Mérogis ainsi que la passerelle du Christ de Saclay (D36) qui permet de franchir en sécurité la N118. Il travaille également à une liaison nord-sud du ring des Ulis, un aménagement qui n'aura de sens que s'il est relié à ceux existants. Conséquence du faible nombre de réalisations, de nombreux projets se font attendre depuis plusieurs années dans les zones les plus denses, comme par exemple une section du réseau Vélo Île-de-France (VIF) à Palaiseau (ligne V8).

« L'Essonne accuse un retard important. C'est le département francilien ayant réalisé le moins de linéaire depuis le début du mandat, malgré un objectif de kilomètres à réaliser faible par rapport aux autres départements de grande couronne. »

## Résorber au plus vite les principaux points noirs

Le plan vélo fait actuellement l'objet d'une actualisation. Le réseau associatif salue le travail de concertation mené par le département à l'occasion de cette revoyure. Mais le Collectif et les associations espèrent que cela ne



## Passerelle du Christ-de-Saclay

La passerelle (cycliste et piétonne) installée au-dessus de la N118 au Christ-de-Saclay était un élément indispensable pour résoudre les problèmes de continuité et permettre aux cyclistes de rejoindre la future gare de la ligne 18. Cependant, l'accès côté Saclay reste à revoir car il entraîne des situations conflictuelles entre piéton-nes et cyclistes.

- + Une passerelle qui sécurise les cyclistes
- + Un maillon indispensable pour assurer la complémentarité avec les réseaux de transports publics
- Des pistes d'amélioration sur les accès à la passerelle



sera pas synonyme d'une ambition revue à la baisse. Face aux contraintes budgétaires actuelles, le vélo ne doit pas être une variable d'ajustement. Il s'agit de lancer les projets annoncés et d'accélérer la réalisation des projets fortement attendus :

- Malgré l'avancée en cours pour la liaison nord-sud du ring des Ulis, il est désormais nécessaire d'aménager les accès à cette liaison (D35 et D446) afin de garantir la sécurité des cyclistes. L'aménagement de la liaison est-ouest se fait toujours attendre, et les travaux n'ont toujours pas été lancés sur la zone d'activité de Mondétour.
- Le pont de la 1ère Armée Française entre Draveil et Juvisy-sur-Orge (D310) est une discontinuité cyclable majeure dont les travaux se font attendre depuis plusieurs années,

sur la ligne V7 du VIF. Le département a annoncé une mise en chantier à horizon 2027. En attendant, les associations et le Collectif espèrent voir des aménagements provisoires.

- L'aménagement de la D36 sur la ligne V8 du VIF. Le département semble miser sur un projet d'itinéraire alternatif à court ou moyen terme, qui ne répond pourtant pas aux normes du VIF, et alors que la passerelle sur la D36 au niveau du Christ de Saclay a déjà été installée.
- L'aménagement de la D59 à Villebon-sur-Yvette attendu depuis 3 ans, alors qu'un accident mortel en 2023 a rappelé l'urgence de sécuriser cet itinéraire.
- Les études pour un aménagement cyclable le long de la D837 à Milly-la-Forêt, pourtant prévues pour 2022.

## Nos demandes

- **Accélérer la réalisation des aménagements inscrits au plan vélo.**
- **Résorber les discontinuités cyclables les plus importantes** (Pont de la première armée, traversée de la RD 59 à Villebon, ring des Ulis).
- **Maintenir un engagement financier élevé** sur les projets d'aménagements cyclables afin de garantir la réalisation du plan vélo.

# Val-d'Oise

92 93 94 77 78 91 95

Le département du Val-d'Oise a vu grand suite à l'adoption de son plan vélo en 2019 avec l'identification de 19 axes cyclables. C'est le département de grande couronne qui a réalisé le plus d'aménagements cyclables depuis 2021, mais à un rythme qui reste en deçà des ambitions de son plan vélo. Les études mettent du temps à aboutir sur des projets phares, et les chantiers de pistes cyclables se concentrent essentiellement sur la partie rurale du Val-d'Oise. Le département doit maintenant concrétiser ses promesses dans les zones denses du territoire.

## PLAN VÉLO

Voté en **2019**,  
décliné en plans triennaux

## NIVEAU D'AMBITION

**24,8 Millions €**  
pour 2024-2026, soit :

**6,6 €** / an / habitant·e

**2 agent·es**  
en charge du vélo

→ Le département du Val-d'Oise n'a pas affiché d'objectifs de réalisation dans son plan vélo en termes de kilomètres.

## LINÉAIRE RÉALISÉ DEPUIS 2021

**19,7 kilomètres**

## Accélérer la mise en œuvre du plan vélo

Le plan vélo voté par le Val-d'Oise en 2019 a permis un vrai changement d'échelle dans le département. Les travaux de concertation menés à cette occasion ont été de bons signes envoyés aux associations, qui ont pu prendre part à l'élaboration des 19 grands axes cyclables du département.

Le département a réalisé 19,7 km d'aménagements cyclables depuis 2021, dont 1,7 km de bandes cyclables, ce qui en fait le département de grande couronne le plus actif sur la période. Cependant, le département va devoir accélérer ses réalisations pour être à la hauteur des ambitions affichées dans son plan vélo.

À ce stade, les investissements du département se sont concentrés dans les territoires peu denses (voie verte sur la D28 à Sagy, voie verte entre Labbeville et Nesles-la-Vallées, voie verte à Louvres, pistes cyclables le long de la D64 à Nerville-la-Forêt et le long de la D983 à Magny-en-Vexin, etc). Ces aménagements sont éloignés des principaux bassins de vie et de travail du Val-d'Oise et s'adressent plutôt à des pratiques de loisirs ou de cyclotourisme.

Nous saluons néanmoins le récent aménagement temporaire du pont d'Argenteuil, jusqu'ici une discontinuité majeure pour les cyclistes, et attendons avec impatience l'aménagement définitif.

« C'est le département de grande couronne qui a réalisé le plus d'aménagements cyclables depuis 2021 (...), mais il doit à présent faire aboutir les études sur les projets phares, notamment dans la zone dense du Val d'Oise. »

## D203 de Conflans- Sainte-Honorine à Neuville- sur-Oise

L'aménagement de la D203 entre Conflans-Saint-Honorine et Neuville-sur-Oise est une belle avancée pour le vélo dans ce secteur, d'autant plus que cet aménagement se trouve sur la ligne V4 du réseau VIF.

- ⊕ Une belle largeur de piste
- ⊕ Une séparation de la circulation automobile



### Passer des études aux chantiers

La deuxième partie du mandat départemental doit marquer l'aboutissement des nombreuses études en cours, là où il existe un fort potentiel de déplacements à vélo. Les aménagements les plus attendus par les associations semblent bloqués. C'est notamment le cas du pont de Pontoise, de la D316 sur la ligne V1 nord du réseau Vélo Île-de-France (VIF), ainsi que du projet sur les berges de Seine à Argenteuil (D311) qui font l'objet d'études depuis de nombreuses années mais où les travaux tardent à être lancés.

### Relancer la dynamique de concertation

Au moment de l'élaboration des 19 grands axes du plan vélo du Val-d'Oise, le département a fait le choix de la concertation avec les associations. À l'heure actuelle, il n'existe plus de cadre de concertation au long cours sur les projets d'aménagements. Or, les associations peuvent apporter au département une expertise d'usage pour faire en sorte que ses projets répondent aux attentes des cyclistes. Le département a montré qu'il savait créer un cadre propice à la coopération, les associations espèrent aujourd'hui travailler davantage à ses côtés pour créer des infrastructures de qualité.

### Nos demandes

- **Lancer les travaux** pour les aménagements étudiés depuis 2021.
- **Accélérer la réalisation des aménagements cyclables** inscrits au plan vélo, et dans les zones agglomérées.
- **Créer un cadre de concertation avec les associations** sur les projets d'aménagements cyclables, et ce dès le début des études.

Bilan réalisé par le Collectif Vélo  
Île-de-France, association loi 1901  
[www.velo-iledefrance.fr](http://www.velo-iledefrance.fr)  
[contact@velo-iledefrance.fr](mailto:contact@velo-iledefrance.fr)

**Comité de rédaction**

**et coordination :** Agathe Dulongcourty,  
Marie Wehner, Juliette Bucco,  
Louis Belenfant, Jeanne Bruge

**Photos :** © Collectif Vélo IDF

**Illustrations :** © pikisuperstar / Freepik

**Typographies :** Basic Sans

**Conception graphique :** Louise Robert

**Première diffusion numérique :**

octobre 2024







collectif  
**VELO)**  
ILE DE FRANCE