

Comment faire respecter les feux aux cyclistes ?

📅 20 septembre 2026 ⌚ 12 Minute to read 📌 Analyses

Comment faire respecter les feux aux cyclistes ?

Alts play



📺 Watch on

https://www.instagram.com/p/Dcg_xF_gZL5/ (seul 6% ne respecte pas les feu)

Anthoz

@AnthoDepe · [Suivre](#)

Petite observation à un feu de signalisation 🚦 : en 30 minutes, 37 véhicules vont passer au rouge 🚦.

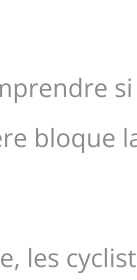
100 % des véhicules sont des cyclistes 🚲 ou des trottinettistes 🛴.

#VivreEnsemble

Regarder sur X

IMPUNITÉ DES CYCLISTES : ils grillent tous le feu rouge !

40 millions d'automobilistes



📺 Watch on

AnthoZ

@AnthoDepe · [Suivre](#)

20 minutes à un feu rouge cycliste 🚦. Paris, rue de Rivoli 🚲.

#VivreEnsemble

Regarder sur X

7:57 PM · 13 août 2026

🍀 37

[Répondre](#)

[Copier le lien](#)

Lire 21 réponses

Il faut aussi comprendre pourquoi certains cyclistes franchissent ces feux. Car derrière chaque scène, il y a un aménagement, une signalisation, une visibilité et des interactions avec les autres usagers.

Le ministère de la Transition écologique le reconnaît d'ailleurs : dans certaines configurations, faire confiance aux cyclistes et leur permettre de franchir certains feux, avec un panneau M12, peut paradoxalement améliorer leur sécurité.

Je pourrais alors analyser chaque vidéo une par une pour comprendre si la signalisation est adaptée à la conception du carrefour, aux usages par exemple, ici c'est une zone piétonne, la une barrière bloque la circulation, ou encore ici une la circulation est réduite.

mais c'est un travail sans fin et ça ne règle pas notre problème, les cyclistes passeront toujours au rouge selon la configuration.

Alors j'ai préféré poser une question plus générale : existe-t-il des villes où les cyclistes respectent davantage les feux ? Et surtout, pourquoi ?

Est-ce uniquement une question de discipline ? Ou est-ce aussi la conséquence de la manière dont les carrefours sont conçus ?

Pour le comprendre, direction les Pays-Bas. Une enquête de terrain menée auprès de 80 000 cyclistes montre que seuls 1 % d'entre eux brûlent le feu rouge sans tenir compte de la signalisation ni des autres usagers.

Alors, comment expliquer un tel écart ? Et si le respect des feux dépendait aussi de la façon dont on les conçoit ?

[Rapport PDF](#) Éditeur du livre

Le feu que personne ne respecte

Bonjour tout le monde. Nous sommes à Paris et, au niveau de ce feu, pendant 30 minutes, quasiment aucun cycliste ne va marquer l'arrêt.

Face à cette situation, on peut avoir plusieurs réactions.

La première, c'est de s'indigner : « Ce n'est pas normal, les cyclistes doivent respecter tous les feux sans exception, il faut les verbaliser. »

Ou alors, on peut essayer de comprendre pourquoi, ici, absolument personne ne respecte ce feu.

Et plus largement, se poser une question : **pourquoi les cyclistes respectent-ils si peu certains feux ? Et existe-t-il des endroits où ils les respectent davantage ?**

Pour comprendre, commençons par ce feu en particulier.

2. Un carrefour qui n'en est presque plus un

Cette prise de vue se situe dans le 20^e arrondissement de Paris, sur l'ancien emplacement du mur des Fermiers généraux, qui faisait le tour de Paris et qui a laissé place à ce boulevard.

Et à cet endroit précis, on retrouve bien notre feu.

Mais lorsqu'on arrive dessus, on peut remarquer quelque chose de très particulier au niveau de la traversée piétonne située à droite.

Ce n'est plus un passage piéton classique.

On retrouve un marquage particulier qui traverse perpendiculairement la chaussée. À Paris, ce marquage indique que vous arrivez dans une zone où le piéton et les piétons peuvent circuler sur toute la chaussée. Les bandes présentes au sol sont là uniquement pour indiquer aux personnes à mobilité réduite l'endroit où le trottoir est abaissé et où elles peuvent effectuer leur traversée car sans ça pas forcément étant de voir intuitivement les traversés.

Et un détail important : étant donné que nous sommes dans une zone piétonne, les piétons peuvent traverser à n'importe quel moment, quelle que soit la couleur du feu du carrefour, car **ils n'ont pas de feu. Ce feu piéton ne s'allume jamais il n'est pas en panne ce n'est pas une anomalie.**

Car un autre détail vient appuyer cette idée : au niveau de cette intersection, un nouveau feu a été installé pour les cyclistes, avec un panneau M12 permettant en permanence d'aller à droite, et quand le feu passe au vert en fait il est jaune clignotant.

C'est quelque chose qui se développe à Paris, et qui vient accompagner notamment ses espaces piétonniers.

Cela signifie en gros : attention, vous pouvez vous engager, les autres véhicules présents dans l'intersection sont arrêtés, **mais les piétons, eux, n'ont pas de feu qui leur interdit de traverser**

Vous devez donc leur laisser la priorité avant de vous engager.

Et c'était déjà le cas au moment où cette prise de vue a été réalisée, et si on prend le temps d'aller plus loin dans la rue les feux destinés aux véhicules motorisés dans l'intersection, sont eux aussi recouverts et inopérants.

Cette rue a en fait été complètement réaménagée et la circulation a été totalement coupée sur cet axe. Le carrefour a donc changé, mais pas toute sa signalisation ni tous les feux, dont certains sont encore recouverts.

Et en ce sens, un cycliste qui arrive ici ne peut en réalité croiser aucun autre véhicule motorisé sur l'axe qui a été neutralisé, sauf peut être un motard en infraction car plus de ça cet axe est bien indiqué interdit aux véhicule motorisé c'est rappeler ici et là.

Finalement, la seule manœuvre qui permettrait officiellement de franchir le feu rouge grâce au panneau serait de tourner à droite... puis de tourner de nouveau à droite.

Voilà donc pour le mystère de cette intersection.

Mais une question reste : **pourquoi la signalisation n'a-t-elle pas été mise à jour en même temps que le carrefour ?**

Pourquoi les panneaux ne suivent pas les aménagements

Eh bien, parce que modifier la signalisation est un véritable casse-tête administratif. On ne peut pas simplement déplacer ou ajouter un panneau au moment où l'on refait la rue.

Il faut d'abord **étudier la faisabilité technique du M12** : mouvements autorisés, conflits, visibilité et fonctionnement des feux. **rediger et motiver l'arrêt de circulation**, recueillir lorsque c'est nécessaire l'avis de la préfecture de police qui peut tarder à arriver, faire **valider et signer l'arrêt**, puis le publier et ce n'est qu'ensuite que l'ordre de pose peut être transmis aux services techniques, qui programmeront l'intervention et installeront enfin la signalisation sur le terrain et donc une pose qui paraît peut en pratique prendre plusieurs mois, et il n'existe même pas de délai maximal pour l'ensemble de la procédure.

De plus, à Paris, il n'existe aucune doctrine claire sur l'implantation de ces panneaux, qui se retrouvent parfois installés sans logique particulière. J'avais d'ailleurs déjà parlé de ce problème dans un précédent sujet.

Cela peut alors expliquer, localement, pourquoi les cyclistes ne respectent quasiment jamais ce **feu-là**.

Mais finalement, ce feu n'est qu'un symptôme d'un problème beaucoup plus large.

Parce qu'on retrouve aussi ce comportement à d'autres intersections, y compris lorsqu'elles n'ont pas été réaménagées.

Alors j'ai essayé de comprendre une autre chose :

comment faire pour que les cyclistes aient davantage intérêt à respecter les feux ?

Et pour comprendre ça, direction les Pays-Bas.

J'ai mesuré mes trajets aux Pays-Bas

Je suis allé dans plusieurs villes : Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Leyde...

Et j'ai mesuré chacun de mes trajets afin de pouvoir les comparer avec Paris.

Je voulais regarder deux choses : **est-ce que les cyclistes s'arrêtent davantage aux feux ?**

Et surtout : **comment ces feux impactent-ils mon trajet ?**

J'ai donc repris les vidéos de tous mes trajets pour comparer les temps d'attente.

Et il en est ressorti une observation qui change énormément de choses.

Aux Pays-Bas, en moyenne, le **temps passé à attendre aux feux ne dépasse pas environ 3 % du temps total de trajet**, et ce, quelle que soit la ville que j'ai mesurée, sur des distances d'environ 7 km :

À La Haye : 12 feux → 2,7 %

À Amsterdam : 11 feux → 1,5 %

À Leyde : 4 feux → moins de 1 %

À Rotterdam : 4 feux → moins de 2 %

Alors qu'en France, sur certains trajets parisiens, un cycliste qui respecte scrupuleusement tous les feux peut passer **près de 20 % de son trajet à attendre**.

Alors, d'où vient cette différence flagrante ?

Eh bien, aux Pays-Bas, ces 3 % d'attente correspondent à des moments où des véhicules motorisés sont réellement en mouvement. **Vous n'aurez jamais à attendre à un feu devant une intersection complètement vide.**

Les feux prennent en temps réel le trafic, avec une attention particulière accordée aux déplacements à vélo.

Par exemple, ici, je circule sur la piste. Au moment exact où j'arrive, un compteur apparaît en blanc au niveau du feu. Une cycliste arrive, nous patientons les yeux sur ce feu pédagogique on sait que c'est le feu nous a pris en compte on sais combien de temps il faut attendre puis un autre cycliste arrive derrière moi.

Et là, instantanément, le feu des véhicules motorisés passe à l'orange, rouge et le compte à rebours se met à accélérer pour les cycle et passer au vert.

Et là total, entre le moment où j'arrive et celui où je repars, il ne se sera écoulé que **22 secondes**.

Et je sais qu'au moment de repartir je pourrai franchir l'intersection sans risquer qu'un conducteur me tourne dessus, car les feux pour les automobilistes qui tournent et ceux qui vont tout droit sont différenciés. Résultat : moins de risques de conflits entre automobilistes et cyclistes.

Dans d'autre cas de figure les feux même pensé pour vous permettre de tourner en deux fois vous permettant de partir plus tôt puis tournez à gauche sans attendre évant ainsi soit d'attendre au milieu de la chaussée soit d'attendre à deux feux pour tourner.

L'immense majorité des feux que j'ai rencontrés sont calibrés de la même façon, avec pour objectif de faire passer les cyclistes le plus rapidement possible, et le **temps d'attente dépasse rarement une vingtaine de secondes !**

Alors qu'en France, et particulièrement à Paris, on approche parfois des **50 secondes d'attente pour un seul feu**.

Et ce n'est même pas forcément une attente liée à la circulation : c'est parfois une attente pour littéralement rien, pour vous montrer un exemple concret voire le trajet qui m'a servi de référence ici aucun véhicule passe j'attend, un peu plus loin pareil, et ça sur tous les feux du trajet.

Et sur ce même trajet, tous ces petits moments s'additionnent. **C'est du temps perdu**, et sur un trajet court, la différence devient énorme

Pourquoi favoriser autant le vélo ?

Alors Certains pourraient alors se demander :

« Mais pourquoi faire autant d'efforts pour simplifier les déplacements à vélo et ce parfois même au détriment des automobilistes qui vont devoir attendre plus longtemps avant de s'engager ? »

Et bien parce que l'objectif, aux Pays-Bas, est justement de rendre les trajets à vélo **directs, rapides et sécurisés**, pour que le vélo devienne intuitivement le mode que l'on choisit pour se déplacer.

Si, pour une distance de 5 kilomètres, votre GPS vous annonce systématiquement que le vélo est plus rapide, **même lorsque la circulation automobile est fluide**, alors forcément, vous finirez par vous intéresser à ce mode de déplacement.

Pour les trajets plus longs, évidemment, la voiture reste très utilisée aux Pays-Bas, notamment parce que tout est justement organisé pour envoyer le plus rapidement possible la circulation automobile vers les grands axes.

Et cette différence se voit aussi dans le nombre de feux. En plus d'être plus courts, **les feux sont beaucoup moins nombreux pour les cyclistes aux Pays-Bas**.

Sur un trajet d'environ 7 kilomètres aux Pays-Bas, on peut rencontrer une dizaine de feux destinés aux cycles. À Paris, sur un trajet équivalent, j'en ai compté 32.

Trois fois plus de feux, qui peuvent durer trois fois plus longtemps.

Alors, comment font-ils pour réduire autant le nombre de feux ?
J'ai pu identifier plusieurs principes fondamentaux.

Premier principe : supprimer le besoin de feux

Le premier, plus efficace, consiste à **séparer complètement les cycles des véhicules motorisés** grâce à des aménagements dédiés.

Parce que si seuls des cyclistes et des piétons se croisent, ils n'ont pas besoin d'un feu pour circuler.

Et c'est exactement pareil pour les piétons : moins de feux, c'est moins d'attente et des déplacements plus simples, surtout sur les trajets courts où chaque traversée finit vite par peser.

Et lorsqu'un croisement avec la circulation motorisée devient problématique, parce que celle-ci est trop importante ou trop rapide, ils vont encore plus loin : ils construisent des tunnels, des ponts dédiés pour les cycles ou ferment certains axes à la circulation automobile pour les rendre cyclables.

Les itinéraires cyclables peuvent ainsi suivre des chemins complètement différents de ceux utilisés par les véhicules motorisés.

Et ça permet tout simplement de supprimer une partie des conflits de trajectoire... **et donc de supprimer les feux qui auraient été nécessaires pour gérer ces conflits.**

Et c'est justement dans les villes où les réseaux cyclables sont les plus indépendants de la circulation automobile que le **temps d'attente aux feux est le plus faible... parce que, forcément, il y a aussi beaucoup moins de feux.**

Deuxième principe : empêcher les raccourcis automobiles

Autre élément fondamental : en dehors des grands axes, il existe très peu de raccourcis permettant aux automobilistes de traverser les quartiers résidentiels.

Si vous prenez le temps d'observer ces quartiers, énormément de rues qui pourraient devenir des raccourcis automobiles finissent volontairement en cul-de-sac.

Par exemple, ici, on retrouve un filtre modal. Une voiture ne peut pas continuer.

Mais un vélo, lui, peut passer. Cela présente plusieurs avantages.

Le premier, c'est que les automobilistes sont renvoyés vers les grands axes pour circuler.

Le second, c'est que cela crée des itinéraires secondaires extrêmement efficaces pour les cyclistes, **sans avoir besoin de construire une piste cyclable sur absolument toutes les rues.**

Et puisqu'il n'existe plus de raccourci automobile, le trafic présent dans ces rues est principalement du trafic local, lié aux habitants. Il y a donc beaucoup moins de voitures à gérer, et à des vitesses très faibles, puisque ces rues résidentielles sont remplies de ralentisseurs.

Et s'il y a très peu de trafic, à faible vitesse, alors il n'est tout simplement plus nécessaire d'installer un feu à chaque intersection.

Le troisième principal

C'est aussi de **ne pas couper les trottoirs et les aménagements cyclables** lorsqu'un axe secondaire venant de ces zones résidentielles rejoint un axe principal, grâce à des connexions de ce type.

Ici, par exemple, on peut voir que le trottoir reste continu. Les cyclistes et les piétons restent donc prioritaires sur cet axe.

Ces zones sont également très dégagées, notamment de tout stationnement qui pourrait gêner la visibilité.

Cela permet aux automobilistes de voir ce qui arrive et de s'engager correctement.

Et là encore : **on évite d'ajouter un feu supplémentaire.**

Et le dernier c'est de ne pas traiter le vélo comme une voiture

Lorsque les aménagements cyclables longent une infrastructure destinée aux véhicules motorisés, ils sont dans la grande majorité des cas séparés de son fonctionnement.

Cela permet, par exemple, à un cycliste de continuer vers la droite alors que les voitures sont arrêtées au feu.

Ici, pas besoin de M12. la piste continue, pas de feu pour le cycliste qui tourne à droite.

Et lorsqu'un cycliste souhaite aller tout droit, il peut s'avancer au maximum dans l'intersection, exactement comme le font les piétons.

Et c'est assez proche de ce que font spontanément beaucoup de cyclistes à Paris lorsqu'ils passent un feu rouge : ils s'avancent, observent l'intersection, attendent qu'il n'y ait plus rien et traversent.

Sauf qu'aux Pays-Bas, **ce fonctionnement est directement prévu dans l'aménagement et dans le réglage du feu.**

Comme on peut le voir, il n'y a pas de temps mort inutile.

C'est rendu possible grâce à de très nombreuses boucles de détection sont installées un peu partout sur les trajets afin de savoir exactement quand les cyclistes arrivent.

Et cela apporte encore un dernier avantage.

En permettant aux cyclistes de s'avancer dans l'intersection ou de repartir avant les conducteurs motorisés, on limite le risque qu'un automobiliste leur coupe la route au démarrage.

Pourquoi, là-bas, on s'arrête au rouge

Au final, après tous ces efforts, lorsqu'on circule à vélo aux Pays-Bas et que l'on voit un feu rouge, on **s'arrête**.

Parce qu'on sait pourquoi il est rouge. On sait que d'autres véhicules vont réellement traverser l'intersection. On n'a pas besoin d'avancer pour vérifier si ce feu sert réellement à quelque chose.

Et lorsqu'il passe au vert, on sait également que le système a été pensé pour nous faire traverser dans de bonnes conditions de sécurité, sans risquer de se faire couper la route.

C'est une différence extrêmement importante avec Paris.

Parce qu'à Paris, il existe des situations absurdes où, avec suffisamment de contrôles visuels, **franchir un feu rouge peut parfois donner au cycliste davantage de visibilité et de sécurité que de démarrer exactement au moment où son feu passe au vert.**

C'est d'ailleurs dans ce type de situation que des cyclistes sont régulièrement tués : ils démarrent au vert au même moment qu'un conducteur principalement de poids lourd qui tourne et qui leur coupe la trajectoire.

Place de canada, que j'avais documentée, à Barbès, ou encore près de Gambetta, on retrouve ce type de configuration.

Le principal problème à Paris, c'est finalement que les feux destinés aux cycles ont trop souvent été pensés comme si le feu était simplement **un autre véhicule motorisé**.

On lui applique un fonctionnement **pensé et optimisé pour le trafic motorisé**, avec des cycles de feux et des temporisations adaptés aux voitures, **sans réellement prendre en compte les spécificités du vélo ni leur apporter de bénéfice à respecter ce feu pas de sécurité pas de temps dédié pour tourner à gauche par exemple.**

Et surtout, sans chercher à réduire ce temps d'attente, à limiter l'exposition aux conflits, le vélo ne sera alors jamais le **choix le plus naturel pour les déplacements courts**.

Et c'est avec cette vision que se trouve une partie de la réponse à la question du début.

Si l'on veut que les cyclistes respectent davantage les feux, il ne suffit pas mieux les éduquer ou sanctionner.

Il faut aussi concevoir une signalisation leur offre un réel avantage, une sécurité, une confiance.

Alors, la prochaine fois que vous verrez un cycliste passer au rouge et que vous ressentirez un certain agacement, **pensez à cette vidéo**.

Si vous voulez réellement régler le problème, interpellez vous élus pour qu'ils proposent de meilleurs aménagements et une signalisation plus adaptée. Ainsi, **cyclistes comme automobilistes pourront circuler sur des routes plus sûres et plus efficaces.**

https://fr.wikipedia.org/wiki/Mur_des_Fermiers_g%C3%A9n%C3%A9raux

<https://www.google.com/maps/@48.8502787,2.3989492,55a,75y,37.12h,81.27t/data=!3m8!1e1!3m6!1sU9Ca4EU6VejW8Md7amqNw!2e0!5s20241001T000000!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels->

[pa.googleapis.com/%2Fv1%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.727802500719605%26panoid%3Du9Ca4EU6VejW8Md7amqNw%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.727802500719605%26panoid%3Du9Ca4EU6VejW8Md7amqNw%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D)

<https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels->

[pa.googleapis.com/%2Fv1%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.717930884920926%26panoid%3DzmKLSHTSHD7X9l0eSn-eGA%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.717930884920926%26panoid%3DzmKLSHTSHD7X9l0eSn-eGA%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D)

<https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels->

[pa.googleapis.com/%2Fv1%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.717930884920926%26panoid%3DzmKLSHTSHD7X9l0eSn-eGA%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.717930884920926%26panoid%3DzmKLSHTSHD7X9l0eSn-eGA%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D)

<https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels->

[pa.googleapis.com/%2Fv1%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.717930884920926%26panoid%3DzmKLSHTSHD7X9l0eSn-eGA%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@52.3582252,4.8908345,4a,52.5y,97.41h,84.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1szmkLSHTSHD7X9l0eSn-eGA2e0!6shhttps:%2F%2Fthumbnaill%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.717930884920926%26panoid%3DzmKLSHTSHD7X9l0eSn-eGA%26yaw%3D97.41083676434161716384!8!192t!5m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDgxNyAwKXMDSoASAFQAw%3D%3D)