



Avis de Paris en Selle sur le Plan Local de Mobilité (PLM) à l'horizon 2030 de la Ville de Paris

5 avril 2025

Depuis sa fondation en 2015, l'association Paris en Selle a suivi de près les évolutions du vélo en tant que moyen de transport, et celles des infrastructures et politiques pour le vélo à Paris et en région parisienne. La transformation de la ville en faveur du vélo est évidente, comme en témoigne la croissance de la part modale du vélo dans nos déplacements. Il est aussi évident qu'il reste beaucoup de progrès à faire pour faire de Paris une ville 100% cyclable, combler les coupures du réseau cyclable et atteindre la Vision Zéro.

L'inclusion dans ce PLM de la Fiche d'action No. 7 sur le Vélo montre que le vélo est aujourd'hui incontournable dans la mobilité parisienne, et nous saluons les mesures pour développer les infrastructures cyclables, augmenter le stationnement vélo et plus généralement développer l'écosystème vélo. Nous apprécions aussi l'inclusion du vélo comme un facteur transversal dans des fiches d'actions telles que celles sur l'égalité de genre, le code de la rue, le transport de marchandises, la santé, et l'accompagnement de l'innovation.

Le scénario prospectif cible un triplement de la part modale du vélo à Paris en 2030, prenant comme référence les données de l'EGT 2020. Or, cette part modale a déjà probablement déjà doublé depuis 2020¹, du fait de l'explosion de la pratique du vélo qui a suivi la pandémie du Covid-19, accompagnée de l'amélioration des infrastructures cyclables et de la réduction de la place de la voiture. Pour cette raison, nous pensons qu'une promesse plus ambitieuse serait celle d'un Paris 100% cyclable, inclusif et sécurisé pour l'ensemble des habitants.

La sécurité et les actions de contrôle

L'augmentation de la part modale du vélo à Paris et en région parisienne demande une adaptation des contrôles de la Police Municipale, et de l'ensemble d'acteurs de la ville, pour assurer la sécurité des piétons, des cyclistes, et une cohabitation apaisée avec les véhicules motorisés. Ces contrôles doivent être faits de manière à :

1. Cibler de manière prioritaire les comportements les plus à risque,
2. Protéger de manière prioritaire les usagers de la voie publique les plus vulnérables,
3. Ne pas décourager les mobilités actives dans la ville.

La Vision Zéro adoptée par la Ville de Paris est une avancée majeure pour l'ensemble d'acteurs de la mobilité. Une Police Municipale efficace, et qui soutient la transformation de Paris vers les mobilités actives, sera nécessaire pour réussir dans cette importante mission. Ces actions de contrôle doivent aussi être accompagnées d'infrastructures et d'une signalétique facilement compréhensible pour les cyclistes, ainsi que d'une doctrine de l'aménagement de l'espace public qui évolue en fonction des défis identifiés.

Solutions proposées :

Fiche d'action No. 4 "Sécurité Routière", section "Indicateurs".

L'indicateur "Nombre de PV des agents de la police municipale" peut mener à une "politique du chiffre" contraire à la Vision Zéro de la ville et qui peut finir par décourager les mobilités actives dans Paris. Cet **indicateur** devrait être modifié pour par exemple évaluer les PVs et leur quantité en raison de la gravité de l'infraction, ou supprimé dans sa totalité. Par exemple, les refus de la priorité à un piéton, l'encombrement de carrefours ou la vitesse excessive sont des infractions d'une gravité plus importante que le port des oreillettes, qui sont eux plus "faciles" à verbaliser par les agents, ce qui peut induire un biais les poussant à prioriser ces contrôles. Les actions de la Police Municipale, et leurs indicateurs, devraient donc cibler en priorité les comportements les plus dangereux.

Fiche d'action No. 4 "Sécurité Routière", section "Mesure 2 : Actions de contrôle, de sensibilisation et de communication menées par la Police Municipale".

Nous invitons la ville à ajouter un élément additionnel dans cette **mesure 2** : la formation continue pour les agents de la Ville et pour les agents de la Police Municipale aux enjeux spécifiques aux mobilités actives et l'application du Code de la Route ainsi que du Code de la Rue aux usagers du vélo. Nous constatons qu'il reste des efforts à faire pour que les agents chargés des contrôles soient pleinement informés des enjeux spécifiques aux mobilités actives, comme l'utilisation des panneaux M12, le respect des sas vélo, et les agressions dont sont victimes les usagers des mobilités actives au quotidien, en particulier les femmes.

Fiche d'action No. 4 "Sécurité Routière", sections "Contexte parisien" et "Indicateurs".

Il est mentionné dans cette section la "sécurisation des carrefours, la priorité donnée aux tramways ou aux bus avec des temps piétons et vélo augmentés". Pourtant, les mesures et les indicateurs associés à cette sécurisation ne prennent en compte que les piétons, au lieu de protéger également les personnes à vélo et autres mobilités actives. Nous proposons donc d'ajouter une **mesure** pour que la sécurisation des carrefours protège l'ensemble de ces usagers. La liste de ces carrefours peut être mise à jour en continu par la Ville en coopération avec les acteurs associatifs. Cette mesure peut être accompagnée d'un **indicateur** sur la sécurisation de ces carrefours à risque.

Nous proposons également d'ajouter un **indicateur** sur le nombre de panneaux M12 installés par rapport au nombre d'emplacements où leur installation est autorisée par la loi. En effet, ces panneaux M12 sécurisent les cyclistes en leur permettant de ne pas démarrer aux feux en même temps que les véhicules motorisés.

Les infrastructures, données, continuité cyclable et plans de circulation

Nous partageons les constats de ce PLM sur l'augmentation de la fréquentation des pistes cyclables et la sécurisation des trajets à vélo obtenue par les Plans Vélo 2001-2007, 2015-2020, et par le progrès du Plan Vélo actuel 2021-2026. Pour autant, la continuité cyclable n'est pas assurée dans certains axes importants de Paris, et elle reste un cas exceptionnel pour les connexions entre Paris et les villes de la petite couronne.

Solutions proposées :

Fiche d'action No. 3 "Code de la Rue", section "Indicateurs".

L'indicateur "Linéaires d'itinéraires cyclables par type (pistes cyclables, bandes, double-sens cyclables...)" devrait être accompagné d'un **indicateur** pour le recensement par la Ville des coupures importantes des axes cyclables dans Paris ainsi que des rues où un double-sens cyclable n'a pas encore été implémenté. Une coupure dans le réseau cyclable, même petite, peut forcer les usagers à prendre des itinéraires dangereux, voire décourager certains usagers d'utiliser les mobilités actives. C'est particulièrement le cas pour les usagers les plus vulnérables ou avec une aversion au risque, comme les enfants, les personnes âgées, ou certaines personnes à mobilité réduite.

Fiche d'action No. 15 "Participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne", section "Mesure 2 : Renforcer la coordination autour de certaines mobilités ou certains services à l'échelle de la Métropole du Grand Paris".

La **mesure 2** de cette fiche identifie 5 sujets pour lesquels la coordination des collectivités doit être renforcée. Nous proposons que les déplacements à vélo et autres mobilités actives (autres que le Vélib') soient ajoutés à cette liste. Les liaisons entre Paris et la petite couronne sont parmi les plus hostiles à la pratique du vélo dans la ville et la région. Malgré ce fait, le vélo constitue déjà 14% de la part modale des déplacements entre Paris et la petite couronne, d'après l'étude 2024 de l'Institut Paris Régionⁱⁱ. La sécurisation de ces trajets doit être une priorité pour la Ville. Nous invitons également à associer l'ensemble des acteurs associatifs, y compris les associations pour le vélo, dans cette démarche.

Fiche d'action No. 17 "Encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités", section "Indicateurs".

Nous soutenons pleinement les mesures 1 et 2 pour renforcer l'exploitation des données pour réguler l'espace public, ainsi que l'indicateur pour le déploiement des capteurs de comptage vélo suivant le schéma directeur. En effet, nous souhaitons des améliorations notamment sur la disponibilité et l'utilisation des données d'accidentologie dans les politiques de la Ville, ainsi que des données de stationnement pour les vélos. Nous

proposons un **indicateur** additionnel pour assurer que ces données soient utilisées efficacement par l'ensemble d'acteurs de la mobilité à Paris, et en particulier les mairies d'arrondissement, les associations et les journalistes. Cet **indicateur** peut suivre les efforts pour améliorer l'accessibilité des données recueillies par les compteurs, et les efforts faits pour former les agents des mairies d'arrondissement et autres acteurs de la mobilité à utiliser ces données.

Fiche d'action No. 5 "Plan de Circulation", section "Mesures" et "Indicateurs".

Les plans de circulation sont un outil puissant de rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités actives. Pour cette raison, nous invitons la Ville à aller plus loin dans l'ambition de cette fiche d'action. En particulier, la **mesure** 1 parle de la Zone à Trafic Limité dans le centre de Paris, mais ne mentionne pas le reste de la ville, qui peut pourtant également bénéficier de changements du plan de circulation en de nombreux endroits. Cette mesure peut être accompagnée d'un **indicateur** pour "Changements des plans de circulation par arrondissement en faveur des mobilités actives". Cette mesure et cet indicateur seraient particulièrement importants pour les arrondissements avec une mortalité particulièrement élevée, comme le 19^e arrondissement d'après les données disponibles pour 2022 et 2023ⁱⁱⁱ.

La promotion du cyclotourisme et du Vélib'

Le vélo devient un vrai facteur d'attractivité de la Ville de Paris et de la Région Île de France. Le Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris doit saisir l'opportunité offerte par le cyclotourisme pour développer un tourisme durable. La Ville doit également continuer à miser sur le Vélib' comme une porte d'entrée aux mobilités actives ainsi que comme option de transport pour les usagers occasionnels du vélo.

Solutions proposées :

Fiche d'action No. 12 "Proposer une mobilité touristique plus durable", section "Indicateurs".

Aucun des indicateurs de la fiche d'action No. 12 mentionne le vélo et le cyclotourisme, malgré le fait que l'ensemble de la Mesure 2 parle du soutien au développement du cyclotourisme. Nous proposons d'ajouter deux **indicateurs** : 1) la quantité et clarté de la signalétique et labellisation des 4 grands itinéraires cyclables traversant Paris, ainsi que des trajets entre les gares ; 2) le recensement des commerçants et acteurs économiques qui soutiennent le cyclotourisme dans Paris, et particulièrement les services de location de vélos à court terme ou à la journée qui peuvent compléter l'offre de Vélib' pour les touristes. Ces informations et labellisations sont utiles non seulement aux touristes de la ville, mais aussi aux habitants qui se déplacent à vélo.

Fiche d'action No. 11 "Développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation" section "Mesure 1 : soutien de Vélib'" et "Indicateurs".

Vélib' joue un rôle essentiel dans le développement du vélo à Paris. Aujourd'hui, les questions d'accessibilité et de qualité du service sont au cœur des préoccupations des usagers. Nous proposons l'ajout d'une **mesure** spécifiquement pour l'amélioration de l'état de la flotte de Vélib's, ainsi qu'un **indicateur** pour la proportion de Vélib's en bon état par rapport au total de la flotte. En outre, nous nous interrogeons sur l'**indicateur** "Part moyenne de Vélib' dans la fréquentation vélo". Dans une ville avec une politique cyclable arrivée à maturité, on peut s'attendre à ce que de plus en plus de parisiens disposent de leur propre vélo, aidés par l'augmentation de l'offre de stationnement sécurisé et un écosystème vélo stable. L'investissement dans le dispositif Vélib' doit continuer, mais la croissance de sa part modale ne devrait pas être un objectif en soi.

Pièces jointes :

1. [200 carrefours parisiens dangereux à aménager au plus vite, Paris en Selle, 2024.](#)
2. [20 axes prioritaires au cours de l'année 2025 pour assurer la continuité du réseau de pistes cyclables parisiens dans tous les arrondissements, Paris en Selle, 2024.](#)

ⁱ D'après les données disponibles sur <https://opendata.paris.fr/> des compteurs vélo à Paris, et les données de l'Institut Paris Région, "Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens", Dany Nguyen-Luong, 04/04/2024. - <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

ⁱⁱ Institut Paris Région, "Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens", Dany Nguyen-Luong, 04/04/2024. - <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

ⁱⁱⁱ Le Bilan des Déplacements en 2023 à Paris, Observatoire Parisien des Mobilités - Ville de Paris ; Le Bilan des Déplacements en 2022 à Paris, Observatoire Parisien des Mobilités - Ville de Paris.