

Vers un plan vélo régional ambitieux !

Les 12 propositions de Mieux se Déplacer à Bicyclette

Le vélo peut être une solution pour améliorer les transports et la qualité de vie au quotidien des Franciliens. Le vélo est un moyen de transport non polluant et silencieux, fiable et performant, bénéfique pour la santé et le bien-être, économique tant pour ses utilisateurs que pour la collectivité. Le vélo est aujourd'hui la solution de transport la plus pertinente pour des distances de quelques kilomètres en milieu urbain, soit près de deux tiers des déplacements franciliens [1]. Idéal pour le rabattement vers les réseaux de transport en commun aussi bien qu'en complément de fin de parcours, la solution vélo est capable de répondre pour tout ou partie aux besoins de mobilité de millions de Franciliens sur l'ensemble du territoire de la région.



Avec une part modale estimée à près de 2% [2], ce potentiel est aujourd'hui encore largement inexploité. Pour autant, le vélo en Île-de-France connaît une forte croissance. Entre 2001 et 2010 le nombre de déplacements journaliers à vélo a doublé, passant de 300 000 à plus de 650 000 et tout indique que ce mouvement s'est poursuivi depuis lors. De nombreuses collectivités franciliennes ont mis en œuvre une politique active en faveur du vélo, à l'image de Paris qui a adopté un plan vélo doté de 150 M€ sur cinq ans. Elles répondent ainsi à une demande croissante des Franciliens de développer ce mode de déplacement.

La région Île-de-France, forte de sa compétence en matière de transport, peut aujourd'hui en proposant un plan vélo ambitieux contribuer à lever les freins à la pratique du vélo et à promouvoir une culture du vélo au niveau francilien. C'est l'ambition que nous vous invitons à porter en soutenant nos 12 propositions pour une Île-de-France cyclable!

12 PROPOSITIONS POUR UNE ÎLE-DE-FRANCE CYCLABLE

Accompagner l'expansion de la pratique cyclable nécessite de financer et de développer l'ensemble du « système vélo régional » : réseau cyclable, stationnement vélo, services vélo et promotion du vélo.

AFFICHER UNE AMBITION FORTE :

L'émiettement des compétences et le manque de moyens financiers sont aujourd'hui des freins importants à une politique cyclable efficace au niveau francilien.

1 Faire de la région le chef de file de la politique cyclable en Île-de-France

La région doit se placer en chef de file de la politique cyclable francilienne. Elle pourrait se fixer l'objectif d'atteindre 7% de part modale vélo au niveau francilien d'ici 2021.

La création d'un comité vélo régional réunissant les différents acteurs de la politique cyclable de la région (STIF, départements, associations cyclistes) en charge de suivre le volet vélo du plan de déplacements urbains d'Île-de-France permettrait de piloter et assurer la cohérence de la politique cyclable au niveau francilien.

Le STIF sous l'impulsion de la région Île-de-France assumera pleinement sa compétence étendue aux mobilités actives et intégrera le vélo dans son offre de transport à la fois dans une logique d'intermodalité mais aussi comme une solution susceptible de diminuer la saturation des réseaux de transport en commun.

2 Allouer un budget volontariste pour le vélo

La politique régionale en faveur du vélo nécessite un budget de rattrapage afin de réaliser rapidement les investissements indispensables à son développement. En cohérence avec la part modale visée, la région Île-de-France pourrait allouer au vélo 7% de son budget transports de 1,4 milliard d'euros en 2016, soit environ 100 millions d'euros par an. Cet engagement budgétaire représente 8€/an par habitant au niveau régional. A titre de comparaison, Transport for London a alloué 107 millions de livres sterling au développement du vélo en 2015, soit près de 15€ par habitant du grand Londres.

INVESTIR DANS LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES STRUCTURANTS :

Les aménagements cyclables contribuent au sentiment de sécurité des cyclistes, condition du développement de la pratique. La région devrait concentrer ses moyens d'investissement sur des projets structurants (réseau express vélo et résorption des coupures urbaines).

3 Créer un réseau express vélo francilien

A l'image du réseau de pistes cyclables « superhighway » du grand Londres, la région pourrait concentrer son effort sur le développement d'un réseau express vélo francilien, réseau cyclable à haut niveau de service, garantissant un aménagement qualitatif protégé et capacitaire [3].

Le réseau de voies express vélo de compétence régionale irriguerait les principaux pôles régionaux d'Île-de-France, incluant des radiales et des tangentielles. Dans une logique de meilleure hiérarchisation du réseau cyclable, les voies express vélo constitueraient un réseau de niveau régional dont la réalisation serait prioritaire parmi les 4400 km de réseaux cyclables structurants identifiés par le plan de déplacements urbains de l'Île-de-France. Le réseau express vélo permettrait une vitesse moyenne élevée et se placerait comme une alternative crédible au réseau de transport en commun en incitant les usagers à se reporter sur le vélo pour leurs déplacements, contribuant à la désaturation des transports en commun et donc à un confort accru pour leurs usagers.



Il reprendrait pour partie le réseau déjà existant ainsi que celui des vélo-routes, en particulier européennes (Scandibérique, Avenue verte Paris-Londres, Velocénie) en assurant une continuité effective d'aménagements protégés. La réalisation de ce réseau par les collectivités gestionnaires des voiries concernées ferait l'objet d'un pilotage régional, appuyé par un dispositif de subvention très attractif et des moyens humains pour l'accompagnement technique des projets.

4 Supprimer les coupures urbaines

Les coupures urbaines (ponts, tunnels, échangeurs, voies interdites au vélo) sont de véritables obstacles à la pratique du vélo en Île-de-France par les longs détours qu'elles imposent ou la forte insécurité qu'elles entraînent pour les cyclistes.

Un relevé des discontinuités effectué par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France avait recensé en 2010 cent coupures urbaines majeures[4]. La région Île-de-France devrait s'engager à atteindre la résorption totale de ces coupures urbaines d'ici 2020. Des incitations régionales ciblées sur la résolution de ces coupures urbaines seraient un levier pertinent pour accélérer leur traitement.



Carte des rues franciliennes encore à sens unique pour les cyclistes.

ENCOURAGER L'EXTENSION DU RÉSEAU CYCLABLE

5 Encourager la création d'itinéraires cyclables d'accès aux gares, aux établissements scolaires et universitaires

La région Île-de-France pourrait mettre en place un schéma de co-financement pour l'aménagement d'infrastructures cyclables d'accès aux gares, afin de favoriser l'intermodalité vélo-transport en commun, ainsi qu'aux établissements scolaires et universitaires [5].

6 Promouvoir un réflexe vélo pour tous les aménagements de voirie

Le soutien actuel de la région Île-de-France aux plans d'apaisement de la circulation devra être poursuivi afin d'accélérer la mise en place des nouvelles évolutions du code de la route que sont les doubles-sens cyclables et les cédez-le-passage cyclistes ou encore des plans de jalonnement communaux ou intercommunaux.

Lors des réalisations ou rénovations de voies urbaines qu'elle finance, la région Île-de-France veillera au respect de l'article L228-2 du code de l'environnement, qui impose la réalisation d'itinéraires cyclables.

FAVORISER LE STATIONNEMENT VÉLO ET LES SERVICES ASSOCIÉS

Le vol de vélo constitue un risque majeur en milieu urbain. Plus de 400 000 vélos sont volés en France chaque année. Le vol de vélo décourage la pratique et incite les usagers du vélo à opter pour du matériel moins performant et moins confortable.



7 Permettre le stationnement sécurisé dans les pôles de transports

Chaque Francilien doit pouvoir disposer d'une solution de stationnement vélo sécurisé dans la gare la plus proche de son domicile. La région Île-de-France doit poursuivre et amplifier une politique de stationnement vélo dans l'ensemble des pôles de niveaux régionaux. Ces stationnements doivent continuer de cibler en priorité les gares et stations de transport en commun. Le développement massif du service Véligo, à la fois dans sa forme de stationnement sécurisé type « vélostation » et dans sa forme de stationnement libre-service couvert, qui répond à un besoin différent mais essentiel. Le service Véligo pourrait être complété par des services connexes (casiers, bornes de gonflage et de réparation, atelier de réparation...)

8 Doter l'ensemble des équipements et bâtiments régionaux en stationnement vélos

La présence de stationnement vélos dans les lycées notamment et plus largement dans l'ensemble des bâtiments régionaux est un levier pour développer la pratique du vélo notamment chez les lycéens. Ce développement du vélo auprès des jeunes est également un enjeu de sécurité routière puisque circuler à vélo est cinq fois moins dangereux qu'en deux-roues motorisés.

9 Soutenir les plans globaux de stationnement vélo

La région pourrait renforcer le suivi des documents de planification et des PLU dans le respect des réglementations et du PDU pour s'assurer de l'intégration de stationnement vélo dans les nouvelles constructions résidentielles et tertiaires. Parallèlement la région devra poursuivre le financement des plans globaux de stationnement vélo sur une commune ou une intercommunalité.

10 Aider à la location longue durée de vélos

La région pourrait soutenir la location longue durée de vélos (y compris vélos pliants et vélo-cargos) pour les particuliers comme pour les entreprises et artisans, à l'image du service MétroVélo développé par la métropole de Grenoble qui propose 6000 vélos à la location. Ce service, moins onéreux que le vélo en libre-service de type Vélib, permettrait de faire venir au vélo de nouveaux pratiquants à moindre coût tant pour les utilisateurs que la collectivité.



PROMOUVOIR LA PRATIQUE DU VÉLO ET DÉVELOPPER UNE CULTURE VÉLO

11 Développer une culture vélo et soutenir le développement des services vélo créateurs d'emplois de proximité

La région devrait soutenir la communication publique autour des avantages du vélo et d'une pratique régulière du vélo. Elle fera la promotion de l'action régionale auprès du public et du réseau de partenaires publics ou privés. Elle publiera et actualisera une carte des aménagements cyclables franciliens, et des destinations accessibles par des transports en commun acceptant les vélos. Le calculateur d'itinéraire ViaNavigo devrait également inclure le vélo comme option de déplacement.

Elle pourrait également appuyer les structures de promotion du vélo au niveau régional permettant de valoriser la politique régionale sur le vélo et d'être à l'écoute des usagers du terrain. Elle soutiendra les événements et animations de promotion du vélo au niveau régional comme la Convergence francilienne, premier rassemblement cycliste francilien organisé à l'occasion de la fête du vélo (1er dimanche de juin).

La région pourrait enfin étendre son soutien à l'ensemble des services contribuant au développement de la pratique du vélo au quotidien, qu'il s'agisse d'ateliers de réparation, vélo-école, locations de vélos, bourses aux vélos, vélo-bus ou bus cyclistes, etc. La région pourrait soutenir des appels à projets innovants pour le développement de l'autonomie des personnes âgées via la mobilité à vélo ou pour le développement de la vélogistique urbaine (livraisons via vélos-cargos, artisans à vélos). Le réseau PAM pourrait aussi intégrer à sa flotte de véhicule des vélos-taxis électriques pour le transport de personnes à mobilité réduite.



12 Un conseil régional exemplaire

Le conseil régional pourra adopter une approche exemplaire dans le cadre du futur déménagement de l'ensemble des agents de son siège afin de leur permettre de s'y rendre à vélo (stationnement sécurisé pour agents et pour visiteurs, douches, vestiaires, etc...). Le conseil régional pourrait également instaurer l'indemnité kilométrique vélo pour son personnel. Dans le cadre de ses appels d'offres, la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo peut être mentionnée dans les règlements de consultation et dans les critères qui favorisent la sélection d'un dossier d'entreprise.



- [1] Enquête globale transport 2010, 65% des déplacements n'excèdent pas trois kilomètres
- [2] Enquête globale transport
- [3] <http://www.territoires-ville.cerema.fr/parution-de-la-fiche-velo-35-reseau-cyclable-a-a2125.html>
- [4] 14 discontinuités ont été résolues et 45 sont actuellement en cours de résolution. http://www.pduif.fr/IMG/pdf/pduif_2014_ch3_defi_3-4-2.pdf
- [5] « Universités et déplacements en Île-de-France », IAU idf, 2016

NOTRE ASSOCIATION :

Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) est une association à but non lucratif, régie par la loi du 1er juillet 1901. Créée en 1974, MDB agit pour la promotion et le développement du vélo comme moyen de déplacement au quotidien. MDB est membre de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). MDB dispose de 24 antennes locales sur l'ensemble du territoire francilien, ce qui en fait la première association cycliste en Île-de-France.



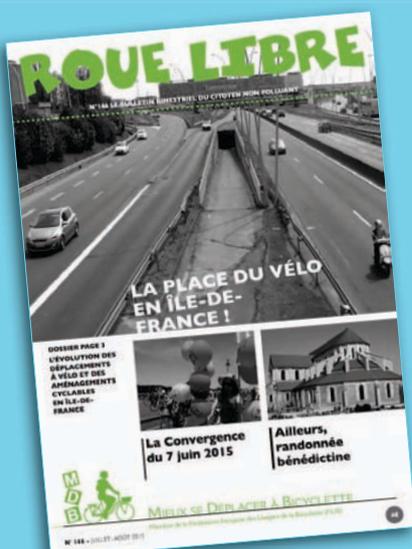
Balades à la découverte du patrimoine francilien chaque dimanche.



Bourse aux vélos d'occasion



Atelier d'apprentissage à la réparation à Asnières, Colombes et Vanves



Marquage Bicycode pour lutter contre le vol des vélos



Roue libre, revue bimestrielle de MDB



Convergence francilienne au départ de plus de 100 communes à l'occasion de la fête mondiale du vélo.



Vélo-écoles pour adultes à Antony, Chaville, Clichy, Bois-Colombes, Argenteuil et Vanves.



Mieux se Déplacer à Bicyclette

37 boulevard Bourdon

75004 - Paris

01 43 20 26 02

courrier@mdb-idf.org

www.mdb-idf.org