

Mi-mandat : qu'ont fait les maires d'arrondissement pour le vélo ?

Document de restitution

20 octobre 2023

L'essentiel

Paris en Selle souhaite mettre en évidence le rôle clé des maires d'arrondissement pour développer le vélo. La gestion quotidienne de la voirie, dont ils ont la charge, leur capacité d'investissement en la matière, leur rôle en matière de plan de circulation ou d'aménagement des quartiers, et surtout leur influence, positive ou négative, vis-à-vis des projets de l'Hôtel de Ville sont essentiels dans la transformation de Paris en une ville plus cyclable.

À la moitié du mandat municipal, Paris en Selle dévoile un classement des maires d'arrondissement sur leur politique en faveur du vélo. Les élus du 12e, 14e et 9e se détachent alors que ceux du 17e, 19e et 16e auront fort à faire pour rattraper leur retard. Paris en Selle appelle les maires d'arrondissement à mobiliser tous les moyens à leur portée pour accélérer les réalisations en faveur du vélo, un besoin urgent alors que le nombre de cyclistes ne cesse d'augmenter à Paris.



À la mi-mandat, quel bilan de la politique vélo des maires d'arrondissement ?

BON			MOYEN			MAUVAIS					
1		Emmanuelle Pierre-Marie EELV	12 ^{ème}	7		Éric Pliez DVG	20 ^{ème}	13		Rachida Dati Les Républicains	7 ^{ème}
2		Carine Petit EELV	14 ^{ème}	8		Philippe Goujon Les Républicains	15 ^{ème}	14		Jeanne d'Hautesserre Les Républicains	8 ^{ème}
3		Delphine Bürkli Horizons	9 ^{ème}	9		Jean-Pierre Lecoq Les Républicains	6 ^{ème}	15		Geoffroy Boulard Les Républicains	17 ^{ème}
4		François Vauglin PS	11 ^{ème}	10		Éric Lejoindre PS	18 ^{ème}	16		François Dagnaud PS	19 ^{ème}
5		Florence Berthout Horizons	5 ^{ème}	11		Alexandra Cordebard PS	10 ^{ème}	17		Francis Szpiner Les Républicains	16 ^{ème}
6		Ariel Weil PS	Centre	12		Jérôme Coumet DVG	13 ^{ème}				



Paris en Selle a évalué la politique vélo des maires d'arrondissement sur la base de quatre critères :

- L'avancement du Plan Vélo parisien dans leur arrondissement,
- La suppression du stationnement automobile de surface et la création de stationnement pour les vélos, via son "[Observatoire du stationnement](#)" publié pour la première fois à l'occasion de ce bilan.
- La mise en place de double sens cyclables dans les rues à 30 km/h,
- Un sondage à destination des cyclistes parisiens (plus de 800 réponses).

À l'issue de cette évaluation, il s'avère que l'avancement des politiques de vélo par arrondissement ne dépend pas de la couleur politique de l' élu local. **Plusieurs arrondissements dirigés par des maires dans la majorité municipale, 19^e et 13^e en tête, sont nettement en retard sur le déploiement de pistes cyclables.** En bloquant l'aménagement de la rue de Tolbiac, point noir du 13^e, Jérôme Coumet prive les cyclistes du sud de Paris d'un nouvel axe est-ouest sécurisé. Dans le 19^e, François Dagnaud, avant-dernier de notre classement, n'a pas ouvert le dossier de l'aménagement de la rue de Crimée. C'est pourtant un axe essentiel pour rejoindre la gare Rosa Parks qui mettra prochainement les habitants du 19^e à une quinzaine de minutes de La Défense.

Paris en Selle s'inquiète également des très mauvais résultats de l'ouest parisien. Le 16^e arrondissement de Francis Szpiner est aujourd'hui le plus hostile au vélo. Alors qu'ils sont parmi les premiers quartiers d'affaires parisiens, le 8^e, le 17^e et le 16^e ne bénéficient pas d'une politique vélo volontariste.

À l'inverse, Paris en Selle tient à saluer la mobilisation des maires du 12^e, 14^e et 9^e arrondissements pour le vélo. Si beaucoup reste à faire, le volontarisme d'Emmanuelle Pierre-Marie, de Carine Petit et de Delphine Bürkli montre qu'il est possible d'obtenir des résultats rapidement tant sur l'avancement du Plan vélo porté par la mairie centrale que sur la mise en place d'aménagements cyclables à l'intérieur des quartiers. Dans le 12^e, Emmanuelle Pierre-Marie a opéré une refonte ambitieuse du plan de circulation pour changer la rue de Charenton en vélorue. Carine Petit, maire du 14^e arrondissement, a mené la transformation de la rue d'Alésia avec une approche originale, mêlant piste cyclable et plan de circulation, sur cette rue secondaire traversant tout l'arrondissement. La maire du 9^e, Delphine Bürkli, se démarque par la forte évolution du stationnement vélo (+105% depuis le début du mandat) et la réalisation de la piste de la rue Lafayette dans le cadre du Plan Vélo

Trois ans pour accélérer

Paris en Selle appelle tous les maires d'arrondissement à se saisir des trois années de mandat restantes pour accélérer sur le sujet vélo. Ils ont la main pour :



- Demander l'accélération des réalisations du Plan Vélo sur leur arrondissement
- Réaliser des aménagements sur le réseau secondaire et revoir les plans de circulation pour favoriser les mobilités actives
- Déployer massivement des double sens cyclables dans les rues à 30 km/h, c'est d'ailleurs une obligation légale
- Déployer massivement des arceaux vélo pour permettre aux cyclistes parisiens de stationner leur vélo dans toutes les rues de la capitale.

Alors que la pratique du vélo ne cesse d'augmenter chaque année (+18,6% de fréquentation des aménagements cyclables en 2022, un quasi-doublement en trois ans) et bat régulièrement des records, il est urgent que les maires d'arrondissement restent en phase avec la demande des Parisiens et Parisiennes de pouvoir se déplacer à vélo dans la capitale en toute sécurité.

Plus en détail

Sur la base de l'ensemble des données rassemblées, nous avons classé les maires d'arrondissement sur leurs actions en matière de vélo.

Les maires dont le bilan à mi-mandat est jugé bon :		
1	Emmanuelle Pierre-Marie 12e arrondissement <i>Majorité municipale</i> <i>EELV</i>	<p>La maire du 12e a mis le vélo au cœur de chacune des concertations d'Embellir Votre Quartier. Cela a permis la création de la vélorue Charenton, une refonte ambitieuse du plan de circulation et des créations de pistes sur des axes secondaires du Plan Vélo. Le 12e arrondissement est également dans le top 3 des arrondissements les mieux notés par les répondants à notre enquête. Le Plan Vélo est bien avancé avec notamment la création de pistes sur Ledru Rollin, rue de Charenton et avenue de Nogent.</p>
2	Carine Petit 14e arrondissement <i>Majorité Municipale</i> <i>EELV</i>	<p>Un bilan porté par les premières réalisations sur le boulevard Saint-Jacques mais surtout par la transformation de la rue d'Alésia avec une approche originale (mêlant piste cyclable et plan de circulation) sur cette rue secondaire traversant tout l'arrondissement. L'arrondissement est également bien noté dans notre enquête sur les aspects commodité et sécurité des déplacements à vélo.</p>
3	Delphine Bürkli 9e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Horizons</i>	<p>Le 9e est moyennement noté par les répondants à notre sondage. Pour autant, le Plan Vélo avance avec notamment les pistes de la rue Lafayette (les axes secondaires restant à traiter). En parallèle, le 9e a fait des efforts notables sur la diminution du stationnement automobile en surface et la création de stationnement vélo.</p>
4	François Vauglin 11e arrondissement <i>Majorité municipale</i> <i>PS</i>	<p>Le 11e est bien perçu par les répondants sur les 3 dimensions de notre sondage. Il est vrai que les double sens cyclables y sont très largement déployés et que l'arrondissement bénéficie de pistes cyclables héritées d'anciennes mandatures (Ménilmontant, Voltaire, Richard Lenoir). Néanmoins, à l'exception de la piste de l'avenue de la République, l'avancée du Plan Vélo reste moyenne, tout comme la réduction du stationnement automobile en</p>

		surface. Le rythme de déploiement du stationnement vélo est très inférieur à la moyenne parisienne. Bref, on a l'impression que le 11e se repose sur les acquis des mandats précédents.
5	Florence Berthout 5e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Horizons</i>	Si le 5ème est encore moyennement noté par les répondants à notre sondage, pour autant, il ressort en revanche positivement en termes d'avancement du Plan Vélo (6e), pourcentage d'axes équipés de double-sens cyclables (3e) ainsi que sur la réduction du stationnement automobile en surface (4e) . Une concertation plus fréquente des associations vélo via des "comités vélos" réguliers pourrait sûrement contribuer à ce bilan.
6	Ariel Weil Paris Centre <i>Majorité municipale</i> <i>PS</i>	Paris Centre est vu comme l'arrondissement dans lequel il est le plus commode de se déplacer à vélo dans notre enquête. L'avancée du Plan vélo est dans la moyenne. Un travail important a été mené sur le plan de circulation du Marais qui a permis d'améliorer la cyclabilité de ce quartier. Paris centre est également le seul arrondissement en avance sur le plan de marche de suppression de 50% du stationnement automobile en surface d'ici la fin du mandat.

Les maires dont le bilan à mi-mandat est jugé **moyen** :

7	Éric Pliez 20e arrondissement <i>Majorité Municipale</i> <i>DVG</i>	Le 20e est l'arrondissement qui possède le meilleur taux de déploiement des double-sens cyclables. Pour autant, la cyclabilité de cet arrondissement est vue comme moyenne par les cyclistes dans notre sondage. Le bilan est également moyen sur l'évolution du déploiement du stationnement pour vélos et la baisse du stationnement automobile de surface ainsi que la réalisation du Plan vélo (malgré les avancées récentes sur Belgrand). Il y a des projets prometteurs de refonte du plan de circulation mais qui n'ont pas encore été mis en place à la mi-mandat.
8	Philippe Goujon 15e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Les Républicains</i>	Le 15e arrondissement bénéficie à fond de "l'effet Vaugirard" : 3 km de pistes cyclables imposées par la mairie centrale à son maire. En conséquence, les cyclistes interrogés dans notre enquête classent le 15e arrondissement en 5e position des arrondissements

		<p>ayant le plus progressé sur la commodité et la sécurité. Comme quoi, ça paye ! En revanche, le développement des double-sens cyclables est très moyen, même dans la zone "Embellir votre quartier saison1" (Emeriau / Zola) et celui du stationnement pour vélo est à la traîne (l'antépénultième de notre classement).</p>
9	<p>Jean-Pierre Lecoq 6e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Les Républicains</i></p>	<p>La praticité et la sécurité de la circulation à vélo tout comme le stationnement vélo sont très mal notés dans notre sondage : le 6e arrondissement y apparaît avant-dernier. L'exécution du Plan vélo est tout à fait moyenne. Néanmoins, cet arrondissement montre des efforts notables sur le développement du stationnement vélo, le déploiement des double-sens cyclables et (car c'est certainement lié) la réduction du stationnement automobile en surface. Ce qui nous amène à la classer dans les arrondissements "moyens".</p>
10	<p>Éric Lejoindre 18e arrondissement <i>Majorité Municipale</i> <i>PS</i></p>	<p>L'effort d'avancement du Plan vélo dans le 18eme arrondissement est très bon, le classant parmi les premières places grâce à la réalisation du bd Ornano, de l'avenue de St Ouen et de l'axe Chapelle / Marx Dormoy, totalisant 3 km à eux deux. En revanche, l'évolution du déploiement du stationnement pour vélos et la baisse du stationnement automobile de surface sont moyens, tout comme l'évaluation de l'arrondissement au sein du sondage sur les aspects de sécurité, praticité et disponibilité du stationnement. L'effort de concertation avec les associations locales lors de "comités vélo" est apprécié.</p>
11	<p>Alexandra Cordebard 10e arrondissement <i>Majorité Municipale</i> <i>PS</i></p>	<p>L'avancement du déploiement du Plan vélo dans cet arrondissement est moyen, tout comme la réduction du stationnement automobile en surface et le déploiement des double-sens cyclables. Le développement du stationnement pour vélos est quant à lui très mauvais. Cependant, la sécurité et la praticité de la circulation à vélo est jugée comme plutôt bonne dans notre sondage, certainement du fait d'aménagements des mandats précédents tels que le Canal St Martin, le bd de la Chapelle et le bd Magenta qui malgré leurs imperfections</p>

		ont créé un "réflexe vélo" désormais ancré. Cela ne compense pas la lenteur des évolutions du mandat en cours, qui nous amène à considérer le bilan du 10e arrondissement comme globalement moyen.
12	Jérôme Coumet 13e arrondissement <i>Majorité Municipale</i> <i>DVG</i>	Cet arrondissement montre des efforts notables sur le développement du stationnement vélo et la réduction du stationnement automobile en surface. En revanche, le Plan vélo est à la traîne même si ça commence à frémir avec l'entrée en service de la piste avenue d'Ivry. Cependant, Jérôme Coumet ne fait pas mystère de son opposition à l'aménagement de la rue de Tolbiac, point noir de l'arrondissement, et ne donne aucune visibilité sur l'exécution d'autres axes structurants. Par ailleurs, les résultats du sondage auprès des cyclistes donnent des notes globalement moyennes à cet arrondissement aussi bien sur la praticité et la sécurité des déplacements à vélo ou les possibilités de stationnement pour les vélos.

Les maires dont le bilan à mi-mandat est jugé mauvais :

13	Rachida Dati 7e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Les Républicains</i>	Le déploiement du Plan vélo dans cet arrondissement est moyen, tout comme les efforts en matière de déploiement du stationnement pour les vélos et de réduction du stationnement automobile en surface, et le déploiement des double-sens cyclables. De plus, les résultats du sondage auprès des cyclistes sont très mauvais aussi bien sur la praticité et la sécurité des déplacements à vélo que sur les possibilités de stationnement pour les vélos. Le bilan global du 7e arrondissement est donc mauvais.
14	Jeanne d'Hauteserre 8e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Les Républicains</i>	Le déploiement du Plan vélo dans cet arrondissement est moyen, tout comme les efforts en matière de déploiement du stationnement pour les vélos et de réduction du stationnement automobile en surface, et le déploiement des double-sens cyclables. De plus, les résultats du sondage auprès des cyclistes sont très mauvais aussi bien sur la praticité et la sécurité des déplacements à vélo que sur les possibilités de stationnement pour les vélos. On note cependant une

		<p>certaine volonté politique qui s'exprime via le soutien express à la piste cyclable du boulevard Malesherbes, un souhait d'apaisement des rues de quartier via les plans de circulation et rues aux écoles et le stationnement vélos, mais tout ceci reste à concrétiser.</p>
15	<p>Geoffroy Boulard 17e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Les Républicains</i></p>	<p>Sur tous les sujets évalués, cet arrondissement figure dans les derniers rangs, à l'exception d'un seul sujet : celui de l'évaluation de la disponibilité du stationnement pour vélos auprès des répondants de notre sondage, où il apparaît seulement moyen.</p>
16	<p>François Dagnaud 19e arrondissement <i>Majorité Municipale</i> <i>PS</i></p>	<p>Cet arrondissement s'affiche dans les derniers rangs de l'ensemble de nos évaluations, sans aucune exception, avec notamment une bonne dernière place sur le rythme de déploiement du stationnement vélo, ainsi que sur l'exécution du Plan Vélo. Quasiment aucune réalisation en 3 ans à l'exception notable du plan de circulation de la rue de Meaux qui, avec 4 poteaux, améliore drastiquement la vie sociale et commerçante du quartier devant la halle Secrétan. François Dagnaud n'a pas ouvert le dossier de l'aménagement de la rue de Crimée, promesse de campagne. C'est pourtant un axe essentiel pour rejoindre la gare Rosa Parks qui mettra prochainement les habitants du 19e à une quinzaine de minutes de La Défense</p>
17	<p>Francis Szpiner 16e arrondissement <i>Opposition Municipale</i> <i>Les Républicains</i></p>	<p>Cet arrondissement est le dernier ou l'avant-dernier de l'ensemble de nos évaluations.</p> <p>En dépit du retard considérable en termes de pistes cyclables (2 fois moins d'aménagements cyclables au km² que la moyenne parisienne), ce mandat n'est pas celui d'un rattrapage, faute d'une volonté réelle de la mairie d'arrondissement.</p> <p>La promesse de campagne qui prévoyait la mise en place de 3,3 km de coronapistes a été réduite à sa portion congrue (place de la Porte de Saint-Cloud - 300m).</p> <p>Si une première piste devrait ouvrir très prochainement sur la rue Michel Ange, la réalisation de l'ensemble des pistes prévues par Embellir votre quartier Auteuil Sud a</p>



		<p>pris un retard considérable par rapport au planning prévisionnel.</p> <p>La mise en place de nouveaux stationnements vélo est l'unique point un peu plus favorable. Il reste toutefois encore beaucoup à faire sur ce point.</p>
--	--	---



Méthodologie

Paris en Selle a décidé de dresser le bilan mi-mandat des maires d'arrondissement en matière de vélo sur le fondement des éléments suivants :

- L'**exécution du Plan Vélo** dans leur arrondissement à la mi-mandat, en se basant sur les aménagements effectivement recensés par les adhérents de Paris en Selle et mis en ligne [ici](#) et arrêtés au 1er octobre ;
- La **mise en place des double-sens cyclables (DSC)**, qui dans une ville à 30km/h devrait être systématisée ;
- Le **développement du stationnement vélo** dans chacun des arrondissements ;
- Le **respect du plan de diminution de 50% du stationnement voiture de surface**, promesse essentielle pour libérer l'espace nécessaire à la réalisation des aménagements cyclables et du stationnement vélo ;
- La **perception par les cyclistes parisiens de l'évolution de la facilité de circulation à vélo, la sécurité et l'offre de stationnement vélo** depuis le début du mandat, via une enquête en ligne réalisée entre le 12 et le 25 juin 2023 qui a obtenu 839 réponses.

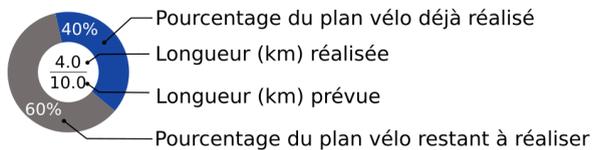
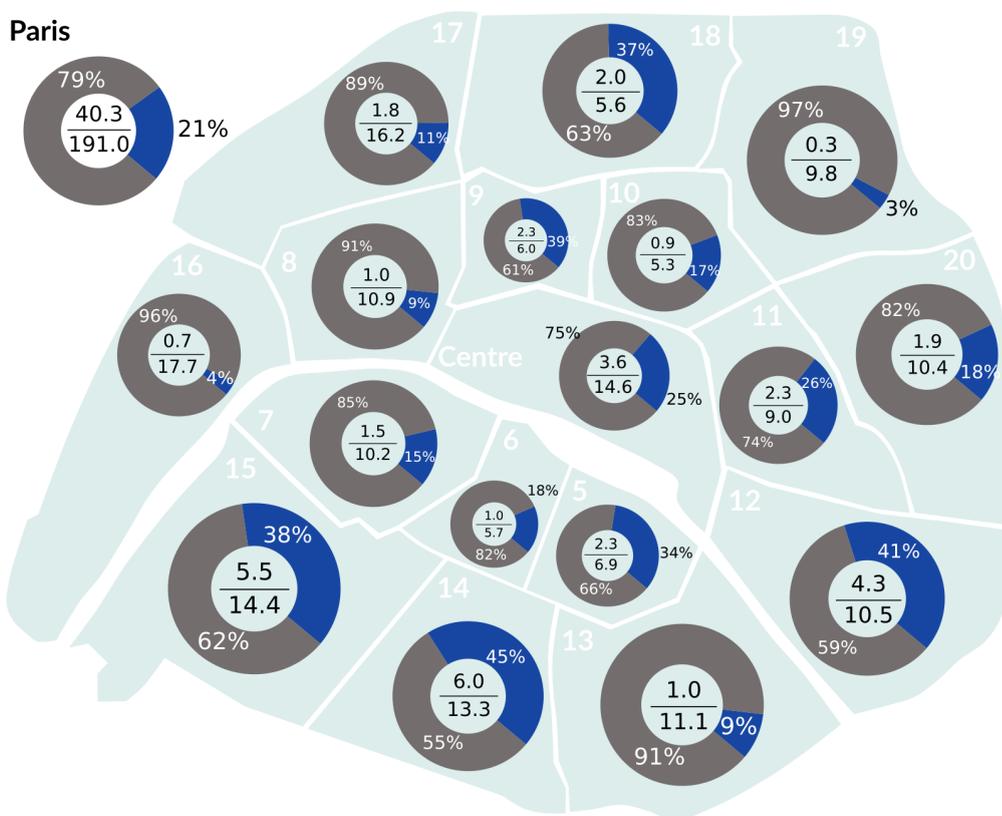
Exécution du Plan Vélo 2021-2026

Les données sont issues de notre [observatoire du plan vélo](#), arrêté au 1er octobre 2023. Il suit l'exécution du Plan Vélo 2021-2026 qui constitue le principal programme de réalisation d'aménagements cyclables sur ce mandat. Il doit permettre de créer 180km de pistes cyclables supplémentaires.



Bilan de mi-mandat : Réalisation du Plan Vélo

Paris



Plus de détails sur observatoire.parisenselle.fr

Dans le Top 3 nous retrouvons :

Top 3	Taux de réalisation	Principales réalisations dans l'arrondissement
Carine Petit (14e) <i>Majorité municipale - EELV</i>	45%	La rue d'Alésia, Leclerc Sud, le boulevard Saint-Jacques
Emmanuelle Pierre-Marie (12e) <i>Majorité municipale - EELV</i>	41%	L'avenue Ledru-Rollin, la vélorue et les pistes de la rue de Charenton, l'avenue de Nogent
Delphine Bürkli <i>Opposition municipale - Horizons</i>	39%	La rue Lafayette

Dans le Flop 3 sont présents :

Flop 3	Taux de réalisation	Commentaires
François Dagnaud (19e) <i>Majorité municipale</i>	3%	Aucune réalisation d'ampleur sur le Plan vélo
Francis Szpiner (16e) <i>Opposition municipale</i>	4%	Opposition au projet d'aménagement de l'avenue Mozart, retard sur les projets Embellir Votre Quartier (Auteuil Sud)
Jérôme Coumet (13e) <i>Majorité municipale</i>	9%	Ca commence à frémir avec l'entrée en service de la piste Avenue d'Ivry mais toujours une opposition franche à l'aménagement de la rue de Tolbiac

Ces résultats permettent de constater que :

- A l'exception du 15e arrondissement, porté par Vaugirard, **l'ouest de Paris (16e, 8e, 17e) enregistre toujours un retard considérable par rapport à l'est de la capitale alors même qu'ils sont parmi les premiers quartiers d'affaires de la capitale.**
- On constate des écarts considérables entre les premiers et les derniers, preuve s'il en est de l'influence que l'intérêt du maire d'arrondissement a un impact sur l'avancée du Plan Vélo. Au sein même de la majorité municipale, il y a les bons élèves (12e, 14e) et ceux qui traînent des pieds (19e, 13e). Nous appelons ces maires à déployer tous les moyens à



leur disposition et à se mobiliser pour le vélo afin de rester en phase avec les aspirations des parisiens.

Double-sens cyclable

Depuis 2008, le Code de la Route a généralisé l'application du double-sens cyclable (DSC) à l'ensemble des voies limitées à 30km/h (sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police). La limitation de la quasi-totalité des rues de Paris à 30km/h (sauf axes conservés à 50km/h sur demande de la Préfecture de Police) depuis le 30/08/2021 doit donc permettre de déployer quasiment partout des double-sens cyclables.

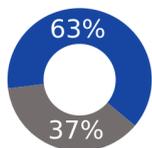
Le double-sens cyclable est un dispositif qui a beaucoup d'avantages :

- Il permet de réduire les distances et les temps de trajet en ville pour les cyclistes ;
- Il est peu accidentogène car il permet une bonne co-visibilité des conducteurs de véhicules motorisés et des cyclistes entre eux ;
- Il entraîne une modération de la vitesse des véhicules motorisés ;
- Enfin, en attendant le déploiement complet du Plan Vélo, il permet aux cyclistes d'éviter les grands axes de circulation, souvent anxiogènes et dangereux pour eux.

Les maires d'arrondissement ont tout à fait la main pour permettre de généraliser ce dispositif depuis le passage de Paris à 30 km/h.

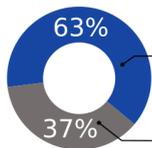
Aussi, Paris en Selle a voulu mesurer le pourcentage d'axes éligibles effectivement équipés de double-sens cyclables dans chacun des arrondissements.

Paris



Top

Flop



Taux de rues avec DSC

Reste à mettre en place

Source : openstreetmap

Parmi les arrondissements qui se démarquent positivement, on trouve :

Top 3	Taux d'axes éligibles équipés de DSC
Éric Pliez (20e) <i>Majorité municipale - DVG</i>	88%
Emmanuelle Pierre-Marie (12e) <i>Majorité municipale - EELV</i>	83%
Florence Berthoux (5e) <i>Opposition municipale - Horizons</i>	82%



Dans les mauvais élèves, on retrouve principalement des maires d'arrondissements de l'ouest parisien :

Flop 3	Taux d'axes éligibles équipés de DSC
Francis Szpiner (16e) <i>Opposition municipale - Les Républicains</i>	22%
Jeanne d'Hautesserre (8e) <i>Opposition municipale - Les Républicains</i>	24%
Geoffroy Boulard (17e) <i>Opposition municipale - Les Républicains</i>	45%

On constate qu'aucun arrondissement ne peut se targuer d'avoir traité l'ensemble des axes éligibles au DSC. Paris en Selle appelle les maires d'arrondissement à se saisir au plus vite du sujet.

En effet, la mise en place systématique de double-sens cyclables, associé à un travail ambitieux sur le plan de circulation du quartier, comme cela a pu être fait dans le 12e arrondissement (Embellir votre Quartier Jardin de Reuilly) permet d'améliorer considérablement la cyclabilité de l'arrondissement sans pour autant créer d'infrastructures spécifiques.



Bilan du stationnement

Dans son nouvel "[Observatoire du stationnement](#)" publié pour la première fois à l'occasion de la sortie de ce bilan mi-mandat, Paris en Selle s'intéresse à deux aspects du stationnement :

- **Le développement du stationnement à destination des vélos dans l'espace public**, maillon essentiel du "système vélo". En effet, le risque de vol est, après l'absence d'aménagements cyclables sécurisés, l'un des principaux freins à la pratique du vélo.
- Le **respect du plan de diminution de 50% du stationnement voiture de surface**, promesse essentielle pour libérer l'espace nécessaire à la réalisation des aménagements cyclables et du stationnement vélo.

La méthodologie utilisée pour synthétiser ces données est disponible en détail sur notre [Observatoire du stationnement](#).

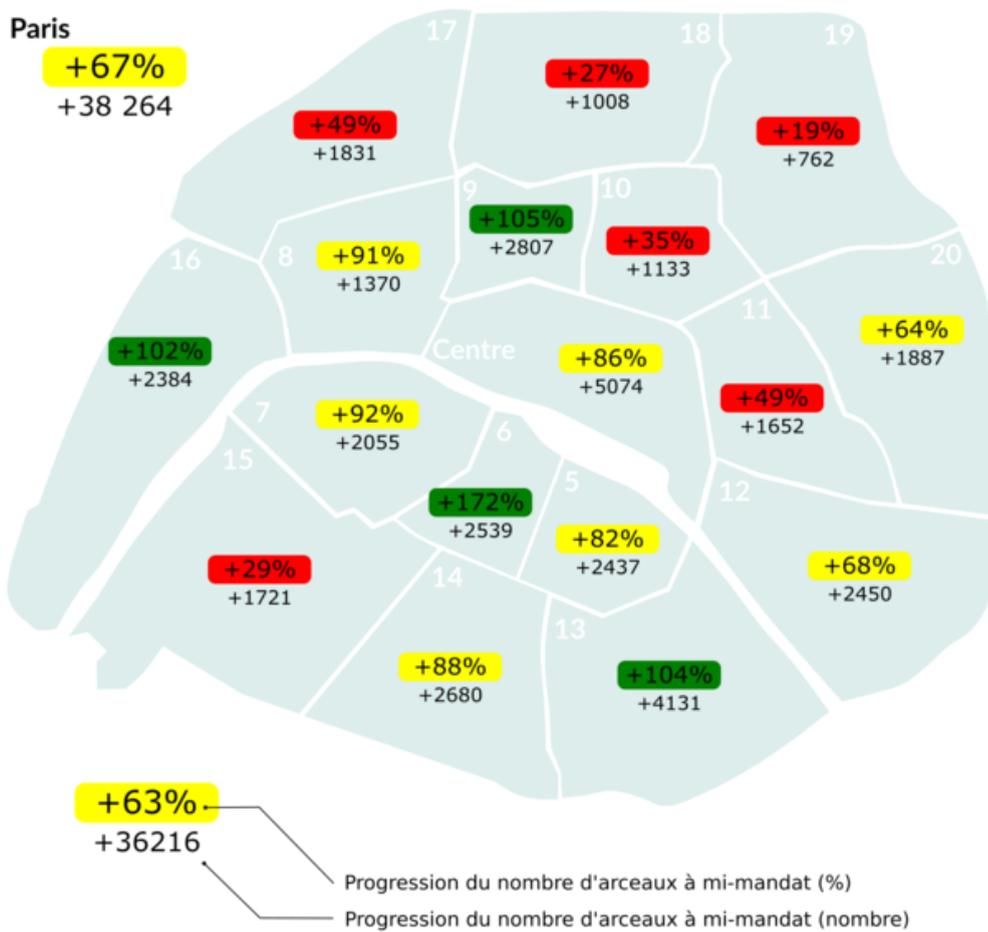
Développement du stationnement pour les cyclistes

Stationner son vélo facilement est un besoin primordial pour les cyclistes du quotidien.

Les maires d'arrondissement, responsables de la gestion de la voirie et disposant d'une connaissance fine de leur territoire, doivent être les principaux moteurs du déploiement des arceaux vélo là où ils sont nécessaires dans leur arrondissement.

Comme sur les autres sujets, nous observons d'importantes disparités dans cette dynamique d'un arrondissement à l'autre. La taille et la population des arrondissements étant relative, nous avons évalué le pourcentage d'évolution du nombre d'arceaux installés depuis le début du mandat.

Bilan de mi-mandat : Stationnement Vélo



Top

- 6e
- 9e
- 13e

Flop

- 19e
- 18e
- 15e

Plus de détails sur stationnement.parisenselle.fr

Parmi les arrondissements qui se distinguent, nous trouvons :

Top 3	Evolution du nombre d'arceaux vélo	Nombre d'arceaux pour 100 habitants
Jean-Pierre Lecoq (6e) <i>Opposition municipale - Les Républicains</i>	+172%	9,95
Delphine Bürkli <i>Opposition municipale - Horizons</i>	+105%	9.08
Jérôme Coumet (13e) <i>Majorité municipale - DVG</i>	+104%	4.5



Notre classement considère la progression relative (en %) mais nous tenons à saluer les efforts réalisés par Ariel Weil et la mairie de **Paris Centre qui a installé en 3 ans plus de 5000 arceaux** soit près du double des autres arrondissements les plus volontaristes.

Flop 3	Evolution du nombre d'arceaux vélo	Nombre d'arceaux pour 100 habitants
François Dagnaud (19e) <i>Majorité municipale</i>	+19%	2.58
Éric Lejoindre (18e) <i>Majorité municipale</i>	+27%	2.49
Philippe Goujon (15e) <i>Opposition municipale</i>	+29%	3,32

Plusieurs arrondissements de la majorité municipale sont particulièrement à la traîne, en particulier **le 19e et le 18e (seulement + 20 % environ)**. Ce retard est d'autant plus préjudiciable que ces arrondissements possèdent eux aussi un nombre d'arceaux par habitant parmi les plus faibles.

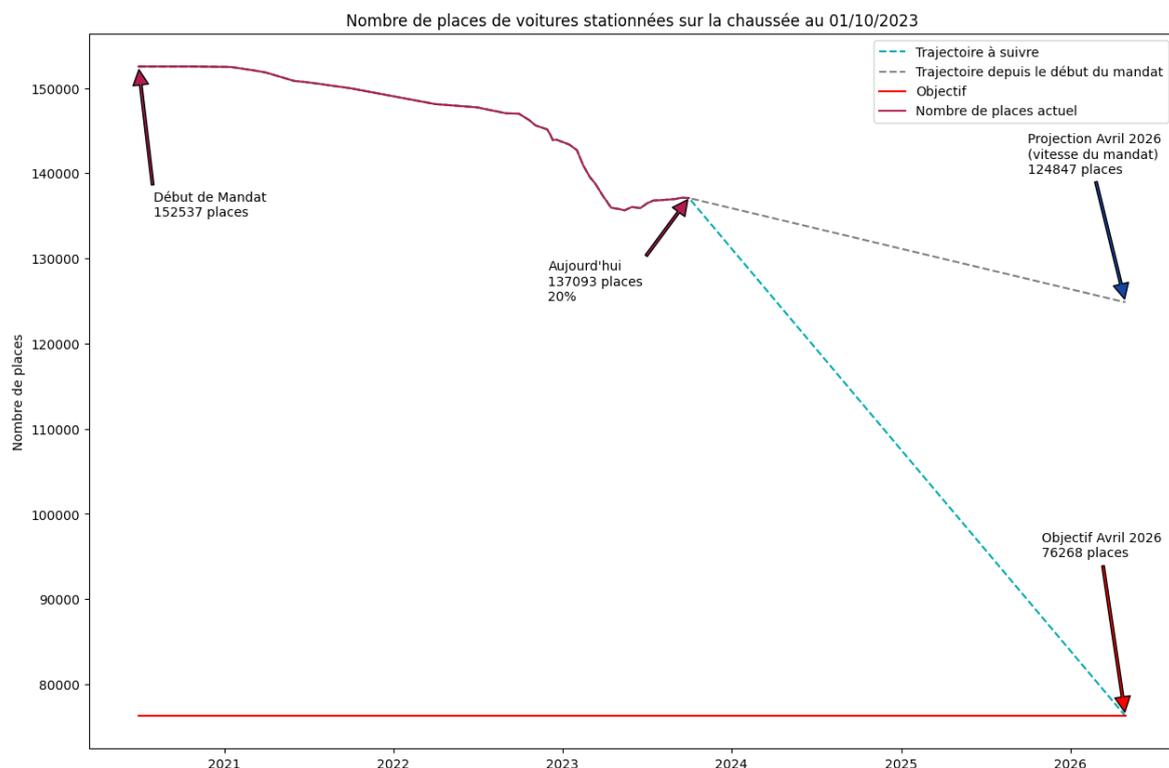
Paris en Selle appelle les maires d'arrondissement à poursuivre le développement du stationnement vélos dans l'espace public à un rythme ambitieux en raison d'une croissance quasi plus rapide de l'utilisation du vélo que de l'offre de stationnement.

Deux outils doivent aider à ce déploiement :

- L'application de la Loi d'Orientation pour les Mobilités qui oblige à supprimer les stationnements automobile situés 5 mètres en amont de chaque passage piéton et permet de les remplacer par des arceaux vélo. La Ville de Paris a d'ores et déjà pris l'engagement, dans le cadre du Code de la Rue, de s'y conformer avant la fin du mandat.
- La promesse de supprimer 50 % du stationnement automobile en surface qui doit permettre d'accélérer le déploiement d'arceaux vélo aux endroits qui le nécessitent

Suppression du stationnement automobile de surface

La municipalité parisienne s'est engagée, à l'issue d'une grande concertation, à supprimer la moitié des places de stationnement automobile en surface sur la durée du mandat.

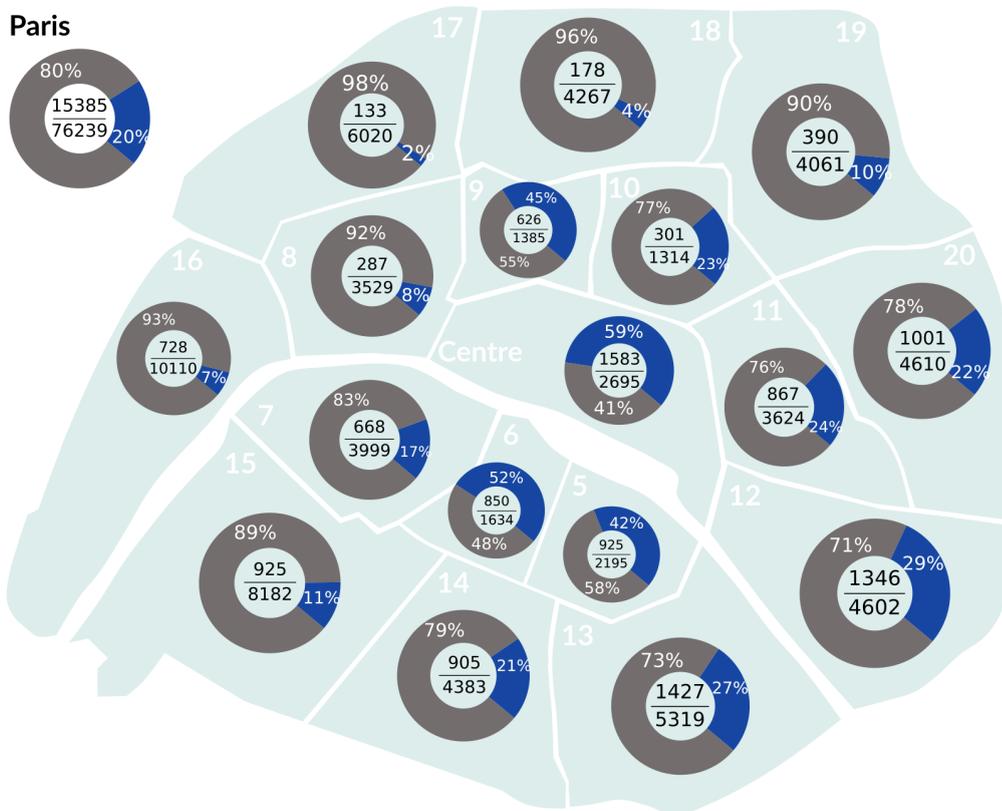


A la moitié du mandat, l'objectif de réduction du nombre de places de stationnement automobile en surface est **tenu à hauteur de 20%**, représentant environ **15 hectares sur l'objectif de 75 hectares** à gagner.

Nous observons un **rythme en accélération depuis 2023**. Cette accélération semble liée à la réalisation du Plan Vélo et aux démarches "Embellir votre quartier", puisque c'est à l'occasion de ces travaux que l'espace de stockage de voitures est réalloué aux piétons, aux cyclistes et à la végétalisation.

Cependant, cette accélération ne suffira pas pour atteindre les objectifs fixés à la suite des Etats Généraux du Stationnement. On observe encore une fois de fortes disparités entre les arrondissements.

Paris

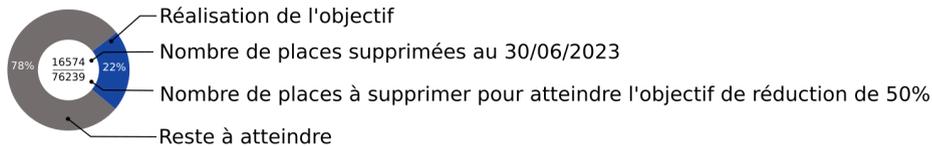


Top

- Centre
- 6e
- 9e

Flop

- 17e
- 18e
- 16e



Plus de détails sur stationnement.parisenselle.fr/

Top 3	Taux de réalisation de l'objectif
Ariel Weil (Paris Centre) <i>Majorité municipale - PS</i>	59%
Jean-Pierre Lecoq (6e) <i>Opposition municipale - Les Républicains</i>	52%
Delphine Bürkli (9e) <i>Opposition municipale - Horizons</i>	45%



Flop 3	Taux de réalisation de l'objectif
Geoffroy Boulard (17e) <i>Opposition municipale - Les Républicains</i>	2%
Éric Lejoindre (18e) <i>Majorité municipale -</i>	4%
Francis Szpiner (16e) <i>Opposition municipale</i>	8%

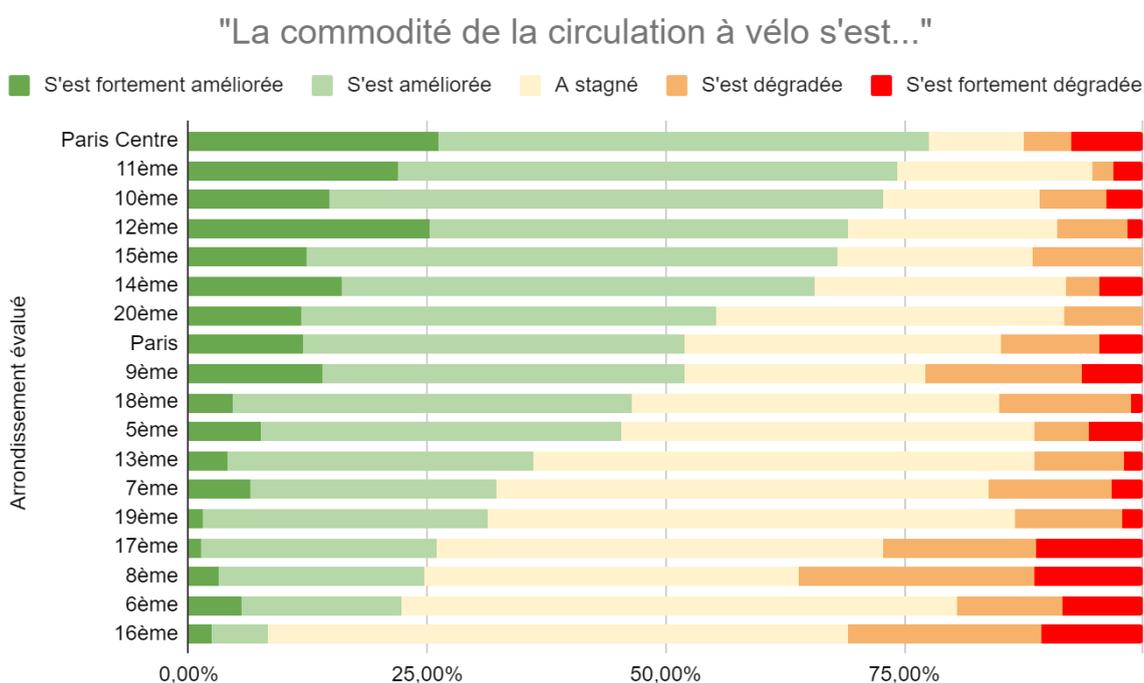
Tout d'abord, nous constatons que **le Centre et le 6e sont les arrondissements tenant le mieux cet objectif de réduction du stationnement automobile** de surface. S'ils poursuivent sur leur lancée, ils devraient réussir à tenir l'objectif municipal de réduction de 50 % des places de stationnement automobile dans leur arrondissement.

Comme pour les aménagements cyclables, l'ouest parisien est globalement plus en retard que l'est parisien : les mairies d'opposition des 7e, 8e, 15e, 16e et 17e n'ont atteint l'objectif qu'à hauteur de 2 % à 17%.

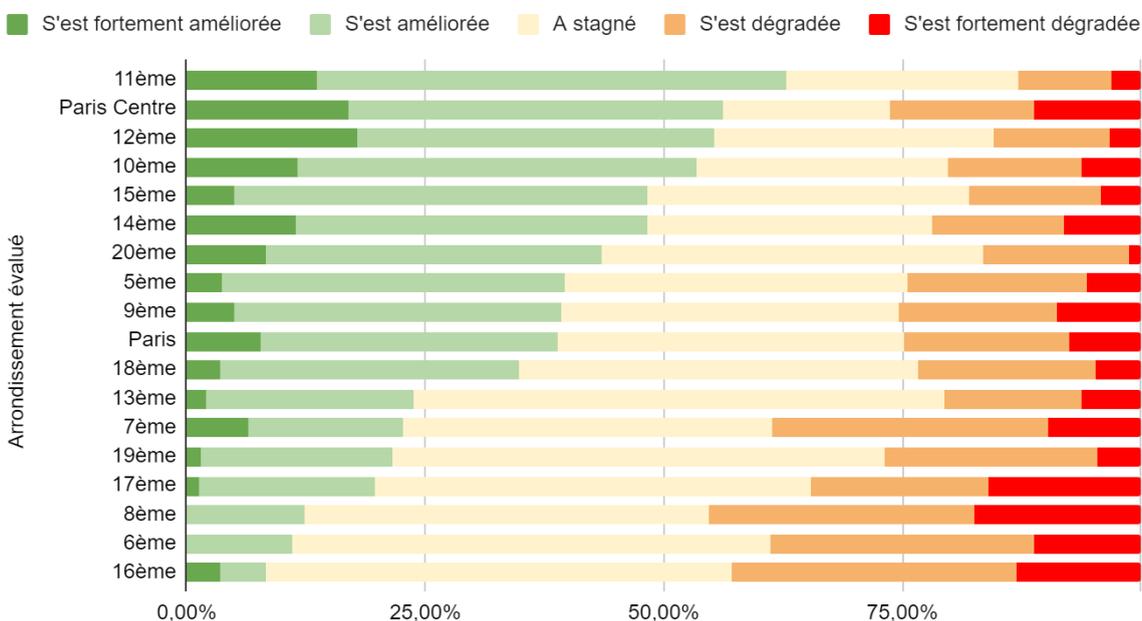
Toutefois, **plusieurs arrondissements de la majorité municipale sont également à la traîne notamment les 18e et 19e arrondissements**. Ces maires d'arrondissement doivent se saisir du sujet pour tenir cet engagement essentiel issu des "Etats généraux du Stationnement" voulu par la Maire de Paris.

Enquête Utilisateurs

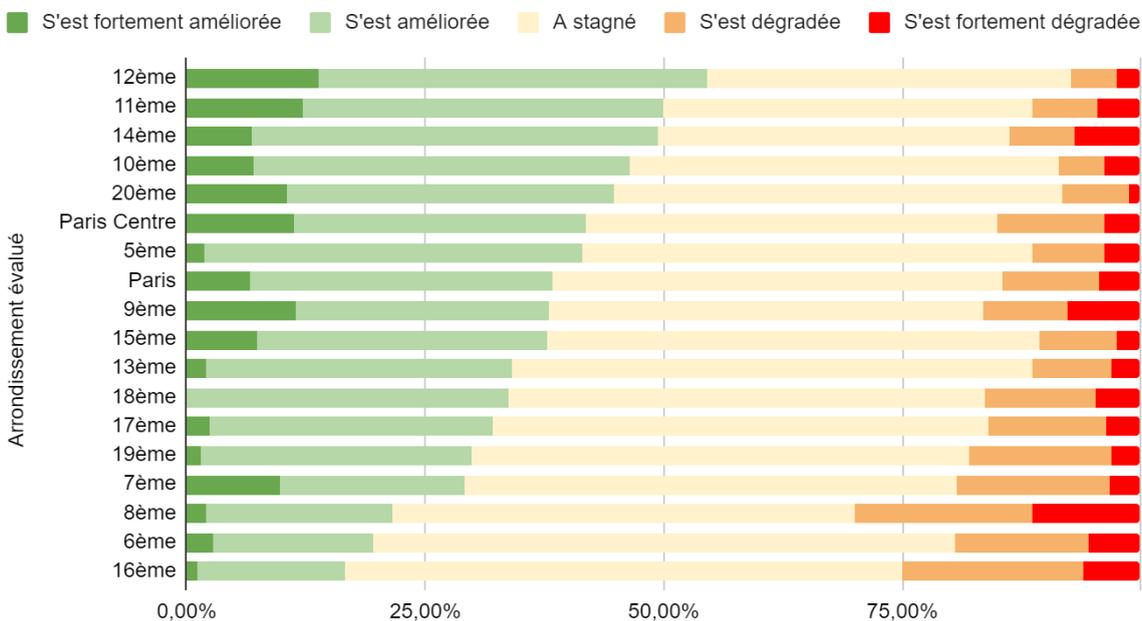
Paris en Selle a conduit en juin 2023 une enquête en ligne auprès des personnes inscrites à sa newsletter (8 076 adresses email). Au total, **879 personnes** ont évalué leur perception de l'évolution cyclable à Paris depuis le début du mandat. Les participants étaient invités à évaluer 1 à 3 arrondissements sur la facilité de circulation à vélo, la sécurité et l'offre de stationnement vélo.



"La sécurité de la circulation à vélo s'est..."



"La disponibilité et l'offre du stationnement vélo s'est..."



Les arrondissements **perçus comme ayant le mieux progressé** ont vu se développer des infrastructures majeures ou ont engagé un travail important sur le plan de circulation qui a permis de mettre en sécurité les cyclistes :

Top 3	Commentaires
François Vauglin (11e) <i>Majorité municipale</i>	Le 11e est bien perçu par les répondants sur les 3 dimensions de notre sondage. Il est vrai que les double-sens cyclables y sont très largement déployés et que l'arrondissement bénéficie de pistes cyclables héritées de l'ancienne mandature comme de plus récentes (avenue de la République).
Emmanuelle Pierre-Marie (12e) <i>Majorité municipale</i>	Le 12e arrondissement apparaît aux répondants comme l'arrondissement dans lequel la disponibilité du stationnement cyclable a le plus progressé. L'arrondissement est également bien perçu sur la commodité et la sécurité du déplacement à vélo. Les travaux ambitieux de plan de circulation et la création de la vélorue de la rue de Charenton y sont sans doute pour beaucoup !
Ariel Weil (Paris Centre) <i>Majorité municipale</i>	Paris Centre est vu comme l'arrondissement dans lequel il est le plus commode de se déplacer à vélo. A son crédit, les grands axes structurants qui le traversent comme Rivoli. Mais également un travail important sur le plan de circulation du Marais qui a permis de diminuer la circulation automobile dans ses rues et un grand nombre d'arceaux vélo déployés dans l'arrondissement.

À noter, que le 15e est très bien noté sur l'amélioration de la commodité et de la sécurité à vélo. Preuve qu'une réalisation emblématique comme Vaugirard, qui sécurise un axe structurant, est très vite perçue positivement par les cyclistes.

Parmi les arrondissements pointés du doigt par les répondants, on retrouve majoritairement les arrondissements de l'ouest parisien qui ne disposent pas d'infrastructures héritées des précédents mandats et n'ont pas comblé leur retard sur cette première moitié de mandat.

Flop 3	Commentaires
Francis Szpiner (16e) <i>Opposition municipale</i>	Le 16e arrondissement sort grand dernier de notre sondage. Il paye majoritairement son inaction en matière de vélo, la plupart des répondants considérant que la situation s'est dégradée ou a stagné pour le vélo.
Jean-Pierre Lecoq (6e) <i>Opposition municipale</i>	Malgré des efforts conséquents sur le déploiement de stationnements vélo, ceux-ci ne sont pas perçus comme tels par nos répondants. Concernant la commodité et la sécurité du déplacement, malgré un déploiement important de DSC,



	le 6e pâtit de l'absence de réalisation emblématique sur ses grands axes (Saint-Germain, Rennes, Raspail)
Jeanne d'Hautesserre (8e) <i>Opposition municipale</i>	Le 8e est très en retard sur la création d'axes cyclables inscrits au Plan Vélo tout comme le déploiement de double-sens cyclables. Il est donc mal noté sur la commodité et la sécurité des déplacements. L'accélération du déploiement de stationnements vélo n'est pas perçue par les répondants.

Ce bilan a été réalisé par les adhérents de Paris en Selle

Paris en Selle est une association reconnue d'intérêt général, uniquement financée par les adhésions et dons de ses adhérent·e·s. Son objectif ? Faire du vélo une évidence, en dessinant une ville où se déplacer à vélo est à la fois normal, sûr et pratique.