NOTE RAPIDE
DE L'INSTITUT PARIS REGION N° 1066

TERRITOIRES | MOBILITÉ
Septembre 2026 • www.institutparisregion.fr

1,8 million
USAGERS QUOTIDIENS DU VÉLO EN ÎLE-DE-FRANCE
(EMG 2023, L'Institut Paris Region)

9 152 km
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN ÎLE-DE-FRANCE EN JUILLET 2026, CONTRE **4 729 KM** EN 2019
(Les Contributeurs OpenStreetMap)

x3
LA PART DES DÉPLACEMENTS À VÉLO : OBJECTIF DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE ENTRE 2019 ET 2030 (PDMIF)

> 10 %
DES DÉPLACEMENTS DANS PARIS ET LA PETITE COURONNE SONT RÉALISÉS À VÉLO, ET < 5 % DE CEUX RÉALISÉS DANS OU EN LIEN AVEC LA GRANDE COURONNE
(EMG 2023, L'Institut Paris Region)

L'ÎLE-DE-FRANCE, UN TERRITOIRE EN PLEINE MUE CYCLABLE

LE VÉLO A FAIT SON GRAND RETOUR EN ÎLE-DE-FRANCE À PARTIR DU DÉBUT DES ANNÉES 2000, APRÈS DES DÉCENNIES DE DÉCLIN OU DE STAGNATION DE LA PRATIQUE CYCLABLE. CETTE ÉVOLUTION S'EST ACCÉLÉRÉE CES DERNIÈRES ANNÉES, EN PARTICULIER AU CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE. LE VÉLO EST AUJOURD'HUI UN MODE DE DÉPLACEMENT LARGEMENT RÉPANDU : LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES CONTINUENT DE SE DÉVELOPPER ET LES SERVICES AUX CYCLISTES SE MULTIPLIENT. CEPENDANT, CETTE DYNAMIQUE EST INÉGALE SELON LES TERRITOIRES, ET DE NOMBREUX DÉFIS RESTENT À RELEVER : AMÉNAGEMENT DES CONTINUITÉS CYCLABLES, AMÉLIORATION DES RABATTEMENTS VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS, DÉVELOPPEMENT DE L'ÉGALITÉ D'ACCÈS À LA PRATIQUE, ADAPTATION AUX EFFETS DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE… LES POLITIQUES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION EN VILLE, DE DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS INTERCOMMUNALES DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS ET RURAUX, DE STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ EN GARE, DE COORDINATION DES ITINÉRAIRES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE, DE SERVICES VÉLO ET D'AIDES AUX USAGERS APPARAISSENT AUJOURD'HUI COMME LES GRANDES PRIORITÉS D'ACTION AFIN DE POURSUIVRE LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DU VÉLO.

L'Institut Paris Region étudie et observe depuis plusieurs décennies l'évolution de l'infrastructure cyclable régionale[1]. Les réseaux cyclables se sont considérablement développés depuis vingt ans, avec une nette accélération à la suite des grèves des transports de 2019 et de la crise sanitaire de 2020-2021. Depuis l'an 2000, le réseau régional croît assez rapidement dans Paris (de 200 km d'aménagements cyclables en 2000 à plus de 1 200 km aujourd'hui), mais aussi en banlieue, grâce notamment à des aménagements sécurisés le long de voies départementales et aux efforts de nombreuses municipalités sur leur voirie communale. Mais à la fin des années 2010, malgré presque 5 000 km d'aménagements, un véritable réseau cyclable structurant n'émerge pas encore à l'échelle régionale. Le manque de continuité et de maillage des aménagements, des itinéraires non sécurisés, des coupures urbaines, des standards de confort dépassés, et un jalonnement inexistant ou manquant de cohérence ne permettent pas une mobilité quotidienne à vélo sûre et efficace dans toute la région.

L'INSTITUT PARIS REGION

En couverture
Cyclistes aux abords de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (78).

LA PEUR DU VOL, UN OBSTACLE À LA PRATIQUE DU VÉLO

Selon l'Académie des mobilités actives, près d'un tiers des cyclistes réduisent ou arrêtent complètement leurs déplacements à vélo à la suite d'un vol. Une offre importante de stationnements sécurisé peut donc éliminer ce frein à la pratique. Le Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) fixe des objectifs de réalisation de stationnements vélo sur voirie à l'échelle de chaque commune, mais aussi dans les gares et les stations de transport en commun, dans les établissements scolaires, administratifs ou recevant du public, dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant.

LES PLANS VÉLO S'ÉTENDENT À TOUTE LA RÉGION

Le PDMIF incite les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à réaliser des Plans Vélo intercommunaux, notamment lors de l'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM). La Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris et les Départements franciliens ont tous réalisé un Plan Vélo ou un document équivalent. La communauté urbaine, toutes les communautés d'agglomération, dix établissements publics territoriaux (EPT) sur 11 et 25 communautés de communes sur 30 en ont également réalisé un ou sont en train de le faire.

MAILLER LE TERRITOIRE : UN CAP EST PASSÉ

Ce constat va aboutir à l'émergence de deux projets cyclables de grande échelle, aujourd'hui en cours de réalisation (voir carte ci-contre). Le Réseau Vélo Île-de-France (VIF, précédemment connu sous le nom de RER V) est un projet amorcé en 2020 par le monde associatif[2], dont la Région s'est saisie pour en faire le socle de sa politique cyclable. Inscrit au Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) et doté d'un budget de 300 millions d'euros, il s'agit de 11 itinéraires cyclables, pour un total de 750 kilomètres d'aménagements (en cours de réalisation) d'ici 2030. Avec des aménagements larges, continus et agréables, c'est surtout par une qualité supérieure (revêtement, jalonnement et services annexes) que ce projet régional se distingue, à l'instar des grands réseaux cyclables d'Europe du Nord, néerlandais et danois notamment. Selon le Collectif Vélo Île-de-France, la phase 1 du VIF est réalisée à 63 % en juillet 2026.

Le Plan Vélo métropolitain, porté par la Métropole du Grand Paris, vise, pour sa part, un objectif de dix lignes totalisant 260 kilomètres, et est doté d'un budget de 108 millions d'euros. Il vient compléter les itinéraires non desservis par le Réseau VIF au sein de la métropole et réalise la jonction des plans vélo coexistant sur son périmètre.

Les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024 ont joué un rôle d'accélérateur dans la pratique du vélo en Île-de-France. 105 km d'aménagements cyclables dits « olympistes » ont été réalisés, principalement à Paris et en Seine-Saint-Denis, pour permettre aux spectateurs de rejoindre les sites olympiques à vélo. Ces aménagements ont également été accompagnés par d'autres services vélo : 10 000 places de stationnement mises en place près des sites olympiques et 3 000 Vélib' ajoutés à la flotte de Vélib' Métropole.

Le déploiement du VIF et du Plan Vélo métropolitain, ainsi que les avancées liées aux JOP contribuent également à accélérer la réalisation des projets d'aménagements cyclables des Départements et des intercommunalités. Les schémas directeurs d'itinéraires cyclables locaux, nombreux en Île-de-France (lire encadré ci-contre), rencontrent en effet souvent des difficultés à être lancés. La dynamique impulsée par les grands réseaux cyclables permet de faciliter leur mise en œuvre en les intégrant dans des itinéraires continus et lisibles à une échelle plus large.

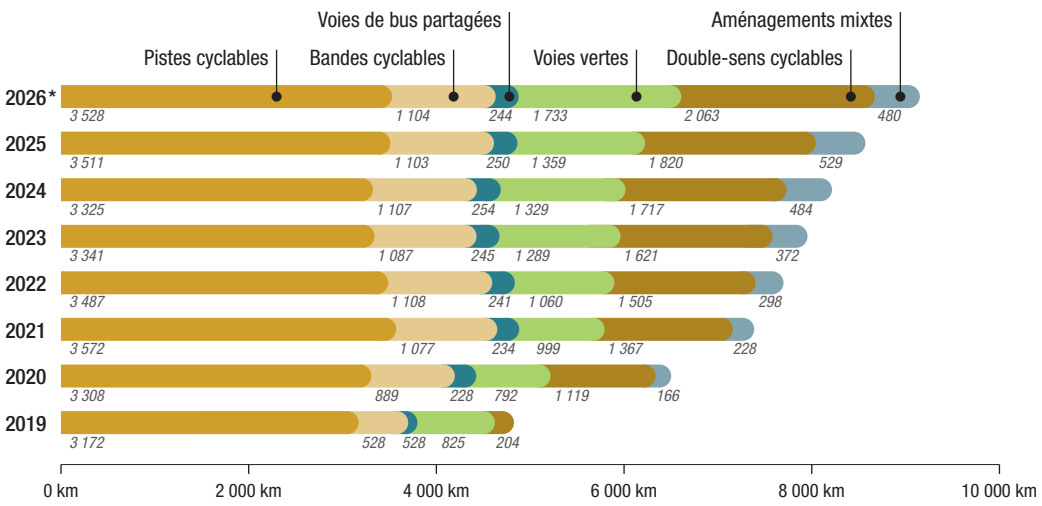
La réalisation de ces réseaux structurants nécessite une collaboration entre de multiples acteurs : plusieurs niveaux de collectivités, associations vélo, L'Institut Paris Region et l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). La mise en place des comités d'axe permet de concevoir des itinéraires cohérents s'affranchissant des limites administratives, et de faire du vélo une alternative performante à la voiture pour les déplacements de moyenne et longue distances. Ces avancées font de l'Île-de-France une référence en matière cyclable, en France comme à l'international. Les *posts* réguliers de l'écosystème vélo mondial sur les réseaux sociaux en sont une illustration.

LE VÉLO COMME TRANSPORT DU QUOTIDIEN, UNE PRATIQUE DE PLUS EN PLUS PARTAGÉE

Les récents développements de l'infrastructure cyclable régionale portent aujourd'hui leurs fruits : le nombre d'usagers augmente, et 1,8 million de Franciliens utilisent le vélo au quotidien. En 2023, 10,4 % des déplacements domicile-travail étaient réalisés à vélo à Paris, 6,4 % dans la Métropole du Grand Paris et 4,4 % en Île-de-France[3].

Les grèves dans les transports collectifs de 2019 ont été une étape importante dans le report modal vers le vélo. Avec la crise sanitaire de 2020-2021, la Ville de Paris et les Départements de petite couronne, mais aussi des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de grande couronne, comme Grand Paris Sud, Cergy-Pontoise ou Paris-Saclay, ont aménagé l'espace public en créant des « coronapistes » temporaires. Le Covid a ainsi joué un rôle d'accélérateur du déploiement d'aménagements cyclables parfois déjà programmés, et la plupart des coronapistes ont été pérennisées. La fréquentation des aménagements cyclables a

Linéaires d'aménagements cyclables en Île-de-France



* *Données de juillet 2026*

© L'INSTITUT PARIS REGION 2026
Source : Les Contributeurs OpenStreetMap – données au 1er janvier de chaque année
• Illustration : freepik

VÉLO, MÉTÉO ET CLIMAT

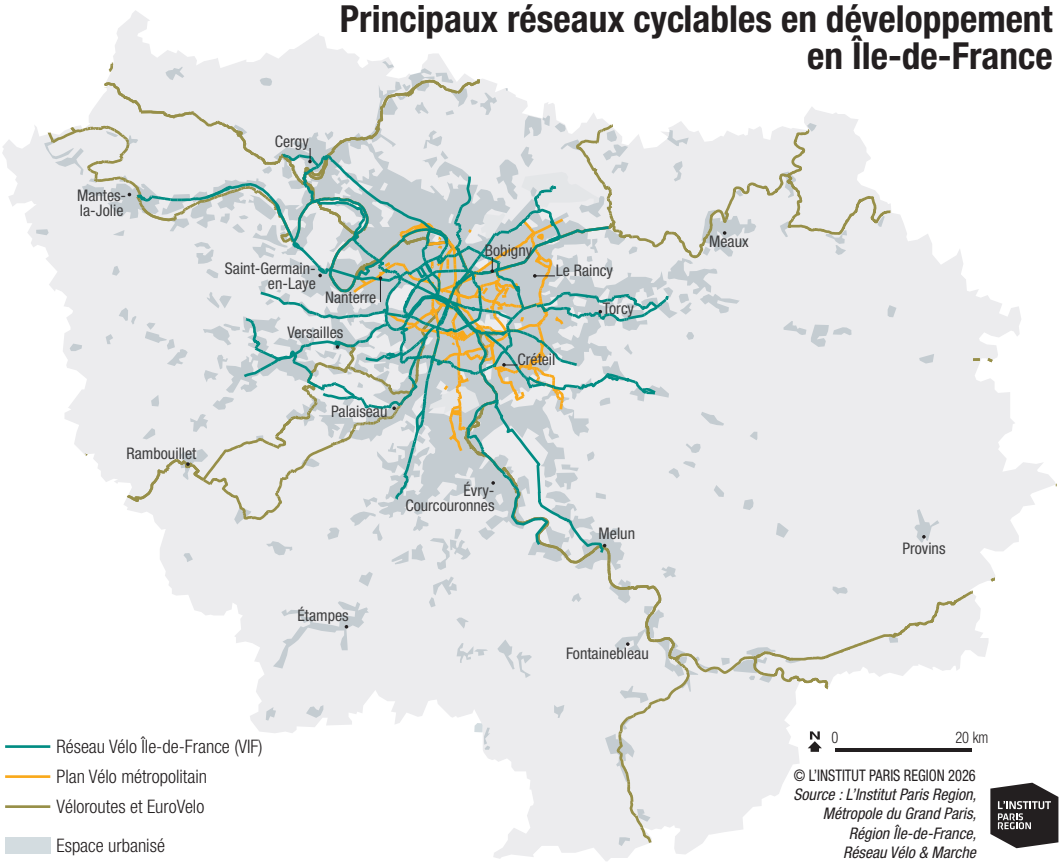
Le vélo est le mode le plus sensible aux conditions météorologiques. La pratique du vélo à Paris baisse de 18 % par rapport à un usage à 14 °C (température moyenne annuelle) lorsqu'il fait 0 °C, mais augmente de 9 % par 30 °C. En revanche, les épisodes caniculaires peuvent faire diminuer la pratique cyclable à Paris entre -3 et -8 %, selon l'intensité de deux événements exceptionnels étudiés*. La pratique du vélo à Paris baisse de 24 % les jours de pluie par rapport aux jours secs. Lors de cinq aléas survenus l'hiver, la baisse de l'usage du vélo à Paris varie entre 30 et 60 %**. Selon le GIEC, si les politiques cyclables sont un levier d'atténuation du changement climatique, les infrastructures cyclables doivent être dès aujourd'hui adaptées aux vagues de chaleur, notamment à travers l'ombrage, la végétalisation, la réduction des îlots de chaleur et une conception favorisant les déplacements à vélo malgré les températures élevées.

* Du 2 au 10 septembre 2023, la température maximale a été supérieure à 30 °C pendant neuf jours consécutifs, culminant à 35 °C ; lors de l'épisode de forte chaleur du 28 juin au 2 juillet 2025, la température a atteint un maximum de 38 °C le 1er juillet.
** Les aléas hivernaux étudiés ont eu lieu le 9 janvier 2024 (verglas), le 18 janvier 2024 (neige), le 9 octobre 2024 (très forte pluie « Kirk »), le 5 janvier 2026 (neige) et le 7 janvier 2026 (neige).

LA CYCLOLOGISTIQUE, UNE OFFRE ÉMERGENTE EN ÎLE-DE-FRANCE

Le transport de marchandises par vélo cargo se développe rapidement en Île-de-France, notamment porté par l'essor du e-commerce. La cyclologistique bénéficie du développement des infrastructures cyclables, et constitue une alternative durable et efficace aux véhicules utilitaires thermiques dans la distribution du dernier kilomètre en milieu urbain dense. Pour conforter cette progression, le PDMIF vise un report modal vers la cyclologistique pour les flux de véhicules utilitaires légers internes à la région (-8 % de kilomètres parcourus). Cependant, la cohabitation des usagers du quotidien et des livreurs sur les infrastructures cyclables soulève des enjeux en termes de circulation et de sécurité routière.

Principaux réseaux cyclables en développement en Île-de-France



© L'INSTITUT PARIS REGION 2026
Source : L'Institut Paris Region, Métropole du Grand Paris, Région Île-de-France, Réseau Vélo & Marche

augmenté de 47 % à Paris[4] et dans les Hauts-de-Seine[5] entre 2020 et 2025, de 31 % à Montreuil (93) entre 2021 et 2025, et de 34 % à Pantin (93) entre 2022 et 2024. En grande couronne, la donnée est plus éparse, mais on constate également des hausses sur certains aménagements cyclables : +9 % de fréquentation aux Ulis (91), +17 % à Buc (78) entre 2020 et 2025 et +17 % à Saulx-les-Chartreux (91) entre 2019 et 2025[6].
Cette tendance à la hausse de la pratique du vélo, poussée par le développement des infrastructures cyclables et par l'essor des vélos à assistance électrique[7] (29 % des vélos vendus en 2024[8]), révèle un changement de paradigme faisant du vélo un mode de transport de masse, qui possède encore un important potentiel de croissance. Pour observer ces dynamiques, la Région Île-de-France prévoit le déploiement de compteurs vélo, notamment le long du réseau VIF, afin d'en réaliser une évaluation continue. L'Institut Paris Region est chargé de l'étude de ce dispositif et de la mise en œuvre d'un tableau de bord de la pratique du vélo en Île-de-France.

LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO, DES INÉGALITÉS À RÉSORBER

Élargir la pratique du vélo à tous les publics est un objectif du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF), car, malgré la démocratisation de son usage, des inégalités persistent, notamment en matière de genre. Selon l'Enquête globale transport (EGT) de 2020, les hommes font deux fois plus de vélo que les femmes. Par ailleurs, les associations pro-vélo mettent en avant le fait que les cyclistes femmes sont surreprésentées parmi les victimes d'accidents mortels impliquant des poids lourds[9]. Les socialisations « féminines » à l'adolescence, ainsi que le rapport au corps, au risque et à l'espace public amènent souvent les jeunes filles à arrêter de faire du vélo à cette période de la vie, notamment dans les milieux populaires. À l'inverse, un intérêt pour la pratique sportive et la présence de cyclistes dans leur entourage limitent ce désengouement. Le développement du vélo chez les femmes recouvre donc des enjeux de mobilité, d'inclusivité et de santé.
La situation semble néanmoins évoluer vers une plus grande mixité des pratiques cyclables depuis la pandémie de Covid-19. Selon la Fédération française des usagères et usagers de la bicyclette (FUB), la différence de pratique entre les hommes et les femmes est moins importante dans les centres urbains, car, plus les cyclistes sont présents sur un territoire, plus la pratique du vélo approche la parité.

L'APPRENTISSAGE DU VÉLO, UN ENJEU POUR TOUS LES ÂGES

Les vélo-écoles mises en place par des associations pro-vélo connaissent un fort engouement depuis les premières expériences, dans les années 2000. Dans ces vélo-écoles, les élèves sont principalement des femmes (les bénévoles estiment leur part entre 80 et 90 %), en majorité issues de l'immigration (environ 60 %). Moteur de l'inclusion sociale pour des publics défavorisés, une antenne de l'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) à Boulogne-Billancourt se tourne également vers l'accès à la pratique pour des personnes en situation de handicap, avec

1

2

l'acquisition de deux tricycles adultes. Ainsi, les vélo-écoles constituent un levier pour augmenter la pratique du vélo et un outil d'inclusion sociale pour les collectivités.
Depuis 2019, le programme national « Savoir rouler à vélo » (SRAV) doit permettre aux jeunes de 6 à 11 ans de maîtriser la pratique du vélo à l'entrée au collège. Le SRAV contribue au développement de leur autonomie, ainsi qu'à la promotion de l'activité physique et d'une mobilité durable. En 2024, 26 000 enfants ont été formés en Île-de-France, soit 16 % des élèves de CM2, contre 28 % au niveau national[10]. L'effort est à poursuivre pour que les jeunes Franciliens soient à l'aise sur un vélo dès le collège et gardent le réflexe de se déplacer à vélo tout au long de leur vie.

RURAL ET PÉRIURBAIN, DE NOUVEAUX TERRITOIRES À INVESTIR

Si la pratique du vélo a progressé en milieu urbain, elle reste moins développée en zone rurale, en raison notamment de l'éloignement des lieux d'emploi, commerces et services de proximité. En Île-de-France, 76 % des déplacements des urbains font moins de cinq kilomètres, contre 49 % de ceux des habitants des zones rurales – des distances pouvant être parcourues à vélo en 15-20 minutes maximum. Pourtant, en zone rurale, seuls 1 % des déplacements sont réalisés à vélo, 70 % en voiture, 11 % en transports collectifs et 18 % à pied[11].
Malgré cette faible pratique, les accidents graves à vélo sont surreprésentés dans les espaces peu denses : 18 % des cyclistes franciliens tués entre 2021 et 2024 l'ont été hors agglomération, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Bien que ce chiffre recouvre tous les cyclistes (sportifs et du quotidien), dans un contexte où la pratique sportive est majoritaire, il illustre un vrai danger en milieu rural et un besoin d'aménagements cyclables sécurisés. La Région Île-de-France a défini les milieux ruraux comme « territoires prioritaires » pour l'accès à la mobilité dans le PDMIF de 2025.
Le réseau VIF tend à diffuser la pratique cyclable en grande couronne, et sa réalisation devrait y améliorer la sécurité des déplacements à vélo, mais peu de communes véritablement rurales (au sens de l'Insee, celles qui ne sont pas des villes moyennes ou des communes périurbaines) sont desservies par ce réseau. Des aménagements cyclables peuvent néanmoins se développer dans ces espaces, en se basant notamment sur les schémas directeurs vélo des Départements et des EPCI.
Un peu partout en France, des territoires ruraux commencent à mettre en œuvre des aménagements cyclables en s'appuyant sur la nouvelle définition juridique des voies vertes[12] pour jalonner des itinéraires cyclables à partir de routes départementales à faible trafic ou de chemins ruraux (lire encadré).
En Île-de-France, il s'agit aussi, pour les territoires ruraux, de coupler les aménagements cyclables au déploiement de stationnements vélo sécurisés en gare afin d'encourager une pratique intermodale entre vélo et train.

LES SERVICES VÉLO, UNE EXTENSION PROGRESSIVE À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Le service de vélos en libre-service Vélib', lancé en 2007 à Paris et devenu Vélib' Métropole en 2018,

LE POTENTIEL IMPORTANT DE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS L'ESPACE RURAL

Si les distances entre le domicile et le lieu de travail sont plus grandes en milieu rural qu'en ville, les déplacements pour les autres motifs restent organisés autour de pôles de vie : des petites communes de plus de 2 000 habitants qui concentrent les services et commerces de base*. Pour les déplacements vers ces polarités locales, le vélo peut s'avérer un mode de transport performant. Ainsi, sur le territoire de la communauté de communes (CC) des Deux Morin (77), 67 habitants/km², 52 % des habitants vivent à moins de 5 km d'un pôle de vie. Dans la CC des Deux Vallées (91), 99 habitants/km², ce chiffre est de 94 %**. Ainsi, une part importante des habitants pourrait réaliser une partie de ses déplacements du quotidien à vélo si les conditions le permettaient. Le polycentrisme, l'un des principes majeurs du SDRIF-E, vise l'organisation de bassins de vie et de déplacements autour de ce type de polarités de plus grande proximité, ce qui favorise le recours aux modes actifs, et notamment au vélo.

* Martin Guillaume, Julien Langé (BL Évolution), « Pourquoi mener une politique cyclable sur un territoire rural ? », *Insight*, mars 2021.
** Sources : Insee RP 2023, DensiBati 2018.

LES VÉLOROUTES, SUPPORT DES MOBILITÉS CYCLABLES TOURISTIQUES ET DU QUOTIDIEN

Aux différents réseaux vélo franciliens s'ajoutent les véloroutes nationales et européennes (EuroVelo). Ces itinéraires ont pour objectif de développer la pratique touristique du vélo, mais peuvent aussi être le support de la mobilité quotidienne. L'Île-de-France est traversée par un itinéraire EuroVelo (EV 3, la « Scandibérique ») et six véloroutes nationales (V16, V32, V33, V40, V52 et V55), réalisées à plus de 90 % sur leurs parties franciliennes, à l'exception de la V52 (Paris-Strasbourg), réalisée à 30 %, et de la V33 (La Seine à Vélo), à 75 %. Le Département des Yvelines développe aussi cinq véloroutes départementales, réalisées à 80 %*. Malgré ces bons taux de réalisation, certains tronçons de ce réseau tardent à être réalisés, comme sur la V33 (Seine amont)**. D'autres mériteraient d'être améliorées en termes d'aménagement, de jalonnement et d'entretien. L'ensemble de ces véloroutes permet de connecter les différents réseaux vélo franciliens, créant ainsi des continuités d'itinéraires. Elles font partie, avec le VIF, du réseau cyclable structurant régional inscrit au PDMIF.

* Source : Réseau Vélo & Marche, Velodatamap, 2026.
** Louise Haran, Maximilian Gawlik, Dominique Riou, « À vélo le long de la Seine : vers un itinéraire cyclable à l'amont de Paris », *Note rapide* n° 997, L'Institut Paris Region, novembre 2023.

1. Ligne V4 du réseau VIF à Saint-Thibault-des-Vignes (77), juin 2024.

2. L'association MDB (Mieux se déplacer à bicyclette) Argenteuil anime une vélo-école pour adultes.

3. La passerelle Pierre-Larousse, à Aubervilliers (93), traversant le canal Saint-Denis a été inaugurée en juin 2024, juste avant les JOP.

4. La réaffectation de voirie existante permet de réaliser des aménagements vélos sécurisés à moindre coût, comme ici dans le Pays Houdanais, entre Gressey et Richebourg (78). Ces réaménagements impliquent une concertation avec les acteurs du territoire, notamment les riverains et les exploitants agricoles, pour trouver des solutions adaptées aux situations locales.

Les chaussées à voie centrale bidirectionnelle (CVCB, ou « chaucidous ») sont également des aménagement cyclables adaptés aux voies peu larges et à faible trafic.

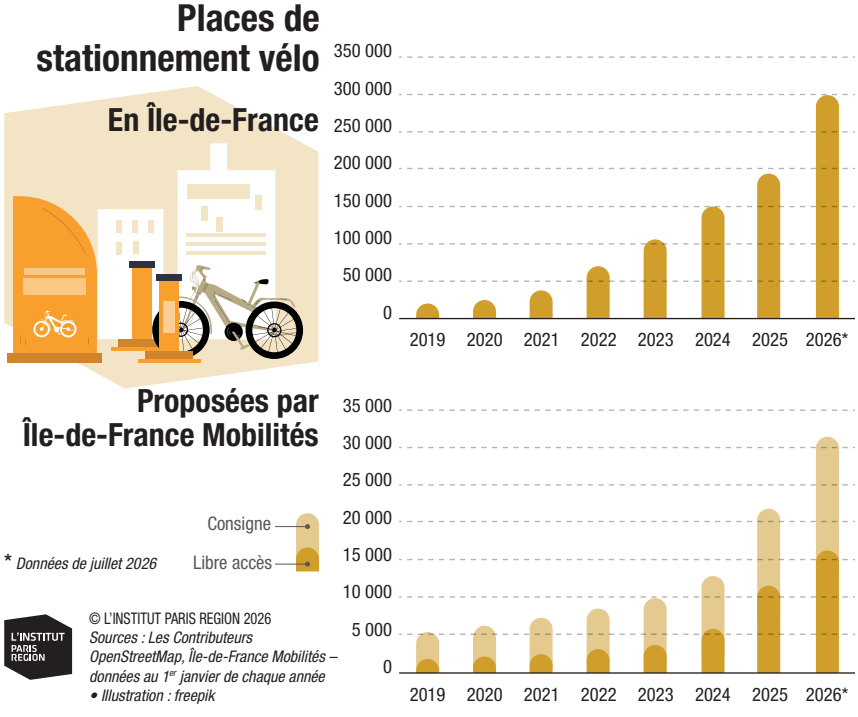
compte, mi-2026, 1 509 stations sur 65 communes de la MGP et 446 000 abonnés. 20 000 vélos sont disponibles, dont 40 % à assistance électrique, qui effectuent 143 000 courses par jour en moyenne. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise dispose de son propre système, VélO2 : 49 stations réparties sur dix communes, et 330 vélos, dont 110 à assistance électrique. Des vélos à assistance électrique en flotte libre (*free-floating*) sont également disponibles à Paris, via les opérateurs Lime, Dott et Voi (6 000 à 9 000 vélos par opérateur), et dans d'autres territoires franciliens (EPCI et communes), parfois combinés à des trottinettes électriques. Au total, 55 % des Franciliens disposent d'au moins un service de vélos partagés dans leur commune[13].

Île-de-France Mobilités a par ailleurs mis en place le service Véligo Location, qui propose en location longue durée des vélos de toutes sortes : à assistance électrique (l'essentiel de la flotte), mais aussi mécaniques, cargos, tandems, rallongés (*long-tail*), pliants, tricycles ou adaptés aux personnes en situation de handicap. Ce service s'adresse à tous les Franciliens, quels que soient leur lieu de vie, leurs besoins ou leur condition physique. Lancé en 2019 avec 10 000 vélos, Véligo Location a étoffé sa gamme et son parc à plus de 21 000 vélos dès 2021, et vise 30 000 vélos en 2028 et jusqu'à 40 000 à terme. Parmi les plus de 130 000 usagers ayant essayé le service pour des périodes de trois à neuf mois, 46 % ne pratiquaient pas le vélo auparavant et seuls 6 % n'ont pas continué à pédaler après la fin de la location. 71 % des usagers ont acheté ou réfléchissent à acheter un vélo à la fin de leur contrat[14].

Île-de-France Mobilités propose également des aides à l'achat de vélos neufs et reconditionnés allant de 100 à 400 € pour les vélos mécaniques et à assistance électrique, 600 € pour les cargos et 1 200 € pour les vélos adaptés, sans condition de revenus. Plus de 380 000 aides ont déjà été octroyées aux Franciliens depuis 2020 (75 % pour des VAE, 11 % pour des vélos cargos et 10 % pour des vélos pliants). Parmi les personnes qui ont acheté un vélo après avoir utilisé le service Véligo Location, 69 % ont bénéficié d'une aide à l'achat d'ÎDFM[15]. Cinq « Maisons du Vélo » proposant des services (conseils, location d'un Véligo, réparations, etc.) ont également été créées par ÎDFM en lien avec des associations, et quatre devraient suivre en 2026. De plus, sept « Maisons du Vélo » mobiles circulent en Île-de-France.

UN MODE DE RABATTEMENT À ENCOURAGER

La question du stationnement vélo en gare, essentielle pour promouvoir un rabattement particulièrement efficace par ce mode, est traitée par Île-de-France Mobilités depuis deux décennies. Après son Schéma directeur du stationnement vélos de 2011, ÎDFM s'est doté, en 2020, d'un Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations (SDSV). L'objectif est d'équiper toutes les gares franciliennes, en visant 140 000 places d'ici 2030. Le développement de stationnements sécurisés en gare permet de libérer le potentiel important de rabattement à vélo sur les transports collectifs : aujourd'hui, 97 % des Franciliens habitent théoriquement à moins de 15 minutes à vélo d'une gare ou d'une station de métro (26 % pour les habitants des zones rurales)[16]. Ces chiffres atteindront respectivement 99 % et 33 % après la mise en service complète du Grand Paris Express[17]. La marche est aujourd'hui le mode d'accès principal aux transports en commun. Sur quelque neuf millions de déplacements en transports en commun réalisés chaque jour par les Franciliens, deux millions comprennent un accès



vers ou depuis une gare ou une station de métro à vélo (9 %), en bus (72 %) ou en voiture (19 %). Ainsi, avec seulement 180 000 déplacements en 2023, le potentiel d'intermodalité vélo-train et vélo-métro est considérable[18].

La pratique du vélo en Île-de-France bénéficie d'une dynamique favorable et devrait poursuivre sa croissance. Le potentiel inexploité est encore important en milieu urbain, mais aussi dans les zones peu denses et dans les connexions avec les gares. L'essor du VAE, qui augmente les portées et « aplanit » les reliefs, contribue à ce succès. Les projets d'aménagements cyclables suivent leur cours et l'opinion publique y est favorable. Les Franciliens comme les collectivités voient leurs intérêts dans le développement du vélo : efficacité, coût, cadre de vie et activité physique, pour les premiers ; pragmatisme budgétaire, atteinte des objectifs de décarbonation et santé publique, pour les secondes. Si des points durs restent à résorber, la mise en place progressive d'un système vélo cohérent comprenant infrastructures, services et aides financières, ainsi que l'instauration d'un dialogue constructif entre collectivités et monde associatif permettent l'extension de la pratique du vélo depuis Paris vers la périphérie. La raréfaction des deniers publics, avec, entre autres, la fin du Plan Vélo national, peut mettre à mal ce développement dans les territoires les moins dotés en moyens et en ingénierie publique. Cela invite à réinventer les politiques cyclables, et à faire mieux avec moins, en réinterrogeant l'espace accordé aux véhicules motorisés sur la voirie pour faire de la place au vélo. À l'enjeu de l'équilibre entre les territoires s'ajoute celui de l'équité d'accès au vélo quels que soient l'âge, le genre, le milieu social ou les capacités physiques, pour faire du vélo un outil d'inclusion sociale. Dans un contexte de hausse des prix des carburants et de dépendance aux énergies fossiles, parallèlement au levier d'électrification des mobilités, le développement de la pratique du vélo apparaît plus que jamais stratégique. Il doit se faire en lien avec l'aménagement du territoire (concepts de « polycentrisme » et de BOD, pour *Bicycle Oriented Development*[19]) et en prenant en compte dès à présent les enjeux d'adaptation au réchauffement climatique. ■

Margot Powers, urbaniste,
Élie Guitton, urbaniste, **Dominique Riou,** ingénieur,
département Mobilité et transports *(Dany Nguyen-Luong, directeur)*
Maximilian Gawlik, paysagiste-urbaniste,
département Urbanisme, aménagement et planification *(Sandrine Barreiro, directrice)*

1. Dominique Riou, « Dix ans d'aménagement cyclable : vers un réseau régional », *Note rapide* n° 507, L'Institut Paris Region, mai 2010. Marie-Angèle Lopès, « Toujours plus d'itinéraires cyclables en Île-de-France », *Note rapide* n° 669, L'Institut Paris Region, décembre 2014. Clément Dusong (Université Gustave-Eiffel), Dominique Riou, « Le rôle des associations dans le "retour du vélo" en Île-de-France », *Note rapide* n° 834, L'Institut Paris Region, février 2020.
2. Le Collectif Vélo Île-de-France regroupe 45 associations vélo franciliennes.
3. Source : Insee RP 2023.
4. Source : Ville de Paris.
5. Sur les ponts de Suresnes, de Saint-Cloud, de Sèvres et d'Issy-les-Moulineaux.
6. Source : données Éco-Compteur.
7. À effort équivalent, les utilisateurs de VAE parcourent des trajets presque deux fois plus longs que les cyclistes classiques : 9,4 km par trajet en VAE contre 4,8 km à vélo musculaire (Castro *et al.* 2019).
8. De l'ordre de 36 % si l'on exclut les ventes de vélos pour enfants (20 à 25 % des ventes).
9. « Les femmes plus en danger à vélo "paradoxalement parce qu'elles respectent mieux le Code de la route" », entretien avec Alexis Frémeaux, *France Bleu Paris*, 29 avril 2024.
10. L'objectif du PDMIF est que 100 % des enfants aient participé au SRAV en sortie d'enseignement primaire.
11. Source : Enquête globale transport (EGT) 2018-2020, Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT.
12. Décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives aux voies vertes.
13. Sources : Vélib' Métropole, VélO2, Lime, Dott, Voi, Pony, Insee RP 2023, traitement par L'Institut Paris Region.
14. Source : Île-de-France Mobilités.
15. Des aides complémentaires sont proposées par la Ville de Paris et d'autres collectivités, parfois sous conditions de ressources, et peuvent potentiellement se cumuler avec l'aide de la Région. L'aide de l'État « bonus vélo » a en revanche été supprimée le 15 février 2025.
16. Selon la grille de densité communale de l'Insee, seuls 4 % des Franciliens habitent dans une commune rurale.
17. Source : DensiBati 2018, traitement par L'Institut Paris Region. Calcul ne prenant pas en compte la réalité des aménagements cyclables. Hypothèse d'une vitesse moyenne de 15 km/h à vélo.
18. Source : EMG 2023, L'Institut Paris Region.
19. Le *Bicycle Oriented Development* (BOD) est une approche d'aménagement du territoire qui place le vélo au cœur de l'organisation urbaine, en structurant les choix d'urbanisation et de localisation des activités selon l'accessibilité cyclable et les temps de déplacement à vélo afin de favoriser une mobilité durable et une ville de proximité (Paul van de Coevering, 2019).

RESSOURCES

- « Le développement du vélo en ville : trois rouages à dégripper », journée technique « Une voirie pour tous », L'Institut Paris Region, mars 2019.
- Dominique Riou et Clotilde Imbert, « Les *Supercykelstier* de Copenhague : enseignements pour l'Île-de-France », *Note rapide* n° 844, L'Institut Paris Region, avril 2020.
- Dany Nguyen-Luong, Jérôme Bertrand, Benoît Cornut, *et al.*, « Mobilité sous pression climatique : comportements et attentes des Franciliens », *Note rapide* n° 1 060, L'Institut Paris Region, juin 2026.
- Antoine Beyer, « Livrer autrement la ville : la cyclologistique, une offre émergente en Île-de-France », *Note rapide* n° 1 040, L'Institut Paris Region, juillet 2025.
- Camille Krier, Nicolas Louvet (6-t), Laetitia Dablanc (Université Gustave Eiffel), « Livreurs à vélo : les grands oubliés des politiques cyclables ? », *Ville, Rail & Transports* n° 708, pp. 92-95, juin 2026.
- Daniel Pastor Serrano, Nicolas Louvet et Julia Janke (6-t), « Le vélo n'est pas (encore) une politique sociale », *Ville, Rail & Transports* n° 702, pp. 98-99, décembre 2025.
- Alberto Castro *et al.*, *"Physical activity of electric bicycle users compared to conventional bicycle users and non-cyclists: Insights based on health and transport data from an online survey in seven European cities"*, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Volume 1, juin 2019.
- Paul van de Coevering, *"Bicycle Oriented development"*, conférence *Safe and Smooth* 2019, Calgary, Canada, 2019.
- Frédéric Héran, « La renaissance du vélo dans la transition écomobile », séminaire GériVélo, Lyon, 9 octobre 2017.
- David Sayagh, Clément Dusong, *"What forms of socialization lead women to stop cycling during adolescence?"*, *International Review for the Sociology of Sport*, Volume 57, Issue 5, 2021.
- Jan Garrard, *"Women and Cycling: Addressing the Gender Gap"* dans Ralph Buehler et John Pucher (dir.), *Cycling for Sustainable Cities*, MIT Press, 2021.
- AF3V, « Réaffectation de voies : valoriser le réseau rural au service des mobilités actives », janvier 2026.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Nicolas Bauquet, DG
RÉDACTION EN CHEF
Laurène Champalle
MAQUETTE
Jean-Eudes Tilloy
INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE
Sylvie Castano
MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE
Julie Sarris

FABRICATION
Sylvie Coulomb
RELATIONS PRESSE
Sandrine Kocki
33 (0)6 07 05 92 20

L'Institut Paris Region
Campus Pleyad - Pleyad 4
66-68 rue Pleyel
93200 Saint-Denis
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839

www
institutparisregion.fr