



# **Pistes cyclables provisoires post confinement**

Sécuriser les déplacements à vélo pour désaturer les transports en commun  
DVD – avril 2020

# Sommaire

**01** Objectifs

**02** Choix des axes et principes

01

Pourquoi des pistes provisoires ?

## Pourquoi des pistes provisoires ?

L'objectif est de créer rapidement des pistes sur les axes majeurs de déplacement non équipés pour permettre le déplacement de celles et ceux qui choisissent le vélo :

- En favorisant le respect des mesures de distanciation sociale
- En sécurité pour limiter le risque d'accident
- **Sécurisante pour qu'elles apparaissent comme une solution réaliste aux personnes actuellement non-cyclistes et éviter qu'elles se reportent sur la voiture**

# Pourquoi des pistes provisoires ?

## Tentative de dimensionnement

Ex : report de 5% du trafic de la ligne 13 à l'heure de pointe du matin :

600 000 voyageurs/j (chiffres Google)

Env 60 000 à l'HPM

5% des 60 000 = env 3000 personnes/h

1,1 personnes par voiture

800 veh / file

-> 3,4 soit 4 files de circulation motorisée supplémentaires nécessaires

# Pourquoi des pistes provisoires ?

## Capacité des pistes cyclables

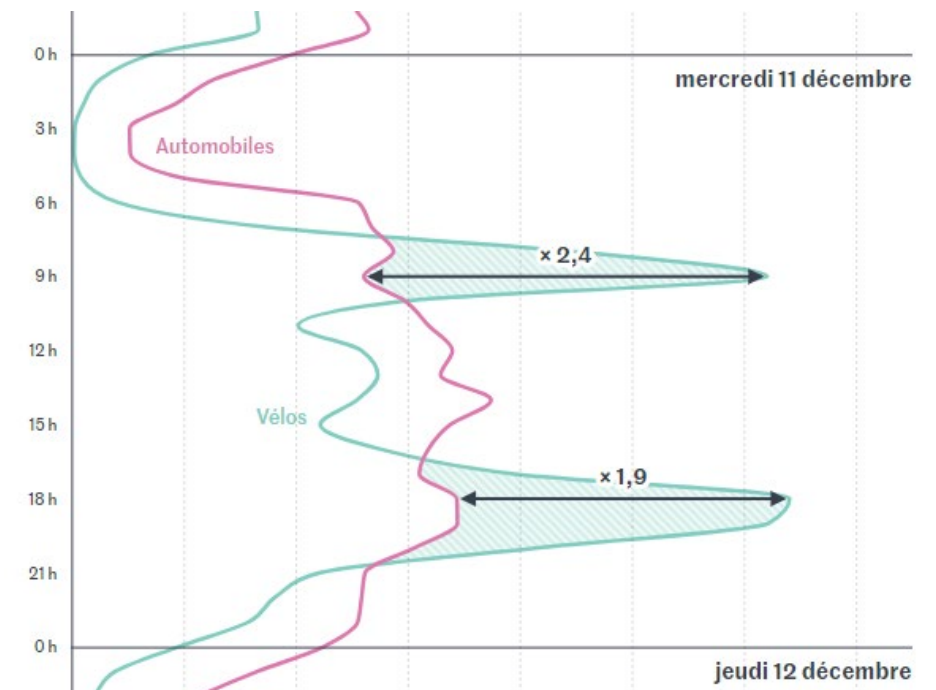
Sébastopol le mardi 3 mars 2020 (hors grève) à l'heure de pointe du matin :

- 1108 vélos sur la piste non saturée (trottinettes non comptées)
- en lieu et place d'une file de circulation qui débitait à saturation 800 veh/h (env 880 personnes)

**La piste est déjà plus efficace qu'une file motorisé et n'est pas encore à saturation.**

**Débit effectif mesuré sur le bd Voltaire durant la grève :**

- 2m de large pour piste
- 3m de large pour voie motorisée



[https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/12/20/greve-des-transports-deux-fois-plus-de-velos-que-de-voitures-sur-un-boulevard-de-paris\\_6023593\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/12/20/greve-des-transports-deux-fois-plus-de-velos-que-de-voitures-sur-un-boulevard-de-paris_6023593_4355770.html)

# Pourquoi des pistes provisoires ?

Comment convaincre les non usagers du vélo à choisir le vélo plutôt que la voiture ?




Comparaison de l'attractivité des infrastructures – même axe :

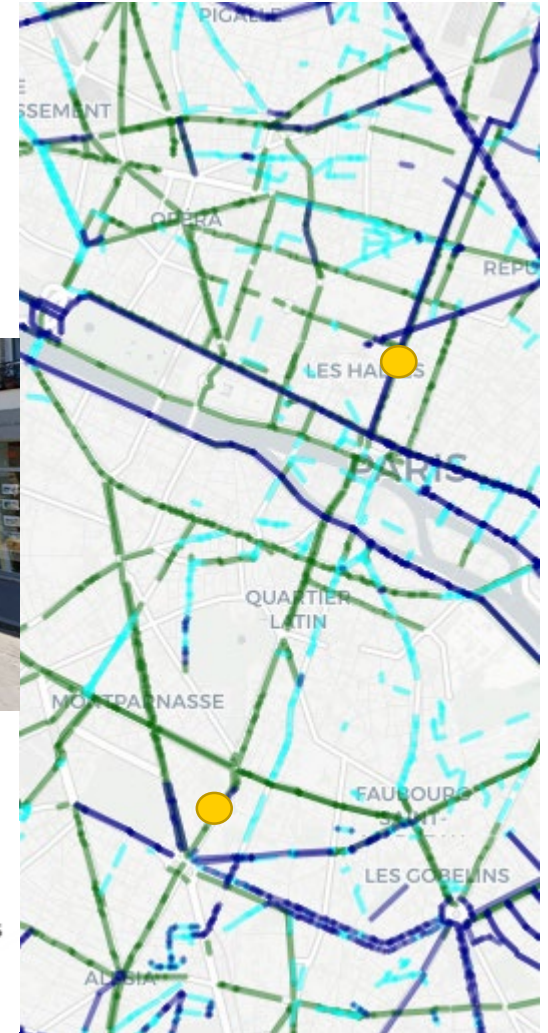


Piste sur Sébastopol  
Continuité jusqu'à Porte  
d'Aubervilliers



Couloir de bus et piste  
discontinue sur bd Denfert  
Rochereau

-  Pistes cyclables
-  Bandes cyclables
-  Couloirs de bus

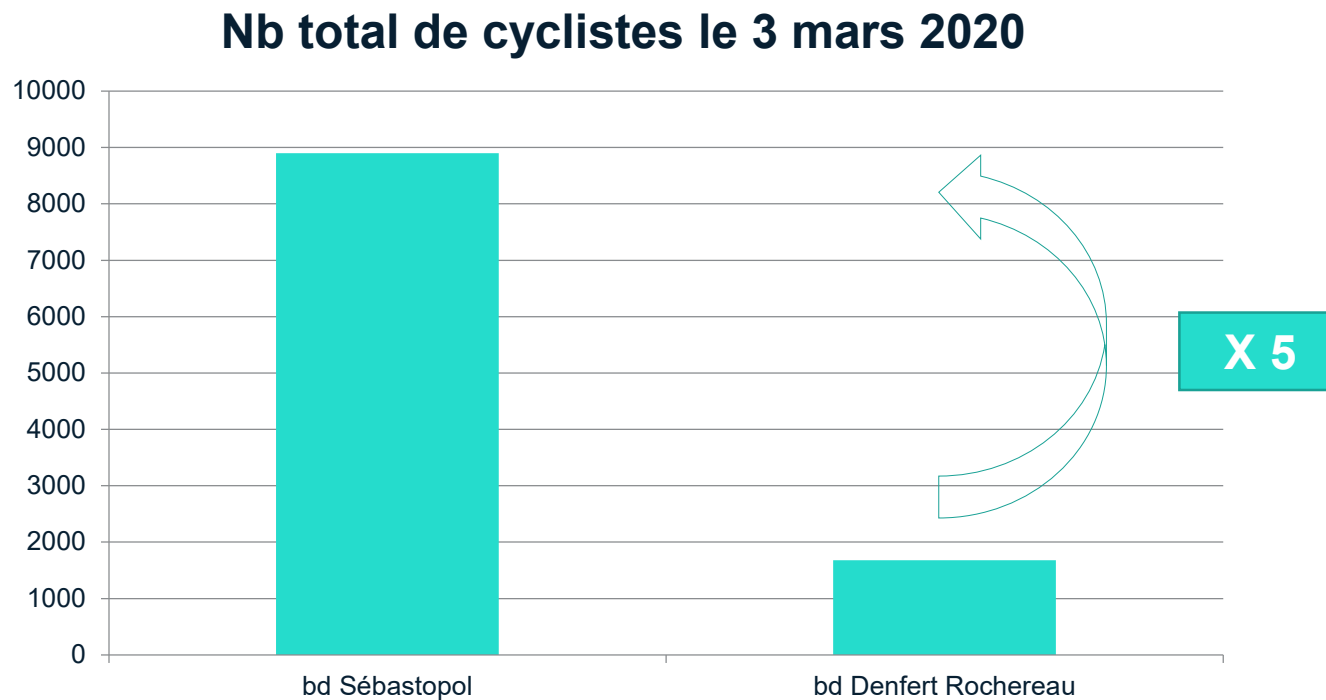




# Pourquoi des pistes provisoires ?

Comment convaincre les non usagers du vélo à choisir le vélo plutôt que la voiture ?

Comparaison de l'attractivité des infrastructures – même axe :





# 02

## Choix des axes et principes

# Fréquentation et saturation des lignes de métro

Taux d'occupation par interstation du métro à l'heure de pointe du matin

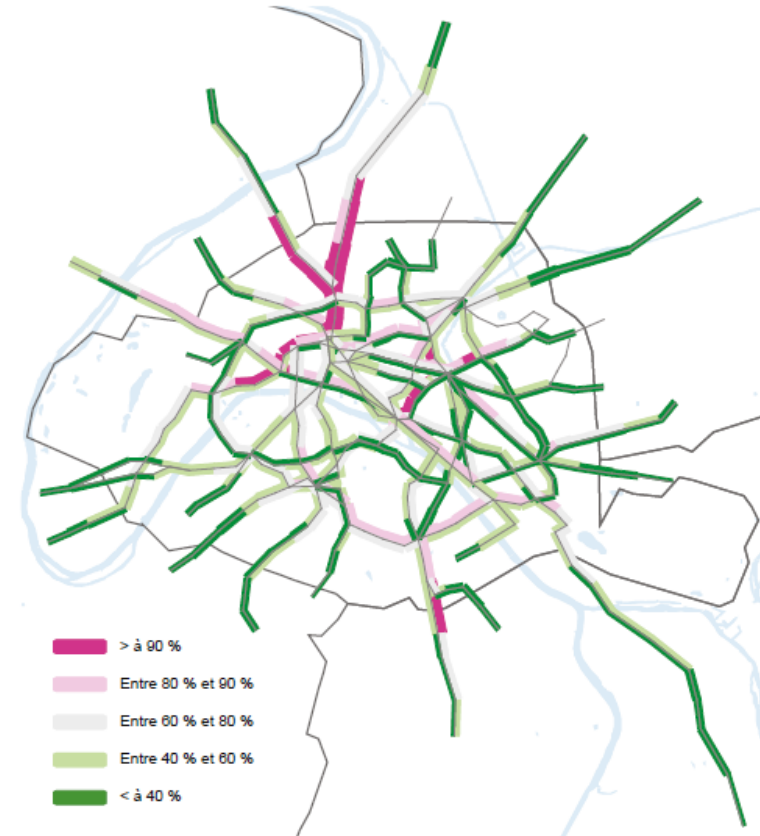
% des places totales

Classement des lignes par ordre de fréquentation :

- 1
- 4
- 9
- 7
- 13
- 6
- 5
- 2
- 8
- 3



Choix des lignes 1, 4 et 13



En comptant 4 personnes / m2

## Orientations générales

- Les **unidirectionnelles** ont été favorisées pour limiter la SLT provisoire (temps d'études et travaux).
- Les bandes de stationnement existantes comportent très souvent des livraisons, TDF, GIG-GIC, belib, velib. Elles protègent la piste pour 0€. Les propositions sont souvent de **conserver les bandes de stationnement** en les décalant (sauf au niveau des belib)
- **Les livraisons sont considérées comme indispensables.** Ont été proposés des déplacements de ZL et modification de sens de circulation et non fermeture de rues pour maintenir l'accessibilité aux livraisons.



**Merci**