

Des cyclistes sur la RD7

Comptages et analyses préliminaires sur la « corona-piste »

Une petite révolution est en marche, celle du vélo en première et seconde couronne parisienne. L'ancienne « Nationale 7 » a déjà été adoptée par un nombre surprenant de vélos, mais cette situation reste fragile. Rapport de comptage et observations.



Par Antoine Bonduelle, en lien avec le MDB.



En sécurité ! La traversée du rond-point Fontainebleau-Thomas au KB... avant disparition de la balise le jour suivant ! D.R.

Des vélos, des vélos...

C'est le scepticisme qui domine au départ. « Des pistes très peu utilisées », déclare un candidat aux élections municipales lors du marché au Kremlin-Bicêtre. L'actuel maire de la ville prend aussi la piste de haut dans sa lettre aux habitants au logo de la Ville¹.

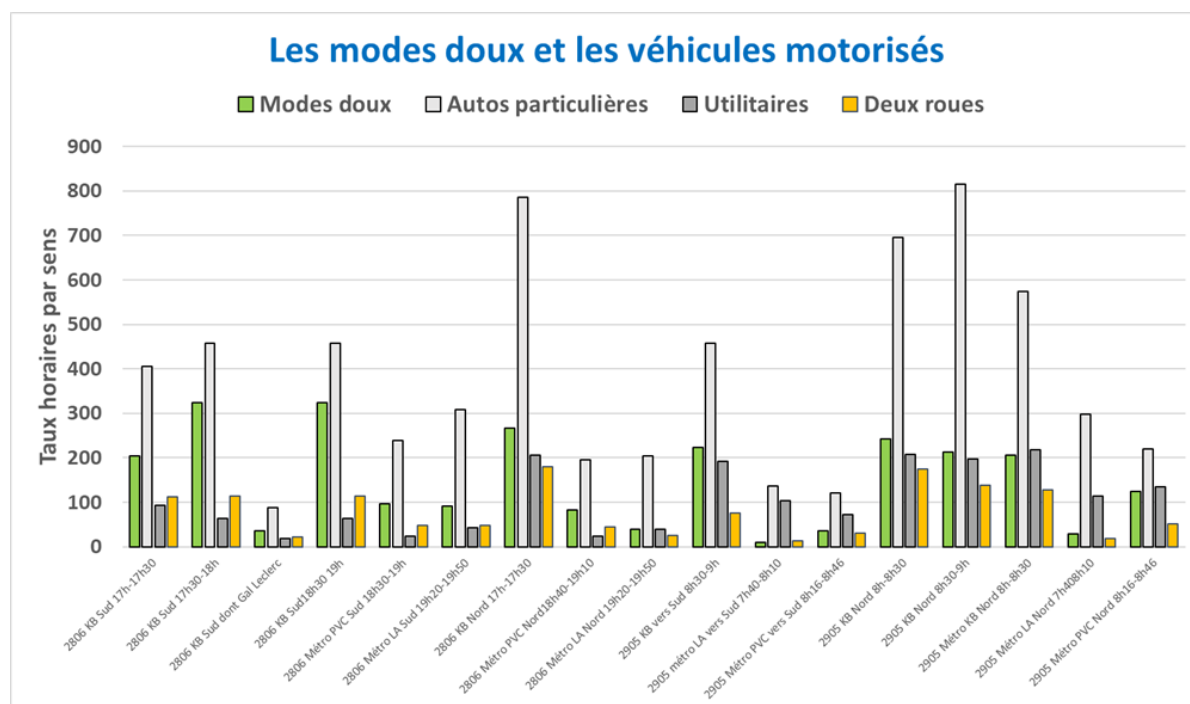
C'est pourquoi notre équipe de comptage a été très surprise, simplement en nous posant sur le bord de la RD7 : il y a des vélos, beaucoup de vélos.

Assistance électrique, sportifs, Vélib', vélos-cargos, trottinettes, roues gyroscopiques, et même planches à roulette et patins, tout cela était de sortie sur l'axe grand sud de la RD7.

¹ « Pour ma part, cette voie cyclable, qui je le précise est provisoire dans le contexte de déconfinement visant à limiter le recours aux transports publics, ne sera pertinente que si elle bénéficie réellement à davantage de cycliste et si elle ne sature pas l'avenue car c'est un axe très emprunté. Pour l'heure, ces deux conditions ne sont pas réunies. » Lettre N°7 de Jean-Marc Nicoll distribuée en boîte aux lettres.

Même bien installé sur un pliant, impossible de compter tous les passages des deux côtés à la fois tant le rythme est rapide. Une première bénévole mesure ainsi en une heure pile 191 vélos et trottinettes venant de la porte d'Italie en fin d'après-midi au rond-point du Kremlin. En face, sous la statue du « Gaulois », ce sont 227 passages par heure vers le Nord. Nous décidons alors de donner à notre comptage un caractère plus étoffé et systématique.

Une campagne plus complète réalisée à une dizaine a donc été menée les 27-28 et 29 mai derniers le long de l'axe. Pour des observations approfondies, jusqu'à quatre personnes se sont postées simultanément aux environs des métros et du débouché de la RD7 vers le périphérique et la Porte d'Italie. Un échantillon de ces mesures, normalisées par sens et par heure, sont présentées dans le graphe suivant, qui montre (en vert) l'excellent début des modes doux lors du déconfinement sur cet axe :



Mesures des trafics vélo, auto, deux-roues et utilitaires sur la RDT - mai 2020

Le premier enseignement, c'est ce nombre de vélos considérable. En tant que piétons, usagers du bus ou cyclistes, nous ne remarquons sans doute pas ces passages, faute d'attention mais surtout faute d'angle d'observation. Par rapport à nos premières tentatives de mesure, les nombres ont donc explosé et sont le plus souvent entre 150 et 330 non motorisés par sens et par heure.

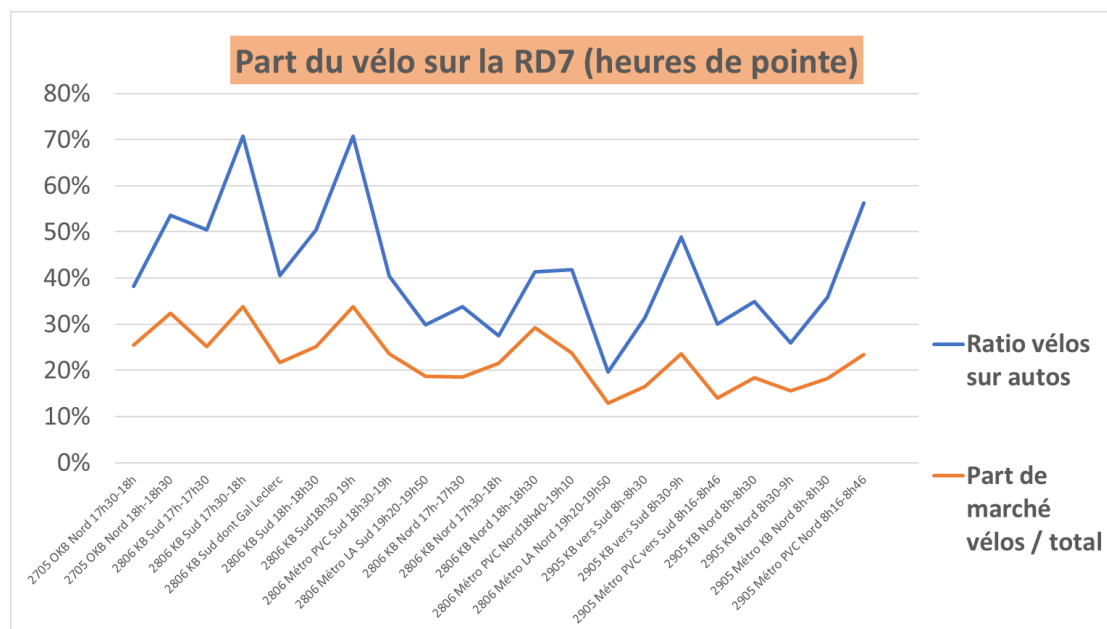
Un second enseignement, c'est que les deux-roues motorisés, motos et scooters, sont toujours nettement moins nombreux que les vélos. Ils sont pourtant plus bruyants et visibles, voire revendicatifs.

A certaines heures, les utilitaires sont plus nombreux mais restent toujours minoritaires vis-à-vis des autos. Pourtant, leur présence est souvent utilisée pour justifier la « nécessité » du déplacement motorisé, y compris vers le centre de la métropole. En réalité ils sont très minoritaires vis-à-vis des autos particulières, et notamment des « auto-solistes » (voir plus loin)

Enfin, nous n'avons pas distingué les poids-lourds des utilitaires. Très peu nombreux, les poids lourds -et leurs angles morts- sont cause de la grande majorité des accidents graves en ville pour les cyclistes. Malgré leur faible nombre, nous avons assisté à plusieurs

collisions entre l'arrière d'un camion et les balises de la « coronapiste ». Les poids lourds (et certains autobus) sont aussi une cause majeure des blocages de circulation observés en pointe, tant au carrefour de la RD7 avec le périphérique parisien qu'au métro Kremlin-Bicêtre.

Voici les parts de marché mesurées pour le vélo durant ces heures chargées, mesurées en part de marché totale (en rouge) mais aussi en ratio vélo/auto :



Méthodologie. En résumé du travail, les points de mesures nous donnent une vision longitudinale du trafic entre le métro Louis Aragon et le débouché du Kremlin-Bicêtre sur le rond-point de la Porte d'Italie. Certaines coupes sont très détaillées sur la composition des modes utilisés, tant doux que motorisés. Pour une partie des points de mesures, l'observation a été étendue aussi pour distinguer entre automobilistes, les conducteurs seuls (les « autosolistes ») et les autos avec passagers, les utilitaires, les deux-roues motorisés. Ces chiffres, mesurés lors de plages horaires de pointe, recoupent des mesures réalisées pour le département, qui donnent des parts de marché « moyennes » de l'ordre de 15% sur la RD7. Pour rendre les mesures homogènes, les bénévoles ont mesuré périodes assez importantes pour être statistiquement significatives. Ils ont utilisé un même formulaire, reporté sur tableur, les mesures étant ensuite corrigées en passage par sens et par heure et reportées dans le tableau présenté à la fin de la présente note.

Dans de prochaines campagnes, ces détails pourront s'étendre aux autobus, aux poids-lourds, et aussi un recensement des plus jeunes usagers, qu'ils soient sur leur bicyclette, leur trottinette, dans des sièges annexes de leurs parents ou sur un vélo-cargo. Lors des opérations de comptage, nous avons en effet recensé la présence de nombreux enfants et bébés qu'il sera important de quantifier dans ce contexte de sécurité à renforcer.

Sur l'échantillon (24 points complets) nous obtenons une moyenne de 166 vélos et trottinettes par sens et par heure, contre 551 pour les véhicules motorisés. Une part de marché de 20,2% avec une variation de 13% à 34%. Ce ne sont pas les chiffres parisiens (dans certains points de comptage à Paris les vélos sont plus nombreux que les autos, surtout en pointe). Mais il semble déjà justifié de favoriser la croissance du vélo, qui n'est sans doute pas terminée. Une part significative des habitants est en effet encore en télétravail. Le vélo est bien d'ores et déjà d'un moyen « sérieux », qui allège la charge des autobus et des métros et mérite d'avoir une suite.

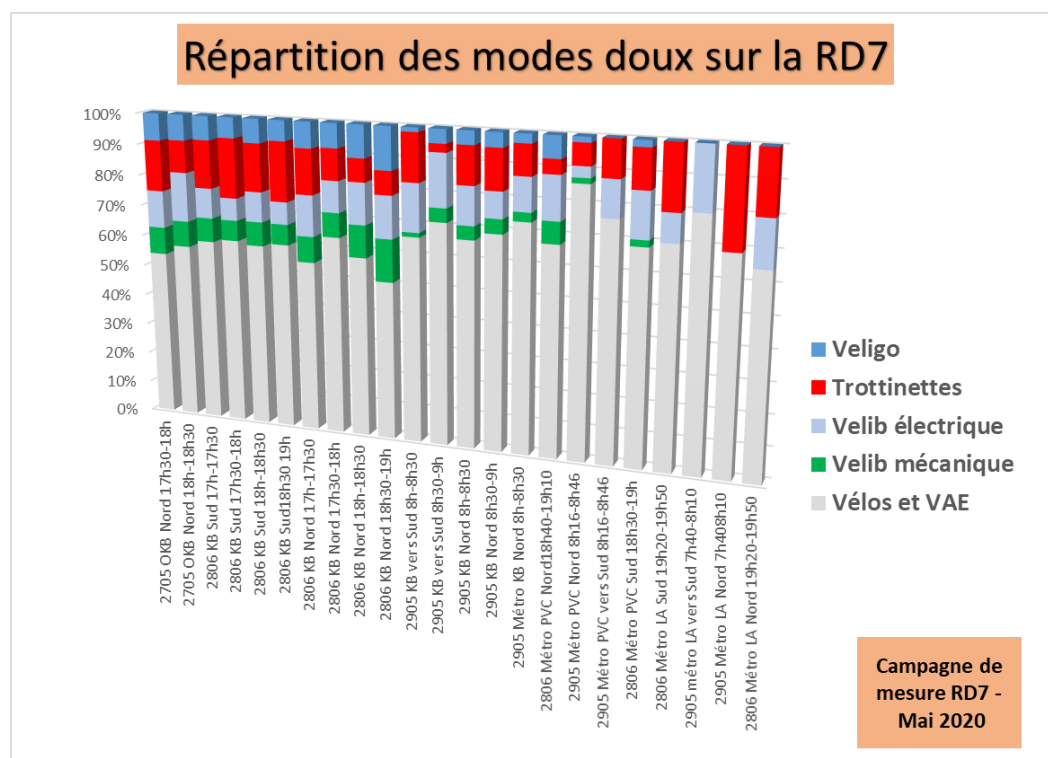
Il s'agit aussi déjà d'un flux très (trop) important pour être reporté sur le trottoir de l'avenue, comme c'était le cas jusqu'à présent. Outre les distances-barrières qui justifient initialement la nouvelle piste, la cohabitation entre piétons et vélos n'est d'ores et déjà plus possible sans un flux séparé dans cet axe, et une protection des deux-roues aux carrefours. La responsabilité d'un retour à la situation antérieure et ses dangers, par exemple au niveau des métros Kremlin-Bicêtre et Léo Lagrange, mettrait les Municipalités et le Département dans une situation de responsabilité difficile à tenir².

Un impact mesurable des politiques publiques

D'abord des « vélotaffeurs »

Un second volet de la campagne de mesure concerne la répartition des modes doux. En très forte majorité, c'est le « vélotaffeur » qui parcourt à bonne vitesse l'avenue vers son travail ou pour ses affaires. C'est l'utilisateur des jours ouvrables, bien équipé, moins sensible à la température ou à la pluie que le vélo de fin de semaine.

Les usagers plus occasionnels, souvent juchés sur un Vélib', parfois la trottinette ou le vélo d'un enfant qui suit ses parents³, n'osent pas forcément utiliser la nouvelle piste. La part de ces usagers locaux et divers est de l'ordre de 12% sur l'échantillon dans les heures mesurées. Ce chiffre est sans doute très supérieur lors des flux du samedi et du dimanche mais ce n'était pas l'objet de la présente campagne. La présence de cette proportion non négligeable d'usagers moins décidés, voire plus craintifs demandera bien du doigté aux professionnels qui auront à mettre en place l'installation définitive.



² En centre ville le problème vélo-piéton est différent, il s'agit alors de plus en plus de « calmer » toute la circulation et de limiter les passages d'autos traversantes. On crée ainsi des espaces partagés et à sens opposés. Pour un axe tel que la RD7 il s'agit au contraire de bien délimiter les flux et les mettre en sécurité.

³ Légalement, la trottinette ou le vélo à assistance électrique ne doit pas dépasser 25 km/h ce qui la placerait dans la catégorie « deux roues motorisés » comme les scooters (électriques ou thermiques) et leur exclut la piste cyclable.

Apparition du VéliGo

Le vélo bleu caractéristique de l'opération régionale de location de longue durée a fait son apparition dans le comptage. Il représente encore un signal faible, de l'ordre de 1 à 2% des flux, mais il est observable partout.

Des Vélib' bleu électrique

Le choix d'étendre le Vélib' aux villes de proche périphérie parisienne sous l'égide du syndicat Vélib' Métropole semble être validé par notre campagne de mesure. En effet dans toutes les mesures le Vélib' représente une part importante des déplacements de l'ordre du quart du flux des modes doux. Le Vélib' est bien entendu présent avant tout entre Paris et l'axe RD7, et il est donc logique de ne pas en rencontrer de façon significative au Sud du métro Louis Aragon, car Villejuif se situe au terminus de la zone.

Reste une constante, c'est que le Vélib' bleu électrique représente plus des deux tiers des Vélib' observés dans l'ensemble des mesures, et ce sur un échantillon de taille significative (435 passages sur 733). Il peut s'agir d'un choix opéré par les opérateurs. En tout cas, les usagers semblent plébisciter ce mode, notamment pour se lancer dans la montée de Villejuif. Cette partie du trajet RD7 est en effet peu adaptée au modèle « vert » sans assistance.

La trottinette comme mode « sérieux »

Dernière observation, un taux de trottinettes, essentiellement à propulsion électrique, assez important, une présence assez constante de 13% environ. L'observation suggère une part minoritaire d'usagers « amateurs » qui ajoutent au risque pour les piétons et pour eux-mêmes, et une majorité de personnes se rendant au travail, souvent équipés de casques. Ces derniers ont besoin d'un revêtement continu et sans obstacles, et vu les vitesses en jeu pourraient représenter un danger sérieux en cas de disparition de la piste ou de réduction des ambitions.

Enfin, d'autres modes « rares » sont observés, comme les roues gyroscopiques, les vélos cargo, diverses remorques, ou encore la planche ou les patins à roulettes observés sur la traversée du périphérique vers la Porte d'Italie.

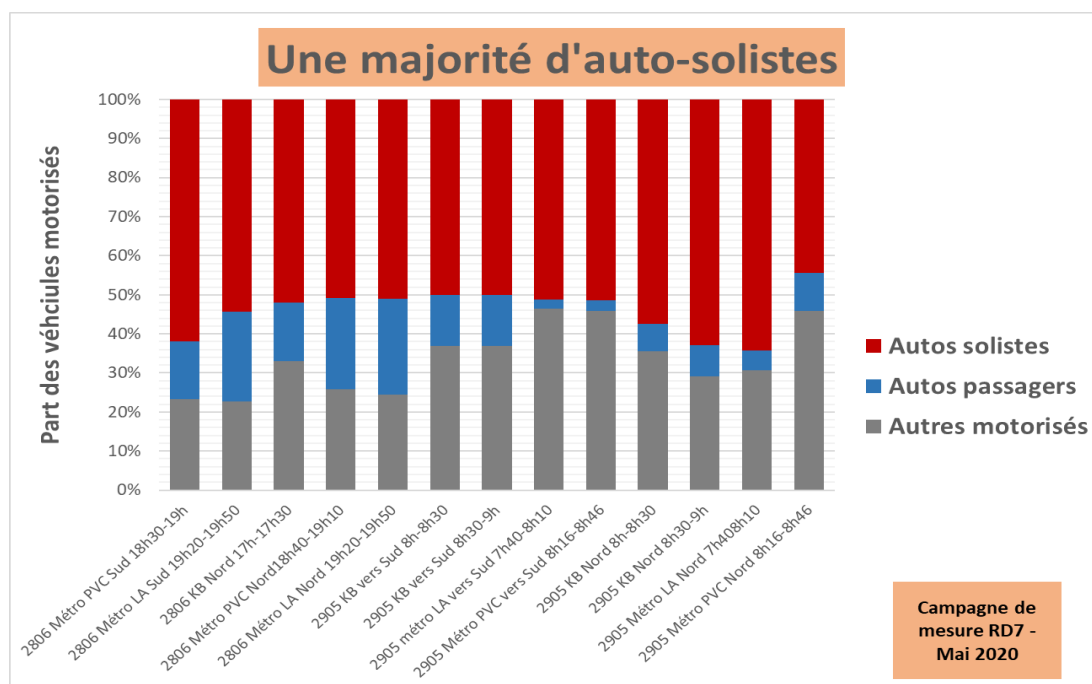
Quelle place pour les autos dans les politiques publiques ?

L'installation d'une piste cyclable nouvelle, en partie posée sur un espace utilisé auparavant par les autos, pose débat.

Les propositions doivent tenir compte de cette question d'équité essentielle dans les débats de politique publique. Après tout, nous sommes tous contribuables...

On pourra revenir sur la part de marché des transports, pour laquelle dominent largement le bus et le métro, sur les impacts respectifs sur les finances publiques, la gestion de l'espace et sur les nuisances. Dans un premier temps nous avons tenté de préciser les parts de marché entre usagers des transports individuels.

Et le résultat a été très surprenant. Les automobilistes seuls dans leur auto représentent entre 50% et 63% des véhicules motorisés durant les plages horaires de pointe mesurées sur la RD7 (graphe suivant).



Part des usagers seuls dans leur auto (les « autosolistes ») dans les véhicules à moteur

Il sera intéressant d'observer dans les prochaines semaines si ces usagers privilégiés protestent ou réclament contre les « corona-pistes », et aussi si des édiles ou des candidats aux villes traversées les défendent. En effet :

- Les autos-solistes utilisent une part majoritaire de l'espace public en particulier lors des pointes de circulation ce qui ralentit le trafic des autobus et des utilitaires. Mais à part le cas limité des poids lourds bloquant un carrefour, ils sont la première cause des embouteillages subis sur cet axe.
- Ils polluent fortement l'espace, et sont responsables d'une part prépondérante de l'exposition aux particules des habitants des communes traversées, et sans doute des établissements scolaires proches.
- La santé n'a bien sûr pas de prix, mais on peut souligner le coût collectif élevé des victimes d'affections respiratoires, malades ou décédés. De ce fait, le bilan collectif est particulièrement négatif pour ces usagers, et ceci même en décomptant les taxations auxquels sont soumis leurs véhicules et son carburant.

Conclusions et préconisations

De l'utilité démontrée de la piste

La principale conclusion ici, c'est que la multiplication des usagers cyclistes et trottinettes sur la RD7 allège la contrainte sur les autobus et les métros, et c'est le premier objectif de cette opération d'urbanisme tactique qui est ici rempli.

Les chiffres sont bien sûr en évolution rapide, tant pour les usagers de ces pistes qui alternent entre domicile et travail, se rendent depuis ou vers Paris, mais aussi des usages plus familiaux et ludiques, eux aussi en forte augmentation.

Cette part croissante d'usagers en modes doux peut ainsi se déplacer bien plus en sécurité, sur un axe auparavant risqué et complexe pour eux et pour les piétons (photo : la montée de Villejuif)



« Ergonomique, et nettement plus sûr! » (D.R.)

Des installations majoritairement respectées

Une autre observation, c'est que la majorité des usagers respectent les voies cyclables, d'autant plus si les plots de marquage sont bien placés. Lors d'un comptage porte d'Italie nous avons été ravis de voir intervenir des motards de la Police Nationale qui ont verbalisé un motard en contravention (incursion bruyante et dangereuse sur la piste cyclable).



Dans d'autres cas, c'est la Police Municipale (Villejuif) mais aussi la Police Municipale et la Police Nationale ensemble (au Kremlin-Bicêtre) qui interviennent ! De telles opérations, même ponctuelles, semblent efficaces pour créer assez tôt des réflexes « civiques » chez des automobilistes réticents.

La police est là ! (métro PVC Villejuif)

Hors des pointes de circulation, la plaie reste cependant le stationnement parallèle combinant les risques pour les piétons et les cyclistes, la saturation des autobus, le blocage des carrefours (photo au carrefour Fontainebleau-Thomas). Mais ici on peut absoudre la voirie provisoire et insister une refonte des flux « en dur » dès que possible dans les tronçons les plus critiques ou aux carrefours.



Autobus et cyclistes envahis par les autos ventouses sur leur voie. Ici à l'arrêt du bus 185 métro KB

A propos de réticences, nous avons observé évidemment quelques conducteurs mécontents, mais y en a-t-il plus qu'avant ? « Nous

avons mesuré les flux à l'entrée de l'Avenue de Fontainebleau, explique Martine Juneau, bénévole. « Sur ce point ce n'est pas un vrai sondage, mais il y avait autant de coups de klaxon et de conducteurs fâchés à la sortie (qui conserve deux voies autos) qu'à l'entrée (où la nouvelle restriction s'applique) ! »

D'abord faire fonctionner l'installation

Dans les prochains mois, il s'agit de donner aux usagers -en particulier les néophytes- un environnement le plus sécurisé possible. On peut deviner en observant les équipes de la voirie que ce n'est pas une mince affaire tant les pistes sont déjà menacées : plots abimés ou déplacés, autos en double file, chantiers dé-confinés ou nouvelles constructions, qui dégradent encore trottoirs ou pistes. Déjà -les choses vont vite- certains marquages s'adaptent mieux au déboitage des autobus ou des autos en stationnement.

D'emblée, une préconisation urgente est de **marquer au sol l'entrée de la nouvelle piste** via un revêtement homogène et **arasé à niveau** : malgré de nombreux panneaux, une part élevée des usagers continuent d'utiliser l'ancienne piste « bleue » malgré sa cohabitation risquée avec les piétons.



Ce point est particulièrement net à l'entrée de l'avenue de Fontainebleau du Kremlin. Là, la multiplication de panneaux « verticaux » indiquant que la piste est désormais « décalée » n'a pas d'effet. En effet, c'est un classique de la voirie, la signalétique horizontale (ici en bleu) l'emporte chez l'utilisateur, d'autant plus que la « vraie » piste nous entraîne sur une marche de trottoir.

« Tournez à gauche sur la « vraie » piste, en respectant les panneaux, sans suivre les délinquants de droite, ni buter sur la marche du trottoir ».

Au-delà de ces ajustements nécessaires, il reste que la piste jaune (« coronapiste ») reste parfois un peu effrayante par la proximité des autos même lorsqu'elle est bien balisée (notre photo).



Je vais où, là ? À gauche de la bleue, vous êtes sûrs que c'est sans risque ? (D.R.)

A ce stade, on doit ici faire remarquer qu'une des parties les moins bien traitées de notre itinéraire se trouve... à l'entrée de Paris. L'avenue de la Porte d'Italie dispose en effet largement de la place pour séparer les flux, pour limiter le risque d'accidents graves entre cyclistes, autobus et surtout camions tournant vers le périphérique et l'A6. La Ville de Paris s'enorgueillit à juste titre de

ses réalisations cyclables... mais ce n'est pas vraiment ici qu'elle a exercé ses talents.

L'avenir : les flux et les cohabitations

Sur le plus long terme et sans doute dès la fin de l'été, l'infrastructure va devoir évoluer. D'ores et déjà, on peut remarquer que sur une bonne partie du parcours, le retour n'est plus possible à une piste « à la berlinoise », comme on appelle les pistes cyclables installées dans un trottoir large, majoritairement initialement le long du métro ligne 7. Il y a à cela deux raisons :



(i) Premièrement, une impossibilité physique -et sans doute légale- de cohabitation avec les piétons, le métro, les terrasses, les commerces ambulants. Il était déjà problématique de faire cohabiter le flux rapide des *vélo-taffeurs* avec la foule de ces zones, même avant le covid-19. Ceci concerne par exemple toute l'entrée de l'avenue de Fontainebleau, l'avenue de Paris au métro Léo-Lagrange mais aussi une partie de l'avenue Gorki commerçante et jusqu'au supermarché Carrefour au Sud de Villejuif.

Ce voisinage difficile vient aussi de la densité des bureaux, au métro Léo Lagrange (siège du Lyonnais) mais aussi dans les blocs de bureau au Sud de Louis Aragon.⁴

"Il est pas bon mon poisson?" Stand face au "gaulois" du Kremlin, où le marché alterne avec les « food-trucks ». (D.R.)



Dangereux? vous avez dit dangereux? Au métro « PVC » (D.R.)

(ii) Une seconde raison c'est un danger physique réel pour la piste jaune, délimitée par des plots assez légers pour être renversés par les autos, et vulnérable aux camions. Déjà limite pour les cyclistes les plus aguerris, le traitement des pistes -particulièrement aux carrefours- doit passer le test de rassurer les nouveaux cyclistes, moins habitués à évoluer au milieu de la circulation, et dont les attentes plus fortes en matière de sécurité. Un renforcement, sans doute des plots en béton avant un aménagement plus intégré, s'impose pour éviter

toute circulation automobile sur ces parties critiques.

⁴ Cette surdensité de piétons et de commerces, combinée à un manque d'entretien et d'attention lors des chantiers, est encore bien pire sur l'avenue de Verdun à Ivry. Même après l'arrivée du Tramway sur cet axe, il est peu probable que la situation soit satisfaisante ou sûre, ni pour les cyclistes ni pour les piétons. Mais ceci demandera une autre campagne d'observation.

Cette discussion est désormais ouverte. Il existe ainsi des segments de trajets où la piste fait bien son office, à condition d'être bien entretenue, avec un revêtement homogène et lisse, pas d'obstacles ni chantiers ni trous (notre photo).



*Déjà un trou dans la piste, et un trou dans les budgets?
(D. R.)*

C'est sans doute le cas sur le Boulevard Gorki Sud-Nord, vers le Sud après le métro Louis Aragon, peut être aussi le segment Sud-Nord de l'avenue de Paris et de l'avenue de Fontainebleau avant le carrefour, à condition de créer des continuités dans la piste. De même, le prolongement Sud de la piste, vers Thiais, a un fonctionnement satisfaisant sur les parties correctement entretenues, d'autant plus que la présence du tramway évite les questions de cohabitation avec les autobus. ■

Crédits.

Merci à tous les compteurs bénévoles au Kremlin-Bicêtre et à Villejuif, qui ont subi bruit et pollutions de l'avenue. Prochains essais en juin en conditions améliorées, depuis des terrasses de café dé-confinées (avec modération, il ne s'agit pas de voir double !). Merci à Marisa, Martine, Alain, Pierre, Thierry, André, Thomas, Frédéric



Une partie de l'équipe locale de comptage en fin de poste, augmentée d'un renfort « officiel » du MDB. Photo C.L.

Taux de passages horaires ajustés puis ratios d'interprétation, mesures du 27-28-29 mai sur la RD7																											
Toutes les mesures sont ramenées en passage horaire par sens	Mercredi 27 mai		Jeudi 28 mai sens Paris-Provence								Jeudi 28 mai sens Province-Paris								Vendredi 29 mai sens Paris Province				Vendredi 29 mai sens Preovince-Paris				
	2705 OKB Nord 17h30-18h	2705 OKB Nord 18h-18h30	2806 KB Sud 17h-17h30	2806 KB Sud 17h30-18h	2806 KB Sud branche Gal Lederc	2806 KB Sud 18h-18h30	2806 KB Sud 18h30-19h	2806 Métro PVC Sud 18h30-19h	2806 Métro LA Sud 19h20-19h50	2806 KB Nord 17h-17h30	2806 KB Nord 17h30-18h	2806 KB Nord 18h-18h30	2806 KB Nord 18h30-19h	2806 Métro PVC Nord18h40-19h10	2806 Métro LA Nord 19h20-19h50	2905 KB vers Sud 8h-8h30	2905 KB vers Sud 8h30-9h	2905 métro LA vers Sud 7h40-8h10	2905 Métro PVC vers Sud 8h16-8h46	2905 KB Nord 8h-8h30	2905 KB Nord 8h30-9h	2905 Métro KB Nord 8h-8h30	2905 Métro LA Nord 7h40h10	2905 Métro PVC Nord 8h16-8h46			
	166	270	205	324	35	205	324	96	92	266	168	252	232	82	40	144	224	10	36	242	212	206	28	124			
	98	164	126	200	33	126	200	66	62	158	114	156	134	58	26	94	160	8	26	163	148	150	18	100			
	16	24	17	22	0	17	22	2	0	24	14	28	36	6	0	2	10	0	0	11	10	6	0	2			
	22	46	21	24	0	21	24	14	8	38	18	36	36	12	6	22	38	2	4	30	18	22	0	4			
	30	30	33	64	3	33	64	12	18	42	18	20	20	4	8	22	6	0	4	30	28	20	8	8			
	16	24	17	22	0	17	22	2	0	24	14	28	36	6	0	2	10	0	0	11	10	6	0	2			
	30	16	33	42	8	33	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Total motorisés	486	562	610	636	128	610	636	310	398	1172	610	610	0	264	270	726	726	254	222	1078	1151	920	430	406		
Autos solistes	434	504	406	458	87	406	458	192	216	610	610	610	0	134	138	364	364	130	114	618	724	574	276	180			
Autos passagers	0	0	0	0	0	0	0	46	92	176	0	0	0	62	66	94	94	6	6	76	91	0	22	40			
Utilitaires	52	58	93	64	19	93	64	24	42	206	0	0	0	24	40	192	192	104	72	208	198	218	114	134			
Deux roues	0	0	112	114	22	112	114	48	48	180	0	0	0	44	26	76	76	14	30	175	138	128	18	52			
Ratio Vélo sur Auto	38%	54%	51%	71%	41%	51%	71%	40%	30%	34%	28%	41%		42%	20%	31%	49%	7%	30%	35%	26%	36%	9%	56%			
Part de marché vélo sur total	25%	32%	25%	34%	22%	25%	34%	24%	19%	18%	22%	29%		24%	13%	17%	24%	4%	14%	18%	16%	18%	6%	23%			
Taux d'autosolistes sur VM								62%	54%	52%		29%		51%	51%	50%	50%	51%	51%	57%	63%		64%	44%			
Taux de vélib électrique	58%	66%	56%	52%		56%	52%	88%	100%	61%	56%	56%	50%	67%	100%	92%	79%	100%	100%	74%	64%	79%		67%			
Taux de véligo sur modes doux	10%	9%	8%	7%	0%	8%	7%	2%	0%	9%	8%	11%	16%	7%	0%	1%	4%	0%	0%	4%	5%	3%	0%	2%			
Taux de velib sur modes doux	23%	26%	18%	14%	0%	18%	14%	17%	9%	23%	19%	25%	31%	22%	15%	17%	21%	20%	11%	17%	13%	14%	0%	5%			



Méthodologie : concentration, rigueur, précision, constance (D.R.)