



À Paris, climat de tempête pour les usagers de la bicyclette... mais les efforts sont là !

[Les résultats de la première édition \(2017\) du Baromètre des Villes Cyclables](#) ont été dévoilés par la Fédération des Usagers de la Bicyclette le 16 mars dernier. Avec 113 000 réponses, c'est la plus grande enquête jamais réalisée en France auprès des usagers du vélo. L'analyse des réponses permet d'évaluer le "climat du vélo" dans les villes françaises.

Paris est classée 7e sur 11 grandes métropoles françaises par le Baromètre des Villes Cyclables et reçoit la mention "D - Moyennement favorable". Les résultats de l'enquête sont sans ambiguïté : **les conditions de circulation à vélo sont mauvaises dans la capitale**. Pour 96% des répondant-e-s, les personnes âgées et les enfants sont exclus de la circulation à vélo tant les rues parisiennes sont hostiles. Ce sont pourtant les publics pour lesquels l'enjeu sanitaire de la sédentarité est critique. Paris obtient un 8,6/20, mais approche la moyenne grâce à l'approche volontariste de la mairie.

À Paris, on circule plutôt bien dans les quartiers résidentiels

Paris obtient de bons résultats concernant la **généralisation des double-sens cyclables** ([60% de réponses favorables](#)) et l'**apaisement des rues résidentielles** (63%), sujets pour lesquels la ville se classe au-dessus de la moyenne des grandes métropoles françaises. C'est la conséquence positive de la généralisation des zones 30 km/h à tout Paris : les cyclistes aussi en profitent ! La facilité de louer un vélo est également bien notée, mais il faut souligner que l'enquête a eu lieu avant l'accident industriel du Vélib' 2...

Les cyclistes parisiens ne se sentent pas protégés

3 points noirs ressortent très fortement pour Paris plus que dans les autres métropoles :

1. **Une circulation motorisée oppressante** : les cyclistes ayant répondu à l'enquête ont le sentiment de n'être pas respectés par les motorisés (84%), considèrent le trafic motorisé comme gênant (89%) et surtout, regrettent que les pistes cyclables soient trop souvent envahies de véhicules qui n'ont rien à y faire¹ (93% dont 56% qui ont donné à la ville un 0 pointé !). **Paris est la ville où les cyclistes préconisent le plus la réduction de la place de la circulation motorisée (56%)**.

→ Paris en Selle salue l'action d'Anne Hidalgo au sujet du rééquilibrage de l'espace public. La voiture et les deux-roues motorisés doivent être limités à des trajets qui ne peuvent s'effectuer autrement. La récupération du contrôle des ASP par la mairie de Paris va dans ce sens ; Paris en Selle demande qu'une part plus importante des ASP soit dédiée à protéger les personnes qui se déplacent à vélo et que le non-respect généralisé des aménagements cyclables soit enfin jugulé dans la capitale.

2. **Un manque criant de stationnement vélo** : la note de Paris est particulièrement faible sur le stationnement des vélos, qu'il s'agisse de faire une course (63% d'insatisfaction) ou de

¹ Voir notre ZOOM sur la responsabilité de la préfecture de police dans cette situation catastrophique



Communiqué de Presse
Baromètre des Villes Cyclables 2017
28 mars 2017

profiter des bienfaits de l'intermodalité (71% des répondants n'arrivent pas à stationner facilement leur vélo près des gares). Le stationnement résidentiel des vélos est par ailleurs un levier crucial pour faciliter l'accès des Parisien-ne-s à cette mobilité.

→ *Alors que la SNCF cherche une nouvelle dynamique commerciale, Paris en Selle rappelle l'importance des cyclistes dans la clientèle du rail. **Prévoir du stationnement vélo en gare c'est prévoir l'avenir du train : Gares & Connexions, ainsi que Île-de-France Mobilités doivent développer le stationnement vélo en gare.** Le 1er ayant échoué en raison d'un cahier des charges inadapté, **Paris en Selle demande à la mairie de lancer un nouvel appel d'offre pour du mobilier urbain de stationnement résidentiel vélo.***

3. **Un réseau cyclable incohérent et discontinu** : les répondant-e-s ne se sentent pas suffisamment en sécurité à vélo à Paris, en particulier sur les grands axes (72%), quand ils doivent se rendre en banlieue (72%) et dans les intersections (84%). L'absence de cohérence du design des infrastructures, les nombreuses coupures et la piètre qualité du réseau cyclable sont en cause.

→ ***Pour Paris en Selle, le réseau cyclable est le principal enjeu pour rendre la mobilité à vélo accessible au plus grand nombre. Paris en Selle souligne l'importance de mieux assurer la continuité et la sécurité des itinéraires cyclables, notamment dans les carrefours, en s'inspirant par exemple des [bonnes pratiques des Pays-Bas](#).***

Paris est la métropole qui fait le plus d'efforts pour le vélo

Face à cette situation, la Ville de Paris a voté un Plan Vélo en 2015, à l'unanimité. La communication pro-vélo de la mairie est appréciée par 59% des répondants mais tarde à se concrétiser selon notre [Observatoire du Plan Vélo](#) (12% seulement des infrastructures cyclables réalisées). Les efforts de la ville sont néanmoins largement salués (75%) et se traduisent désormais concrètement dans l'organisation du tissu urbain : **un réseau de pistes cyclables est enfin en train de voir le jour à Paris** (Boulevard Voltaire, Rivoli...).

Cela fait écho à l'attente principale des répondant-e-s : [72% réclament un réseau complet et sans coupure](#). Grâce à une **concertation mensuelle avec les usagers du vélo** (57% estiment que la mairie est à l'écoute des cyclistes), la qualité des infrastructures conçues par les ingénieurs de la ville s'améliore ; ainsi, les Champs-Élysées pourraient prochainement accueillir "les plus belles pistes cyclables du monde".

Le climat du vélo pourrait bientôt s'améliorer à Paris

Le climat du vélo n'est pas bon à Paris, qui doit redoubler d'efforts pour prétendre un jour au titre de Capitale du Vélo. Malgré la catastrophe Vélib', Paris est en train de changer de braquet. Si la mairie intensifie ses efforts pour mettre en place un réseau cyclable sécurisé, si elle développe le stationnement vélo et si elle assure aux cyclistes parisiens le sentiment qu'une autorité de police les protège, alors **Paris pourrait bien prendre la tête du classement des villes où le climat du vélo s'est le plus amélioré dans la prochaine édition du Baromètre des Villes Cyclables (2019)**. Paris en Selle souhaite la réussite du Plan Vélo de l'équipe municipale et poursuivra son travail de partenaire exigeant pour contribuer à son succès.



La préfecture a abandonné les usagers du vélo

Paris est championne en matière de non-respect des aménagements cyclables : [il n'y a qu'à Marseille que la situation est pire](#). 93% des répondant-e-s rencontrent régulièrement des autos ou motos dans les pistes cyclables, dont [82% de manière vraiment fréquente](#).

La préfecture de police a laissé de dangereuses habitudes s'enkyster dans les comportements des automobilistes et scooteristes parisiens, et jusque dans ses propres rangs. Paris en Selle avait tiré la sonnette d'alarme en 2017 avec le hashtag [#AlloMichel](#) qui permettait aux internautes d'interpeller le préfet quand ils rencontraient un véhicule de police stationné n'importe comment sur un aménagement cyclable, un passage piéton ou un couloir bus. La situation s'est dégradée depuis :

- La préfecture a obtenu de la mairie une exemption de PV pour ses véhicules, légitimant de facto le stationnement irrégulier des véhicules de police, même hors intervention.
- Le syndicat de police Alliance est tellement déconnecté du terrain et des attentes de la population civile qu'il ose même réclamer le privilège pour les policiers de ne pas payer le stationnement [même en dehors du service](#), pour leur véhicule personnel !
- Des agents de police intimident les militants cyclistes qui filment ces situations dangereuses, comme [ce fut récemment le cas du président de Paris en Selle](#).

Pour Paris en Selle il est urgent que les forces de police retrouvent la confiance des citoyens qu'elles sont censées protéger. Les usagers du vélo sont des contribuables, des électeurs, des citoyens, bref, les cyclistes sont des êtres humains dont l'État doit assurer la sécurité. **Nous demandons au préfet qu'il forme les agents de police à l'importance de réellement protéger et rassurer les usagers du vélo.** Cela doit commencer par le **devoir d'exemplarité** : en dehors des interventions, les véhicules de police doivent être stationnés régulièrement.

Devant la gravité de la situation mise en évidence par le baromètre des villes cyclables, Paris en Selle va demander à rencontrer la maire de Paris, le préfet de police et les députés parisiens qui doivent rappeler à l'État sa responsabilité vis-à-vis des personnes qui choisissent de se déplacer à vélo à Paris et qui doivent pouvoir le faire en toute sécurité.



Le climat du vélo est contrasté en petite couronne

En petite couronne, le nombre de personnes se déplaçant à vélo est souvent tellement faible (moins de 2% des trajets selon l'INSEE) que le seuil minimum de 50 réponses n'a pas pu être atteint. Au-delà des quelques villes classées, qui ont au moins le mérite de compter quelques usagers du vélo, **le désert francilien du vélo doit nous alerter**. L'urbanisme actuel de la métropole parisienne dissuade le choix de se déplacer à vélo. Paris en Selle appelle citoyens et citoyennes à se mobiliser afin que la mobilité à vélo devienne un sujet du débat public y compris au-delà du périphérique.

En ce qui concerne les villes évaluées **en petite couronne, la situation est très contrastée** : des villes au climat du vélo exécrable côtoient des villes où se déplacer à vélo est plutôt agréable. **Le climat du vélo se moque des couleurs politiques** ou de la situation socio-économique des villes : les politiques cyclables sont autant de gauche que de droite, et ont du succès aussi bien dans les villes aisées que dans les villes modestes.

Sceaux (UDI ; notée "B - Favorable") obtient la 2e meilleure note du classement national toutes catégories confondues ; elle est 1ère du classement en Île-de-France notamment grâce à la généralisation des double-sens cyclables, la réduction des vitesses et du trafic motorisé dans les quartiers résidentiels et l'autorisation de franchir les feux pour les cyclistes. Par ailleurs la ville poursuit la piétonisation de son artère commerçante, où le commerce se porte mieux qu'ailleurs, illustrant le principe [#NoBikeNoBusiness](#).

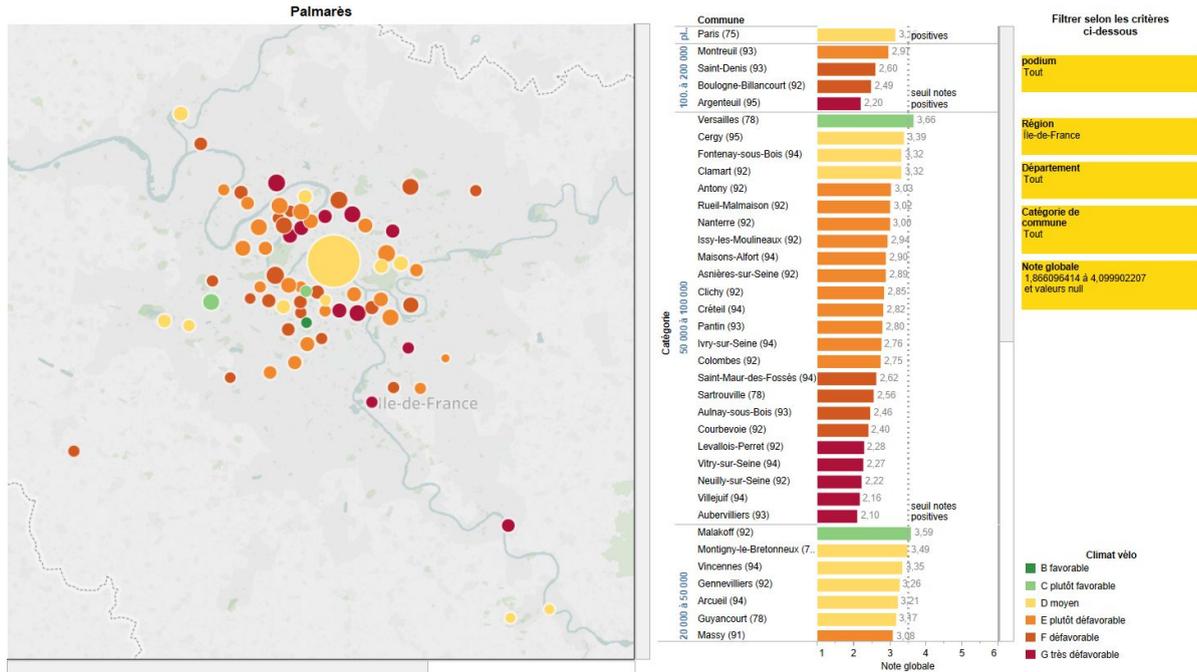
Versailles (LR ; notée "C - Plutôt Favorable") est la 2e ville la plus cyclable en Île-de-France grâce à ses efforts particuliers pour équiper ses grands axes de pistes cyclables sécurisées. **Malakoff** (PCF ; notée C) prend la 3e place du podium francilien des villes cyclables. Montigny-le-Bretonneux (DVD), Cergy (PS), Vincennes (UDI) et Fontenay-sous-Bois (FDG) reçoivent une appréciation honorable et sont notées "D - Moyennement favorable".

[Les efforts des villes d'Arcueil \(EELV\) et Gennevilliers \(PCF\) sont appréciés par les répondants.](#) Néanmoins, les villes voisines n'assurent souvent pas la continuité des itinéraires cyclables... Ainsi, Neuilly-sur-Seine (DVD), Villejuif (LR), Aubervilliers (PCF), Saint-Ouen (UDI), Vitry (PCF) et Levallois-Perret (LR) reçoivent le label "G - Très défavorable" pour le vélo. **Situation catastrophique à Argenteuil (LR), qui dispute à Marseille le titre de grande ville la moins cyclable de France.**

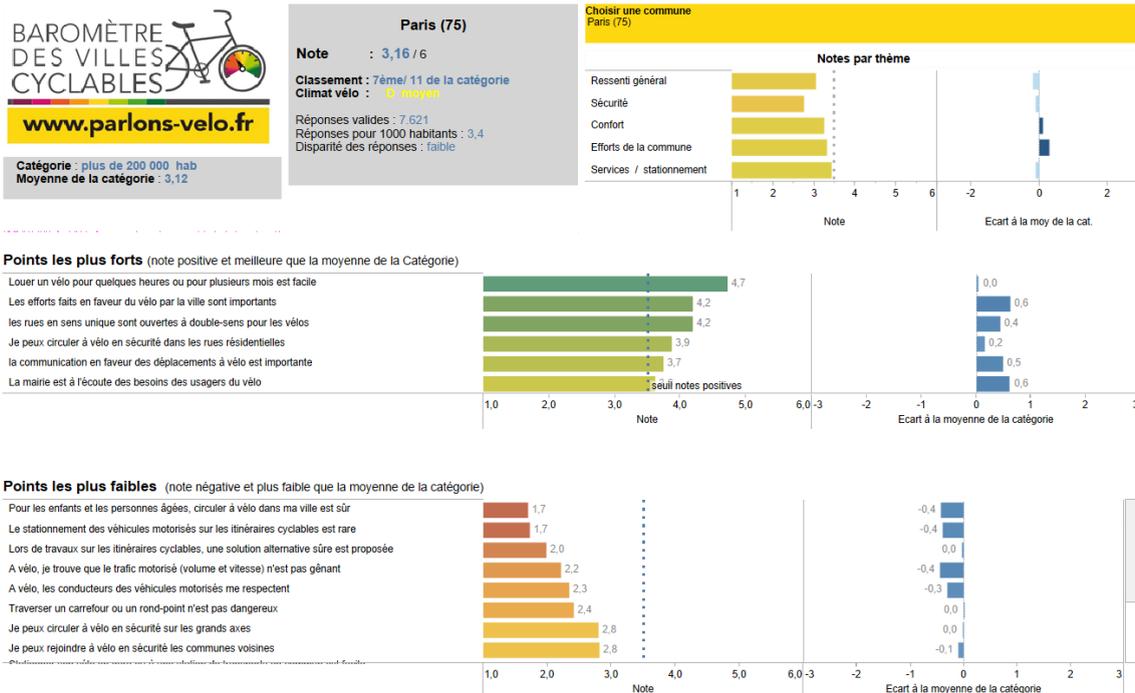
Même autonome et électrique, la voiture ne sera pas au cœur de la mobilité du 21e siècle. Les transports en commun sont saturés et vétustes ; Île-de-France Mobilités est contraint d'augmenter ses tarifs. Le Grand Paris Express va fortement impacter le contribuable. **Pour assurer une mobilité durable accessible au plus grand nombre, le vélo doit devenir une priorité du Grand Paris et d'Île-de-France Mobilités.** L'opposition entre Paris et sa périphérie doit cesser : **c'est à l'échelle métropolitaine que doit être conçu le réseau structurant de pistes cyclables.**

Paris en Selle souhaite que le Plan Vélo annoncé par le Gouvernement donne à la métropole du Grand Paris de réels moyens financiers pour développer une politique cyclable. Si la volonté existe au niveau du Ministère des Transports, il semble pour l'instant que Bercy refuse de débloquer les lignes de crédit indispensables au succès du Plan Vélo national.

Palmarès franciliens du "climat du vélo" par catégorie de taille de ville :



Le portrait-robot de Paris pour les usagers du vélo



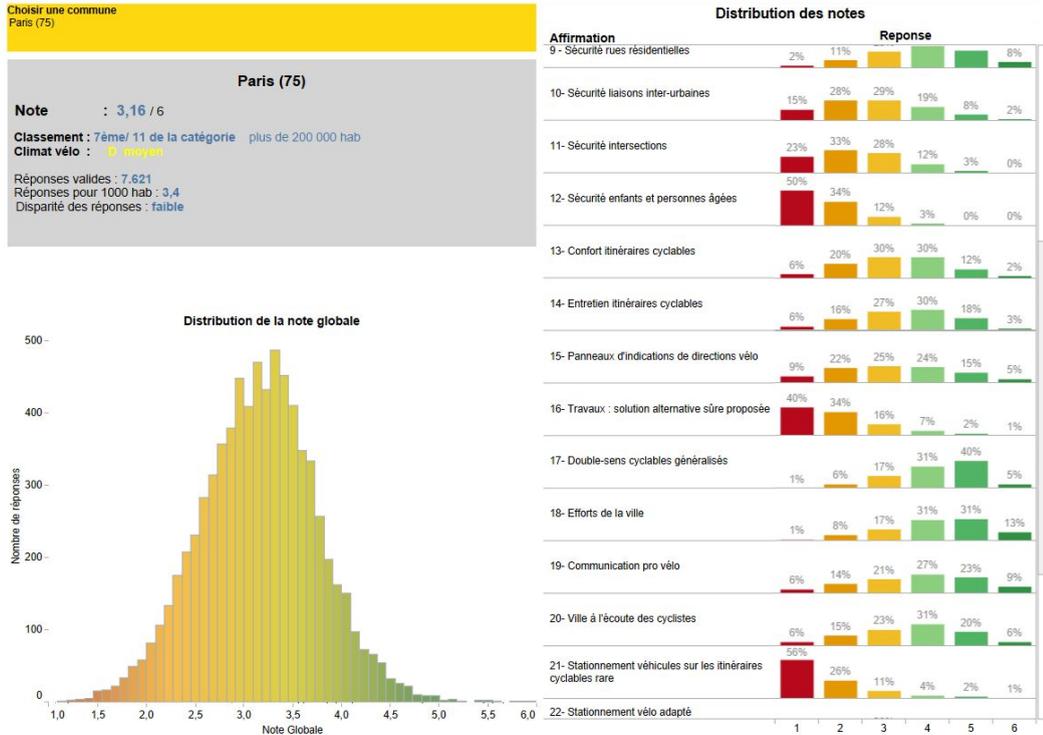


Communiqué de Presse

Baromètre des Villes Cyclables 2017

28 mars 2017

Points forts et points faibles de la Capitale à vélo



Classement des villes franciliennes selon l'effort pro-vélo perçu :

