

# Parler vélo à l'heure de sa massification : Créer l'adhésion des cyclistes comme des non-cyclistes

La pratique du vélo à Paris a explosé au cours des six dernières années. La présence de cyclistes dans l'espace public fait désormais partie de l'identité parisienne. De manière quotidienne ou plus épisodique, les Parisiens et Parisiennes se sont massivement mis au vélo. Cette élection municipale est donc la première d'une nouvelle ère, celle de la massification de la pratique du vélo.

Cette massification est portée par l'aspiration citoyenne à se déplacer autrement dans un contexte de forte baisse de la détention de voiture et de son usage. Moins d'un tiers des ménages parisiens possèdent une voiture, la circulation automobile dans Paris a diminué de 60% depuis 2002. Aujourd'hui, Paris compte plus de cyclistes que d'automobilistes.

Cette nouvelle réalité implique de parler aux Parisiennes et Parisiens qui se déplacent à vélo, autant qu'à celles et ceux qui ne déplacent pas à vélo. Il s'agit de répondre à la demande légitime de sécurité et de confort des personnes circulant à vélo comme aux enjeux de cohabitation entre les modes, notamment les piétons, pour parler aux non-cyclistes.

## Créer l'adhésion de Parisiens et Parisiennes qui se déplacent à vélo comme de celles et ceux qui ne font pas de vélo.

### Des aménagements favorables aux vélos et aux bus

- 200 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires pour finaliser un réseau vélo sécurisé
- Création de rues bus/vélos à l'image de la rue d'Alésia dans le 14<sup>e</sup>

### La sécurité pour tous à pied et à vélo

- Création d'une brigade spécialisée de la police municipale chargée de prévenir et sanctionner les comportements qui mettent en danger les cyclistes et les piétons.
- 1000 carrefours et 38 portes de Paris sécurisés pour les piétons et cyclistes
- Sanctuarisation des trottoirs et sanction de leur non-respect
- Formation à la pratique du vélo pour tous les enfants parisiens avant la fin du primaire

### Faciliter la transition vers le vélo

- Faciliter l'adoption du vélo par la prise en charge des 3 premiers mois de l'abonnement Vé

- ligo pour louer un vélo électrique
- 100 000 stationnements vélo supplémentaires

## Créer l'adhésion de Parisiens et Parisiennes qui se déplacent à vélo

Poursuivre le déploiement du réseau cyclable, notamment dans l'ouest de Paris, pour permettre à toutes et tous de se mettre au vélo

Il n'est pas possible aujourd'hui de faire du vélo en sécurité partout dans Paris. Si l'est parisien bénéficie aujourd'hui de réseaux cyclables plus avancés, l'ouest reste globalement inhospitalier aux cyclistes avec des axes entiers dépourvus de toute piste cyclable dans les 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements. Ce manque d'aménagements et de continuité empêche aujourd'hui une partie des Parisiens et Parisiennes de se mettre au vélo. Proposer un réseau cyclable complet aux habitants de la capitale implique de créer 200 km de pistes cyclables supplémentaires au cours des 6 prochaines années. C'est la condition pour que tout le monde ait la possibilité de choisir le vélo pour ses déplacements, quel que soit son quartier ou son aisance à vélo.

Parallèlement, une partie du réseau existant est aujourd'hui sous-dimensionnée ou inadaptée au regard de la croissance du trafic. Le boulevard de Sébastopol est l'exemple le plus criant de cette saturation, qui concerne également les pistes des boulevards Richard Lenoir et de Magenta. Ces aménagements devront être revus au cours du prochain mandat pour permettre une cohabitation pacifiée entre cyclistes et ne pas gêner les piétons, également nombreux le long de ces axes.

Dans les quartiers résidentiels, il s'agit de mettre fin au trafic de transit qui transforme certaines petites rues de quartiers en itinéraires bis pour automobilistes pressés au détriment de la sécurité et de la tranquillité des riverains. Les rues de quartiers n'ont pas vocation à être des alternatives aux grands axes à cause d'applications comme Waze. Les petites rues doivent retrouver leur calme pour permettre aux cyclistes et piétons de circuler sans être soumis à la pression du trafic automobile.

## Sécuriser les carrefours et les ronds-points

Les carrefours, les grandes places parisiennes et les portes de Paris restent des lieux anxiogènes pour les cyclistes. C'est là qu'ont lieu la très grande majorité des accidents graves et mortels de cyclistes. Ces accidents sont causés par les changements de direction de véhicules lourds qui coupent la route des cyclistes et les écrasent.

La ville de Paris a commencé la sécurisation de 200 carrefours. Cette première phase devra être prolongée dans la durée pour sécuriser les centaines de grandes intersections que compte la voirie parisienne. Sécuriser 1000 carrefours lors du prochain mandat est la

condition pour atteindre l'objectif 0 mort et 0 blessé grave à vélo. Ces aménagements participeront également à protéger les traversées piétonnes.

Les portes de Paris, notamment les zones d'entrées et de sorties du périphérique, sont aujourd'hui particulièrement inhospitalières et pour certaines dangereuses pour les cyclistes, et doivent faire l'objet d'un traitement spécifique et systématique pour créer une continuité cyclable entre Paris et ses communes limitrophes au niveau des 38 portes.

Enfin les zones de travaux ne doivent pas être des zones de tous les dangers pour les cyclistes. La préservation d'une continuité cyclable protégée ainsi que des cheminements piétons doit être systématiquement assurée.

### **Apaiser la circulation par la pédagogie, la prévention et la sanction des comportements mettant en danger les usagers vulnérables**

La mort de Paul Varry, écrasé volontairement par un automobiliste circulant sur la piste cyclable du boulevard Malesherbes est le symbole de cette loi du plus fort qui règne trop souvent dans les rues parisiennes. Si l'augmentation de la pratique du vélo se traduit globalement par plus d'attention donnée aux cyclistes de la part des automobilistes, les cyclistes restent victimes de mises en danger, de mises sous pression voire d'agressions physiques.

Face à l'abandon de cette mission par la police nationale, la mairie de Paris à travers l'action de la police municipale a un rôle déterminant à jouer pour apaiser l'espace public. Cela suppose une présence visible et régulière de sa police municipale à toutes les heures de la journée. Pour cela, nous souhaitons la création d'une brigade spécialisée chargée de prévenir et sanctionner les comportements qui mettent en danger les cyclistes et les piétons.

Ces effectifs pourraient faire respecter le 30 km/h avec des contrôles plus réguliers et systématiques, notamment sur les axes les plus fréquentés par les cyclistes et à proximité des écoles. Cette politique devrait être associée à des campagnes pédagogiques à destination de tous les usagers pour inciter à la prudence et au respect des usagers vulnérables.

### **Faciliter l'accès au vélo au quotidien**

Stationner son vélo reste un défi à Paris qu'il s'agisse de le faire dans son immeuble, sur son lieu de travail ou sur la voie publique. La peur du vol constitue un obstacle important. Répondre aux besoins des cyclistes passe également par le renforcement du nombre de places de stationnement vélo en surface, encore insuffisant, notamment dans le centre et l'ouest de Paris, avec un objectif de 100 000 places de stationnement vélo soit un quasi doublement. La création de places sécurisées dans les copropriétés, les logements sociaux et les immeubles de bureaux doit faire l'objet d'une incitation, notamment pour encourager la transformation de places de parking en parking vélos.

Paris a été à la pointe du vélo en libre service avec le lancement de Vélib' en 2007. Depuis son changement d'opérateur, ce système est en souffrance. Les défaillances récurrentes du dispositif l'empêchent d'apparaître comme une solution crédible. La disponibilité des 20 000 vélos doit être assurée par un renforcement de la maintenance et la mise en place d'une géolocalisation des vélos pour éviter leur disparition. Les tarifs de Vélib' doivent être mieux différenciés. Chaque jeune pourrait se voir offrir un abonnement Vélib lors de sa première année d'études supérieures dans un établissement parisien .

Parallèlement, les opérateurs de vélos en free floating devront progresser sur la régulation de leurs flottes. Seule la création par la ville de Paris d'emplacements dédiés sans arceaux est de nature à éviter la cannibalisation des places de stationnement vélo dont les cyclistes équipés de leurs propres vélos manquent déjà.

Enfin, l'usage du vélo doit être encouragé auprès des visiteurs pour éviter l'usage de la voiture notamment. Paris doit donc se doter d'une véritable stratégie pour inciter les personnes qui viennent dans la capitale sans y résider, qu'elles soient habitantes du Grand Paris, de toute la France voire de l'autre bout du monde, à considérer l'utilisation du vélo lors de leur trajet dans Paris. Nous proposons la création d'un pass vélo de 30 minutes offert par les opérateurs en free floating à tous les visiteurs hébergés à Paris.

## **Créer l'adhésion des Parisiens et Parisiennes qui ne se déplacent pas à vélo**

### **Parler du vélo aux piétons**

Le développement du vélo peut être perçu par certains piétons - notamment les plus âgés - comme une difficulté supplémentaire dans l'espace public. La massification de la pratique du vélo a entraîné mécaniquement une hausse des interactions entre piétons et cyclistes. Il est important de noter que ces interactions se passent généralement bien. C'est le cas dans les rues apaisées des quartiers résidentiels. Mais, elles peuvent aussi être source de conflits - en particulier sur les grands axes - du fait du non-respect de la priorité piétonne par certains cyclistes, ou de cyclistes circulant sur les trottoirs, ou de piétons traversant sans regarder . Permettre la bonne cohabitation entre les piétons et les cyclistes implique des infrastructures adaptées, une pédagogie active et des sanctions ciblées.

Concernant les infrastructures, il s'agit de penser les projets pour faciliter la lisibilité des aménagements et éviter de créer des espaces mal définis en termes d'usages. Nous constatons que là où le vélo a été ajouté sans réduction sensible de la circulation automobile, l'espace public peut apparaître plus complexe. De la même manière, les aménagements anciens qui font cohabiter sur des espaces trop contraints piétons et cyclistes, doivent être adaptés à la nouvelle réalité de la massification de l'usage du vélo. Nous préconisons la mise en place d'un comité piétons-vélos pour identifier ces points de friction et permettre de revoir ces aménagements pour assurer la bonne cohabitation

des cyclistes et des piétons. Nous demandons également la prise en compte systématique de cheminements piétons et vélos distincts et sécurisés dans les grands réaménagements de l'espace public parisien, là où les flux des uns et des autres sont simultanément massifs.

Concernant les comportements, il convient d'expliquer et d'accompagner la transition des usages. La massification de l'usage du vélo est un fait, le rôle de la ville est désormais de promouvoir les bons comportements et de sanctionner les comportements qui posent problème. Beaucoup de cyclistes ignorent les principaux dangers à vélo et les règles de prudence à suivre. Les nouvelles règles du code de la route doivent faire l'objet de grandes campagnes de pédagogie. Ainsi, les doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique faisaient à leur début l'objet d'une forte opposition de la part de certains piétons. Ces aménagements ne font plus débat. Dans ce même but, nous souhaitons que 100% des petits parisiens et parisiennes soient formés à se déplacer à pied et à vélo de manière autonome avant la fin de l'école primaire.

Enfin, cela passe par une action ciblée des contrôles de la police municipale vers les comportements qui insécurisent les piétons, en particulier la circulation sur les trottoirs - le trottoir doit être sanctuarisé pour les piétons - et le refus de priorité au passage piéton. Seule une action ciblée de la police municipale peut amener des changements rapides des comportements à l'image du stationnement des motos et scooters sur les trottoirs qui a quasiment disparu à Paris.

### **Parler du vélo aux usagers du bus**

Le partage de la voirie entre bus et cyclistes peut être un succès, à l'image de l'aménagement de la rue d'Alésia dans le 14<sup>e</sup> arrondissement qui a permis une accélération notable de la vitesse commerciale du bus 62 (ligne la plus chargée de Paris) et une sécurisation des trajets des cyclistes. Nous soutenons la création de sens de circulation réservés aux bus et aux cyclistes dans les rues empruntées par les principales lignes de bus parisiennes, cela permettant de concilier un meilleur fonctionnement du bus et une sécurisation des trajets à vélo. Ce ne sont pas les cyclistes qui ralentissent les bus et leur font perdre de longues minutes, mais l'engorgement des carrefours par des flux automobiles. Là où les bus et les cyclistes sont trop nombreux, il est en revanche nécessaire de créer des aménagements cyclables distincts pour assurer le confort de tous. C'est par exemple le cas sur le pont d'Austerlitz où le très grand nombre de cyclistes justifie la création d'une piste cyclable dédiée.

### **Parler du vélo aux automobilistes**

Les automobilistes voient leur domination sans partage de la voirie parisienne remise en cause par le développement du vélo et le recul sensible de l'utilisation de la voiture à Paris. Cela est tout aussi vrai pour les habitants du Grand Paris qui optent très majoritairement pour les transports en commun pour venir à Paris. Malgré une utilisation de plus en plus marginale, la voiture occupe encore une majeure partie de l'espace public

pour la circulation ou le stationnement, alors même que les déplacements automobiles ne concernent plus qu'une petite minorité et que les déplacements de la banlieue vers Paris sont à 80% réalisés en transports en commun. Les automobilistes doivent adapter leur comportement à la nouvelle réalité du partage de la rue parisienne. Il s'agit donc de recentrer l'usage de la voiture sur celles et ceux qui ne peuvent faire autrement. Réduire la congestion automobile implique avant tout de réduire le trafic automobile aux heures de pointe. Afin de faciliter la transition vers le vélo, la Mairie de Paris pourrait prendre en charge les premiers mois de l'abonnement Véligo Location des Parisiens et Parisiennes - service de location longue durée de la région Île-de-France - pour encourager cette transition dans les habitudes de déplacement.

### À propos de Mieux se déplacer à bicyclette

MDB est une association de promotion du vélo comme moyen de déplacement quotidien à Paris et en Île-de-France. Rassemblant plus de 3.000 membres et 80 antennes locales, MDB organise des événements mettant en valeur la bicyclette auprès du grand public et plaide auprès des collectivités en faveur de politiques ambitieuses pour développer l'usage du vélo en faveur de tous les publics. MDB est particulièrement engagée en faveur de la sécurité routière et mène des actions de sensibilisation auprès des cyclistes en partenariat avec la police municipale et la police nationale.

