
QUELS OUTILS POUR RENDRE LA DONNÉE ACCESSIBLE ET FACILITER LA PRISE DE DÉCISION ?

JOURNÉES D'ÉCHANGES
SUR LA MOBILITÉ URBAINE



Laurie Gobled – IAU Île-de-France

Table ronde, 14 mai 2019

LES TERRITOIRES DE LA MARCHÉ EN ÎLE-DE-FRANCE

Édité le 03.10.2018

Méthodologie
 La zone d'accessibilité est définie à partir de multiples critères de 200 m sur 200 m. Pour chaque cellule, l'indice est obtenu en pondérant les équipements, services, commerces, après élimination des zones d'accessibilité à pied d'un rayon de 3 km qui ne sont pas accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Les données sont issues de bases de données géographiques et de données de diffusion publique à partir des données géographiques de la base de données de la région Île-de-France. L'indice est calculé à l'aide d'un logiciel de traitement de données géographiques.

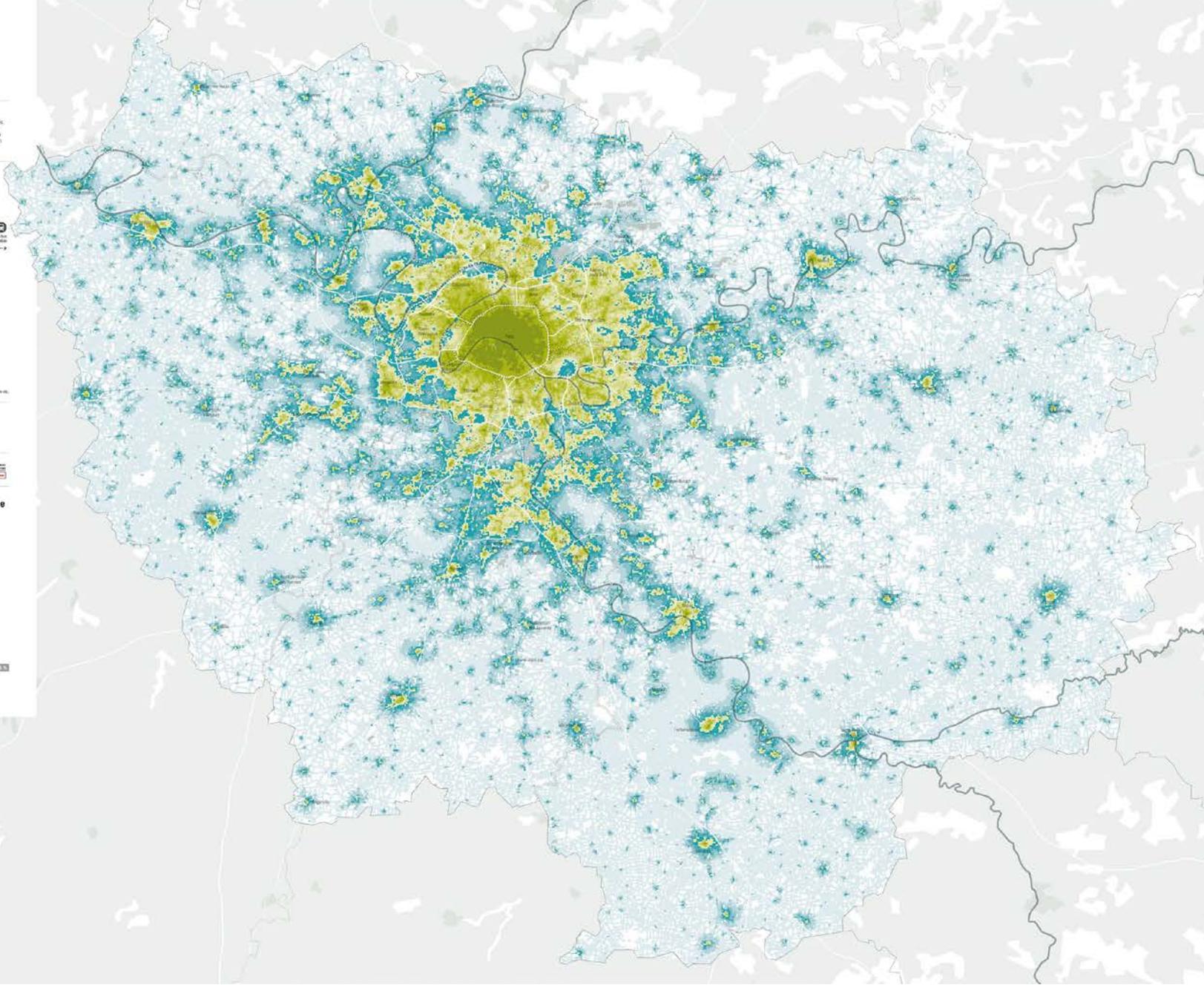
Qu'est-ce qu'un territoire favorable à la marche ?
 Un territoire est favorable à la marche si :
 - il dispose d'un bon accès à pied à des destinations (commerces, services, équipements) accessibles à pied en moins de 5 minutes.
 - il dispose d'un bon accès à pied à des destinations accessibles à pied en moins de 5 minutes.
 - il dispose d'un bon accès à pied à des destinations accessibles à pied en moins de 5 minutes.



L'Île-de-France, région la plus marchée de France



* La note de bas de page indique que les données sont issues de la base de données de la région Île-de-France.



Méthodologie

Le score de marchabilité est calculé à partir du maillage de l'Insee de 200 m sur 200 m. Pour chaque carreau, l'indice est obtenu en pondérant tous les équipements, services, commerces, gares et stations accessibles à pied à moins de 3 km par le temps nécessaire pour les atteindre. Un carreau aura donc un score d'autant plus important que le nombre de destinations possibles à pied dans sa proximité immédiate sera grand. La finesse de la trame viaire est également prise en compte par le nombre d'intersections présentes au sein du carreau. L'indice obtenu est ensuite normé entre 0 et 20 suivant une échelle logarithmique.

Qu'est-ce qu'un territoire favorable à la marche ?

Un territoire cumulant le plus de « destinations » accessibles à pied dans un rayon maximum de 3 km et dans un temps restreint. Les « destinations » les plus rapides à atteindre sont celles qui obtiennent le score le plus élevé.



Score d'accessibilité à pied



Pas d'accessibilité piétonne en zone urbaine*
 Pas d'accessibilité piétonne en zone rurale ou bosquée
 * terrain privé, aéroport, zone d'activité fermée etc.

Fond de plan
 Réseau routier primaire
 Espaces hors Île-de-France : urbain, bosqué, rural



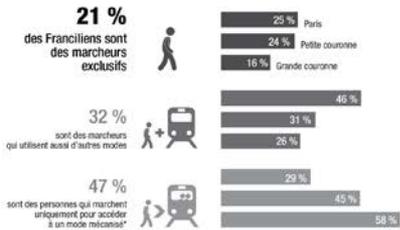
piégoanimes © I2D / Insee, © IAU ÎF
 Sources : BD Top 424, cartographie Insee, INSEE 2014

Pour aller plus loin
 Retrouvez l'étude en ligne :
 « La marche à pied en Île-de-France »
<http://iaui.fr/marcheetd>

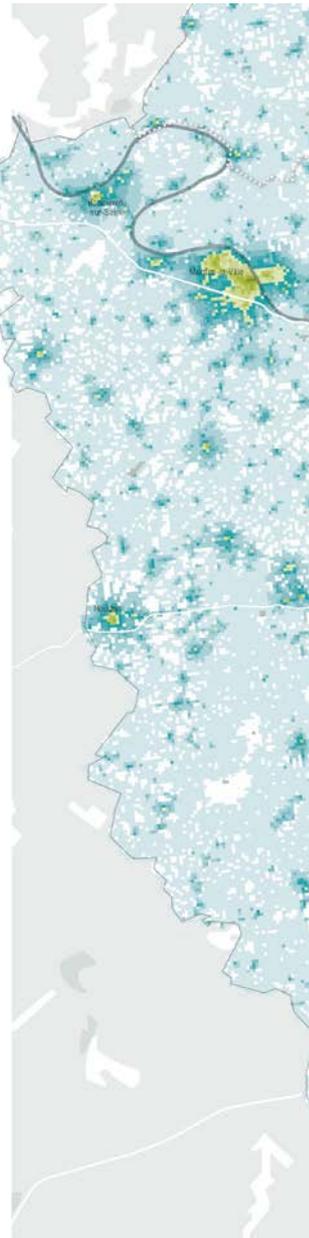


L'Île-de-France, région la plus marchée de France

39 % des déplacements quotidiens se font intégralement à pied



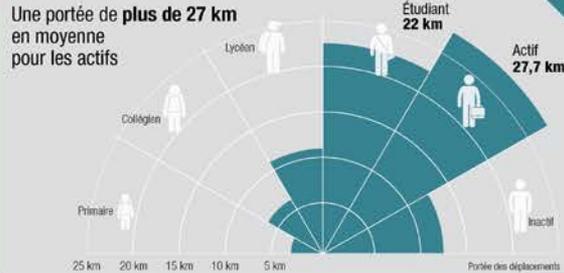
* Le mode mécanique comprend aussi bien la voiture particulière que les transports en commun.
 piégoanimes © I2D / Insee, © IAU ÎF
 Sources : EST 2010 - STIF, INSEE, DRIEA



LA SEMAINE DES FRANCILIENS à travers la mobilité

Déplacements dans une journée

Déplacement domicile-travail ou domicile-étude

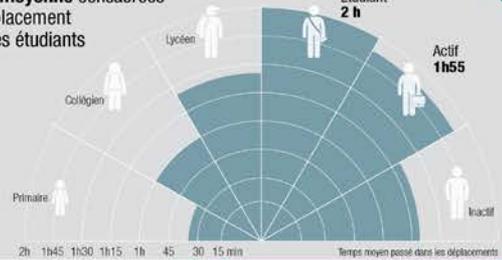


Les femmes plus souvent en transport en commun

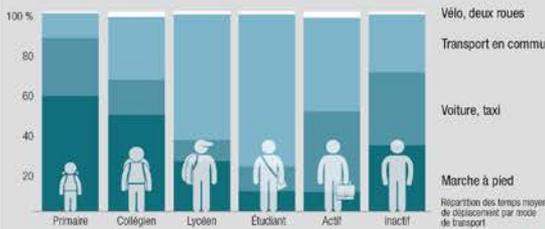


Déplacements des actifs

2h en moyenne consacrées au déplacement pour les étudiants



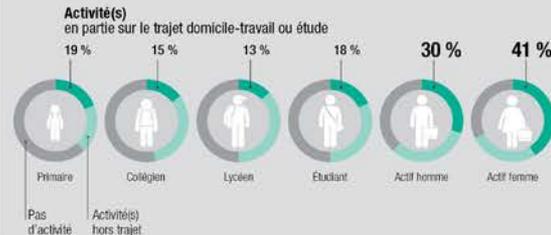
Les étudiants passent les 3/4 de leur temps de déplacement en TC*



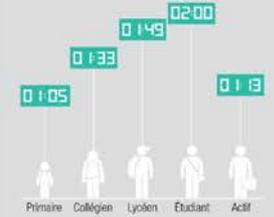
Impact des activités

Les activités comprennent tout ce qui ne concerne pas le travail ou les études : activité sportive ou culturelle, accompagnement d'enfant, course etc.

4 actives sur 10 intercalent une activité sur leur trajet



Temps consacré aux activités entre 7h et 19h

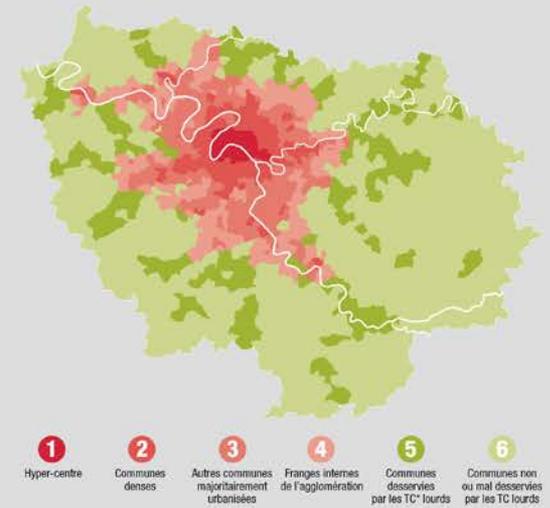


* TC : transports en commun
Source : Enquête globale transport (EGT) 2010, Sif, Omnif, DRIEA - Traitement IAU idF

© IAU idF - 2017 IAU

Impact du lieu de résidence

6 grandes zones de résidence

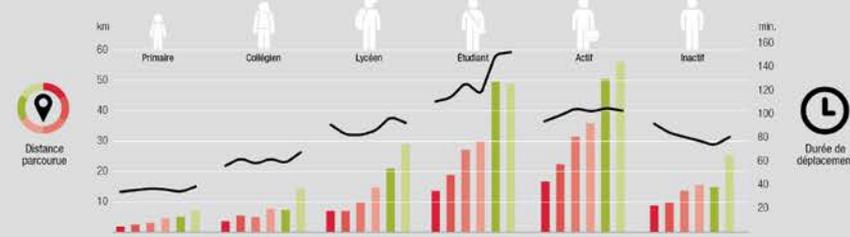


Temps moyen et distance moyenne par zone de résidence

Tous modes confondus

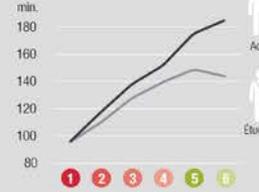


L'éloignement allonge peu la durée de déplacement sauf pour les étudiants



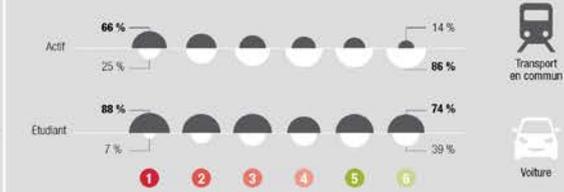
En TC : deux catégories plus impactées

Temps de déplacement en TC



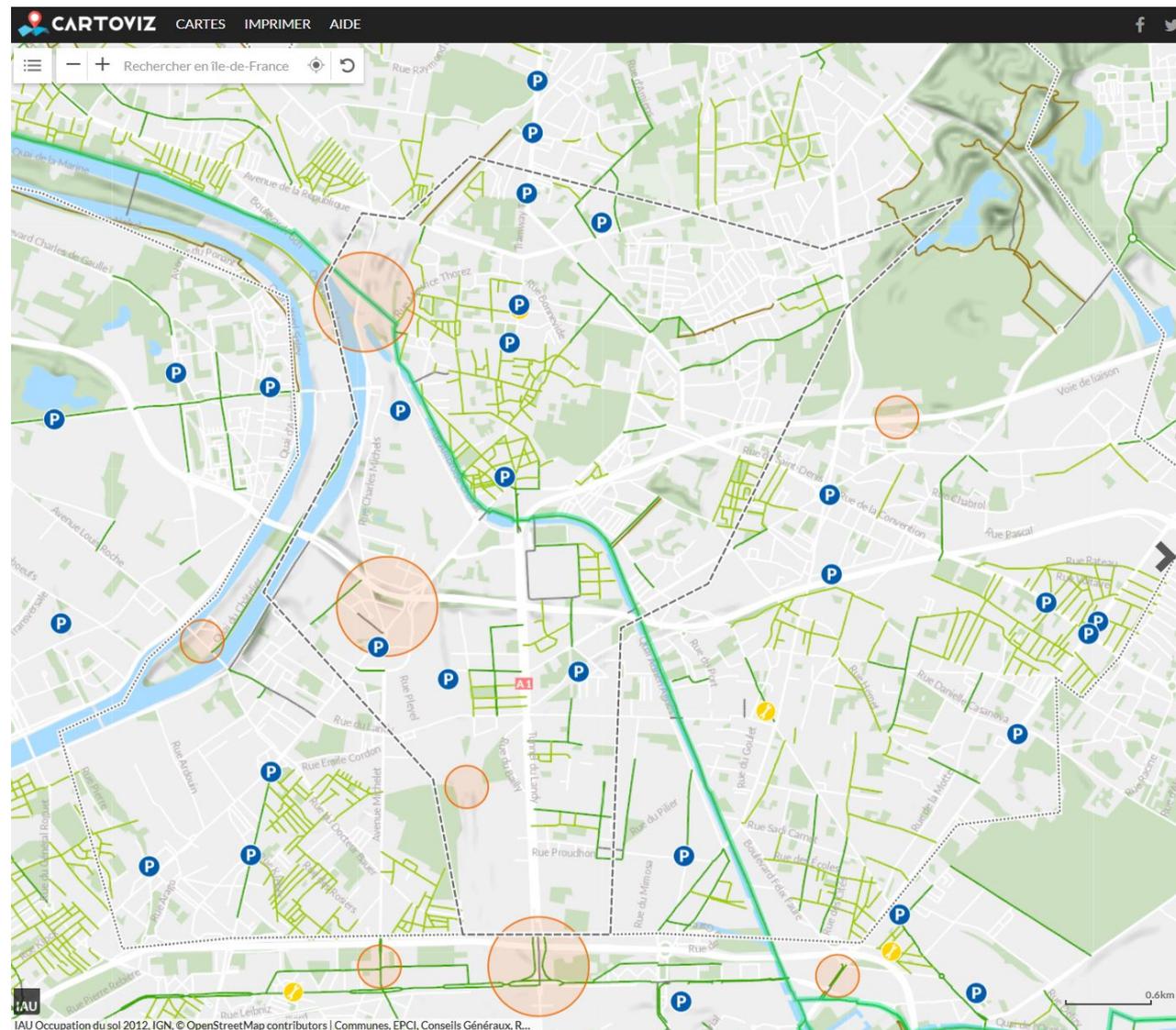
Avec l'éloignement, les actifs délaissent les TC pour la voiture

Taux d'utilisation des TC et de la voiture (%)



* TC : transports en commun
Source : Enquête globale transport (EGT) 2010, Sif, Omnif, DRIEA - Traitement IAU idF

© IAU idF - 2017 IAU



LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES AMÉNAGEMENTS DE LA VOIRIE EN 2015

Voies aménagées Réseau cyclable structurant

Saint-Denis /

Plaine Commune (T6) :

Comparaison: Intercommunalité Département

• DONNÉES CARTOGRAPHIÉES

Saint-Denis représente 27% du total des aménagements cyclables de Plaine Commune (T6)

Les aménagements cyclables se concentrent dans l'espace urbain. La part de la voirie communale disposant d'un aménagement cyclable ne rend pas compte de la possibilité d'une voirie à être empruntée par des cyclistes. Les territoires dépourvus d'aménagement spécifique peuvent être cyclable sur les voiries à faible circulation.

SAINT-DENIS

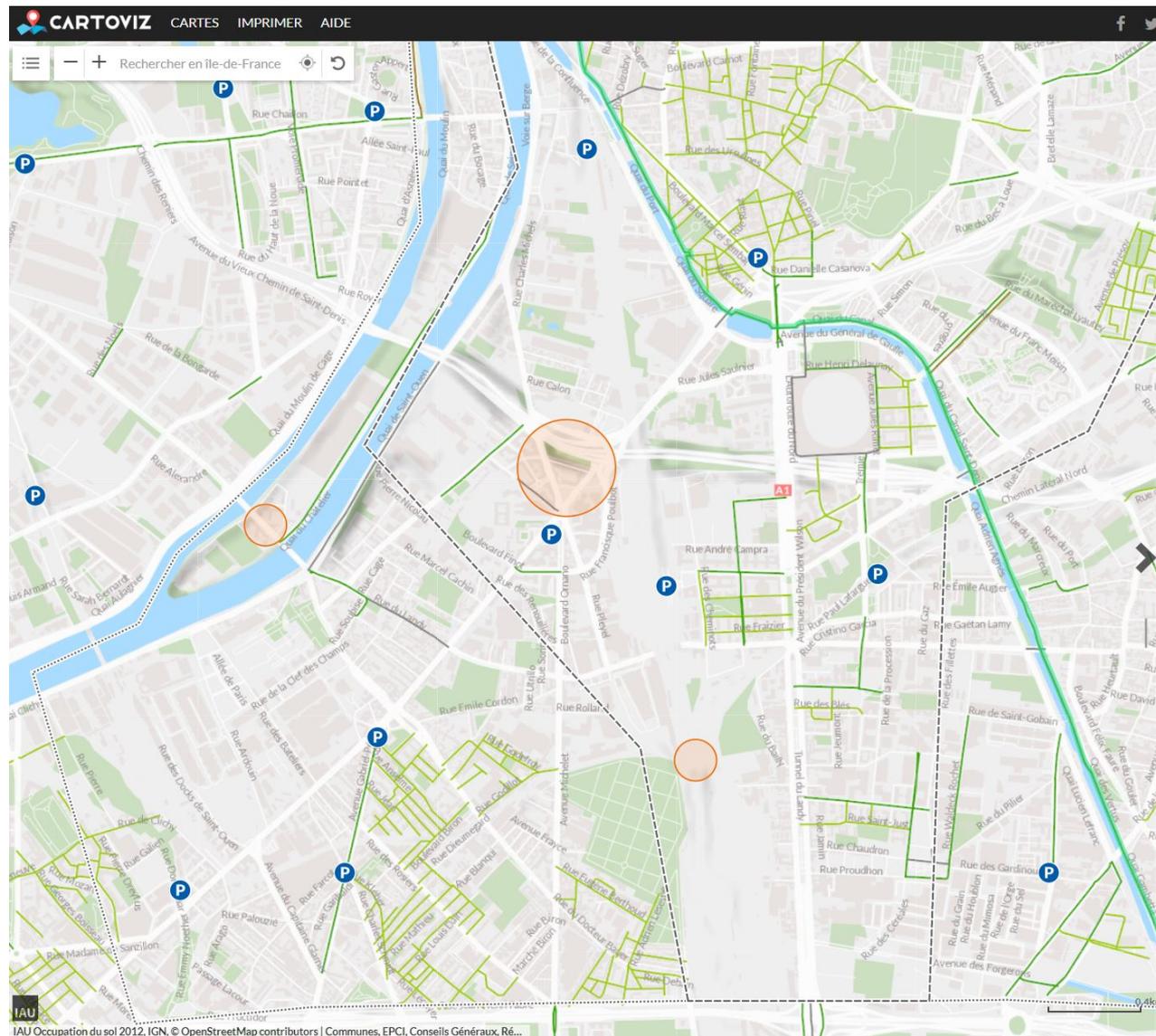


■ Pistes ou bandes cyclables ■ Chemins et voies vertes ■ Zones de circulation apaisée
■ Non-définis

PLAINE COMMUNE (T6)



■ Pistes ou bandes cyclables ■ Chemins et voies vertes ■ Zones de circulation apaisée
■ Non-définis



- Pistes ou bandes cyclables
- Chemins et voies vertes
- Zones de circulation apaisée
- Non-définis

3 Coupures urbaines sur la commune de Saint-Denis

- Carrefour Pleyel
- Franchissement du réseau ferré Saint-Denis/Saint-Ouen
- Saint-Denis Confluence

1 Vélocistes sur la commune de Saint-Denis

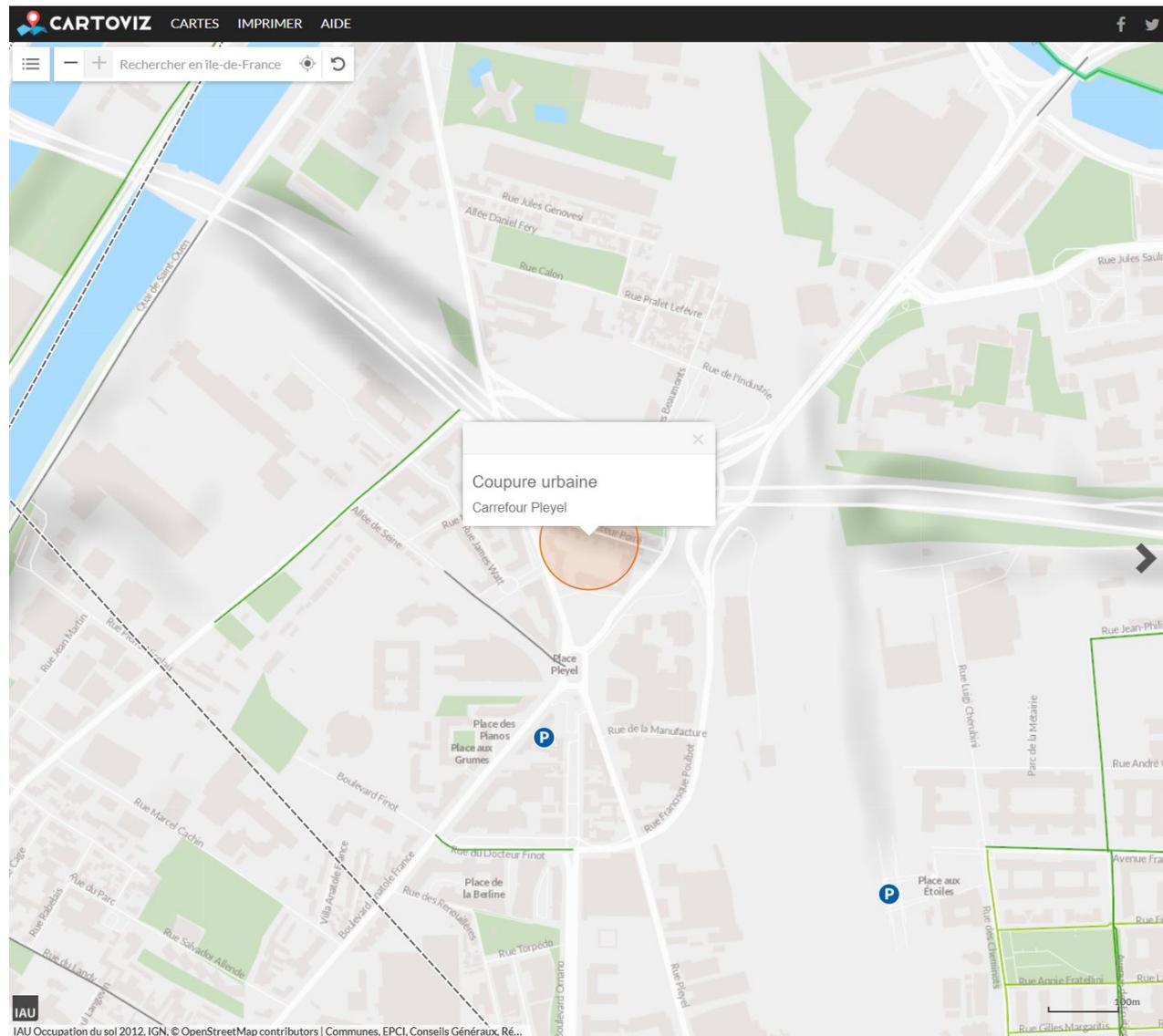
- ⚡ Bicycleo

9 Gares équipées des parcs à vélos sur la commune de Saint-Denis

- P GARE DE LA PLAINE STADE DE FRANCE
- P GARE DE ST DENIS
- P GARE DE STADE DE FRANCE ST DENIS

Nombre de places sous abri : 56
Desserte : D
Maîtrise d'ouvrage : SNCF
Mise à jour 2017

- P ST DENIS UNIVERSITE
- P CARREFOUR PLEYEL
- P ST DENIS/ PORTE DE PARIS
- P BAUDELAIRE
- P MARCHÉ DE ST DENIS
- P GUYNEMER



3 Coupures urbaines sur la commune de Saint-Denis

Carrefour Pleyel

La densité du trafic et particulièrement des poids lourds est importante. Il n'y a pas de place pour les cyclistes. Des aménagements piétons ont été réalisés au droit du carrefour Pleyel. La traversée de l'échangeur est possible mais elle se limite à la passerelle reliant la rue du Docteur Poiré à la rue de l'Industrie de l'autre côté de l'échangeur. Ce passage constitue la seule solution au franchissement de l'A86 en direction de la Porte de Paris, mais il souffre d'un manque d'entretien et de jalonnement.



NON RESOLUE

Afin de faciliter l'accès à la passerelle au niveau de la rue de l'Industrie, il est souhaitable de jalonner un cheminement contournant la bretelle (dont la traversée actuelle s'avère dangereuse en raison de la vitesse des automobilistes). Il serait également possible de créer un aménagement cyclable et piétonnier jusqu'à la Porte de Paris, sur le trottoir du boulevard Anatole France qui est suffisamment large. Une autre liaison directe vers la RD 410 consisterait à réaliser une piste bidirectionnelle sur le trottoir Est du Bd A. France à partir du Carrefour Pleyel, puis sur la voie bus+piétons, puis sur le trottoir de la RD 410, y compris sous le pont de l'A86 et au-delà. Cette nouvelle liaison permettrait une traversée de la voie ferrée plus directe.

Franchissement du réseau ferré Saint-Denis/Saint-Ouen

Saint-Denis Confluence

1 Vélocistes sur la commune de Saint-Denis

Bicyclo

9 Gares équipées des parcs à vélos sur la commune de Saint-Denis

GARE DE LA PLAINE STADE DE FRANCE