

## L'usage du vélo en Île-de-France, un concept à valoriser, une pratique à encourager

### La politique régionale

Depuis plusieurs années, de nombreuses actions ont été menées en vue de promouvoir les modes de «déplacements doux». Le plan régional des circulations douces, voté en 1996, le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé en 1999, la charte des circulations douces, signée actuellement par plus de 150 partenaires, le schéma directeur des véloroutes et voies vertes, approuvé en 2002 constituent un corpus cohérent de propositions et d'engagements visant à transférer certains déplacements de la voiture particulière vers les modes doux, tant pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements de loisirs.

#### Les différents plans

En 1996, le plan régional des circulations douces, avait l'ambition de donner un cadre cohérent aux aménagements pour cyclistes et piétons. Dans la même année, la modification de la loi sur l'air a apporté un nouvel élan à la politique cyclable. Elle a rendu obligatoire la création d'un plan de déplacements urbains pour les agglomérations de plus 100 000 habitants. En Île-de-France, il propose une série de mesures favorables au développement des circulations douces et prévoit l'établissement ultérieur du réseau cyclable structurant de l'agglomération.

De son côté, l'IAURIF a établi en 1999 un projet de réseau cyclable structurant. Depuis, les départements franciliens, dont la ville de Paris, se sont dotés d'un schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC), ou se sont donnés l'objectif de le faire, en s'appuyant à leur tour sur le réseau régional.



© IAURIF

Mais ces documents doivent pouvoir être ajustés en fonction de l'évolution des nouveaux besoins. La révision en cours du SDRIF et, en parallèle, la réalisation du schéma régional des infrastructures de transports (SRIT) peuvent être l'opportunité de mettre en cohérence les différents schémas et si possible une première programmation, un suivi des réalisations. Le PDUIF préconise aussi des actions concernant l'intermodalité au quotidien entre vélo et transports collectifs qui permettront le développement des trajets à vélo sur de plus longues distances.

En 1999, 94 % des Franciliens habitaient à moins de 3 km d'une gare ou station de métro ou de tramway. Le développement d'aménagements cyclables autour des gares, préconisé par le PDUIF, en favorisant la combinaison vélo/transport en commun, vise à réduire la place de la voiture dans les déplacements quotidiens. Mais cette pratique très courante dans certaines agglomérations européennes ne pourra se développer en Île-de-France que si des parcs vélos sécurisés sont réalisés aux abords des gares. La SNCF et la RATP ont mis en place des programmes d'équipements de leurs gares en parcs à vélos, avec l'aide financière de la Région Île-de-France. Par ailleurs, le plan régional des véloroutes et voies vertes,

À une vitesse moyenne de 10 km/h, les déplacements à vélo en ville et aux heures de pointe deviennent plus rapides qu'en voiture, pour des distances inférieures à 5 km ! Un argument de plus pour favoriser l'usage du vélo dans les centres urbains, au travers de politiques largement soutenues par des citoyens en quête d'une meilleure qualité de vie : moins de bruit, de pollution, de dépenses, une meilleure préservation de l'espace public.

Cette note fait le point sur la situation actuelle du réseau cyclable et de l'utilisation du vélo en Île-de-France, ses possibilités d'amélioration à l'instar d'autres métropoles européennes et au regard de l'augmentation très significative du nombre de déplacements en vélo à Paris.

L'usage du vélo en Île-de-France,  
un concept à valoriser,  
une pratique à encourager.

approuvé en 2002, a prévu la réalisation de sept grands itinéraires reliant la zone centrale de l'Île-de-France aux régions extérieures en utilisant de préférence des berges de canaux et rivières, des coulées vertes, ou des emprises ferroviaires désaffectées.

### L'IAURIF étudie et informe

L'Iaurif contribue depuis de nombreuses années à la prise en compte des circulations douces dans les projets de développement à travers des documents de référence comme le plan régional de circulations douces, le schéma régional des véloroutes et voies vertes ou le guide du jalonnement. Le recensement des nouvelles réalisations d'aménagements cyclables (mise à jour tous les 3 ou 4 ans), mais aussi des parkings vélos auprès des gares, ou des coupures à traiter pour assurer la continuité du réseau, se fait par l'intermédiaire de base de données intégrées au système d'information géographique régional (SIGR). L'intégration du réseau structurant d'Île-de-France dans ce système doit permettre d'en suivre l'avancement. C'est ainsi que, en 2002, on a pu estimer que seuls 20 % du linéaire total de 2 900 km du réseau structurant régional étaient réalisés.

Extrait de la carte grand public



Source : IAURIF

© IAURIF

Cette base de données a également permis la réalisation de la «carte des pistes et aménagements cyclables en Île-de-France» qui vient d'être éditée par la Région et largement diffusée dans un grand nombre de gares et de mairies, ainsi que par les vélocistes et les offices de tourisme. Cet outil d'information et de communication, qui était demandé par le public et les associations, constitue la première carte cyclable de l'agglomération parisienne.

### Le conseil régional anime et soutient

Dans un souci de concertation et d'information auprès des partenaires de la Région, celle-ci a mis en place le comité régional des circulations douces au sein duquel les associations sont largement représentées mais aussi d'autres interlocuteurs comme les départements. Il se réunit régulièrement depuis 1998.

La Région apporte un soutien financier important, à la fois aux études (jusqu'à 50 % pour les études intercommunales) et aux aménagements pour aider au développement du réseau, du jalonnement et soutenir les projets départementaux, inter-

communaux et communaux. Les travaux d'aménagement sont subventionnés jusqu'à 30 % pour les «réseaux verts» communaux, montant qui peut être porté à 50 % pour les aménagements cyclables ayant une vocation régionale. Pour répondre à ces objectifs, le budget a été multiplié par sept en sept ans.

L'appui aux projets d'intermodalité associant «transports collectifs et vélos» se traduit par des subventions à hauteur de 50 % du coût des parcs à vélos, installés par la RATP, la SNCF, ou par certaines collectivités locales (structures intercommunales, communes) près de leurs gares, stations de métro ou de tramway. La carte des parcs à vélos aux gares en 2002, mise à jour sur le site Internet <http://www.veloidf.com/index.php>, a également bénéficié du financement de la Région.

### Les politiques cyclables des départements

Elles sont différentes, en termes d'objectifs, de moyens mis à disposition et d'état d'avancement. Les départements se dotent de plus en plus d'outils de type SIG leur permettant d'assurer le suivi des réalisations.

Une majorité d'entre eux (petite couronne et Essonne) ont aujourd'hui un schéma directeur des infrastructures cyclables (SDIC), et la ville de Paris a établi en 2002 un «schéma directeur du réseau cyclable parisien» pour l'horizon 2010. Dans les autres départements, ces documents sont en cours d'élaboration.

Ces schémas, établis sous la direction des conseils généraux, comportent un réseau maillé de linéaires cyclables continus permettant de desservir la majorité des équipements structurants, en particulier les gares, les établissements scolaires. Ils s'appuient

L'usage du vélo en Île-de-France, un concept à valoriser, une pratique à encourager.



Source : conseil général des Hauts-de-Seine

sur le réseau régional des circulations douces et le complètent généralement par un maillage plus fin. Selon les caractéristiques géographiques des départements, ce maillage est plus ou moins dense.

En petite couronne, les projets concernent surtout les déplacements quotidiens, alors que dans les départements de grande couronne l'aspect loisirs reste dominant, sans pour autant oublier le vélo au quotidien, notamment pour le rabattement sur les gares. Ils privilégient généralement la voirie départementale, ce qui leur permet une meilleure maîtrise des réalisations. Ces schémas font l'objet d'une importante concertation avec les communes, afin d'assurer un maximum de cohérence entre les projets d'échelle départementale et les projets d'échelle communale.

Si les départements fournissent le cadre de référence pour leurs propres projets et ceux des communes, ils assurent aussi le financement d'une partie des études et réalisations effectuées sur leur territoire. L'enveloppe budgétaire est très variable d'un département à l'autre et le choix de développement et de financement des aménagements cyclables peut différer en étant plus ou moins incitatif. Enfin, ce sont souvent les linéaires inscrits dans le SDIC qui sont pris en

compte. Aussi, une attention toute particulière est à porter à la coordination entre les départements dans le cadre de la programmation des grands itinéraires régionaux et ainsi que dans l'établissement des grandes liaisons intercommunales.

## Les communes, des situations spécifiques

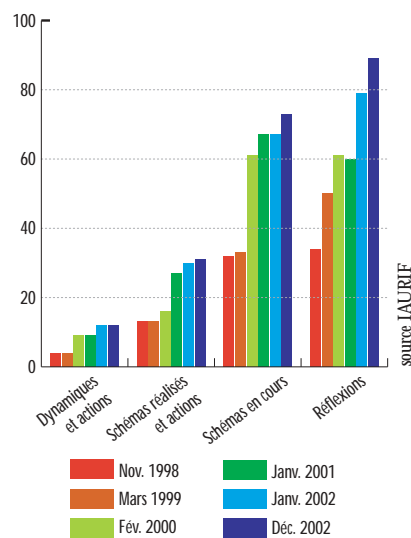
Il existe une très grande disparité au sein des différentes communes de la région. Il paraît évident que le besoin en aménagements pour les vélos en site propre ne se pose pas de la même manière en zone dense ou en grande couronne, dans les villages ou dans les villes pôles attractives en termes d'emploi, de commerces ou de services.

Parmi les communes ayant établi des schémas de réseau vert, certaines sont bien avancées au niveau des réalisations, comme Nanterre par exemple. Quelques communes sont exemplaires par leurs efforts, et les réalisations qu'elles entreprennent ; ainsi, une politique ambitieuse de modération de la vitesse et d'implantation de contresens cyclables, est menée à Colombes.

Par ailleurs, les collectivités locales sont tenues d'appliquer l'article 20 de la loi sur l'air qui précise qu'à «l'occasion des réalisations ou de la rénovation de voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables». On constate donc que beaucoup d'actions sont menées, mais au coup par coup, le plus souvent à l'occasion d'un réaménagement de voirie, mais subsiste le problème récurrent de la création d'un véritable maillage d'aménagements cyclables.

Actuellement, l'Île-de-France rattrape son retard en matière de développement de structures intercommunales. Cet échelon peut être pour la planification et programmation un bon re-

Évolution des actions communales (en nombre de communes)



### Rappel méthodologique

La couche des aménagements cyclables provient d'un inventaire exhaustif, sur la région Île-de-France, des voies utilisées par les cyclistes : pistes et bandes cyclables conçues spécialement à cet effet et autres aménagements utilisés de fait par les cyclistes.

Les mises à jour se font, depuis 1995, tous les 3 à 4 ans. Le premier recueil a été effectué sur le terrain par l'ADEVU pour le compte de l'IAURIF en 1992 et 1993, avec édition en 1995. Une nouvelle mise à jour avait été effectuée en 1999 à partir des données fournies par les DDE, les conseils généraux et les villes nouvelles (SAN et/ou EPA), la ville de Paris et certaines communes, ainsi que l'ONE. La dernière mise à jour date de fin 2002. Elle provient de l'exploitation d'une enquête communale menée sur l'ensemble de la région par l'IAURIF.

lais entre les communes et les départements ou la Région. Il constitue en effet une échelle intéressante pour une meilleure cohérence des itinéraires locaux, en termes de desserte d'équipements, de maillage, de mobilisation de crédits départementaux ou régionaux. Les réalisations récentes de la ville nouvelle de Melun-Sénart



L'usage du vélo en Île-de-France,  
un concept à valoriser,  
une pratique à encourager.

en sont un bon exemple.

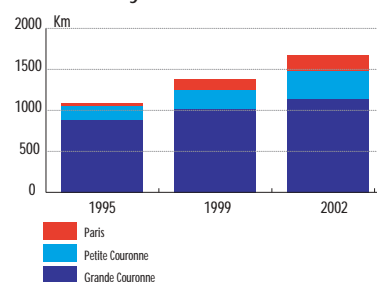
Les SAN des villes nouvelles ont d'ailleurs été des précurseurs en la matière, et si les nombreux aménagements cyclables qui couvrent leurs territoires ont souvent connu des problèmes de gestion, ils restent une bonne base d'amélioration des réseaux.

### Le réseau cyclable en Île-de-France : évolution et situation

Le réseau d'infrastructures cyclables est encore peu développé en Île-de-France. Il souffre en particulier d'un manque de lisibilité et de cohérence dû aux trop nombreuses discontinui-

tés. Le manque de notoriété reste évident en dehors de Paris *intra-muros*. La qualité des réalisations reste insuffisante. Par ailleurs, l'entretien des infrastructures cyclables est encore trop souvent négligé. Ces insuffisances renvoient en particulier à la question fondamentale de l'information et de la formation des personnels techniques chargés de la réalisation et de l'entretien des infrastructures cyclables, ainsi qu'à la question d'un contrôle qualité («audit cyclable») des réalisations. Cependant, le linéaire des aménagements cyclables (pistes, bandes et couloirs bus élargis) est en constante progression depuis les dix dernières années, comme le suivi des réalisations de linéaires cyclables mis en place par

Évolution du linéaire d'infrastructures cyclables en Île-de-France

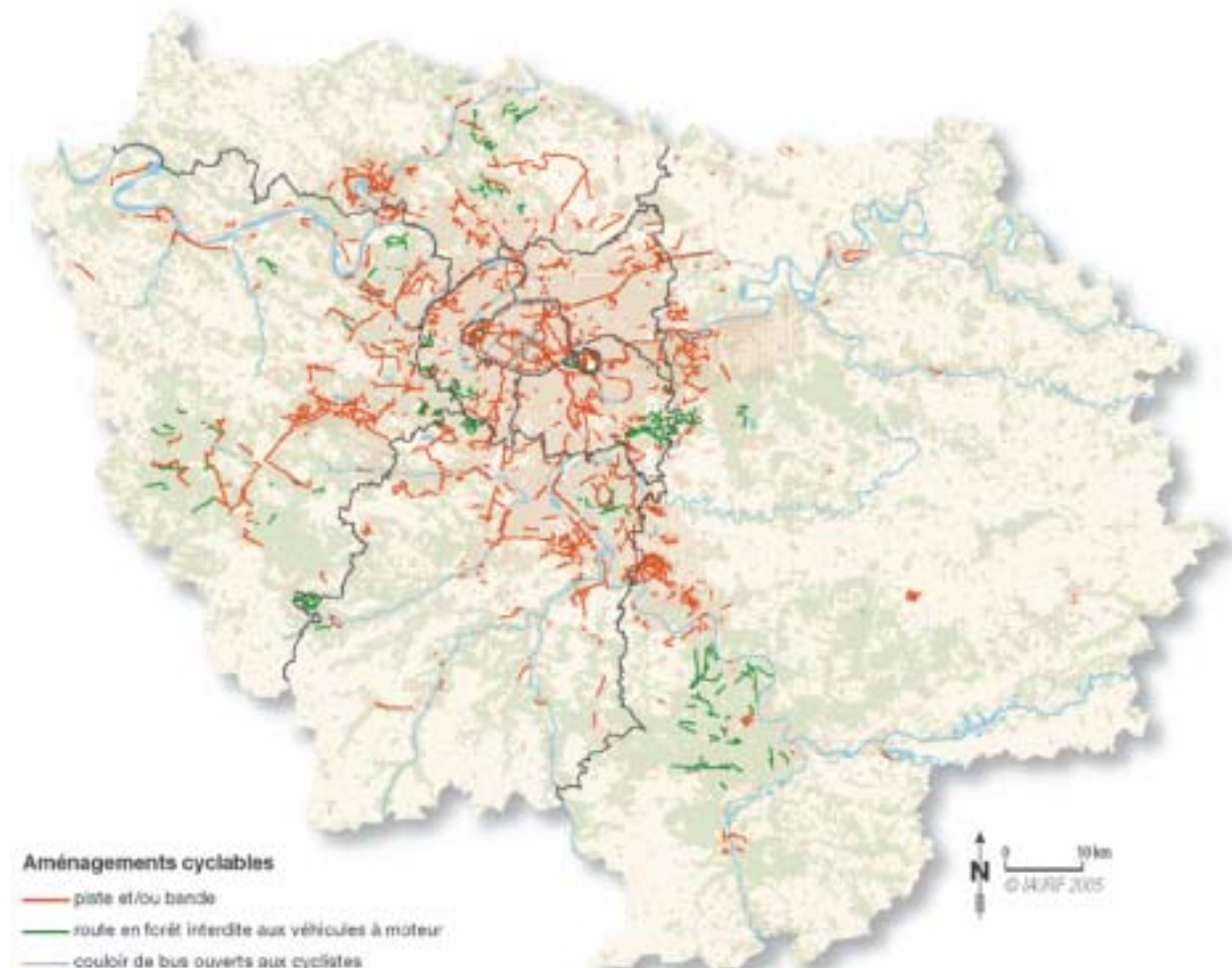


source IAURIF / SIGR

l'IAURIF le montre.

En 1995, Paris et les départements de proche couronne étaient particulièrement en retard en matière d'aménagements cyclables. En effet, les départements de grande couronne totalisaient 885 km aménagés grâce aux villes

### Carte des aménagements en 2002 avec mise à jour partielle 2005



source IAURIF / SIGR

nouvelles, contre 165 km pour ceux de petite couronne et 35 km à Paris, quasi exclusivement dans les bois de Vincennes et Boulogne. Malgré un développement certain en huit ans, le réseau cyclable francilien est encore modeste, comparé au linéaire de voirie existant. En passant de 1 085 à 1 675 km, le linéaire cyclable francilien a augmenté de plus de 50 %. Pour Paris et la proche couronne, l'augmentation est de 168 %. Pour la grande couronne, elle atteint 28 %.

La dernière enquête, effectuée au second semestre 2002, permet d'observer l'évolution des aménagements selon leur type depuis 1995. À Paris, depuis dix ans (date du premier recensement Iaurif), la ville a augmenté de manière considérable le linéaire des aménagements dédiés aux cycles. Ceux-ci peuvent être strictement dédiés aux cyclistes (pistes ou bandes cyclables) ou bien partagés : c'est le cas avec les transports en commun (couloirs bus ouverts aux vélos) et avec les piétons dans les bois de Vincennes et Boulogne sur les routes fermées aux véhicules à moteur. Mais c'est aussi par la restriction ou modération de la circulation automobile sur certains axes ou dans les «quartiers verts» que l'utilisation du vélo peut être favorisée. Les trois dernières années de cette période sont importantes car elles coïncident avec le lancement du PDU en Île-de-France

Au cours de cette dernière période, c'est dans la zone dense de l'agglomération que le linéaire d'infrastructures cyclables s'est le plus développé, avec 49 % d'augmentation, ce qui devrait être favorable à la pratique du vélo pour les courtes distances en milieu urbain. Mais cette évolution est très hétérogène. Les départements en forte progression sont Paris et les Hauts-de-Seine dont les efforts de certaines communes (Nanterre, Rueil, Colom-

bes) ont été particulièrement remarquables. Les deux autres départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) ont jusqu'à présent moins accentué leurs efforts.

Pour la grande couronne parisienne, le linéaire cyclable a progressé de 12 % entre 1999 et 2002. Cette hausse est différente dans chaque département. Il faut souligner l'investissement de quelques communes dont les nouvelles réalisations sur cette période sont notables comme Nangis (77), Jouy-en-Josas (78).

C'est donc principalement dans la zone dense que les efforts doivent être poursuivis, tant à cause du nombre de déplacements de courte distance que de la congestion des centres villes, en particulier aux heures de pointe.

Toutes ces actions concourent aujourd'hui à la mise en place d'un réseau qui n'est pas sans lacunes. La pratique encore faible de ce mode de déplacement témoigne de la nécessité de poursuivre ces efforts. En effet, le succès rencontré par le réseau parisien, plus continu et plus maillé que dans les autres départements d'Île-de-France, permet de supposer que la création d'un véritable réseau régional devrait être déterminante pour développer l'usage de la bicyclette dans toute la Région.

Au moment où l'Île-de-France met son schéma directeur en révision et s'engage dans la préparation du schéma régional des infrastructures de transport, apparaît l'opportunité d'inscrire durablement le vélo dans la planification, comme c'est déjà le cas dans d'autres métropoles européennes telles que Londres, Berlin ou Vienne.

Cette inscription devrait permettre, inspirée par le PDUIF, de promouvoir les différents aspects d'une « politique vélo » (intermodalité avec les transports collectifs, réseaux verts communaux ou intercommunaux, stationnement des bicyclettes dans les logements, les établissements scolaires, les lieux d'emploi et les équipements collectifs) et de mettre en cohérence les différents projets de réseaux (figurant dans les SDIC départementaux et au schéma directeur vélo de la ville de Paris, sans oublier les véloroutes et voies vertes), en proposant un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'Île-de-France.

Nul doute que ces actions, dans la mesure où elles seront menées avec conviction et persévérance, permettront de contribuer à un transfert modal significatif en faveur de la bicyclette.

*Pistes cyclables de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines*



source IAURIF (ortho ICN)

L'usage du vélo en Île-de-France,  
un concept à valoriser,  
une pratique à encourager.

## Les grandes dates

France	Île-de-France	Départements
<p><b>1982</b> : Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)</p> <p><b>1994</b> : Mise en place du comité national de suivi vélo</p> <p><b>1996</b> : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)</p> <p><b>1998</b> : Lancement par le CIADT du schéma du réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national (véloroutes et voies vertes)</p> <p><b>2000</b> : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)</p> <p><b>2002</b> : Décret du 31 juillet qui introduit une série de panneaux de jalonnement pour cyclistes</p> <p><b>2003</b> : Congrès Velocity à Paris</p>	<p><b>1978</b> : Premier schéma directeur deux roues de l'Île-de-France</p> <p><b>1995</b> : 1<sup>er</sup> recensement régional des voies cyclables par l'IAURIF-ADEVU</p> <p><b>1996</b> : Plan régional des circulations douces</p> <p><b>1996</b> : Politique en faveur du vélo engagée par la RATP et la SNCF</p> <p><b>1998 - 2000</b> : Préparation du PDU Île-de-France</p> <p><b>1999</b> : 2<sup>e</sup> recensement des voies cyclables par l'IAURIF</p> <p><b>1999</b> : Projet de réseau structurant régional établi dans le cadre du PDUIF</p> <p><b>2000</b> : Adoption en décembre du PDUIF, DREIF</p> <p><b>2002</b> : Charte des circulations douces</p> <p><b>2002</b> : Adoption du volet régional du schéma national des véloroutes et voies vertes</p> <p><b>2002</b> : 3<sup>e</sup> mise à jour des aménagements cyclables (IAURIF SIGR)</p> <p><b>2004</b> : Candidature aux JO 2012, volet écomobilité</p> <p><b>2005</b> : Première cartographie «grand public» des aménagements cyclables en Île-de-France</p>	<p><b>1996-97</b> : Premier plan vélo à Paris</p> <p><b>2000</b> : Schéma directeur des circulations douces des Hauts-de-Seine</p> <p><b>2002</b> : Schéma directeur des circulations douces de la Seine-Saint-Denis</p> <p><b>2002</b> : Schéma directeur des circulations douces du Val-de-Marne</p> <p><b>2002</b> : Schéma directeur vélo de Paris</p> <p><b>2003</b> : Schéma directeur des circulations douces de l'Essonne</p> <p><b>2005</b> : Lancement du plan des déplacements de Paris</p>

## Pour en savoir plus :

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

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

Carte détaillant les gares et stations équipées, sur le site [www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr) sous la rubrique «transport».

Carte des pistes et aménagements cyclables, bientôt consultable sur [www.iaurif.org](http://www.iaurif.org).

## Totalité des réalisations par type et par département

	Piste et/ou bande	Couloir de bus	Route en forêt	Total
Paris	119	116	36	271
Hauts-de-Seine	81	0	27	108
Seine-Saint-Denis	48	0	11	59
Val-de-Marne	72	1	61	134
Proche couronne	201	1	99	301
Seine-et-Marne	192	0	121	313
Yvelines	271	1	67	339
Essonne	231	0	74	305
Val-d'Oise	127	0	55	182
Grande couronne	821	1	317	1 139
Total	1 141	118	452	1 711

source IAURIF (SIGR)

## INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Directeur de la publication : François Dugeny  
 Rédactrice en chef : Catherine Grolée-Bramat  
 assistée de Maire-Anne Portier  
 Article : Laurence Nologues, DUAT  
 Christian Jacob, DTI

Conception-réalisation : Studio Iaurif  
 Maquette : Lise Podhorodecki  
 Diffusion par abonnement :  
 76 € les 40 numéros (sur deux ans)  
 Service diffusion-vente Tél. : 01.53.85.79.38

Le numéro : 5 €  
 Librairie d'Île-de-France : 15, rue Falguière  
 75015 Paris - Tél. : 01.53.85.77.40  
<http://www.iaurif.org>  
 ISSN 1253-0700