

Toujours plus d'itinéraires cyclables en Île-de-France



Cécile Lavelle/IAU îdF

L'aménagement cyclable francilien connaît une nette accélération depuis 2010, atteignant aujourd'hui plus de 3500 km de linéaires. Il traduit l'action des politiques locale et régionale en faveur du vélo. La grande couronne rattrape son retard. Quant à la future métropole du Grand Paris, elle disposera de 35 à 45% de ces parcours cyclables.

Avec 3532 km recensés fin 2012, le linéaire cyclable francilien continue de s'étoffer. Il croît de 61 % entre 2007 et 2012, évolution comparable à celle observée en France sur la même période : autour de 67%⁽¹⁾.

Entre 1999 et 2012, le linéaire cyclable en Île-de-France a triplé, progressant de 1375 km à 3532 km (+157%). Les communes du cœur d'agglomération, Paris et les départements limitrophes ont été précurseurs en dévelop-

pant plus fortement leurs réseaux : plus de 300 % d'évolution pour Paris, qui est passé de 129 km en 1999 à 545 km en 2012. Le réseau des communes des Hauts-de-Seine s'étend au cours de la même période de 58 km à 253 km.

L'extension du linéaire cyclable aménagé s'est accompagnée d'une augmentation de la pratique du vélo. Les Franciliens se déplacent plus à vélo aujourd'hui qu'il y a dix ans. D'après l'Enquête globale transport (EGT), on est

passé de 300 000 déplacements à vélo par jour en Île-de-France, en 2001, à 650 000 déplacements en 2010. Cette dynamique a concerné tous les modes actifs, avec également une forte croissance de la marche.

Le cœur d'agglomération concentre la majeure partie des linéaires cyclables

Fin 2012, le linéaire cyclable aménagé⁽²⁾ en Île-de-France atteint 3532 km : 1282 km à Paris et dans les départements de la petite couronne, et 2245 km en grande couronne (tableau p. 2). Au total, 593 communes franciliennes possèdent des linéaires cyclables sur leur voirie, soit un peu moins de la moitié des communes franciliennes.

Depuis 2000, les politiques publiques d'aménagement ont conduit à une concentration et

À propos de l'enquête

Depuis 1999, l'IAU îdF suit attentivement les réalisations des aménagements cyclables sur l'ensemble de la région Île-de-France. La dernière enquête régionale date de 2007. En 2012, une nouvelle enquête menée par la région Île-de-France et l'IAU îdF, auprès des 1281 communes franciliennes, des 115 intercommunalités et des 8 conseils généraux, a permis une actualisation des données, la production d'une information plus fine et l'introduction d'une nouvelle catégorie d'aménagement : le double sens cyclable. Les aménagements cyclables ont ainsi été mis à jour sur 300 communes et 23 intercommunalités (soit un taux de réponse de 23 %), et les analyses ont porté sur l'ensemble des communes où des aménagements cyclables ont été répertoriés depuis plus de treize ans, soit 593 communes.

une densité forte d'aménagements cyclables dans l'agglomération centrale et, plus particulièrement, dans les 138 communes du cœur de métropole. Aussi, 80 % du linéaire cyclable aménagé, soit 2832 km, se situent dans l'agglomération centrale et le cœur de métropole, où la majorité des communes est dotée d'aménagements dédiés au vélo. Les 701 km

(1) OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ACTIVES, *Enquête nationale 2013. Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises*, Club des villes et territoires cyclables.

(2) Le linéaire cyclable aménagé est considéré une seule fois : par exemple, une bande cyclable de part et d'autre de la voie est comptée comme un seul linéaire aménagé.

de linéaires cyclables restants sont aménagés par 26% des communes situées dans l'espace périurbain et rural (223 communes). De plus, les communes du cœur de métropole ont la plus forte densité d'aménagements cyclables, avec plus de 9 km de linéaire moyen par commune. Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération et plus ces densités diminuent. La moyenne régionale de linéaire aménagé par commune est de 2,7 km (figure 1, ci-dessous).

La métropole du Grand Paris (MGP) est une nouvelle entité administrative qui devrait être créée au 1^{er} janvier 2016. Le périmètre initial, tel que défini dans la loi Maptam, adoptée par le Parlement le 19 décembre 2013, concerne *a minima* les 124 communes des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de Paris. Ce territoire regroupe 1 282 km de linéaires cyclables, soit environ un tiers des aménagements cyclables régionaux.

Le second périmètre, composé des 46 communes limitrophes, pourrait potentiellement s'y ajouter, formant un ensemble « maximum » de 171 communes : la future MGP concentrerait alors 1 643 km de linéaires cyclables déjà aménagés, soit environ 46% du linéaire régional.

La grande couronne rattrape son retard

Chaque année depuis 1999, des aménagements complémentaires sont pratiqués au rythme de 166 km en moyenne par an sur

l'ensemble de la région Île-de-France. Entre 2007 et 2012, le rythme de réalisation s'est accéléré avec 268 km en moyenne par an.

Ces moyennes cachent des disparités géographiques. Entre 1999 et 2007, Paris tirait la croissance avec une moyenne de 21 km/an de linéaires tracés. Les autres départements aménageaient entre 10 et 14 km/an, et un peu moins pour le Val-d'Oise. Depuis 2007, l'accélération des conceptions de linéaires cyclables est surtout notable en grande couronne.

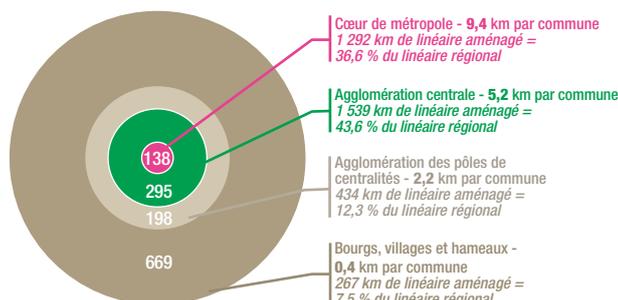
La Seine-et-Marne et les Yvelines ont été les plus dynamiques dans les actions en faveur du vélo : 48 km et 47 km de réalisations/an entre 2007 et 2012, en moyenne. Paris et l'Essonne ont aussi connu un rythme soutenu : autour de 40 km/an de linéaires cyclables aménagés. Les autres départements, malgré leur rythme plus faible sont dans une dynamique positive : les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne progressent de 13 km/an à 16 km/an. Le Val-d'Oise commence à rattraper son retard, atteignant en moyenne un rythme de 12 km/an, contre 5 km/an sur la période précédente.

Seul le département de Seine-Saint-Denis voit son rythme d'aménagement ralentir : de 10 km/an à 5 km/an. Cette accélération est le produit de politiques des collectivités locales (communes, intercommunalités et départements) en faveur du vélo, soutenues par celle de la région.

Seul le département de Seine-Saint-Denis voit son rythme d'aménagement ralentir : de 10 km/an à 5 km/an.

Cette accélération est le produit de politiques des collectivités locales (communes, intercommunalités et départements) en faveur du vélo, soutenues par celle de la région.

Figure 1 : Le linéaire cyclable moyen aménagé par commune en Île-de-France



Les cercles sont proportionnels au nombre de communes dans chaque espace morphologique. Source : Enquête vélo, région Île-de-France/IAU idF, 2012.

Synthèse des linéaires cyclables

| |  |  |  | Total |
|------------------------------|---|---|---|-----------------|
| Paris (75) | 275,4 km | 69 km | 200,5 km | 545 km |
| Hauts-de-Seine (92) | 143,3 km | 39,8 km | 69,6 km | 253 km |
| Seine-Saint-Denis (93) | 120,5 km | 42,1 km | 4,5 km | 167 km |
| Val-de-Marne (94) | 168,7 km | 114 km | 34,7 km | 318 km |
| Total petite couronne | 707,9 km | 264,8 km | 309,4 km | 1 282 km |
| Seine-et-Marne (77) | 259,2 km | 383 km | 18,5 km | 661 km |
| Yvelines (78) | 403,1 km | 267,3 km | 9,8 km | 680 km |
| Essonne (91) | 314,1 km | 302,9 km | 9,6 km | 630 km |
| Val-d'Oise (95) | 181,6 km | 84,3 km | 11,8 km | 278 km |
| Total grande couronne | 1 158 km | 1 037,4 km | 49,7 km | 2 245 km |
| Région | 1 865,9 km | 1 302,2 km | 359 km | 3 532 km |

Source : Enquête vélo, région Île-de-France/IAU idF, 2012.

Les communes franciliennes les plus aménagées en faveur de l'usage du vélo

Sur les 593 communes franciliennes possédant des linéaires cyclables sur leur voirie, 85 d'entre elles, hors Paris, ont des linéaires conséquents (+ de 10 km). Elles représentent 6% des communes franciliennes et 14% des communes ayant des aménagements cyclables.

Les aménagements dédiés ne sont pas les seuls outils pour rendre une commune « cyclable ». Le traitement de l'espace public, la modération généralisée de la vitesse offrent une sécurité pour le cycliste, qui s'insère sur la voirie banale. Ainsi les zones de circulation apaisées telles que les zones 30, les zones de rencontre et les aires piétonnes font le lien et complètent le maillage d'itinéraires cyclables.

À ces 85 communes peuvent donc s'ajouter celles qui ont décidé de généraliser les zones 30 sur leur voirie, ce qui peut avoir pour conséquence la disparition quasi totale des aménagements spécifiques dédiés au vélo au sein de ces communes dans les années à venir. Dix-neuf communes franciliennes sont aujourd'hui des Villes 30⁽³⁾.

La majorité des communes les plus aménagées en faveur du vélo sont des pôles structurants : urbains, tertiaires, d'activités, touristiques et administratifs. Toutes les villes-préfectures (excepté Saint-Denis, qui a des contraintes fortes sur la circulation et le stationnement des voitures) sont concernées, ainsi qu'un très grand nombre de sous-préfectures. Deux

communes font exception avec 14 km d'aménagements (hors polarité, dans l'espace rural) : Champcueil (91) et Charny (77). La centralité d'une commune est donc un facteur déterminant dans la mise en œuvre de politiques en faveur du vélo.

Une diversification des types d'aménagements

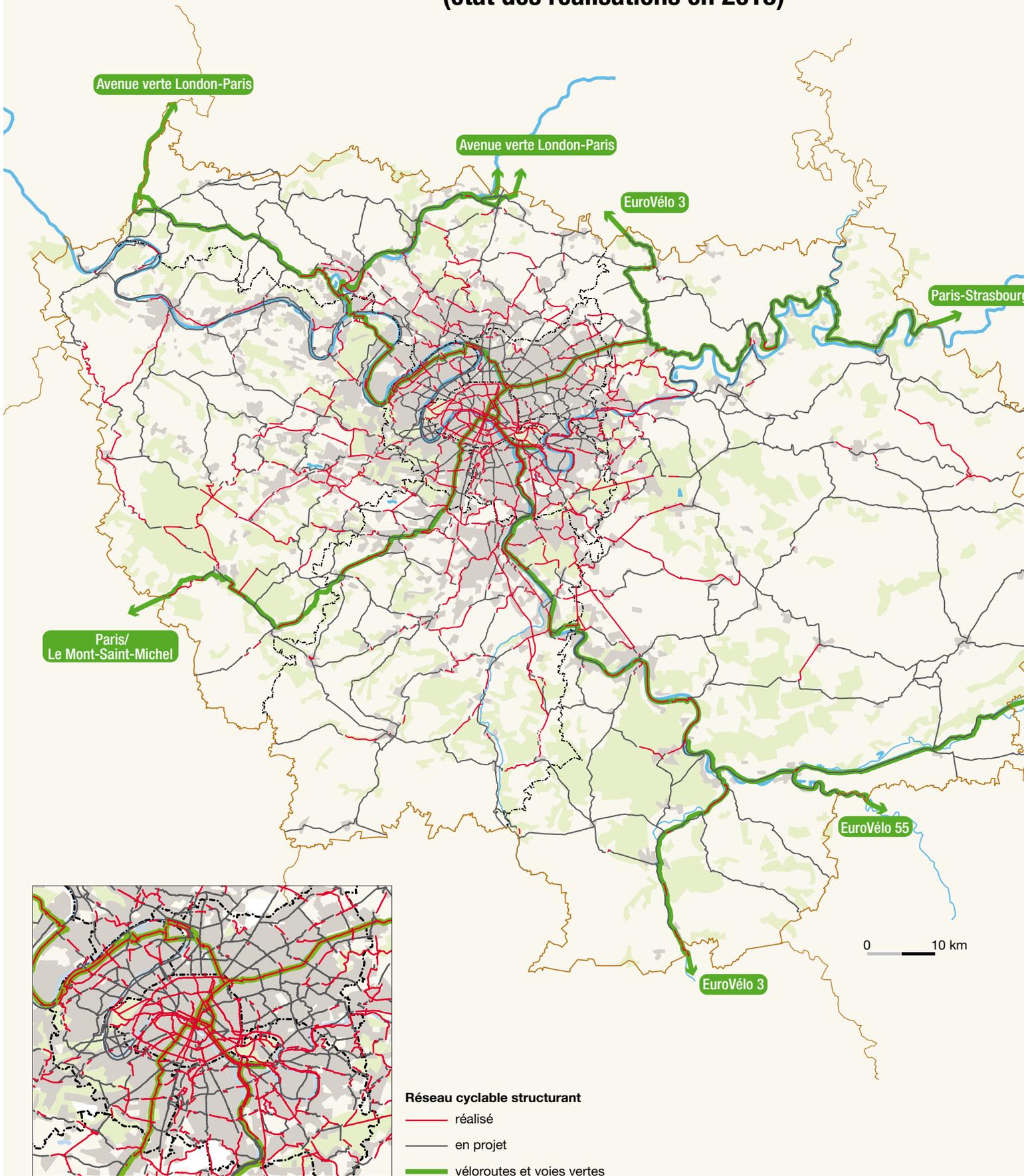
Un changement dans les choix d'équipements est en cours. Restant encore majoritaires, les pistes et bandes cyclables cèdent le bitume à des chemins mixtes, des voies vertes, et des voies apaisées. Les pistes et bandes représentaient 73,5% du linéaire vélo aménagé en 2007, contre 53% actuellement, tandis que la part de chemins mixtes ou voies vertes dans les réalisations totales est passée de 26,5% en 2007 à 37% en 2012, avec 1 302 km. Cette évolution est surtout marquée dans les départements de grande couronne. Les Yvelines et l'Essonne ont triplé leurs agencements de chemins mixtes ou voies vertes, et la Seine-et-Marne les a plus que doublés (figure 2, p.5).

On assiste, dans la période récente, à un rattrapage des aménagements partagés avec le piéton.

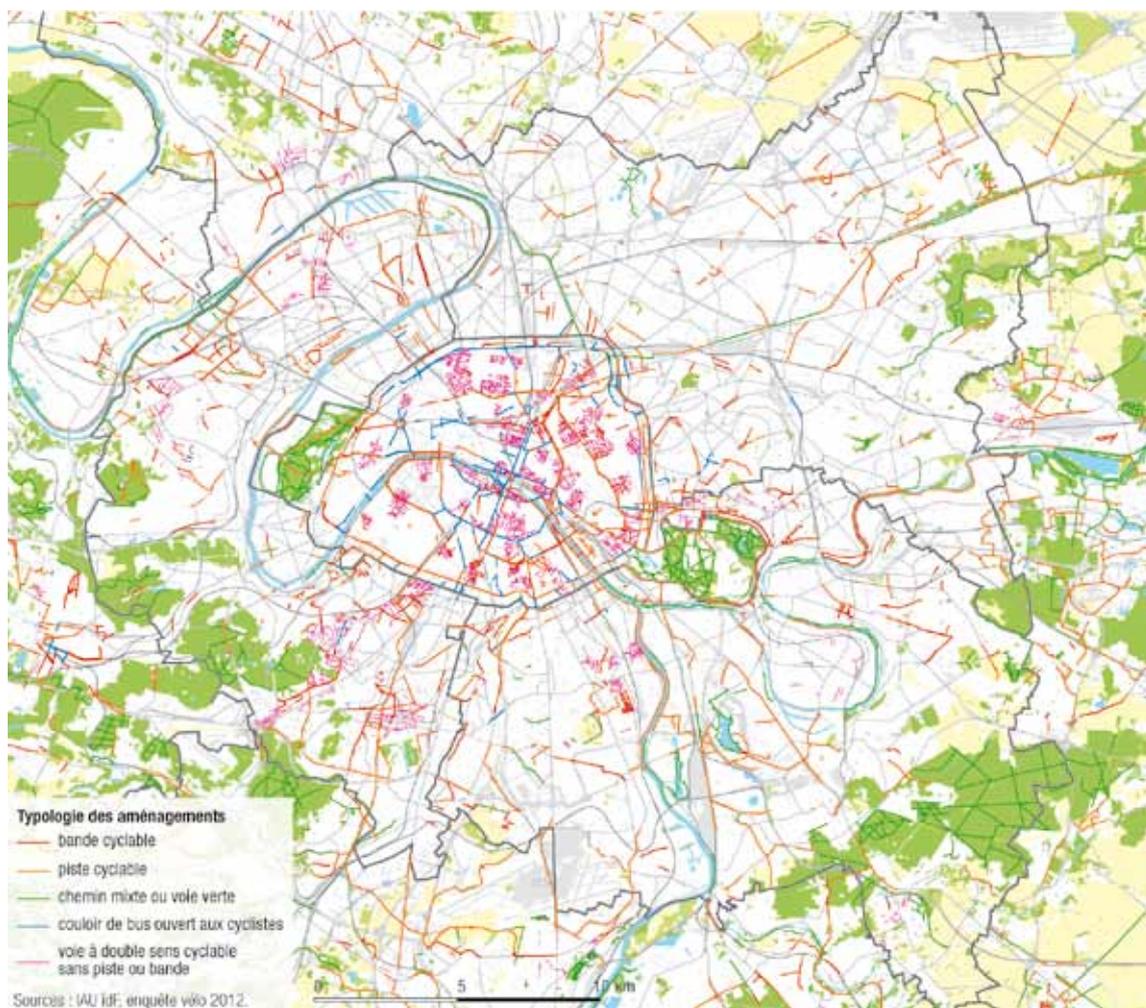
L'enquête de 2012 introduit une nouveauté par rapport aux recensements précédents, avec l'apparition des doubles sens cyclables, autorisés par le décret du 30 juillet 2008, qui pose le principe de généralisation de ce double sens dans les zones 30 et les zones de

(3) D'après le recensement qui a été réalisé par ville30.org.

Le réseau cyclable structurant : le plan vélo de la région Île-de-France (état des réalisations en 2013)



Les aménagements cyclables dans l'agglomération centrale (état des réalisations en 2012)



Paris-Prague

En 2010, 750 km d'itinéraires cyclables faisaient partie du réseau structurant régional, dont la programmation a prévu 4 400 km d'itinéraires maillés.

Une accélération de sa mise en œuvre s'est traduite par l'aménagement de nombreux tronçons, totalisant 1 500 km d'itinéraires début 2013, soit un tiers du réseau régional. Elle est le fruit d'une politique régionale exprimée dans le PDUIF et le plan vélo, incitant les collectivités locales à étendre leurs réseaux cyclables et à pacifier la voirie.

Ainsi encouragées par la politique régionale, et afin d'établir une continuité des liaisons cyclables, les communes ont réalisé des itinéraires sur le réseau cyclable structurant (RCS), qui représentent une part importante du total de leurs aménagements : 1 500 km sur une totalité de 3 532 km, soit 42 % (le complément étant localisé hors RCS).

Trois départements concentrent particulièrement leurs réalisations sur les itinéraires prioritaires que la région Île-de-France a définis : le Val-d'Oise, avec 77 % du linéaire cyclable aménagé sur le réseau cyclable structurant (214 km sur 278 km au total), le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis avec 53 %.

La mise en œuvre des Sdic et autres schémas départementaux, découlant de la politique des conseils généraux, contribue fortement à la réalisation du RCS.

Deux départements se distinguent : Paris et le Val-de-Marne ont établi plus de la moitié de leur réseau d'intérêt régional. Il manque seulement 44 km pour Paris (soit 20 %) et 148 km pour le Val-de-Marne (soit 47 %). En revanche, 20 % seulement du RCS est opérationnel à ce jour en Seine-et-Marne, où plus de 1 000 km restent encore à aménager. Cependant, le conseil général et les communes ont bien pris en compte ce réseau. Les 265 km du RCS sur leur territoire correspondent à 40 % de leurs réalisations totales (661 km d'aménagements cyclables).

Le RCS intègre les cinq itinéraires de véloroutes et voies vertes nationales qui traversent le territoire régional. L'état des lieux établi en 2010 par l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) montre que l'Île-de-France fait partie des régions les moins avancées. Sur les 528 km de réseau défini, seulement 17 % sont tracés. La région Île-de-France est fédératrice de l'ensemble de ces démarches et souhaite devenir un interlocuteur actif et majeur dans la mise en œuvre des véloroutes et voies vertes. Elle a ainsi élaboré un schéma régional des véloroutes et voies vertes, avec l'objectif de l'achever d'ici à 2020, et est devenue chef de file, en juin 2013, de la seule eurovéloroute qui traverse la région : l'EuroVélo n° 3, allant de Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), et totalisant 5 122 km.

rencontres limitées à 20 km/h. Les doubles sens cyclables ont été mis en place principalement par les communes du cœur de métropole, densément peuplées et avec de fortes contraintes de circulation. Ainsi 329 km de doubles sens cyclables constituent le quart du linéaire cyclable mis en œuvre dans les communes urbaines de Paris, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine. Alors que ce type d'aménagement représente moins de 2% du linéaire réalisé dans les communes hors agglomération centrale, et ne sont pas représentatifs dans les bourgs, villages ou hameaux.

Ces indicateurs font pressentir l'achèvement de l'ère de la séparation des modes dans l'espace public pour laisser place à une « ville partagée ». L'un des outils d'aménagement privilégié par les collectivités locales est la modulation de la vitesse en centre urbain, apportant fluidité, sécurité, et mixité des fonctions et usages. La « lenteur » permet ainsi une meilleure cohabitation de l'ensemble des modes de déplacement dans un espace dense et contraint.

Des acteurs multiples agissant en faveur du vélo

Depuis quinze ans, l'État intervient pour intégrer plus adéquatement les circulations douces, les piétons

et les cyclistes, dans le cadre réglementaire national et dans les espaces publics produits. Il a nommé un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Le conseil régional contribue également depuis plus de quinze ans à l'extension d'itinéraires et d'équipements cyclables à travers un dispositif de subvention de projets des collectivités territoriales (encadré Zoom sur la politique régionale, ci-contre).

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) élabore un document de planification, le PDUIF (plan de déplacements urbains d'Île-de-France), qui permet de coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de déplacements.

Les conseils généraux peuvent intervenir aussi bien en maîtrise d'ouvrage directe qu'en cofinancement des aménagements cyclables. À leur échelle, ils mettent en place des plans de déplacements qui déclinent tous une politique cyclable. Le schéma départemental des itinéraires cyclables (Sdic) constitue le document de planification central de leur politique. Il permet la mise en place d'itinéraires continus, confor-

Zoom sur la politique régionale en faveur du vélo

Le conseil régional est un acteur majeur du développement et de l'équipement cyclables. Ne possédant pas de compétence voirie, il n'assure aucune maîtrise d'ouvrage dans la réalisation de ces aménagements. Le plan vélo régional a été adopté le 23 juin 2011, mettant fin aux contrats de Réseau vert (1996-2008). La priorité est donnée à l'augmentation des véloroutes et voies vertes bénéficiant d'une subvention pour les études et les travaux, à hauteur de 60 %, afin d'inciter les collectivités locales concernées à rattraper leur retard face aux autres territoires français. La constitution d'un réseau maillé et continu de liaisons cyclables à l'échelle régionale reste le cœur du plan vélo, octroyant des subventions pour les études et les travaux à hauteur de 50 % sur ces itinéraires inscrits dans le réseau cyclable structurant régional. Il prend en compte les itinéraires constitutifs des trames verte et bleue de l'Île-de-France, de portée régionale, et ceux des réseaux viaires départementaux et nationaux. Le plan vélo favorise aussi le dispositif de « généralisation des zones 30 », du double sens cyclable dans les rues à sens unique, et encourage l'accroissement du stationnement vélos dans l'espace public.

tables et lisibles, qui apportent une cohérence aux réseaux locaux. Le conseil général finance habituellement les projets et la gestion des aménagements cyclables sur le réseau de voirie dont il a compétence, le long des routes départementales et ex-nationales qui lui ont été transférées. Il peut aussi cofinancer les projets des collectivités locales selon son budget et ses priorités.

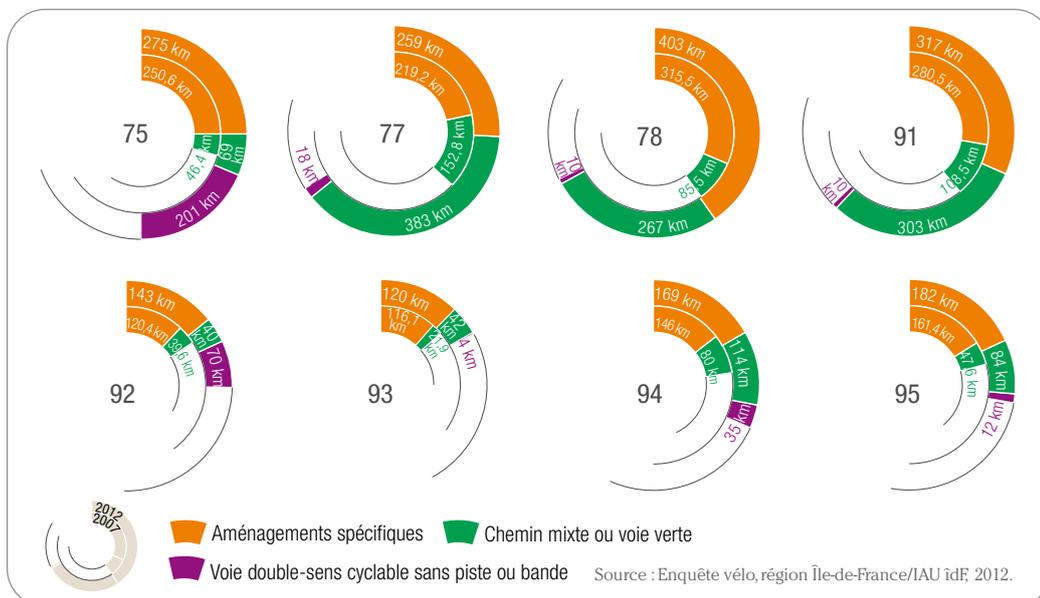
Une gouvernance vélo à stabiliser

En dépit des avancées des itinéraires structurants régionaux, ce réseau « magistral » manque de visibilité. Le jalonnement n'est pas structuré à l'échelle régionale

et il n'existe pas de portage coordonné. Actuellement, la mise en œuvre s'effectue à l'initiative des collectivités locales, par une juxtaposition des aides et des actions. Cette politique vélo basée sur une logique d'offre subventionnée, et sur du volontariat, atteint progressivement ses limites : la construction du réseau structurant peine à trouver une gouvernance technique à la hauteur des ambitions du PDUIF⁽⁴⁾. De nombreux acteurs interviennent en faveur du vélo, mais sans véritable coordination, mise à part la concordance des schémas cyclables, sans pour autant qu'ils soient opposables.

Dans ce contexte, penser une nouvelle gouvernance vélo est l'un des défis auxquels seront confrontés l'Île-de-France, la future métropole du Grand Paris et l'ensemble des collectivités territoriales. Des pistes de réflexion ont déjà été évoquées, telles que « l'attribution d'une compétence vélo à une autorité organisatrice des transports urbains (Aotu) [qui] permettrait de définir et de mettre en œuvre une politique cyclable globale... »⁽⁵⁾.

Figure 2 : Évolution des types d'aménagements cyclables par département entre 2007 et 2012



(4) PDUIF: plan de déplacements urbains d'Île-de-France, finalisé par le Stif en février 2011, arrêté par le conseil régional d'Île-de-France en février 2012, et approuvé en juin 2014.

(5) ADEME, *Vers une pratique quotidienne du vélo en ville*, juillet 2004.

En effet, la ville au sens large ne peut plus se penser sans mettre les populations les plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, piétons et cyclistes) au cœur de son processus de fabrication.

Par ailleurs, la future métropole du Grand Paris apportera un nouveau cadre de gouvernance, où la politique vélo sera à inventer à cette échelle, en dépassant les logiques départementales, en s'articulant à celle de la région, et en s'inscrivant dans les axes du plan d'actions pour les mobilités actives (Pama), arrêté en mars 2014 par le gouvernement.

De nombreux chantiers restent à venir :

- une accélération de l'édification du réseau cyclable structurant régional ;
- une finalisation des véloroutes et voies vertes traversant la région francilienne ;
- une prise en compte plus systématique par les collectivités locales des grandes coupures à résorber sur les itinéraires d'intérêt régional ou départemental.

Des enjeux sont à prendre en compte pour relever les défis d'une région Île-de-France plus

solidaire face aux mutations de son environnement :

- la recherche d'une meilleure coordination des politiques et de programmation ;
- la prise en compte du vélo dans les mobilités de proximité au sein des bassins de vie du périurbain et de l'espace rural ;
- l'ajustement de l'aménagement urbain aux nouveaux modes de vie et de mobilité, avec une plus forte urbanité pour les voies rapides, une multifonctionnalité des aménagements cyclables.

Marie-Angèle Lopes ■

Pour en savoir plus

- LOPES Marie-Angèle, *Les aménagements cyclables en Île-de-France. Bilan et évolutions récentes 2007-2012*, IAU îdF, juin 2014.
- LOPES-DANIEL Marie-Angèle, RIOU Dominique, « Dix ans d'aménagement cyclable : vers un réseau régional », *Note rapide*, n° 507, IAU îdF, mai 2010.
- Cartes interactives sur le VISIAU Grand Public de l'IAU îdF. Coupures sur les itinéraires piétons et vélos en Île-de-France : <http://bit.ly/UbnqEc>



Les aménagements cyclables en Île-de-France :

<http://bit.ly/1oaafhC>



- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, MINISTÈRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS, À LA MER ET À LA PÊCHE, « La marche et le vélo », dossier de presse du Plan d'actions pour les mobilités actives (Pama), mars 2014 : <http://bit.ly/1e1Jgwl>
- Enquête globale transport, EGT 2010, Stif/DRIEAIF : <http://bit.ly/1voRfR>
- Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, qui a permis la création de trois outils réglementaires d'aménagement pour un meilleur partage de la voirie : <http://bit.ly/1pBVVeE>



Cornie Legenne/IAU îdF

Le chemin des Parcs mixte, le long de la rue départementale 40, aménagé par le département de Seine-Saint-Denis, permet de concilier un espace public, agréable et sécurisé, réservé aux piétons et vélos. Il offre également un itinéraire confortable et continu pour les cyclistes en promenade ou lors de leurs déplacements domicile-travail. Le traitement paysager, le revêtement poreux et les noues assurant la régulation hydraulique témoignent de la préservation de la biodiversité en zone urbaine.



Emile Loreaux/Picturam/region Île-de-France

L'une des mesures du PDUIF pour promouvoir l'usage du vélo est la mise en place du dispositif Véligo. Créé en 2011 en partenariat avec le Stif et la SNCF, il constitue un protocole d'aménagement d'abris et de consignes sécurisés et normés, destinés aux vélos. L'objectif est en effet d'augmenter les capacités de stationnements, et d'en faciliter l'accès, à proximité d'une gare ou d'une station, pour atteindre 20 000 places vélos d'ici à 2020.

Directrice de la publication :
Valérie Mancret-Taylor

Auteur : Marie-Angèle Lopes
Infographie : Guillemette Crozet
Sous la direction de Fouad Awada

Rédactrice en chef : Isabelle Barazza
Maquette : Vay Ollivier
Cartographie : Jean-Eudes Tilloy
Sous la direction de Frédéric Theulé

Diffusion par abonnement
80 € par an (= 40 numéros) - 3 € le numéro
Service diffusion-vente
Tél. : 01 77 49 79 38
15, rue Falguière 75015 Paris

ISSN 1967 - 2144
ISSN ressource en ligne 2267-4071

www.iau-idf.fr