

DÉFIS **3** ET **4** Les modes actifs

Les modes actifs, la marche et le vélo, sont par nature des modes de déplacement respectueux de l'environnement, car non polluants et très peu émetteurs de gaz à effet de serre. Ils constituent de ce fait une alternative intéressante aux modes individuels motorisés et un complément vertueux aux transports collectifs. Ils sont intrinsèquement liés à la ville dense qui favorise les déplacements de courte distance.

Ce sont également des modes de déplacement peu coûteux. Simples d'accès et de pratique, la marche comme le vélo permettent d'entretenir une bonne condition physique. Développer les modes actifs répond donc aussi à un objectif de santé publique.

L'ambition du PDUIF est de faire de la marche et du vélo des modes de déplacement du quotidien à part entière, pour tous les territoires de l'Île-de-France.

L'expression « modes actifs » vise à se démarquer de l'image de la promenade et des loisirs que suggère l'expression « modes doux ».

La marche, le mode de déplacement des courtes distances

Après avoir connu une désaffection progressive entre 1976 et 1991, la tendance à la baisse de l'usage de la marche a été enrayerée aussi bien à Paris qu'en proche et grande couronne.

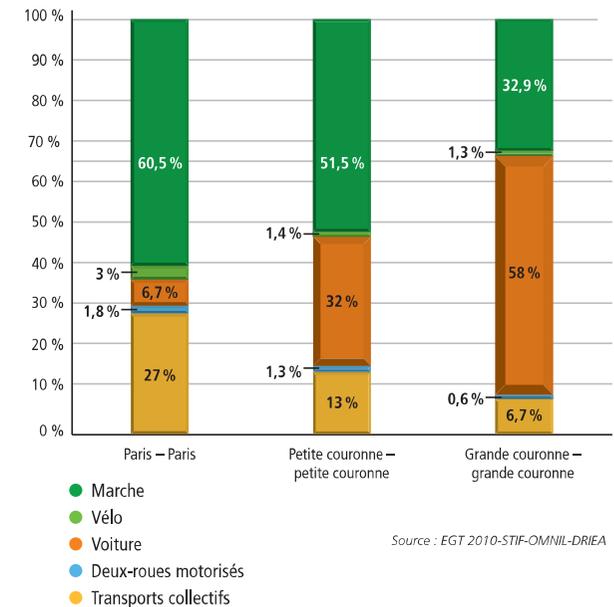
La marche est la clé de la bonne santé, de l'insertion sociale et de la vie de quartier. Elle est le mode privilégié pour les déplacements de proximité, quelle que soit la zone géographique.

La marche est un mode de déplacement parfaitement adapté aux villes denses dans lesquelles la plupart des services quotidiens sont à « portée de marche ». À Paris, la part remarquable de la marche pour les déplacements internes s'explique par la forte densité urbaine et les efforts réalisés en termes d'aménagements pour les piétons, alors qu'en proche et grande couronne, les faibles densités, la séparation des fonctions et les trop nombreuses coupures urbaines rendent parfois sa pratique difficile, conduisant à un taux d'usage de la voiture élevé pour les déplacements de proximité.

Le nouvel essor du vélo

Après des décennies de croissance de l'usage de la voiture, la pratique du vélo était devenue très marginale en Île-de-France. Depuis 2000, cette situation a fortement évolué et la pratique du vélo connaît désormais un nouvel essor sur l'ensemble de la région.

Choix modal pour les déplacements internes à Paris et intra-couronne



L'aménagement de rues apaisées, de pistes cyclables, de stationnement spécifiques, et les systèmes de vélos en libre service tels que Vélib' ont fortement contribué à développer une image positive du vélo, opérant un effet levier sur son usage. Ces évolutions récentes et la place qu'occupe déjà le vélo dans d'autres villes françaises et surtout européennes démontrent le fort potentiel de développement de ce mode de déplacement en Île-de-France.



- Le nombre de déplacements à vélo sur Paris a été multiplié par trois entre 2001 et 2010 (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA).
- 3 % des déplacements dans Paris et 1% en dehors de Paris sont désormais effectués à vélo (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA).
- Aujourd'hui, dans les villes françaises, l'usage du vélo représente en moyenne moins de 5 % des déplacements. La communauté urbaine de Strasbourg se distingue avec une part modale vélo de 7,6 %, atteignant jusqu'à 14 % dans le centre-ville de Strasbourg (source : Enquête ménages déplacements 2009).

Le vélo est un mode de déplacement parfaitement adapté aux courtes distances. Dans sa version à assistance électrique, il permet d'envisager aisément des déplacements de moyenne distance ou en côte. Dans les territoires denses, il peut s'avérer être une solution efficace pour l'ensemble des motifs de déplacement. Dans les territoires moins denses, il sera plutôt utilisé pour les déplacements de proximité : se rendre à l'école, dans les espaces de loisirs, effectuer des achats ou des démarches personnelles, déplacements effectués aujourd'hui très majoritairement en voiture car trop longs pour être réalisés à pied. Quel que soit le territoire, le vélo est complémentaire de l'usage des transports collectifs.

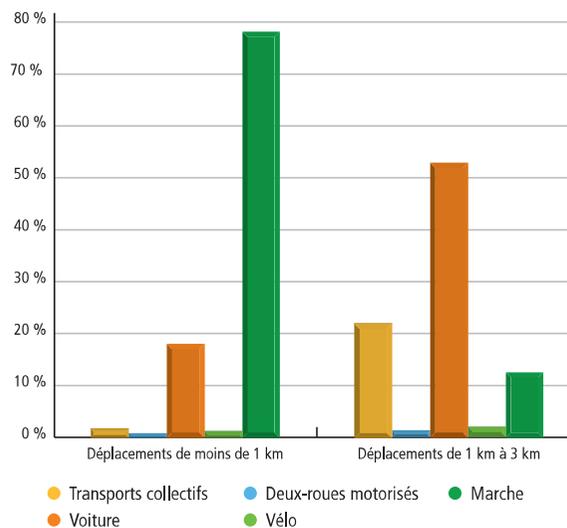
Les vélos en libre service (VLS) répondent aux demandes de déplacements des habitants de territoires denses, en cœur de métropole mais aussi dans les pôles urbains des bassins de vie.

Paris s'est dotée du système « Vélib' » en 2007. Sur le périmètre exploité en 2010, on compte 25 millions de déplacements réalisés au cours de l'année. Le « Vélib' » se positionne comme un complément aux transports collectifs : 79 % des utilisateurs déclarent l'utiliser en correspondance avec un autre moyen de transport (source : enquête TNS-Sofres 2009 auprès des usagers de Vélib').

La part des déplacements courts réalisés en voiture laisse envisager un fort potentiel de croissance de l'usage des modes actifs...

Il existe, en Île-de-France, un réel potentiel de développement de l'usage de la marche ou du vélo pour les déplacements de proximité. En effet, 51 % des déplacements en voiture et 40 % 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 (78 %) 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 (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA).

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



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

... mais de nombreux freins à l'usage de la marche et du vélo subsistent encore

• La conception des villes n'est pas toujours favorable aux modes actifs

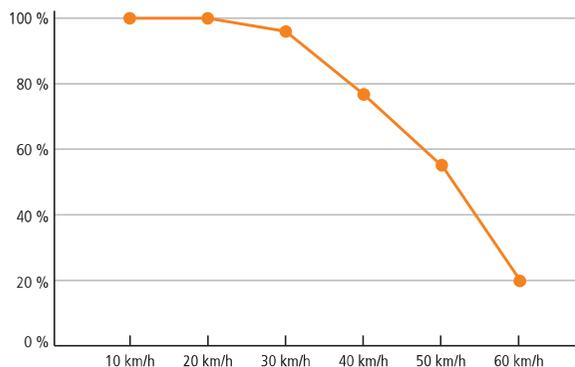
Les formes urbaines diffuses ne sont pas favorables à l'usage de la marche et du vélo. Celles des années 1960-70, qui privilégiaient l'automobile et la séparation des fonctions (activité, logement...), ont progressivement disqualifié la marche et le vélo comme modes de déplacement du quotidien.

L'existence de coupures urbaines oblige à faire des détours importants et complexifie la lisibilité des cheminements à emprunter. La discontinuité des itinéraires provient des coupures physiques liées aux infrastructures ou obstacles naturels, mais pas seulement : dans les parcours quotidiens, les traversées de chaussée, l'étroitesse ou l'encombrement des trottoirs et des aménagements non adaptés sont déjà des freins au choix des modes actifs.

Des usagers vulnérables qu'il convient de mieux protéger

Piétons et cyclistes font partie des usagers vulnérables. Leur vulnérabilité est principalement liée au croisement avec des flux de véhicules motorisés circulant à une vitesse excessive ou inadaptée. En effet, la probabilité de décès d'un piéton dans un choc avec un véhicule croît considérablement lorsque l'on dépasse 30 km/h.

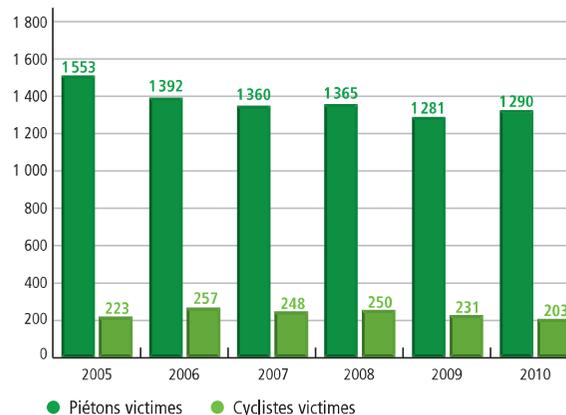
Probabilité de survie d'un piéton lors d'un choc avec une voiture selon la vitesse du véhicule



Source : Sécurité routière – Meeddat

En Île-de-France, les piétons et les cyclistes représentent environ le quart des tués et des blessés hospitalisés plus de 24 heures. La tendance globale est toutefois à la diminution du nombre de victimes pour les piétons et, malgré la hausse importante de l'usage du vélo, à la stabilité pour les cyclistes malgré la hausse importante de l'usage du vélo.

Évolution du nombre de piétons et de cyclistes tués et blessés hospitalisés plus de 24 heures



Source : Observatoire de l'insécurité routière, DRIEA

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- Favoriser un aménagement urbain plus favorable aux modes actifs.
- Rendre plus sûrs et plus agréables les déplacements à pied et à vélo.
- Faciliter la pratique de la marche et du vélo.

Le premier levier pour encourager l'usage des modes actifs relève de l'aménagement urbain. Continuités urbaines, centralités, intensité de la ville sont des préalables à la « ville des courtes distances », celle qui rend possible les déplacements de proximité pour les activités du quotidien (action 1.1).

Le second levier consiste à sécuriser les pratiques des modes actifs en améliorant la cohabitation avec les modes motorisés, grand facteur de vulnérabilité des piétons et des cyclistes, par un rééquilibrage du partage de la voirie en faveur des modes actifs.

Le dernier levier relève des aménagements qui « accompagnent » le piéton ou le cycliste dans son déplacement, que ce soit la signalétique, l'information ou le stationnement vélo.

La pacification de la voirie, un préalable essentiel pour rendre la rue aux modes actifs

En zones urbaines denses, les modes actifs sont déjà fortement utilisés et leur usage doit se développer. Il est donc nécessaire d'interroger l'ordre des priorités entre les différents usages de la voirie. La voiture, qui n'est pas le mode de transport dominant ou le plus pertinent, doit avoir sa juste part dans l'organisation des circulations et l'occupation de l'espace public.

La pacification de la voirie, par une adaptation au contexte des vitesses de circulation et du volume du trafic, améliore la sécurité routière et va dans le sens d'un rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur du piéton et du cycliste (action 3/4.1).

L'aménagement de zones apaisées telles que les zones 30, les zones de rencontre ou les aires piétonnes, dont la réglementation a évolué avec le code de la rue, participent à la pacification de la voirie.



Résorber les coupures dans les itinéraires piétons et cyclistes

La discontinuité, l'insécurité et l'inconfort dans les itinéraires des piétons et des cyclistes sont des freins aux pratiques des modes actifs.

Une grande partie de ces coupures peut être résorbée dans le cadre des programmes d'aménagements urbains ou de transport, à condition d'être prise en compte de manière systématique en amont dès la conception des projets. La résorption des coupures dans le cadre des programmes d'aménagements participe ainsi à assurer la continuité du réseau cyclable structurant régional et des itinéraires piétons.

Le code de la rue : un partage plus équitable de la rue qui favorise l'usage des modes actifs

Le code de la rue est une démarche concertée initiée par l'État, en 2006, en partenariat avec les acteurs institutionnels et des associations d'utilisateurs, pour améliorer la cohabitation des divers modes de déplacement dans la rue. Il a permis de faire évoluer la réglementation du code de la route (2008) en faveur des modes actifs, en introduisant le concept de zone de rencontre et en précisant les règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne (notamment l'introduction de la généralisation des doubles sens cyclables dans les voiries apaisées).

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont le piéton et le cycliste, en abaissant la vitesse maximale autorisée à 30 km/h.

La zone de rencontre est un espace public où le vélo et le piéton sont privilégiés, la vitesse sur voirie y étant limitée à 20 km/h.



DÉFI **3** Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements

Aménager la rue pour améliorer le confort et la continuité des itinéraires piétons

L'espace dévolu au piéton est souvent contraint et résiduel, alors que le marcheur est particulièrement sensible à l'environnement dans lequel il se déplace. L'aménagement des rues doit tenir compte du confort et de la continuité des itinéraires piétons (*actions 3.1 et 3/4.2*).

Il est indispensable d'éviter l'encombrement de l'espace public, et en premier lieu des trottoirs, en maîtrisant l'équipement en mobilier urbain. L'implantation dans l'espace, le nombre, la taille des équipements doivent être évalués au regard du service rendu.

La mise en accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite contribue également à améliorer le confort et la continuité des cheminements piétons (*action 6.1*).

Les cheminements piétons les plus empruntés doivent être traités en priorité : itinéraires entre les quartiers résidentiels denses, les centres-villes, les centres-bourgs et villages, les gares, les établissements publics, les espaces de loisirs.

Les initiatives en faveur de la marche se développent dans les grandes métropoles

Consacrée au piéton, la conférence internationale annuelle Walk 21 regroupe plusieurs grandes métropoles de tous les continents (New York, Barcelone, Melbourne, Toronto, Londres...). Elle offre l'occasion de confronter les différentes expériences et de se mobiliser au niveau mondial pour remettre le piéton au premier plan.

Londres a ainsi 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 cartes isochrones avec les temps de parcours et le déploiement d'un jalonnement vers les principaux équipements.

Une meilleure information et une meilleure signalétique pour aider le piéton dans ses déplacements

Pour le piéton, l'information est essentielle pour lui permettre de déterminer son itinéraire, apprécier les distances et le temps nécessaire pour les parcourir. Cette information doit donc être disponible pour préparer son déplacement, chez soi par exemple, et tout au long du déplacement. Elle doit aussi permettre d'identifier facilement les itinéraires les plus agréables.

Le développement, à l'échelle de la région, d'un système d'information (*action 9.3*) portant sur l'ensemble des systèmes de mobilité permettra à l'utilisateur de préparer et de maîtriser son déplacement de manière personnalisée via Internet, de chez lui comme au cours de son trajet grâce aux supports embarqués de type téléphone portable.

Faciliter la marche peut contribuer à la désaturation des transports collectifs en encourageant les voyageurs abonnés à effectuer certaines correspondances en surface par la rue.

Dans la rue, les principes de jalonnement des itinéraires piétons et les plans de ville mis à disposition des piétons (*action 3.1*) devront être généralisés et fournir des informations adaptées selon le contexte (temps de parcours, distances, etc.).

Sensibiliser le public pour faire évoluer les comportements vis-à-vis de la marche

La communication sur les atouts de la marche (notamment les bienfaits en termes de santé publique) et sur les actions mises en œuvre pour faciliter les pratiques doit permettre de diffuser une nouvelle image de la marche et de susciter une évolution des comportements (*action 3.1*).

À ce titre, l'élaboration des plans de déplacements d'établissements scolaires et la sensibilisation *via* le conseil en mobilité (*actions 9.1 et 9.2*) constituent des leviers simples mais efficaces à mettre en œuvre.

Des actions à destination des personnes âgées peuvent aussi être menées, à travers notamment, les plans départementaux de gérontologie pour insister sur la marche, mode principal de déplacements de proximité, et moyen de garder une activité physique et une vie sociale riche et conviviale.



Action 3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines

En Île-de-France, 100 principales coupures urbaines ont été identifiées selon les critères suivants :

- Discontinuité, insécurité et inconfort dans les itinéraires cyclables.
- Discontinuité, insécurité et inconfort dans les itinéraires piétons.
- Difficulté d'accès au réseau de transports collectifs à pied ou à vélo.

Ces coupures doivent être résorbées afin d'assurer la continuité du réseau cyclable structurant régional et des itinéraires piétons.

Sur ces 100 coupures, trente-cinq ont été définies comme devant être résorbées en priorité sur la base des critères suivants :

- Coupures à résorber dans le cadre d'un projet d'aménagement programmé à court terme.
- Coupures nécessitant une intervention simple à mettre en œuvre et peu coûteuse.
- Coupures identifiées comme prioritaires par les départements.

La résorption des coupures devra se faire à l'occasion des projets d'infrastructures et d'aménagement. Elle devra également être prise en compte dans les plans locaux de déplacements et dans les orientations des documents d'urbanisme afin d'atteindre l'objectif de réalisation.

La nature des mesures à mettre en œuvre dépend de la cause de la coupure :

- Aménagements de voirie (aménagements de carrefours, pistes cyclables).
- Mise en place de jalonnement pour les piétons et les cyclistes.
- Création de passerelle.
- Aménagement d'échangeurs ou de tête de pont.

Objectifs de réalisation

- Résorber les coupures prioritaires d'ici à 2015, et les autres coupures d'ici à 2020.

Responsables de mise en œuvre

- Les gestionnaires de réseaux et propriétaires du domaine public concernés (communes, EPCI, départements, État, RFF, SNCF, Ports de Paris) réalisent les études et les travaux d'aménagement pour résorber les coupures identifiées, en traitant à court terme les coupures prioritaires.
- La carte des coupures correspond à l'état, en 2010, des coupures urbaines à résorber. Elle a vocation à être actualisée tous les cinq ans pour évaluer la mise en œuvre de l'action et déterminer de nouvelles priorités d'action. Chaque coupure fait l'objet d'une fiche descriptive dans l'étude *Les principales coupures urbaines en Île-de-France* - IAU IdF 2010. Les fiches seront actualisées tous les cinq ans.

Financeurs

- Communes
- EPCI
- Départements
- État
- RFF
- SNCF
- Ports de Paris
- Région Île-de-France

Modalités de financement

- Les travaux de résorption des coupures urbaines peuvent s'intégrer dans des projets d'aménagement urbain ou de transport qui disposent de financements propres.

Localisation des coupures urbaines

N°	Localisation	Départ.	Prior.	N°	Localisation	Départ.	Prior.	N°	Localisation	Départ.	Prior.
1	Porte de la Chapelle	75 / 93	◆	35	Interruption de la piste sur la RN186	94		69	Pont de Champagne	77	
2	Porte de Clichy	75 / 92	◆	36	Passerelle « Gaz de France »	94		70	Pont de Seine	77	
3	Porte Maillot	75 / 92	◆	37	Pont de Choisy	94	◆	71	Christ de Saclay	91	
4	Porte de Clignancourt	75 / 93	◆	38	Passerelle SNCF	94		72	ZAE Courtabœuf Ouest	91	◆
5	Porte de la Villette	75 / 93	◆	39	Pont de Villeneuve-le-Roi	94		73	Longjumeau	91	
6	Porte de Montreuil	75 / 93	◆	40	Écluse d'Ablon-sur-Seine	91 / 94		74	RN7 / RD250	91	
7	Bercy-Charenton	75 / 94	◆	41	Franchissement RN186	94	◆	75	Centre de Montgeron / Vallée de l'Yerre	91	
8	Passage sous le RER A / Pont de Joinville	75 / 94		42	Carrefour Pompadour	94	◆	76	Pont de Juvisy	91	◆
9	Passerelle de Charenton-le-Pont de Vincennes	75 / 94		43	Franchissements de la route de Pompadour	94		77	La Grande Borne	91	◆
10	Porte d'Italie	75 / 94	◆	44	Traversée de la Marne	94		78	Gare RER de Ris-Orangis	91	
11	Quai d'Issy	75 / 92	◆	45	Traversée de la RN19	94	◆	79	Promenade de l'Orge	91	
12	Porte de Saint-Cloud	75 / 92		46	Pont de Chatou	92 / 78		80	A6 / A104 / RN449	91	◆
13	Passerelle de l'Avre	75 / 92		47	Pont de Rouen	92		81	RN7 Corbeil-Essonnes	91	
14	Pont d'Épinay	92 / 93		48	Pont de Bezons	92 / 95	◆	82	Pont de Meulan	78	◆
15	Saint-Denis Confluence	93		49	Pont d'Argenteuil	92 / 95	◆	83	Centre commercial liaison Saint-Germain / Chambourcy	78	
16	Pont de Saint-Ouen	92 / 93		50	Pont de Clichy	92		84	Piste de la RD190	78	
17	Carrefour Pleyel	93	◆	51	La Défense / Pont de Neuilly	92	◆	85	Carrefour de Bel-Air Saint-Germain	78	
18	Franchissement du réseau ferré Saint-Denis/Saint-Ouen	93		52	Pont de Saint-Cloud	92	◆	86	Pont du Pecq	78	
19	Parc de la Courneuve	93		53	Pont de Sèvres	92	◆	87	Gare de Montfort-l'Amaury – Méré	78	
20	A1 / RN2	93		54	Coulée verte du sud parisien	92	◆	88	RN10 Saint-Quentin / La Verrière	78	
21	RD40 / RD115	93		55	Franchissement de la RD920	92	◆	89	RD11 Saint-Cyr-l'École	78	◆
22	Gare du Vert-Galant	93		56	Petit Clamart RD986 / RN118	78 / 91 / 92		90	Quartier de Satory	78	◆
23	A3 / RD115	93		57	Haras de Jardy / RD182	92		91	Gare de Versailles-Chantiers	78	
24	Canal de l'Ourcq / Pont de Bondy	93	◆	58	Échangeur de Villeparisis	77		92	Versailles – Buc – Plateau de Saclay	78	◆
25	Centres commerciaux Rosny 2 et Domus	93	◆	59	Canal de l'Ourcq	77		93	Gare RER de Pontoise	95	◆
26	Pont Nelson Mandela	94	◆	60	Pont d'Annet	77		94	Place du Pont	95	
27	Passerelle d'Ivry-Charenton	94		61	Chelles Carrefour de la Rôtisserie	77		95	RD119 / route des Crêtes	95	
28	Pont de Charenton	94		62	Échangeur de Saint-Thibault	77		96	Gare RER Cergy-préfecture	95	
29	Pont de Nogent	94	◆	63	Gare Bussy-Saint-Georges / Forêt de Ferrières	77		97	Liaison Cergy-université	95	
30	Canal Saint-Maurice	94		64	Centre commercial échangeur A104 / RD21	77		98	RD14 Pierrelaye	95	
31	RN6 / RD48A / RD48E	94		65	RD402 Moissy Cramayel	77		99	Gare RER d'Argenteuil	95	
32	A86 / RN19	94		66	RD306 / A5a	77		100	Aéroport Paris Charles-de-Gaulle	95	◆
33	Passerelle du Halage	94		67	Pont de Melun	77					
34	Centre commercial Belle-Épine	94		68	Pont de Valvins	77					