



Evaluation de la mise en œuvre des recommandations du Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF) concernant les zones de circulation apaisée et le vélo

Les zones de circulation apaisée et les itinéraires cyclables régionaux sont bien développés en Île-de-France. En revanche, la généralisation de la vitesse à 30 km/h sur la voirie locale et la création de places de stationnement vélo progressent moins rapidement.

Le PDUIF fixe des objectifs en matière de pacification de la voirie et de stationnement vélo sur l'espace public

L'action 3/4.1 du PDUIF, « Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs », a pour objectif qu'**au moins un quartier soit aménagé en zone pacifiée dans chaque commune de plus de 10 000 habitants d'Île-de-France**. Il est aussi recommandé que **toute la voirie locale en zone urbaine fasse l'objet d'une limitation de vitesse à 30 km/h** dans l'optique de rendre plus agréables et plus sûrs les déplacements par les modes actifs.

L'action 4.2 du PDUIF, « Favoriser le stationnement des vélos », comporte une mesure prescriptive visant à **réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public**. Le nombre de places concernées dépend de la typologie des territoires (Paris, cœur de métropole, agglomération centrale, agglomérations des pôles de centralité).



Réserver des places de stationnement de véhicules particuliers pour le stationnement vélo

| | |
|------------------------|---------------------------------------|
| Paris | Cœur de métropole |
| 1 place sur 30 | 1 place sur 40 |
| Agglomération centrale | Agglomération des pôles de centralité |
| 1 place sur 50 | selon les caractéristiques |

On considère qu'un linéaire de 5 m (équivalent d'une place pour véhicule particulier) permet d'accueillir 4 à 5 vélos.

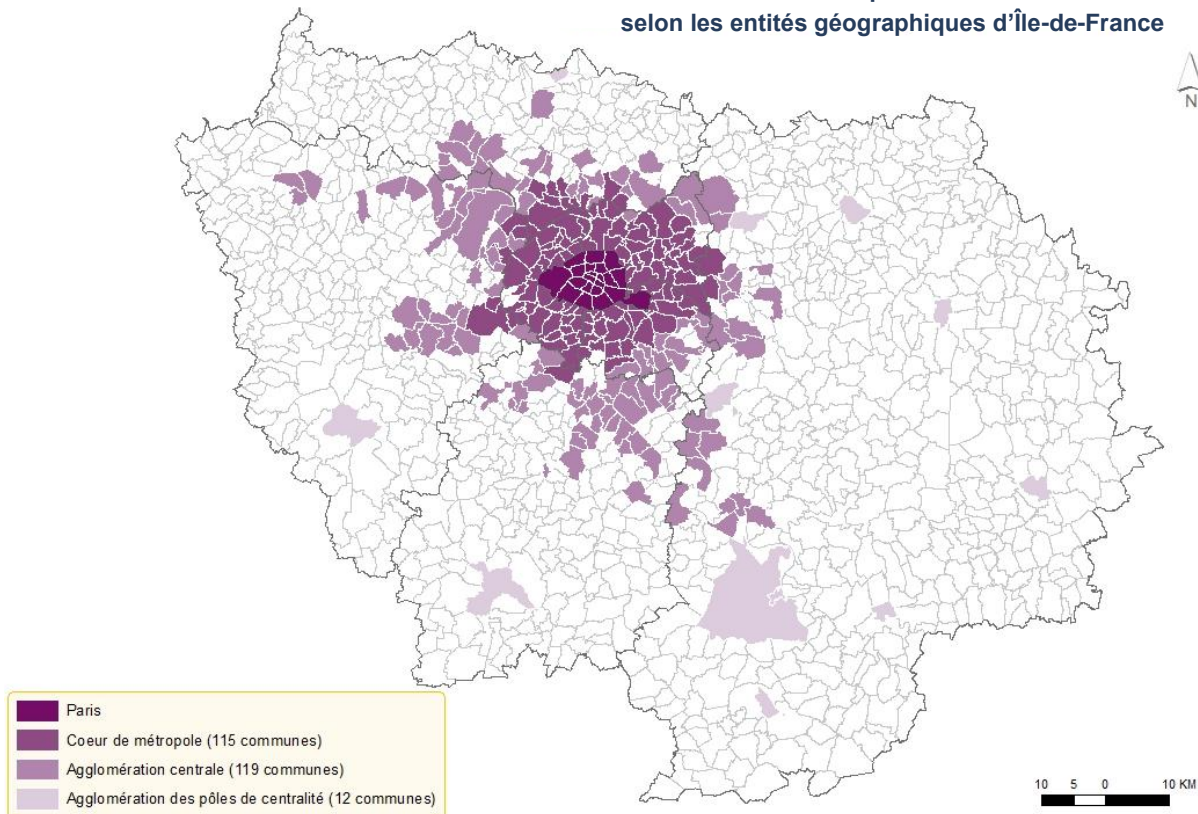
Méthode d'évaluation : cible et contenu du questionnaire

Le STIF a mené une enquête auprès des 247 communes franciliennes de plus de 10 000 habitants. 69 % d'entre elles (171) ont répondu au questionnaire portant sur les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre et aire piétonne) et sur la place du vélo dans l'espace public (places de stationnement et linéaire d'axe aménagé).

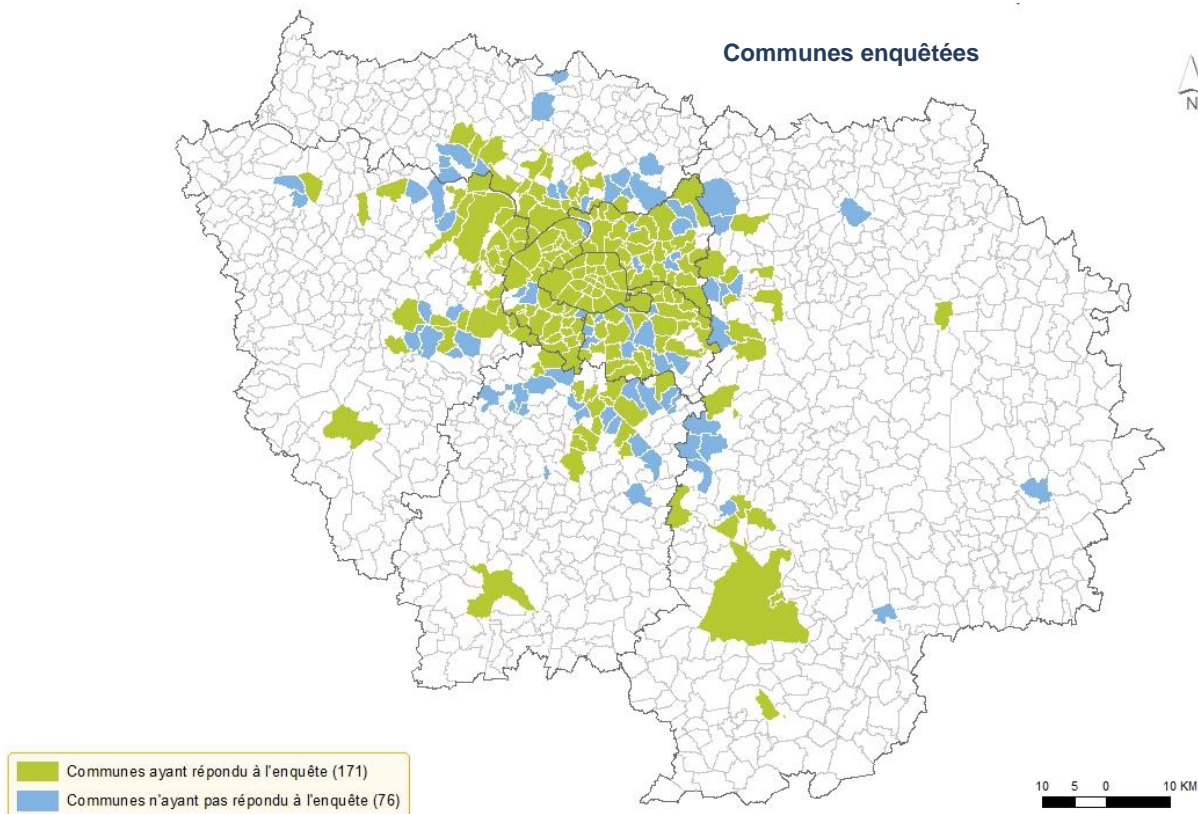
Pour les communes qui n'ont pas répondu au questionnaire, les informations ont pu être partiellement obtenues par le biais des sites internet des communes ou des EPCI et/ou par contact direct avec leurs services techniques. Toutefois, pour 40 communes, aucune information n'a pu être collectée.

L'enquête reflète la situation au 31 décembre 2013. Il est à noter que l'aspect qualitatif ou la conformité des aménagements des zones de circulation apaisée recensées n'a pas été expertisé.

Communes concernées par l'action 3/4.1 du PDUIF selon les entités géographiques d'Île-de-France



Communes enquêtées



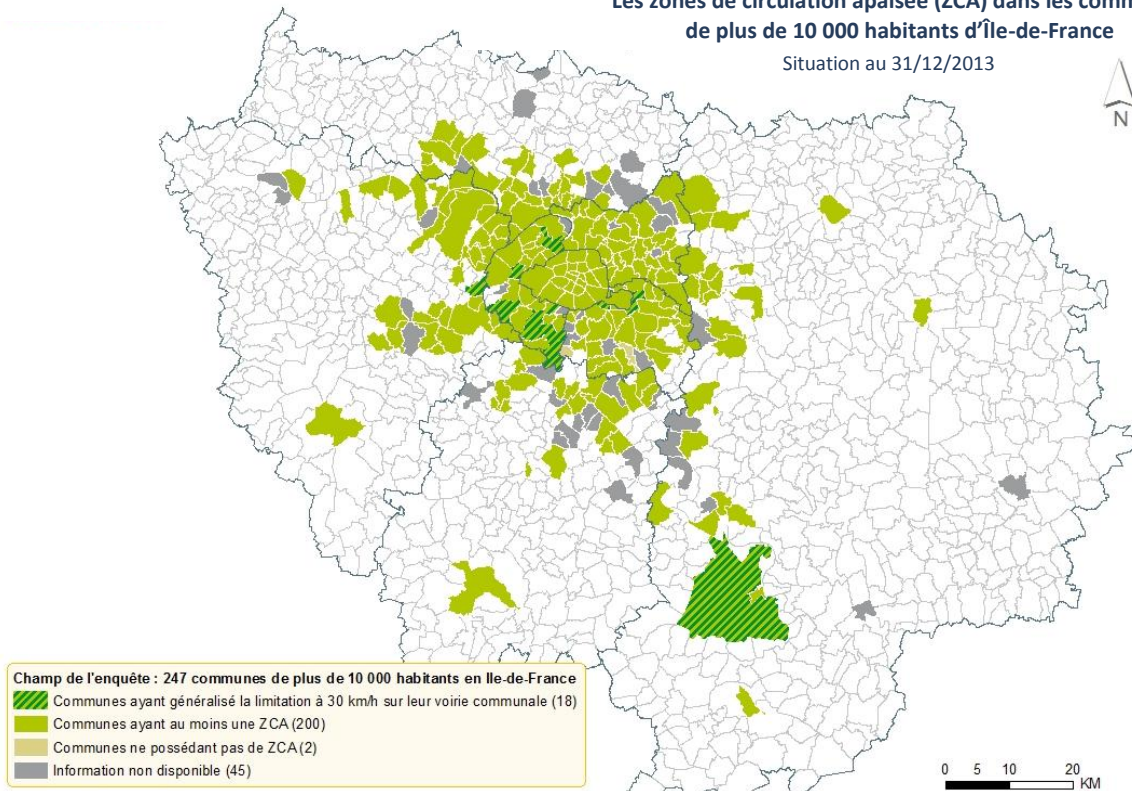
De très nombreuses zones de circulation apaisée

La plupart des communes enquêtées disposent d'au moins une zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne) y compris dans les secteurs moins denses de l'Île-de-France.

En revanche, les **communes ayant généralisé la limitation à 30 km/h sur leur voirie locale sont encore peu nombreuses**, seulement 18 communes se distinguent par cette démarche.

Les zones de circulation apaisée (ZCA) dans les communes de plus de 10 000 habitants d'Île-de-France

Situation au 31/12/2013

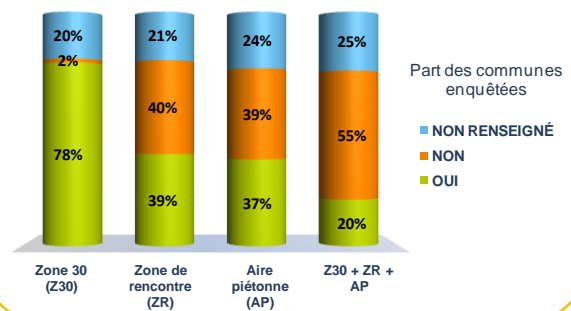


Les communes disposant de zones apaisées ont majoritairement recours à l'aménagement de zones 30 et dans une moindre mesure à celui de zones de rencontre ou d'aires piétonnes.

La faible diffusion des zones de rencontre peut s'expliquer par leur récente entrée dans le code de la route, en 2008.

Quant au moindre déploiement des aires piétonnes, il peut être lié à la nature contraignante de ce type de zone d'autant qu'il n'est désormais plus possible de créer des places de stationnement pour les véhicules motorisés au sein de ces aires (depuis 2008).

Types d'aménagement mis en place dans les 247 communes enquêtées



La dynamique de la pacification de la voirie se poursuit

La moitié des communes ayant répondu à l'enquête ont un projet à court terme de zones de circulation apaisée au-delà des zones déjà existantes.

Près de la moitié de ces communes prévoient d'aménager des zones 30. Certaines d'entre elles ont déjà créé ce type de zones et envisagent d'expérimenter leur généralisation.

Ainsi, la pacification de la voirie pour promouvoir la cohabitation entre les différents usages de l'espace public est déjà une pratique courante. En revanche, sa généralisation sur l'ensemble de la voirie locale en zone urbaine doit continuer à être encouragée et soutenue.

Les places de stationnement pour les vélos sont en nombre encore trop limité

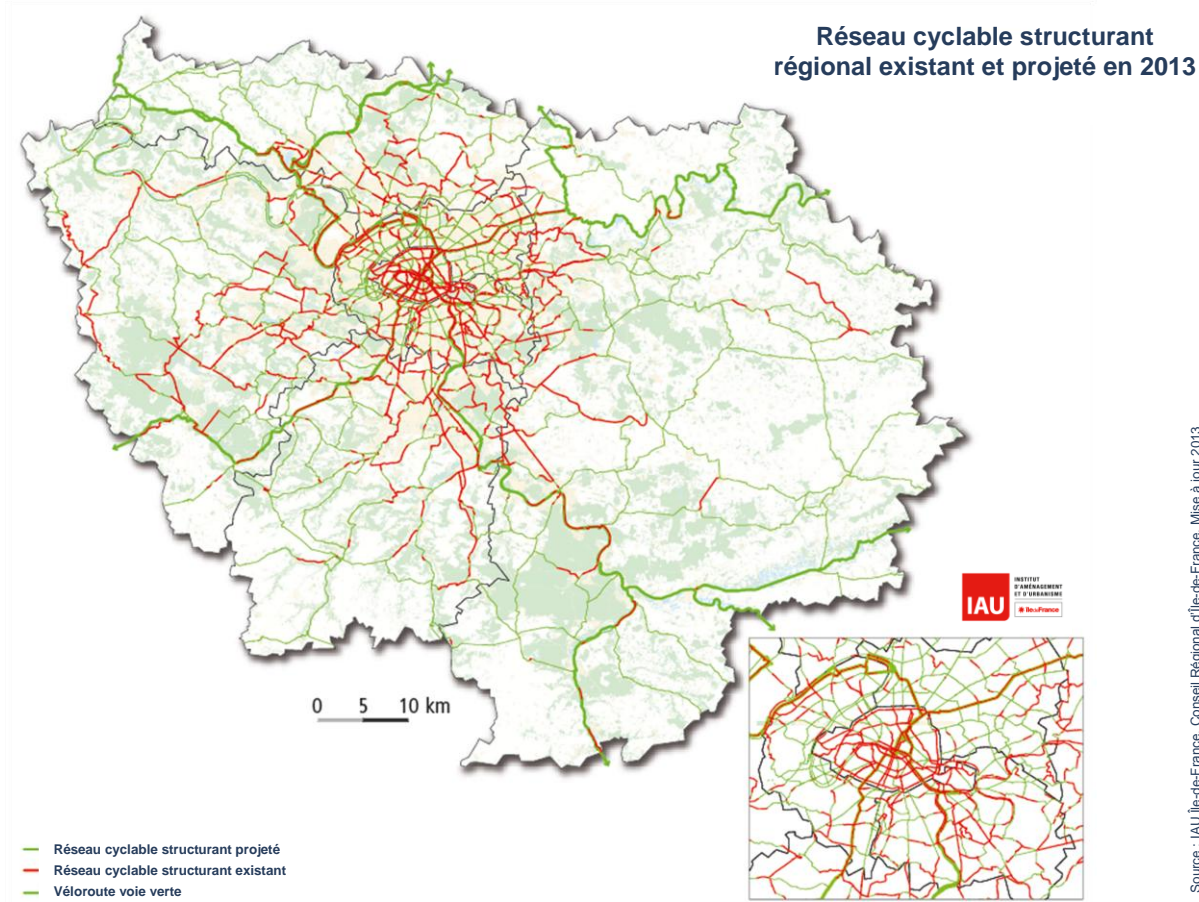
Le nombre de places de stationnement vélo sur voirie (hors ville de Paris) est encore limité, allant de « pas de place » à 2 100 pour la commune qui en offre le plus. **Seules 8 % des communes pour lesquelles on dispose de l'information** (14 communes sur 184) **n'ont pas de stationnement vélo sur l'espace public** (hors places Véligo et places vélos en libre service) **mais 45 % ont moins de 100 places.**

En revanche, la création de places de stationnement vélo en gare est dynamique grâce au dispositif Véligo destiné à soutenir l'aménagement, à proximité des entrées de gares et stations, de consignes sécurisées et/ou d'abris en accès libre.

Au total, on décompte environ 5 300 places Véligo financées aux abords des gares et stations en Île-de-France en 2014.

Le réseau d'itinéraires cyclables est en plein développement

Le réseau régional structurant vise à offrir sur le territoire francilien un ensemble d'itinéraires cyclables maillés. Il s'appuie sur les itinéraires définis par les Schémas départementaux d'itinéraires cyclables.



Le PDUIF fixe un objectif de 4 400 km d'itinéraires cyclables à l'horizon 2020. Alors que le réseau totalisait environ 900 km de voirie cyclable en 2010, il s'étend sur 1 500 km en 2013. Un tiers du réseau envisagé à terme est donc d'ores et déjà aménagé.

Au-delà du réseau structurant, les collectivités ont développé des réseaux d'intérêt local. En 2013, le

réseau d'itinéraires cyclables sur l'ensemble de la région atteignait ainsi un total de 3 532 km. Les aménagements se concentrent principalement dans l'agglomération centrale et le cœur de métropole (Source IAU Île-de-France, *Note Rapide*, « Toujours plus d'itinéraires cyclables en Île-de-France », n°669, décembre 2014).

Glossaire



• **Zone 30** : c'est une zone où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Il s'agit d'espaces urbains où la vie locale est importante tout comme la fonction de circulation.



• **Zone de rencontre** : c'est un espace urbain où le vélo et le piéton sont privilégiés. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée (mais pas à s'y arrêter longuement) et bénéficient de la priorité sur les véhicules (sauf tramways). La vitesse maximale autorisée est de 20 km/h.



• **Aire piétonne** : c'est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder.

Définitions utilisées dans le cadre de l'enquête

- **Communes ayant généralisé la limitation à 30 km/h** : ce sont les communes qui ont généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la voirie communale ou qui ont aménagé des zones de circulation apaisée sur plus de 70 % de la voirie communale.
- **Places de stationnement vélo** : ce sont les places ouvertes aux vélos (hors vélos en libre service) qui incluent les places mixtes vélos / deux-roues motorisés.

Pour en savoir plus

www.omnil.fr met en ligne toutes les informations concernant les chiffres de référence et les analyses sur la mobilité en Île-de-France.

www.pduif.fr informe et accompagne les acteurs franciliens de la mobilité en fournissant les informations nécessaires sur le PDUIF, ses objectifs et ses actions.

Crédits photos : © STIF - David Delaporte, Christophe Recoura, Catherine Fourrel.