

## Les circulations douces

### Les aménagements cyclables (cf. p. 100 de l'édition papier)

#### Vers un réseau cyclable régional

Établir un réseau cyclable structurant d'échelle régionale est un enjeu majeur pour le développement de la pratique du vélo en Île-de-France. Il répond à la nécessité d'offrir aux cyclistes, quotidiens ou occasionnels, franciliens ou touristes, des continuités d'itinéraires jalonnés. Il permet aussi de favoriser les accès à vélo aux gares, aux principaux lieux urbains, pôles d'emplois, équipements publics et scolaires, ainsi qu'aux territoires à enjeux touristiques et de loisirs.

Ces objectifs avaient déjà présidé à l'élaboration du Plan régional des circulations douces de 1996. Depuis, les départements franciliens, dont la ville de Paris, se sont dotés chacun d'un schéma départemental des itinéraires cyclables (Sdic), en s'appuyant notamment sur cette première expression de réseau régional. À son tour, le projet de Sdrif, adopté par le conseil régional en septembre 2008, a réinvesti cette problématique en intégrant une carte d'un réseau cyclable structurant ajustée sur les plus récentes évolutions d'itinéraires proposés par les documents départementaux. Aujourd'hui, un cinquième (750 km) de ce réseau cyclable régional a déjà été réalisé et la révision du plan de déplacements urbains de l'Île-de-France (PDUIF) se présente comme une nouvelle occasion de confirmer et de mettre en œuvre le schéma cyclable régional, en tant qu'action essentielle au déploiement de la pratique du vélo en Île-de-France.

#### Un déploiement des politiques cyclables

Les aménagements cyclables ne constituent qu'un volet d'une politique visant à encourager l'usage du vélo dans les trajets quotidiens. Pour aller plus loin, la prise en compte du vélo doit se faire d'une manière plus globale dans les aménagements urbains et de voirie, par le partage de l'espace public. Le code de la route inscrit depuis 2008 deux avancées en la matière :

- le principe de la « zone de rencontre », espace à priorité piétonne où tous les usagers sont admis avec une vitesse limitée à 20 km/h
- la généralisation du double sens cyclable en Zone 30.

D'autres aspects, notamment la sécurité des itinéraires, le stationnement (chez soi, au bureau, à la gare, près des commerces...), le jalonnement, l'information multimodale, la formation et les actions pédagogiques sont aujourd'hui reconnus comme incontournables pour que la pratique du vélo se développe et que les réseaux cyclables ne demeurent pas sans cyclistes. Amener les gens à la pratique du vélo, c'est aussi les convaincre que ce mode de transport peut être adapté à leur propre situation et qu'il peut leur apporter de nombreux avantages : économies, rapidité et fiabilité du temps de transport, santé et activité physique.

Enfin, le vélo a un rôle essentiel à jouer dans l'intermodalité avec les transports collectifs pour offrir une alternative crédible à la voiture particulière sur les trajets de longues distances. Dans l'espace urbain, cette pratique 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 et stations (Transilien, RER, métro, tramway).