



LE RÉSEAU VÉLO D'ÎLE-DE-FRANCE



Chaque jour, des millions de Franciliens parcourent l'Île-de-France à bord du RER. Ses cinq lignes forment un réseau régional complet et cohérent permettant des déplacements rapides dans toute la région. Si cela fonctionne pour les transports en commun, pourquoi pas pour le vélo ? Les cyclistes ont eux aussi besoin d'infrastructures de qualité connectés les unes aux autres. Un tel réseau n'existe pas aujourd'hui dans notre région. Se déplacer à vélo relève encore du parcours du combattant, faute d'aménagements. Le Collectif Vélo Île-de-France appelle donc les élus franciliens à construire un RER V, un réseau express régional vélo. Ses 9 lignes cyclables reliant les grands pôles d'activités régionaux permettront, demain, à toutes et tous de se déplacer à vélo en sécurité et avec efficacité.

LE RER V, UN BESOIN POUR LES FRANCILIENS

Le projet de RER V est né d'un double constat. Celui tout d'abord d'une demande qui explose, avec **des Franciliens toujours plus nombreux à vouloir se déplacer à vélo**. Selon, les derniers chiffres de l'Enquête globale transport menée par Île-de-France Mobilités (IDFM) les déplacements à vélo ont augmenté de 30% entre 2010 et 2018. De même, le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables de la FUB a été multiplié par deux entre 2017 et 2019, avec plus de 31 000 réponses pour l'Île-de-France.

Le RER V répond aussi à un besoin. Devant des routes congestionnées, des transports en commun de plus en plus saturés et des liaisons inter-banlieues compliquées, **il est urgent d'offrir aux habitants de la Région une alternative de déplacement efficace et agréable**. Le vélo peut être cette solution, à une condition : le rendre accessible à toutes et tous.

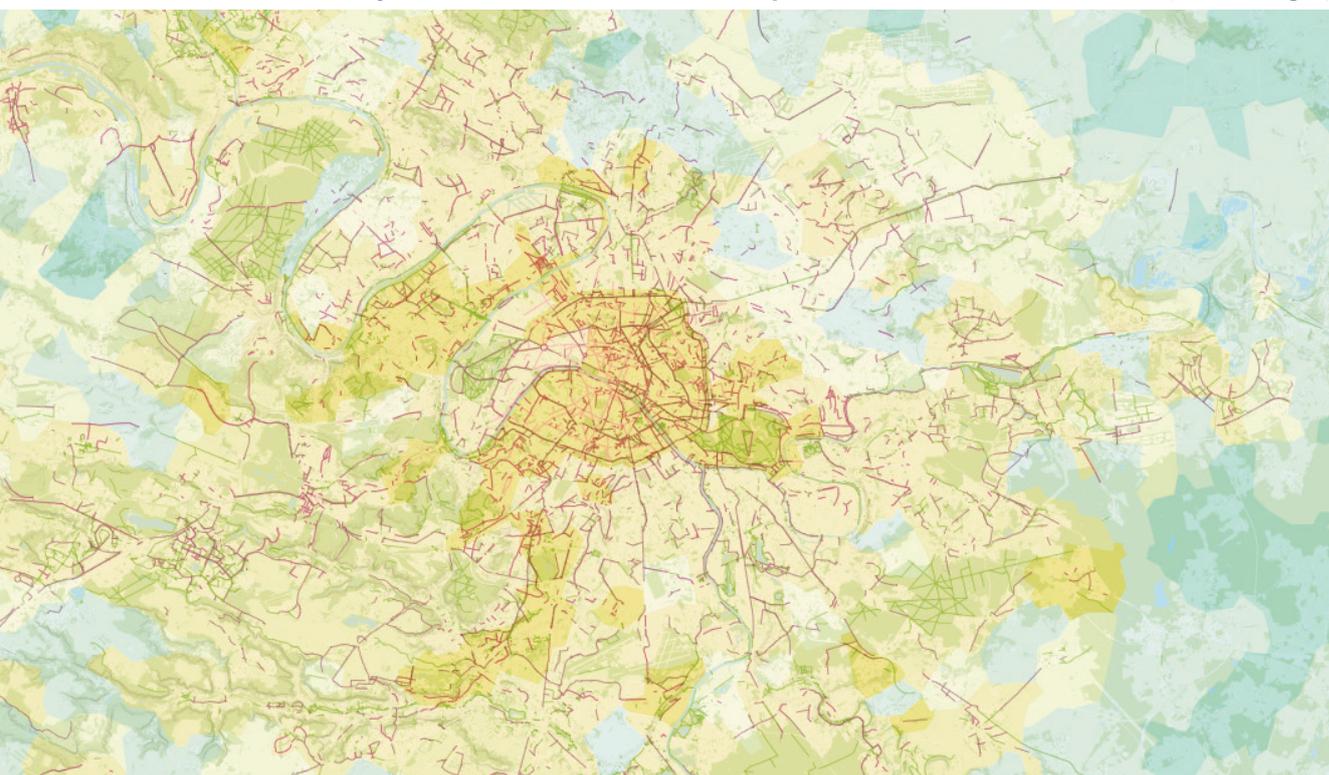
Car faire du vélo aujourd'hui en Île-de-France demande beaucoup de courage. Il existe des aménagements cyclables, et parfois même de très bons, mais ils sont dispersés sur la

carte de la région tels des confettis. Une piste par-ci, une bande ou une voie de bus par-là, entrecoupées de départementales intimidantes ou de carrefours sans protections. Nous sommes très loin de l'idée que l'on se fait d'un réseau de transports. Imagine-t-on simplement demander à un passager de descendre du tramway pour marcher 300 m au milieu des voitures, traverser un rond-point dangereux pour ensuite continuer son trajet à bord de la même ligne de tram ?

Le vélo est une solution face à la saturation des routes et des transports

Face à ce besoin et pour permettre à tous les Franciliens de se mettre au vélo, quels que soient leur âge ou leur niveau, le Collectif Vélo Île-de-France porte le projet d'un RER V, à l'image du RER pour les transports en commun. Il s'agit d'un réseau régional de voies cyclables continues qui permettent des déplacements à vélo quotidiens sécurisés, efficaces et confortables entre les grands pôles d'activité de la Région.

Aujourd'hui, une offre de pistes « en confettis » (en rouge)



© Institut Paris Région

D'autres métropoles ont déjà fait ce choix. Londres développe depuis plusieurs années ses *Cycle Superhighways*, des « autoroutes à vélo » qui là où elles ont été mises en place ont permis en très peu de temps une augmentation de plus de 50 % du nombre de cyclistes. Plus près de nous, Grenoble, Strasbourg ou encore Paris ont mis en place leur réseau express vélo. Le résultat dépasse déjà toutes les attentes : la pratique du vélo explose. Et ce n'est qu'un début. À Gre-

noble, le nombre de déplacements à vélo a progressé de 30 % depuis 2009, alors qu'à Paris les nouveaux aménagements du REVe ont été capables d'accueillir deux à trois fois plus de cyclistes lors des grèves dans les transports en commun en décembre 2019.



© Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble a déjà son réseau express vélo, le Chronovélo.

UN AN DE TRAVAIL ASSOCIATIF

Le RER V est parti d'une feuille blanche. En mars 2019, une dizaine de bénévoles du Collectif Vélo Île-de-France se réunissent avec leur connaissance du terrain et leurs feutres pour tracer quelques grandes lignes sur une carte. Ce premier jet doit être complété. Le Collectif lance alors **un appel à contribution au sein de son réseau de 4 000 adhérents**. Qui mieux en effet que les 33 associations de terrain qui composent le Collectif pour identifier les aménagements existants et ceux à construire ? Les messages se multiplient, chacun y va de sa proposition.

Après plusieurs mois de travail, il faut trancher entre toutes les contributions. Ce sont finalement neuf grandes lignes qui sont retenues. Elles sont à la fois ambitieuses et réalistes. Le Collectif a en effet veillé à ce qu'elles recoupent autant que possible les aménagements cyclables existants ou projetés par les collectivités franciliennes. Le RER V comprend ainsi déjà 45% d'aménagements cyclables sécurisés (pistes ou voies vertes), dont une partie peut d'ores et déjà être intégrée à un réseau sécurisé, confortable et efficace. Le 7 décembre 2019, les 33 associations du Collectif Vélo Île-de-France votent à l'unanimité les tracés définitifs du RER V.

LE RER V EN CHIFFRES

9 lignes cyclables larges, continues, confortables et sécurisées à travers l'Île-de-France

650 km d'itinéraires vélo, dont 200 km le long des voies d'eau

500 MILLIONS D'EUROS

de budget, soit à peine 2% du coût du Grand Paris Express

Un réseau qui comprend déjà **45%** d'aménagements cyclables sécurisés (pistes et voies vertes)

S
Mantes

A E
Pontoise

A

Poissy

Bezons

Saint-Germain

La Défense

C
Saint-Nom-la-Bretèche

Saint-Cloud

C
Versailles

B
Vélizy

Clamart

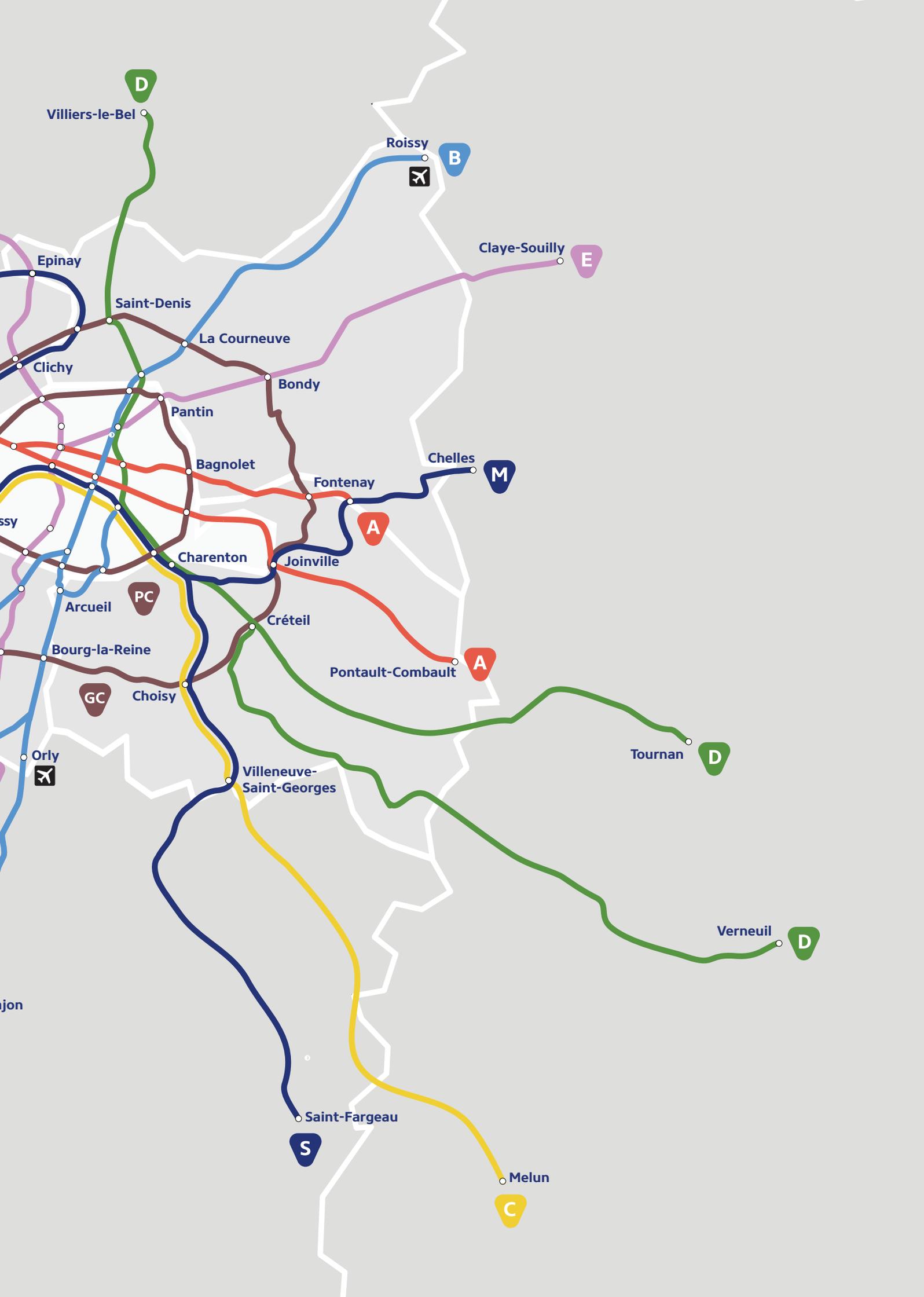
B
Saclay

Massy

B
Arpa

RER V

- A B C D E
- S M PC GC



UN RER V, À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Le RER V est plus qu'un réseau de simples pistes cyclables. Pour permettre des déplacements véritablement efficaces et sécurisés, il doit répondre à quatre grands principes :

La continuité

Le RER V ne s'interrompt pas à chaque pont ou à chaque intersection. Le cycliste bénéficie en permanence d'une infrastructure cyclable de qualité.

L'efficacité

Le RER V emprunte l'itinéraire le plus direct et le plus évident entre deux points. Il garantit également au cycliste un déplacement à vitesse constante en limitant le relief et en favorisant la priorité aux intersections. Pas d'efficacité enfin sans revêtement de qualité. La qualité du revêtement a aussi un impact sur l'efficacité: le vélo roule plus confortablement sur un enrobé lisse que sur un « sable stabilisé » qui se dégrade avec la pluie et le froid.

La haute capacité

Les lignes du RER V doivent être dimensionnées pour accueillir un grand nombre de cyclistes. Elles doivent permettre de rouler à deux de front, et de doubler en toute sécurité un autre usager.

Le jalonnement

Comme un automobiliste ou un usager des transports en commun, le cycliste qui roule sur le RER V doit savoir où il se trouve et vers où il se dirige. Cela implique de mettre en place des panneaux avec des indications de lieu et de temps ainsi qu'une signalisation au sol qui rende le RER V identifiable par tous.

Ces grands principes peuvent maintenant être déclinés en différents types d'infrastructures cyclables selon les situations. Le RER V prend quatre formes.



Piste cyclable unidirectionnelle

Dès lors que l'axe à équiper bénéficie d'une vie locale de chaque côté de la rue (commerces, habitations, services), le modèle à privilégier est de construire une piste unidirectionnelle de chaque côté. Ces pistes, si elles sont larges de 2,50 m idéalement, 2,20 m au moins, et séparées le plus largement possible de la circulation automobile. La piste est à gauche du trottoir, et à droite du stationnement.



Piste cyclable bidirectionnelle

En absence de vie locale le long de l'axe à aménager, ou le long d'une coupure urbaine (cours d'eau, voie rapide, etc), une piste cyclable bidirectionnelle peut être envisagée. Celle-ci est large de 4,00 m et largement séparée du trafic motorisé. Elle reste du même côté de la chaussée aussi longtemps que possible. C'est la configuration que l'on retrouve sur le Réseau express vélo parisien rue de Rivoli ou sur les quais hauts rive gauche.



Voie verte

En zone peu dense, et là où les piétons sont peu nombreux, le RER V peut emprunter les voies vertes partagées avec les promeneurs. Il s'agit d'un aménagement en site propre réservée à la circulation non motorisée. La voie verte peut emprunter des chemins de halage le long des cours d'eau, des routes forestières ou encore des voies ferrées désaffectées.



Vélorue

Il n'y a pas toujours la place de créer sur les grands axes des aménagements cyclables séparés des voitures et des piétons. Dans ce cas-là, le RER V peut passer par de petites rues parallèles, mais à la condition que la circulation automobile soit réduite au strict minimum grâce à un travail sur le plan de circulation. Les cyclistes doivent pouvoir s'approprier la chaussée sans stress, et bénéficier de la priorité aux intersections avec les rues transversales. C'est en quelque sorte une grande piste cyclable où l'automobiliste ponctuel est toléré. La vélorue est en double sens pour les cyclistes.

AUX COLLECTIVITÉS DE SE SAISIR DU RER V

Le Collectif Vélo Île-de-France a dessiné le RER V, c'est maintenant aux collectivités de s'en saisir et de le réaliser. Pour qu'un tel projet voie le jour, l'engagement politique et financier de tous est nécessaire: Région, Île-de-France Mobilités, la Métropole du Grand Paris, les départements, les établissements publics territoriaux, les communautés d'agglomérations et les communes. Il est temps de dépasser le millefeuille administratif francilien comme cela a été fait pour les grandes infrastructures routières ou de transports en commun. Le Collectif est prêt à accompagner toutes les collectivités volontaires pour la réalisation du RER V.

Faire le choix du RER V, c'est offrir une nouvelle solution de mobilité aux Franciliens. C'est dire aux automobilistes qu'abandonner leur voiture pour un mode de déplacement plus efficace et moins polluant est possible. C'est désengorger progressivement les transports en commun en transformant des passagers en cyclistes. C'est enfin faire de l'Île-de-France la grande métropole cyclable qu'elle mérite d'être et que les habitants appellent de leurs vœux.

À PROPOS DU COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE



Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble **33 associations vélo, dans plus de 80 communes** représentant 4 000

adhérents. Il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à

vélo de manière sûre, confortable et efficace quels que soient leur âge et leur niveau.

Les associations membres du Collectif sont :

Île-de-France :

Mieux se Déplacer à Bicyclette
Paris en Selle

Seine-et-Marne :

Avon la Vie à Vélo
Ensemble Bien Vivre à Villeparisis (EB2V)
Opti'vélo
Vélo Sud 77

Yvelines :

ARC Rambouillet
Green'Houilles
Réseau Vélo 78
Un vélo qui roule
Vélo Versailles Grand Parc

Essonne :

La Fédération pour les Circulations
Douce en Essonne (FCDE)
FFVélo 91

Hauts-de-Seine :

Cyclonade Suresnes
Collectif Vélo Paris Ouest La Défense
Dynamo Malakoff,
FARàVélo
Les Dérailleurs de Clamart
BicycIAide
Rueil à Vélo
La Rustine de Nanterre
Vélo Piéton Châtillon

Seine-Saint-Denis :

Atelier Solidaire de Saint-Ouen
Collectif Vélo Aubervilliers
RosnyCyclettes

Val-de-Marne :

Fontenay Vélo
La Cour Cyclette
Le Nez au Vent
Partage Ta Rue 94
Place au Vélo Saint-Maur
Vélo Club de la région de Mandres
Vincennes à Vélo

Val-d'Oise :

Allez-y à Vélo



**LE RÉSEAU VÉLO
D'ÎLE-DE-FRANCE**

www.rerv.fr

Contact

contact@velo-iledefrance.fr

Presse

Louis Belenfant

Directeur du Collectif Vélo Île-de-France

louis.belenfant@velo-iledefrance.fr

07 68 82 62 17

Stein van Oosteren

Porte-parole du Collectif Vélo Île-de-France

stein.vanoosteren@velo-iledefrance.fr

06 87 61 85 91

Responsables projet RER V

Vincent Degove

vincent.degove@parisenselle.fr

François-Xavier Monaco

fx.monaco@free.fr

Philippe Coudene

coudenephilippe@gmail.com