



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Pistes cyclables provisoires en Île-de-France

**Bilan régional de la démarche
après six mois : des cyclistes au
rendez-vous des réalisations
mai à octobre 2020**

Décembre 2020

Contributeurs de ce document

Ce rapport a été rédigé à partir des contributions (écrites ou lors de réunion) : de la ville de Paris, des conseils départementaux, du conseil régional d'Île-de-France, des services de l'État impliqués dans la démarche, du collectif vélo Île-de-France, d'Île-de-France Mobilités, de la FNAUT, de Vélo & Territoires, du CEREMA et de la ville de Pantin.

Ces contributions ont été reçues tout au long du mois de septembre 2020, correspondant donc à une situation arrêtée approximativement durant ce mois. Quelques éléments datant du mois d'octobre ont été ajoutés.

Précisions :

Toutes les longueurs sont données en longueur d'axe, qu'il s'agisse d'une piste bi-directionnelle ou de deux pistes unidirectionnelles. Ainsi, lorsque l'on évoque 10 km de pistes cyclables provisoires, il s'agit physiquement de 10 km de piste dans un sens et 10 km de piste dans l'autre sens.

SOMMAIRE

I — INTRODUCTION.....	5
II — UN CONTEXTE PLUTÔT FAVORABLE AU VÉLO DEPUIS QUELQUES ANNÉES, MAIS AUX RÉSULTATS LIMITÉS.....	6
<i>II.1 — Une configuration spatiale plutôt favorable au vélo.....</i>	<i>6</i>
<i>II.2 — Mais une pratique faible, résultant principalement d'un manque d'infrastructures maillées.....</i>	<i>6</i>
<i>II.3 — Une convergence d'actions publiques en faveur du vélo depuis 3 ans.....</i>	<i>7</i>
<i>II.4 — Des événements révélant le potentiel du vélo.....</i>	<i>7</i>
III — EN RÉPONSE À LA CRISE SANITAIRE, DES INITIATIVES SORTANT DE L'ORDINAIRE : LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PROVISOIRES.....	8
<i>III.1 — Une coordination régionale pour faire émerger un réseau aussi maillé que possible.....</i>	<i>8</i>
<i>III.2 — La mise en place d'outils en ligne en faveur du vélo.....</i>	<i>10</i>
<i>III.3 — Des démarches locales pour améliorer les déplacements des cyclistes et s'inscrire dans la dynamique.....</i>	<i>12</i>
<i>III.4 — Des aides financières.....</i>	<i>13</i>
<i>III.5 — Les questions posées par cette démarche.....</i>	<i>13</i>
IV — UN RÉSEAU QUI A CRU RAPIDEMENT ET A MAILLÉ PARTIELLEMENT LA RÉGION.....	16
<i>IV.1 — La croissance rapide d'un réseau de cœur d'agglomération, aux configurations variées.....</i>	<i>16</i>
<i>IV.2 — Les différents types de pistes réalisés et les aménagements spécifiques.....</i>	<i>19</i>
<i>IV.3 — Connexion entre réseaux départementaux.....</i>	<i>21</i>
<i>IV.4 — Dispositifs de comptage.....</i>	<i>22</i>

V — UN DOUBLEMENT DE LA FRÉQUENTATION VÉLO, TRÈS VISIBLE EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION ET DES CONFLITS D'USAGE LOCALISÉS.....	23
V.1 — <i>Données de comptage vélo.....</i>	23
V.2 — <i>Données sur la circulation automobile.....</i>	28
VI — BILAN QUALITATIF DU FONCTIONNEMENT DES PISTES CYCLABLES PROVISOIRES.....	30
VI.1 — <i>L'avis des habitants de la métropole du Grand Paris.....</i>	30
VI.2 — <i>Les usagers des pistes et leurs avis.....</i>	30
VI.3 — <i>La cohabitation des bus et des cyclistes.....</i>	31
VI.4 — <i>L'usage des pistes cyclables provisoires par les véhicules de secours ou d'intervention.....</i>	33
VI.5 — <i>Le non-respect des pistes cyclables provisoires par les automobilistes.....</i>	34
VI.6 — <i>L'effet très positif sur la cyclo-logistique.....</i>	34
VI.7 — <i>Comportements accidentogènes des cyclistes et accidentologie.....</i>	34
VI.8 — <i>Les actions de prévention ou de communication.....</i>	35
VI.9 — <i>Saturation des aménagements cyclables.....</i>	35
VI.10 — <i>Un besoin d'entretien des matérialisations légères.....</i>	36
VII — CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU.....	37
VII.1 — <i>Une amélioration irréversible de la qualité des aménagements cyclables en Île-de-France.....</i>	37
VII.2 — <i>Processus d'évolution du réseau cyclable provisoire dans les différents départements.....</i>	38
VII.3 — <i>Le pilotage régional de la démarche.....</i>	39

I — INTRODUCTION

À la mi-avril 2020, le préfet de région Île-de-France a mis en place une démarche de coordination des acteurs franciliens du transport pour la préparation du déconfinement. Ce choix s'est effectué dans un contexte inédit et marqué par de nombreuses incertitudes.

Pour l'Île-de-France, un des sujets majeurs de la sortie du confinement résidait en effet dans les transports en commun. Alors que ceux-ci transportent quotidiennement plus de 40 % des actifs franciliens dans leurs déplacements domicile-travail, les mesures de distanciation physique strictes mises en place initialement pour lutter contre la diffusion du virus allaient réduire la capacité d'emport des transports en commun de 85 %.

Dans ce contexte contraignant pour les mobilités, le vélo est apparu comme une alternative efficace. Il peut permettre à une part significative de la population de se déplacer, sans recourir aux transports en commun et en respectant les mesures de distanciation physique.

Si les aménagements cyclables se multiplient ses dernières années, l'Île-de-France ne présente pas encore suffisamment d'itinéraires continus, sécurisés et capacitaires pour convaincre les Franciliens d'utiliser massivement leur vélo. La crainte de se retrouver dans un flot de voitures roulant à vive allure dissuade – à juste titre – les potentiels cyclistes.

Les gestionnaires des principales voiries franciliennes ont donc été mobilisés pour réaliser, en quinze jours, des premières pistes provisoires offrant ce type d'itinéraire. D'une dizaine de kilomètres au 11 mai 2020, jour du déconfinement, le réseau cyclable provisoire s'est progressivement étendu pour offrir des possibilités de déplacement aux cyclistes (et surtout néo-cyclistes) franciliens.

Plus globalement, l'objectif de ce réseau était triple :

- proposer une alternative à l'usage massif des transports collectifs et ainsi éviter leur surfréquentation ;
- proposer une alternative à l'usage du véhicule personnel pour des distances courtes afin d'éviter des situations d'engorgement des réseaux routiers et de pollution atmosphérique ;
- poser les jalons d'un développement plus important et pérenne de l'usage du vélo.

Compte tenu de l'urgence, la méthode retenue fut radicalement différente des processus habituels d'aménagement ou de réalisation d'infrastructures. Point d'étude préliminaire, de recherche préalable de financements, d'étude opérationnelle, d'étude d'impact, d'analyse socio-économique, d'enquête publique, etc. Au lieu de cela, les acteurs ont collectivement établi un projet acceptable, à faire évoluer en fonction des premiers retours constatés. L'adaptation directe au réel s'est ainsi substituée à une validation *a priori* basée sur une modélisation précise et une étude d'impact complète : **une démarche essai-erreur-amélioration assumée.**

Dans le contexte épidémique incertain, et avec la baisse des mobilités franciliennes habituelles durant la période estivale, il était utile d'établir un bilan d'étape approfondi, allant au-delà du suivi en continu de la situation. Ce document a pour ambition d'objectiver ce qui s'est passé depuis 5 mois, de faire ressortir les points positifs sur lesquels s'appuyer mais également les difficultés qui demeurent à résoudre, et d'esquisser les évolutions possibles. Il doit servir de support à l'échange entre les acteurs franciliens de la mobilité afin de définir ensemble le devenir de cette expérimentation.

II — UN CONTEXTE PLUTÔT FAVORABLE AU VÉLO DEPUIS QUELQUES ANNÉES, MAIS AUX RÉSULTATS LIMITÉS

Si l'Île-de-France est une région qui, par sa configuration spatiale, se prête assez bien au vélo, la pratique constatée reste relativement faible comparativement à ce que l'on constate dans d'autres agglomérations françaises ou européennes. Le principal frein est constitué par l'insuffisance d'infrastructures sûres et continues. Mais plus globalement, c'est le « système vélo » dans son ensemble qui est à développer (stationnement, services de réparation, formation, etc.). Les acteurs publics se sont engagés depuis quelques années dans cette voie – Plan vélo national, plan vélo régional, Véligo, etc. – mais la part modale du vélo reste modeste. En synthèse, si la dynamique est orientée dans le bon sens, les résultats sont encore insuffisants pour faire du vélo un moyen de transport crédible pour un nombre important de Franciliens.

II.1 — Une configuration spatiale plutôt favorable au vélo

L'Île-de-France est une région qui se prête plutôt, d'un point de vue topographique, à la pratique du vélo. Il ne s'agit pas d'une région montagneuse à fort dénivelé et la densité de l'agglomération parisienne « raccourcit » les distances. Il n'est pas nécessaire de faire des dizaines de kilomètres pour se déplacer. Cela se traduit dans les chiffres de l'enquête globale transport (EGT 2018) : deux tiers des déplacements quotidiens en Île-de-France font moins de trois kilomètres.

II.2 — Mais une pratique faible, résultant principalement d'un manque d'infrastructures maillées

Pourtant, en 2010, seulement 1,6 % des déplacements quotidiens (soit 650 000) étaient réalisés à vélo, moyen de transport particulièrement efficace en dessous de 5 km.

La concertation menée par le conseil régional d'Île-de-France en 2016-2017, dans le cadre de l'élaboration de son plan vélo régional, a mis en évidence les principaux freins à la pratique du vélo : l'insuffisance d'aménagements cyclables, les difficultés de stationnement, les discontinuités d'itinéraires et le manque de services (réparation par exemple).

Ainsi, si les aménagements cyclables se développent depuis 2010 – et atteignent 5 800 km en 2019 – ils n'offrent pas à ce jour des possibilités de mobilités étendues. Les itinéraires cyclables de qualité restent encore éclatés sur le territoire. La Région pointait en 2018 que seules 22 des 100 coupures urbaines identifiées en 2010 avaient été résorbées.

Dans ces conditions, le vélo ne peut pas accéder au statut de mode de déplacement à part entière. Seules quelques portions de territoire sont réellement accueillantes pour le vélo. Dans ces conditions, le choix du vélo pour le domicile travail demeure essentiellement le choix des cyclistes convaincus, qui empruntent des itinéraires parfois peu sécurisés.

II.3 — Une convergence d’actions publiques en faveur du vélo depuis 3 ans

Ces deux dernières années, plusieurs actions publiques significatives ont été entreprises en faveur du vélo. En 2018, l’État a lancé la première session d’un appel à projets annuel ciblant spécifiquement les discontinuités d’itinéraires. La même année, le conseil régional d’Île-de-France a lancé un plan vélo régional visant à lever ces freins. Les types d’actions pouvant être subventionnées sont les suivants : services à destination des cyclistes, aménagements, stationnement, jalonnement, suivi et évaluation. Île-de-France Mobilités a intégré un calculateur d’itinéraire vélo à Via Navigo et a lancé un service de location longue durée de vélo à assistance électrique (VAE), nommé *Véligo Location*. Un programme ambitieux de stationnement sécurisé à proximité des gares, nommé *Véligo*, a également été lancé par Île-de-France Mobilités afin de favoriser l’intermodalité.

Les autres collectivités publiques (départements, EPCI, communes) sont pour certaines également engagées dans une démarche en faveur du vélo, à travers des schémas directeurs cyclables, par exemple, ou d’actions plus directes.

Porté par ces dynamiques, la pratique du vélo se développe. Entre 2010 et 2020, le nombre de déplacements quotidiens réalisés à vélo est passé de 650 000 à 840 000. Mais la hausse de la part modale du vélo reste modeste : alors qu’elle était de 1,6 % en 2010, elle a atteint 1,9 % en 2020, selon l’EGT.

II.4 — Des événements révélant le potentiel du vélo

Les grèves touchant les transports publics entraînent ponctuellement une forte hausse de l’utilisation du vélo. Privés en grande partie des transports collectifs, rebutés par la perspective de se trouver pris dans d’importantes congestions automobiles, les Franciliens enfourchent leur bicyclette. Ainsi, le territoire de Paris (équipé de nombreux compteurs) a vu la fréquentation cycliste doubler lors de la grève du 13 septembre 2019 (sur une journée) puis sur plusieurs semaines, lors de la grève de décembre 2019 et janvier 2020.

À chacun de ces événements, l’usage du vélo se développe un peu plus, la fréquentation vélo ne retombant pas au niveau antérieur. Certains Franciliens, convaincus par cet essai « forcé » du vélo, optent durablement pour cette solution. Mais combien de ces néo-cyclistes seraient-ils prêts à opter pour le vélo si des infrastructures plus accueillantes pour les modes actifs existaient ? L’expérience de déploiement des pistes cyclables provisoires – présentée et analysée dans la suite du document – fournit quelques éléments de réponse.

III — EN RÉPONSE À LA CRISE SANITAIRE, DES INITIATIVES SORTANT DE L'ORDINAIRE : LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PROVISOIRES

La crise sanitaire provoquée par le coronavirus a fortement perturbé le fonctionnement quotidien de notre société, et particulièrement les déplacements. Pendant le confinement, les déplacements ont été réduits à un niveau sans précédent (20 % dans les transports en commun par rapport à une période équivalente). La préparation du déconfinement, puis son accompagnement, ont visé à offrir des modalités de déplacement alternatives aux transports collectifs, afin d'éviter leur saturation et d'y respecter, dans la mesure du possible, la distanciation physique. Le vélo s'est logiquement imposé comme une solution de report modal viable, dans une région où le réseau routier déjà saturé de voitures, de véhicules utilitaires légers et de poids lourds, ne pouvaient guère transporter plus de personnes. Pour permettre l'usage massif du vélo, une démarche coordonnée d'acteurs publics a permis le déploiement d'un réseau régional de pistes cyclables provisoires à la fois sûres, capacitaires et relativement maillées. D'autres démarches, plus locales, ont également vu le jour, dans un contexte où le financement public des actions pour le vélo se renforçait.

III.1 — Une coordination régionale pour faire émerger un réseau aussi maillé que possible

a) Le contexte contraint de la crise sanitaire

La crise sanitaire a fortement contraint l'usage des transports urbains. Afin de respecter les mesures de distanciation physique, les bus et rames ne pouvaient emporter que 20 % des passagers habituellement transportés. Or l'Île-de-France se distingue des autres régions françaises par le poids des transports urbains dans les déplacements domicile-travail : près d'un francilien sur deux utilise ce mode de déplacement. Entre Paris et la petite couronne, l'usage des transports en commun est encore plus marqué avec 65 % de part modale, contre 19 % en voiture. Les voiries existantes, déjà très utilisés, sont incapables d'accueillir une augmentation significative du nombre de véhicules motorisés, comme l'ont montré les congestions exceptionnelles pendant la grève des transports de décembre 2019. Par conséquent il devenait très difficile pour la région de conserver un fonctionnement économique normal sans modifier considérablement les pratiques de mobilité.

Le premier levier utilisé a été de généraliser autant que possible la pratique du télétravail. Une charte entre acteurs publics et acteurs privé a été signée. Avec un fort taux d'emploi tertiaire « de bureau », l'Île-de-France possède un fort potentiel de télétravail. Même si les chiffres précis ne sont pas disponibles, on peut penser que ce potentiel a été grandement exploité.

Le second levier utilisé a été celui du déploiement d'un réseau cyclable provisoire objet de ce rapport. Des aménagements provisoires pour les piétons ont également

été réalisés, même si cela a été plus tardif et, naturellement, plus local. Ces actions ont permis de faciliter l'utilisation des modes actifs.

b) Historique de l'émergence du réseau

Le **21 avril 2020**, le préfet de région a organisé, en présence du Secrétaire d'État aux Transports Jean-Baptiste DJEBBARI et de l'ensemble des grands acteurs du transport en Île-de-France, une réunion pour évoquer le déconfinement dans les transports urbains. À cette occasion, le préfet de région a décidé de mettre en place un « comité vélo » consacré aux mesures permettant de favoriser un report modal important vers le vélo, et en particulier la mise en œuvre d'un réseau cohérent de pistes cyclables temporaires à l'échelle régionale.

Le **22 avril 2020**, le CEREMA tenait un webinaire¹ national sur les pistes cyclables provisoires, qui rencontra un vif succès : la jauge de 500 participants fut rapidement atteinte et de nombreuses personnes ne purent se connecter.

La première réunion du « comité vélo » s'est tenue le **27 avril 2020**. Elle a permis aux acteurs de s'engager dans la constitution d'un réseau de piste cyclables provisoires, sous-tendu par trois objectifs :

- de proposer une alternative à l'usage massif des transports collectifs et ainsi éviter leur surfréquentation ;
- proposer une alternative à l'usage du véhicule personnel pour des distances courtes afin d'éviter des situations d'engorgement des réseaux routiers et de pollution atmosphérique ;
- de poser les jalons d'un développement plus important et pérenne de l'usage du vélo.

Les gestionnaires des principales voiries d'Île-de-France, qui avaient déjà commencé à réfléchir au sujet dans les jours précédents, ont partagé leurs premières réflexions, aboutissant à projeter la réalisation de quelques dizaines de kilomètres de pistes cyclables provisoires dans chacun des quatre départements centraux d'Île-de-France.

Une deuxième réunion du « comité vélo » s'est tenue le **30 avril 2020**, centrée sur les problèmes identifiés lors de la première réunion. Les sujets étaient nombreux, dans ce contexte de confinement, pour réussir à développer un tel usage du vélo.

Le point le plus important était d'établir un réseau cohérent et efficace ; c'est-à-dire un réseau maillé, continu, sûr et capacitaire. Un important travail de coordination entre conseils départementaux a été réalisé, pour essayer de connecter les réseaux sachant que la réalisation physique de réseaux départementaux constituait déjà une avancée significative.

Enfin, il était acté le caractère évolutif de la démarche. Les réalisations ne peuvent faire l'objet de longues études préalables, il était donc nécessaire d'accepter un processus d'essai-erreur-amélioration pour progresser plus vite vers une solution acceptable.

Parallèlement à ces « comités vélo », des réunions régionales se tenaient sur le déconfinement dans les transports urbains.

Le **11 mai 2020**, au début du déconfinement, plusieurs kilomètres de pistes cyclables provisoires étaient déjà en service.

c) Le pilotage du processus de développement du réseau

Pendant les dix premiers jours, une croissance rapide du réseau, d'environ 5 km par jour² a été constatée.

1 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-500-acteurs>

2 Un graphique de la croissance du réseau est inséré en début de partie IV.

Le 15 mai 2020 était diffusé un communiqué de presse actant une communication publique coordonnée sur le sujet des pistes cyclables provisoires. Co-signé par l'État, le conseil régional, la ville de Paris, les sept conseils départementaux et le Collectif vélo Île-de-France, il comportait en introduction la mention suivante : « Déconfinement : favoriser la pratique du vélo pour désengorger les transports en commun et éviter le recours à la voiture individuelle ».

Conformément à l'esprit de la démarche, visant une adaptation progressive du réseau, des réunions de coordination ont été organisées périodiquement, pour partager les constats sur le développement du réseau, qu'il s'agisse des réussites ou des difficultés rencontrées. Deux autres comités vélo ont été organisés, le 20 mai et 29 juin.

Ce rythme de réunion rapproché a permis d'identifier les sujets techniques et d'assurer un portage politique de la démarche.

d) Le rôle des associations

Le Collectif vélo Île-de-France – rassemblant 116 associations et groupes locaux – a été associé aux réunions de coordination ainsi qu'aux comités vélo. Cette participation a permis d'enrichir ces réunions de l'expertise du Collectif et des retours des usagers dont il se faisait la voix.

Le Collectif, en partenariat avec la métropole du Grand Paris, a également créé une carte recensant les aménagements cyclables structurants dans la région et les aménagements temporaires réalisés ou en projet³.

Avant même le déconfinement, le Collectif a accompagné les départements de petite couronne dans l'identification des axes à aménager de manière temporaire. Par la suite, il a participé à des réunions bimensuelles avec ces mêmes acteurs, proposant son expertise pour améliorer la qualité des aménagements. Pour cela, il a collecté les retours terrain des bénévoles associatifs, et a mobilisé l'expertise de son salarié en charge des aménagements cyclables.

e) Une accélération des processus administratifs

La modification des régimes de circulation sur les voies classées à « grande circulation » ou dans les carrefours avec les voies de tramway nécessite des autorisations spéciales. Les voies de « grande circulation » sont notamment les itinéraires des convois exceptionnels. Il est par conséquent nécessaire de s'assurer de la préservation de cette fonction. Quant aux carrefours avec les voies de tramway, il s'agit de considérations liées à la sécurité, afin d'éviter que des véhicules stationnent sur les voies.

Les autorisations requises pour ces cas de figure ont fait l'objet d'une mobilisation de tous les acteurs du processus, en mode gestion de crise, afin de les obtenir en quelques jours alors qu'elles nécessitent habituellement plusieurs semaines d'instruction.

III.2 — La mise en place d'outils en ligne en faveur du vélo

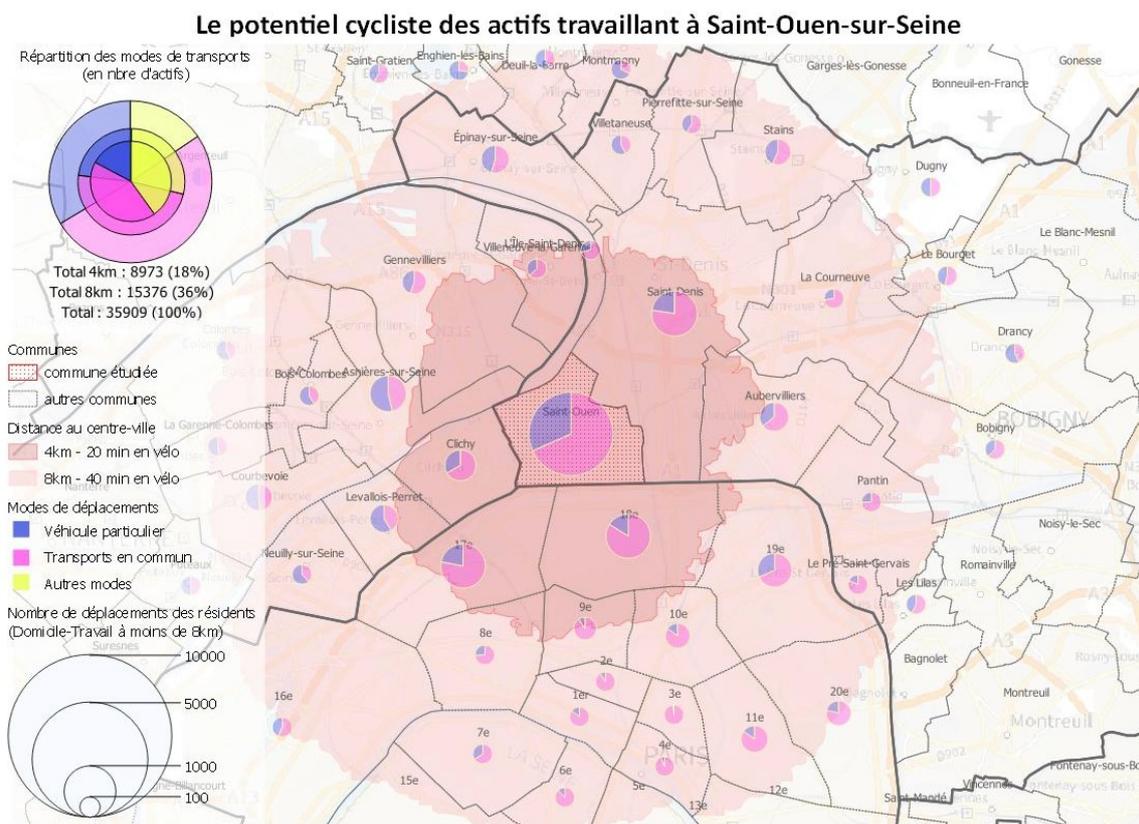
a) Un outil d'aide à la décision sur le potentiel de report cycliste

La DRIEA a mis en ligne un outil d'aide à décision sur le potentiel de report cycliste au niveau communal : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/691/velo.map>. À partir de données existantes à l'échelle communale,

3 https://carte.velo-iledefrance.fr/#map=11/48.8338/2.3284/OSM_Piano-Pistes_cyclables-Principaux_axe_cyclables-Pistes_cyclables_temporaires_en_projet-Pistes_cyclables_temporaires

cet outil permet de visualiser la proportion d'actifs qui pourraient utiliser le vélo plutôt qu'un véhicule particulier ou les transports collectifs dans un périmètre accessible. Sont considérés les actifs dont le déplacement domicile-travail fait moins de 4 km ou moins de 8 km. Ces distances correspondent respectivement à 20 et 40 min en vélo selon une vitesse basse en milieu urbain de 12 km/h

Des cartes sont disponibles pour chaque commune, afin de visualiser l'aire d'utilisation possible du vélo (avec les seuils évoqués à 20 min et 40 min), ainsi que les modes de déplacement des actifs. Un exemple est donné ci-dessous pour la commune de Saint-Ouen.



Outre des cartes régionales, des cartes communales de flux (comme celle ci-dessus), l'outil fournit un ensemble d'indicateurs à l'échelle communale associés aux freins et leviers d'action potentiels à un report modal vers le vélo pour les déplacements domicile-travail : relief, possibilité de stationnement vélo, saturation du réseau routier, densité humaine en milieu urbain, chaîne de déplacements directes domicile-travail.

Une fiche méthodologique est accessible à l'adresse suivante : http://piece-jointe-carto.developpement-durable.gouv.fr/REG011B/DRIEA/velo/methodo_potentiel_de_report_cycliste.pdf

Le lot de données est disponible à l'adresse suivante : <http://catalogue.geoide.developpement-durable.gouv.fr/catalogue/srv/fre/catalog.search#/metadata/fr-120066022-ldd-ac3063a1-30ce-46c4-a307-cb7075191740>

b) Un site internet dédié au vélo en Île-de-France

Le conseil régional d'Île-de-France a mis en place le site internet « À vélo en Île-de-France » (<https://velo.smartidf.services/>) dont l'objectif est de faciliter l'usage du vélo, notamment pendant la période de déconfinement. Ce site comporte une carte des

aménagements cyclables – pérennes et provisoires – mais aussi la localisation des services à disposition des cyclistes (réparateurs, parkings vélo...). À terme, ce site a vocation à recenser l'ensemble des dispositifs d'accompagnement pour le vélo en Île-de-France.

Il comporte également des jeux de données visualisables en ligne et téléchargeables.

III.3 — Des démarches locales pour améliorer les déplacements des cyclistes et s'inscrire dans la dynamique

De nombreuses démarches locales, portées par les communes ou les EPCI sont menées, en articulation plus ou moins directe avec le réseau cyclable régional. Il s'agit de compléter les itinéraires structurants, et de les ramifier localement pour desservir les quartiers au plus près des besoins des usagers locaux.

Le suivi régional, centré sur les axes principaux à fort trafic, ne permet pas d'intégrer pleinement la diversité de ces initiatives, variées et nombreuses. Il est toutefois utile d'en mentionner quelques exemples. Par ailleurs, les collectivités maîtres d'ouvrage sont invitées à transcrire leurs réalisations dans openstreetmap, afin que les calculateurs d'itinéraires prennent bien en compte ces infrastructures. Ces données peuvent être déposées sur la plateforme mise en place par le conseil régional d'Île-de-France : <https://velo.smartidf.services/>.

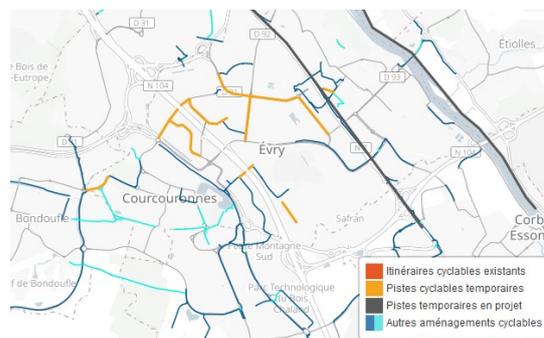
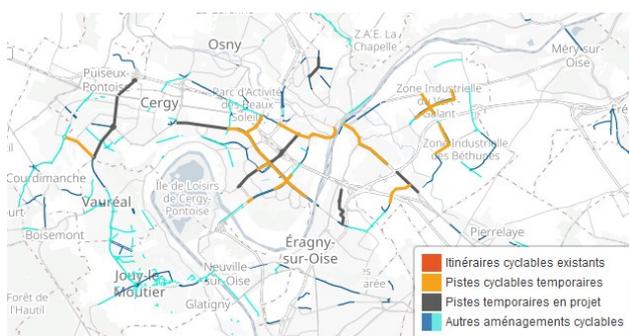
À titre d'exemple, la ville de Montreuil aménage environ 8 km de pistes cyclables supplémentaires, sur voirie départementale et communale. Un linéaire conséquent qui s'articule bien avec le réseau existant, et dont certains tronçons sont réalisés en marquage blanc pour être pérennisés. La commune se démarque également par l'utilisation de la couleur bleu pour signaler et matérialiser la piste, notamment dans les intersections, et par l'utilisation de quais bus modulaires pour faciliter la cohabitation avec les piétons. Deux solutions innovantes de nature à maximiser la lisibilité du partage modal sur l'espace public.



Figure 1: La matérialisation en bleu des aménagements cyclables. Crédit photo : Medy Sejai (Ville de Montreuil)

Autre exemple, à Pierrefitte-sur-Seine, un aménagement réalisé sur la RD28 il y a plusieurs mois, mais non ouvert à la circulation, a obtenu les autorisations nécessaires rapidement pour que l'accès à la piste cyclable soit permis, en attendant la fin des travaux sur la voie générale. C'est un maillon structurant pour relier les universités Paris 8 (Saint-Denis) et Paris 13 (Villetaneuse).

La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et ainsi que Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart ont mis en place des pistes cyclables provisoires, de portée locale, comme l'illustre les cartes ci-dessous.



III.4 — Des aides financières

Les aides financières préexistantes ont été renforcées au regard de la dynamique en œuvre en matière d'aménagement cyclable. Ainsi, l'État a lancé en juillet 2020 un nouvel appel à projets vélo, en élargissant l'objet du financement : outre la résorption de discontinuités cyclables, cet appel à projets permet de financer la pérennisation de pistes cyclables provisoires. La dotation de solidarité à l'investissement local (DSIL) a été renforcée dans le cadre du plan de relance, avec un axe de financement consacré aux mobilités actives.

Le conseil régional d'Île-de-France a voté en mai 2020 un renforcement de son action en faveur du vélo⁴, visant à soutenir la création du RER vélo et la réalisation de pistes cyclables provisoires.

III.5 — Les questions posées par cette démarche

Cette démarche particulière, exceptionnelle, menée dans l'urgence et dans un contexte incertain suscite des interrogations. Quelle efficacité ? Quelle pertinence ? Quel devenir des aménagements réalisés ?

Pour y répondre, la suite du document présente de manière plus détaillée les caractéristiques du réseau ainsi développé, les fréquentations vélo constatées et une approche plus qualitative pointant les réussites et les difficultés repérées.

Avec le déploiement des pistes cyclables provisoires, le terme « d'urbanisme tactique » a été de plus en plus utilisé dans les médias, pour parler de ce phénomène d'aménagement rapide sans grands investissements financiers, mais avec un certain impact.

L'urbanisme tactique est né en 2005 à San Francisco : un collectif d'artistes et d'activistes transforme un parking loué pour la journée en jardin public. C'est le début des *Park(ing) Days*. Le concept de *tactical urbanism*, traduit par « urbanisme tactique » en français, est théorisé en 2010 par Myke Lydon. Il s'agit d'initiatives prises par des citoyens ou des communautés pour améliorer l'espace public urbain sans attendre l'intervention des autorités responsables de l'urbanisme. Le concept renvoie à un « engagement citoyen pour lequel l'aménagement est une pratique collective qui mobilise souvent les ressorts de l'art et de l'évènementiel » (Douay & Prévot, 2016, <https://journals.openedition.org/echogeo/14617>).

4 <https://www.iledefrance.fr/reseau-express-velo-regional-rer-velo>

Aujourd'hui, l'urbanisme tactique s'oppose plutôt à la planification urbaine stratégique. Si au départ le concept désigne uniquement des initiatives indépendantes des pouvoirs publics, il intègre aujourd'hui des projets impulsés par ces derniers. Ces projets sont rapides à mettre en place, peu coûteux et proviennent d'initiatives locales plutôt que d'une planification. Les actions visent à une réappropriation de l'espace, souvent au profit des piétons, des cyclistes et de la nature. On peut citer par exemple la piétonisation temporaire d'une rue, l'installation de bancs publics éphémères ou encore la création d'espaces de stationnement pour les vélos.

Ces mesures sont en général réversibles, et souvent temporaires dans une première phase de test. En ce sens, l'aménagement de pistes cyclables temporaires lors de la crise du Covid19 relève de l'urbanisme tactique.

L'enquête du Club des villes & territoires cyclables

L'association Club des villes & territoires cyclables, rassemblant plus de 2 000 collectivités territoriales, a lancé une enquête pour suivre l'évolution des aménagements cyclables et piétons provisoires. La publication, fin juillet 2020, du rendu de la première phase d'enquête, apporte des éléments intéressants.

« Les collectivités ont privilégié les aménagements de type bande et piste cyclables, répondant ainsi au besoin de séparation vélo/voiture du public de néo-cycliste visé. »

La moitié des collectivités enquêtées ont également développé du stationnement vélo, un des aménagements essentiels au développement de la pratique vélo.

Le contexte électoral a rendu de nombreuses collectivités peu enclines à s'engager dans la réalisation d'aménagements pouvant susciter du mécontentement chez certains électeurs.

Les motifs avancés pour l'absence de projet d'aménagement de transition sont : contraintes exercées sur la voiture et nécessité de concerter.

Une très grande majorité des répondants affirment avoir pris des mesures de suivi de leurs aménagements provisoires (comptages automatiques, comptages manuels et observation, retours d'usagers, enquêtes de satisfaction).

Près de 4 répondants sur 10 « déclarent avoir conçu certains aménagements de manière irréversible » : il s'agit souvent d'une accélération de projets planifiés à plus long terme.

« Près de trois-quarts des collectivités prévoient de pérenniser au moins une partie des aménagements cyclables et piétons de transition ».

« Pour 84 % des collectivités, les aménagements de transition ont stimulé l'usage du vélo sur leur territoire, et même significativement dans près d'un cas sur deux. Les pistes cyclables ressortent comme les infrastructures les plus efficaces pour convaincre de nouveaux usagers de pratiquer le vélo. »

« Parmi les ressources manquantes, la plus citée concerne la formation des agents des collectivités à l'urbanisme cyclable. »

« Un nombre important de collectivités estiment qu'une société civile bien organisée, capable de porter un message fort mais constructif, constitue un atout : cela permet de montrer qu'il y a une attente pour les aménagements, mais aussi d'avoir un interlocuteur crédible et régulier pour relayer l'expertise d'usage et concevoir des aménagements satisfaisants. »

Intitulé de l'enquête : « Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition », confiée au groupement d'experts *Solcy - Marrec + Le Villain*. Lien de téléchargement :

http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/rapport_final_phase_1_-_amenagements_de_transition_-_version_finale-compressed.pdf

IV — UN RÉSEAU QUI A CRU RAPIDEMENT ET A MAILLÉ PARTIELLEMENT LA RÉGION

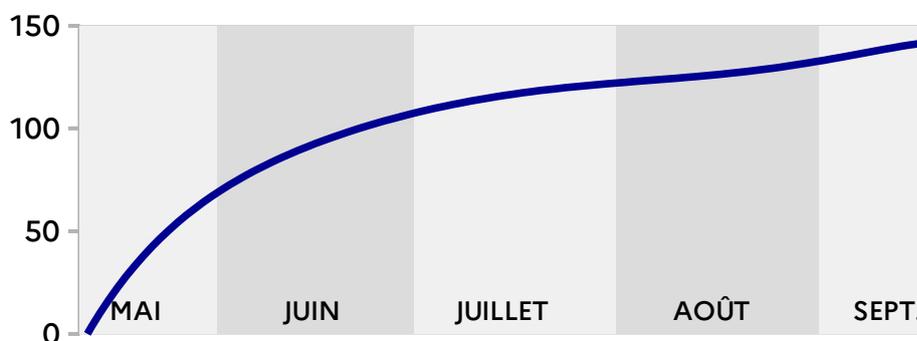
Après une intense mobilisation des gestionnaires de voiries et des entreprises d'exécution, le réseau de pistes cyclable provisoires a cru rapidement dès le 11 mai 2020, pour atteindre 50 km au bout d'une dizaine de jours. Ce déploiement dans l'urgence s'est effectué en priorisant les itinéraires à réaliser sur les principales voiries départementales radiales rejoignant les portes de Paris, et sur un axe circulaire. Les semaines qui suivirent permirent de compléter le maillage du réseau régional. Il est apparu progressivement que le déploiement des pistes cyclables provisoires sur des axes routiers structurants était d'autant plus difficile que l'on s'éloignait de Paris : territoire moins dense, fréquentation cycliste attendue plus faible, configuration routière moins favorables aux modes actifs, etc. Il en ressort, après quatre mois de réalisation, un réseau régional de près de 140 km, centré sur le cœur de l'agglomération parisienne, dont le maillage, sans être parfait, assure une desserte nettement améliorée du cœur économique de la région.

IV.1 — La croissance rapide d'un réseau de cœur d'agglomération, aux configurations variées

a) Le déploiement progressif du réseau

Dès le 11 mai 2020, les premiers kilomètres de pistes cyclables provisoires étaient mis en service. Ces premiers linéaires réalisés ne faisaient encore pas réseau mais les programmes à réaliser s'étaient étalés sur plusieurs semaines. En effet, la difficulté de réalisation des différentes portions projetées n'était pas la même. Dans une agglomération dense comme la métropole parisienne, les configurations des routes (profil en travers) sont variables et parfois complexes. Si certaines portions ont pu se réaliser rapidement, d'autres nécessitaient des études opérationnelles pour disposer au mieux les différentes voies.

Malgré cela, la croissance s'est effectuée assez rapidement jusqu'au 20 mai 2020, de l'ordre de 5 km/jour.



Longueur (en km) d'aménagements cyclables réalisés en Île-de-France (réseau cœur d'agglomération – données lissées)

La quasi-totalité des premiers aménagements s'est réalisée en cœur d'agglomération. **Cette focalisation de la démarche de réseau cyclable provisoire sur le cœur d'agglomération** s'explique par trois caractéristiques des départements de grande couronne :

- les déplacements moyens sont plus longs, ce qui réduit la pertinence du vélo ;
- le caractère plus « routier » des voiries départementales rendait plus difficile la réalisation de pistes cyclables provisoires ;
- la part modale plus forte de l'automobile rendait plus difficile la transformation de voies automobiles en pistes cyclables.

Dans ces territoires de grande couronne se sont tout de même développés – à Cergy et Évry – des réseaux locaux, portés par les communautés d'agglomération.

Département	75	92	93	94
Linéaire d'axe étudié	40 km	50 km		40 km
Linéaire d'axe en service	30 km	42 km	37 km	28 km
Linaire d'axe retiré		< 1 km	2 km	6 km

La difficile mesure des pistes cyclables provisoires

Des divergences peuvent apparaître entre différentes sources concernant le linéaire d'aménagement cyclables provisoires. Les raisons sont multiples.

L'objet à mesurer n'est en lui-même pas défini de manière très nette. Il peut s'agir : d'une piste cyclable (séparée du flux cyclable de manière plus ou moins forte), d'une bande cyclable, d'une piste pré-existante élargie, d'un couloir de bus ouvert aux vélos, d'une simple matérialisation par pictogramme sur la chaussée. Dans cette diversité de solutions, que doit-on recenser comme aménagements cyclables provisoires ?



Les sources sont également diverses. Il peut s'agir de renseignement de la base openstreetmap par les gestionnaires de voiries ou des acteurs publics ayant réalisé des aménagements. Il

peut également s'agir de relevé de citoyens, tout un chacun pouvant contribuer à openstreetmap.

Enfin, la démarche régionale, et donc ce document, est centré sur les axes principaux, ceux qui contribuent à offrir une armature régionale (ou au moins métropolitaine) au réseau cyclable.

b) Les retraits de pistes réalisées

À octobre 2020, la suppression de pistes cyclables provisoires reste un phénomène minoritaire : plus de 85 % des pistes cyclables réalisés sont toujours en place. Dans le contexte d'une démarche d'urgence, assumant d'éventuelles erreurs de réalisation, ce chiffre apparaît comme un succès pour les gestionnaires de voirie. Les aménagements provisoires réalisés s'insèrent globalement bien dans le réseau viaire existant.

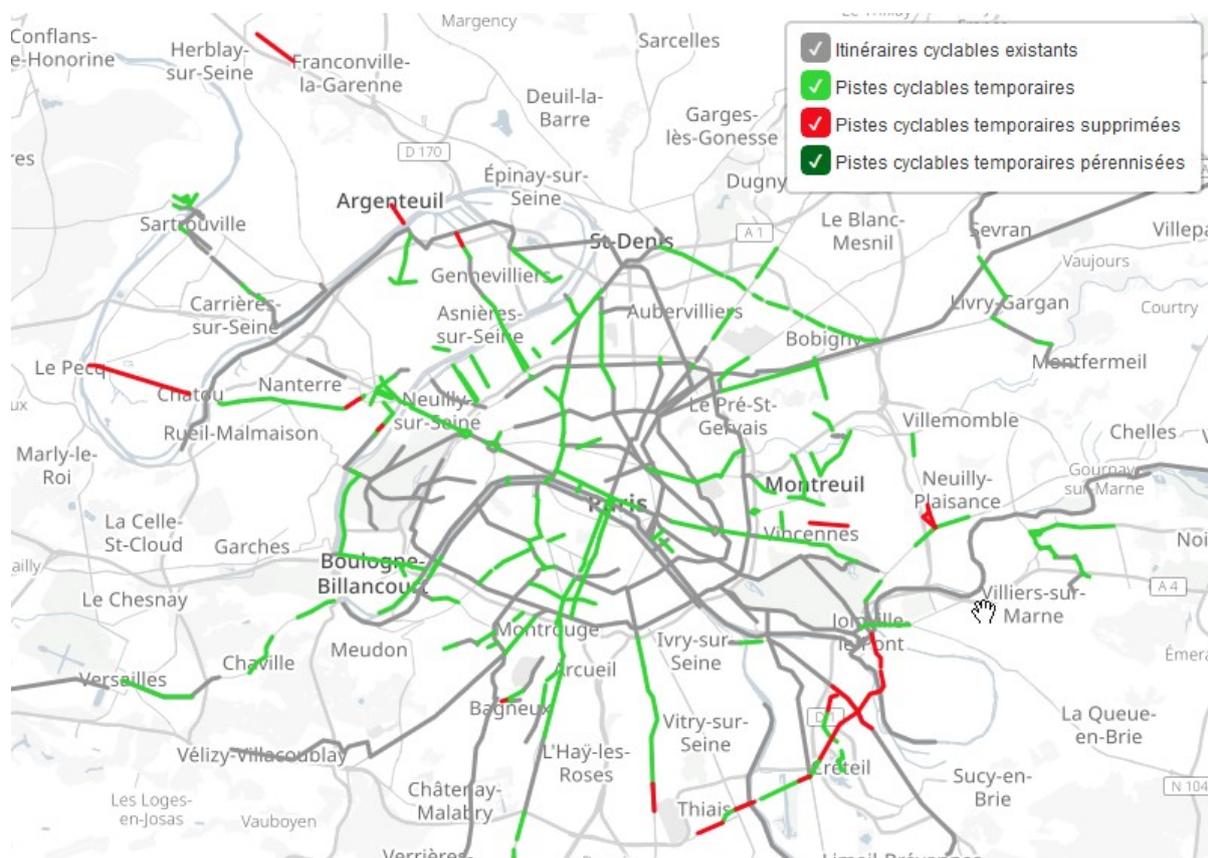


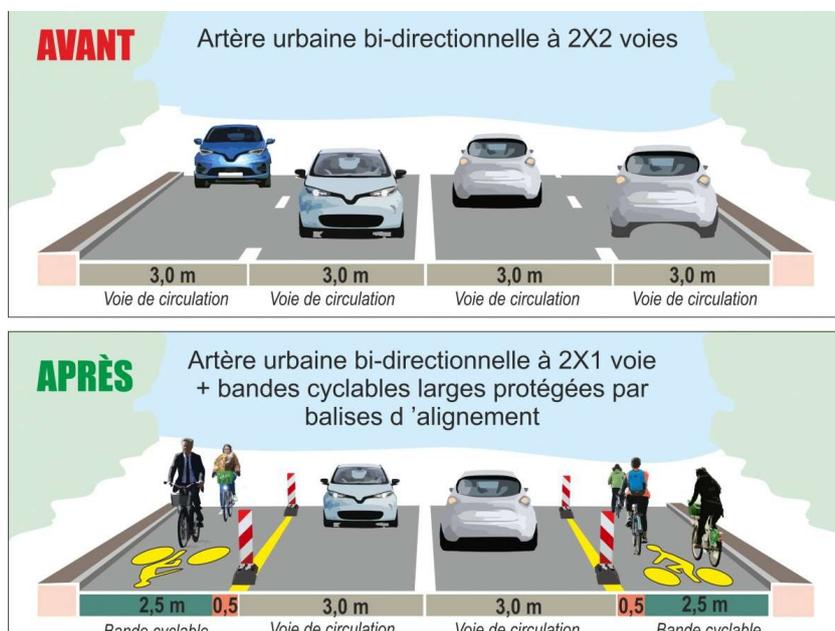
Figure 2 : Carte faisant apparaître le réseau cyclable provisoire, ainsi que les pistes provisoires réalisées. (source : collectif vélo Île-de-France – <https://observatoire-coronapistes.velo-iledefrance.fr/>)

Les motifs avancés pour ces retraits sont presque exclusivement liés à la création d'une congestion automobile jugée excessive.

IV.2 — Les différents types de pistes réalisés et les aménagements spécifiques

a) Une grande diversité de type de pistes cyclables provisoires

Les cas de figure sont nombreux. Le schéma type, servant à expliquer simplement l'idée des pistes cyclables provisoires, se décline en réalité de différentes manières.



Il peut y avoir, ou pas, des couloirs bus, latéraux ou centraux

(3 possibilités). Il peut y avoir des stationnements latéraux, intermédiaires ou centraux (3 possibilités). Il peut y avoir déjà des pistes cyclables pouvant être élargie. Le stationnement peut être supprimé, ou déplacé. Les couloirs du bus peuvent être ouverts ou non aux cyclistes. Les pistes provisoires réalisées peuvent être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La combinatoire de ces situations dépasse rapidement les 50 configurations, rendant impossible leur recensement.

De plus, ces différentes configurations peuvent se succéder rapidement sur une même piste cyclable.

En clair, seule une analyse au cas par cas, menée par les gestionnaires de voiries, permet de concevoir des aménagements adaptés. L'enjeu des gestionnaires de voiries est donc de développer, par la pratique, une compétence dans leurs équipes en matière de réalisation de pistes cyclables provisoires. L'enquête réalisée par le Club des villes et territoires cyclables (évoquée plus haut) fait ressortir la compétence en urbanisme cyclable comme la ressource manquante la plus citée.

La plupart des gestionnaires ont associé à leurs réflexions les associations de cyclistes, qui constituent une expertise d'usage. Un mariage entre les connaissances des aménagements routiers et la connaissance des aménagements cyclistes. Certaines collectivités, comme la ville de Paris, possède une avance en la matière, rompue à l'insertion d'aménagement cyclable depuis plus d'une décennie.

Ce constat valide a posteriori le choix pour une démarche essai-erreur-amélioration.

b) Signalétique et jalonnement

La signalisation verticale est essentiellement constituée des classiques panneaux carrés annonçant le début et la fin d'une piste cyclable. (C 113 et C 114). La matérialisation physique des bandes ou pistes cyclables s'est réalisée à partir des balises suivantes : K5a (cône de chantier), K5c, K5d, K16 (baliroute), GBA (glissière en béton armé). Le marquage au sol s'est effectué dans les teintes de jaune à orange,

pour signifier le caractère temporaire des aménagements (sauf précisément dans les cas où l'aménagement était réalisé directement en définitif).

Le jalonnement des itinéraires a été mis en place par certains gestionnaires de voirie, le conseil départemental du Val-de-Marne notamment. Des associations de cyclistes ont également contribué avec des interventions de leur propre chef, renouant ainsi avec les développements premiers de l'urbanisme tactique. Ces interventions sont généralement considérées par les gestionnaires de voiries comme une contribution positive.



Figure 3 : Cette photo val-de-marnaise illustre la matérialisation (K5c), le marquage au sol (bande discontinue et logo vélo), la signalétique (C 113) et le jalonnement (pancarte d'information)

c) Quelques aménagements ou dispositions spécifiques

Les **quais avancés** permettent au bus d'éviter un rabattement sur la piste cyclable pour gagner l'arrêt de bus. Au lieu de cela, les piétons bénéficient d'une plateforme pour s'avancer jusqu'à la voirie, où le bus marquera l'arrêt. Les cyclistes doivent passer sur ce quai grâce à des rampes, et laisser la priorité aux piétons, mais ils conservent un itinéraire rectiligne, sans avoir à s'insérer dans la circulation générale en doublant le bus, ou attendre derrière le bus lorsqu'il s'arrête. Peu connu au début de mois de mai, ce dispositif s'est largement répandu (sur la RN13, à Montreuil, à Paris, sur les voiries du conseil départemental du Val-de-Marne, etc.).



Figure 4: Quai avancé à Montreuil – Crédit photo : Medy Sejai (Ville de Montreuil)

Les **places de livraisons temporaire** permettent, de la même manière, de déporter le lieu de stationnement de véhicules (souvent des véhicules utilitaires légers) pour éviter que ceux-ci ne croisent la piste cyclable provisoire ou ne stationnent dessus. Paris, territoire particulièrement concerné par la logistique urbaine, a fréquemment recours à ce « déplacement » de place de livraison.

L'établissement public La Défense a mis en place un **fil d'Ariane** pour guider les cyclistes sur la dalle jusqu'à leurs bureaux. Une idée simple mais ingénieuse pour s'y retrouver dans les cheminements complexes du site et signaler le partage de l'espace entre piétons et cyclistes pour limiter les conflits d'usage. Des panneaux sont également installés pour indiquer les itinéraires.

d) Un coût des pistes cyclables provisoires très variable

Le coût des pistes provisoires est très variable selon le type d'aménagement réalisés. Alors qu'une simple mise en peinture est un investissement modique, la pose de GBA (glissière en béton armé) est beaucoup plus coûteuse (location et installation).

Les postes de dépenses sont nombreux (et parfois difficiles à évaluer) : panneaux, marquages au sol, séparateurs, dispositifs de comptage, entretien, communication.

À titre d'exemple, le conseil départemental du Val-de-Marne prévoit de consacrer 1,2 M€ HT pour la quarantaine de kilomètres d'axes prévus. Ce montant ne prend pas en compte les comptages, l'entretien et la communication.

IV.3 — Connexion entre réseaux départementaux

Les connexions entre aménagements réalisées par des gestionnaires de différentes voiries sont cruciales pour offrir un réseau continu. Mais il s'agit d'un point de difficulté.

Une part importante du travail de coordination menée par le préfet de région a consisté à faire le point sur ces lieux de connexion des réseaux, et à inviter les gestionnaires à se coordonner.

En pratique, chaque gestionnaire de voirie a ses contraintes propres qui l'incitent à programmer la réalisation de ses différents aménagements dans des temporalités ne collant pas forcément avec celles des autres gestionnaires.

À titre d'exemple, le département des Hauts-de-Seine a rapidement installé une piste qui arrivait jusqu'à la porte de St-Cloud. Mais il a fallu plusieurs semaines à la ville de Paris pour traiter ce carrefour qui présentait une complexité exceptionnelle.

Les portes de Paris constituent des enjeux importants de connexion entre le réseau parisien et les pistes de petite couronne.

IV.4 — Dispositifs de comptage

Plusieurs types de dispositifs existent : les caméras, les boucles, les radars, les tubes. Les caméras se contentent de filmer une zone, et la vidéo enregistrée fait ensuite l'objet d'un visionnage par un humain pour comptabiliser les usagers des modes actifs. C'est une version améliorée d'un comptage *in situ* par des personnes. Les boucles sont des dispositifs nécessitant une insertion dans la chaussée. Les radars opèrent une détection automatique des usagers passant devant. Les tubes (« pneumatiques ») sont en fait des câbles posés en travers de la piste, qui enregistrent le nombre de cyclistes roulant dessus. Moins agréables pour les usagers, ils sont plus faciles à installer.

À ce matériel s'adosse une organisation de la collecte et de la remontée des informations. La périodicité de comptage est un autre aspect important. Les dispositifs automatiques permettent des enregistrements en continu alors que des relevés *in situ* ou des dépouillages vidéo n'offrent que des mesures ponctuelles.

Une fois les données recueillies, leur mise à disposition est variable. D'une simple mise en visibilité sur un site internet, à une mise en opendata agréementée d'outils de visualisation.

La ville de Paris dispose essentiellement de boucles, alimentant leur opendata⁵.

Le conseil départemental des Hauts-de-Seine dispose également de boucles, dont les données peuvent être visualisées sur leur observatoire vélo⁶. Les pistes provisoires ont fait l'objet d'un marché permettant un relevé hebdomadaire ou bimensuel.

Le conseil départemental de Seine-Saint-Denis a mis en place un observatoire spécifique pour évaluer les effets des aménagements cyclables provisoires sur le niveau de pratique du vélo et sur les conditions de circulation. Les données d'observation et de comptage sont recueillies chaque semaine sur un ensemble de sites considérés comme stratégiques.

Le conseil départemental du Val-de-Marne a mis en place 17 points de comptage, par vidéo ou radar. Les données sont en ligne sur internet : <https://cd94.maps.arcgis.com/apps/Styler/index.html?appid=364108eefc9c4baba391268266a9efa6>

5 https://opendata.paris.fr/explore/dataset/comptage-velo-donnees-compteurs/dataviz/?disjunctive.id_compteur&disjunctive.nom_compteur&disjunctive.id&disjunctive.name

6 <https://www.hauts-de-seine.fr/mon-departement/les-hauts-de-seine/missions-et-actions/transport-voirie/circulations-douces/observatoire-velo>

V — UN DOUBLEMENT DE LA FRÉQUENTATION VÉLO, TRÈS VISIBLE EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION ET DES CONFLITS D'USAGE LOCALISÉS

V.1 — Données de comptage vélo

Plusieurs sources peuvent aider à quantifier l'utilisation du vélo par les Franciliens. À l'échelle régionale, les données disponibles sur la *plateforme nationale des fréquentations* permet de saisir une tendance. À l'échelle départementale, les situations sont contrastées entre Paris qui disposent de nombreux compteurs depuis plusieurs années, des départements possédant quelques compteurs et d'autres territoires ne disposant pas de compteurs vélo.

Toutes ces sources convergent vers un résultat global assez simple : un doublement de la pratique du vélo en Île-de-France.

a) La fréquentation cyclable en Île-de-France

L'équipe de Vélo & Territoires a extrait de la *plateforme nationale des fréquentations* (ensemble de compteurs dont les propriétaires partagent les données avec Vélo & Territoires) les données attachées aux compteurs franciliens. Cette sélection n'est pas nécessairement représentative de l'activité à l'échelle de la région, mais doit plutôt être vu comme une compilation de 22 points de mesure aléatoirement répartis en Île-de-France.

Le graphique ci-dessous compare les huit premiers mois des années 2019 et 2020. Plusieurs phénomènes apparaissent clairement.

- L'année 2019 est assez classique, avec une hausse progressive de l'utilisation du vélo, jusqu'à début juillet où s'amorce une baisse jusqu'à mi-août en raison des départs en vacances des Franciliens.
- La grève de décembre 2019-janvier 2020 a entraîné une hausse considérable de l'utilisation du vélo en janvier, dans un contexte d'activité économique forte et de recours encore faible au télétravail.
- La période de fin mai 2020 (date à laquelle le réseau cyclable provisoire commençait à compter plusieurs dizaines de kilomètres) à début juillet 2020 (date de départ en congé massif des Franciliens) a vu une fréquentation en forte hausse (de l'ordre du doublement). Le contexte économique était cette fois marqué par du chômage partiel et un recours massif au télétravail.
- Il est intéressant de noter que si le mois de février 2020 est à peu près « normal », avec des données de fréquentation légèrement supérieure à février 2019, **la semaine avant le confinement (numéro 11) est marquée par une augmentation sensible de la fréquentation : les Franciliens ont commencé à se reporter sur le vélo dans un contexte sanitaire de plus en plus inquiétant.**

Fréquentation moyenne journalière en Ile-de-France (à échantillon comparable)

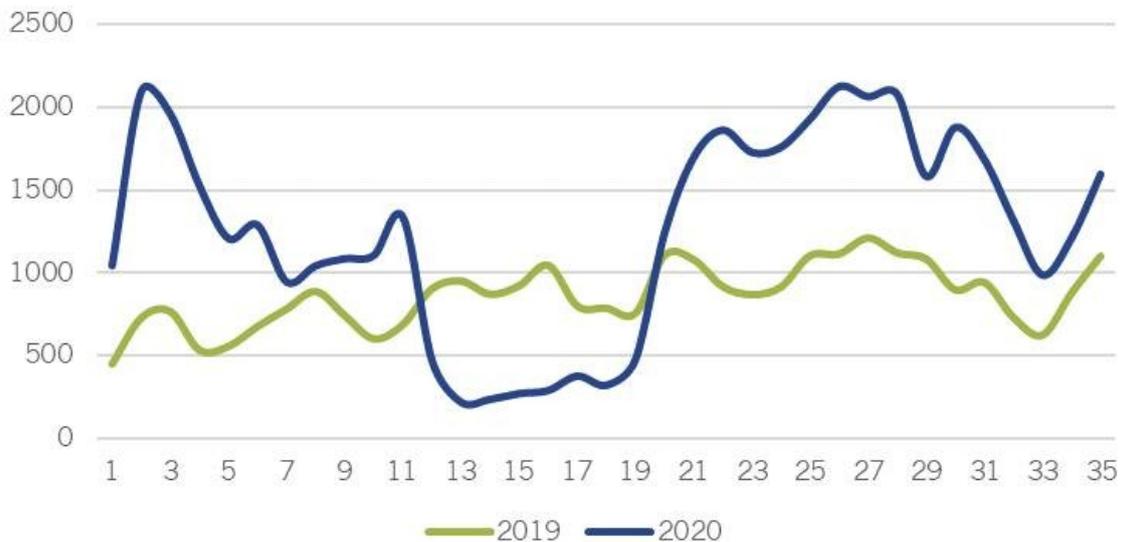


Figure 5: Ordonnée : nombre de cyclistes comptés quotidiennement à chaque point de comptage de l'échantillon (moyenne sur l'ensemble de point de comptage) ; abscisse : temps en semaine à partir du début de l'année.

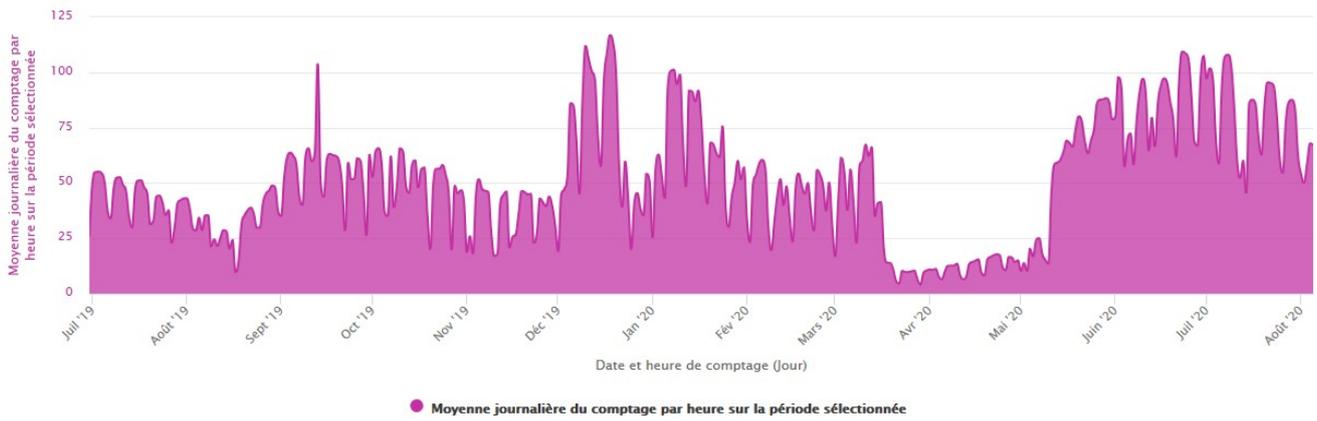
b) Des données parisiennes précises, montrant l'essor de la pratique cycliste, notamment pour le domicile-travail

La ville de Paris a installé depuis plusieurs années des dizaines de compteurs, dont les données sont accessibles en opendata. Ceci a permis de suivre dès le début du déconfinement la dynamique générale sur le vélo, en comparant avec 2019.

L'indicateur privilégié est la « moyenne journalière des comptages vélo par heure ». Il permet à la fois de saisir finement les dynamiques, jour après jour, et de disposer d'un indicateur assez parlant : « combien de cyclistes passent devant un compteur chaque heure ».

L'observation du graphique des 13 derniers mois, ci-dessous, permet de dégager des constats éclairants :

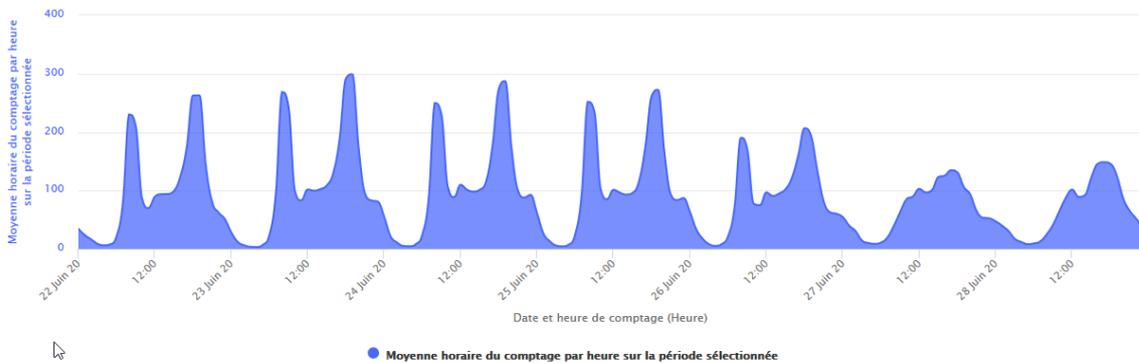
- le confinement est très nettement marqué ;
- la grève des transports de décembre 2019 et janvier 2020 se distingue aussi, marquée par une coupure à l'occasion des fêtes de fin d'année ;
- la grève des transports du 13 septembre 2019 également ;
- la fréquentation vélo depuis le 11 mai 2020 atteint rapidement des niveaux « de grève » (environ une centaine de cyclistes à l'heure) ;
- la fréquentation vélo reste massive malgré l'entrée dans la période estivale ;
- Le niveau de juillet 2020 (environ 90 en moyenne) est à peu près le double de juillet 2019 (environ 45).



L'examen d'une semaine habituelle (ici la semaine du 22 au 28 juin) montre une pratique cycliste très orientée sur le vélotaf, avec des heures de pointe du matin (entre 8h et 10h) et du soir (entre 18h et 20h) très marquées.

Moyenne horaire des comptages vélos

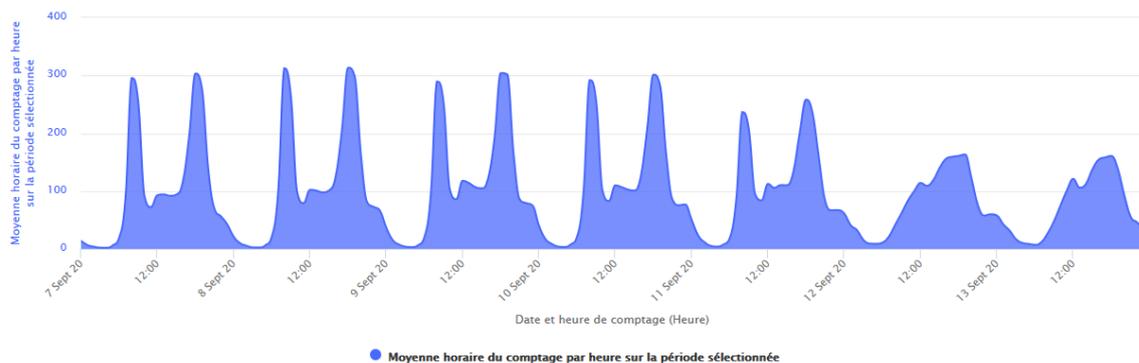
(Personnalisez cette data visualisation en filtrant la donnée (sur la gauche))



Une semaine récente (du 7 au 13 septembre) montre un profil très similaire, avec des pointes encore plus marquées (environ 15 % de hausse par rapport à la semaine de juin présentée ci-dessus).

Moyenne horaire des comptages vélos

(Personnalisez cette data visualisation en filtrant la donnée (sur la gauche))



En utilisant les données détaillées au quart d'heure, l'heure de pointe du matin se situe environ entre 8h30 et 9h30 à Paris, un quart d'heure plus tôt dans les départements de petite couronne. Elle est plus tardive que l'heure de pointe en voiture car les cyclistes ont un temps de trajet plus court et ne sont quasiment pas soumis aux aléas de la congestion. Soumis à moins d'incertitude et avec un trajet plus court, le cycliste peut quitter son domicile plus tardivement le matin pour aller travailler.

c) Une confirmation de la tendance dans les départements de petite couronne

Les départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont progressivement déployés des dispositifs de comptage. Ils ont pu partager, au début de l'été, des premières données consolidées et exploitables.

Ces données confirment la tendance constatée à travers les indicateurs parisiens. Les pistes radiales, entrant dans Paris, présentent des chiffres de fréquentation d'un ordre de grandeur équivalent à des pistes parisiennes fréquentées : 2 000 à 5 000 cyclistes par jour.

La fréquentation constatée diminue ensuite progressivement, à mesure que l'on s'éloigne de Paris et que l'on se situe dans des territoires moins denses.

d) Une attractivité du réseau cyclable dépendant de l'effet réseau

L'attractivité du réseau cyclable, et donc sa fréquentation, dépend grandement de la continuité et du maillage : un cycliste doit pouvoir réaliser la majeure partie de son itinéraire en sécurité. Les efforts collectifs pour veiller aux continuités – interdépartementales notamment – ont permis de créer un « l'effet réseau » qui contribue fortement au succès des pistes cyclables provisoires.

À l'inverse, certains aménagements cyclables provisoires n'ont pas pu s'insérer de manière satisfaisante dans le réseau cyclable ou n'ont pas été prolongé sur un réseau géré par un autre acteur. Il en résulte souvent une faible fréquentation cycliste.

En grande couronne, il n'y a plus d'effet réseau, car le réseau cyclable provisoire ne s'étend que très peu au-delà de la petite couronne. La dynamique cyclable est plus difficile à mesurer, mais les acteurs constatent localement une dynamique favorable au vélo.

e) La résorption de discontinuités majeures

Certains points du territoire francilien constituait jusqu'à présent des discontinuités majeures dans le réseau cyclable. Ces carrefours ou ponts, à caractère très routier, n'étaient quasiment pas fréquentés par les cyclistes. Grâce aux aménagements provisoires, un afflux de cyclistes a pu être constaté dans ces carrefours, sur ces axes.

• La liaison entre Paris et la Défense

La N13, à Neuilly-sur-Seine, a été délestée d'une voie, tandis que la contre-allée dans l'autre sens a été mise à contribution. Le pont de Neuilly, autoroute infranchissable où les rares cyclistes roulaient sur le trottoir, dispose désormais d'une piste bidirectionnelle entièrement protégée. Les cyclistes l'ont plébiscité puisqu'à la rentrée de septembre 2020, plus de 5 000 cyclistes l'empruntent chaque jour. Celle-ci se prolonge sur le boulevard circulaire de La Défense, avec le même niveau de protection. La traversée de la porte Maillot est moins efficace, avec une installation de l'aménagement cyclable sur le trottoir.

• Le carrefour Pompadour

Ce giratoire aux portes de Créteil a été équipé d'un anneau cyclable extérieur, protégé par un espace tampon large, prioritaire sur le trafic, une première française dans ce type de configuration. Chaque entrée et chaque sortie a été réduite à une voie, apportant un gain de sécurité considérable aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons. Des problèmes de remontée de files ont conduit à retoucher cet aménagement, en rétablissant une des entrées à deux voies fin juin, dégradant la sécurité des modes actifs. Ce carrefour fait l'objet d'une surveillance régulière en raison de problèmes de congestion.

• Le pont de Clichy

Comme une grande majorité des ponts au-dessus de la Seine entre Paris et les Hauts-de-Seine, ce pont était infranchissable à vélo avant d'être équipé de deux pistes unidirectionnelles de chaque côté. D'abord larges mais peu protégés, avec de nombreuses intrusions, celles-ci ont été fortement réduites mais sont désormais séparées par des glissières en béton armé (cf. illustration ci-dessous).

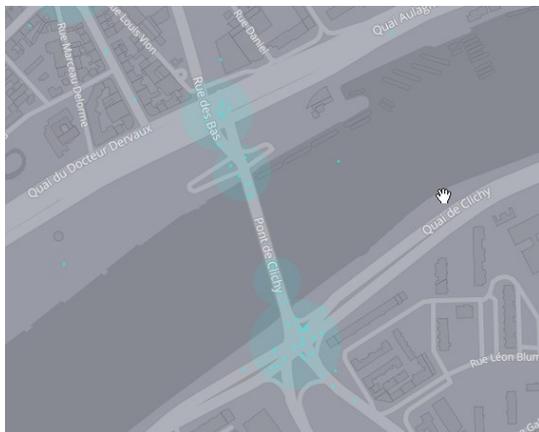


Figure 7: Le pont de Clichy, identifié sur la carte des points noirs de la FUB, bénéficie maintenant d'une piste cyclable protégée.



Figure 6: Pont de Clichy - crédit CD 92

• Voie Georges-Pompidou

La piste de cette voie, dans le 16^e, s'arrêtait à son débouché à Boulogne-Billancourt. Elle a désormais été prolongée pour rejoindre le pont d'Issy-les-Moulineaux (également équipé) et la piste des quais rive gauche. De la même façon, du côté de Paris, il manquait à la piste des quais rive gauche un franchissement du nœud routier au niveau du périphérique. Celui-ci propose désormais des itinéraires qui permettent de rejoindre la piste cyclable d'Issy-les-Moulineaux.

• Porte de Montreuil

Ce vaste rond-point au-dessus du périphérique, clairement identifié dans la carte des points noirs de la FUB, a été équipé d'une piste cyclable bidirectionnelle. Celle-ci est cependant inaccessible les jours de puces : samedi, dimanche et surtout lundi.

• Porte de Saint-Cloud

Cette porte, qui constitue un obstacle pour les cyclistes entre Boulogne et Paris, vient d'être équipée d'un anneau bidirectionnel séparé par un large espace tampon, sur un modèle similaire à la place de Catalogne.

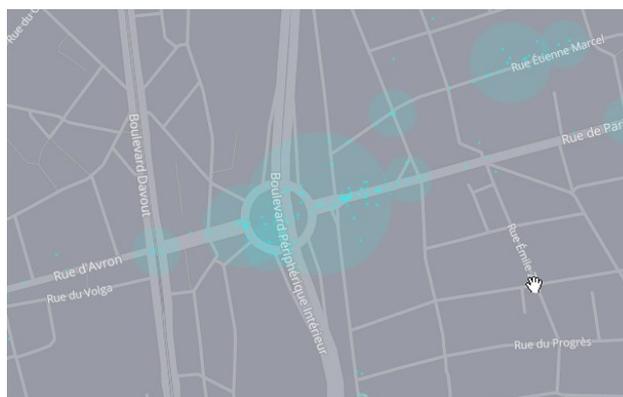


Figure 8: La porte de Montreuil était largement signalée comme point noir cyclable en Île-de-France.

• **Place de Catalogne**

Dans la 14^e arrondissement, un chaînon manquant a été équipé, entre la fin de la Coulée Verte du sud parisien (itinéraire sécurisé jusqu'à Massy) et la piste cyclable de la rue Froidevaux, en équipant la rue Jean-Zay, et surtout la place de Catalogne. Celle-ci a été l'occasion d'un aménagement de grande qualité, inspiré des modèles néerlandais.

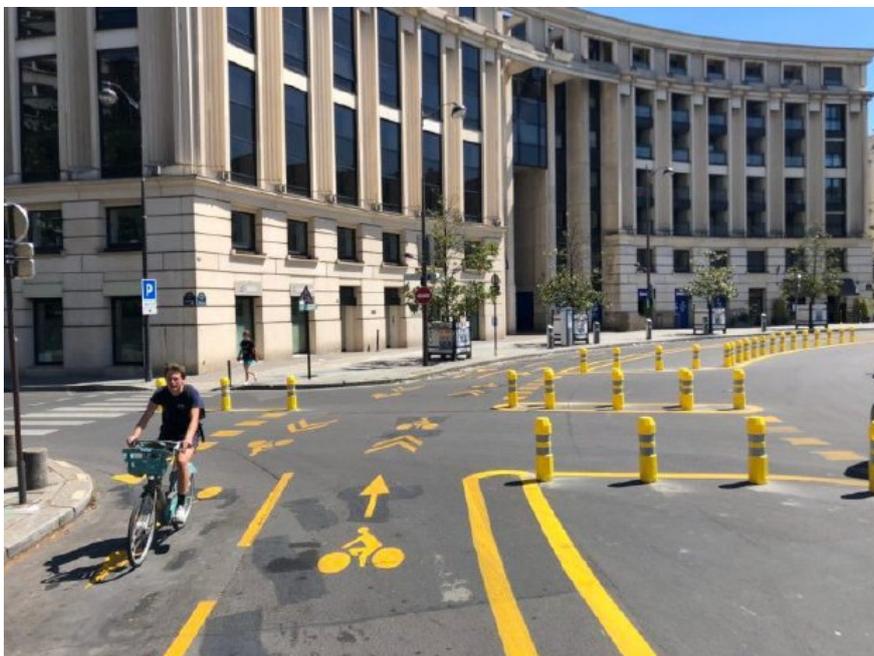


Figure 9: Aménagement place de Catalogne - Crédit Collectif Vélo Ile-de-France

V.2 — Données sur la circulation automobile

a) Circulation constatée sur le réseau routier national

Un dispositif spécifique a été mis en place durant la crise sanitaire pour observer l'évolution du trafic sur le réseau routier national. Neuf points de mesure ont été identifiés pour comparer les trafics durant le déconfinement avec des références issues de 2019.

Il en ressort globalement que le trafic est remonté à partir du 11 mai 2020 pour atteindre, un mois plus tard, un niveau normal. Il s'est établi, entre début juin et début juillet, à 1 % au-dessus des références établies en 2019.

Toutefois la longueur cumulée des congestions est restée globalement faible : un phénomène de répartition durant la journée (effacement des heures de pointe) s'est installé. Autant de véhicules circulent par rapport aux mêmes périodes en 2019, mais en créant moins de congestion.

La période estivale se caractérise par un recul des mobilités autoroutières.

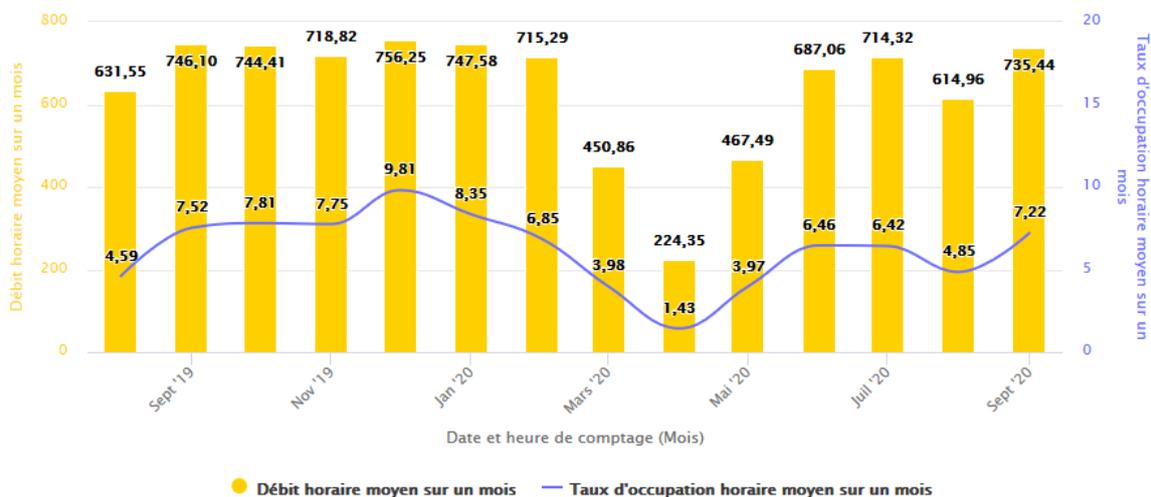
Durant la première quinzaine de septembre 2020, la circulation reste sur des tendances similaires : un niveau normal de trafic (en moyenne à 1 % au-dessus des références établies en 2019) et une longueur cumulée de congestions légèrement plus faible qu'aux mêmes périodes en 2019.

La mise en place des aménagements cyclables provisoires n'a donc aucun impact notable sur la circulation automobile sur le réseau routier national.

b) Circulation constatée à Paris

Depuis le déconfinement et par rapport à la même période de l'an passé, la ville de Paris note une diminution des distances parcourues et une augmentation de la vitesse moyenne dans Paris.

Le graphique ci-dessous montre qu'en cette période de rentrée, le débit horaire moyen sur un mois diminue (746 en septembre 2019 contre 735 pour septembre 2020), de même que le taux d'occupation (qui permet de mesurer la congestion). Alors que la circulation a diminué de 1,5 %, la congestion a diminué de 4 %.



La mise en place des aménagements cyclables provisoires n'a donc pas d'impact global sur la circulation à Paris. Cette situation n'exclut pas la possibilité de congestions très localisées en certains points de la commune, mais aucun cas n'a été remonté ou suffisamment visible dans les médias pour être détecté.

Ces chiffres de baisse du trafic poursuivent la tendance lourde à Paris. Depuis 30 ans, il est observé une baisse de la circulation motorisée individuelle et la hausse régulière et constante des déplacements à pied et à vélo. La voiture représente environ 5 % des déplacements effectués par les Parisiens, et moins de 10 % en intégrant les déplacements de couronne à Paris et inversement (source : OMNIL, EGT H2020). Depuis 2001, en excluant le boulevard périphérique, l'usage de la voiture a baissé de près de 23 %.

c) Des cas de congestions automobiles finalement limités

Sujet d'inquiétude pour la rentrée de septembre, l'impact des pistes cyclables sur la circulation automobile s'est révélé plus réduit que prévu. Dans les faits, il est limité à quelques congestions localisées : pont de Clichy, RD 932 au Bourget, RD 986 entre Bobigny et Drancy, RD 40 à Noisy-le-Sec, pont Palmer à la Courneuve, carrefour Pompadour...

En pratique, lorsque les congestions se sont révélées trop pénalisantes pour le fonctionnement d'un secteur (accès difficile à une zone d'activités, remontées de files accidentogènes, ralentissement des véhicules d'intervention, etc.), les aménagements provisoires ont fait l'objet d'une évolution, voire d'un retrait.

Les linéaires de stationnement sont rarement une variable d'ajustement (hormis à Paris) alors qu'ils pourraient être mobilisés pour augmenter l'espace à partager entre voiture, bus et vélo.

VI — BILAN QUALITATIF DU FONCTIONNEMENT DES PISTES CYCLABLES PROVISOIRES

VI.1 — L’avis des habitants de la métropole du Grand Paris

Le Réseau Action Climat a confié à l’institut IFOP la réalisation d’un sondage auprès des habitants des trois plus grandes métropoles françaises, afin de recueillir leur avis sur les nouveaux aménagements urbains mis en place pour faire face à la crise sanitaire actuelle. Ce sondage⁷ a été réalisé entre le 5 et le 17 août.

62 % des habitants du Grand Paris sont favorables à la pérennisation de tous les aménagements cyclables provisoires. Il est intéressant de noter que les habitants de la métropole hors Paris intra muros sont encore plus favorables, à 64 %, que les Parisiens. Chez les 18-35 ans de la métropole du Grand Paris, ce pourcentage monte à 68 %.

Plus globalement, le soutien à une politique de limitation de la place de la voiture en ville et de développement du vélo est plus fort chez la catégorie populaire – employés et ouvriers – 65 %, que chez les catégories supérieures – artisans ou commerçants et cadres et professions intermédiaires et supérieure, 58 %.

VI.2 — Les usagers des pistes et leurs avis

a) Une enquête sur les cyclistes à Paris

La ville de Paris a confié à un cabinet spécialisé une étude⁸ pour mieux connaître les nouveaux usagers et les nouveaux usages. Des cyclistes ont été interrogés en douze lieux différents.

Il en ressort que 42 % des cyclistes interrogés pratiquent le vélo depuis plus d’un an, 14 % se sont mis au vélo après la grève de décembre 2019-janvier 2020, et 44 % sont des néo-cyclistes (pratique après le 11 mai 2020).

Il est également pointé le fait que la proportion de femmes cyclistes a augmenté, passant de 36 % avant le confinement à 41 % après.

En termes de catégories socio-professionnelles, les néo-cyclistes sont majoritairement des employés et des professions intermédiaires. La situation post-confinement a fortement développé l’usage du vélo chez ces catégories socio-professionnelles, dont la part est passé de 31 % des cyclistes avant confinement à 43 % après le 11 mai 2020.

Un quart des cyclistes interrogés viennent d’une commune autre que Paris.

Concernant le report modal, 86 % des néo-cyclistes empruntaient les transports en commun avant le confinement.

Les cyclistes sont largement satisfaits (à 87 %) par les pistes réalisées, et mettent en avant la rapidité et la fluidité de circulation à vélo, ainsi qu’un meilleur sentiment de sécurité.

7 Disponible ici : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2020/09/sondage-ifop-rac-amenagements-urbains-covid19.pdf>

8 Réalisée en juillet 2020.

b) Considérations plus générales à dire d'experts

Outre l'effet réseau déjà évoqués précédemment, la qualité et le confort offert par certaines pistes cyclables provisoires expliquent également leur succès. Comme le rappelle le collectif vélo Île-de-France : « L'incitation des usagers à recourir au vélo est d'autant plus forte qu'ils disposent de trajets directs, clairement identifiés et entièrement réalisables sur des pistes dédiées. »

A contrario, lorsque la matérialisation des pistes cyclables provisoires est trop peu marquée (simple peinture au sol ou balisettes espacées) au regard de l'intensité du trafic, les cyclistes utilisent peu les aménagements cyclables provisoires : ceux-ci ne procurent pas suffisamment de sentiment de sécurité. Ce phénomène explique l'usage par les cyclistes des trottoirs (que celui-ci comporte ou non une bande cyclable) alors que des aménagements provisoires existent.

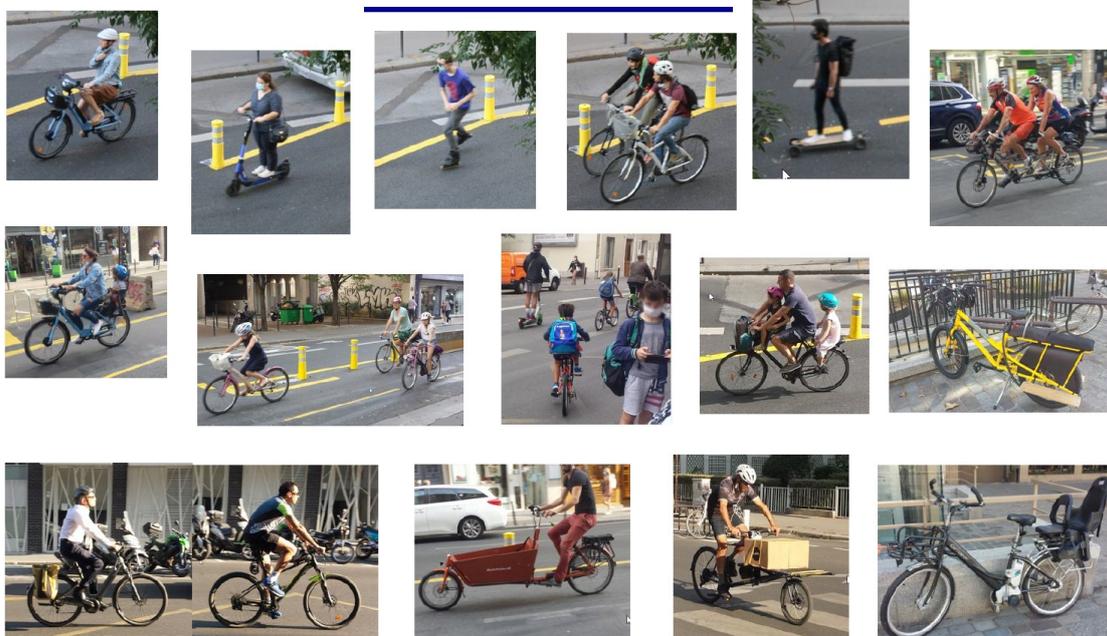
Le CEREMA fournit des recommandations pour aider les gestionnaires de voiries à réaliser des aménagements suffisamment sécurisant.

Les retours d'usagers (enquête nationale ou recueil par les gestionnaires de voiries franciliens) plébiscitent les pistes cyclables en site propre.

c) Illustration de la diversité des usagers des pistes cyclables provisoires

Par commodité, il est toujours évoqué les fréquentations cyclistes. Mais cette fréquentation est le fait d'un public plus diversifié d'usagers. Ainsi, sur certaines pénétrantes dans Paris, la part des trottinettes électriques avoisine les 10 % du nombre d'usagers comptabilisés sur la piste cyclable provisoire. De manière plus anecdotique, on constate aussi l'usage de rollers ou de planches à roulettes.

Il est également constaté un accroissement de la proportion de femmes parmi les usagers de ces pistes, ainsi que des enfants et adolescents. En offrant plus de sécurité, ces aménagements urbains sont plus inclusifs.



VI.3 — La cohabitation des bus et des cyclistes

La cohabitation des bus et des cyclistes est un sujet important, car fréquent et préoccupant en termes de sécurité des personnes.

a) Situation des couloirs bus transformés en piste cyclable exclusive

Les pistes cyclables provisoires ont été mises en œuvre, à plusieurs endroits, en réservant le couloir bus pour les vélos, et en renvoyant le bus dans la circulation générale. Si cette solution offre une situation idéale pour les cyclistes (bonne largeur de piste, parfois en site propre protégé), le désagrément causé pour la circulation de bus est important et peut se traduire par un allongement des temps de parcours. Cette solution, qui avait sa pertinence en début de confinement, lorsque les capacités d'emport des bus étaient drastiquement réduites (seulement 15 % de la capacité théorique), est plus difficile à justifier à présent que les bus transportent à nouveau un nombre significatif de personnes. D'ailleurs, sur certains axes, le bus est le moyen de transport convoyant le plus de personnes. Il est donc important de trouver d'autres solutions.

Les gestionnaires de voiries et Île-de-France Mobilités ont mis en place un suivi renforcé de l'impact sur les temps de parcours, afin d'identifier précisément les lignes concernées par ces retards. Lorsque ceux-ci sont importants, des discussions ont lieu pour trouver les meilleures évolutions d'aménagement, conciliant au mieux la qualité de service des bus et la qualité des infrastructures cyclables. À titre d'exemple, en Seine-Saint-Denis, une expérimentation d'ouverture des pistes cyclables aux bus est en cours.

La FNAUT s'est prononcée en faveur d'une révision ou d'une suppression des aménagements provisoires qui aboutissaient à la suppression des couloirs bus.

b) Situation des couloirs bus transformés en couloir bus cyclables

La mise en place des pistes cyclables provisoires a parfois consisté à ouvrir les couloirs bus aux cyclistes. Deux inconvénients existent à mêler ainsi bus et cyclistes :

- la sécurité des cyclistes : les bus sont des « poids lourds » qui occupent beaucoup d'espace sur la chaussée et les cyclistes sont vulnérables en cas d'accrochage ;
- le sentiment d'insécurité des cyclistes.

L'expérience parisienne, depuis des années, montre que la cohabitation est possible. Celle-ci repose sur une formation des conducteurs de bus à la cohabitation avec les cyclistes et une vitesse commerciale relativement basse (environ 15 km/h) qui rend rares les situations où un bus roule à grande vitesse.

En petite couronne, où la vitesse commerciale des bus est plus élevée, la cohabitation peut être plus difficile. Si les conducteurs de bus peuvent être formés et « faire attention » aux cyclistes, le ressenti d'insécurité des cyclistes peut demeurer, notamment lié au fait que les bus occasionnent des déplacements d'air assez conséquent.

Deux solutions peuvent être avancées. D'une part le couloir bus cyclable peut être élargi. À partir de 4,5 m de largeur, le bus commence à pouvoir doubler plus facilement les cyclistes, en « prenant ses distances ». D'autre part, les couloirs bus cyclables peuvent être aménagés avec une limitation de vitesse du bus et une interdiction de dépasser les cyclistes ; par exemple une limitation à 20 km/h. Cette solution présente une dégradation – faible – des conditions de circulation des bus si ceux-ci disposaient antérieurement d'un couloir bus réservé à leur seul usage. Mais elle présente une amélioration si les bus étaient précédemment dans la circulation générale. Pour les cyclistes, la situation est plus sécurisante dès lors qu'ils sont clairement informés – par la signalétique ou les marquages au sol – qu'ils peuvent occuper la totalité de la piste et que les bus ne peuvent pas les dépasser.

c) Situation des arrêts de bus situés au droit des pistes cyclables

Dans certaines configurations, le bus est amené à occuper la piste cyclable pour stationner devant un arrêt de bus. Cela se produit chaque fois que la piste cyclable a été réalisée le long des arrêts de bus. Les cas de figure principaux sont les suivants : transformation du couloir bus en piste cyclable ; prise d'une voie de circulation générale pour réaliser la piste cyclable provisoire.

Les inconvénients de cette situation sont importants. Le conducteur du bus doit rabattre son véhicule sur la droite, en roulant sur une portion de voirie fréquentée par les cyclistes. Ce rabattement est facilité si les cyclistes sont tenus de céder le passage. Mais dans ce cas la qualité de la piste cyclable est sensiblement réduite.

Les cyclistes peuvent être tentés de dépasser le bus mais ils doivent pour cela s'intégrer dans le flux de circulation générale. Sur les axes à plusieurs lignes de bus, le trajet cycliste peut se transformer en une série de dépassement de la sorte, assez peu agréables et sécurisants.

Une solution intéressante s'est développée avec l'usage des quais provisoires, aussi appelé quais avancés. Si cette solution procure une avancée certaine en termes de sécurité des cyclistes, elle n'est pas optimale, ni pour les usagers du bus, ni pour les cyclistes qui doivent rouler sur cette plateforme. C'est pourquoi la pérennisation de telles situations devrait plutôt viser un avancement de l'arrêt de bus, permettant un passage de la piste cyclable à l'arrière de l'abribus.



Figure 10: Les usagers du bus n'ont pas d'espace de sécurité lorsqu'ils montent ou descendent du bus. (crédit FNAUT)

VI.4 — L'usage des pistes cyclables provisoires par les véhicules de secours ou d'intervention

Les pistes cyclables provisoires ont parfois été conçus en prévoyant leur usage par les véhicules de secours ou d'intervention. Ainsi, ceux-ci peuvent bénéficier d'une voie réservée lorsque le trafic automobile courant est trop dense, voire congestionné.

Cette mesure permet d'optimiser l'usage de l'espace public réservé par la réalisation des pistes cyclables provisoires, en diversifiant ses usages.

L'avantage pour les véhicules de secours et d'intervention est évident. Ils bénéficient de voies relativement dégagées, et qui peuvent l'être complètement si les cyclistes se rangent prestement sur la droite.

L'inconvénient pour les cyclistes est assez faible, dès lors qu'ils savent clairement que ce cas de figure – circulation en urgence de véhicules de secours ou d'intervention – peut se produire. Comme les automobilistes, et plus aisément qu'eux, ils peuvent se ranger pour laisser passer un véhicule ayant actionné sa sirène.

Le risque majeur est celui d'une mauvaise information des cyclistes, qui pourraient être surpris par cette utilisation de la piste cyclable. Or les pratiques semblent variables selon les départements, voire selon les pistes. Des améliorations sont à trouver, soit avec une harmonisation des pratiques, soit avec le développement d'une signalétique appropriée.

Toutefois, ce fonctionnement peut être mis à mal par les infractions d'automobilistes, qui stationnent ou empruntent massivement la piste cyclable, la rendant également congestionnée.

Des dysfonctionnements de ce type ont été signalés dans un article du Parisien, daté du 2 août 2020⁹.

VI.5 — Le non-respect des pistes cyclables provisoires par les automobilistes

Les voitures et véhicules utilitaires utilisent dans certains cas les pistes cyclables comme espaces de stationnement. Malgré des campagnes de verbalisation, ce phénomène est encore très marqué sur certaines portions de pistes cyclables, rendant quasiment inutilisable les pistes concernées, ou dangereuses puisque les cyclistes les empruntant sont obligés de sortir de la piste et de s'insérer dans la circulation générale.

Ces infractions peuvent se traiter par un renforcement de la signalisation, de la verbalisation ou une modification matérielle des aménagements.

VI.6 — L'effet très positif sur la cyclo-logistique

Les associations ou entreprises œuvrant dans le champ de la cyclo-logistique ont fait part de l'impact très positif des pistes cyclables provisoires sur leur activité. Les livraisons en vélo ou vélo-cargo ont fortement augmenté. La part modale du vélo chez les coursiers a augmentée.

VI.7 — Comportements accidentogènes des cyclistes et accidentologie

Des comportements accidentogènes sont constatés parmi les cyclistes : usage du téléphone en roulant, non respect des feux rouges et prise de pistes à contresens.

S'agissant de l'accidentologie, il est difficile de se prononcer puisque les données ne sont pas



9 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/petition-infractions-bouchons-en-seine-saint-denis-les-coronapistes-mises-a-l-epreuve-02-08-2020-8362446.php>

statistiquement représentatives. Toutefois, sur les derniers mois (juin, juillet, août), il est constaté un doublement du nombre de cyclistes tués (4 en 2019, 8 en 2020), à rapporter au doublement de la fréquentation vélo. Des analyses plus poussées, en lien avec la préfecture de police, seront menées.

VI.8 — Les actions de prévention ou de communication

Outre les actions strictement ciblées sur les pistes provisoires, des actions plus globales de promotion des modes actifs se mettent en place.

Ainsi, la coordination sécurité routière de Seine-Saint-Denis, l'association « Mieux se déplacer à bicyclette » et la CCI de Seine-Saint-Denis proposent aux entreprises de ce département un kit d'information pour aller au travail à vélo en toute sécurité. Près de 8 000 entreprises ont fait l'objet de cette communication. Une formation plus approfondie, sous la forme d'un webinaire avec l'association « Mieux se déplacer à bicyclette », est disponible pour les entreprises intéressées.

Fin septembre 2020, la Sécurité routière a lancé une campagne intitulée « Attention à vélo, attention aux vélos », visant à sensibiliser cyclistes et automobilistes à un meilleur partage de la route.



VI.9 — Saturation des aménagements cyclables

Les gestionnaires de voiries constatent que des aménagements cyclables réalisés récemment (parfois juste 4 ou 5 ans plus tôt) sont devenus inefficaces au regard du trafic actuel, alors qu'ils avaient été largement dimensionnés dans le contexte de leur réalisation. Cette croissance forte du trafic vélo est à prendre en compte dans les projets de pérennisation ou de développement de nouvelles infrastructures cyclables.

VI.10 — Un besoin d'entretien des matérialisations légères

Les pistes cyclables provisoires peuvent nécessiter un entretien courant qui n'est pas à négliger. Dans certains cas (par exemple mise en place de balise mobiles de type K5c) les besoins d'intervention sont très fréquents, pour remettre en place le dispositif. À l'inverse, lorsque les aménagements sont plus conséquents (par exemple des glissières en béton armé – GBA) la piste cyclable provisoire ne nécessite pas d'entretien fréquent. Les marquages au sol (peinture) peuvent nécessiter une réflexion. Plus ils sont visibles et nets, plus ils sont efficaces, mais une peinture simple (qui ne soit pas glissante en cas de pluie) est vite salie par le trafic automobile dans les carrefours.

VII — CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU

VII.1 — Une amélioration irréversible de la qualité des aménagements cyclables en Île-de-France

Avec un doublement de la fréquentation cycliste, le succès des pistes cyclables provisoires est visible. Les cyclistes sont au rendez-vous des réalisations provisoires. L'expérience de ces derniers mois démontrent que des aménagements cyclables de qualité permettent une hausse significative de la pratique du vélo. Cette situation était d'une certaine manière prévisible puisque les analyses pré-existantes indiquaient l'absence de tels aménagements comme premier frein à l'usage du vélo. Mais la dynamique lente de réalisation d'aménagements maillés ne permettaient pas de constater des hausses spectaculaires de la pratique.

Les réalisations coordonnées de pistes cyclables provisoires, aboutissant à l'établissement d'un réseau, ont permis de démontrer que les potentiels cyclistes franciliens sont nombreux et qu'ils attendaient les aménagements de qualité pour se lancer.

Ce test grandeur nature permet d'envisager de manière beaucoup plus concrète une évolution du partage modale des mobilités en Île-de-France. Il permet aux gestionnaires de voiries et d'espaces publics d'envisager des projets avec beaucoup plus de confiance quant à leur pertinence.

L'expérience éclaire aussi la situation de la place de la voiture dans l'espace public. Les craintes de congestion généralisée ne se sont pas réalisées. Les gestionnaires de voirie ont pu tester une réduction de la place attribuée à la voiture (mode qui occupe structurellement beaucoup d'espace public au regard du nombre de personnes transportées). Ce qui paraissait difficilement faisable a priori s'est révélé réalisable dès lors que l'approche était souple et adaptative. La réduction générale des mobilités lors de ces derniers mois a également permis une réduction plus en douceur, dans certaines zones, du nombre de voies automobiles. En général les automobilistes ont adapté leur pratique progressivement, sans qu'il soit nécessaire d'aboutir à une situation de congestion critique.

L'enjeu actuel est de conserver le fonctionnement en réseau dans l'attente d'un réseau plus pérenne, plus capacitaire, plus qualitatif : le RER vélo. Il faut donc gérer la période des quelques mois à quelques années pour effectuer la transition vers ce réseau plus pérenne. Cela peut se faire par :

- la pérennisation des pistes provisoires lorsqu'elles préfigurent le RER vélo ;
- le maintien de pistes provisoires sur des itinéraires clés en attendant une définition précise du tracé du RER vélo ;
- l'accélération de la réalisation de « branches » du RER vélo ;
- la création de nouvelles pistes cyclables provisoires (qui permettent de tester des solutions pour mieux définir le futur RER vélo).

Pour gérer cette transition, les gestionnaires de voiries sont engagés dans des réflexions sur la manière de pérenniser les aménagements cyclables provisoires réalisés.

VII.2 — Processus d'évolution du réseau cyclable provisoire dans les différents départements

a) La ville de Paris

La maire de Paris a annoncé la pérennisation des aménagements cyclables provisoires. Pour la ville de Paris, la persistance de la crise sanitaire rend indispensable la poursuite de l'action menée ces derniers mois en faveur des mobilités actives.

Les services de la ville travaillent à cette pérennisation :

- soit sous la même forme (peinture blanche, SLT définitive, séparateur en granit en lieu et place des blocs bétons) ;
- soit dans le cadre d'une transformation plus qualitative de la voie (végétalisation, reprise des fils d'eau, ajustement des fonctionnalités de livraisons, etc.) ;
- soit avec modification du programme (piste axiale transformée en piste latérale, modification des sens de circulation générale, etc.).

Chaque aménagement provisoire restera en place d'ici à ce que soient mises en œuvre les actions de pérennisation.

Les choix du type de pérennisation seront faits en fonction des remontées du terrain, de la connaissance des services techniques et du positionnement des élus. Des ajustements sont apportés aux aménagements dans le cadre de la pérennisation afin d'accroître la cohérence du réseau cyclable parisien.

b) Le conseil départemental des Hauts-de-Seine

Deux adaptations sont en cours d'étude. D'une part sur la RD 7, dans la rampe d'accès à la tête de pont de Puteaux. D'autre part sur la RD 910 à Sèvres, entre la RD 406 et le pont de Sèvres, pour permettre le démarrage du chantier de la promenade des jardins.

Plus globalement, le conseil départemental des Hauts-de-Seine va maintenir ces aménagements temporaires (au vu de la situation sanitaire toujours préoccupante) et mettre en œuvre une concertation pour décider de la suite à donner.

Toutes les communes ont donné leur accord pour ce processus. Île-de-France Mobilités et la RATP ont également donné leur accord. En retour le conseil départemental s'est engagé à rouvrir les couloirs bus en cas d'allongement significatif des temps de parcours des bus.

Avec l'accord des communes, neuf groupes de travail sont organisés afin d'engager la réflexion sur la pérennisation de ces pistes, leur adaptation ou au contraire leur suppression. Outre les représentants des communes, des EPT et du département, ont été invités à ces réunions les services de la préfecture, Île-de-France Mobilités, la RATP et le Collectif vélo Île-de-France.

Les propositions seront transmises pour validation au président du conseil départemental.

c) Le conseil départemental du Val-de-Marne

Le conseil départemental du Val-de-Marne est doté d'un plan de déplacement (adopté en janvier 2019), pour la période 2019-2030, qui prévoit notamment de multiplier par 5 la part du vélo dans les déplacements pour atteindre 9 % de part modale. Le Département a également défini un document stratégique cyclable pour la période 2019-2022 (adopté en juin 2019). Enfin, le conseil départemental a signé en novembre 2019 une convention avec le Collectif vélo Île-de-France, afin de

l'accompagner financièrement et de travailler sur le projet de « RER vélo » dans le Val-de-Marne.

Dans le contexte sanitaire, et s'appuyant sur les réflexions pré-existantes en matière de vélo, le conseil départemental du Val-de-Marne s'est engagé dans la réalisation de pistes cyclables provisoires.

Afin de déterminer les axes à équiper en priorité, plusieurs critères ont été combinés :

- doublement des axes de transports en commun ;
- potentiel d'utilisation des pistes à réaliser ;
- faisabilité technique dans un délai court ;
- liens avec les départements limitrophes, afin de contribuer au maillage général du réseau.

Le conseil départemental du Val-de-Marne constate que le succès des pistes cyclables provisoires ne permet pas de revenir à la situation pré-crise sanitaire. Il a donc engagé une pérennisation, différenciée selon les portions d'itinéraires, en concertation avec les communes.

La pérennisation a été retenue pour les aménagements pleinement concluants. Lorsqu'il demeure quelques questions (notamment vis-à-vis de la circulation bus), une transformation à titre d'expérimentation sera réalisée. Les aménagements seront passés en marquage blanc, mais l'expérimentation et l'observation se poursuivra. Pour les portions où la réussite cyclable est moins nette, les pistes seront maintenues en marquage provisoire. Enfin, les portions de pistes posant des problèmes importants seront supprimées.

d) Le conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Afin de concilier les différents modes de déplacement pour maintenir les pistes cyclables provisoires, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis a déjà engagé un programme d'actions correctives durant l'été 2020. Une des mesures les plus significatives, portant sur environ 13 % du linéaire de pistes cyclables provisoires, a été l'ouverture des pistes cyclables provisoire à la circulation bus.

Au-delà de cette mesure, des ajustements complémentaires sont en cours de réalisation en matière de traitement des carrefours, des points d'arrêt bus, et de lutte contre l'intrusion des véhicules dans les aménagements.

Toutes ces mesures sont le fruit d'analyses partagées régulièrement avec les acteurs impliqués : les communes, les transporteurs, les associations d'usagers cyclistes, Île-de-France Mobilités, les services de l'État.

Le conseil départemental de Seine-Saint-Denis réunit l'ensemble de ses partenaires lors des comités vélo stratégiques, qui sont l'occasion de partager un bilan des réalisations et d'échanger sur les évolutions à apporter. L'objectif a priori est de pérenniser l'ensemble des aménagements réalisés.

VII.3 — Le pilotage régional de la démarche

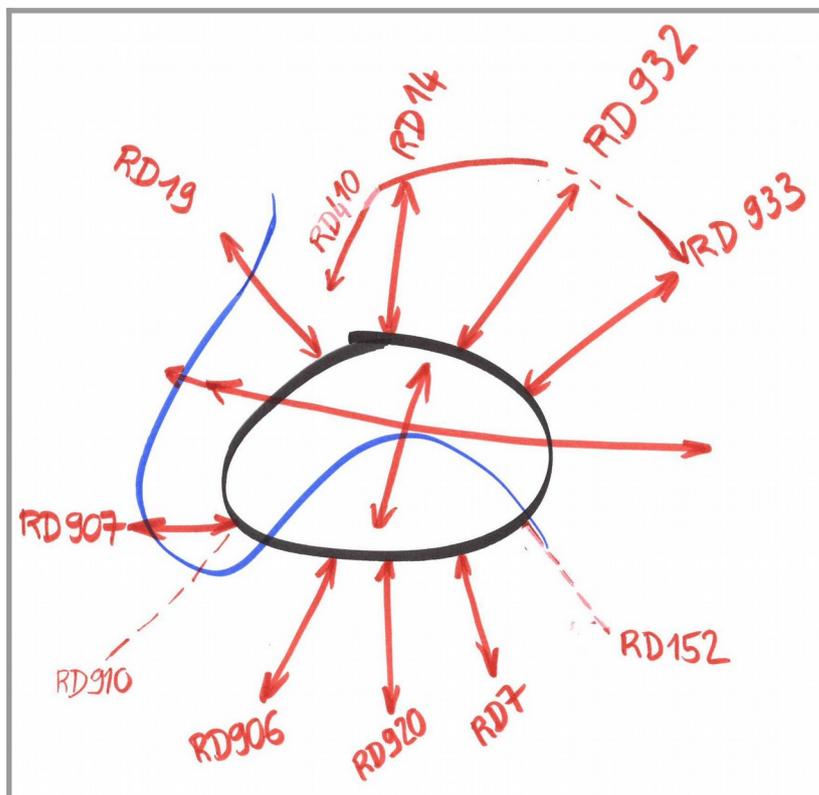
Installer, faire évoluer, supprimer des aménagements cyclables provisoires est une décision relevant du gestionnaire de voirie, nécessitant dans certains cas un avis de l'administration (réseau à grande circulation par exemple).

Pour autant, le réseau cyclable provisoire établi ces derniers mois rencontre un tel succès et offre de telles perspectives de développement des modes actifs qu'il serait judicieux de veiller collectivement à son évolution.

Pour cela, l'État en région Île-de-France poursuit son action de pilotage régional, afin de permettre le partage d'une vision régionale. Le cœur du réseau (cf. schéma ci-dessus), constitué des aménagements dans Paris, des pénétrantes dans la capitale et d'une rocade au nord doit être considéré comme un réseau assurant une fonction

interdépartementale ou métropolitaine. Au vu des fréquentations constatées, et du rôle majeur joué par ces portions du réseau, des suppressions auraient des conséquences fortes au-delà du département considéré. Les décisions concernant son évolution devraient ainsi faire l'objet d'échanges assurant la bonne coordination, comme cela a été fait lors de la constitution initiale de ce réseau.

Au-delà, l'État poursuivra son action au profit du développement des mobilités actives qui ont vocation à irriguer les différents territoires (schémas locaux...) pour que l'effet réseau joue pleinement.



Le schéma ci-contre représente des portions du réseau assez bien maillées, très fréquentées, qui constituent le « cœur du réseau ». (le réseau parisien n'a pas été représenté plus en détail par souci de clarté ; les tracés en pointillés correspondent à des projets non réalisés qui pourraient être des pénétrantes structurantes)

Annexe



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 15 mai 2020

Déconfinement : favoriser la pratique du vélo pour désengorger les transports en commun et éviter le recours à la voiture individuelle

Dans le cadre du déconfinement, Michel Cadot, préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, Valérie Péresse, présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, Anne Hidalgo, maire de Paris, François Durovray, président du conseil départemental de l'Essonne, Georges Siffredi, président du conseil départemental des Hauts-de-Seine, Stéphane Troussel, président du conseil départemental de Seine-Saint-Denis, Patrick Septiers, président du conseil départemental de Seine-et-Marne, Christian Favier, président du conseil départemental du Val-de-Marne, Marie-Christine Cavecchi, présidente du conseil départemental du Val-d'Oise, Pierre Bédier, président du conseil départemental des Yvelines ainsi que le collectif associatif Vélo Île-de-France s'associent pour développer le nombre de voies cyclables temporaires en Ile-de-France. Ces nouvelles voies permettent aux Franciliens de se déplacer en toute sécurité et de limiter le recours aux transports en commun ainsi qu' à la voiture.



L'État et les collectivités ont, au cours des dernières semaines, mis en place des installations visant à favoriser la pratique du vélo des Franciliens. Cette démarche, centrée sur la mise en place d'un réseau cohérent de voies cyclables temporaires et modulables, répond à trois objectifs principaux:

- proposer une alternative à l'usage massif des transports collectifs et ainsi éviter leur surfréquentation ;

- proposer une alternative à l'usage du véhicule personnel pour des distances courtes afin d'éviter des situations d'engorgement des réseaux routiers et de pollution atmosphérique ;
- poser les jalons d'un développement plus important et pérenne de l'usage du vélo.

Les gestionnaires des principales voiries d'Île-de-France, à savoir la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF), les conseils départementaux et la ville de Paris, ont élaboré au cours des dernières semaines un réseau continu et sécurisé de voies provisoires sur l'ensemble du territoire francilien. La Région Île-de-France les finance au titre de son soutien au RER Vélo. Analyse des besoins et coordination des acteurs permettront de proposer une offre correspondant aux attentes des cyclistes en veillant à la continuité interdépartementale des réseaux cyclables.



Près de 150 kilomètres de voies cyclables temporaires



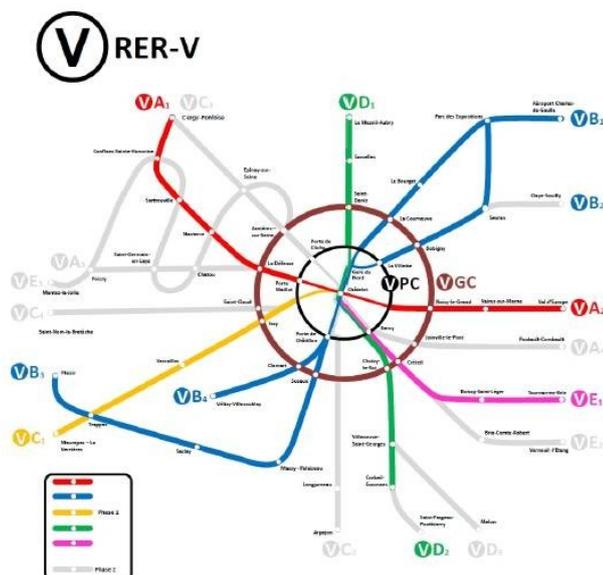
Certaines voies sont opérationnelles depuis le 11 mai. Ce réseau a vocation à se déployer plus largement à compter du 18 mai : ce sont environ 50 kilomètres de voies supplémentaires qui seront ainsi en service, et près de 150 kilomètres courant juin.

Le Collectif associatif Vélo Île-de-France a élaboré une première carte interactive pour les usagers, mise à jour régulièrement afin de suivre l'ouverture de voies temporairement cyclables. A consulter sur : <https://velo-iledefrance.fr/>



La Région ouvre aujourd’hui une plate-forme collaborative « À vélo en Île-de-France ». Elle permettra à ceux qui veulent basculer au vélo de disposer en un seul endroit de toutes les informations dont ils ont besoin : itinéraire, stationnement et, demain, services. Les informations seront ouvertes en *open data* et réutilisables. Elle est accessible à l’adresse : <https://velo.smartidf.services>

L’État et les collectivités par cette initiative commune œuvrent conjointement à la préfiguration du RER Vélo qui permettra d’offrir un réseau maillé et de très haute qualité de service pour permettre au vélo de prendre toute sa place dans les déplacements du quotidien :



Crédits photos : Christophe Bellin / Ville de Paris.

Crédits photos

- P 1 DRIEA
- p12 Médy Sejai (Ville de Montreuil)
- P13 Collectif Vélo Île-de-France
- p17 CEREMA
- p18 Collectif Vélo Île-de-France
- p19 CEREMA
- P20 STEG/DTVD/CD94
- p21 Médy Sejai (Ville de Montreuil)
- p24 ©Stéphanie Mangin (Vélo & Territoires)
- p25 Direction de la voirie et des déplacements (Mairie de Paris)
- P27, fig. 6 EPI 78-92
- P27, fig. 7 et 8 baromètre des villes cyclables FUB
- p28 Collectif Vélo Île-de-France
- p29 Direction de la voirie et des déplacements (Mairie de Paris)
- p31 DRIEA
- p33 FNAUT
- p34 DRIEA
- p40 DRIEA
- p41 DRIEA
- p42 Collectif Vélo Île-de-France
- p43 Direction de la voirie et des déplacements (Mairie de Paris)



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
d'Île-de-France

21/23 rue Miollis
75732 Paris cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80

Dépôt légal : Janvier 2021
ISBN : 978-2-11-162726-0