



Plan Vélo 2021 - 2026

Sommaire

01 Le Plan Vélo 2021 -
2026

02 Les infrastructures
cyclables

03 Le stationnement

04 Sécurité, confort et
santé

05 Ecosystème vélo

06 L'administration
exemplaire

01

Le Plan Vélo 2021 - 2026

Bilan du Plan Vélo 2015 - 2020

150M€ d'investissement
Création d'un Réseau express vélo, le REVe
Développement des réseaux structurants secondaires
Plus de 1000 km de voies cyclables

Et de plus en plus de cyclistes!

+60%
de fréquentation
sur certaines pistes
cyclables entre 2019
et 2021.

Des profils
de cyclistes très
différents depuis
la création des
coronapistes :
néo-cyclistes,
femmes, employés
et professions
intermédiaires,
métropolitains.



46 292 places de stationnement à disposition des usagers deux-roues (février 2020)



Des vélostations à la Gare de Lyon et à la Gare Montparnasse proposant près de 600 places ainsi que des consignes Vélligo, proposant au total une centaine de places, disponibles à la Gare Montparnasse, à la Gare de l'Est et à Rosa Parks et plus de 1600 emplacements dans les parkings concédés.



Des incitations financières pour développer l'offre de stationnement dans les espaces privés



Des aides à la mobilité : aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, aide accordée aux professionnels pour évoluer vers des flottes vélos, aide à l'acquisition d'un vélo cargo



Des compteurs pour mieux mesurer les flux vélos et ainsi adapter les infrastructures et équipements : 125 compteurs permanents dont 5 totems



Un renforcement des contrôles pour un meilleur respect des règles (renforcement de la vidéooverballisation notamment)



Un soutien aux actions associatives



Le développement de l'apprentissage du vélo



Un soutien au développement du vélotourisme

Plan Vélo 2021 – 2026 : Paris 100 % cyclable

Plan vélo 2021 - 2026 Schéma Directeur



OBJECTIFS

Linéaires cyclables:

- + 52 km de pistes temporaires pérennisées
- + 130 km de pistes sécurisées
- + 390 km de doubles-sens cyclables

Stationnement:

- + 130 000 places dont
 - 30 000 places en arceaux
 - 50 000 places dans le privé
 - 40 000 places à proximité des gares
 - 10 000 places sécurisées sur l'espace public ou en parking

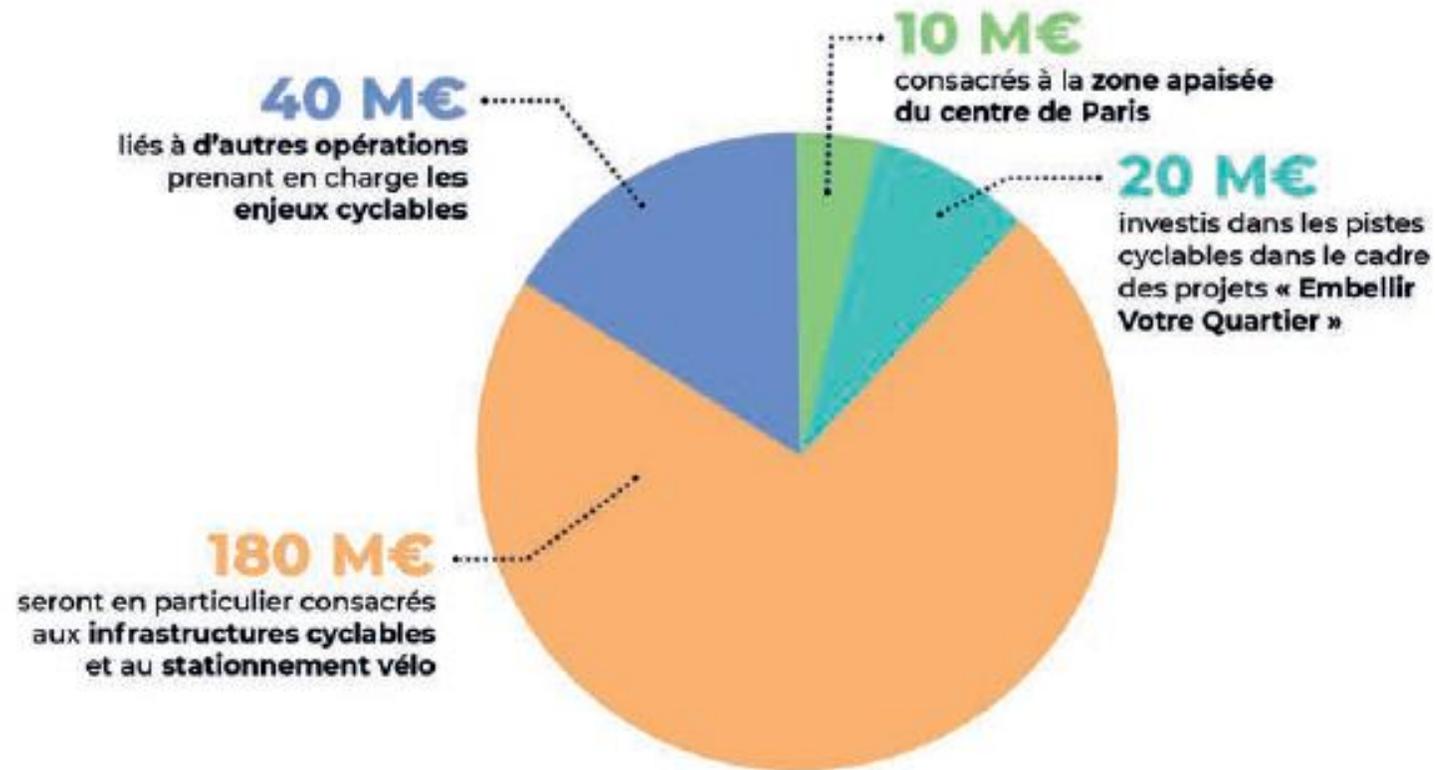
Développement de l'écosystème vélo:

Services, apprentissages, actions associatives, jalonnement, ...

Un budget à la hauteur des enjeux

Plan Vélo 2021-2026

250 M€ d'investissements sur la mandature



02

Les infrastructures cyclables

Le réseau à l'horizon 2026

La politique de développement des infrastructures cyclables à Paris repose sur plusieurs volets :

- des axes cyclables à aménager, axes de niveau parisien, métropolitain ou régional, en intégrant le RER-Vélo de la Région Ile-de-France et le vélopolitain de la Métropole du Grand Paris ainsi que les continuités entre les voies cyclables parisiennes et les voies cyclables des communes limitrophes
- la généralisation des doubles-sens cyclables et le développement du maillage local
- la sécurisation de carrefours et des Portes pour résorber les coupures urbaines
- l'apaisement de la Ville qui est un facteur de confort et de sécurité aussi pour les cyclistes
- la suppression du trafic de transit dans la zone centre

Inscription dans un réseau et une dynamique métropolitaine et régionale: RER Vélo + Vélopolitain, avec jalonnement spécifique + Réseau cyclable olympique à horizon 2024

Méthode : les projets sont partagés avec les Mairies d'arrondissement, la PP, la RATP, IdFM, le Comité Vélo.



La Ville
compte plus de 1 000 km
d'aménagements cyclables
dont plus de 300 km
de pistes sécurisées.

D'ici 2026 :

52 km
de coronapistes
pérennisées

+ 130 km
de pistes sécurisées

+ 390 km
de doubles-sens
cyclables

Le réseau à l'horizon 2026 dans le 13^{ème}

Plus spécifiquement dans le 13^{ème}, les aménagements prévus sont les suivants :

- Avenues d'Ivry et de Choisy
- Boulevard de l'Hôpital
- Rue de Rungis
- Rue de l'Amiral Mouchez
- Rues de la Glacière et Santé
- Avenue Pierre de Coubertin
- Rue de Tolbiac
- Sécurisation de la Porte d'Italie
- Avenue des Gobelins



03

Le stationnement vélo

Une composante essentielle de la politique cyclable

Un leitmotiv :

L'espace public ne pourra pas absorber l'ensemble de la demande et des solutions doivent pouvoir être développées dans tous types d'espaces, publics comme privés.

Des besoins diversifiés:

Stationnement résidentiel pour pouvoir se garer en bas de chez soi, souvent la nuit; sur le lieu de travail et d'études (souvent de jour); pour les déplacements du quotidien (commerces, lieux publics, loisirs...) et aux abords des points attracteurs et équipements; aux abords des points intermodaux pour poursuivre son déplacement avec un autre mode de transport ; stationnement temporaire lors d'événements festifs, sportifs ou culturels ; stationnement spécifique pour les touristes aux abords des points d'attraction touristique.

En réponse à ces besoins, l'offre de stationnement doit être facilement disponible, lisible, pratique, accessible, facile à utiliser, évoluer pour s'adapter aux différents types de vélos, être bien insérée dans le paysage urbain d'une capitale patrimoniale. Des solutions en accès libre et gratuites doivent cohabiter avec des offres sécurisées, sur abonnement payant.



**Des stationnements
pour tous les besoins**

Les objectifs en matière de stationnement

+ 130 000 nouvelles places de stationnement dont

30 000 places en arceaux sur l'espace public dont 1000 places pour les vélos-cargos

50 000 places dans le privé – bailleurs, copropriétés, entreprises, facultés, ...

40 000 places à proximité des gares et des principaux points intermodaux

10 000 places en vélostations sur l'espace public ou en parkings



04

Sécurité, confort et santé

Renforcement des opérations de contrôle par les agents de la Police Municipale pour assurer la cohabitation avec l'ensemble des usagers de l'espace public et notamment les piétons

Actions de sensibilisation et communication menées avec/par la police municipale et la Préfecture de police, notamment autour de la problématique des angles morts

Recensement des « points noirs » et traitement spécifique pour améliorer la sécurité sur ces points

Sécurisation des carrefours : poursuite du développement des carrefours « à la hollandaise » et des îlots protecteurs, poursuite du marquage des sas vélos

Réalisation d'un **Code de la rue**

Mise en place d'un nouveau jalonnement

Renforcement du nettoyage et du déneigement des itinéraires cyclables



05

Ecosystème vélo : organiser un environnement propice au développement du vélo

Apprentissage, sensibilisation et formation

Généralisation du « Savoir rouler »

Aménagement d'espaces d'apprentissage dans ou à proximité des établissements :
cours d'écoles, rues aux écoles, marquages dans l'espace public, ...

Développement de vélos-écoles pour faciliter l'apprentissage des adultes

Ateliers de réparation ou d'auto-réparation

Les aides à l'écomobilité

Aides à l'achat, aides à l'installation de stationnement vélo dans les copros et chez les bailleurs, ... *évolution en cours*

Le soutien aux actions associatives

Bourses aux vélos, événementiels, vélos-écoles et ateliers, ...

Développement de la cyclologistique

Stationnement adapté, maillage de petits hubs du dernier km, ...

Développement du cyclotourisme

Conditions d'accueil des cyclotouristes, stationnements et consignes, signalétique, ...

Développement de l'économie circulaire via le vélo



06

L'administration exemplaire

La Ville de Paris, administration exemplaire

La Ville poursuit l'incitation à l'usage du vélo auprès de ses agents :

- mise à disposition de vélos partagés sur les sites administratifs
- des formations à la pratique du vélo
- remboursement de l'abonnement mensuel Vélib'
- mise en place l'IKV, Indemnité Kilométrique Vélo, pour l'ensemble des agents

Les différentes directions poursuivront également le développement d'actions en vélos-cargos ou triporteurs, telles que la DPE et la DEVE qui ont déjà recours à ce type de véhicule propre dans le cadre de leurs missions quotidiennes.

La Police Municipale parisienne, nouvellement en place, sera une police d'ultra proximité, présente dans l'espace public à pied et à vélo, afin de faciliter le contact avec les Parisiennes et les Parisiens.

Les objectifs du Plan de Déplacements de l'Administration Parisienne (PDAP) concernant les déplacements à vélo sont les suivants :

- 20 % des déplacements professionnels à vélo ;
- 30 % des agents habitant à moins de 6 km effectuant régulièrement leur trajet à vélo.



INFRASTRUCTURE DE MICRO-MOBILITÉ
DOCK, LOCK & CHARGE



Micro-mobilité Modèle de Chargement

BREVET INTERNATIONAL - PCT/TR2019/050890

UN SYSTÈME DE PARCAGE ET DE CHARGEMENT PERMETTANT UNE MOBILITÉ PERSONNELLE DES VÉHICULES

- Fonctionnalité d'un adaptateur universel
- Caractéristiques de connectivité de la station de recharge
- Identification et traçabilité par véhicule

2 brevets seront déposés en 2021

**Chargement tout-en-un
Collectif ou Privé**

Simple d'utilisation



1 action – 1 seconde

Identification de la borne, dépôt du véhicule, verrouillage et charge automatiques

Projet C.O.P DUCKT Phase 1

Stions & nb. de bornes associées

 C.O.P Project DUCKT

 Gare de Lyon (12)

 Métro

203, Boulevard Vincent Auriol
(10)



85, Quai d'Austerlitz - Vélib' (8)



1/3 Rue Pau Casals - Vélib' (8)



143, Rue Chevaleret (8)



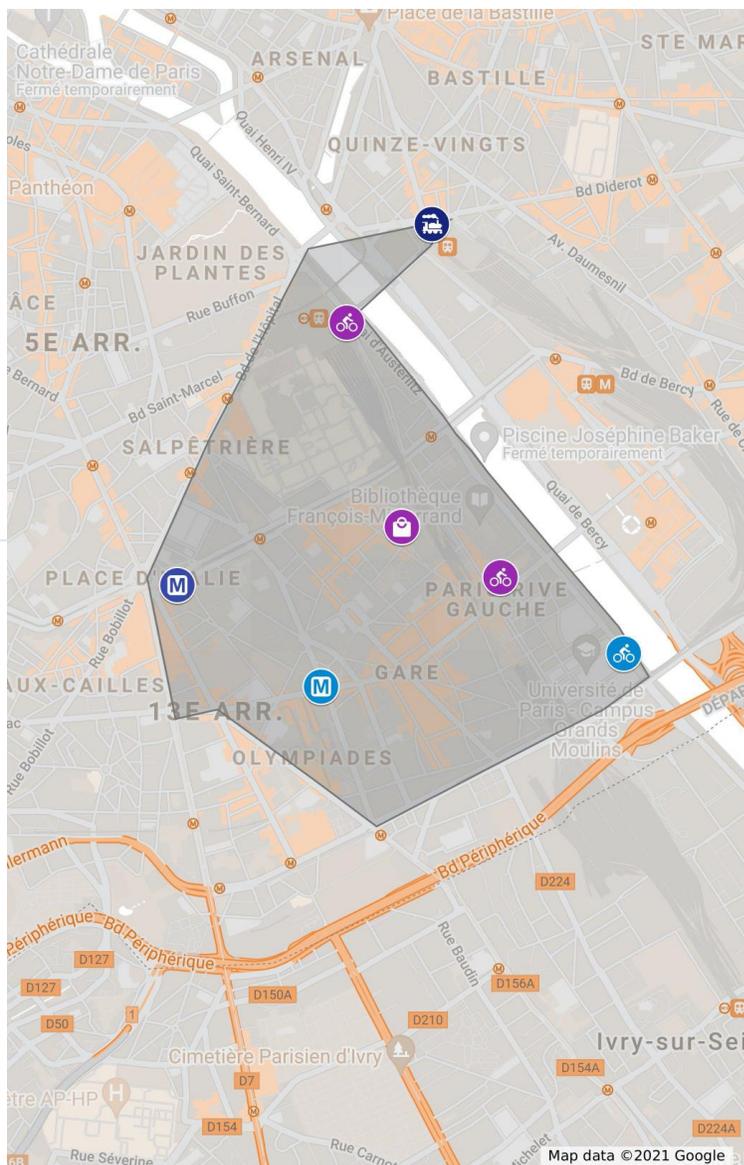
23 quai Panhard et Levassor -
Vélib' (6)



81, Rue Nationale (6)



7 Stations / 58 points de
charge



Projet Circulation.Ordonnée.Paris dans le cadre de L'Urban Lab de Paris&Co : Paris Rive Gauche

Le but du projet C.O.P mené par DUCKT est de faciliter l'accessibilité au quartier Paris Rive Gauche en proposant une infrastructure du dernier KM (trottinette électrique) qui relie les différents lieux de transports publics (Gares de Lyon & Austerlitz, Métros Place d'Italie & Olympiades) au sein du XIIIème aux lieux de vie emblématiques du quartier (BNF, Station F, Univ de Paris..)

Ecosystème DUCKT

Partenaire

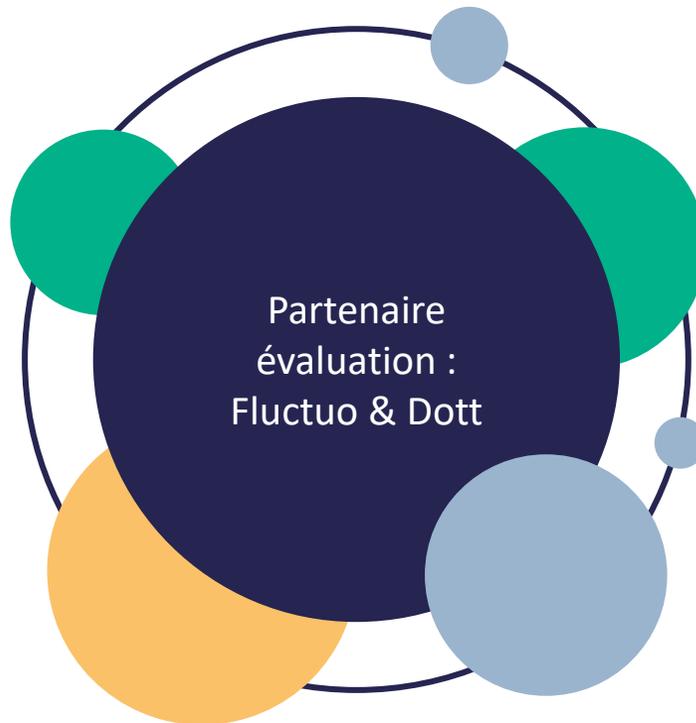
Communication/Marketing

Inno Energy supporte ce projet depuis son origine (support com)

Partenaire

Réseau/Maintenance

Enedis / Smovengo / SNCF



Partenaire Opérations

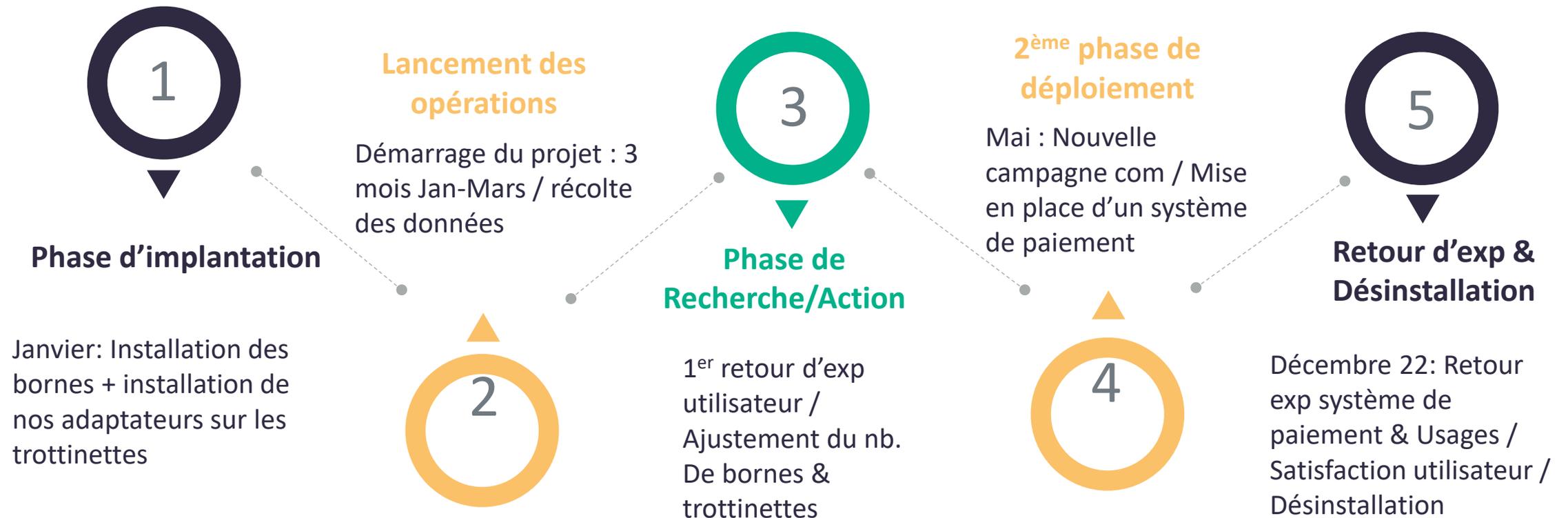
Engie Solutions s'occupe de la planification / connexion réseau & Maintenance des bornes DUCKT

Partenaire Mobilité

DOTT pour les flottes de véhicules partagés
Décathlon et **13 Avenir** pour les véhicules privées

Les différentes phases du projet

Pour toute question sur ce projet, vous pouvez contacter Marc-Antoine Reol
marcantoine@duckt.app



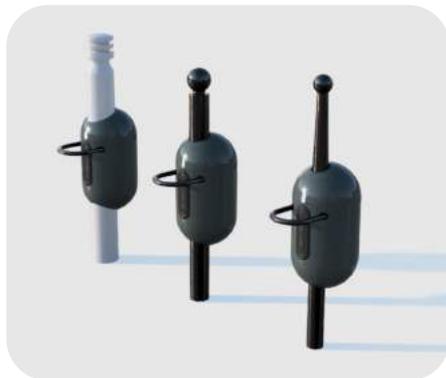


**Le premier réseau de cadenas partagés pour vélos
au monde**

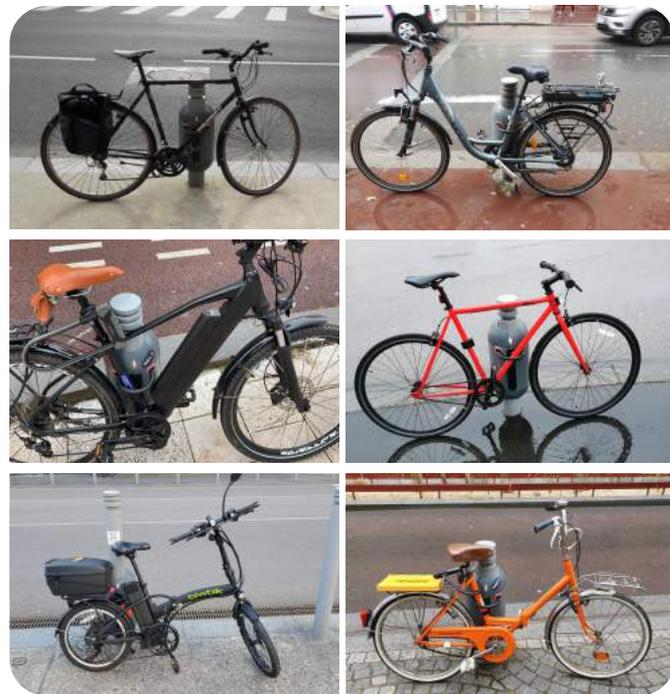
SHARELOCK : UNE SOLUTION AGILE ET POLYVALENTE



Une application



Un cadenas...



...qui s'adapte à tous types de potelets

...qui s'adapte à tous types de vélos

SHARELOCK: UN RÉSEAU DE CADENAS VÉLO PARTAGÉ



AU DÉPART

Réservez un cadenas disponible à destination

Maison,
08h43

Amis,
19h52

Coiffeur,
18h37

Travail,
09h16

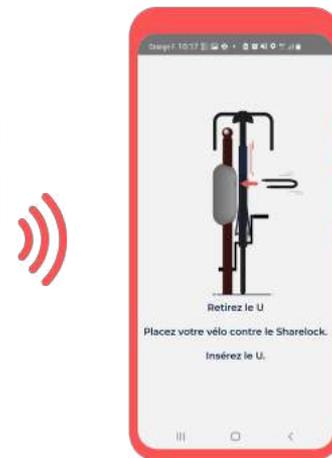
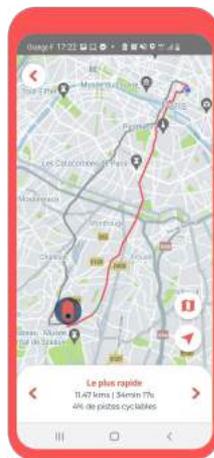
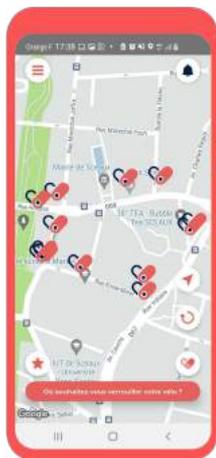


À L'ARRIVÉE

Verrouillez votre vélo sur le cadenas choisi



SHARELOCK : UNE APPLICATION AU SERVICE DE L'USAGER



AU DÉPART

Réservez un cadenas disponible à destination



ITINÉRAIRE

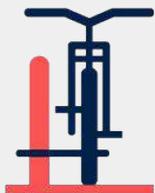
Suivez le trajet proposé
(le plus rapide à vélo ou celui qui emprunte le plus de pistes cyclables)



À L'ARRIVÉE

Verrouillez votre vélo sur le cadenas choisi

SHARELOCK : UNE SOLUTION SIMPLE, FIABLE ET SÉCURISÉE



Un cadenas

S'adapte à la plupart des vélos et des potelets urbains (des dizaines de milliers dans toutes les villes)

Connecté, à la fois à l'utilisateur et à l'opérateur

Normes de sécurité les plus élevées
(agrément FUB)



Une application

Trouvez le Sharelock disponible le plus proche de sa destination

Verrouillez/déverrouillez votre vélo sur n'importe quel Sharelock

Vérifiez le statut de votre session



Une assurance

Remboursement de 200€⁽¹⁾ sous 48h en cas de vol

100% digital, en partenariat avec Wakam / LaParisienne⁽²⁾

100% automatisé

(1) A terme, des offres différenciées pourront être proposées. En effet, l'étude de marché a montré que parmi la minorité de cyclistes qui a des vélos plus chers, une partie souhaiterait payer des options complémentaires pour avoir un remboursement plus élevé en cas de vol.

(2) Wakam / La Parisienne is a fully digital insurance company, our offer is backed by re-insurer SwissRe

SHARELOCK : UN PARTENARIAT AU SERVICE DES VILLES



Service totalement gratuit pour la collectivité

Seul l'utilisateur paye son usage, qu'il est possible de se faire rembourser dans le cadre du forfait mobilité durable



Accès à des données inédites sur l'usage du vélo⁽¹⁾

Des données conformes au RGPD pour mesurer en temps réel la mobilité vélo

⁽¹⁾ Données incluant des indices de cyclabilité, cartes de chaleur du stationnement vélo et des trajets. Des exemples sont disponibles dans la suite de la présentation

SHARELOCK : UN STATIONNEMENT VÉLO RESPECTUEUX DE L'ESPACE PUBLIC



Avec Sharelock

Le vélo :

- **n'encombre pas**
(toujours sur un trottoir d'au moins 2m de large et jamais devant une entrée d'immeuble ou un passage piéton)
- **ne tombe pas**
(le système d'accroche le maintient toujours droit)
- **ne déborde pas**
(il est stationné parallèlement à la rue afin de ne jamais déborder sur la route, contrairement à certains arceaux vélos)
- **ne bloque pas**
(les cadenas sont suffisamment espacés les uns des autres de manière à toujours maintenir les traversées)

SHARELOCK : UNE EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE

Sharelock s'adapte à tous les types de potelets



- En **moins de 5 minutes** pour l'installer ou le retirer
- **Sans aucune détérioration** du mobilier urbain (ni perçage, ni collage)

Sharelock c'est une équipe locale en CDI



- Assurer la **maintenance quotidienne** du réseau
- **Intervenir dans l'urgence** pour déplacer, dépanner, réparer ou remplacer

DES DONNÉES INÉDITES SUR LE VÉLO

Des données en temps réel, chaque jour⁽¹⁾ offrant:

- Un outil de visualisation et d'analyse intégré
- La possibilité de récupérer les données brutes

Des informations sur :

- Les déplacements à vélo : origine-destination, trajet (empruntant ou non des pistes cyclables), fréquence, distance, durée, temporalité.
- Les stationnements vélo : localisation, durée, temporalité.

Et des analyses croisées pour chacune des informations

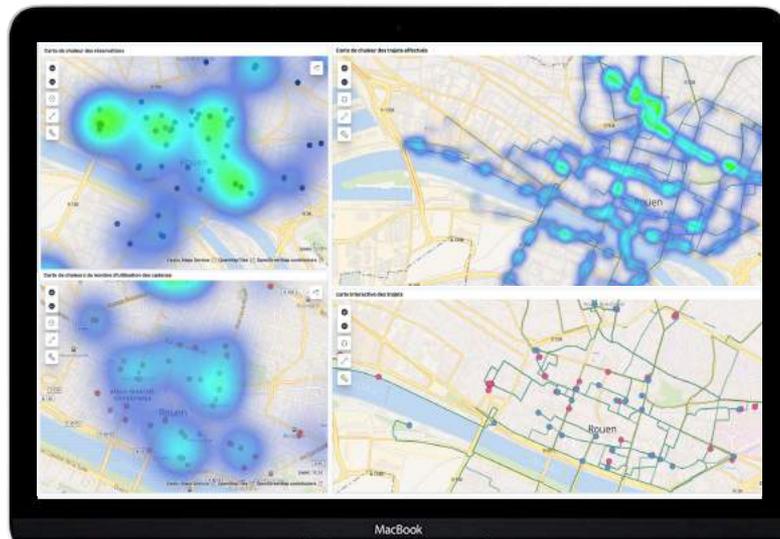
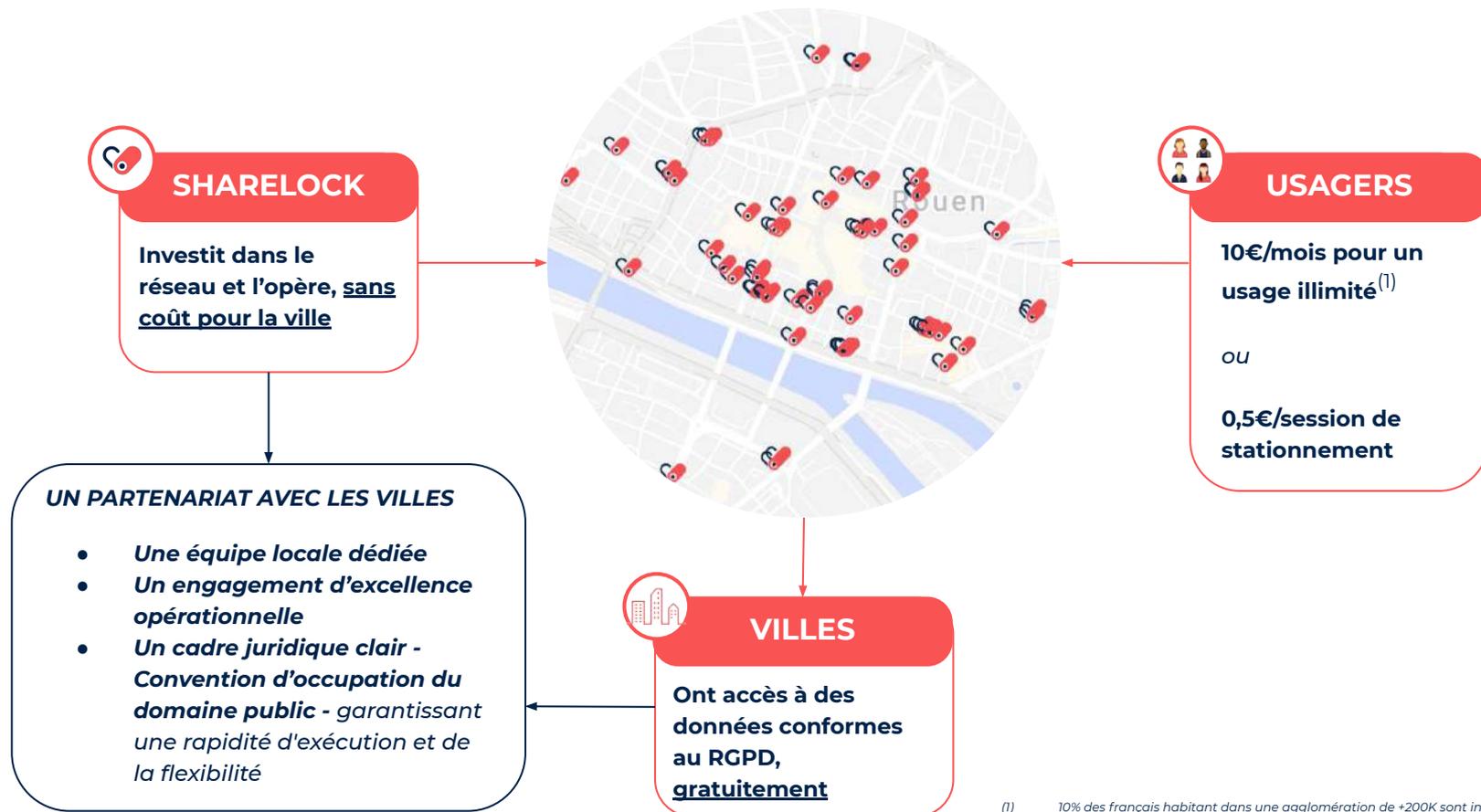


SCHÉMA ORGANISATIONNEL B2C



(1) 10% des français habitant dans une agglomération de +200K sont intéressés à payer au moins 10 €/mois pour le service (étude sur un échantillon de 4000 personnes)

📍 Zones d'intérêts identifiées - Paris 13



Carte du 13ième arrondissement de Paris avec l'ensemble des potelets détectés. **Env. 7k.**

Les points rose et bleu indiquent les différents types de potelets, 76 & 60mm de diamètre

Les points blancs sont **les 19 zones d'intérêts*** repérés sur le terrain

Pour accéder au détail des zones d'intérêts, [cliquez ici](#)

