

## Quel avenir pour le vélo en Île-de-France ?

### L'usage du vélo augmente

Les résultats de l'Enquête globale transport 2001, comparés à ceux des enquêtes précédentes, l'indiquent clairement : après avoir connu son niveau le plus faible en 1991 avec 1,25 % (3,34 % en 1976 et 2,22 % en 1983), la part du vélo dans les déplacements hors marche est remontée à 1,31 % en 2001.

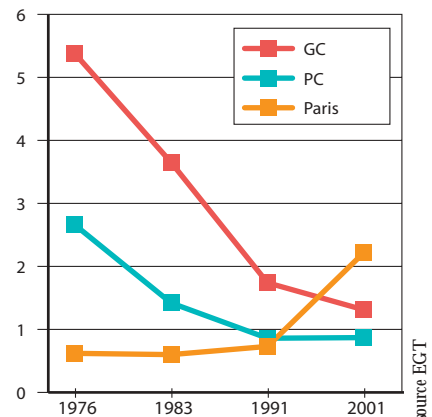
Cette évolution est due, principalement, à l'augmentation très nette de l'usage du vélo à Paris *intra-muros* entre 1991 et 2001, en avance pour la première fois sur les autres départements d'Île-de-France, qui ne sont pas encore parvenus à inverser la tendance. Celle-ci ne doit, d'ailleurs, rien au hasard : le développement récent des infrastructures cyclables au sein de la capitale a favorisé la pratique de la bicyclette, mais aussi la politique générale de la ville visant à favoriser les transports en commun et les modes doux en limitant la place de la voiture et en créant de nouvelles zones 30.

Par ailleurs, Paris a beaucoup communiqué sur ces réalisations, en éditant et en diffusant le plan des itinéraires cyclables, et en créant des événements tels «Paris-Plage», «Paris respire» ou la fermeture des voies sur berges le dimanche.

Si la continuité et la sécurité des itinéraires sont indispensables, la modération de la vitesse des véhicules mécanisés, l'information sur la possibilité d'utilisation de son vélo restent nécessaires pour faire évoluer la pratique.

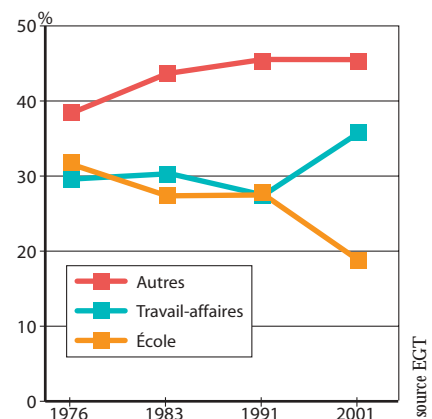
Fait intéressant, c'est le motif «travail-affaires» qui a le plus augmenté dans l'utilisation du vélo. *A contrario*, le déplacement à vélo des scolaires a connu une diminution sensible.

Part du vélo dans les déplacements mécanisés



Malgré les résultats encore faibles de l'utilisation du vélo, l'équipement des ménages en bicyclettes est en pleine expansion sur l'ensemble de l'Île-de-France, notamment en grande couronne où l'utilisation du vélo a pourtant continué de baisser entre 1991 et 2001. En revanche, les foyers parisiens sont peu équipés en comparaison des foyers de la petite et de la grande couronne, alors que la pratique du vélo est plus développée à Paris qu'en banlieue. Ce paradoxe est dû aux conditions de stationnement du vélo au lieu de domicile, bien plus difficile à Paris *intra-muros*.

Déplacement à vélo : répartition par motif



## Les circuits de promenades

En complément aux grands itinéraires radiaux, le schéma directeur des véloroutes et voies vertes propose également aux cyclistes franciliens quelques boucles locales, permettant d'effectuer des promenades d'une ou deux journées. Elles seront reliées à de nombreuses gares du réseau ferré francilien, permettant ainsi de combiner promenade et trajets en train.

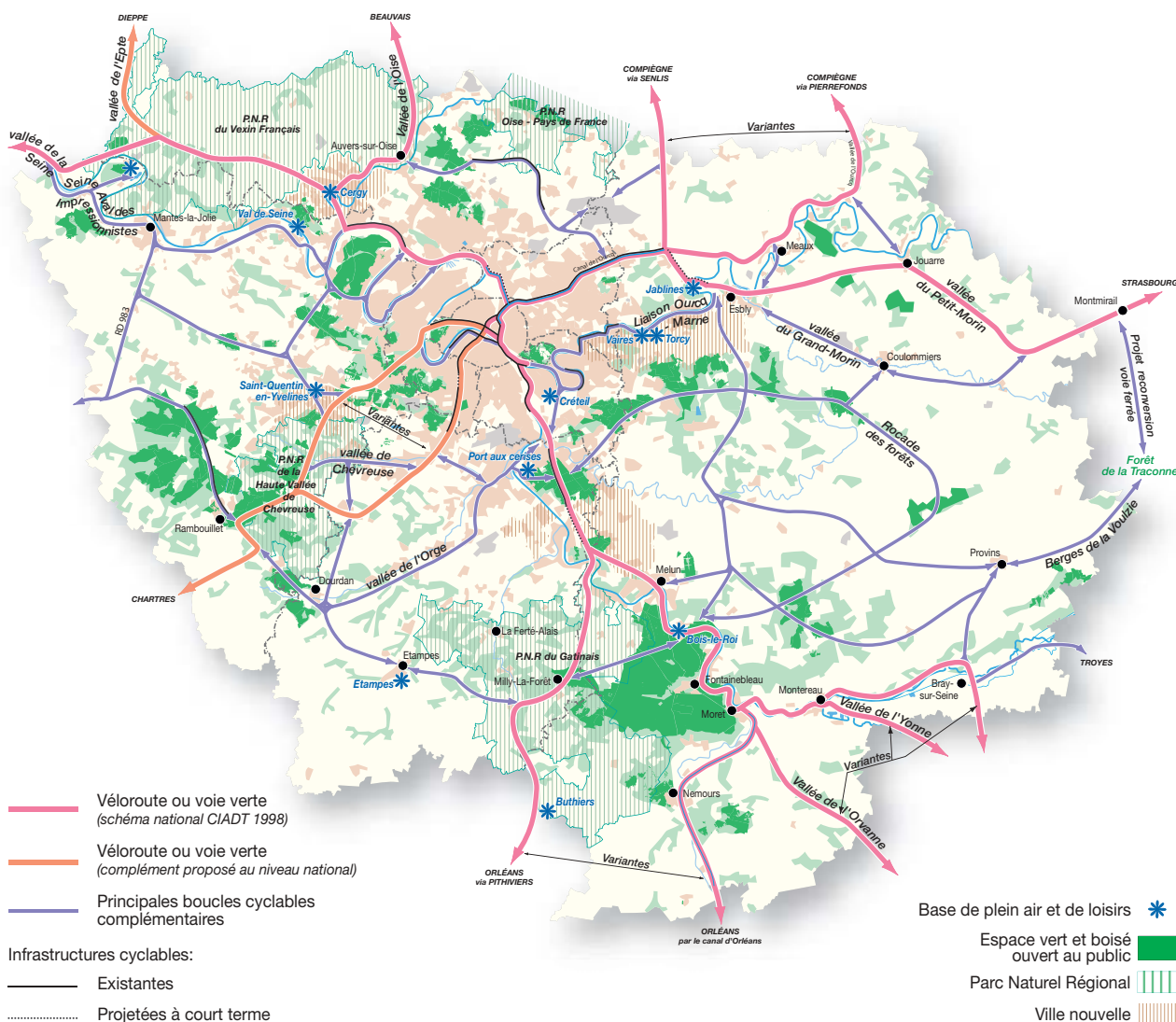
En attendant la réalisation de ces boucles cyclables, le comité régional de tourisme, les parcs naturels régionaux, quelques comités départementaux du tourisme, plusieurs associations cyclistes proposent déjà des itinéraires de circuits de promenade sur des routes tranquilles de la région. Un certain nombre d'entre eux

(2) Cf. carte IGN-FFCT «L'Île-de-France à vélo», le guide Faire du vélo à Paris, éditions Parigramme, et le guide 52 balades à vélo en Île-de-France, éditions Petit Futé.

sont portés à la connaissance du public au moyen de cartes, guides ou publications<sup>2</sup>.

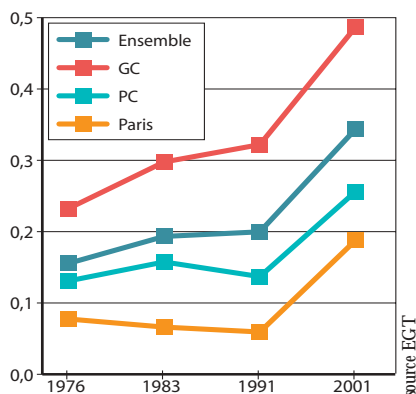
La part du vélo dans les déplacements quotidiens des Franciliens a augmenté très nettement dans Paris intra-muros. En proche couronne, où ce taux a cessé de diminuer et stagne aux environs de 1 % des déplacements mécanisés, ce n'est pas encore le cas, de même qu'en grande couronne, où il continue à décroître.

## Projet de schéma directeur des véloroutes et voies vertes



Quel avenir pour le vélo en Île-de-France ?

Équipement des ménages en bicyclettes

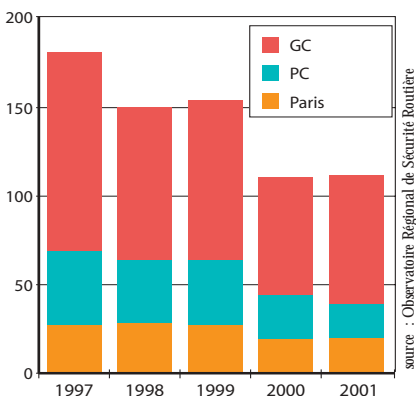


## La sécurité des cyclistes s'améliore

Les cyclistes sont trop souvent victimes d'accidents. Cependant, le risque est largement surestimé par l'opinion publique. En effet, en regard de la part modale et des temps de déplacements, le risque d'accident à vélo n'est multiplié que par 3,8 par rapport au risque d'accident en voiture, alors que le risque d'accident à moto est multiplié par 28.

Les statistiques les plus récentes montrent une tendance à la baisse des accidents graves de cyclistes à Paris et en proche couronne, alors que ce taux reste élevé en grande couronne.

Nombre de victimes cyclistes (tués et blessés graves)



## Une pratique émergente : la combinaison vélo et transports collectifs

La combinaison vélo + transports collectifs est pertinente pour différentes raisons. Les trajets domicile-gare sont souvent effectués en voiture. Or, ces parcours sont, pour plus de la moitié, inférieurs à trois kilomètres. Dans cette gamme de distances, le vélo est très compétitif d'un point de vue temps. Sur des trajets effectués en milieu urbain, la vitesse moyenne d'un cycliste est souvent comparable à celle d'un automobiliste. Elle peut même, sur des trajets courts, se révéler supérieure.

Cette pratique a donc tout intérêt à être encouragée, comme le préconise le plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Ce qui passe à la fois par la création d'itinéraires cyclables sécurisés convergeant vers les pôles d'échanges et par l'implantation de places de stationnement près des gares du réseau ferré francilien (Transilien, RER, métro).

Peu consommateurs d'espace, les parcs à vélo sont faciles à implanter et peu coûteux. Ils peuvent donc être installés à proximité immédiate des entrées de gares ou de stations. Le cycliste passe ainsi beaucoup moins de temps en gare que l'automobiliste, qui doit chercher parfois longtemps une place de stationnement avant de rejoindre la gare à pied.

Quasi inexistants en 1996, à part quelques rares initiatives locales, les parcs à vélo se sont fortement développés ces six dernières années. Partis d'une vingtaine de sites pour 1 250 places en 1997, l'ensemble est passé à plus de 400 sites aujourd'hui pour près de 7 000 places. Une quarantaine de ces sites sont clôturés et/ou gardiennés. Une enquête récente a montré que ces parcs sont généralement bien utilisés.



Parc non gardé à Saint-Germain-en-Laye

(source RATP)



Parc clôturé à Colombes

(source SNCF)

Quel avenir pour le vélo en Île-de-France ?

L'intermodalité vélo et transports collectifs : les prescriptions et recommandations du PDUIF

Pour la Région et le STIF, «des gares et leur parc de rabattement pourraient être choisis et équipés d'infrastructures de stationnement et de gardiennage de vélos et de deux-roues à moteur, ainsi que d'un réseau cyclable convergeant vers elles».

Pour le STIF : «pour favoriser l'usage du vélo, l'accessibilité des transports collectifs aux bicyclettes devra être améliorée» : actions d'aménagement des gares SNCF, RER, tramway (passe-portillons, rampes sur les escaliers), généralisation de l'indication des plateformes ou espaces accueillant les clients avec vélos dans les trains desservant l'Île-de-France et les tramways, et mise en place dans les bus effectuant des trajets longs de dispositifs d'accrochage des vélos.

Pour les communes et les transporteurs : «mettre en place, dans un rayon de trois kilomètres autour de la gare SNCF ou RER, un réseau cyclable convergeant vers celle-ci».



Nouveau portillon d'accès vélo et PMR à St-Maur-Créteil

## Le vélo dans les transports en commun

Les réseaux Transilien et RER d'Île-de-France offrent aussi la possibilité de pouvoir emmener gratuitement son vélo dans le train, dans les wagons comportant le logo «vélo». Toutefois, cette commodité n'est effective en semaine qu'en dehors des heures de pointe, les week-ends et les jours fériés, et reste encore peu connue des usagers, donc encore peu pratiquée. À la RATP, une expérimentation porte sur la ligne 1 du métro qui accepte

aussi les vélos, mais uniquement le dimanche avant 16 h 30.

Des efforts restent également à faire pour améliorer la possibilité physique d'accéder commodément aux quais avec sa bicyclette, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, malgré quelques réalisations intéressantes (cf. photo).

## Le stationnement des bicyclettes

Une «politique vélo» ne saurait se contenter d'implanter des infrastructures cyclables sur la voirie. Encourager l'usage de la bicyclette implique aussi de faciliter tous les maillons de la chaîne du déplacement à vélo. Le stationnement de la bicyclette doit être traité correctement tant au départ (l'habitat) qu'à destination (le lieu de travail ou d'études, l'équipement collectif, le centre commercial...).

Les documents d'urbanisme (et notamment l'article 12 des règlements des plans locaux d'urbanisme) doivent être en mesure de favoriser l'implantation de garages à vélos correctement dimensionnés et sécurisés au sein des bâtiments neufs. À ceux-ci devraient s'ajouter des parcs à vélos implantés sur voirie.



Parc gardienné multiservice à Neuilly-Plaisance

## Loisirs, tourisme et vélo en Île-de-France

Le déplacement de loisir à vélo est pratiqué depuis longtemps en Île-de-France. Nombreux sont les cyclotouristes – organisés en groupe ou non – à randonner le week-end sur les routes franciliennes. Plus nouvelle est la pratique des ballades urbaines à vélo. Parallèlement au développement du tourisme vert, la (re)découverte des centres urbains est en effet devenue à la mode, notam-

ment à Paris avec des opérations hebdomadaires ou saisonnières telles que «Paris respire» ou «Paris plage».

Les pistes cyclables permettant de faire des promenades à vélo à partir de Paris rencontrent un bon succès de fréquentation. Ces infrastructures sont cependant trop courtes et trop peu nombreuses et ne permettent pas de faire des randonnées en boucle et souvent n'aboutissent pas à des destinations intéressantes pour les randonneurs cyclistes.

C'est pourquoi, tant dans le plan régional des circulations douces que dans les schémas directeurs des infrastructures cyclables proposés par les départements d'Île-de-France, des itinéraires de longue distance, permettant de gagner la campagne et implantés le long de sites agréables, ont été prévus.

En outre, l'Île-de-France ne pouvait pas rester à l'écart des projets européens et nationaux de «véloroutes et voies vertes». Ce dernier projet, adopté au comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 1998, a été repris au niveau francilien au sein du schéma directeur francilien des véloroutes et voies vertes<sup>1</sup>. Ce dernier schéma prévoit sept grands itinéraires au départ de Paris, qui devraient utiliser de préférence des coulées vertes existantes – comme la coulée verte du Sud parisien ou l'Allée royale Sénart-Rougeau –, des berges de fleuves et canaux ainsi que des voies ferrées désaffectées. Ils desserviraient les grandes forêts, les principales bases de loisirs régionales, ainsi que les parcs naturels régionaux, ce qui devrait contribuer à la promotion de leur patrimoine touristique, architectural et culturel, tout en faisant bénéficier l'économie locale de retombées très positives.



Piste cyclable du canal de l'Ourcq

(copyright Iaurif / L. Nôlorgues)

(1) Les «véloroutes» sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes.

Les «voies vertes» sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

Quel avenir pour le vélo  
en Île-de-France ?

Les lacunes constatées dans l'actuel réseau francilien, ainsi que les bons exemples de quelques grandes métropoles européennes, montrent que la situation peut être améliorée, à condition que certaines actions soient mises en œuvre. Il s'agit, entre autres :

- de favoriser l'émergence d'un véritable réseau continu et maillé dans la zone agglomérée, desservant en sécurité les principaux pôles attractifs du tissu urbain,
- de créer les conditions pour que l'intermodalité entre vélo et transports en commun se développe (parcs sécurisés aux gares et réseaux cyclables convergeant vers celles-ci),
- de généraliser les parcs à vélos tant près des logements, des lieux de travail, des équipements collectifs que sur la voirie,
- d'améliorer la qualité des réalisations d'infrastructures cyclables et d'assurer leur entretien,
- de faire connaître les réseaux réalisés, tant auprès des usagers potentiels (cartes et guides) que sur le terrain (jalonnement cyclable),
- de promouvoir l'utilisation de la bicyclette, tant pour les déplacements quotidiens (scolaires, vers les entreprises...), que pour les déplacements de loisir.

Hors Paris, la multiplicité des acteurs responsables de la mise en œuvre de ces actions est une réelle difficulté. La cohérence des stratégies d'action et leur continuité dans le temps seront essentielles pour réussir à faire sortir le vélo de la marginalité sur l'ensemble du territoire francilien.

Pour en savoir plus :

*Les aménagements cyclables en Île-de-France : évolutions récentes, perspectives d'avenir; contrat d'objectif État-Région,* Anca Duguet, Iaurif, mars 2000.

*Véloroutes et voies vertes en Île-de-France, éléments pour un schéma d'organisation,* Christian Jacob et Céline Meunier, Iaurif, octobre 2001.

*Comparaison de l'utilisation de la bicyclette : Paris-Berlin-Londres,* Christian Jacob, Iaurif, février 2004.

*Circulations douces et planification urbaine : analyse de références européennes comparées au cas de l'Île-de-France,* Christian Jacob, Iaurif, octobre 2005.

*Le jalonnement, élément clé d'une politique cyclable,* ARENE Île-de-France, juillet 2003.

*L'exemple de deux pôles vélo,* ARENE Île-de-France, juillet 2002.

*Le ramassage scolaire non motorisé : bus pédestre et bus cycliste,* ARENE Île-de-France, août 2003.

Carte des gares et stations équipées, sur le site Internet du conseil régional ([www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)), sous la rubrique transport.

Carte des pistes et aménagements cyclables, bientôt consultable sur le site de l'IAURIF ([www.iaurif.org](http://www.iaurif.org)).