



Baromètre des villes cyclables : dans la course au vélo, Paris patine

Distancé par Lyon et Rennes, **Paris perd cinq places** et se classe 12^e sur 38 parmi les grandes villes de plus de 100 000 habitants. Dans la capitale, **la progression s'est arrêtée** et les promesses d'un réseau cyclable complet tardent à se concrétiser.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) dévoile ce jeudi 10 février les résultats de la troisième édition du Baromètre des villes cyclables (2021). À Paris, plus de 9 200 personnes ont noté le caractère cyclable de la ville : avec un score de 3,33 (3,24 en 2019)¹, **Paris obtient, comme en 2019, la mention D, synonyme d'un climat moyennement favorable au vélo.** Les répondants jugent que **la Ville de Paris doit intensifier ses efforts pour accompagner le développement du vélo et faire de Paris « une ville 100 % cyclable »** – objectif que se sont fixés Anne Hidalgo, la maire de Paris, et son adjoint David Belliard.

Dans un contexte de hausse inédite des déplacements à vélo dans la capitale (+ 67 % en 2020²), permis notamment par le déploiement de 50 km de coronapistes suite à la crise sanitaire, l'analyse des réponses du Baromètre montre que **les usagers du vélo réclament une politique vélo plus ambitieuse**, en commençant par un réseau cyclable complet et sans coupure. **Paris, dont la note stagne, paye les débuts poussifs de son nouveau Plan Vélo, après une première année de mandat où la création d'aménagements s'est considérablement ralentie**, malgré l'implication exemplaire des services de voirie.

“Les usagers jugent que les progrès effectués par Paris depuis deux ans sont insuffisants. Paris n'est plus fer de lance sur le développement du vélo, du fait d'un manque d'ambition politique et de l'absence de réalisations emblématiques.”

Jean-Sébastien Catier, président de Paris en Selle

Paris en Selle regrette la faiblesse du pilotage et des choix politiques, qui freine la réalisation du réseau cyclable parisien. La création d'une « ville 100 % cyclable » ne saurait se faire à coup d'effets d'annonce et doit se traduire en actes. Alors qu'à Paris, les changements ne sont pas jugés assez ambitieux, à Rennes ou à Lyon, la visible transformation des villes emporte

¹ Notes sur une échelle de 1 à 6

² Voir *Le Monde* du 4 septembre 2020 "[L'usage du vélo en forte expansion dans les grandes villes](#)"



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 10 février 2022

l'adhésion des usagers du vélo. **Paris doit de toute urgence renouer avec ses ambitions cyclables afin de regagner sa place dans l'échappée.**

"Le vélo est encore trop souvent une variable d'ajustement : les décisions et arbitrages pris par David Belliard, adjoint à la voirie et à la mobilité d'Anne Hidalgo, qui entend ménager tous les usages dans les nouveaux projets d'aménagement, se traduisent finalement par des choix qui desservent le vélo."

Jean-Sébastien Catier

Paris a deux ans pour changer d'approche et raviver la flamme du vélo avant les Jeux Olympiques et la prochaine édition du Baromètre des Villes Cyclables. Pour se donner les moyens de ses ambitions, l'exécutif parisien devra d'ici là **faire des choix clairs et volontaristes pour favoriser la mobilité à vélo**, et transformer véritablement Paris.

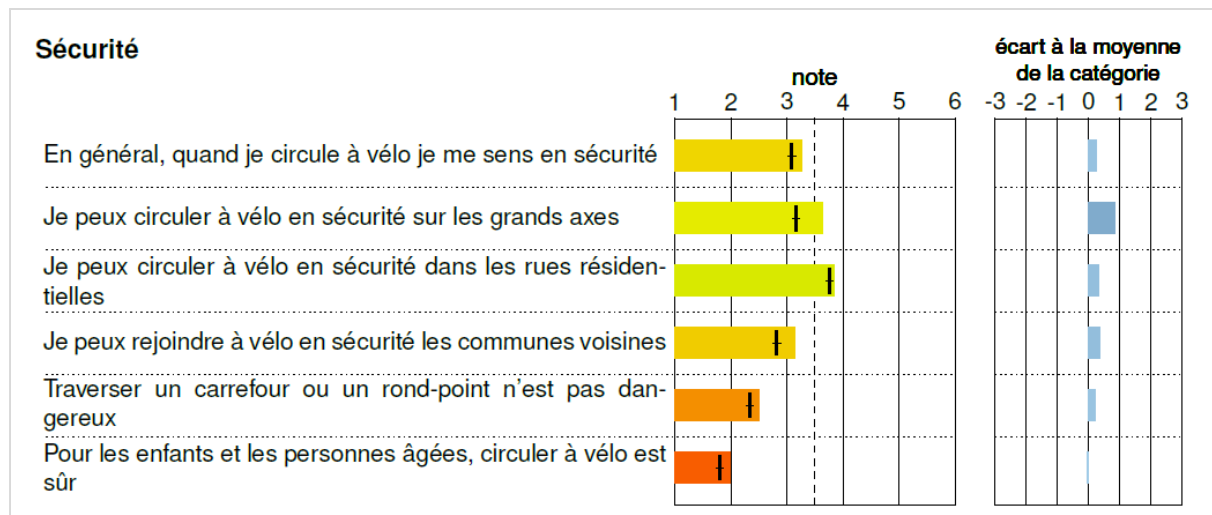
Analyse détaillée des résultats du Baromètre

Les usagers veulent des pistes qui les sécurisent...

Par rapport à 2019, **les répondants se sentent davantage en sécurité lorsqu'ils circulent sur les grands axes** : la note de Paris sur cette question progresse, et passe de 3,2 à 3,6. Les pistes et les coronapistes les mieux réalisées sont saluées par les répondants, qui observent que les itinéraires cyclables se sont développés depuis la précédente édition du Baromètre. Les coronapistes des rues de Vaugirard, des avenues Gambetta et de la République, la rue d'Amsterdam, les giratoires à la hollandaise installés place de la Catalogne ou encore à la porte de Saint-Cloud tirent tout particulièrement leur épingle du jeu³.

Si l'usage du vélo se démocratise, **les répondants jugent cependant que circuler à vélo demeure dangereux pour les enfants et les personnes âgées**. Paris en Selle rappelle qu'une ville cyclable est une ville où l'on peut se déplacer sans crainte avec ses enfants : à Paris, on est encore loin du compte.

Les carrefours, intersections, et portes de Paris, demeurent de véritables points noirs, difficilement franchissables et sources de danger pour les cyclistes.



Note sur les infographies pp 3-4 : les croix noires rappellent les notes obtenues en 2019

³ Carte des améliorations perçues depuis deux ans

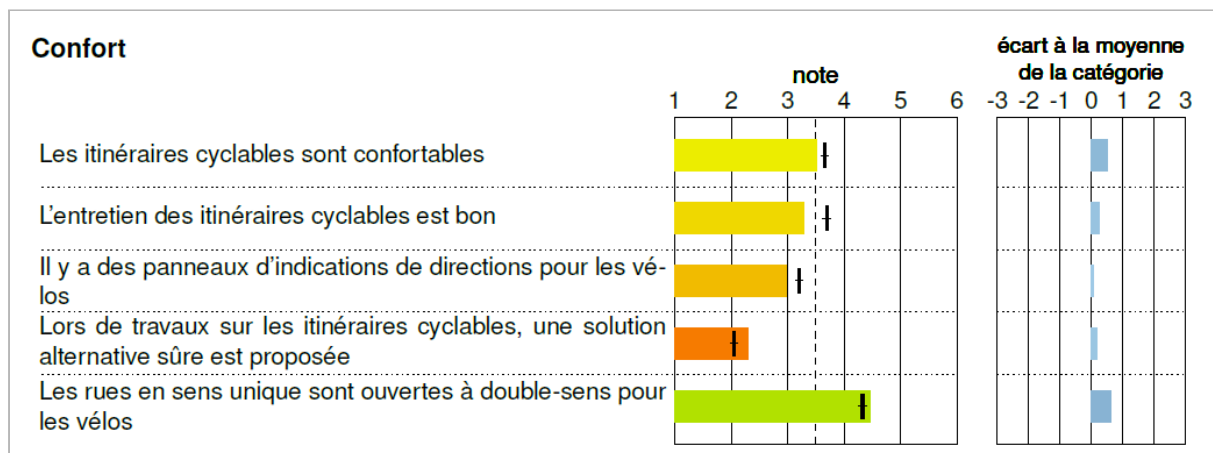
<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/#12.69/48.84515/2.33859>

...alors que le sentiment de confort recule

Le recul est palpable sur la thématique « Confort » (qui décrit le confort ressenti), avec une note qui passe de 3,7 à 3,5. Les usagers jugent sévèrement les pistes anciennes des années 1990 ou 2000, mal conçues et trop étroites, qui ne répondent plus à leurs attentes en matière de confort et de sécurité, comme le boulevard de Magenta. C'est aussi le cas pour certaines infrastructures récentes, comme la piste du boulevard de Sébastopol, inaugurée en 2019, déjà saturée et devenue très inconfortable pour les cyclistes.

C'est un signal fort envoyé aux élus parisiens : **celles et ceux qui se déplacent à vélo ne veulent pas de pistes cyclables au rabais**. Les nouvelles pistes cyclables doivent allier confort et sécurité, et être à même d'anticiper la hausse du trafic vélo des années à venir, sous peine d'être obsolètes avant même d'être inaugurées.

Paris en Selle s'alarme que certains projets en cours continuent de prévoir des pistes étroites, incomplètes, qui s'interrompent à chaque arrêt de bus au mépris de la sécurité des usagers, et appelle l'exécutif parisien à revoir sa copie.



L'est bon élève, l'ouest toujours à la traîne

Les résidents parisiens étaient invités à répondre à une question additionnelle⁴ pour évaluer la cyclabilité de leur arrondissement de résidence par rapport à l'ensemble du territoire parisien. Sans surprise, l'est parisien est jugé beaucoup plus cyclable que l'ouest, qui reste bien moins accessible à vélo. Dans le trio de tête, on retrouve le 12e arrondissement, Paris Centre et le 11e

⁴ Question : « Par rapport à l'ensemble du territoire parisien, estimez-vous que votre arrondissement est » : « beaucoup moins cyclable » à « beaucoup plus cyclable » (sur une échelle de 1 à 6).



arrondissement. Le 16e arrive loin derrière et confirme son statut de lanterne rouge, alors que les Parisiens et Franciliens sont de plus en plus nombreux à y circuler.

Dans certains arrondissements, la situation pour le vélo n'a quasiment pas évolué depuis deux ans. Les arrondissements de l'ouest parisien, le 13e, ou encore les arrondissements populaires du nord-est (18e, 19e, 20e) manquent cruellement d'aménagements cyclables, malgré deux coronapistes emblématiques et de bonne facture.

Ci-dessous : Les arrondissements sont classés selon leur cyclabilité par rapport à l'ensemble du territoire parisien. Les arrondissements verts obtiennent une note supérieure à la moyenne, tandis que les arrondissements en jaune, orange et rouge, obtiennent de mauvais scores.

