

Paris 100% cyclable

Plan Vélo 2021-2026

Après une période de creux des années 1950 à 1980, la pratique du vélo reprend à Paris au milieu des années 1990. Depuis, la circulation automobile dans la capitale ne cesse de diminuer. La pratique du vélo n'est donc pas nouvelle ; en 2010, le nombre de déplacements quotidiens réalisés à vélo dans toute l'Île-de-France n'est que très légèrement supérieure à celui de 1976 : 650 000 déplacements journaliers contre 590 000 en 1976 (EGT – Enquête Globale Transports - 2010). Les grèves des transports collectifs de fin 2019, puis la pandémie de Covid 2019 en 2020, ont accéléré le développement de la pratique du vélo. Selon les premiers résultats de la dernière EGT de 2020, on compte désormais 840 000 déplacements quotidiens à vélo dans la Région. La bicyclette est aussi utilisée en complément des transports collectifs, ce qui porte le nombre total de déplacements utilisant le vélo sur tout ou partie du parcours à 930 000 par jour (soit 2,2 % du total des déplacements, contre 1,7 % en 2010). Le potentiel de développement reste encore très important : à Paris, la distance moyenne d'un déplacement est de 2,8 km. En 2014, la Direction Régionale et départementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEAT) estimait que sur les 41 millions de déplacements quotidiens des Franciliens, 5,3 millions étaient éligibles à la bicyclette. Aujourd'hui, la part modale du vélo est estimée à environ 5 % à Paris.

Le vélo est un mode de déplacements du quotidien particulièrement pertinent en milieu urbain dense. Pour l'utilisateur, il constitue un mode fiable, pratique et performant, bon pour la santé, peu coûteux, agréable et qui permet d'appréhender son environnement d'une nouvelle manière. En ville, c'est également une solution économe en espace, non polluante et silencieuse, proportionnellement peu coûteuse en termes d'aménagement et en fonctionnement par rapport aux autres modes, hormis la marche. La précédente mandature a fait beaucoup pour la pratique du vélo et a assisté en retour à une certaine révolution de la mobilité cyclable parisienne, avec une pratique en explosion depuis 2019, preuve que pour se mettre au vélo, les Parisiens n'attendaient que la création d'aménagements sécurisés. Mais pour que cette dynamique perdure et s'amplifie, il reste beaucoup à faire. C'est l'objet des mesures présentées dans ce Plan Vélo 2021 - 2026, qui visent à faire de Paris une ville 100 % cyclable. Il s'agit de continuer à lever les obstacles et les freins à la pratique du vélo, pour que toutes celles et ceux qui le souhaitent se mettent en selle, et d'organiser la présence du vélo dans le paysage urbain et la mobilité francilienne. Pour cela, la Ville de Paris souhaite amplifier le déploiement du réseau cyclable intégré dans un réseau métropolitain et régional, renforcer l'offre de stationnement indispensable à la pratique et construire un « écosystème vélo » global pour organiser un environnement propice son développement, à même d'ancrer une culture du vélo dans le quotidien des Parisiennes et des Parisiens et des tous les usagers, quelle que soit leur provenance.

Ce plan transversal a été construit grâce à la collaboration des différentes Mairies d'arrondissement, au plus proche de l'action locale et de la connaissance du terrain. Il a mobilisé toute l'équipe municipale parisienne, afin d'intégrer le vélo dans la totalité des politiques menées par la Ville et d'assurer au mieux l'atteinte d'objectifs ambitieux : domaine scolaire, aménagements urbains, entretien de l'espace public, logistique urbaine, développement des commerces, sport, culture, événementiel, ... L'élaboration de ce plan a associé les acteurs métropolitains et régionaux de la

mobilité afin d'assurer la cohérence des réseaux et des politiques menées, il a également associé le monde associatif et économique parisien dont la participation et le soutien sont indispensables pour mener à bien une politique aussi ambitieuse. De nombreuses réunions d'échanges ont permis de consolider les propositions, actions et mesures présentées dans ce document.

I. Bilan Plan Vélo 2015-2020

Le Plan Vélo 2015-2020 de la Ville de Paris a été adopté à l'unanimité du Conseil de Paris. Au total, ce sont plus de 150 millions d'euros qui ont été dépensés sous la précédente mandature : 70 millions pour l'aménagement de pistes cyclables, 40 millions pour l'intégration du vélo dans le réaménagement de grands axes, de places et de projets urbains, 30 millions pour financer le programme de généralisation des zones 30 et de mise à double-sens cyclables de ces zones, 6 millions pour le stationnement des vélos, et plus de 10 millions pour l'aide à l'achat de vélos, auxquels s'ajoutent les apports du Budget Participatif, les Parisiens ayant particulièrement plébiscité cette thématique lors des différentes éditions.

Au cœur de cette politique cyclable figurait la construction d'un Réseau Express Vélo (REVe) de pistes cyclables sécurisées avec quatre voies express reliant un réseau secondaire structurant. La totalité de l'axe Ouest-Est (passant par la rue de Rivoli), la quasi-totalité des axes Rive Gauche et Rive Droite et la moitié de l'axe Nord-Sud (le long du boulevard de Sébastopol) ont été achevés fin 2019. On recense en 2021 1094 km de voies cyclables parisiennes (en comptant les pistes cyclables, voies réservées et voies à contre-sens cyclistes), auxquels viennent s'ajouter 52 km d'axes aménagés sous forme de pistes temporaires réalisées durant la crise de la Covid au printemps 2021, alors que le linéaire de voies cyclables était de 200 km en 2001.

Ainsi, ont été réalisés ou mis en place :

- 300 km de linéaire d'aménagements cyclables entre 2014 et 2021, plus 52 km de pistes temporaires, pour aboutir à un réseau de plus de 1000 km de linéaire cyclable ;
- Un Réseau Express Vélo (REVe) structurant, du Nord au Sud, d'Est en Ouest et sur les rives de la Seine : pistes uni ou bidirectionnelles, protégées, continues et homogènes, dont beaucoup sont situées sur des axes jusqu'alors à sens unique pour tous les véhicules (voie Georges Pompidou, rue de Rivoli, rue Saint-Antoine, une partie du boulevard Sébastopol, les quais hauts rive gauche) ;
- Près de 37 000 places de stationnement supplémentaires entre 2014 et 2021, pour aboutir à un total de 62 810 places sur l'espace public (en octobre 2021) ;
- 50 consignes collectives sécurisées sur voirie, appelées « véloboxes », dont les dimensions permettent l'insertion dans une place de stationnement ;
- Deux vélostations à la Gare de Lyon et à la Gare Montparnasse proposant près de 600 places ainsi que trois consignes Véligo, proposant au total près de 150 places, disponibles à la Gare Montparnasse, à la Gare de l'Est et à la Gare Saint-Lazare ;
- Des incitations financières pour développer l'offre de stationnement dans les espaces privés ;
- Des aides à la mobilité : aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, aide accordée aux professionnels pour évoluer vers des flottes vélos, aide à l'acquisition d'un vélo cargo ;
- Des compteurs pour mieux mesurer les flux de vélos et ainsi adapter les infrastructures et équipements : plus de 100 compteurs permanents dont 5 nouveaux totems ;
- Un renforcement des contrôles pour un meilleur respect des règles (renforcement de la vidéo verbalisation notamment) ;
- Un soutien aux actions associatives ;
- Le développement de l'apprentissage du vélo ;

- Un soutien au vélotourisme.

Pendant la crise sanitaire et afin de désengorger les transports en commun, 52 km de pistes cyclables temporaires ont été aménagées à Paris (169 km à l'échelle de la région). Le déploiement de ces aménagements temporaires et le déconfinement ont coïncidé avec l'augmentation des déplacements quotidiens à vélo, qui continue en 2021. Les compteurs de vélos ont enregistré une fréquentation des pistes cyclables en hausse de 47 % en moyenne entre 2019 et 2020 et de 22 % entre 2020 et 2021. Sur certains axes, la hausse entre 2019 et 2020 atteint 60 %. Le comptage par caméra thermique montre des pointes à plus de 25 000 cyclistes et trottinettes par jour sur la rue de Rivoli, en intégrant l'élargissement de la piste. Celui du boulevard de Sébastopol comptabilise fréquemment plus de 12 000 cyclistes, avec des pointes journalières à plus de 15 000. Ainsi, depuis 2019, certains boulevards parisiens sont empruntés par davantage de cyclistes que d'automobilistes aux heures de pointe : c'est notamment le cas du boulevard Magenta et du boulevard Voltaire.

L'aménagement de nouvelles pistes sécurisées a permis à de nombreux néo-cyclistes d'emprunter ce mode de déplacement. À l'été 2020, près d'un usager des nouvelles pistes temporaires sur deux (45 %) ne pratiquait le vélo que depuis le déconfinement, soit depuis 3 mois. Parmi ces nouveaux cyclistes, on comptait davantage de femmes, d'employés et de professions intermédiaires que chez les autres cyclistes, habitués de la pratique -le plus souvent des hommes, appartenant à des catégories socio-professionnelles élevées- (Source : *Étude 6t, 2020*). De plus, près d'un cycliste sur quatre empruntant les nouvelles pistes cyclables parisiennes habitait hors de Paris. En ce sens, la portée des déplacements habituellement réalisés à vélo était également amplifiée : un trajet « type » sur les nouvelles pistes était réalisé dans le but d'aller ou revenir du travail et durait en moyenne 33 minutes (contre 18 minutes d'après l'EGT 2010).

La politique cyclable portée par la municipalité porte donc ses fruits, avec une transformation progressive de la ville et une évolution notable des déplacements. Le nouveau Plan Vélo 2021-2026 porte la poursuite et l'amplification de cette politique cyclable, à la fois sur le renforcement des infrastructures cyclables, en lien avec la Métropole du Grand Paris et la Région, la massification de solutions de stationnement vélo notamment sécurisées et plus généralement sur le développement d'un écosystème du vélo, pour rendre la pratique du vélo attractive, accessible, agréable et sécurisée pour toutes et tous. Le potentiel du vélo à Paris est encore important et la dynamique observée actuellement, si elle est bien accompagnée, continuera à progresser. Ainsi, l'ADEME, dans un rapport publié en avril 2020 (« *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020* »), a développé trois scénarios prospectifs d'évolution de la pratique (tendanciel / de rattrapage / volontariste) sur une situation de référence 2009 – 2019 : dans tous les cas, la part modale à l'horizon 2030 à Paris explose, avec des prévisions allant de 19,6 à 28,5 % selon les scénarios.

Le Plan Vélo 2021 - 2026 qui vous est ici présenté a l'ambition de poursuivre la construction de la ville cyclable, dans toutes ses dimensions, en termes d'aménagements bien sûr mais aussi de stationnements, de services et de toutes ces briques qui constituent ce qu'on appelle « l'écosystème vélo » d'un territoire.

Pour cela, la Ville déploiera un budget total de 250 millions d'euros d'investissements sur la mandature. 180 millions d'euros seront en particulier consacrés aux infrastructures cyclables et au stationnement vélo, auxquels s'ajouteront les 20 millions d'euros investis dans les pistes cyclables dans le cadre des projets « Embellir votre quartier », 10 millions consacrés à la zone apaisée du centre de Paris et 40 millions compris dans les budgets des projets d'urbanisme d'ampleur intégrant les enjeux cyclables.

II. Les infrastructures cyclables

II.1. Objectifs de réalisation

Afin de rendre attractive la pratique du vélo pour le plus grand nombre, il est fondamental de constituer un réseau cohérent, continu, maillé, hiérarchisé et sécurisé couvrant la totalité du territoire. En effet, des aménagements isolés ne suffisent pas à rendre le vélo attractif, sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement.

La politique de développement des infrastructures cyclables à Paris repose sur plusieurs volets :

- **des axes cyclables à aménager, axes de niveau parisien, métropolitain ou régional**, en intégrant le Vélopolitain de la Métropole du Grand Paris et le RER-Vélo de la Région Île-de-France, ainsi que les continuités entre les voies cyclables parisiennes et les voies cyclables des communes limitrophes. La pérennisation des pistes temporaires sera également poursuivie et terminée d'ici 2024. En 2021, la Ville compte plus de 1 000 km d'aménagements cyclables, dont plus de 300 km de pistes, 52 km de pistes provisoires réalisées à l'issue du premier confinement, en cours de pérennisation et un projet de réseau d'environ 130 km qui sera réalisé à partir de 2021, pour atteindre plus de 180 km de pistes supplémentaires structurantes au cours de la mandature ;
- **la généralisation des doubles-sens cyclables et le développement du maillage local** pour couvrir le potentiel d'environ 390 km de doubles-sens cyclables sur le territoire parisien permettant, avec le maillage local, de générer de nouveaux itinéraires cyclables et de rendre la ville 100% cyclable ;
- **la sécurisation des places, des carrefours et des portes pour résorber les coupures urbaines**, constituant les maillons faibles du réseau actuel ;
- **l'apaisement de la Ville qui est un facteur de confort et de sécurité aussi pour les cyclistes** : vitesse réduite dans tout Paris à 30 km/h sauf quelques grands axes, développement de zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h), de zones piétonnes (temporaires ou permanentes : rues aux écoles, rues végétales, zones Paris Breathe, berges piétonnisées, ...). Des pistes ou bandes cyclables seront également créées quartier par quartier, notamment à travers la démarche « Embellir votre quartier » en cours sur tout Paris, pour développer le maillage local et permettre des trajets sécurisés de bout en bout ;
- **la suppression du trafic de transit** dans le centre de Paris : la mise en place d'une grande zone apaisée, permettant de réduire la circulation motorisée sur l'ensemble des voies du centre afin de rendre la pratique cyclable plus favorable et sécurisée.

Le réseau cyclable intégrera également la poursuite des cédez-le-passage et des sas vélos en amont des feux de signalisation.

Pour 2026, les objectifs seront aussi bien d'ordre quantitatif que qualitatif sur les itinéraires cyclables. Sur les axes principaux, il s'agira de mettre en place des pistes respectant un cahier des charges très qualitatif, intégrant la pérennisation des pistes temporaires.

II.2. Principes de réalisation

Les aménagements cyclables parisiens reposent sur les règles de réalisation édictées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, référence au niveau national), pour une insertion dans la voirie la plus efficace et sécurisée possible. Efficacité, confort et sécurité sont ainsi les enjeux essentiels de la réalisation du réseau cyclable. En

effet, une infrastructure cyclable n'a pas pour seul objectif de mettre en sécurité les cyclistes actuels. Elle doit également rendre possible la pratique du vélo par toutes et tous, donc encourager de nouvelles personnes à choisir le vélo pour des motifs diversifiés. Par ailleurs, lors de l'aménagement de pistes cyclables « pérennes » entre une voie de bus et un trottoir, la Ville de Paris veille à ce que les arrêts des bus restent accessibles aux personnes en situation de handicap, à sécuriser la descente du bus et à marquer la priorité donnée à ses passagers.

Plus précisément, le CROW (équivalent hollandais du CEREMA) donne cinq principales prescriptions pour élaborer un réseau propre à encourager une pratique sûre et efficace du déplacement à vélo :

- Cohérence : un réseau cohérent, c'est-à-dire une infrastructure homogène et compréhensible par toutes et tous, permettant de relier la très grande majorité des origines et destinations ;
- Trajets directs : les détours doivent être réduits au minimum car ils seraient de nature à décourager le choix du vélo ;
- Attractivité : une infrastructure capacitaire, visible et bien intégrée dans son environnement, pour que le choix du vélo devienne un automatisme ;
- Sécurité : garantir la sécurité et la bonne santé (exposition minimale à des substances dangereuses, aux nuisances et aux pollutions) de tous les usagers est essentiel ;
- Confort : réduire les nuisances, les vibrations, les ressauts, éloigner le cycliste du trafic motorisé ; réduire aussi le nombre d'arrêts et rendre possible les interactions entre cyclistes.

Le réseau cyclable parisien comprend trois niveaux d'importance :

- Le Vélopolitain, proposé par les associations d'usagers, réseau cyclable principal dit à haut niveau de service (pour plus de 2 000 cyclistes par jour),
- le réseau secondaire (entre 500 et 3 000 cyclistes par jour),
- le réseau de desserte locale (inférieur à 750 cyclistes par jour) pour une ville 100 % cyclable.

Le réseau Vélopolitain parisien intègre les axes du RER Vélo à visée régionale et s'insère dans le réseau Vélopolitain de la Métropole du Grand Paris qui se développe au-delà du périphérique pour mailler l'ensemble de la métropole. L'objectif est de traiter ces axes dans une logique de globalité en respectant les cahiers des charges techniques (RER V, Cerema). Ce réseau structurant fera l'objet d'un jalonnement et d'une signalétique spécifiques permettant à tout le monde de repérer ce réseau dans l'espace.

Le réseau secondaire vise à compléter l'armature du réseau principal en offrant une bonne densité de maillage afin de capter l'essentiel des trajets à vélo supérieurs à 1 km. Ce réseau est particulièrement utile pour les déplacements inter-arrondissements. Sur les axes du réseau secondaire, une attention particulière est portée à la qualité des aménagements cyclables.

Le réseau de desserte locale – pour une ville 100 % cyclable – vise à permettre le déplacement des cyclistes dans toutes les rues de la capitale afin que les déplacements à vélo soient possibles de bout en bout. Un certain nombre de mesures sont mises en place pour ce faire :

- réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h lorsque ce n'était pas le cas ;
- création de pistes cyclables, d'aires piétonnes, de zones de rencontre ;
- mise en place systématique du double sens cyclable.

Durant la pandémie, Paris, comme d'autres grandes métropoles, a utilisé l'urbanisme tactique pour proposer des solutions d'aménagements transitoires de l'espace public afin de répondre au besoin impérieux de distanciation sociale. Ces aménagements transitoires fournissent également un retour d'expériences des usagers très précieux lors de la phase d'études des projets définitifs. Ces méthodes d'urbanisme tactique restent des outils précieux, utilisés désormais dans le cadre de consultation citoyenne, pour préfigurer des aménagements cyclables ou des reconfigurations de l'espace public

quand cela est nécessaire, en particulier lorsque c'est une demande émanant des riverains ou des Mairies d'arrondissement.

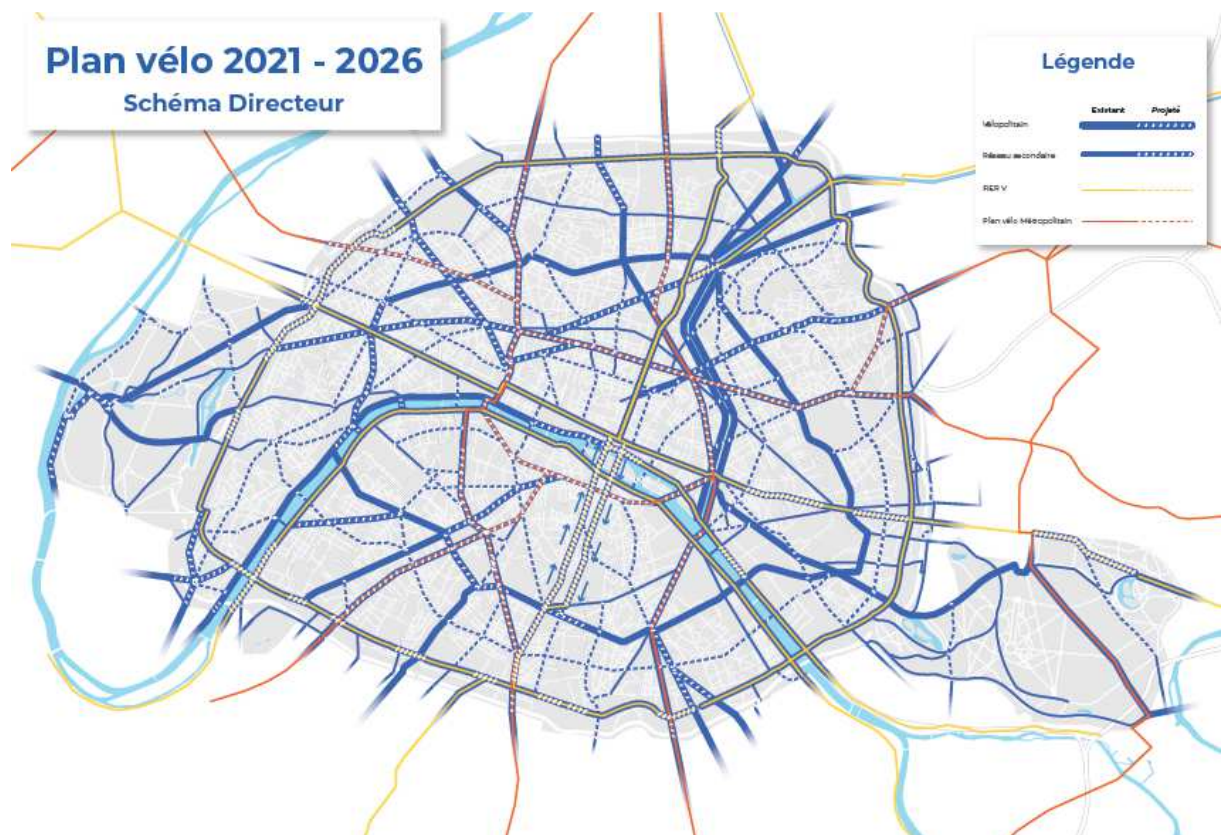
II.3. Détail du réseau

Les principaux axes structurants du réseau viaire parisien sont intégrés au Plan Vélo 2021 - 2026, avec notamment les boucles que constituent le boulevard des Maréchaux (avec le tracé du tramway T3), la ceinture des Fermiers généraux (lignes 2 et 6 du métro) et les boulevards St Germain, Henri IV, Temple, Beaumarchais, Grands Boulevards et des Italiens (périmètre de la future zone à trafic limité, ZTL). Sont également concernés les deux rives des bords de Seine et l'axe majeur Porte Maillot – Nogent, correspondant principalement au REVe est-ouest de la précédente mandature, et se superposant également à l'axe de la ligne 1 du métro et du RER A, ainsi que les bords des canaux (bassin de l'Arsenal, canal St Martin, bassin de la Villette, canal St Denis, canal de l'Ourcq).

Le réseau « Vélopolitain », proposé par les associations d'usagers du vélo, sera mis en œuvre : il se superpose au réseau de transports en commun du territoire parisien. Une partie de ces axes a fait l'objet d'un traitement temporaire au printemps 2020 pour accompagner le déconfinement.

Le réseau « secondaire » cyclable s'attachera en partie aux axes « secondaires » du réseau viaire parisien : rue de Tolbiac, rue d'Alésia, rue des Pyrénées, rue Guy Môquet par exemple.

Dans les bois (Vincennes et Boulogne), l'ensemble des actions menées au service de la renaturation des bois permet une reconquête de la voirie au service du piéton et du vélo et favorise ainsi la pratique du vélo. Ainsi de nombreuses voies sont désormais bien plus adaptées aux cyclistes, que ce soit de façon temporaire pour le week-end, ou de façon pérenne et définitive.



Carte du Schéma directeur du Plan Vélo parisien, réseau principal et réseau secondaire

Tout projet d'aménagement cyclable fait l'objet d'une concertation importante : il est tout d'abord partagé avec la Préfecture de Police, avec Île-de-France Mobilités et avec la RATP ; il est partagé avec les associations cyclistes parisiennes dans le cadre du Comité Vélo paritaire qui se réunit environ une fois par mois sous l'égide de l'adjoint à la Maire de Paris en charge des déplacements ; il est également discuté avec les associations de commerçants éventuelles. Les aménagements particulièrement importants font l'objet de réunions publiques ou réunions avec les associations de riverains, de commerçants ou de conseils de quartier en Mairie d'arrondissement. Chaque projet d'aménagement est ainsi pensé et adapté pour s'insérer au mieux dans le tissu urbain, d'un point de vue fonctionnel comme esthétique, en prenant au mieux en compte les circulations de bus, le confort des piétons (en priorité des personnes à mobilité réduite), les besoins de places de livraison, les difficultés d'accessibilité, la circulation automobile... tout en intégrant les remarques et retours d'expérience des cyclistes. Chaque type d'usagers, chaque mode de transport, doit trouver sa place dans une cohabitation la plus cohérente possible. Enfin, les aménagements cyclables doivent également permettre la collecte des déchets en toute efficacité et sécurité pour les agents de la ville ainsi qu'un nettoyage, un salage et un déneigement les plus faciles possible.

II.4. Développement des ondes vertes cyclistes

En théorie, l'onde verte est une technique de régulation de la circulation automobile sur un axe de circulation à partir de la signalisation lumineuse tricolore (SLT). Le principe est qu'une voiture roulant à la vitesse de l'onde rencontrera uniquement des feux verts une fois la première intersection dépassée. La vitesse du véhicule sera ainsi régulée avec le rythme de passage des feux au vert sur toute la partie de l'axe de circulation régulé de cette manière. Évidemment, une onde verte n'existe que dans un sens de circulation puisque c'est la distance entre deux carrefours qui détermine la durée du cycle de feu.

Historiquement, à Paris, cette technique a été utilisée afin de réguler la vitesse des véhicules dans le but de permettre un écoulement maximal des flux de circulation. La plupart des ondes vertes parisiennes étaient réglées autour d'une vitesse de 40 km/h (avant passage de la vitesse à 30 km/h et/ou sur des axes maintenus à la vitesse de 50 km/h). Mais l'intérêt et l'efficacité d'une onde verte s'observent surtout lorsque la circulation est fluide ; son principe semble donc particulièrement efficace pour la circulation des cyclistes (circulation fluide comparativement à la circulation motorisée). L'onde verte est également particulièrement adaptée à la circulation des vélos puisqu'elle permet de diminuer le nombre d'arrêts du cycliste, et ainsi de réduire son effort physique, celui-ci étant maximal lors des phases de (re)démarrage ; c'est donc l'objectif du développement des ondes vertes vélos à Paris.

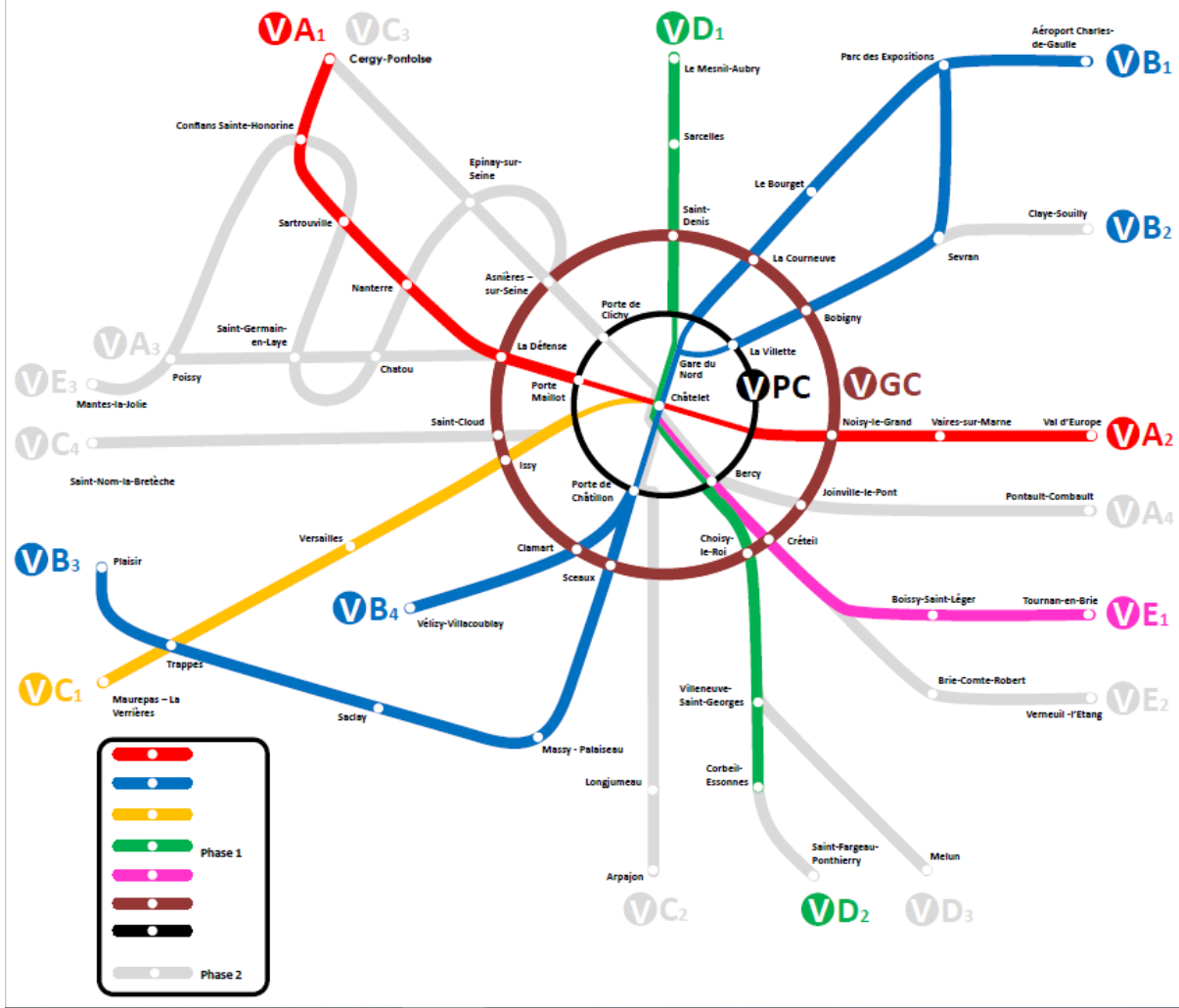
En fonction de la vitesse retenue pour le calcul de l'onde verte, on peut également chercher à « apaiser » la vitesse de déplacement des usagers des pistes cyclables afin de rendre cette vitesse plus compatible avec un environnement urbain dense en piétons. Un comptage des vitesses effectué sur la piste cyclable le long du Canal Saint-Denis en 2019 a permis de montrer que 50 % des cyclistes roulent « naturellement » entre 18 et 22 km/h s'il n'y a aucun obstacle sur leur trajet.

Une vitesse de régulation de 20 km/h a donc été retenue pour la mise en place des premières ondes vertes cyclistes à Paris. Les premières ondes vertes cyclistes ont été testées il y a plusieurs années sur le territoire, elles ont montré de bons résultats. La ville de Paris va donc continuer à développer ces ondes sur les axes principaux en profitant des nouveaux aménagements cyclistes performants, sans pour autant pénaliser la circulation des véhicules de transports en commun. Le retour d'expérience de Copenhague est que les ondes vertes à 20km/h sont favorables aux bus comme aux vélos.

II.5. Inscription dans un réseau et une dynamique métropolitaine et régionale

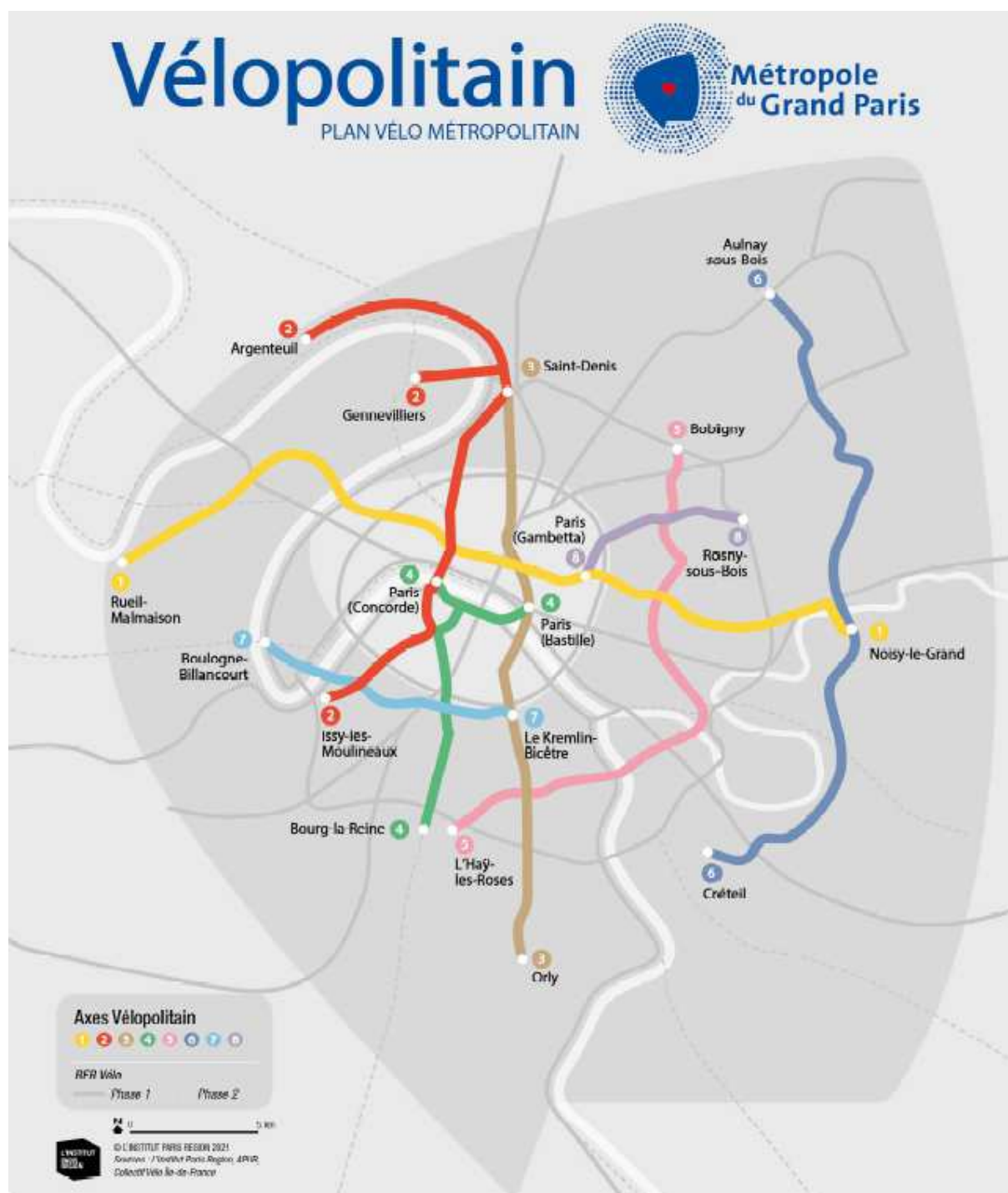
À l'échelle de la Métropole, il existe 2800 km d'itinéraires cyclables : Paris concentre 36 % des voies cyclables de la Métropole (Institut Paris Région, 2019). En 2018, selon l'EGT (Île-de-France Mobilités, résultats partiels parus en 2020), 840 000 déplacements quotidiens étaient réalisés à vélo en Île-de-France (soit 1,9 % de part modale pour la région), 26 % de ces déplacements étaient réalisés dans les limites de Paris et 13 % entre Paris et la petite couronne.

Le projet de RER Vélo – Réseau Express Régional Vélo – vise à améliorer la continuité des pistes cyclables entre les différentes communes. C'est un projet imaginé par un collectif de 39 associations cyclables franciliennes dénombrant plus de 4000 adhérents, calqué sur le réseau de RER ferré. Il prévoit la création de 9 lignes et 650 km de pistes cyclables d'ici 2030. Ces lignes permettront d'améliorer les liaisons cyclables entre Paris et sa périphérie et d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements plus longs, notamment pendulaires. Les itinéraires sont aussi pensés pour désengorger les transports en communs en offrant une alternative cyclable crédible. La Région Île-de-France joue un rôle de coordinateur et de financeur.



De même que le réseau de transport francilien, la majorité des axes du RER Vélo converge vers Paris. Plus de 50 km de voies parisiennes sont concernées par la première phase de déploiement du RER Vélo (5 lignes), une partie de ces voies possédant déjà des infrastructures cyclables de qualité intra-muros.

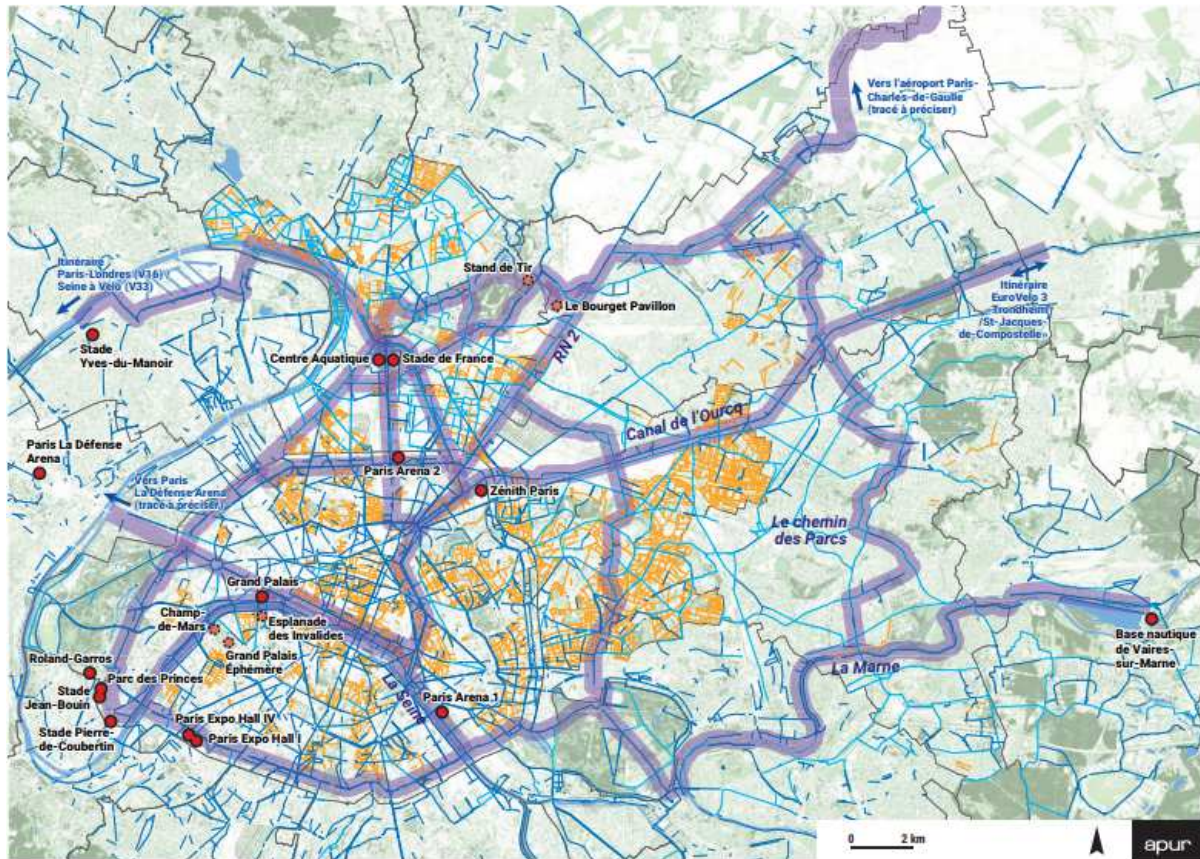
Ce réseau régional est complété à l'échelle de la Métropole du Grand Paris par le réseau Vélopolitain pour lequel la Métropole du Grand Paris joue un rôle de coordinateur et de financeur.



Le réseau de la Ville de Paris s'inscrit pleinement dans cette dynamique territoriale et participera à la réalisation de ces projets. La Ville de Paris, en coopération avec la Métropole du Grand Paris et la Région Île de France, souhaite proposer à l'avenir une carte claire et lisible du réseau cyclable régional, adossé au développement d'un jalonnement commun, pour permettre à tous les usagers du vélo de se déplacer efficacement sur leur territoire en suivant les itinéraires indiqués via de la signalisation et des marquages au sol.

Enfin, **la Ville de Paris s'inscrit également dans l'objectif de constitution d'un réseau cyclable olympique à horizon 2024** : l'objectif est de constituer un réseau cyclable structurant reliant les différents sites olympiques entre eux. Il s'appuie principalement sur de l'infrastructure existante, avec un plan définitif en cours d'élaboration. Plusieurs axes feront l'objet d'aménagements

spécifiques dans ce cadre : on peut notamment citer l'émblématique réaménagement de la porte de la Chapelle. Pour les usagers du quotidien non spectateurs, la Ville veillera à garantir les continuités cyclables sur tous les déplacements du quotidien, permettant ainsi de désengorger les transports collectifs en cette période dense. Il s'agit donc d'être particulièrement vigilant à ce que les voies réservées, les périmètres de sécurité et autres restrictions liées à l'organisation des JOP sur l'espace public ne viennent pas perturber l'espace dédié à la circulation des vélos. Des itinéraires alternatifs seront mis en place si cela s'avérait nécessaire.



Carte : Boucles cyclables olympiques, APUR 2019

III. Le stationnement vélo

III.1. Le besoin

Le besoin en stationnement vélo a augmenté de concert avec la pratique du vélo ces dernières années. Dans le même temps, le parc de vélos a également évolué : les vélos plus chers, plus qualitatifs, notamment les vélos à assistance électrique, sont désormais plus nombreux ; les vélos types cargos et « longtails » se multiplient aussi et demandent des besoins de stationnement spécifiques. Par ailleurs, parmi les personnes qui renoncent à utiliser le vélo pour un déplacement, 81 % citent comme obstacle le stationnement de nuit (Source : étude 6t). L'offre de stationnement, notamment de stationnement sécurisé, est donc l'un des facteurs les plus importants dans la décision d'utiliser le vélo comme moyen de déplacement et, a contrario, son absence peut être un facteur de renoncement déterminant. Le stationnement vélo est donc une attente forte des Parisiennes et Parisiens

Sans infrastructure adaptée, le stationnement anarchique risque de se développer sur l'espace public. C'est non seulement une solution insatisfaisante pour les cyclistes, mais aussi une source

d'encombrement et de gêne pour les autres usagers, en particulier les piétons, tout particulièrement pour les personnes en situation de handicap, en fauteuil ou ayant une déficience visuelle notamment, rendant ainsi plus compliquée la cohabitation entre cyclistes et piétons.

Le stationnement vélo est donc une composante essentielle de la politique cyclable, pour développer la part modale du vélo, pour assurer sa bonne intégration dans le tissu urbain et la bonne cohabitation entre les différents usagers. Pour toutes ces raisons, l'offre de stationnement doit absolument être développée.

Il n'existe pas de solution unique à cette problématique. Le besoin est diversifié : besoin de stationnement résidentiel pour pouvoir se garer en bas de chez soi, souvent la nuit ; besoin de stationnement sur le lieu de travail et d'études, souvent de jour ; besoin de stationnement pour les déplacements du quotidien (commerces, lieux publics, loisirs...) et aux abords des points attracteurs et des équipements de loisirs ; besoin de stationnement aux abords des points intermodaux pour poursuivre son déplacement avec un autre mode de transport ; besoin de stationnement temporaire lors d'événements festifs, sportifs ou culturels ; besoin de stationnement spécifique pour les touristes aux abords des points d'attraction touristique. En réponse à ces besoins, l'offre doit être facilement disponible, lisible, pratique, accessible, facile à utiliser. Elle doit aussi évoluer pour s'adapter aux différents types de vélos et être bien insérée dans le paysage urbain d'une capitale au patrimoine architectural précieux. Des solutions en accès libre et gratuites doivent cohabiter avec des offres sécurisées, sur abonnement payant.

La Ville de Paris proposera des solutions de stationnement adaptées à tous les besoins. L'espace public ne pourra pas absorber l'ensemble de la demande et des solutions doivent être encouragées dans tous types d'espaces, publics comme privés.

III.2. État des lieux du stationnement dans Paris

La Ville de Paris travaille depuis plusieurs années pour déployer une offre de stationnement vélo. Ainsi, on recense aujourd'hui (fin 2021) sur le territoire parisien :

- Du stationnement en libre accès sur l'espace public : 60 000 arceaux vélo répartis sur tout le territoire parisien, avec une attention portée aux points attractifs, et une expérimentation d'arceaux pour les vélos cargos ;
- Du stationnement résidentiel sécurisé : 50 véloboxes représentant 300 emplacements vélos, fonctionnant avec un abonnement annuel de 75 €/an ;
- Du stationnement sécurisé à proximité des gares : deux vélostations (198 places gare de Lyon ; 375 places gare Montparnasse) avec du stationnement adapté aux vélos-cargos et avec des prises de recharge pour les vélos à assistance électrique ; trois stations « Véligo » (60 places gare Montparnasse, 40 places Gare de l'Est, 40 places Gare Saint-Lazare) ;
- Du stationnement sécurisé dans les parkings concédés de la Ville de Paris : 1 675 emplacements vélos, dont certains équipés de prises de recharge pour les vélos à assistance électrique, en augmentation constante ;
- Des incitations financières : aides de la Ville de Paris avec une prise en charge de 50 % du montant des travaux pour l'installation d'abris vélos sécurisés pour les bailleurs sociaux et les copropriétés ;
- Les plateformes privées proposent du stationnement vélo dans les résidences des bailleurs sociaux et des résidences privées à accès sécurisé.

III.3. Solutions proposées

Les solutions de stationnement vélo doivent être recherchées partout : non seulement sur l'espace public, mais aussi et surtout à l'intérieur des bâtiments (publics, privés, entreprises, équipements touristiques, sportifs et culturels etc.), où elles doivent être intégrées dans les projets de manière systématisée. Il s'agit à la fois de poursuivre le déploiement du stationnement de surface en voirie, le stationnement sécurisé (en gares, stationnement Véligo, abris vélos sécurisés, parcs concédés de la Ville, ...), mais aussi de mobiliser le territoire et de cibler au mieux les aides financières pour développer le stationnement chez les bailleurs et dans les copropriétés, dans le bâti public ou privé, en entreprises.

Le système vélo doit devenir aussi efficace que le stationnement voiture l'est depuis plus de soixante ans, avec du stationnement qui s'est d'abord développé sur l'espace public en voirie, puis dans le bâti sous les immeubles privés, immeubles de logements ou de bureaux, des parkings dédiés sur ou sous l'espace public, ouverts à tous ou aux seuls résidents. Aujourd'hui, le stationnement voiture sur espace public ne représente que 16 % de l'offre de stationnement globale dans Paris. Un système de stationnement vélo mature doit fonctionner de la même façon, avec du stationnement sur l'espace public minoritaire par rapport à l'offre proposée dans les immeubles privés, dans les entreprises, dans des sites dédiés, dans ou à proximité d'équipements, dans les parcs de stationnement souterrains, etc.

Dimensionnement

Les objectifs en matière de développement du stationnement vélo sont les suivants :

- **Plus de 130 000 nouvelles places dans la mandature**

Dont :

- 30 000 nouvelles places en arceaux sur l'espace public dont 1 000 places dédiées aux vélos-cargos ;
- 40 000 nouvelles places sécurisées à proximité des gares ou aux points intermodaux, en libre-accès et sécurisées, sous l'égide d'Île-de-France Mobilités d'ici 2030 ;
- 10 000 nouvelles places sécurisées sur l'espace public hors points d'intermodalité (type micro-consignes sécurisées ou autres, stationnement résidentiel sécurisé accessible sur abonnement) ;
- 50 000 nouvelles places dans le privé (bailleurs et copropriétés, entreprises, ...) dont 1 500 places sur les sites de la Ville de Paris (stationnement des agents de la Ville).

Le stationnement en libre accès sur l'espace public

La solution de proximité pour tous les déplacements du quotidien reste celle du stationnement en libre-accès sur l'espace public, accessible facilement depuis la chaussée. Il prend depuis plusieurs années la forme d'attaches vélos « trombones », réalisées à partir de matériaux robustes. Les pôles attracteurs (équipements publics, privés, commerces, établissements d'enseignement...) seront particulièrement ciblés pour bénéficier de stationnement suffisamment dimensionné pour répondre aux besoins.

Un outil SIG permettra d'établir de façon plus efficace et plus fine le besoin en stationnement vélo sur le territoire, pour cibler les sites sur lesquels l'offre ne permet pas aujourd'hui de répondre à la demande. Des emplacements ou équipements spécifiques pour les vélos-cargos et spéciaux, de plus en plus nombreux, seront également déployés, en identifiant les sites les plus utiles et en travaillant leur insertion : 1 000 places seront ainsi dédiées pour ces vélos particuliers.

Les États généraux du stationnement menés fin 2020 ont abouti à des propositions pour transformer 60 000 places de stationnement voiture. Une partie de ces places de stationnement voiture pourra être transformée en stationnement vélo : en effet, 55% des participants à la consultation menée lors de ce temps de concertation ont réclamé du stationnement vélo. De nombreux arceaux vélos supplémentaires verront le jour sur les 5 mètres en amont des passages piétons pour améliorer la visibilité des piétons et donc la sécurité routière. L'état des lieux des places non encore transformées sera réalisé dans les prochains mois.

Des places réservées aux véhicules en free-floating, trottinettes et vélos, ont également été déployées avec une signalétique spécifique (2000 emplacements de 6 places en moyenne dans tout Paris). Des règles d'occupation des places de stationnement vélo seront définies pour les vélos en free-floating, avec un nombre maximal de vélos par site par exemple, pour éviter la saturation de ces espaces par ces flottes d'opérateurs.

Le stationnement sécurisé

Le stationnement sécurisé représente une solution pour les déplacements pendulaires et pour les besoins résidentiels : c'est une demande forte des usagers du vélo et un frein important à la pratique du vélo lorsque ce stationnement sécurisé est inexistant au domicile et/ou sur le site de travail ou d'études. Il doit être installé dans un lieu clos ou surveillé, en libre accès ou sur abonnement.

La création de stationnement sécurisé sera encouragée dans tous types de lieux, partout où cela est possible et où cela répond à un besoin :

- Chez les bailleurs sociaux : la Ville continuera d'inciter les bailleurs à avoir recourt aux dispositifs d'aides existants, notamment ceux de la municipalité. Dans le patrimoine existant, les bailleurs sociaux transforment déjà des places de parking voiture en stationnement pour les vélos, grâce notamment à un partenariat avec l'entreprise « 12.5 ». Paris Habitat a déjà réalisé ce type d'opération sur 70 sites et souhaite atteindre 3 000 stationnements vélo dans son parc de logements d'ici la fin de la mandature. La RIVP, quant à elle, compte actuellement 230 emplacements de stationnement vélo dans son parc de logement et vise un objectif de 1 000 emplacements dans le cadre de son partenariat avec 12.5. Elogie-Siemp avance également sur un projet de transformation d'une cinquantaine de places de parking en stationnement vélo, ce qui représente environ 750 espaces de stationnement pour les vélos. Ce bailleur a mis en place, par ailleurs, un plan d'optimisation des parkings à vélos visant, lors des réhabilitations, à mutualiser des petits emplacements vélos éparpillés dans les résidences en un grand espace (cours ou rez-de-chaussée) : 22 opérations sont en cours, pour un budget annuel d'environ 200 000 €. La Ville de Paris travaillera avec les bailleurs sociaux pour encourager le développement de ce stationnement vélo en diffusant des bonnes pratiques, en faisant mieux connaître les aides et dispositifs existants, en identifiant les points de blocages éventuels. Les orientations de la Ville de Paris à destination des bailleurs sociaux en matière de rénovations de logements et de constructions nouvelles pourront notamment encourager la création de stationnement vélo sécurisé en tenant compte des spécificités et contraintes techniques de chaque bâtiment. Aujourd'hui, les opérations de constructions neuves des bailleurs sont en conformité avec le « code de la construction et de l'habitat » qui impose 0,75 m² de surface de local vélo par T1 et T2, et 1,5 m² à partir des T3 et plus ;
- Dans les copropriétés privées : la Ville lancera une grande campagne de communication à destination des copropriétés pour faire connaître ses dispositifs d'aides et détailler les programmes de créations de stationnement vélo sécurisé un travail sur les aides à l'éco-mobilité est en cours, dans l'objectif d'accompagner les copropriétés à l'installation de stationnement vélo et d'abris vélos attractifs. Le programme « EcoRénovons Paris 2 » sera un

levier d'incitation à la création de stationnement vélo dans le bâti privé. La Direction de l'Urbanisme participera également au déploiement de solutions à travers ses actions et mesures réglementaires : par exemple, lors de nouvelles constructions ou de réhabilitations, deux emplacements sécurisés par logement devront être prévus, voire plus suivant une logique de nombre d'emplacements par surfaces habitables créées. Des partenaires privilégiés tels que l'APC (Agence Parisienne du Climat) seront également sollicités pour actionner tous les leviers existants ;

- Au sein des points attracteurs et dans les entreprises : la Ville stimulera la création de stationnement vélo au sein des entreprises pour les salariés ; elle mobilisera la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers de l'Artisanat pour accompagner les entreprises et mieux faire connaître les aides auxquelles ils peuvent prétendre, notamment l'aide « ProVélo ». Lors de nouvelles constructions ou de réhabilitations, la Ville imposera également la création de stationnements vélos sécurisés répondant aux besoins et aux flux des utilisateurs ou visiteurs ;
- Dans les centres sportifs et autour des équipements sportifs, en surface comme en ouvrage ;
- Offres privées ouvertes au public sur abonnement : il s'agit d'accompagner l'émergence d'offres privées, d'encourager les expérimentations, d'initier des appels à projets innovants dédiés, de préciser les cadres financiers et juridiques si nécessaire ;
- Sur l'espace public : des vélostations résidentielles seront déployées après identification de sites propices. Des solutions avec une gestion par les copropriétés seront étudiées : la Ville envisage ainsi de permettre à des partenaires privés (copropriétés, entreprises, associations, ...) de mettre en place et de gérer des solutions sécurisées type micro-consignes sécurisées, au plus près des besoins. Enfin, une solution de transition pour remplacer les véloboxes sera préparée ;
- En sous-sol : l'offre dans les parkings concédés de la Ville sera également développée. À chaque renouvellement de délégataire, créer du stationnement vélo sécurisé est obligatoire et le délégataire ne pourra plus refuser une demande d'abonnement pour un stationnement vélo.

Le stationnement sécurisé aux points intermodaux

Le stationnement vélo est, avec la location de vélos à proximité, le principal levier de l'intermodalité pour favoriser le rabattement depuis et vers les pôles d'échanges. L'intermodalité vélo - transport collectif permet de combiner deux modes de transports particulièrement efficaces et bas carbone, mêlant ainsi rapidité, flexibilité et bilan énergétique positif.

La Ville porte une ambition forte sur le stationnement sécurisé en gare, tenant compte d'une part modale à 15 % à horizon 2030. L'objectif est d'étudier toutes les solutions possibles, en sous-sol, dans le bâti, sur l'espace public, etc. pour garantir des équipements justement dimensionnés au plus proche des tramways, trains et métros.

Le décret 2021-741 du 8 juin 2021 issu de la LOM détermine les gares soumises à l'obligation d'équipement de stationnement sécurisé pour les vélos au niveau national. 32 sites intramuros sont ainsi listés, avec des obligations minimales chiffrées basées sur 2 % de la fréquentation voyageurs journalière entrant en gares. Le stationnement doit comporter des dispositifs fixes, une surveillance humaine ou par vidéo-surveillance ou un système de fermeture sécurisée ; le lieu doit être ouvert et éclairé, et il doit être implanté à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageur ou aux quais. La SNCF et la RATP, qui assurent la gestion de ces sites, sont soumises à ces obligations.

Le Schéma Directeur du Stationnement Vélo d'Île-de-France Mobilités, adopté en février 2020, prévoit 40 000 places d'ici 2030 à l'échelle régionale. Une étude IdFM, co-portée par la Ville de Paris, est en cours sur 19 sites prioritaires comme la gare d'Austerlitz, la gare de Bercy, la gare de l'Est, la

gare de Lyon, la gare Montparnasse, la gare du Nord et d'autres grandes gares SNCF et RER du réseau parisien. Cette étude permettra de dimensionner le besoin sur ces sites de la capitale, d'identifier le foncier et le futur gestionnaire et d'étudier des solutions d'insertion urbaine. Les tarifs de ces places de stationnement, sur abonnement ou non, sont harmonisés : les détenteurs d'un abonnement aux transports collectifs annuel actif peuvent bénéficier d'une place gratuitement, tandis que des tarifs sont définis au jour, au mois ou à l'année pour les autres usagers. La RATP, quant à elle, a pour objectif de réaliser, à l'échelle de l'Île-de-France, 10 000 places de stationnement vélo sécurisées sur ses sites, dont 5 000 d'ici 2023. La RATP est également volontaire pour assurer l'exploitation de consignes ou d'abris à vélos, sur le foncier Ville de Paris ou sur du foncier RATP.

Le stationnement pour le vélotourisme

Les cyclotouristes présentent des besoins de stationnement spécifiques, avec des vélos qui peuvent être coûteux et chargés du matériel indispensable au voyage notamment. La sécurisation du vélo comme des sacoches constitue un enjeu majeur pour accompagner le développement de cette pratique. Le cyclotourisme, en pleine expansion, nécessite donc des solutions de stationnement sécurisé dans des structures hôtelières ou à proximité, ainsi que des systèmes de stationnement ou de consignes aux abords des sites touristiques.

Pour cela, la Ville accompagnera les hébergeurs, les restaurateurs, les gestionnaires de sites de visites et de loisirs pour installer des locaux à vélos dans les hébergements touristiques ou du stationnement au sein de leurs établissements. Les récentes Assises du Tourisme Durable ont d'ailleurs inscrits ces objectifs dans leur feuille de route. La Ville proposera notamment des équipements pour le stationnement sécurisé des vélos pour les hôteliers, sites touristiques ou lieux culturels qui le souhaiteraient, pour les touristes mais également pour leurs employés, avec des autorisations d'occupation du domaine public à tarifs préférentiels, à condition que ces organismes prennent en charge la gestion et le fonctionnement de ces équipements. Ce type de consigne sécurisée pourra être expérimenté une première fois dans le cadre du réaménagement du site de la cathédrale Notre-Dame ou de la Tour Eiffel, ou sur un autre site majeur de la capitale, pour encourager la venue à vélos des touristes. Selon le résultat de cette installation, d'autres sites touristiques pourront également faire l'objet d'installations de consignes supplémentaires.

Le stationnement événementiel

Les besoins en stationnement concernent également les spectateurs des grands événements (sportifs, culturels, festifs, congrès ou salons) ; ces besoins sont ponctuels mais peuvent être massifs. Pour favoriser ce type de stationnement et inciter ainsi les spectateurs à se rendre sur les sites à vélo, la Charte des événements écoresponsables de la Ville sera actualisée pour inclure l'obligation de mettre en place du stationnement vélo bien dimensionné lors de la tenue d'événements. L'information aux usagers sur les solutions de stationnement vélo sera systématisée (information à inclure dans les informations sur l'accessibilité du site). Ainsi, tous les événements importants devront inclure ce service, quelle que soit leur nature.

La lutte contre le vol

La peur du vol est le deuxième frein à la pratique du vélo, après le sentiment d'insécurité. A Paris, 6 631 plaintes pour vols de vélos ont été relevées en 2020, soit 7 % de hausse par rapport à 2019, et les vélos sont également de plus en plus coûteux, avec notamment des vélos à assistance électrique de plus en plus nombreux. Pour faire face à cette difficulté, il faut naturellement multiplier les solutions de stationnement, mais aussi encourager le développement du marquage (Bicycode), par des animations et de la communication, et mobiliser des agents de contrôle (Préfecture de Police).

IV. Sécurité, confort et santé

L'écosystème vélo ne se limite pas aux infrastructures et au stationnement ; l'environnement entier doit être adapté à la pratique du vélo. La priorité doit tout d'abord aller à **la sécurité et au confort**, en assurant la bonne cohabitation avec l'ensemble des usagers de l'espace public et notamment les piétons.

IV.1. Améliorer la sécurité routière pour garantir la sécurité de toutes et tous

La sécurité routière reste une préoccupation majeure qui guide les actions de la Ville en matière de politique cyclable. En 2020, le nombre de tués à vélo a fortement augmenté par rapport à l'année 2019, cette hausse étant corrélée à l'augmentation de fréquentation des aménagements cyclables. Entre 2004 et 2020, la hausse du nombre d'accidents impliquant des cyclistes est de 143 % mais dans le même temps, le nombre de déplacements à vélo a progressé de 345 % (d'après l'indice de fréquentation de l'Observatoire des déplacements). Autrement dit, la pratique a augmenté 2,4 fois plus vite que l'accidentalité sur cette même période. Par ailleurs, le taux de gravité des accidents de vélo est moindre que celui des accidents tous modes confondus depuis 2013. Les travaux du chercheur anglais Jacobsen, relevés notamment par Frédéric Héran, confirment ces chiffres : les statistiques étudiées par le chercheur montrent que plus les cyclistes sont nombreux, moins ils sont victimes d'accidents. Lorsque les déplacements à vélo s'accroissent, les accidents de cyclistes n'augmentent pas au même rythme, et peuvent même baisser. Plus précisément selon Jacobsen, un doublement du nombre de cyclistes entraîne une baisse du risque par kilomètre parcouru de 34 %. En effet, les cyclistes plus nombreux deviennent plus visibles dans le trafic, ils sont donc mieux intégrés par les automobilistes qui adaptent leur vitesse et leur conduite. Le développement de la pratique cyclable permet donc d'améliorer globalement le niveau de sécurité des cyclistes à Paris.

La Ville de Paris reste totalement mobilisée pour aller plus loin dans **l'amélioration de la sécurité pour tous**. Les cyclistes sont impliqués dans 24,2 % des accidents corporels de la circulation (augmentation de 8,8 points par rapport à 2019) et représentent 19 % des victimes (tués, blessés graves et blessés légers) en 2020 (augmentation de 7,3 points par rapport à 2019). Les cyclistes restent donc des usagers particulièrement vulnérables, la proportion de victimes étant plus importante que la part des cyclistes dans la circulation générale. Notons qu'en 2020, les usagers de véhicules particuliers (quatre-roues) représentent moins de 25 % des tués ; les piétons en représentent un tiers. Les piétons et les usagers des deux-roues, motorisés et non, restent de façon générale les usagers les plus fragiles dans l'espace public.

Autre donnée particulièrement importante : 5 tués l'ont été lors d'un accident à un carrefour, ce qui signifie que les carrefours sont des points particulièrement sensibles, d'où une attention particulière lors de l'aménagement des infrastructures. Trois de ces accidents mortels sont dus à la problématique de l'angle mort, justifiant donc le maintien de la vigilance sur cette question et un besoin renforcé de communication et de sensibilisation, à la fois pour les cyclistes et surtout les conducteurs de poids lourds, bennes et bus. Sept de ces accidents mortels impliquent un véhicule motorisé, et la responsabilité des véhicules motorisés est mise en cause dans 5 des accidents mortels. Au Conseil de Paris d'octobre 2021, un vœu relatif à l'installation de systèmes de détection d'angles morts sur les camions a été adopté à l'unanimité et vise à améliorer les équipements des poids-lourds et à interpeler le gouvernement sur la nécessité d'une évolution réglementaire en la matière.

En dehors des décès, de très nombreux accidents sont liés à l'inattention et aux changements de files imprévisibles, en 2019 comme en 2020.

Grâce aux informations communiquées par les associations, la Ville tient à jour une carte des « points noirs » ressentis par les cyclistes afin de mieux identifier les carrefours qui nécessiteraient des améliorations d'aménagement.

L'effort de la Ville de Paris sera poursuivi sur ces différents volets :

- Actions de sensibilisation et communication menées avec/par la Police Municipale et la Préfecture de Police, notamment autour de la problématique des angles morts, encore trop méconnue des usagers motorisés et cyclistes ;
- Recensement des « points noirs » et traitement spécifique pour améliorer la sécurité sur ces points ;
- Actions de contrôle des agents de la Ville ciblées sur le respect des pistes cyclables et des sas vélos, sur le respect des priorités piétonnes et de l'arrêt imposé au feu rouge, etc. ;
- Sécurisation des carrefours : poursuite du développement des carrefours « à la hollandaise » et des îlots protecteurs, poursuite du marquage des sas vélos ;
- Amélioration des équipements des poids-lourds de la flotte Ville et délégataires ;
- Mise en place systématique d'itinéraires de déviations balisés et sécurisés pour tous les chantiers dont les emprises sur l'espace public bloquent le cheminement cyclable.

La Ville de Paris reste également mobilisée sur les questions de confort en travaillant sur plusieurs axes :

- la réalisation d'un Code de la rue permettant de faciliter la cohabitation entre tous les usagers, avec un contrôle renforcé assuré par la police municipale ;
- le jalonnement qui permet aux cyclistes de s'orienter mais aussi de bien se positionner et de circuler plus facilement sur les grands axes ;
- l'entretien, le nettoyage et le déneigement des linéaires cyclables.

IV.2. Faire respecter le code de la route

Pour contribuer au confort et à la sécurité de tous les usagers, **les opérations de contrôle par les agents de la Police Municipale seront renforcées** : respect de l'arrêt imposé aux feux rouges, respect des pistes par les autres usagers, respect des sas vélo, respect de la priorité piétonne par les cyclistes, de l'interdiction de circulation sur les trottoirs, etc. En 2020, la DPSP a mené 72 139 missions programmées de protection routière. Plus de 4 100 PV sanctionnant l'entrave au déplacement sur les pistes cyclables ont été dressés (+36% par rapport à 2019), plus de 2 000 PV pour le non-respect des feux rouges par les cyclistes (motif principal de verbalisation de la DPSP à l'encontre des VAE/Vélos) et plus de 400 PV pour circulation hors chaussée, sur trottoirs ou dans les aires piétonnes. Dans le cadre du déploiement de la Police Municipale parisienne, en place depuis le 18 octobre dernier conformément aux engagements de mandature de la Maire de Paris, la priorité est donnée aux missions d'ultra-proximité et d'îlotage dans le cadre de parcours de tranquillité publique et de point de rencontre dans l'espace public avec les Parisiennes et les Parisiens. L'une des missions principales de la Police Municipale est en effet d'assurer la sécurité des piétons (trottoirs, traversées des écoles, ...), accompagner les déplacements et garantir la sécurité routière (stationnement gênant, voies de bus, pistes cyclables, ...).

IV.3. Assurer un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers : le code de la rue

La Ville de Paris va **élaborer un Code de la rue**, qui permettra de définir des règles de partage de l'espace public et de mieux organiser le contrôle de ces règles et les sanctions, pour réduire ainsi les incivilités, les nuisances, et rendre l'espace public plus accueillant pour tous.

Plus précisément, le Code de la rue comportera des mesures portant sur :

- la communication, la formation et la sensibilisation des différents types d'usagers de la rue ;

- des règles de réalisation des aménagements favorables à la cohabitation des usagers ;
- les modalités de respect des règles.

Il doit concerner tous les différents types d'usagers avec un objectif principal permettre la sécurité et la priorité aux publics les plus fragiles dans la rue : enfants, personnes en situation de handicap, personnes âgées, femmes, cyclistes, ...

Ce Code de la rue a pour objectif d'apaiser l'espace public et de faciliter la cohabitation de l'ensemble des usagers, en particulier les piétons et les cyclistes. L'accent sera mis également sur la prévention, le contrôle et la verbalisation, pour assurer le bon respect des règles par tous les usagers. Les agents de la Ville de Paris seront sollicités pour participer à ce contrôle. La pratique du vélo sera naturellement au cœur du Code de la rue, avec la marche à pieds, et permettra de rappeler les règles de sécurité et d'améliorer le respect de ces usagers les plus fragiles dans l'espace public.

IV.4. Effet vertueux sur la santé des Parisiennes et des Parisiens

Le développement de la circulation à vélo comme alternative aux déplacements motorisés contribue fortement à l'amélioration du cadre de vie, avec **un impact direct sur la santé des Parisien.ne.s**. Selon une étude publiée par le « Lancet Planetary Health journal », la pollution de l'air est responsable de plus de 5 000 morts chaque année à Paris. La capitale française est la 4^{ème} ville européenne où les décès imputables au dioxyde d'azote sont les plus importants. Ce gaz, issu en grande partie du trafic routier et principalement des moteurs diesels, est responsable de 2 575 morts prématurées. Cette étude montre que les villes dans lesquelles le nombre de morts relatifs à la pollution atmosphérique est proche de zéro sont celles des pays nordiques où le transport à vélo tient une place importante.

Un rapport réalisé par le Conseil national du bruit et l'Agence de la transition écologique (Ademe), publié au mois de juillet 2021, affirme que le « coût social du bruit » en France est de 155,7 milliards d'euros annuels. Le bruit est ainsi responsable de la perte, uniquement en France, de 950 000 années de vie en bonne santé. 25 millions de Françaises et de Français sont exposés à des niveaux sonores nocifs. 68 % des dommages sont induits par le bruit des transports, catégorie où la route se taille la part du lion, avec 75 % des dégâts. Des études font état d'un lien entre l'exposition au bruit ambiant et les maladies cardiovasculaires. En effet, l'épidémiologie est désormais claire : l'exposition au bruit perturbe gravement le sommeil, et induit une dégradation de l'état de santé des habitants exposés au bruit.

Enfin, le trafic routier favorise les états de stress, notamment chez les jeunes conducteurs. Les effets du stress chronique sur la santé sont désastreux, car ils peuvent provoquer des syndromes métaboliques, des maladies cardiovasculaires, des troubles musculosquelettiques (TMS), ou encore de la dépression et de l'anxiété.

IV.5. Effet vertueux sur la santé des cyclistes

Les bienfaits du sport sur la santé physique et mentale ne sont aujourd'hui plus à prouver – l'OMS identifie l'inactivité physique comme le 4^{ème} facteur de risque de mortalité au niveau mondial, représentant 6% des décès. L'activité physique permet de lutter contre la maladie et réduirait, par exemple, les risques de récurrence de 30 à 50% pour les cancers du sein ou du côlon. Nous savons aussi que le fait de maintenir une activité physique régulière permet de réduire de 30% les risques de dépression.

En Île-de-France pourtant, 14% de la population seulement pratique une activité physique au niveau de recommandation de l'OMS. L'arrivée de l'épidémie de Covid-19 a favorisé la sédentarité, et a

contraint de nombreuses personnes à ne plus pouvoir exercer leur activité physique. Le vélo est un bon moyen de lutter contre la sédentarité, notamment chez les enfants et les personnes âgées, qui sont les classes d'âge les plus exposées aux risques. Le plan vélo s'inscrit pleinement dans les objectifs du développement Sport Santé promu par la Ville de Paris.

V. Écosystème vélo : organiser un environnement propice au développement du vélo

Un **écosystème vélo**, qui vise à organiser un environnement propice au développement de la pratique, du monde associatif et de l'économie du vélo, sera consolidé à l'échelle parisienne et métropolitaine, en déployant des services et en diffusant une culture du vélo pour réellement favoriser la pratique quotidienne et encourager ceux qui hésitent à passer le pas vers ce mode de déplacement.

V.1. Apprentissage, sensibilisation et formation

Une action importante de sensibilisation et de formation à la pratique du vélo concerne l'apprentissage du vélo chez les plus jeunes. Ainsi, la Ville de Paris mettra progressivement en place le programme gouvernemental « **Savoir rouler à vélo** » dans les écoles parisiennes à destination des élèves du primaire. Il s'agit d'un socle commun d'apprentissage du vélo permettant de maîtriser les fondamentaux du vélo, découvrir la mobilité à vélo et apprendre à circuler en situation réelle.

Aujourd'hui, les professeurs des écoles, les professeurs de la Ville de Paris spécialité Éducation Physique et Sportive, ainsi que des animateurs référents de l'apprentissage du vélo, assurent déjà un enseignement du vélo à partir d'activités pratiques et de périodes de formations spécifiques sur les temps scolaires et périscolaires dans les écoles élémentaires. Un stock de vélos est mis à disposition pour ces activités. Ainsi, environ un quart des écoles élémentaires parisiennes propose déjà une activité autour du vélo.

Il s'agit désormais de systématiser ce type de formation : la Ville souhaite généraliser le « Savoir rouler à vélo » dans toutes les écoles élémentaires parisiennes, mettre en place un « Passeport vélo », sur le modèle du « Passeport Natation », préparé et validé par les professeurs de la Ville de Paris. L'objectif est que toutes les petites Parisiennes et les petits Parisiens sachent faire du vélo lorsqu'ils entrent au collège. L'Académie du Climat prendra part à ces objectifs.

Cette formation nécessite des vélos, des espaces de stockage pour ces vélos et des sites adaptés : cours d'école suffisamment grandes, alternatives de sites fermés à proximité de l'établissement et rues piétonnes ou apaisées pour découvrir la circulation en situation réelle. Pour développer cet apprentissage, il faut donc faciliter le stockage et l'accès aux vélos, ainsi que l'accès à des équipements ou sites permettant de pratiquer. La formation des professionnels doit également être assurée, en lien avec des partenaires extérieurs éventuels et avec l'Éducation nationale.

Par ailleurs, une étude de bilan des modes de déplacements utilisés par les élèves des écoles élémentaires, collèges et lycées parisiens sera menée afin de mieux comprendre comment les scolaires se déplacent.

Sur la dimension voirie-mobilité, la Ville interviendra par différents biais :

- Intégration d'espaces propices à la pratique et d'aménagements spécifiques, sous la forme de parcours pédagogiques notamment, dans ou à proximité des établissements : cours d'écoles (en particulier dans le cadre des réaménagements de Cours Oasis et dans les cours ouvertes au public le samedi), rues aux écoles, marquages dans l'espace public, ... ; La Ville

déploie déjà, progressivement, des pistes d'apprentissage dans l'espace public, comme sur la « Promenade Urbaine » ou dans le projet urbain Python Duvernois (20^e).

- Synergie entre les acteurs associatifs du monde du vélo et de la sécurité routière et les établissements scolaires.

Un centre ressource local sera par ailleurs installé dans le vélodrome Jacques Anquetil dans le bois de Vincennes : ce site permettra de proposer un site d'apprentissage pour les enfants des écoles parisiennes, tout en leur faisant découvrir le patrimoine cycliste parisien. Il s'agit d'un site suffisamment étendu pour permettre des initiations des enfants à la mécanique vélo, ou des actions de sensibilisation à la sécurité routière.

D'autres publics doivent pouvoir bénéficier de formations, notamment les adultes qui ne savent pas faire de vélo ou ont des craintes liées au contexte urbain. Ainsi, **des vélos-écoles seront développées sur le territoire pour faciliter l'apprentissage des adultes** : des sites seront identifiés pour installer de nouvelles vélos-écoles, en particulier dans les quartiers populaires. L'Académie du Climat inclura des actions de communication ou formation sur des thématiques liées à la pratique du vélo dans son programme d'activités à destination des scolaires et des jeunes.

Par ailleurs, la pratique du vélo doit continuer à être encouragée et facilitée pour les usagers de tous âges. Les services de type ateliers de réparation ou d'auto-réparation sont de bons outils visant la « vélonomie », abréviation de vélo et autonomie qui désigne le fait d'être autonome dans l'entretien et la réparation mécanique, et plus largement dans sa capacité à se déplacer à vélo librement et sans entrave. Ainsi, la totalité du territoire parisien sera couverte par de **nouveaux ateliers d'autoréparation, un par arrondissement**, pour permettre à tous les Parisiennes et Parisiens de bénéficier de ce type de services. Les universités et écoles accueillant des étudiants accueilleront également de tels ateliers pour faciliter la pratique pour les étudiants, avec des ateliers « hors les murs », plus flexibles. Ceux-ci seront également installés dans des pieds d'immeubles après discussion avec les bailleurs sociaux. Les bailleurs sociaux mènent également des actions ambitieuses en termes de sensibilisation à la pratique du vélo. Avec l'aide du réseau Répar (Réseau parisien des ateliers vélo participatifs et solidaires), Elogie-Siemp mène des actions de sensibilisation à la réparation des vélos des locataires. Le bailleur encourage ses employés à utiliser davantage le vélo pour se rendre au travail, en mettant notamment à disposition de ses employés des places de stationnement près des sites administratifs en plus d'aides à l'achat de vélos et de la prise en charge de l'abonnement Vélib'. Paris-Habitat, quant à lui, organise des ateliers d'autoréparation en pied d'immeuble (environ 100 depuis l'été 2020, en partenariat avec la Ville de Paris) et des ateliers de « remise en selle ».

Enfin, **sur le volet professionnel et technique**, des sessions de formation sur les aménagements cyclistes et l'écosystème vélo pourront être incluses dans le programme de formation des ingénieurs de l'École d'Ingénieurs de la Ville de Paris, l'EIVP. Par ailleurs, l'appel à projets ParisFabrik, lancé en 2017 dans le cadre du plan « Fabriquer à Paris », a permis d'offrir des places de formations aux demandeurs d'emploi parisiens dans les secteurs de la ville durable : la fabrication numérique et traditionnelle, l'économie circulaire et les nouvelles mobilités et mobilités douces. Dans ce cadre, ont été lauréats plusieurs années et dans une logique d'actions menées en consortium : Carton Plein (formations de cyclo-logistique), la Petite Rockette (formations d'animation d'ateliers d'auto-réparation cycle), Études et Chantiers (formations de mécanique cycle en réemploi), et l'opérateur parisien pour les personnes éloignées de l'emploi, l'EPEC (sensibilisation du grand public aux métiers du vélo au travers d'ateliers découverte). Les subventions de fonctionnement de ces associations ont atteint 135 000€ en 2020 et ont permis d'organiser 12 formations pour 108 apprenants entre 2018 et 2020, de sensibiliser à ces formations 200 employeurs et prescripteurs de l'emploi et d'intéresser plus de 500 personnes aux métiers du vélo. Pour poursuivre cette dynamique, la Ville soutient l'émergence de l'École des métiers du vélo du Grand Paris qui vient formaliser et enrichir la

démarche. Le projet est mené par ces mêmes partenaires de la formation et de l'insertion par l'activité économique. En effet, les nouvelles mobilités et les mobilités actives se développent dans la Métropole du Grand Paris et créent avec elles de nouveaux métiers et de nouvelles opportunités d'emploi. Ces nouveaux métiers requièrent des compétences particulières et de la polyvalence. La Grande école des métiers du vélo devrait proposer, sous la forme de la structure de l'économie sociale et solidaire qu'est le Pôle Territorial de Coopération Économique (PTCE), trois parcours de formation, sans niveau prérequis, menant aux métiers de la mécanique, de l'animation, de la logistique, et bien d'autres encore. Elle proposera également des visites d'ateliers et des découvertes de métiers à tous les publics intéressés, demandeurs d'emploi, professionnels de l'emploi et des entreprises. L'objectif est de rendre accessibles ces nouveaux emplois au plus grand nombre de Parisiennes et Parisiens.

V.2. Les aides à l'écomobilité

Un grand nombre d'aides à la mobilité a été mis en place à partir de 2015 pour accompagner l'évolution de la mobilité des Parisiens. Les aides à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique ont notamment rencontré un vif succès auprès des particuliers comme des professionnels et ont fortement contribué à l'équipement des Parisiens.

Ainsi, sur la période 2015-2020, ont été attribuées :

- 57 900 aides à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, incluant également des vélos-cargos, triporteurs ou dispositifs d'assistance électrique, pour un montant de plus de 20 M€ ;
- 1723 aides à des professionnels, pour s'équiper d'un vélo à assistance électrique, d'un vélo-cargo, triporteur ou dispositif d'assistance électrique, pour un montant de près de 1 M€ ;
- 74 aides aux copropriétés pour installer du stationnement vélo, pour un montant de 100 k€.

Les aides évoluent aujourd'hui pour s'adapter aux besoins des Parisiens – y compris ceux, en situation de handicap, qui souhaitent acheter un vélo adapté – et des professionnels, et tenir compte des nouvelles aides mises en place par d'autres acteurs publics (État, Métropole du Grand Paris, Région Ile-de-France).

Un travail de refonte des aides à l'écomobilité est actuellement en cours pour permettre de poursuivre l'accompagnement à la transition vers une mobilité durable pour les particuliers et les professionnels en prenant en compte les aides proposées par les autres collectivités et les nouveaux besoins émergents.

V.3. Le soutien aux actions associatives

Depuis quelques années, les partenaires associatifs se multiplient, preuve de la dynamique cyclable du territoire parisien. Cette tendance s'observe également côté commerces : l'étude de l'APUR sur l'évolution des commerces à Paris montre ainsi une croissance de 57 % des commerces dédiés au vélo (vente et réparation) entre 2014 et 2017 et de 29 % entre 2017 et 2020. Concernant les associations, alors qu'en 2011, seules 3 structures étaient présentes, lors de l'ouverture de la Maison du Vélo boulevard Bourdon, on observe aujourd'hui une croissance exponentielle des acteurs, qui sont près d'une trentaine à développer des projets et offrir des services aux usagers.

À travers leurs actions, les acteurs associatifs participent pleinement au Plan Vélo de la Ville de Paris, en proposant des actions et des animations qu'eux seuls assurent. Il s'agit d'un maillon essentiel dans une politique publique en faveur du vélo, les actions associatives participant pleinement aux objectifs que s'est fixés la Ville : développement des vélos-écoles (adultes et enfants), multiplication des ateliers d'auto-réparation et de ventes de vélos d'occasion sur tout le territoire, organisation

régulière de bourses aux vélos pour permettre de s'équiper à moindre frais ; organisations de sorties à vélo avec des enfants issus des quartiers populaires, balade à vélos pour les seniors et les personnes en situation de handicap, tenue de grand événement type la Convergence qui réunit de plus en plus de cyclistes chaque année, etc.

Dans les quartiers populaires, de nombreuses initiatives sont portées par des associations telles que Solicycle, la Cyklette ou Retour vert le futur, autour de l'enjeu majeur de l'apprentissage et de la promotion de la pratique pour les jeunes et les moins jeunes. Grâce au réseau RÉPAR et à de nombreux acteurs (Cyclofficine, Recyclerie sportive...) plusieurs centaines d'ateliers récurrents et d'événements sont organisés pour promouvoir l'autoréparation et le réemploi. Toutes ces initiatives, systématiquement soutenues par la ville, permettent de d'assurer le développement de la pratique cycliste sur l'ensemble des quartiers de Paris.

Ces actions rencontrent un vif succès, à l'image de la « Fête Place aux Vélos » qui s'est tenue dans le cadre de la dernière Journée Paris Respire sans voiture sur la Place de la Concorde, et qui a réuni un grand nombre d'acteurs parisiens et attirés plus de 5000 visiteurs. La Maison du Vélo est également un équipement animé par des associations et soutenu par la Ville : elle a pour vocation de réunir et mettre en valeur toutes les énergies qui participent au développement de la pratique du vélo à Paris et à promouvoir et sensibiliser sur ce mode de déplacement. À travers cette Maison du Vélo, la Ville de Paris signale à l'intention du grand public l'importance du vélo dans la politique des déplacements et encourage le développement de la pratique cyclable. Par la place accordée aux acteurs associatifs dans la Maison du Vélo, elle affirme l'apport des associations dans l'élaboration de cette politique et son soutien à ces structures, qui participent à travers leurs actions aux objectifs du Plan Vélo.

La Ville de Paris poursuivra pleinement le soutien à ces acteurs à travers un programme annuel de subventions en fonctionnement et en investissement. Elle continuera également à aider à la recherche de locaux pour développer les activités, en veillant à mailler le territoire parisien de ces offres. La Ville de Paris pourra en outre soutenir le développement des vélo-écoles par la formation d'animateurs dans le cadre du programme ParisFabrik ou en soutien aux organismes de formation.

V.4. Développement de la cyclologistique

Le secteur de la cyclologistique se développe et se structure progressivement. Ainsi, les acteurs sont de plus en plus nombreux. Les acteurs historiques de la logistique diversifient également leur flotte et développent leur parc vélo pour les livraisons classiques.

La question de la cyclologistique est intégrée dans la démarche en cours visant l'élaboration d'une Stratégie Logistique Urbaine, avec plusieurs axes de travail :

- Adapter les pistes cyclables pour prendre en compte les dimensions des vélos triporteurs ;
- Prévoir du stationnement pour ces vélos particuliers - création de 1 000 places de stationnement en voirie dédiées aux vélo-cargos, voire des aires de livraison spécifiques pour vélos cargos à proximité des grands générateurs de flux deux-roues (grandes enseignes comme Monoprix ou Carrefour par exemple) ;
- Améliorer les conditions de travail et le statut des chauffeurs-livreurs cyclistes auto-entrepreneurs.

Sur ce dernier point, des solutions sont à l'étude pour apporter de l'aide aux livreurs à vélo et les aider à sortir de fréquentes situations de précarité professionnelle :

- Information, services (ateliers de réparation, ...) et aide juridique ou accès à des services sociaux au sein des structures de la Ville (maison de la justice et du droit, point d'accès au droit) ;

- Création d'une « maison des coursiers » à Barbès, ouverte par la coopérative Coopcycle en septembre 2021 avec le soutien de la Ville de Paris, est une structure dédiée aux livreurs et coursiers travaillant sous le statut d'auto-entrepreneur pour leur permettre de se reposer entre deux courses, et également d'obtenir des conseils sociojuridiques ;
- Expérimentations d'espaces d'attente sur l'espace public afin de mieux organiser l'occupation de l'espace public et le travail des livreurs. Des espaces d'attente seront ainsi testés, sur des espaces dédiés sur l'espace public, ou bien dans des parcs souterrains permettant d'offrir un lieu à la fois abrité, et éloigné des riverains.

Enfin, au-delà des aménagements cyclables qui sont nécessaires, le développement de la cyclologistique dépend de la disponibilité plus générale d'infrastructures adaptées. La Ville travaille en particulier à la recherche de lieux de préparation des tournées à proximité des lieux de distribution finale (le rayon d'action d'un vélo est d'environ 2 km), sous la forme de sites immobiliers (espaces de logistique urbaine) ou sur l'espace public (micro-hubs). Ces espaces de cyclologistiques doivent être accessibles à des poids-lourds ; l'articulation de ces deux modes de transport complémentaires suppose par conséquent d'être très attentif aux questions d'accessibilité et de sécurité à proximité et pour accéder à ces espaces (notamment à la prévention des angles morts).

Pour subvenir à une partie de ses besoins logistiques, la Ville de Paris a passé un marché avec l'association d'intérêt général Carton Plein qui œuvre depuis 2012 au réemploi de milliers de cartons usagés et réalise des centaines de déménagements, uniquement à vélo, avec des personnes en grande précarité.

V.5. Développement du cyclotourisme

À l'heure où le monde du tourisme fait face à des difficultés importantes, le cyclotourisme connaît un envol spectaculaire au niveau national. Le potentiel de développement à Paris reste important en renforçant l'attractivité pour les vélotouristes, qui ont des besoins spécifiques pour assurer les bonnes conditions de leurs séjours.

Quatre grands itinéraires cyclables nationaux ou européens traversent Paris, avec un point de passage commun sur l'Île de la Cité :

- La Scandibérique (EV3) couvre 5 122 km de voies entre la Norvège et l'Espagne ;
- L'avenue verte London-Paris (V16) propose 470 km d'itinéraire cyclable à partir du parvis de Notre-Dame ;
- La véloroute La Seine à vélo (V33), reliant Paris au Havre, a été inaugurée en octobre 2020 et propose 420 km d'aménagements dédiés le long de la Seine ;
- La Véloscénie (V40) relie Paris au Mont-Saint-Michel sur un parcours de 450 km.

La Ville de Paris est partenaire de l'ensemble des comités d'itinéraires correspondants et s'implique dans leur développement et leur diffusion. Pour renforcer ce tourisme particulièrement vertueux, il faut lever les freins inhérents au milieu urbain dense, en multipliant les hébergements adaptés à l'accueil des cyclotouristes, qui ont des vélos chargés et souvent coûteux. Cette offre doit être étoffée pour inciter les randonneurs cyclistes à séjourner dans Paris. La Ville de Paris incitera au renforcement du stationnement sécurisé lors du changement de destination d'un immeuble en hôtel. L'offre de services tout le long du parcours cyclable est l'un des facteurs-clés du succès de ces trajets (réparateurs, signalétique, événementiel, mobilier d'accroche, consignes, ...). Pour les départements et régions cyclables, la Ville joue un rôle pivot et stratégique pour l'itinérance vélo, mais l'offre des tour-opérateurs en city breaks à vélo est encore très peu développée et les cyclotouristes pointent des freins majeurs à cette pratique en milieu urbain : les conflits d'usages, les coupures urbaines, le manque d'aménagements, une signalisation défaillante.

Les Assises du Tourisme Durable organisées par la Ville en 2021 ont mis en exergue un axe fort sur ce sujet, avec l'objectif de développer l'accueil des vélos et les services associés et mettre en place les conditions d'une labellisation du territoire parisien (élargi). Cette proposition est articulée autour de plusieurs actions complémentaires :

- Prendre des dispositions réglementaires et des mesures d'accompagnement visant à installer des locaux vélos dans les hébergements touristiques ;
- Étudier les modalités de partenariat avec le label « Accueil Vélo » et/ou avec le label « Territoire Vélo » ;
- Améliorer la signalétique et le jalonnement des quatre grands itinéraires cyclables traversant Paris, et la signalétique vers les sites touristiques pour orienter les visiteurs, notamment depuis les points d'intermodalité ou les entrées de la Ville ;
- Combiner le vélo aux autres transports, notamment par la possibilité d'emport des cycles à bord des bateaux, des autocars, des trains ;
- L'offre de services dans les points d'entrée principaux du territoire sera créée ou étoffée ;
- Pour les cyclotouristes qui souhaiteraient visiter des lieux touristiques, proposer des solutions de consignes pour mettre à l'abri les sacoches et les bagages. Une consigne à bagages sécurisée sera installée aux abords de grands sites touristiques, comme Notre-Dame par exemple, et une autre sera étudiée sur un autre site touristique ;
- Échanger avec l'Office du Tourisme et des Congrès (OTCP) et les tours opérateurs pour valoriser les déplacements vélo à Paris, les visites à vélo et les itinéraires cyclotouristiques ;
- Poursuivre les grands aménagements cyclables également à l'échelle métropolitaine pour faciliter et encourager l'accès à vélo aux grands sites touristiques franciliens (château de Versailles, cathédrale Saint-Denis, Giverny...).

V.6. Favoriser le développement de l'économie circulaire du vélo

Depuis plusieurs années, la Direction de la Propreté et de l'Environnement (DPE) a signé une convention avec des associations qui viennent régulièrement récupérer les vélos-épaves à la déchetterie La Chapelle. Depuis 2019, le Réseau Parisien des Ateliers Vélo Participatifs et Solidaires, le RÉPAR, collecte ainsi plusieurs centaines de vélos par an : en 2020, malgré le contexte sanitaire, plus de 800 vélos ont ainsi été remis en état pour être revendus à moindre frais.

Ce type de partenariat, en plus de favoriser le réemploi de vélos qui sont réparés ou dont les pièces sont récupérées, permet aux structures d'ateliers d'auto-réparation de disposer de matières premières indispensables à leurs activités. Des actions similaires seront développées auprès de tous les acteurs ayant accès à des gisements de réemploi : bailleurs, syndicats de copropriétés, ... La Ville se fixe pour objectif d'accompagner l'installation une quinzaine de porteurs de projets d'ateliers d'autoréparation et de vélo-écoles au cours de la mandature en les aidant notamment dans leur recherche de locaux. Pour encourager cette dynamique, il s'agira également de communiquer sur les points de collectes et sur les solutions de réemploi vélo - dans la communication sur la collecte des encombrants notamment, et de favoriser les collectes itinérantes, par exemple auprès des syndicats de copropriété et des bailleurs.

Par ailleurs, la Ville déploie un programme de subventions aux entreprises de l'économie sociale et solidaire impliquées dans le développement de la pratique et de la réparation des vélos. Ces structures de l'insertion par l'activité économique emploient des personnes en insertion professionnelle et utilisent le vélo dans le cadre de leurs activités : logistique à vélo, réparation de cycles, consignes à vélo, ateliers d'auto-réparation, etc.

V.7. La pratique sportive du vélo à Paris

V.7.1. La pratique du vélo dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (JOP) et des grands événements organisés sur le territoire parisien

Le vélo doit être partie prenante des modes de transport utilisés lors des grands événements et en particulier pendant et en héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques, qui doivent avoir valeur d'exemple. Les JOP sont l'occasion de créer des infrastructures spécifiques et de développer la pratique du vélo pour des événements sportifs ou culturels. Paris s'est ainsi fixé un objectif de 15% des déplacements à vélo durant les Jeux. L'objectif est de rendre possibles et attractifs les déplacements à vélo jusqu'aux lieux attracteurs, jusqu'aux sites olympiques et de sites en sites, et dans le même temps de maintenir une qualité de service pour l'ensemble des usagers cyclistes se déplaçant à Paris et dans la Métropole. Il faut donc se préoccuper à la fois des conditions de déplacements des spectateurs et travailleurs, et des conditions de déplacements des résidents.

Pour éviter de perturber le transit vélo dans Paris pour les déplacements du quotidien, notamment pour les citoyens qui se sentiraient moins concernés par les Jeux, des déviations de certaines pistes par des aménagements temporaires dédiés permettront d'assurer une continuité des itinéraires cyclables, en prenant en compte les périmètres de sécurité des sites, qui seront identifiés en collaboration avec la Préfecture de Police. La place de la Concorde en particulier, qui sera inaccessible et où se croisent trois axes cyclables majeurs, fera l'objet d'un traitement prioritaire.

Pour les spectateurs, il s'agit de proposer un réseau cyclable continu, sécurisé et bien jalonné. Des « boucles olympiques », voies cyclables desservant l'ensemble des sites olympiques, sont ainsi intégrées dans les infrastructures cyclables de ce Plan Vélo et en lien avec la Métropole du Grand Paris. Ces boucles olympiques font l'objet d'un travail partenarial entre Paris, la Seine-Saint-Denis, et les quatre établissements publics de territoires : Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est.

Les solutions de stationnement doivent être dimensionnées de façon suffisante sur des sites à grande capacité pour rendre attractive la solution vélo. Une offre événementielle doit ainsi être imaginée et dimensionnée selon les événements et selon les sites, avec des arceaux temporaires et du gardiennage : dans le cadre des JOP, le besoin est estimé à 20 000 places a minima pour les sites de compétition, avec une jauge complémentaire sur les sites de célébration, et cette infrastructure de stationnement pourra constituer un héritage des Jeux pour tous les événements sportifs qui suivront. Une offre d'arceaux pérenne mise en place hors des périmètres de sécurité constituera également un héritage des Jeux.

Le fort déploiement de stationnement sécurisé événementiel pendant les JOP doit permettre à la Ville de Paris d'acquérir une expertise et un retour d'expérience pour le déploiement de ce type de stationnement sécurisé lors de toutes les grandes manifestations sportives, culturelles, etc. qui auront lieu dans l'espace public ou dans les Établissements Recevant du Public (ERP).

Quel que soit le type d'événements, la communication doit également intégrer la solution vélo très en amont pour la faire connaître et la rendre attractive : l'ensemble des partenaires doit être sensibilisé, pour faire apparaître la solution vélo dans tous les documents officiels, sites de billetterie, OTCP, sites de voyages, outils de la Ville, etc. Dans le cadre des JOP, des services de locations de vélos simples et pratiques seront également encouragés.

Au-delà des JOP2024, Paris souhaite continuer à rester une ville du vélo sportif. Son nom est déjà associé à des courses internationales majeures : le Tour de France bien sûr, dont l'arrivée se fait sur les Champs-Élysées depuis 1975, mais aussi d'autres courses cyclistes à fort retentissement médiatique comme Paris-Nice, Paris-Roubaix, Paris-Tours, ... Les contraintes d'organisation restent pourtant importantes pour accueillir ces épreuves au cœur de la capitale. Pour accroître la place de

la Ville dans le développement de la pratique du cyclisme sportif, la Ville de Paris souhaite être associée à l'organisation d'un Tour de France féminin, course en cours de définition dont le principe de l'arrivée sur les Champs-Élysées, comme le Tour de France masculin, représenterait un symbole important en termes de positionnement de la Ville dans la pratique du vélo et aussi pour promouvoir l'égalité femme-homme dans la pratique cycliste et les pratiques sportives.

V.7.2. La pratique sportive du vélo au quotidien

Le cyclisme sportif recoupe diverses disciplines aux pratiques très différentes : route, cyclo-cross, VTT, BMX race et freestyle, polo vélo, et cyclisme en salle. La pratique du vélo au quotidien s'inscrit dans l'objectif de « Sport Santé » et améliore la santé publique en luttant contre la sédentarité, pour tous les publics et notamment les séniors.

De nombreuses infrastructures permettent ainsi la pratique sportive régulière dans Paris et notamment « hors les murs » : l'anneau cyclable de Longchamp dans le bois de Boulogne, l'anneau de vitesse du Polygone dans le bois de Vincennes entièrement rénové en 2019, le vélodrome Jacques Anquetil dans le bois de Vincennes (dont les tribunes sont classées monument historique), des parcours sportifs ou spots de glisse urbaine permettant de pratiquer le BMX, etc. La recherche de nouveaux sites ou la mise en valeur des sites existants par des événements sportifs sera poursuivie : nouveaux champs de bosse ou circuit de BMX étudiés dans le cadre du Budget Participatif, course ou journées « Portes ouvertes » permettant de valoriser le vélodrome historique Jacques Anquetil par exemple. De plus, la Ville poursuit la constitution de nouveaux parcours sportifs parisiens, articulés avec des itinéraires métropolitains et régionaux. Les nouveaux parcours pourront concerner à la fois une liaison horizontale traversant Paris d'Est en Ouest entre le bois de Vincennes et le bois de Boulogne, et un axe vertical traversant Paris du Nord au Sud avec l'axe prioritaire des Canaux, mais également de rocade faisant le tour de Paris. Pour la pratique du vélo sportive du quotidien, la priorité est l'inclusion des personnes éloignées des pratiques sportives ou victime de discriminations grâce à l'accessibilité et la sécurité des équipements offerts aux Parisiennes et aux Parisiens. La cartographie de ces divers lieux de pratiques sportives de plein air permettra de mieux informer sur l'ensemble des équipements et des espaces publics disponibles.

VI. Services de vélos partagés Vélib'

Les services de vélos partagés, et notamment le service de vélos en libre-service métropolitain Vélib', participent au développement de la pratique du vélo.

Le service Vélib', géré par le syndicat Vélib' Métropole et exploité par le consortium Smovengo depuis le 1^{er} janvier 2018, est déployé sur le territoire de 55 communes de l'agglomération du cœur de l'agglomération parisienne.

Le système compte aujourd'hui 1 406 stations, dont 1 006 à Paris (avec un maillage dense de près d'une station tous les 300 mètres) et 400 stations en proche couronne. 19 000 vélos sont actuellement en circulation, dont 35 % fonctionnent à assistance électrique. Le service compte plus de 360 000 abonnés. Sur l'année 2019, on a compté plus de 23,6 millions de déplacements en Vélib', dont plus de 9,2 millions en vélos électriques. En 2020, une augmentation de 11 % du nombre de locations a été enregistrée (avec un record de 215 000 trajets sur une journée le 16 septembre 2020).

En octobre 2020, les Vélib' représentaient près de 27 % des vélos sur une sélection d'aménagements cyclables parisiens ; à l'été 2020, 28 % des cyclistes enquêtés sur les pistes temporaires se déplaçaient à Vélib'. Le service a eu un rôle déterminant dans le décollage de la pratique du vélo à

Paris en 2007 à sa création, et il continue à faciliter la pratique du vélo chez de nombreux Métropolitains ou visiteurs.

Le service Vélib' permet également une démocratisation de la pratique du vélo mécanique, d'une part, avec la gratuité de l'abonnement Vélib' pour les 14-18 ans, et du vélo à assistance électrique, d'autre part, avec la nouvelle offre de Vélib' incluant des vélos à assistance électrique depuis 2018. Cette nouveauté du service est plébiscitée par les utilisateurs.

Pour encourager les trajets métropolitains, une récente réforme tarifaire a permis un passage de 30 à 45 min de gratuité pour les trajets en vélo à assistance électrique, dans le cadre de l'abonnement V-MAX.

Par ailleurs, de nouveaux services de locations de vélos en libre-service et free-floating se développent sur le territoire parisien. Pour accompagner leur arrivée, contrôler leur déploiement sur l'espace public et éviter les problèmes rencontrés avec le déploiement des trottinettes en free-floating, la Ville a créé plus de 1 000 places de stationnement dédiées en voirie. Un appel d'offres, lancé dans les prochains mois, permettra de sélectionner les opérateurs autorisés à exercer sur le territoire parisien avec des conventions d'occupation du domaine public et ainsi de mieux contrôler l'offre proposée et le nombre de vélos à disposition, en incluant notamment parmi les critères de choix des critères sociaux et environnementaux sur la fabrication des vélos, l'organisation du service, le recyclage des matériaux, l'énergie utilisée.

VII. Administration exemplaire

La Ville de Paris se positionne comme **administration exemplaire**, avec une facilitation des déplacements à vélo pour ses agents (vélos à disposition, forfait mobilité durable...), pour les déplacements domicile-travail comme pour les déplacements professionnels, et embarquera avec elle l'ensemble de ses partenaires (bailleurs, entreprises, office du tourisme...) en assurant la mobilisation de l'ensemble du territoire.

La Ville poursuit l'incitation à l'usage du vélo auprès de ses agents en mettant à disposition une flotte de vélos partagés sur les sites administratifs (+74% entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2020), en proposant des formations à la pratique du vélo ou encore en remboursant l'abonnement mensuel Vélib'. La Ville a été l'une des premières collectivités de France à mettre en place l'IKV, Indemnité Kilométrique Vélo, qui a connu +43% de demandes en 2020. Le magazine des professionnels de la Ville de Paris, « Mission Capitale », a même fait l'objet d'un numéro spécial dédié au vélo en 2020 pour souligner tous ces engagements.

Les différentes directions poursuivront également le développement d'actions en vélos-cargos ou triporteurs, telles que la DPE et la DEVE qui ont déjà recours à ce type de véhicule propre dans le cadre de leurs missions quotidiennes.

La Police Municipale parisienne, nouvellement en place, sera également une police d'ultra proximité, présente dans l'espace public à pied et à vélo, afin de faciliter le contact avec les Parisiennes et les Parisiens. Ainsi, la livraison de 400 premiers VTT et VTAE est prévue en 2021, accompagnée de la restitution de 90 véhicules 4RM.

Les objectifs du Plan de Déplacements de l'Administration Parisienne (PDAP) concernant les déplacements à vélo sont les suivants :

- 20 % des déplacements professionnels à vélo ;
- 30 % des agents habitant à moins de 6 km effectuant régulièrement leur trajet à vélo.

Pour faciliter l'atteinte de ces objectifs, le développement des pratiques vélos au sein de l'administration passe par :

- La mise en place du forfait mobilité durable sera étudiée dans le cadre de l'agenda social et fera l'objet de discussions avec les organisations syndicales en amont du PDAP 2022. Plus largement, le renforcement du volet « déplacement doux » de la politique sociale dédiée aux agents de la Ville sera placé au cœur du nouveau PDAP ;
- L'équipement en stationnement vélo sécurisé sur la totalité des sites administratifs de la Ville : les potentiels et besoins seront recensés site par site, afin de préciser les besoins et objectifs en matière de stationnement vélo ;
- L'intégration de la cyclologistique et des dispositifs anti angles-morts dans le cadre de la commande publique de par la Ville.

VIII. Évènementiel & Communication

Le vélo doit être partie intégrante de la vie quotidienne mais également des évènements festifs des Parisiens : une dimension vélo peut être intégrée à de nombreux évènements culturels, sportifs ou festifs.

La Ville propose ainsi :

- l'intégration d'un évènement autour du vélo chaque année lors de la Nuit Blanche (type vélodrome sur le boulevard périphérique lors de l'édition 2019 qui a rencontré un réel succès populaire) ;
- un ou plusieurs évènement(s) vélo lors de la Journée Paris Respire sans Voiture ;
- l'installation d'un manège à vélo sur la place de l'Hôtel de Ville ;
- l'intégration du vélo dans les évènements organisés par l'Académie du Climat ;
- la promotion du vélo au sein du Quartier Jeunes ;
- l'organisation de bourses aux vélos régulières et systématiques, sur tout le territoire parisien ;
- une page dédiée au vélo sur le site internet de la Ville paris.fr et sur tous les sites des mairies d'arrondissements ;
- l'intégration de la mobilité à vélo dans toutes les communications et propositions de l'Office du Tourisme.