

Défis 3 et 4

Les modes actifs



Préambule

Pourquoi promouvoir la marche et le vélo ?

Les modes actifs sont des modes respectueux de l'environnement

La marche et le vélo sont par nature des modes de déplacement respectueux de l'environnement, car non polluants, très peu émetteurs de gaz à effet de serre et favorables à la compacité urbaine. Ils constituent de ce fait une alternative intéressante aux modes individuels motorisés et un complément aux transports collectifs. Ce sont également des modes de déplacements peu coûteux.

Développer les modes actifs constitue un objectif de santé publique

La marche constitue l'activité physique de base : elle est conseillée à tous, en tous lieux et par tous les temps. Activité physique simple d'accès et de pratique, la marche permet d'entretenir une bonne condition physique. Développer les modes actifs, marche comme vélo, est donc aussi un objectif de santé publique.

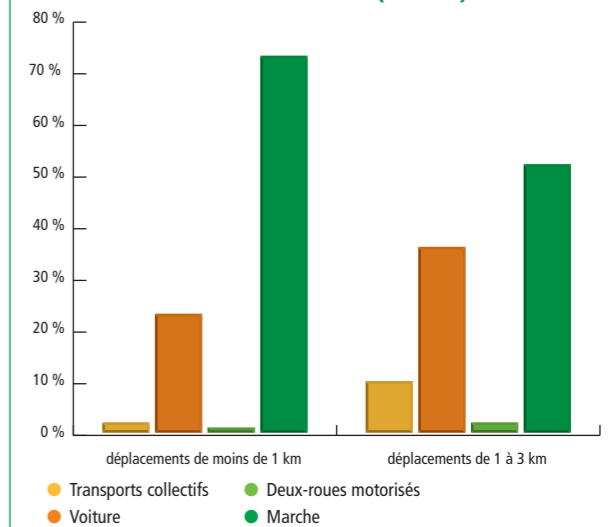
Il existe un fort potentiel de développement des modes actifs

48 % des déplacements en voiture et 56 % des déplacements en deux-roues motorisés font moins de 3 km et pourraient donc être réalisés à pied ou à vélo.

Si la marche est le mode privilégié (73 %) pour réaliser des distances inférieures à 1 km, elle est rapidement délaissée au profit de la voiture particulière pour des distances comprises entre 1 km et 3 km.

Il existe donc un réel potentiel de développement de l'usage de la marche ou du vélo pour les déplacements de proximité.

Choix modal pour les déplacements de courte distance (< 3 km)



Source : EGT 2001
Nota : la part du vélo n'est pas significative dans l'EGT 2001

De nombreux freins existent à l'usage de la marche et du vélo

Un frein lié à leur image : passer des modes doux aux modes actifs

Les modes doux ont une image trop centrée sur les loisirs et de ce fait, ne sont pas toujours considérés comme des modes de déplacement à part entière.

La révision du PDUIF pourrait être l'occasion de faire évoluer la sémantique et de s'inspirer du Québec qui utilise le terme « modes actifs ».

Un frein lié à la conception de nos villes : les formes urbaines et la dévolution de l'espace public aux modes individuels motorisés

Les formes urbaines diffuses ne sont pas favorables à l'usage des modes actifs : celles des années 1960-70 privilégiant l'automobile et séparation des fonctions urbaines (activité, résidence...) ont accru l'étalement urbain et ont progressivement disqualifié la marche et le vélo comme modes de déplacement du quotidien.



127% c'est l'augmentation du nombre de déplacements à vélo constatée à Paris entre 2000 et 2008



Un frein lié à l'insécurité routière

Piétons et cyclistes font partie des usagers vulnérables. Ils représentent 23 % des victimes d'accidents en Île-de-France.

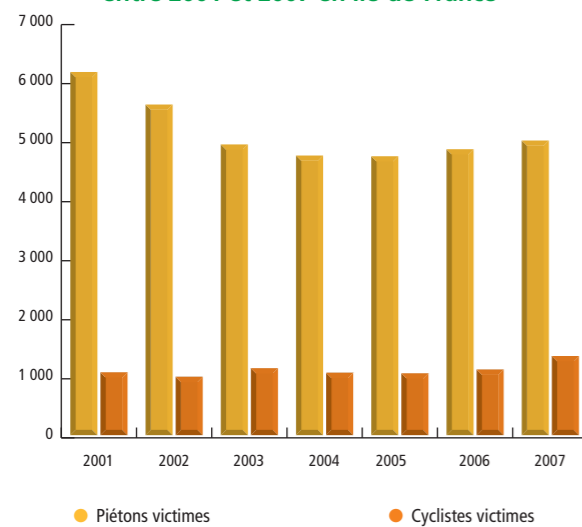
- Les piétons : en Île-de-France, si le nombre de piétons victimes d'accidents a fortement diminué jusqu'en 2004, il est en légère augmentation depuis (4 991 victimes dont 65 tués en 2007).
- Les cyclistes : en Île-de-France, on a constaté entre 2005 et 2007, une augmentation plus forte du nombre de victimes cyclistes (+ 28 %) que du nombre total de victimes d'accidents de la circulation, tous usagers confondus (+ 5 %). Sur Paris, on constate une hausse de l'accidentalité de 37 % qui reste faible au regard de l'augmentation du nombre de déplacements cyclables (+ 127 %) (chiffres 2000-2008).

Un frein lié au manque d'identification et d'aménagement des itinéraires

Lisibilité et praticité des itinéraires sont des éléments essentiels au développement de la pratique des modes actifs.

La discontinuité des itinéraires est un élément fortement pénalisant pour l'usage des modes actifs. La discontinuité provient des coupures physiques liées aux infrastructures ou aux obstacles naturels mais pas seulement : dans les parcours quotidiens, les traversées de chaussées sont déjà perçues comme des ruptures.

Évolution du nombre de piétons et cyclistes victimes d'accidents (blessés et tués) entre 2001 et 2007 en Île-de-France



Source : DREIF

Défi 3 - Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements

La marche est le chaînon fondamental de tout déplacement

En 2001, 34 % des déplacements franciliens se faisaient uniquement en marchant, une part qui avait fortement diminué entre 1976 et le début des années 90. La tendance à la baisse de l'usage de la marche a été enrayée aussi bien à Paris qu'en proche et grande couronne à l'exception des déplacements pour faire des achats qui sont effectués de moins en moins à pied.

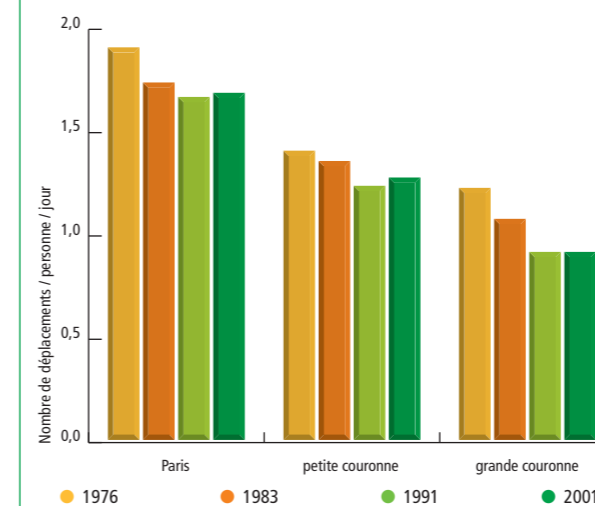
Les déplacements recensés sont courts (600 m en moyenne) et essentiellement effectués au sein d'une même commune.

Part de la marche pour les déplacements à l'intérieur d'une même commune ou arrondissement

Paris	88 %
Petite couronne	67 %
Grande couronne	57 %

Source : EGT 2001

Évolution de la mobilité quotidienne à pied selon la zone de résidence entre 1976 et 2001



Source : EGT 2001

Toutefois, la marche est aussi un chaînon important des déplacements qui utilisent d'autres modes de transport. Sait-on par exemple que l'utilisateur des transports collectifs est en fait celui qui marche le plus ?

Améliorer la qualité et la praticité des cheminements piétons est nécessaire pour favoriser l'usage de la marche

La largeur des trottoirs, la qualité de leur revêtement et leur encombrement rendent souvent la marche peu aisée. Cet encombrement est lié à une sollicitation très forte de l'espace public par tous les usagers : empiètement de la voiture, stationnement des deux-roues, implantation d'espaces commerciaux (ventes ambulantes, terrasses de restaurants...), multiplication des éléments de mobilier urbain...

Dans ce contexte, la mise en accessibilité de la voirie constitue un véritable levier pour améliorer les conditions de pratique de la marche bien que la loi n'impose pas d'échéance (cf. Défi 6 : rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement).

Par ailleurs, l'existence de coupures urbaines a un impact fort sur la pratique de la marche, elles peuvent en effet :

- obliger à faire des détours importants,
- constituer de véritables barrières perçues comme difficilement franchissables (autoroutes, voies ferrées, etc.),
- complexifier la lisibilité des cheminements à emprunter,
- contribuer à la création d'un environnement peu sécurisant pour les piétons.

Parfois, les coupures sont liées à la structure urbaine des quartiers qui obligent à faire des détours.

Les traversées de chaussée constituent aussi des interruptions dans le cheminement. Ces coupures sont d'autant plus fortes, que même lorsque les piétons sont prioritaires, de droit, cette priorité ne leur est pas toujours reconnue par les utilisateurs des autres modes. En moyenne, un marcheur en milieu urbain doit effectuer une traversée de chaussée tous les 100 mètres.

Enfin, la qualité du traitement de l'espace public en général est un des éléments clés pour rendre agréable les parcours piétons.

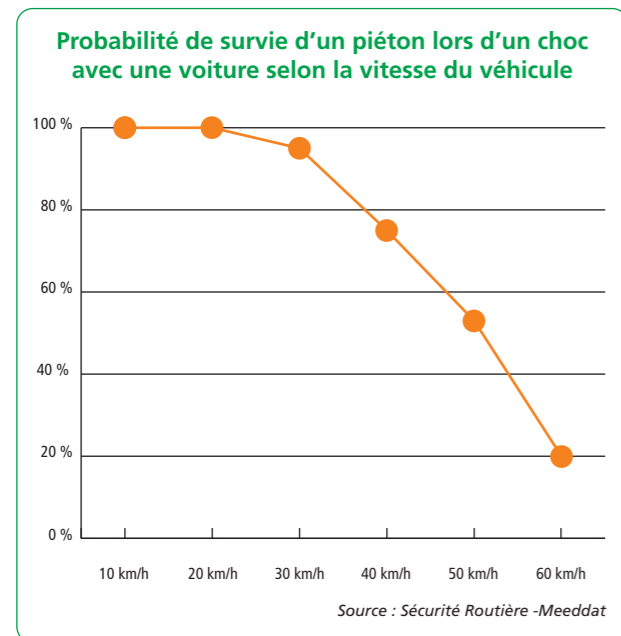


(20 km/h c'est la vitesse maximale autorisée dans une zone de rencontre)

Pacifier la voirie pour rendre plus sûre et plus agréable la pratique de la marche

Limiter les vitesses de circulation dans les zones urbaines permet de mieux protéger les piétons

Il existe un lien direct entre la probabilité d'accident grave pour les piétons et la vitesse de circulation des véhicules motorisés. Ainsi, la probabilité de décès d'un piéton dans un choc avec un véhicule décroît considérablement lorsque l'on passe de 50 km/h à 30 km/h.



Faire respecter les traversées piéton permettrait de mieux protéger les piétons et d'inciter à la pratique de la marche

Sur le territoire national, en milieu urbain, la majorité des piétons (73 %) sont accidentés alors qu'ils effectuaient une traversée. En zone rurale, 45 % sont accidentés en traversée mais 30 % sont également accidentés lors de leur déplacement le long de la route ⁽¹⁾.

Par ailleurs, si les piétons sont généralement accidentés en dehors ou aux alentours (moins de 50 m) d'un passage pour piétons (51 % des victimes et 65 % des tués), le nombre de piétons accidentés sur les passages piétons, sur lesquels ils sont prioritaires, reste très élevé : 35 % des victimes et 18 % des tués ⁽¹⁾.

(1) Source : CERTU-2004

Depuis le PDUIF 2000, la volonté affichée par les pouvoirs publics à travers l'élaboration du Code de la Rue va dans le sens d'un rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur des modes actifs

Des mesures de limitation de vitesse accompagnées d'aménagements de voirie favorisant un meilleur partage de l'espace public entre les différents usages contribuent à développer l'usage de la marche.

Le décret du 30 juillet 2008 a introduit dans le Code de la Route plusieurs recommandations élaborées dans le cadre de la démarche « Code de la Rue » (démarche pilotée par le CERTU en concertation avec des associations d'élus de professionnels et d'usagers). L'objectif est d'aller dans le sens d'une meilleure cohabitation des modes :

- Introduction du principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible,
- Introduction réglementaire de la zone de rencontre,
- Généralisation du double sens cyclable dans les zones à circulation apaisée.



La zone de rencontre (ZDR) est une zone ouverte à tous les modes de transport. Elle vise à favoriser la mixité des usages tout en privilégiant la protection des plus vulnérables. Les piétons y bénéficient de la priorité sur tous les véhicules à l'exception des modes de transport guidés (tramway...). La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. L'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse. La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes. Le stationnement est également autorisé. Importés notamment de Suisse et de Belgique, plusieurs Zones de Rencontre existent désormais en France et même tout récemment en Île-de-France.

Les zones de circulation apaisée permettent également d'agir sur l'insécurité ressentie par les usagers en réduisant l'inconfort lié à la présence d'une circulation motorisée.



Toutefois les freins et interrogations sont encore forts pour permettre un large déploiement de ces leviers

En matière d'accessibilité, ces nouvelles zones font débat : en ouvrant l'espace à tous les usages, elles suppriment également des éléments de repères nécessaires pour les personnes aveugles et malvoyantes.

Dans les faits, la mise en œuvre des principes d'aménagement favorables à un meilleur partage de la voirie est souvent limitée. Ainsi, les zones 30 devraient en principe concerner des quartiers. Dans la pratique, elles sont souvent réduites à une seule « rue 30 » altérant la portée du système.

Le développement d'aménagements de type zones de circulation apaisée ne fait pas encore partie de la culture déplacements de tous les techniciens et élus : partager un même espace entre les différents usagers est encore perçu comme dangereux et incompatible avec les contraintes d'écoulement du trafic routier.

Pour parvenir à dépasser ces freins, un important travail de sensibilisation, de communication et de formation est à conduire en direction des techniciens et des élus afin de mettre en avant leurs avantages en matière de sécurité routière et de qualité de vie.

Mieux informer permet de faciliter la pratique de la marche



L'information pour la pratique de la marche doit permettre en premier lieu de déterminer son parcours. Pour cela, les plans (dans la rue ou sur papier) et le jalonnement *in situ* sont essentiels.

Elle doit aussi permettre d'apprécier les distances et surtout le temps nécessaire pour les parcourir car un frein important à l'usage de la marche est celui de leur mauvaise appréciation.

Des bonnes pratiques à ce sujet commencent à voir le jour en Île-de-France ou dans d'autres métropoles européennes. Ainsi, Londres a mis en place en 2004 un « Walking Plan » incluant notamment la distribution de plans des cheminements piétons, le déploiement de bornes d'information dans la rue présentant des courbes isochrones sur les temps de parcours, le déploiement d'un jalonnement fréquent vers les principaux équipements.

Des initiatives pour inciter à l'usage de la marche

Marcher quand on est enfant est essentiel pour inciter à le faire quand on sera adulte. En Île-de-France, 71 % des enfants du primaire vont à l'école à pied (EGT 2001). Développer l'usage de la marche pour les scolaires était d'ailleurs un des objectifs du PDUIF 2000.



Les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) permettent d'inciter les enfants à marcher pour se rendre à l'école. Ils visent à changer les comportements des élèves et de leurs parents !

On recense aujourd'hui en Île-de-France 70 bus pédestres.



Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements : les orientations

3.1 Pacifier la voirie locale en zones urbaines

Cette orientation doit s'appuyer sur la hiérarchisation du réseau de voirie.

- Réaliser des zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes)
- Limiter la vitesse de circulation automobile autant que possible

3.2 Assurer la continuité et le confort des cheminements piétons

- Systématiser la prise en compte de la marche dans l'aménagement de l'espace public sur l'ensemble du réseau viaire urbain
- S'appuyer sur les plans de mise en accessibilité et les travaux de voirie pour développer les cheminements et travailler qualitativement le traitement de l'espace public (aménagement des trottoirs et des traversées piétonnes)
- Rendre le système de subvention en faveur des aménagements piétons plus opérationnel
- Réduire les coupures urbaines :
 - Hiérarchiser et programmer le traitement des coupures : cibler dans un premier temps les aménagements simples et peu coûteux ayant un impact fort sur les cheminements
 - Identifier les itinéraires « malins » qui réduisent les coupures
 - Pour les nouvelles opérations d'urbanisme, veiller à ne pas créer de coupures urbaines

3.3 Mettre en place, développer et harmoniser l'information et le jalonnement

- Développer une information intermodale à destination des piétons
- Élaborer et déployer des plans de jalonnement et d'information sur les itinéraires et sur les temps de parcours (plan papier, plans sur la voirie, sites Internet à l'échelle locale)
- Harmoniser les dispositifs de jalonnement par territoire

3.4 Promouvoir la pratique de la marche

Cette orientation s'applique à tous les motifs de déplacement.

- Développer la pratique de la marche par les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires, les Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Administrations
- Communiquer sur les bienfaits collectifs de la marche (favorable à l'environnement) mais aussi sur les bienfaits individuels (bienfaits pour la santé)



Défi 4 - Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

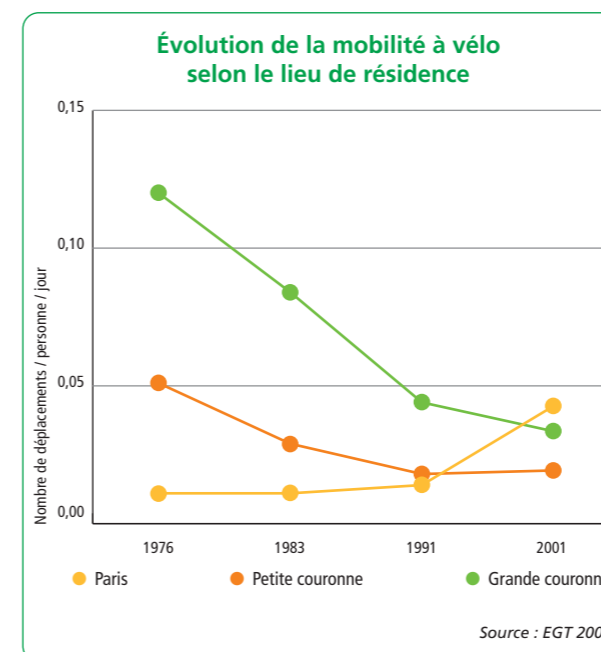
L'état des lieux de la mobilité à vélo est difficile à réaliser en Île-de-France faute de données très récentes, et pourtant, il est certain que les chiffres de 2001 sont dépassés aujourd'hui : les ventes de vélos de ville progressent et le fort engouement pour les systèmes de Vélos en Libre Service tels que « Vélib' », qui contribuent à développer une image positive du mode vélo, laissent entrevoir un essor important de la pratique du vélo.

La pratique du vélo est liée à la possibilité de se déplacer de manière sûre et agréable (itinéraires et aménagements spécifiques), au fait de pouvoir disposer d'un vélo et à la présence de lieux de stationnement sûrs.

L'usage du vélo doit se concevoir comme mode à part entière et comme le complément de l'usage des transports collectifs.

Le renouveau du vélo

Après avoir considérablement diminué jusqu'en 1991, la pratique du vélo est désormais en augmentation, principalement à Paris.



- À Paris, la croissance s'est faite sentir dès les années 90 avec la multiplication par trois du nombre de déplacements entre 1991 et 2001. Elle a été récemment amplifiée par l'effet « Vélib' » puisque l'on constate une augmentation de 127 % du nombre de déplacements à vélo entre 2000 et 2008.

- En revanche, les enquêtes déplacements successives ont constaté une baisse continue de l'usage du vélo en grande couronne et dans une moindre mesure en petite couronne. On ne dispose cependant pas de chiffres récents pour ces territoires.

Les logiques d'itinéraires cyclables développées aujourd'hui en Île-de-France

Pour encourager la pratique du vélo, identifier des itinéraires cyclables permettant d'effectuer des trajets de plusieurs kilomètres est essentiel afin d'offrir au cycliste une continuité d'itinéraires aménagés et sécurisés facilement identifiables.

Une mise en place spontanée de Schémas Départementaux d'Itinéraires Cyclables

Tous les départements franciliens ont établi ces dernières années un Schéma Départemental d'Itinéraires Cyclables (SDIC).

Les programmations des SDIC sont de portée très variable, en fonction de la volonté politique du département concerné ou de l'époque d'adoption du schéma. La plupart ont été élaborés à la suite d'une large concertation avec les communes et les intercommunalités de leur département.

Certains SDIC se concentrent sur l'augmentation du linéaire cyclable sur tout le département en hiérarchisant les axes prioritaires et les axes secondaires, alors que d'autres se concentrent sur le développement d'aménagements cyclables pour desservir et relier les pôles générateurs de trafic (écoles, gares...). D'autres encore se concentrent sur le développement de stationnement dédié aux vélos.

Les types de voirie empruntés par les tracés définis dans les SDIC et les périmètres d'intervention des collectivités varient d'un territoire à l'autre : certains départements n'interviennent que sur les Routes Départementales alors que d'autres allouent des subventions pour des opérations sur les voiries communales, même si le tracé ne rentre pas dans le cadre de leur SDIC.



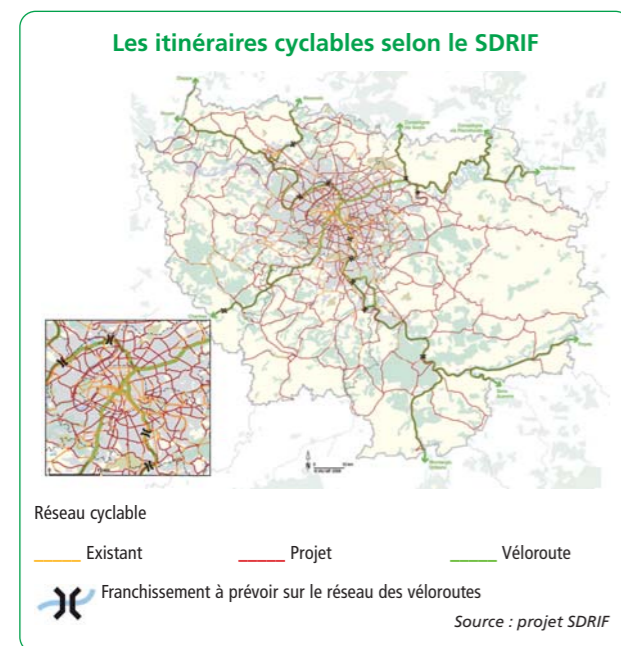
(160 km de couloirs de bus sont ouverts à la circulation des vélos à Paris)



Dans le cadre de leur SDIC, certains départements se sont dotés de programmes de travaux spécifiques à la réalisation des aménagements vélos. Plus communément, les départements réalisent ces aménagements à l'occasion des opérations de requalification ou de réhabilitation de la voirie.

Une deuxième génération de SDIC, en cours d'élaboration, ne se limite pas à une planification mais inclut aussi une programmation des réalisations.

Le projet de SDRIF propose une première esquisse de planification régionale



La nécessité de réfléchir sur les itinéraires cyclables à l'échelle de l'Île-de-France a été initiée à travers le projet de SDRIF qui dresse une carte de 3 750 km de voies d'itinéraires cyclables. Toutefois, cette carte n'a qu'une valeur indicative. Le projet de SDRIF donne un objectif à la planification régionale, à savoir, couvrir le territoire régional par un ensemble d'itinéraires maillés :

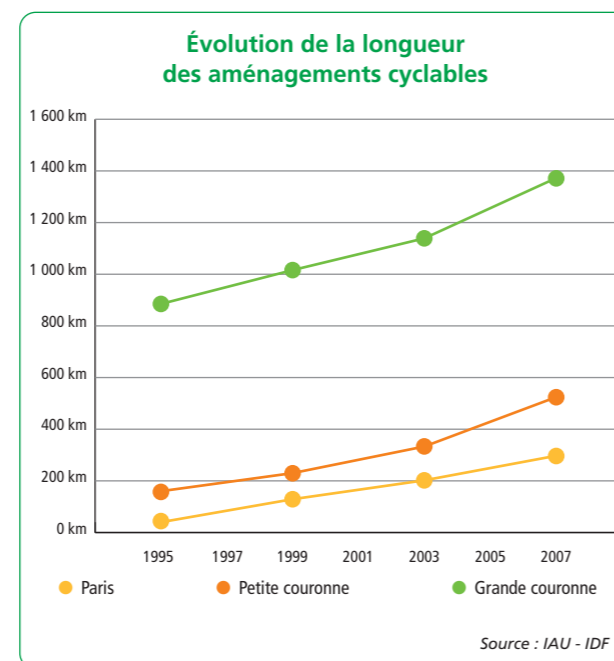
- en se resserrant sur l'agglomération centrale,
- en développant des infrastructures cyclables dédiées,
- en proposant des itinéraires régionaux comme des itinéraires de portée plus locale (favoriser les accès à vélo aux équipements publics et scolaires, aux pôles commerciaux, aux gares ainsi qu'aux territoires à enjeux touristiques et de loisirs).

Il s'agit donc d'aménager ce réseau maillé et d'identifier des itinéraires véloroutes (y compris les franchissements nécessaires), d'aménager le stationnement de longue durée des vélos autour des grands pôles de transport (gares, stations, RER...) et de coordonner les opérations initiées par les régions voisines.

Concrètement, les aménagements cyclables progressent mais demeurent insuffisants

De nombreux aménagements cyclables ont été réalisés en Île-de-France ces dernières années

On recensait, en 2007, 2 185 km d'aménagements cyclables en Île-de-France, soit une croissance de 60 % entre 1999 et 2007.



La majeure partie de ces aménagements cyclables concerne la voirie départementale.

Une part importante de ces aménagements a été réalisée à la faveur d'aménagements de voirie dans le cadre de projets de transports collectifs (contrats d'axes lancés par le PDUIF 2000 ou réalisation de projets de transports collectifs en site propre, bus ou tramways) qui se sont ainsi avérés être un moteur fort pour le développement d'aménagements cyclables.

Par ailleurs, à Paris, l'ouverture des couloirs de bus aux vélos a permis d'accroître fortement le linéaire identifié des

itinéraires cyclables (160 km sur les 190 km de couloirs bus existants sont désormais ouverts aux vélos).

Toutefois, l'ouverture des couloirs bus à la circulation des vélos pose la question de la sensibilisation de l'ensemble des utilisateurs de ces couloirs.

Mais de nombreux freins subsistent pour la réalisation d'aménagements cyclables

L'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, prévoit « qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables incluant des aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacements Urbains, lorsqu'il existe ».

Toutefois, dans les faits, la réalisation d'aménagements en faveur des vélos rencontre de nombreux freins :

- Les aménagements en faveur des vélos ne sont généralement pas prioritaires dans les programmations d'opérations de voirie : ils sont souvent perçus plus comme une variable d'ajustement en fonction de l'emprise disponible.
- La segmentation parfois forte entre les services en charge des dossiers de voirie et les services responsables des projets en faveur des modes actifs ne facilite pas la prise en compte des aménagements cyclables dans les projets de voirie.
- La formation technique aux aménagements cyclables a été initiée par le PDU de 2000 mais elle fait encore défaut à l'échelon communal.

La Région Île-de-France a mis en place depuis 1996 une politique de subventions en faveur de la réalisation d'aménagements cyclables. La Région s'est ainsi engagée dans une démarche de co-financement d'études et/ou d'aménagements à hauteur de 30 % à 50 % du montant subventionnable en fonction du type de collectivité et d'opération. Si cette politique a connu un réel effet incitatif, seuls 46 % du montant des enveloppes prévues depuis 1996 (pour un montant total de 133 M) ont été consommés. Ce constat traduit que dans les faits, beaucoup d'opérations prévues n'ont finalement pas été réalisées, ou

seulement partiellement, faute de capacité technique à la réalisation ou bien de faute de financement de la part incombant à la collectivité locale.

La disponibilité et la sécurité des places de stationnement vélo, sur l'espace public et dans les espaces privés, constituent un levier majeur pour la pratique du vélo

Une grande disparité entre territoires dans l'organisation du stationnement vélo sur l'espace public

Le stationnement vélo sur l'espace public relève du pouvoir de police du maire. Il existe en Île-de-France une grande disparité entre communes en la matière.

Si, en dehors de Paris, on ne constate que peu d'initiatives communales, certaines ont malgré tout vu le jour, comme par exemple dans le cadre de l'élaboration du Plan Local de Déplacements du Val-de-Bievre.

■ ■ Extrait du Plan de Déplacements de la Communauté d'agglomération du Val-de-Bievre - Identification des points parcs à vélo

Les établissements qu'il est souhaitable d'équiper :

- les pôles générateurs de déplacements
- les administrations,
- les établissements scolaires,
- les équipements culturels et sportifs,
- les commerces de proximité,
- les établissements de santé,
- les pôles majeurs de transports collectifs.

[...] Les parcs seront positionnés au plus près des entrées principales des établissements de manière à permettre un accès direct et rapide à son lieu de destination.

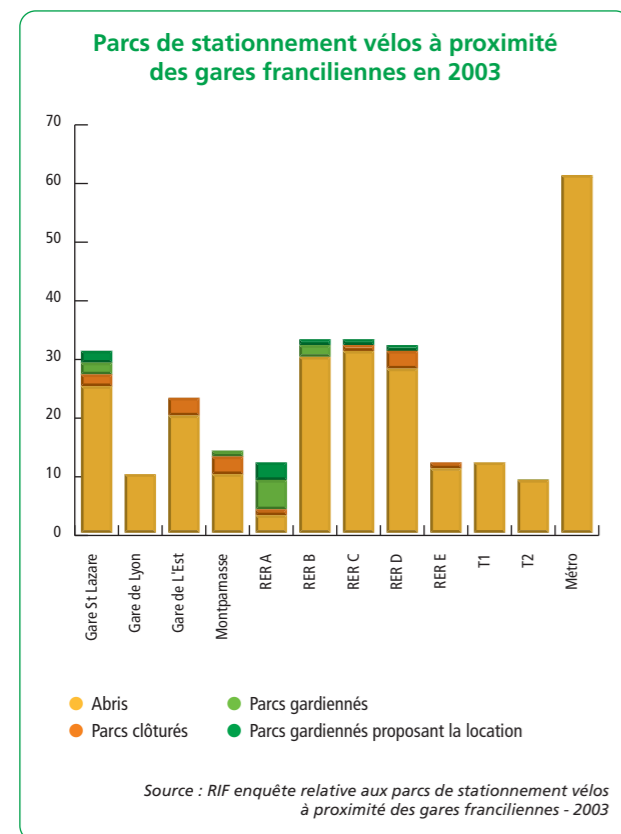
Le dimensionnement des parcs est défini en fonction de l'intensité de la fréquentation des lieux desservis. Dans la mesure du possible, les parcs sont abrités et sécurisés. ■ ■



(25 000 vélos actuellement en libre-service en Île-de-France)



Le stationnement aux abords des gares : un élément fondamental de l'intermodalité entre vélo et transports collectifs



Concernant le stationnement aux abords des gares, 3 490 places de stationnement vélos ont été réalisées devant les gares depuis 2001 (173 gares concernées) avec un point de départ proche de zéro.

Cependant, la fréquentation des stationnements vélo proposés est très hétérogène car dépendant de la nature de l'aménagement proposé. Une enquête menée par la Région en 2003 sur les parcs à vélos à proximité des gares franciliennes a montré que les cyclistes fréquentant le plus souvent les parcs à vélos utilisent surtout des parcs gardiennés ou des espaces clôturés quand ils existent.

La question de la sécurité des espaces de stationnement aux abords des gares est donc centrale, sans doute encore plus que sur le reste de la voirie compte tenu de la durée de stationnement.

De fortes difficultés de stationnement vélo dans les espaces privés limitent la possession de vélo

Dans les immeubles anciens, peu de locaux sont dédiés au stationnement des vélos. Dans les constructions neuves, les locaux ne sont pas toujours adaptés aux besoins. Par ailleurs, lorsque le local existe, ce dernier n'est pas toujours utilisable : son usage a pu être détourné de sa vocation initiale par les habitants et du désintérêt des gestionnaires des immeubles. Le PDUIF de 2000 ne définit pas de normes pour le stationnement résidentiel ni dans les bureaux, qui puissent être intégrées aux PLU.

Concernant les logements sociaux, la Région attribue des subventions pour la construction de logements sociaux depuis 2005, sous condition de construction d'un espace vélo. Cependant :

- ces subventions ne sont pas conditionnées à la réalisation d'une surface minimale de garage à vélo,
- dans certains immeubles de logements sociaux, les locaux à vélos (tout comme les caves et tout local de dépôt) ont très souvent dû être murés car ils peuvent générer des regroupements et des détournements d'usage.

Les Vélos en Libre-Service : un nouveau dispositif porteur d'une image positive du vélo

Les Vélos en Libre-Service (VLS) répondent aux demandes de déplacements des habitants de territoires plutôt denses, en cœur d'agglomération mais aussi dans les pôles urbains des bassins de vie. En revanche, la question de leur coût d'exploitation se pose d'autant plus que le tissu urbain est peu dense.

Après le succès de Lyon, Paris s'est doté du système « Vélib' » en juillet 2007. Il comporte, à l'été 2009, 1 600 stations et 23 900 vélos (y compris l'extension sur une couronne d'1,5 km au delà du Boulevard Périphérique).

Sur le périmètre exploité en 2008, on compte 41 millions de trajets réalisés depuis la mise en service et l'on constate près de 100 000 utilisations les jours de pointe, principalement pour une durée inférieure à la demi-heure.

Le « Vélib' » se positionne comme un complément aux transports collectifs : 79 %⁽²⁾ des utilisateurs de « Vélib' » déclarent l'utiliser en correspondance avec un autre moyen de transport.



Des intercommunalités telles que Plaine Commune et Cergy Pontoise se sont dotées de Vélos en Libre-Service et les Départements de petite couronne s'interrogent également sur leur rôle dans le développement de tels services.

Si ces démarches montrent un réel engouement des décideurs politiques, elles demeurent tout de même minoritaires dans l'ensemble des pratiques du vélo à l'échelle de l'Île-de-France. Ainsi, le Conseil National des Professions du Cycle (CNPC) constate que la multiplication de systèmes de vélos partagés a généré une campagne de publicité spontanée en faveur du vélo. Ainsi, au niveau national, les ventes de vélos de ville ont progressé de 35 % en 2007.

Jouer sur les comportements est aussi un levier pour faire évoluer la pratique du vélo

Les cyclistes sont aussi responsables de leur propre sécurité et de leur facilité plus ou moins grande à cohabiter avec les autres usagers de la route. Le respect du code de la route pour tous est une condition *sine qua non* pour limiter le risque d'accident pour le cycliste lui-même et pour les autres usagers de la voirie. Il s'agit en particulier de respecter les conditions de traversée des carrefours ou de ne pas circuler sur les trottoirs.

De nombreux freins sociologiques subsistent auprès de certaines catégories de la population quant à l'utilisation du vélo malgré l'essor du vélo en libre-service. Susciter une évolution des mentalités vis-à-vis de l'usage du vélo auprès de toutes les catégories sociales, et faciliter son apprentissage sont donc des leviers encore insuffisamment développés aujourd'hui.

(2) Enquête TNS Sofres auprès des usagers de « Vélib' » - Mars 2009 • 28 % utilisent « Vélib' » pour commencer un trajet qu'ils terminent en métro, en train ou en bus • 28 % terminent un trajet à « Vélib' » qu'ils ont commencé en métro, en train ou en bus • 23 % utilisent « Vélib' » pour faire le lien entre deux moyens de transports (15 % en 2008).

Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo : les orientations

4.1 Rendre la voirie cyclable

- Assurer la sécurité des cyclistes
- Favoriser la cohabitation des vélos avec les autres véhicules dans la circulation générale par la pacification de la circulation
- Mettre en place des itinéraires cyclables continus dans le cadre d'un schéma régional et favoriser sa déclinaison à l'échelle locale : harmoniser et mettre en cohérence les politiques et schémas existants en Île-de-France
- Poursuivre la création de nouveaux aménagements cyclables
- Améliorer et harmoniser les jalonnements
- Ouvrir les couloirs bus aux vélos ? Définir des solutions en fonction des territoires

4.2 Favoriser le stationnement vélo et les services associés

- Développer le stationnement près des pôles générateurs de trafic (gares, équipements, établissements scolaires...)
- Améliorer la sécurité du stationnement sur l'espace public : développer de nouveaux produits de stationnement ?
- Développer des services vélo : réparation, entretien...

4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

En particulier pour les déplacements courts.

- Élaborer et déployer une démarche de sensibilisation et d'information à la pratique du vélo auprès du grand public et auprès des cyclistes (intégrant une formation sécurité)
- Faciliter l'apprentissage du vélo

4.4 Faciliter la possession des vélos

- Développer le stationnement dans les espaces privés en proposant des normes pour les nouvelles constructions, avec un traitement particulier dans les opérations ANRU

4.5 Favoriser l'intermodalité vélo/transports collectifs

- Aménager des itinéraires vélo permettant un rabattement sûr et agréable vers les gares
- Développer le stationnement en gare en coordonnant tous les acteurs (gestionnaires de voirie et opérateurs)
- Étudier les possibilités d'embarquement des vélos dans les transports collectifs

