

# La révolution du vélo à Paris

Mars 2023



**Possible.**  
Inspiring climate action

# Possible.

Inspiring climate action

Possible est une ONG qui œuvre pour une société décarbonée pour et par les habitants du Royaume-Uni.

[www.wearepossible.org](http://www.wearepossible.org)



Créée en septembre 2019, l'Active Travel Academy (Académie de la mobilité active, ATA) réunit des chercheurs experts dans divers domaines, pour mener des recherches, enseigner et échanger les connaissances, dans les domaines notamment de la marche, du vélo et d'autres types de « micromobilité » comme la trottinette électrique et le vélo à main et la réduction de l'utilisation de la voiture. L'ATA s'intéresse à la pollution de l'air, au dérèglement climatique, à la sédentarité, aux blessures et aux décès causés par les accidents de la circulation, à l'inégalité d'accès aux transports et à la perte d'une mobilité autonome dans l'enfance et aux autres moments de la vie.

[blog.westminster.ac.uk/ata/](http://blog.westminster.ac.uk/ata/)



La KR Foundation a pour objectif de s'attaquer aux causes profondes du changement climatique et de la dégradation de l'environnement.

**Cet article a été publié pour la première fois en mars 2023.**

#### **Autorisation de partage**

Ce document est publié sous une licence Creative Commons BY-NC-ND 4.0 : <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



## Les autrices

**Ersilia Verlinghieri** est chercheuse au sein de l'Active Travel Academy à l'université de Westminster. Depuis 2012, elle travaille sur l'élaboration d'approches théoriques et méthodologiques de l'équité et de la santé dans les transports. Elle est l'autrice de nombreuses publications dans d'importantes revues spécialisées dans la planification et la géographie des transports.

**Rachel Aldred** est professeure spécialiste des transports à l'université de Westminster et directrice de l'Active Travel Academy. Elle a publié plus de trente articles dans des revues à comité de lecture et a dirigé des projets de recherches sur les quasi-collisions, l'équité en matière de mobilité active, les cultures de transport et l'évaluation des aménagements des rues. En 2016, Rachel Aldred a reçu le prix Outstanding Impact in Public Policy du ESRC (Conseil de la recherche économique et sociale).

## Remerciements

L'étude présentée ici s'inscrit dans le cadre du projet Car Free Megacities (Mégapoles sans voiture) mené par l'ONG Possible et financé par la KR Foundation. Nous remercions toutes les personnes qui ont participé à cette étude, pour leur temps et pour les informations qu'elles nous ont fournies. Nous remercions Penny Campbell pour l'interprétation des entretiens, Cathy Lamry pour son soutien au recrutement des participants, Rouba Hassan pour l'interprétation des entretiens et la traduction du rapport, professeure Rachel Aldred pour son soutien, ses remarques et ses corrections et Asa Thomas pour ses remarques.

# Sommaire

<b>Aperçu</b>	<b>5</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>8</b>
<b>2. Les tendances actuelles</b>	<b>11</b>
Le vélo à Paris	11
Les infrastructures cyclables	14
Des vélos partagés : Vélib'	16
<b>3. La gouvernance du vélo à Paris</b>	<b>17</b>
Extension du réseau cyclable à Paris intramuros	18
Aménagements cyclables en Île-de-France	22
<b>4. Associations citoyennes à Paris et dans le Grand Paris</b>	<b>26</b>
<b>5. Les conditions d'un changement radical.</b>	
<b>« La révolution du vélo » vue par des acteurs locaux</b>	<b>28</b>
« C'est une question de volonté politique » : la recette du succès d'Anne Hidalgo	29
Une nouvelle vision	30
De nouvelles structures	33
Le soutien politique à Anne Hidalgo : un nouveau discours à Paris	34
Un changement visible : des exemples concrets de réalisations	38
Des circonstances particulières favorables au changement	41
Le rôle des citoyens	42
<b>6. Limites de la « révolution du vélo » : oppositions et critiques</b>	<b>47</b>
Opposition des automobilistes et de la préfecture de police de Paris	48
Les difficultés de mise en œuvre	50
Tensions entre piétons et cyclistes	51
La question centrale de la justice spatiale	53
<b>7. Bilan et Conclusions</b>	<b>58</b>

# Aperçu



Le présent rapport se base sur un ensemble de textes de littérature grise, des visites de terrain et des entretiens approfondis avec huit acteurs importants de la mobilité dans le but d'analyser les acquis et les défis de la « révolution du vélo » à Paris. La pratique du vélo et, de façon croissante, de la marche est devenue la priorité de la politique urbaine de la ville, qui a adopté de nombreux projets d'infrastructure allant de la construction de nouvelles pistes au réaménagement des rues aux abords des écoles. La part croissante de la mobilité active s'accompagne d'une baisse continue du nombre de voitures et de l'utilisation de la voiture en ville, tandis que la pratique du vélo devient plus égalitaire. Nos entretiens et nos analyses ont mis l'accent sur les facteurs suivants comme étant les éléments majeurs de la transformation en cours à Paris :

- Le rôle crucial de la maire de Paris. L'action de ses prédécesseurs a formé un socle permettant à la maire d'aller plus loin et de faire de la mobilité douce l'emblème de sa campagne électorale, puis de son mandat.
- Le soutien apporté par la population. Le projet d'un réseau intégré pour le vélo et la marche a été largement soutenu par les habitants. Ce soutien a constitué la base d'un changement de paradigme dans la politique de transport de la ville, même si sa mise en œuvre n'a pas toujours été à la hauteur de son ambition.
- Le rôle de la société civile. Le nombre croissant de collectifs et d'associations dans le domaine de la mobilité active a permis de créer une dynamique favorable au sein d'institutions historiquement favorables à la voiture.

- La mobilisation des citoyens qui a permis de soutenir certains projets ou au contraire de pointer certains défauts, comme les disparités d'investissement entre les différents quartiers.
- Des projets emblématiques. Des projets de grande envergure, comme celui de la piétonnisation des berges de la Seine, ont permis de donner un élan à la politique générale de la ville en jouant le rôle du « bon exemple ». En même temps, les données sur l'utilisation des nouvelles infrastructures montraient un changement de comportement chez les habitants.
- Le contexte national et international. L'intérêt national et international porté à la mobilité active a joué en faveur de la transformation de Paris, réduisant d'un côté les risques de blocage et mettant de l'autre Paris sous les projecteurs.
- Des circonstances particulières, comme les grèves des transports ou la réduction de la circulation pendant la COVID-19, ont montré que les habitants étaient prêts à changer leurs habitudes et ont permis de mettre en place des infrastructures expérimentales et provisoires.

Cependant, les différents acteurs ont pointé les défis qu'ils restent à relever pour que la transformation entreprise touche l'ensemble des Parisiens, et pour que la mobilité active devienne une priorité de la planification urbaine :

- Des facteurs historiques, tels que le pouvoir de contrôle de la préfecture de police sur les transformations de la voirie et sur les expérimentations qui peuvent y être menées, ainsi que son hostilité à de telles expériences, limitent le changement.
- Des changements importants ont eu lieu, cependant la quantité et la qualité des infrastructures, entre autres, n'ont pas toujours été à la hauteur des

attentes. Ainsi, dans certains cas, les voies cyclables ont été créées en rétrécissant les trottoirs plutôt que la chaussée.

- L'essor rapide de la marche, du vélo et des nouvelles mobilités électriques a créé des conflits entre les usagers de ces différents modes de déplacement.
- La mise en œuvre des projets n'a pas été égalitaire à Paris et entre Paris et sa banlieue, en raison des différences dans les structures de gouvernance, l'utilisation des terrains et l'organisation des transports.

# 1. Introduction



Les villes du monde entier sont confrontées à l'urgence de décarboner les transports et réduire les effets nocifs causés par des décennies de politiques dominées par la place centrale de la voiture. Pour répondre à cette urgence, les programmes de réaménagement des rues, comme la piétonnisation, la construction de pistes cyclables ou la mise en place de zones à trafic limité, sont en train de devenir la norme.

La mise en place de ces mesures se heurte à de nombreux obstacles et suscite des oppositions souvent liées aux problèmes complexes qui découlent de la redéfinition de la mobilité urbaine<sup>1</sup>. Nous devons encore comprendre quel système d'acteurs et de politiques est le plus approprié pour accélérer la mise en œuvre de telles mesures. Il nous paraît, par conséquent, crucial de tirer les enseignements des expériences qui ont permis à des villes d'opérer un changement rapide et significatif en matière de réduction du recours à la voiture. Paris est l'une de ces villes.

Paris, qui s'est engagé il y a une décennie à devenir une « capitale du vélo », a mis en place une série de mesures drastiques de mobilité et de planification des mobilités qui ont attiré l'attention internationale.<sup>2</sup> L'augmentation spectaculaire du nombre de trajets effectués à vélo s'inscrit dans le cadre de l'engagement de faire de Paris « une ville 100 % cyclable [...] où l'on peut rouler à vélo partout, dans toutes les rues, sans jamais se sentir en danger.<sup>3</sup> » Cet

---

<sup>1</sup> Voir pour une discussion sur les controverses et la piétonnisation, Vitale Brovarone E., Staricco L. et Verlinghieri E. (2023), « Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes », *Journal of Transport Geography*, Volume 107.

<sup>2</sup> Dans le classement des villes sans voiture sur le site de Possible, Paris arrive en première position dans la plupart des catégories : <https://www.carfreemegacities.org/leaderboard>

<sup>3</sup> Ville de Paris (2021), Plan vélo, dossier de presse, jeudi 21 octobre 2021.



engagement fait de Paris un exemple à suivre pour d'autres villes confrontées à la nécessité de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière.

Ce rapport vise à mettre en lumière les récents changements de la mobilité parisienne, en prenant en compte les antécédents de ces changements et les facteurs qui ont rendu possible une transformation si rapide, tout en évoquant les problèmes qui demeurent. Il propose une chronologie des événements et une analyse des politiques décisives mises en œuvre et du processus décisionnel adopté. Il se penche également sur les différents protagonistes impliqués, au sein et en dehors du gouvernement, dans la transformation de la mobilité parisienne, et sur leur analyse des facteurs clés ayant rendu cette transformation de Paris possible. Ce rapport s'attache aussi à examiner la relation complexe entre la ville de Paris, le Grand Paris et la région Île-de-France<sup>4</sup> concernant les infrastructures cyclables et les mesures de réduction d'utilisation de la voiture. Il aborde dans ce cadre, les questions d'équité qui se sont posées par le passé et qui se posent encore aujourd'hui, ainsi que les conflits à l'échelle de la région.

Le présent rapport se base sur un ensemble de textes de littérature grise, des visites de terrain et huit entretiens approfondis menés avec des acteurs majeurs de l'espace public et des mobilités, comme nous l'expliquerons plus en

---

<sup>4</sup> La ville de Paris est constituée de 20 arrondissements qui constituent le Paris intramuros. Le Grand Paris, ou Métropole du Grand Paris, a été créé en 2016, en tant que structure administrative permettant la coopération entre la ville de Paris et les départements limitrophes. Il est constitué de la ville de Paris, des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et de 7 autres communes, dont celles d'Argenteuil dans le Val d'Oise et de Paray-Vieille-Poste dans l'Essonne, intégrées plus récemment pour inclure les principaux aéroports de l'agglomération. La population de la Métropole s'élevait à 7 millions d'habitants en 2019. L'Île-de-France, la région qui délimite Paris et sa banlieue, est constituée de 8 départements : Paris, l'Essonne, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, le Val-de-Marne, le Val-d'Oise et les Yvelines. Sauf en cas de mention contraire, le Grand Paris désigne dans ce rapport la « banlieue de Paris », conformément à l'usage que font de ce terme les personnes interviewées.

détail dans la quatrième partie. Il se divise en plusieurs parties. Dans la partie qui suit (partie 2), nous parlons des grandes tendances concernant le vélo et le contexte politique de Paris et du Grand Paris. Les deux parties suivantes (3 et 4) présentent les différents acteurs intervenant sur la mobilité urbaine à l'échelle de la région et abordent les conflits entre Paris et l'Île-de-France. Les parties 5 et 6 présentent les résultats issus des entretiens menés avec des acteurs locaux. La partie 5 porte plus spécifiquement sur les conditions qui ont favorisé la « révolution du vélo » à Paris, tandis que la partie 6 aborde les défis passés et présents.

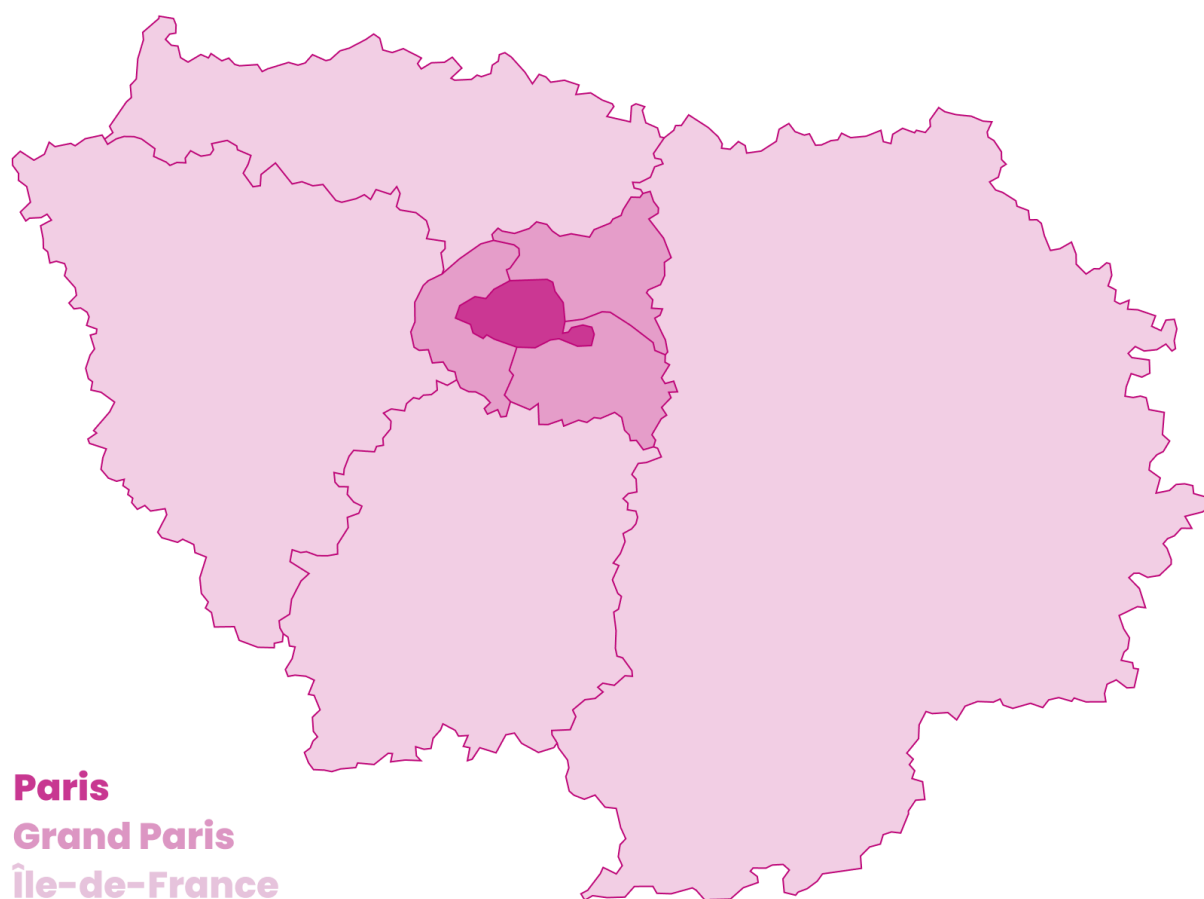


Figure 1. Paris, le Grand Paris et l'Île-de-France

## 2. Les tendances actuelles



### Le vélo à Paris

Selon les chiffres publiés par le Conseil de Paris en 2021, 5 % des déplacements à Paris sont effectués à vélo<sup>5</sup>, tandis que près de 50 % le sont à pied<sup>6</sup>. Le nombre de voitures a toujours été bas, seuls 33,5 % des foyers sont dotés d'une voiture<sup>7</sup>. Contrairement aux trajets à vélo ou à pied, l'acquisition d'une voiture et les trajets effectués avec ce mode de transport ont constamment diminué depuis les années 1990<sup>8</sup>. Les chiffres ci-dessous confirment cette tendance, soulignant la réduction constante du nombre de trajets en voiture sur les axes principaux de Paris, ainsi que l'évolution des acquisitions de vélos, avec un pic en 2020.

---

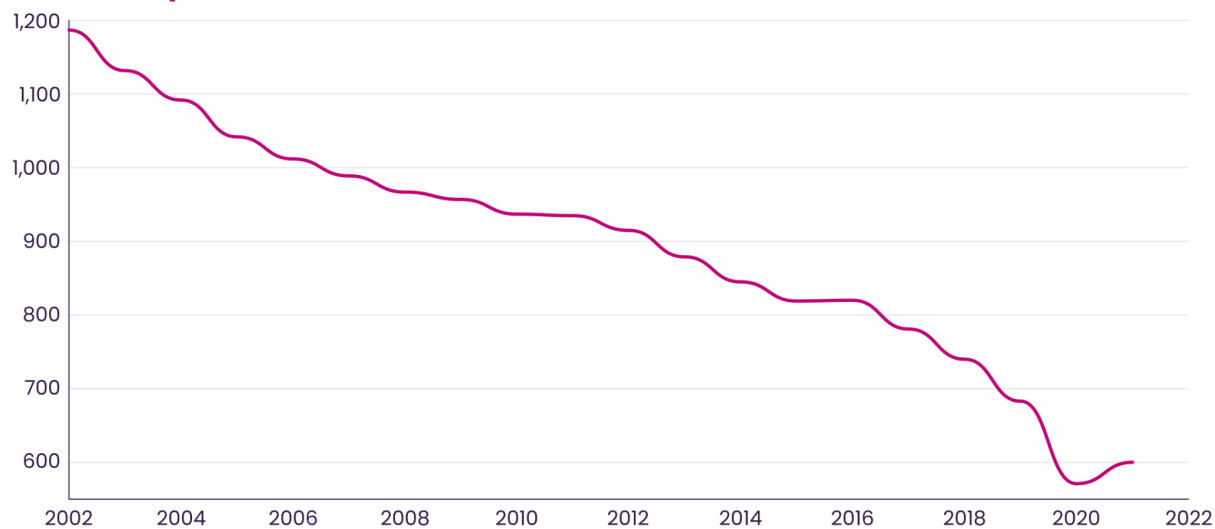
<sup>5</sup> Ville de Paris (2021), « SG 84 "Paris 100% Cyclable" - Communication relative à l'adoption du Plan vélo à Paris (2021-2026) ».

<sup>6</sup> <https://www.carfreemegacities.org/en/home>

<sup>7</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75056>, consulté le 13 janvier 2023.

<sup>8</sup> Héran F. (2017), « À propos du report modal, les enseignements du cas parisien », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 71, 99-124.

### Kilomètres par heure entre 7h00 et 21h00 ramenés au km d'axe orienté instrumenté



### Vitesse en kilomètre/heure entre 7h00 et 21h00

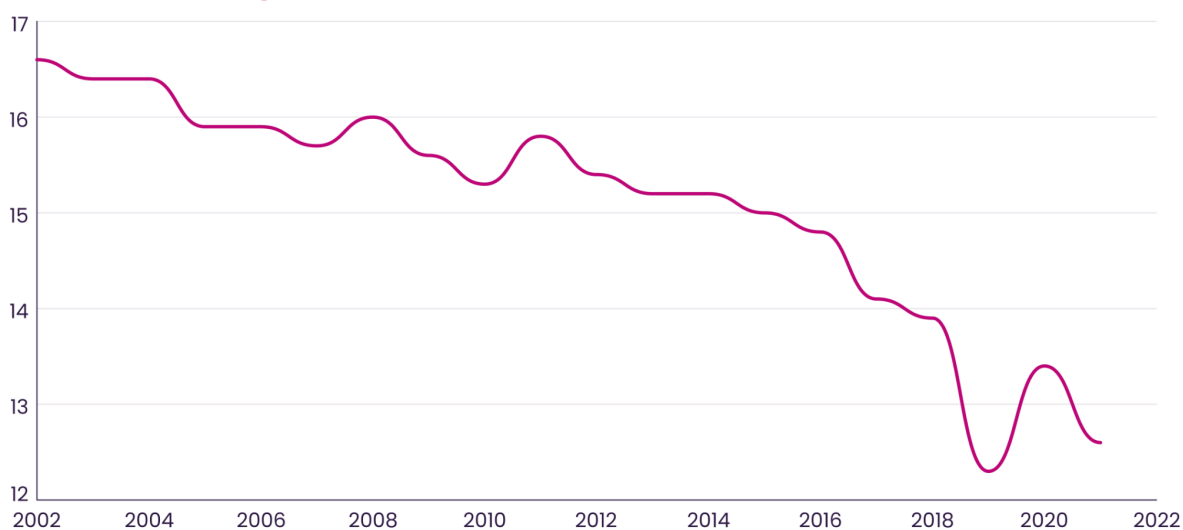


Figure 2. Circulation automobile : évolution annuelle du trafic à Paris

### Indice d'évolution annuel du nombre de vélos entre 2005 et 2021

Par rapport à la valeur de référence, la moyenne annuelle de 1997

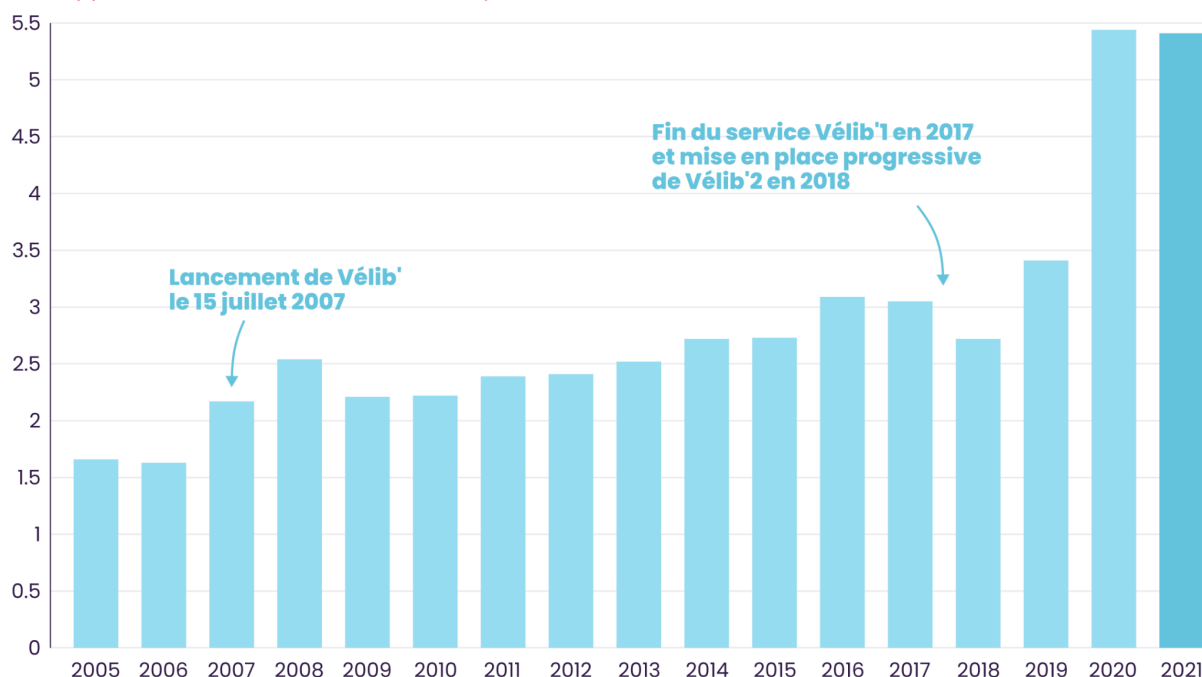


Figure 3. Circulation cyclable : évolution annuelle

Les personnes pratiquant le vélo ont des profils diversifiés. Ainsi, on note une augmentation, du nombre de femmes choisissant ce mode de déplacement, passant de 30 % au début des années 2000 à près de 40 % en 2020<sup>9</sup>. Malheureusement, il n'existe pas en France de données sur l'origine des personnes, nous ne pouvons donc prendre en compte que la diversité de genre.

Ce changement modal est plus lent à l'échelle du Grand Paris et varie selon les zones. Si les trajets à vélo en Île-de-France ont lentement augmenté entre la fin des années 1970 et les années 2000 (passant de 590 000 à 650 000 trajets quotidiens), ils ont presque doublé depuis, passant à 840 000 trajets par jour en 2018<sup>10</sup>. Si on tient compte des trajets où le vélo est utilisé en complément des transports

<sup>9</sup> Marie de Paris (2020), Paris capitale du vélo 2020.

<sup>10</sup> Omnil (2020), Enquête Globale Transport (EGT H2020). Des données plus récentes ne sont pas disponibles.

collectifs, ce nombre passe à 930 000 trajets quotidiens, soit 2,2 % du nombre total des trajets<sup>11</sup>.

## Les infrastructures cyclables

L'augmentation des déplacements à vélo est principalement liée à une augmentation conséquente du nombre de pistes cyclables. Selon Moran<sup>12</sup>, les infrastructures construites entre 2005 et février 2020 totalisent « 503 kilomètres de pistes cyclables, dont la plupart sont des pistes protégées (332 kilomètres, soit 66 %) ». Le réseau actuel s'est construit en plusieurs étapes ; pendant la pandémie de COVID-19, de longs couloirs reliant la banlieue au centre-ville ont été mis en place, comme on peut le constater dans la figure 4. Ces nouvelles voies sont, toujours selon l'analyse de Moran « physiquement plus protégées, à double sens et mieux interconnectées que le réseau pré-COVID<sup>13</sup> ».

---

<sup>11</sup> Ville de Paris (2021).

<sup>12</sup> Moran M. (2022), « Treating COVID with Bike Lanes: Design, Spatial, and Network Analysis of 'Pop-Up' Bike Lanes in Paris », *Findings* <https://doi.org/10.32866/001c.33765>

<sup>13</sup> *Ibid.*



Figure 4. Réseau cyclable de Paris

Ces couloirs, initialement aménagés en tant que mesures d'urgence, sont désormais intégrés au réseau régional plus large, visant à relier entre elles les différentes pistes de la région. Un autre ensemble de pistes reliant Paris à sa banlieue est en cours de construction dans le cadre du réseau cyclable RER V et Vélopolitain, qui seront présentés ci-après.

## Des vélos partagés : Vélib'

Le service de vélos partagés Vélib', mis en place en 2007, contribue à une large part des trajets effectués à vélo dans la capitale. En 2021, 37,2 millions de trajets ont été effectués grâce à Vélib'. Comme le montre le graphique ci-dessous, ces trajets ont considérablement augmenté durant les dernières années.

### Vélib' : évolution annuelle du nombre de déplacements

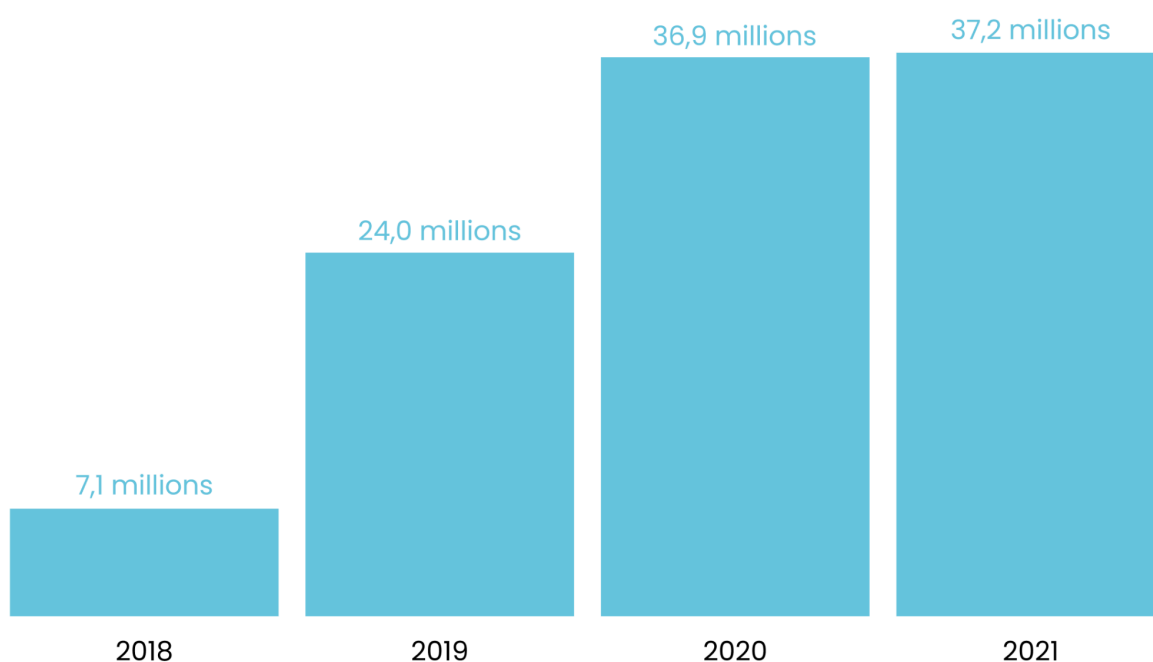


Figure 5. Vélib' : évolution annuelle des déplacements

Aujourd'hui, le service Vélib' met à disposition des usagers 19 000 vélos, dont 35 % sont électriques, dans 1 406 stations, dont 400 sont situées en dehors de Paris<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Ville de Paris (2021).



### 3. La gouvernance du vélo à Paris

La planification des transports et de la mobilité exige une collaboration entre différents acteurs à différents niveaux de gouvernement et de territoires selon le type de transport concerné.

Les transports publics à Paris et dans sa banlieue sont gérés par Île-de-France Mobilités, l'autorité qui organise les mobilités en Île-de-France. Cet organisme est financé par différentes collectivités (la région, les départements d'Île-de-France et la ville de Paris), comme le montre la figure ci-dessous. Des entreprises publiques et privées sont chargées du transport.

#### Paris et son agglomération, cadre institutionnel

Trois niveaux d'organisation des transports publics en Île-de-France

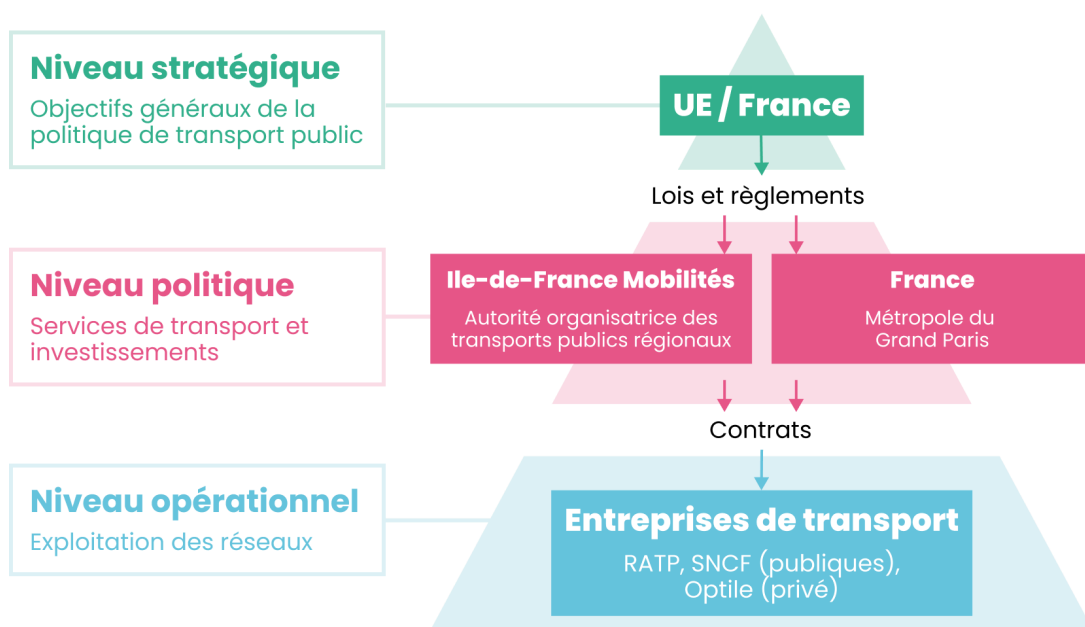


Figure 6. Organisation des transports publics en Île-de-France, adapted from Christophe Najdovski's 'Roads and Mobility Parisian Policy'.

Comme nous le verrons, les décisions et les investissements concernant les piétons et le vélo à Paris et dans l'agglomération relèvent des municipalités et des prérogatives des maires. À Paris, les projets concernant les mobilités actives sont mis en place par la Direction des voiries et des déplacements, sous la responsabilité de l'adjoint au maire de Paris chargé de la mobilité. Il existe cependant plusieurs domaines d'intervention, qui nécessitent une coordination des efforts. Cette coordination est facilitée par la Métropole du Grand Paris et par la région Île-de-France.

Les projets concernant Paris sont élaborés en concertation avec la préfecture de police, Île-de-France Mobilités et les entreprises de transport. Les documents disponibles sur le site de la mairie de Paris<sup>15</sup> montrent que le vélo est également une question largement débattue avec les différentes associations d'habitants et de commerçants locaux, ainsi qu'avec les associations qui militent pour le vélo. Cette concertation est possible grâce à un comité mixte mis en place par l'adjoint au maire de Paris, Christophe Najdovski, qui était à l'époque chargé du transport, de la voirie, des déplacements et de l'espace public<sup>16</sup>.

## **Extension du réseau cyclable à Paris intramuros**

### **1970 à 2014**

Comme nous l'avons déjà indiqué, la politique de la ville de Paris concernant le vélo a connu plusieurs étapes. Selon l'économiste et urbaniste Frédéric Héran, les premières mesures remontent à la fin des années 1970, impulsées par la volonté politique transpartisane des maires successifs de Paris<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Ville de Paris (2021).

<sup>16</sup> [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_conference\\_2017\\_ops2\\_1\\_najdovski.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf)

<sup>17</sup>Héran (2017).

Bien qu'au départ, les fonds investis étaient destinés au développement des transports motorisés, lors du dernier mandat de Jacques Chirac (1989-1995), des zones du centre-ville ont été aménagées pour les piétons : réduction des places de stationnement et mise en place du stationnement payant. Les premières zones à vitesse limitée à 30 km/h et les premières infrastructures cyclables ont vu le jour en 1993 dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, puis à partir de mars 1995, les voies sur berges de la Seine étaient réservées aux piétons et aux cyclistes le dimanche.

En 1996, le premier plan pour le vélo a été adopté par le maire Jean Tibéri, qui a également soutenu la construction, selon Héran, de 180 km de voies cyclables (dont plusieurs étaient partagées avec le bus) dans les principales avenues de la ville. Tibéri a également adopté « dix mesures concrètes permettant de parvenir à un espace public mieux partagé », dans le but d'allouer davantage d'espace aux vélos, notamment des espaces de stationnement<sup>18</sup>.

Ces mesures ont ouvert la voie pour les politiques plus ambitieuses de l'équipe de Bertrand Delanoë, élu à la mairie de Paris en 2001. L'équipe a continué les travaux d'aménagement des voies destinées aux bus et aux vélos, d'élargissement des trottoirs et de création de zones piétonnes et de zones à 30 km/h. Le service Vélib' est également mis en place durant le mandat de Delanoë (2001 – 2014), en 2007. Ce système serait l'un des plus performants d'Europe.

## 2015-2020

L'intérêt croissant pour les mobilités actives a fait du vélo un thème central pour la nouvelle maire de Paris. Élu en 2014, Anne Hidalgo a pris des engagements forts pour la mise en place de mesures visant à réduire la place de la voiture à

---

<sup>18</sup> MDB (1996), <https://mdb-idf.org/le-plan-velo-de-tiberi-1996/>.

Paris et à faire de Paris une ville exemplaire en matière de vélo<sup>19</sup>.

Le premier Plan vélo a été introduit durant la mandature d'Anne Hidalgo. Il s'agit d'un plan quinquennal pour les années 2015-2020 fixant des objectifs ambitieux pour améliorer les infrastructures cyclables, dans le but de tripler le nombre de trajets effectués à vélo en 2020. Ce plan prévoyait d'investir 150 millions d'euros répartis de la façon suivante :

- 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 cyclable de ces zones.
- 6 millions pour le stationnement des vélos.
- Plus de 10 millions pour l'aide à l'achat de vélos, auxquels s'ajoutent les apports du budget participatif<sup>20</sup>.

Comme nous le verrons plus tard dans ce rapport, la mise en place de certaines mesures de ce plan a été accélérée par la pandémie de COVID-19 et l'aménagement des « coronapistes ». Elles constituent, aux yeux de nombreux observateurs, un point de bascule pour le vélo à Paris et en Île-de-France<sup>21</sup>. À la fin de sa première mandature, le Conseil de Paris a déclaré avoir permis des changements importants concernant la fréquentation des pistes cyclables (+47 % en moyenne entre 2019 et 2020 et +22 % entre 2020 et 2021<sup>22</sup>).

---

<sup>19</sup> [Le Monde \(2015\)](#).

<sup>20</sup> Ville de Paris (2022), <https://www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225>.

<sup>21</sup> [Van Oosteren S. \(2020\)](#), « Les Coronapistes marquent un tournant décisif dans la pratique du vélo en Île-de-France », *Enlarge your Paris*

<sup>22</sup> Ville de Paris (2022).

D'autres pistes désormais célèbres ont également été aménagées, telles que la piste de la rue de Rivoli.

Cependant, toutes les mesures annoncées n'avaient pas été mises en place à la fin de la mandature. Comme l'indique l'Observatoire du Plan Vélo, seuls 42 % des infrastructures cyclables avaient été réalisés de façon satisfaisante et seuls 30 % des zones à vitesse limitée avaient été déployés<sup>23</sup>.

## 2021-2026

La pandémie de COVID-19 a permis d'accélérer la mise en œuvre du Plan vélo 2015-2020, en raison de l'augmentation considérable de la demande de déplacement à vélo. Comme on peut le lire dans l'introduction du Plan suivant : « une pratique en explosion depuis 2019, preuve que pour se mettre au vélo, les Parisiens n'attendaient que la création d'aménagements sécurisés<sup>24</sup> ». Cet appui des Parisiens est confirmé par la réélection d'Anne Hidalgo en 2020.

Le deuxième Plan vélo a été élaboré dans le cadre de la seconde mandature d'Anne Hidalgo (2020-2026). Il vise à « faire de Paris une ville 100 % cyclable », en intégrant le vélo dans toutes les politiques menées par la ville et en travaillant avec l'ensemble des services et des mairies d'arrondissement. Ce plan, qui prévoit l'investissement de 250 millions d'euros, veut donner davantage de place à la banlieue :

« 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 créer un environnement propice à son développement, à même d'ancrer une culture du vélo dans le quotidien des Parisiennes et

---

<sup>23</sup> <https://observatoire.parisenselle.fr/2020/>

<sup>24</sup> Ville de Paris (2021).

des Parisiens et de tous les usagers, quelle que soit leur provenance<sup>25</sup> ».

Une attention accrue est accordée à la « mobilité douce » dans les projets, notamment à la mise en place d'espaces de stationnement, de programmes de formation à l'intention des cyclistes novices et des urbanistes, et d'ateliers de réparation, dans le but de « construire la ville cyclable dans toutes ses dimensions [...] toutes ces briques qui constituent ce qu'on appelle "l'écosystème vélo" d'un territoire.<sup>26</sup> »

La sécurité est également un enjeu essentiel. Elle sera améliorée grâce à un contrôle accru du respect des priorités pour les piétons et les cyclistes, l'équipement des camions par un système de détection des angles morts, le recours à des cartes élaborées par les citoyens pour identifier les zones dangereuses du réseau cyclable et y remédier, un meilleur aménagement des carrefours et des infrastructures<sup>27</sup>.

## Aménagements cyclables en Île-de-France

En Île-de-France, contrairement à Paris, les politiques relatives à la mobilité active sont récentes. Tandis que Paris met en œuvre une politique cohérente en matière de vélo, favorisée par l'organisation centralisée du pouvoir municipal, la situation dans sa banlieue est différenciée et dépend des engagements des élus locaux. Ces villes connaissent une disparité concernant le développement des infrastructures avant et après la pandémie de COVID-19.

Ces différences doivent être situées dans le contexte d'une opposition historique entre Paris et sa banlieue concernant l'accessibilité, les services et les investissements<sup>28</sup> inégaux

---

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Mancebo, F. (2015). Combining Sustainability and Social Justice in the Paris Metropolitan Region. In C. Isenhour, G. McDonogh, & M. Checker (Eds.), *Sustainability in the Global City: Myth and Practice* (New Directions in Sustainability and Society, pp. 263-284), Cambridge: Cambridge University Press.

entre les deux zones géographiques, et sur l'intégration souhaitée des villes limitrophes, mais non encore réalisée, au sein de la métropole<sup>29</sup>.

Un rapport récent de la Cour des comptes souligne « l'échec » de la Métropole du Grand Paris à « réduire les inégalités entre les territoires<sup>30</sup>. » Selon le rapport, la population de la métropole connaît

« d'importantes inégalités de revenus, de pauvreté ou de mal-logement. On trouve dans son ressort le département où les revenus des ménages sont les plus faibles (Seine-Saint-Denis) et les deux départements (Paris, Hauts-de-Seine) où ils sont les plus élevés. De surcroît, ces inégalités, qui ont tendance à s'aggraver, se traduisent par d'importants écarts de ressources et de charges entre collectivités en dépit des dispositifs de péréquation financière. »

Ce tableau est similaire à celui que dressent d'autres études sur la pollution de l'air et la pollution sonore. Des données issues de l'Observatoire national des zones urbaines sensibles montrent que 69 % des habitants de ces zones en Île-de-France vivent dans un environnement dégradé et sont exposés à des risques pour leur santé<sup>31</sup>. Ce phénomène est lié à des infrastructures et des services dont bénéficie Paris intramuros, tels les aéroports ou les autoroutes. Comme le précise une étude de 2015 :

« Il y a une forte correspondance entre les caractéristiques sociales et les caractéristiques

---

[doi:10.1017/CBO9781139923316.019](https://doi.org/10.1017/CBO9781139923316.019) ; Guilluy C. (2014), *La France périphérique: comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris, Flammarion, 2014.

<sup>29</sup> Burgel G. (2021), « À Paris, le nouveau plan local d'urbanisme est un modèle du genre à ne pas suivre dans les écoles », *Le Monde*, 25 novembre 2021.

<sup>30</sup> Cour des Comptes (2023), « [L'organisation territoriale de la Métropole du Grand Paris](#) », 25 janvier 2023.

<sup>31</sup> Mancebo (2015).

environnementales des communes en Île-de-France : 50 % des communes dont l'environnement est dégradé (pollution, nuisances) sont également socialement sensibles. De façon symétrique, environ 50 % de celles bénéficiant d'un bon environnement sont riches.<sup>32</sup> »

L'une des raisons majeures de ces inégalités est la structure en étoile des réseaux de transport, où les lignes convergent vers Paris. Cette organisation renforce le « déni d'équité spatiale » et en fait porter le poids aux Franciliens<sup>33</sup>, alors que les déplacements entre Paris et la banlieue ne représentent que 10 % des trajets<sup>34</sup>. Ainsi, 17 % des trajets entre le domicile et le travail en Île-de-France ont une durée supérieure à une heure.<sup>35</sup> Des projets de développement du réseau de transport en commun en Île-de-France ont été élaborés et mis en œuvre, mais comme le montrent les rapports cités, les travaux ne progressent pas suffisamment vite et ne prennent pas suffisamment en compte la question de l'équité<sup>36</sup>.

Nous aborderons ces questions dans la partie 6. Il est cependant important de noter que le projet de création, en 2016, de la Métropole du Grand Paris, comprenait des engagements en faveur d'une mobilité active au-delà des frontières de Paris intramuros. L'extension du service Vélib' en banlieue depuis 2020 en est une illustration :

---

<sup>32</sup> Mancebo (2015), p. 268.

<sup>33</sup> Burgel G. (2009), « Sous le Grand Paris s'impose la question urbaine », *Le Monde*, 16 octobre 2009.

Enright T.E. (2013), « Mass Transportation in the Neoliberal City: The Mobilizing Myths of the Grand Paris Express », *Environment and Planning A: Economy and Space*, 45(4), 797-813, <https://doi.org/10.1068/a459>.

<sup>34</sup> Selon les dernières données publiées : <https://omnil.fr/spip.php?article229>

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> Dans son article publié en 2013 (cf. note 33), Teresa Enright considère le Grand Paris Express (GPE) comme un exemple de projets de développement spéculatifs qui conduira à la hausse des prix de l'immobilier et à des formes de mobilité exclusives. Selon la chercheuse, le GPE ne réussira pas à garantir un accès égal à tous ni à réduire la position centrale du centre-ville riche dans le schéma de mobilité de la population, tout en contribuant à la gentrification de la banlieue parisienne.



« Dès sa création, la Métropole s’est résolument engagée pour le développement du vélo par son soutien aux projets locaux en faveur de la mobilité active, ainsi que par sa participation financière de 4 millions d’euros par an au syndicat [Vélib’ Métropole](#)<sup>37</sup>. »

Cette volonté d’améliorer les aménagements cyclables dans le Grand Paris est illustrée par « le Plan vélo métropolitain [Vélopolitain] pour lequel la Métropole compte investir 10 millions d’euros par an<sup>38</sup> » pour renforcer la continuité entre les voies cyclables parisiennes et celles des villes limitrophes, sous la pression des associations locales.

Île-de-France Mobilités a également participé à au plan régional de développement de la pratique du vélo (RER-V), et a introduit une série d’aides aux particuliers pour l’achat de vélos mécaniques ou électriques<sup>39</sup>, ainsi qu’aux associations et aux autorités locales, afin de les inciter à explorer des projets d’amélioration des infrastructures cyclables<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/plan-velo-metropolitain>

<sup>38</sup> *Ibid*

<sup>39</sup> <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/prime-achat-velo>

<sup>40</sup> <https://www.iledefrance.fr/plan-velo-regional-0>

## 4. Associations citoyennes à Paris et dans le Grand Paris

.....

Au cours de la dernière décennie, on a assisté à Paris et dans le Grand Paris à une explosion du nombre d'associations de promotion du vélo, mais également d'associations militant pour une ville sans voiture, en faveur du projet «rues aux écoles» et pour une meilleure qualité de l'air. Comme nous allons le voir dans la partie suivante, ces associations ont joué un rôle crucial dans la redéfinition des projets de mobilité à l'échelle locale et régionale. Leur rôle est souvent reconnu comme tel dans les documents et les projets officiels.

Ainsi, de nombreuses associations sont mentionnées dans le dernier Plan vélo de la ville de Paris, comme la Maison du vélo<sup>41</sup> pour son rôle dans la promotion de la pratique du vélo dans les quartiers populaires, grâce à des programmes d'éducation au vélo, aux ateliers de réparation et aux espaces de rencontre et d'apprentissage du vélo.

Surtout, le projet régional RER V a été élaboré à la suite de la proposition et en collaboration avec les 42 associations du Collectif Vélo Île-de-France<sup>42</sup>. Ce projet, qui vise à créer un réseau régional de voies cyclables rapides sur le modèle du réseau RER, est constitué de 9 «voies rapides» reliant les principaux centres du Grand Paris. Il est actuellement financé à hauteur de 300 millions d'euros par la région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris<sup>43</sup>.

Les associations de citoyens ne militent pas seulement pour le vélo. L'association Respire, par exemple, fortement implantée à

---

<sup>41</sup> Ville de Paris (2021).

<sup>42</sup> <https://velo-iledefrance.fr/qui-sommes-nous/>

<sup>43</sup> <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/plan-velo-metropolitain>; <https://rerv.fr/>

Paris et en Île-de-France, milite depuis 2011 pour l'amélioration de la qualité de l'air<sup>44</sup>. Elle a joué un rôle essentiel dans la campagne « rues aux écoles » à Paris et dans d'autres villes<sup>45</sup>. L'association Paris sans voiture, née de l'initiative de quelques habitants, a également joué un rôle fondamental dans la promotion de la « journée sans voiture », un évènement qui a désormais régulièrement lieu à Paris<sup>46</sup>.

Dans la partie qui suit, nous présentons le point de vue de certains acteurs concernant les principaux facteurs ayant permis à Paris de faire sa « révolution du vélo », ainsi que les problèmes qu'ils identifient. Cette partie se base sur l'analyse de huit entretiens approfondis menés avec quatre représentants d'associations travaillant sur les questions de pollution de l'air, de mobilité urbaine et d'espace public ; un chercheur français qui s'intéresse à l'espace public et à la mobilité urbaine ; deux agents de la Ville de Paris et Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris.

Les entretiens ont eu lieu en ligne entre novembre 2022 et février 2023 et ont duré entre une et deux heures. Les entretiens semi-directifs ont porté sur les thèmes suivants : l'histoire récente de la mobilité active à Paris et les évolutions prévues, les principaux acteurs impliqués dans les politiques de mobilité active, les défis passés et présents concernant notamment les projets à l'échelle du Grand Paris et la question de la justice spatiale. Lorsque les participants l'ont souhaité, une interprète en anglais et français a assisté à l'entretien pour faciliter l'intercompréhension. Les entretiens ont été enregistrés et transcrits. Une analyse thématique a été menée selon une méthode mixte déductive et inductive. Les thèmes dégagés correspondent aux parties qui constituent la suite du présent rapport.

---

<sup>44</sup> <https://respire-asso.org/>

<sup>45</sup> <https://respire-asso.org/en-2023-rejoignez-le-mouvement-pour-plus-de-rues-aux-ecoles/>

<sup>46</sup> <https://www.parissansvoiture.org/>

## 5. Les conditions d'un changement radical.

### « La révolution du vélo » vue par des acteurs locaux

.....

Dans cette partie, nous analysons comment la volonté politique, une nouvelle vision, de nouvelles structures et des citoyens engagés ont créé les conditions d'un changement radical favorisé par des circonstances particulières et des résultats positifs et tangibles. Plus particulièrement, nos analyses montrent que :

- Le rôle de la maire de Paris est crucial. L'action de ses prédécesseurs a formé un socle permettant à la maire d'aller plus loin et de faire de la mobilité douce l'emblème de sa campagne électorale, puis de sa mandature.
- Le projet d'un réseau intégré pour le vélo et la marche a été largement soutenu par les habitants et a formé la base d'un changement de paradigme dans la politique de transport de la ville, même si sa mise en œuvre n'a pas toujours été à la hauteur de son ambition.
- Le nombre croissant de groupes et d'organisations dans le domaine de la mobilité active a permis de créer une dynamique positive au sein d'institutions historiquement favorables à la voiture.
- Des citoyens engagés ont travaillé avec des élus, en apportant leur soutien aux projets ou en les critiquant, pointant par exemple les disparités d'investissement.
- Des projets de grande envergure, comme celui de la piétonnisation des berges de la Seine, ont permis de

donner un élan à la politique générale de la mairie en jouant le rôle du « bon exemple ». En même temps, les données sur les nouvelles infrastructures et leur utilisation indiquaient un changement de comportement chez les habitants.

- L'intérêt national et international porté à la mobilité active a joué en faveur de la transformation de Paris, encourageant d'un côté les mesures pour le vélo et réduisant de l'autre les risques de blocage.
- Des circonstances particulières, comme les grèves des transports et la réduction de la circulation pendant la COVID-19, ont montré que les habitants étaient prêts à changer leurs habitudes et ont permis d'expérimenter des infrastructures provisoires

## **« C'est une question de volonté politique » : la recette du succès d'Anne Hidalgo**

Depuis sa candidature, Hidalgo s'est fortement engagée en faveur de la réduction de la place de la voiture et du développement des infrastructures cyclables et des espaces publics. Comme nous l'avons vu, et comme l'ont souligné la plupart des personnes interviewées, un tel engagement de sa part n'est pas surprenant, car il s'inscrit dans la continuité de l'action de ses prédécesseurs à la mairie de Paris. Les entretiens ont mis en évidence l'importance de la création du système Vélib' en 2007, ainsi que celle de l'aménagement de plusieurs kilomètres de voies réservées exclusivement aux bus, durant la seconde mandature de Delanoë. De tels changements sont possibles en raison du contexte politique spécifique de Paris, où, comme le dit l'un des interviewés « la position du maire [...] est essentielle à Paris [...] en fait, si on n'a pas un maire qui pousse, il ne se passera rien. » (Faustin, chercheur).

Mais, Hidalgo a fait de la mobilité active un emblème de sa politique. Toutes les personnes interviewées confirment que la maire de Paris a proposé une approche radicale de la mobilité, rompant avec ses prédécesseurs et manifestant une forte volonté politique. Christophe Najdovski avait insisté sur ce point lors de l'entretien :

« Nous regardions aussi ce qu'avaient fait d'autres villes en Europe. Il y avait quelques capitales, mais aussi des villes plus petites. Quand on parle d'Amsterdam ou de Copenhague, certes, elles ne sont pas au même niveau que Paris ou Londres, mais nous avons la conviction que ce n'était pas seulement culturel. Ça ne l'est pas. Ce n'est pas une affaire de gènes. Les Hollandais et les Danois ne sont pas différents de nous. Ils ont eu à l'époque, dans les années 1970 et 1980, la volonté politique de changer les choses. Nous avons cette volonté politique. J'ai aussi eu la chance de travailler avec un maire très engagé pour le changement. »

## **Une nouvelle vision**

La volonté de la maire de Paris de transformer la mobilité parisienne s'est concrétisée par des investissements majeurs et des travaux d'infrastructure (comme nous l'avons vu dans la partie 2). Depuis sa première mandature, la Ville de Paris a investi 400 millions d'euros dans les infrastructures cyclables. Certaines opérations sont aussi co-financées par la région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris. Ces investissements s'ajoutent à d'autres projets, comme le service Vélib', co-financé par certaines communes avoisinant Paris, et qui fournit depuis peu des vélos électriques.

L'ensemble de ces investissements et des projets qui leur sont associés ont joué un rôle capital dans la mise en œuvre

d'une vision claire exprimée dans le tout premier plan vélo de la ville : le Plan vélo 2015-2020 (voir la deuxième partie).

« Alors, disons que l'objectif, c'est de réduire au maximum tous les déplacements motorisés individuels, qui peuvent être faits autrement que de manière motorisée et individuelle. [...] L'idée, c'est vraiment de réussir à faire basculer toute cette part modale, qui peut être faite autrement, vers des modes de déplacement vertueux. Et ça passe par une redistribution de l'espace public qui, jusque très récemment, a été largement dévolu aux véhicules motorisés. » (Jordane, agent de la Ville de Paris).

Les personnes interviewées ont toutes souligné l'émergence pour la première fois, grâce à ces plans, d'un « écosystème » et d'une approche « en réseau » de la mobilité urbaine. Pour Jean, un militant de la Métropole, cette approche était particulièrement visible pour le vélo :

« Je pense qu'à ce moment-là [2015] on a eu pour la première fois une connexion suffisamment continue et importante pour créer un réseau de pistes. Avant, il y avait quelques pistes à certains endroits, mais qui n'étaient pas reliées par un vrai réseau. C'était vraiment compliqué d'aller d'un point A à un point B en empruntant des pistes cyclables tout au long du trajet. Je pense que ça a été le premier tournant. »

Cette approche a été renforcée dans le second plan, qui a, comme l'explique Jean

« confirmé et relevé l'ambition de la ville de développer son réseau cyclable. Je pense qu'il est clair maintenant pour tout le monde à Paris qu'il s'agit de créer un réseau [...]. Donc, je pense que c'est ça, le grand changement qu'a apporté cette vision. »

Le premier plan vélo a été suivi par le premier Plan piéton, une décision courageuse, selon Jordane et Noa. Pour ces deux agents de la ville de Paris, ce plan a marqué un changement de paradigme en considérant « ce mode de déplacement et ses usagers à part entière » (Jordane) permettant ainsi de faire des « piétons un réel sujet politique » (Noa, agent de la Ville de Paris).

Selon ces deux personnes, les nouveaux plans vélo et piétons signifient que les aménagements s'inscrivent dans un ensemble, avec un objectif clair de « réduire la circulation motorisée et ses effets négatifs – la pollution, le bruit, etc. – mais aussi de contrer certains discours sur l'utilisation de l'espace, comme le fait qu'à Paris, c'est un vrai problème et sujet de débat, car la ville est très dense et qu'il y a donc peu d'espace » (Noa).

Les projets les plus récents sont aussi perçus comme visant à une meilleure articulation entre le vélo et d'autres domaines d'intervention, notamment la marche, les rues aux abords des écoles et la végétalisation de l'espace public.

« Mais c'est vraiment dans les quartiers, dans le quotidien des gens où on vient complètement transformer la vie d'un microquartier en dédiant les rues, où il y a des établissements scolaires notamment, uniquement aux circulations actives et avec un énorme programme de végétalisation. Ça aussi, c'est un engagement très fort de cette mandature. C'est la végétalisation de la ville » (Jordane).

Bien que les aménagements prévus par ces plans, comme on le verra plus tard, ont été souvent retardés, ou n'ont pas toujours été d'une qualité optimale, la volonté politique de changement était réelle, soutenue par des investissements importants.



## De nouvelles structures

Afin de concrétiser cette nouvelle vision et de répondre à la demande de plus en plus importante concernant la mobilité active, la Ville de Paris a également restructuré son organisation interne. Elle a notamment mis en place la Mission vélo, un groupe de travail intersectoriel visant à développer et favoriser la cyclabilité. Le groupe est divisé en deux équipes, la première travaille sur les infrastructures, la seconde sur le changement des pratiques. Le nombre d'agents concernés par cette mission a été multiplié par 10, grâce à l'arrivée d'un nouveau personnel aux compétences plus larges. Selon Noa, ces mesures, en parallèle d'un « travail continu de formation et d'un changement dans notre façon de travailler », sont nécessaires pour relever les nouveaux défis de la mobilité active dans un monde initialement conçu pour faciliter la circulation des véhicules motorisés.

Par exemple, le nombre croissant de véhicules dans les rues requiert « de travailler plus attentivement à la pacification et la cohabitation au sein d'un espace public aux multiples usages » (Noa), en tenant compte des nouvelles conflictualités émergentes entre les piétons et les cyclistes, que nous évoquerons plus tard.

Le développement des compétences et des capacités est aussi favorisé par l'augmentation du nombre de « groupes de travail thématiques et transversaux, à l'échelle nationale la plupart du temps [avec d'autres villes françaises, d'autres communautés], qui permettent de réévaluer les idées et les méthodes de travail, mais aussi de faire évoluer les normes nationales. Parce qu'il y a aussi un discours législatif, réglementaire, etc. » (Noa).

Les visites et les réunions avec les urbanistes et les fonctionnaires municipaux d'autres villes travaillant sur la mobilité active, comme Barcelone, sont tout aussi

importantes. Comme nous le verrons, l'attention internationale aux effets de la mobilité motorisée et les expériences d'autres villes ayant pris des mesures pour faciliter les déplacements actifs ont joué un rôle important dans la « révolution du vélo » à Paris.

## **Le soutien politique à Anne Hidalgo : un nouveau discours à Paris**

Comme nous l'avons indiqué, Hidalgo a été élue sur un programme qui promettait explicitement d'améliorer les infrastructures cyclables. Toutes les personnes interrogées ont considéré que le soutien électoral total à ce programme était crucial pour accélérer le changement. Ce soutien a été renforcé au fil du temps par le succès des nouvelles politiques et des mesures introduites (voir plus bas), aboutissant à la réélection de la maire, comme l'explique Cyril :

« Il y a un soutien à cette politique, qui n'est clairement pas partagé par tous les Parisiens, mais le fait qu'Anne Hidalgo a été réélue était un signe très encourageant pour elle, parce qu'elle pouvait dire : "je marque un point avec le vélo, je peux continuer ma politique en la matière. J'ai été élue aussi pour ça". »

Pour certains, il s'agit d'un soutien « facile » dans une ville où le taux de possession de voiture est très bas, notamment près du centre-ville. Il est cependant essentiel de rendre de l'échelle dans laquelle s'inscrit le travail d'Anne Hidalgo, comme l'ont indiqué certaines personnes lors des entretiens :

« Le maire de Paris gouverne le centre-ville et les habitants du centre-ville ont très peu de voitures, ils se déplacent à pied, en métro et depuis peu à vélo. Donc, finalement, les gens qui élisent le maire de Paris sont plus en demande de vélo et qu'on enlève les voitures

qui polluent et gênent au quotidien. Ce qui n'est pas forcément le cas pris à une plus grande échelle, comme l'Île-de-France par exemple, où une bonne partie de la population habite loin, se déplace en voiture, etc. Si on prend vraiment le cas de Paris intramuros, on a une demande de la population, des habitants, d'enlever les voitures parce qu'en fait, eux ne les utilisent pas. » (Faustin, chercheur).

Nous aborderons dans une autre partie les conséquences de cette divergence de points de vue et de modes de déplacement entre Paris intramuros et le Grand Paris. Dans ce qui suit, nous souhaitons tracer les contours de la popularité d'Anne Hidalgo, qui s'arrête au boulevard périphérique. Il existe par ailleurs une « opposition très forte avec la présidente de la région [...] qui complique du coup forcément beaucoup les choses, car quand l'une va proposer quelque chose, l'autre va s'y opposer. » (Cyril, militant).

La popularité d'Anne Hidalgo à Paris intramuros est aussi liée aux inquiétudes croissantes de nombreux citoyens concernant le niveau de pollution de l'air, le manque d'espace public et les changements climatiques<sup>47</sup>. Ces inquiétudes ont augmenté du fait de l'attention grandissante portée aux problèmes de pollution de l'air, notamment lorsque tous les regards se sont tournés vers Paris « à la fin de l'année 2016, quand la qualité de l'air à Paris s'est révélée plus dégradée que celle des autres grandes métropoles mondiales comme Delhi et Pékin<sup>48</sup>. »

Pour Camille, une militante qui habite le Grand Paris, la pollution de l'air a été :

---

<sup>47</sup> Voir par exemple

<https://reporterre.net/Paris-La-Rue-est-a-nous-demande-aux-candidats-de-reduire-la-place-de-la-voiture> ; <https://www.parissansvoiture.org/>

<sup>48</sup> Willsher K. (2015), « [Paris Chokes on Pollution; City of Light Becomes City of Haze](#) », *Los Angeles Times*.

« l'élément moteur de ces politiques [de réaménagement des rues] depuis 2014. Pourquoi? Parce que durant la campagne municipale nous avons eu deux épisodes de pollution, vraiment énormes ; on ne pouvait même pas voir la tour Eiffel à l'horizon. Les gens étaient très préoccupés. [...] Donc c'est devenu une question politique, et Anne Hidalgo l'a utilisée pour justifier certains points clés de son programme, comme l'aménagement des rues aux abords des écoles, la piétonnisation ou la réduction de l'utilisation de la voiture. »

Pour Jordane, le succès d'Anne Hidalgo a aussi été favorisé par l'attention nationale et internationale suscitée à ce moment-là par les questions de limitation des véhicules motorisés et de la pollution causée par les transports, et auxquelles les Parisiens étaient particulièrement sensibles.

« il y avait un contexte international où toutes ces questions-là étaient d'actualité et où, en effet, c'est la direction que prenaient l'histoire et le bon sens qui lui [Anne Hidalgo] donnait raison en fait. On ne peut pas s'opposer à la lutte contre la pollution de l'air. »

Ce contexte international a non seulement été favorable au Conseil de Paris, mais a également renforcé les associations citoyennes. Adel, bénévole dans une association, affirme avoir été approché par un activiste allemand pour l'aider à réunir une « masse critique » d'enfants, parce que « Paris est une ville assez symbolique. Ce qu'on fait à Paris a beaucoup d'impact au niveau médiatique. »

Enfin, il y a également eu un changement de discours sur le plan national. En 2020, pour la première fois de son histoire, le gouvernement français adopte un plan vélo :

« L'État français a pour la première fois adopté un plan vélo, en 2020. Un plan national vélo avec des fonds

alloués à des aménagements qui seraient faits dans différents territoires. Une première en France. Et alors ? Le gouvernement français soutient le vélo. Il soutient aussi l'avion. Il soutient aussi le train. Il soutient beaucoup de choses, donc, mais quand même, symboliquement, c'était une première, un plan national [...] L'alignement des institutions, avec un État qui les soutient, fait qu'au final il n'y a plus de débat. Ce sont aussi des évolutions dans la loi qui ont rendu obligatoire de construire des aménagements cyclables.»

Ces nouveaux discours portés à l'échelle nationale et internationale témoignent d'une lente évolution vers un changement de direction en matière de transport et de mobilité, qui influence certainement les politiques de la Ville de Paris. Ils se sont renforcés en retour par l'image de Paris comme « cas d'étude unique ». Face à cet intérêt international grandissant, Paris a en effet travaillé à la promotion de son image de ville verte, accessible au tourisme durable, notamment à l'approche des Jeux olympiques 2024, où les touristes pourront se déplacer à pied et en transports publics plutôt qu'en voiture. Cette popularité croissante a permis l'émergence, à Paris, d'un nouvel écosystème d'acteurs et d'activités autour du vélo, telle que la création de nouvelles entreprises et l'émergence de nouveaux fabricants dans « l'économie du vélo ».

Dans ce contexte, les projets de mobilité active (notamment la pratique du vélo) sont désormais plus susceptibles, qu'ils ne l'étaient avant 2015, de recueillir le soutien des citoyens et de rencontrer moins d'opposition, comme le note Jordane (agent de la Ville de Paris) :

« Il y a encore quatre ou cinq ans, les projets vélo ne faisaient pas consensus. Aujourd'hui, il y a un truc qui s'est passé et sur lequel on ne reviendra pas, qui fait

que c'est moins compliqué de porter un projet cyclable ambitieux, impactant sur la circulation motorisée, etc. »

## **Un changement visible : des exemples concrets de réalisations**

Ce soutien politique continu et croissant découle également de la politique menée par Hidalgo. Malgré l'opposition initiale des automobilistes et d'autres acteurs, les changements apportés au tissu urbain montrent de façon patente qu'une autre ville est possible. L'exemple le plus emblématique est, pour plusieurs de nos interviewés, la piétonnisation de 3,3 km des berges de la Seine, qui était un important axe routier de la ville. Il y a eu « un combat acharné » contre les opposants, notamment la préfecture de police de Paris, et de nombreuses plaintes déposées<sup>49</sup>, mais le projet a pu être mis en œuvre, comme l'explique Christophe Najdovski :

« Aujourd'hui, personne ne veut revenir en arrière. Maintenant, c'est devenu un espace pour les piétons, les cyclistes, les joggers, et nous l'avons fait. C'était aussi un exemple pour montrer qu'avec la détermination politique, nous pouvons agir et nous pouvons changer de modèle. »

L'émergence rapide et concrète d'un système de mobilité complètement différent, malgré une opposition farouche, est, pour beaucoup, un moyen essentiel de conserver et de renforcer le soutien politique à d'autres changements plus importants. Noa (agent de la Ville de Paris), pense que cette mesure a été « particulièrement importante parce qu'elle a montré comment on peut occuper l'espace libéré de la voiture par d'autres activités. »

---

<sup>49</sup> [Le Parisien \(2016\)](#)



Berge de la rive droite de la Seine, nouvellement piétonnisée. Image de Maria Attard

Jordane cite l'exemple de la voie cyclable sur le boulevard Sébastopol qui a aussi soulevé de nombreuses critiques, et qui a été, une fois en place, massivement empruntée par les usagers, témoignant d'un changement rapide et important des usages :

« Le meilleur exemple, c'est le boulevard Sébastopol qui a mis trois, quatre ans peut-être, à sortir de terre. Et le jour où on l'a livré, quinze jours après, l'axe était saturé et aujourd'hui, on est déjà en train de travailler à l'amélioration de cet axe. On l'a livré en 2019 et à l'époque, on nous expliquait qu'il n'y aurait personne sur ces pistes et que c'était totalement utopique et qu'il n'y avait qu'Anne Hidalgo qui faisait du vélo. [...] toutes ces politiques sont légitimées par l'usage qui est aujourd'hui constaté. »

Les nouvelles pistes, empruntées massivement par les cyclistes et les piétons peu de jours après leur inauguration,

apportent la preuve que l'approche d'Anne Hidalgo répond à une demande latente. De plus, elles incitent les habitants qui ne l'ont pas encore fait à opter pour des modes de déplacement actifs. Selon Cyril, un militant, ces changements produisent :

« un effet boule de neige [grâce] au fait de voir des personnes, y compris des personnes qu'on n'imaginait pas faire du vélo, que ce soit des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite, des parents, etc. Le développement parallèle d'un certain nombre d'alternatives qui permettent aux parents de transporter leurs enfants, leurs courses, fait que progressivement, il y a de plus en plus de cyclistes. »

La création de nouvelles manières de faire du vélo permet à de plus en plus de personnes, aux profils divers, de faire du vélo. Comme nous l'avons indiqué plus haut, les récentes statistiques montrent, par exemple, qu'il y a une évolution vers une distribution plus égalitaire entre les sexes dans la pratique du vélo.

Pour nos interviewés, il ne faut pas sous-estimer l'effet visuel des réaménagements rapides des rues, et le soutien politique à d'autres mesures qui en découle, légitimant ainsi la politique d'Anne Hidalgo. On peut citer à cet effet, la publication régulière de statistiques sur l'augmentation de la pratique du vélo, la réduction des accidents<sup>50</sup>, ou de nouvelles cartes des pistes cyclables, qui illustrent le succès des mesures prises, et qui contribuent à légitimer d'autres actions, et à déjouer ainsi les oppositions et les controverses.

---

<sup>50</sup> <https://www.paris.fr/a-velo>



## Des circonstances particulières favorables au changement

Plusieurs autres facteurs ont permis à Anne Hidalgo de traduire sa volonté politique en mesures efficaces. Certains évènements ont joué le rôle de catalyseurs, permettant à la Ville de Paris de renforcer la visibilité et la popularité du vélo. Ainsi, des pistes nouvellement construites ont pu être rapidement empruntées par de nombreux cyclistes.

Premièrement, de nombreuses personnes interviewées ont indiqué que la grève dans les transports publics en 2019 a marqué un moment important pour le vélo à Paris. Privées de leur moyen de transport habituel, de nombreuses personnes ont opté pour le vélo, considéré comme une alternative simple et rapide. Ce phénomène n'est pas nouveau pour les Parisiens, comme le fait remarquer Jordane : « à chaque fois qu'il y a de grandes grèves à Paris, c'est très bénéfique pour le vélo. Donc tout le monde ressort son vélo de sa cave. »

De la même façon, la pandémie de COVID-19 a été un catalyseur pour l'adoption du vélo par les personnes qui ne se sentaient pas protégées du virus dans les transports publics. Selon certains interviewés, elle a permis, de façon inattendue, à cause de la faible circulation motorisée, de donner « un coup de pouce au vélo ». Cela n'a été possible que parce qu'une grande partie du réseau de voies cyclables était déjà en place et que d'autres pistes ont été rapidement aménagées à titre expérimental durant le premier confinement, grâce à des projets existants.

Comme l'affirme Jean, un militant, l'augmentation rapide de la pratique du vélo « est complètement due à la crise [de la pandémie], et au fait que les pistes étaient là. [Si nous n'avions eu que] la crise sans les pistes, je ne pense pas qu'on aurait constaté la même évolution. »

Adel, un autre militant, confirme que la pandémie de COVID-19 a permis de réduire le nombre de véhicules stationnés, ce qui a indirectement induit une profonde transformation de l'espace public, favorisant la mobilité active :

« Les décisions sur le stationnement sont un grand facteur de changement parce que plus il est difficile de stationner, plus on utilise, à Paris, d'autres solutions de transport. Et un des aspects qui a été important pour ça, c'est les terrasses de cafés et de restaurants, transformées pendant le COVID. [...]. Il y avait moins de place pour se garer, pour les voitures, beaucoup moins. Dans ma rue, par exemple, il y avait des terrasses les unes à côté des autres, et c'était très agréable. Au lieu d'avoir les voitures. Donc ça montre déjà un autre visage de la ville. »

Selon M. Najdovski, les grèves et la pandémie ont été l'occasion de vivre et d'expérimenter collectivement un nouveau modèle de mobilité :

« Nous avons la démonstration que lorsque l'on vit à moins de 10 kilomètres du centre-ville, même si c'est en dehors de Paris, c'était faisable. On pouvait le faire. Ce n'est pas si loin pas si difficile, si on a de bonnes infrastructures. Si on peut aller en sécurité au travail, alors beaucoup de gens peuvent le faire. Avec les différentes crises, grèves des transports et COVID, nous avons vu de plus en plus de gens, surtout des femmes, se rendre au travail à vélo. »

## **Le rôle des citoyens**

Comme nous l'avons vu précédemment (4e partie), le nombre d'associations et de collectifs citoyens engagés dans la mobilité urbaine a considérablement augmenté à Paris

durant les dernières années. De nombreuses personnes interviewées soulignent leur rôle crucial dans le changement de discours et dans la prise en compte de la mobilité active par les politiques publiques.

L'action de ces groupes a porté sur trois axes. Tout d'abord, la mise en évidence du besoin et de l'importance de réduire l'utilisation de la voiture et ses effets néfastes. Des actions menées sur la sécurité routière, la qualité de l'espace public et la pollution de l'air ont augmenté la visibilité de ces questions auprès du public. Elles ont contribué de façon centrale à construire la base du soutien aux changements qui allaient être introduits. Camille explique le rôle de son association en faveur de l'aménagement des rues aux abords des écoles :

« En 2020, nous avons les élections municipales pour élire le maire et étions en contact avec les principaux candidats. [...]. Nous avons créé une carte en ligne de la pollution de l'air aux abords des écoles pour bien montrer les chiffres, qui sont très mauvais. C'est vraiment une question de santé ; il faut une politique pour les rues aux abords des écoles. [...]. En préparant cette carte, les médias se sont beaucoup intéressés à nous, parce que les parents étaient inquiets et nous contactaient. [Les candidats] en ont fait un engagement dans leur campagne. Aujourd'hui, ils aménagent les rues aux abords des écoles. »

En produisant des connaissances et en apportant la preuve des effets délétères de la circulation automobile sur l'environnement, ces associations ont poussé les politiques à s'engager sur ces sujets, ce qui, comme nous l'avons vu, a été déterminant pour la suite de la mandature d'Anne Hidalgo.

Ensuite, ces collectifs citoyens sont demeurés mobilisés tout au long de la mandature d'Anne Hidalgo pour s'assurer que

le Conseil de Paris tient ses promesses, notamment parce que la mise en œuvre des projets a rencontré des obstacles majeurs. Jean, qui travaille pour une association parisienne de vélo affirme :

« [Notre rôle] est de maintenir une pression constante sur les politiques parce qu'il s'agit d'un projet à long terme [...]. Si vous n'assistez pas aux réunions locales et publiques, si vous n'êtes pas là pour parler aux élus, pour leur rappeler leurs engagements, les choses bougeront très lentement [...] dans la ville où ils ont pris des engagements, et c'est là que nous devons mettre la pression parce que c'est plus facile de faire des promesses, mais plus difficile de les mettre en œuvre [...]. Je pense que pour le Plan vélo précédent, la pression des associations de cyclistes était vraiment très importante pour que le Conseil de Paris concrétise les engagements du Plan. »

Pour Jean, la « pression constante » des militants associatifs sur les élus a été un élément crucial dans la concrétisation rapide des engagements. Adel, se souvient d'un message reçu par son association de la part d'un cadre de la mairie de Paris le remerciant de « les avoir poussés à agir ».

Troisièmement, les collectifs citoyens ont apporté au Conseil de Paris une expertise supplémentaire pour mettre en œuvre le Plan, notamment lors des premières phases. Ils ont contribué, grâce à des études et des propositions originales, à relever le défi du changement de paradigme de mobilité, et permis à de nombreux ingénieurs des transports et urbanistes formés dans un cadre traditionnel de penser une nouvelle modalité de déplacement, le vélo. Pour le chercheur Faustin :

« Il y avait de l'expertise des deux côtés. En fait les cyclistes se sont mis à produire des guides et des

guides d'aménagement pour décrire comment bien aménager, etc. Et de l'autre côté, les services de la mairie ont aussi appris à la fois de leurs erreurs et de l'échange avec ces militants.»

En effet, nos deux agents de la Ville de Paris le reconnaissent. Jordane, affirme que «les associations d'usagers du vélo ont eu un rôle très important en particulier pendant la première mandature» à l'échelle locale, régionale et nationale. Ainsi, durant la première mandature d'Anne Hidalgo, le Conseil de Paris a créé un comité vélo «qui se réunissait, et qui existe toujours, tous les mois pour avoir des temps d'échange et de dialogue avec ces représentants des usagers.» (Jordane). Christophe Najdovski souligne dans son entretien l'importance qu'ont eue ces échanges dans la constitution de l'écosystème du vélo à Paris :

«Nous acceptons et nous reconnaissons que les [collectifs citoyens] ont une expertise qu'on peut mettre en regard de notre propre expertise dans nos services techniques. Nous discutons avec eux et nous essayons aussi de penser la planification et les infrastructures, concernant par exemple les nouvelles pistes, ensemble. Donc, la plupart du temps, nous nous mettons d'accord sur ce qu'il faudrait faire. Parfois nous sommes en désaccord, mais cela fait partie de la discussion. Aujourd'hui, les réseaux sociaux leur permettent de faire du lobbying.»

Grâce à leur expertise reconnue, les associations de cyclistes ont également mis au centre du débat les disparités d'investissement entre Paris et d'autres villes (voir partie suivante). Comme nous l'avons indiqué (dans la 2e partie), le plan de réseau cyclable RER V et le plan métropolitain Vélopolitain adopté par Paris, d'autres villes limitrophes, le Grand Paris et la région Île-de-France, ont été élaborés en

étroite collaboration avec le [Collectif Vélo Île-de-France](#). Pour Jordane, ce plan marque un « moment très fort » :

« Mais voilà, en 2020 et 2021, à l'époque des élections, ça a été entendu. Tous les partis se sont approprié cette idée-là de RER V et de Vélopolitain. Ils l'ont tous repris dans leur campagne. Je crois qu'il y a un seul parti qui n'a pas tilté. Mais tous les grands partis ont repris cette idée-là dans leur propre campagne. Et nous aussi d'ailleurs, la maire de Paris aussi. Et du coup, on a cet objectif commun de mettre en place le RER V. Et enfin, pour revenir à l'implication du mouvement citoyen associatif, ça, c'était un moment très fort quand même. Et du coup, on a tous fait nôtre ce projet qu'on a inclus dans nos schémas directeurs, locaux, régionaux, métropolitains, et cetera. Et du coup, on travaille conjointement puisque Paris est l'épicentre de la région Île-de-France. »

## 6. Limites de la « révolution du vélo » : oppositions et critiques

---

Dans cette partie, nous allons aborder les différents défis qu'ils restent à relever pour que la « révolution du vélo » touche l'ensemble des Parisiens et pour que la mobilité active devienne une priorité de la planification urbaine. Plus spécifiquement, cette partie s'articulera autour des points suivants :

- Des facteurs historiques, tels que le pouvoir de contrôle de la préfecture de police sur les transformations de la voirie et sur les expérimentations qui peuvent y être menées, ainsi que son hostilité envers de telles expériences, ont contribué à limiter les changements.
- Des changements importants ont eu lieu, cependant la quantité et la qualité des infrastructures, entre autres, n'ont pas toujours été à la hauteur des attentes. Ainsi, dans certains cas, les voies cyclables ont été créées en rétrécissant les trottoirs plutôt que la chaussée.
- L'essor rapide de la marche, du vélo et des nouvelles mobilités électriques a créé des conflits entre les usagers de ces différents modes de déplacement.
- L'inégalité dans la mise en œuvre des projets à Paris même et entre Paris et sa banlieue, en raison des différences dans les structures de gouvernance, l'utilisation de l'espace et les transports, pose la question de la justice spatiale.

## Opposition des automobilistes et de la préfecture de police de Paris

Lorsque le modèle de la mobilité centré sur la voiture est remis en question, des oppositions émergent notamment de la part de ceux qui se déplacent généralement en voiture, comme on l'a vu dans de nombreuses autres villes. Nous avons évoqué précédemment l'opposition à la piétonnisation des berges de la Seine et à d'autres initiatives similaires. Les trajets en voiture sont effectués par une minorité à Paris, cependant il y avait une opposition aux mesures prises, perceptible notamment durant la première mandature. Cyril s'en souvient : « On s'est très vite rendu compte que l'opposition, dès qu'on disait "abandonnez vos voitures, en tout cas, réduisez votre usage", on avait vraiment... enfin directement c'était la guerre. »

Pour Cyril, il faut répondre aux critiques en portant le débat sur la santé des enfants et en travaillant avec les parents et les écoles, car « quand on dit, on veut améliorer la santé des enfants, on veut lutter contre la pollution de l'air, c'est beaucoup plus difficile de nous dire "nous, on s'en fiche de la santé des enfants". Donc voilà, moi je pense, enfin le bilan que je tire de ces trois quatre ans, c'est que ça a permis vraiment de faire avancer le sujet. »

Il est intéressant de noter que de nombreuses personnes interviewées associent l'opposition des automobilistes à la résistance de la préfecture de police. Elles analysent le rôle de la préfecture qui freine la mise en œuvre des changements, comme Jordane qui insiste sur le fait que durant la première mandature d'Anne Hidalgo notamment, il a fallu :

« [...] beaucoup de temps pour sortir des projets emblématiques parce qu'il y avait beaucoup de contestations, y compris la préfecture de police qui



avait des avis à donner sur certains axes, qui n'était pas encore prête à céder de la place au profit des vélos.»

La préfecture de police de Paris a beaucoup de pouvoir. Ainsi, comme l'explique Cyril, il y a des « axes routiers où la préfecture de police peut décider si oui ou non certains aménagements sont faits, par exemple certaines pistes cyclables s'arrêtent d'un coup et reprennent plus loin. »

En plus de s'opposer aux aménagements des rues, la préfecture a un droit de regard sur les initiatives citoyennes. Adel décrit les conflits provoqués par les blocages de la préfecture et explique comment ces blocages l'ont empêché d'organiser des événements en ouvrant la rue aux habitants.

« C'est les difficultés et les contradictions que nous avons eues à Paris. Il y a deux pouvoirs qui souvent sont assez conflictuels pour tout ce qui est transports, la mairie et la préfecture de police. La préfecture de police a beaucoup de pouvoir sur les routes, sur les rues, et elle a le pouvoir d'interdire ou d'autoriser les rassemblements, les manifestations, ouvrir les rues. C'est un pouvoir historique depuis très longtemps parce que Paris était une ville révolutionnaire. Et donc, on a contrôlé en donnant beaucoup de pouvoir aux préfets. Et pour nous, cela crée beaucoup de problèmes pour organiser les événements. [...]. La préfecture de police en général aime bien les voitures [...]. Et s'il n'y avait pas les difficultés avec la préfecture de police, ça [la transformation] serait beaucoup plus rapide et profond. »

Comme nous l'avons vu précédemment (5e partie), le Conseil de Paris a pu faire face à cette opposition virulente grâce à une volonté politique forte et à « l'autorité des

preuves » du succès de la « révolution du vélo » à Paris. Les critiques ne se limitent cependant pas à cette opposition.

## **Les difficultés de mise en œuvre**

D'autres critiques des projets de la mairie de Paris émanent des associations qui soutiennent de façon générale les mesures en faveur de la mobilité active. En dépit des investissements et des engagements prometteurs de Paris sur le plan local, national et international, des problèmes subsistent à différents niveaux, comme le soulignent ces mêmes associations.

Le premier est lié à la lenteur et à la qualité des changements d'infrastructure, qui varient selon les zones géographiques. Comme nous l'avons indiqué, selon l'Observatoire du Plan Vélo, de l'association Paris en selle, en octobre 2022, seuls 30 des 180 km de pistes prévus pour 2026 avaient été aménagés.

Il existe également des problèmes sur les pistes déjà en place, comme le fait remarquer Cyril :

« Il y a plein d'endroits où par exemple les pistes ont été construites sur les trottoirs, ce qui rend du coup un usage assez compliqué, sachant que les trottoirs sont déjà très pris par du mobilier urbain, de la végétation, etc. Donc, à certains endroits, c'est extrêmement compliqué pour les piétons, comme pour les cyclistes, de circuler sans se rentrer littéralement dedans. »

Cyril souligne également les différences qui existent dans la qualité des aménagements selon les différentes zones de Paris. À Paris intramuros, il y a des différences entre l'est, « où plutôt que d'enlever une voie de circulation, ils ont préféré mordre un peu sur le trottoir », et l'ouest où les trottoirs sont plus larges et où des travaux de rénovation ont été entrepris. Mais, les différences apparaissent de façon encore plus

criante lorsque l'on compare Paris à sa banlieue, comme nous le verrons plus bas.

## **Tensions entre piétons et cyclistes**

La remarque de Cyril fait écho à un deuxième problème lié à l'augmentation du nombre de cyclistes dans une ville où la marche est historiquement le mode de déplacement le plus répandu. De nombreuses personnes interviewées témoignent des conflits de plus en plus nombreux entre les piétons et les nouveaux cyclistes.

Comme l'a indiqué Cyril, ce problème est partiellement lié au manque d'infrastructures, ou à des pistes cyclables mal conçues, construites en rognant sur les trottoirs. Noa, de son côté, apporte un éclairage complémentaire en soulignant que les conflits découlent du fait que les mesures adoptées se focalisaient sur le vélo, empêchant les citoyens de voir les bénéfices collectifs de la transition de la mobilité en cours :

« Il y a eu une tendance ces dernières années à mettre l'accent, à valoriser, les politiques en faveur du vélo, les nouveaux projets, les transformations cyclables à Paris, qui constituaient réellement une révolution. On en a beaucoup parlé. Ce qui a donné l'impression que tout était fait pour le vélo sans forcément mettre en valeur le fait que c'était un avantage collectif, même pour les personnes qui ne prennent pas le vélo et bien sûr pour les piétons. Il n'y a pas eu la capacité, peut-être, à suffisamment mettre en valeur les mesures en faveur des piétons. Dans la communication médiatique, elles sont passées au second plan. On avait donc l'impression qu'ils [les piétons] étaient oubliés de tous, que la seule chose qui compte à Paris ce sont les cyclistes, que c'est le seul objectif. Et donc aujourd'hui, c'est réellement en train de devenir un problème, dans

le sens où le conflit [entre piétons et cyclistes] est très fort.»

Cette perception des politiques menées a entraîné des réactions négatives de la part des piétons qui se sentaient encore plus privés du peu d'espace dont ils disposaient. Noa insiste sur l'importance d'une approche écologique de la mobilité urbaine pour régler ce conflit. L'amélioration des aménagements, comme les pistes protégées, des trottoirs plus larges et des carrefours mieux aménagés, à travers notamment les mesures du Plan piéton, doit se faire en parallèle de « campagnes pédagogiques », comme le dit M. Najdovski :

« Les piétons, notamment les personnes âgées, ont des difficultés à s'adapter à cette augmentation importante parce qu'elle change leur perception de la ville et des rues. Nous devons donc communiquer et dire aussi à certains cyclistes qu'ils doivent être plus respectueux des autres usagers, particulièrement des piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables. »

La solution au problème repose en partie sur une bonne communication et, selon Noa, sur « une mise en avant des avantages pour l'ensemble de la population. Lorsque vous faites, par exemple, des aménagements cyclables [...], les cyclistes ne sont pas les seuls à en tirer des avantages. Il y a aussi un avantage pour les habitants de la rue qui auront moins de bruit, qui pourront bénéficier de plein d'autres possibilités ». Dans le même ordre d'idées, Noa souligne la difficulté de construire une nouvelle conception de la sécurité routière dans un contexte où le danger que représente la voiture a été incorporé et normalisé<sup>51</sup>, et où d'autres éléments,

---

<sup>51</sup> Walker I., Tapp A., Davis A., (2022), « Motornomativity: How Social Norms Hide a Major Public Health Hazard », <https://doi.org/10.31234/osf.io/egnmj>.

qui objectivement menacent moins la survie, pourraient être perçus comme dangereux.

« Nous avons tous grandi sachant qu'il valait mieux éviter de se retrouver sous les roues d'une voiture. Et donc, c'est naturel de nous dire que la voiture peut représenter un danger et qu'on doit faire attention. Nous avons intégré dans nos têtes que l'espace de la rue appartient à la voiture et que si on est piéton, il faut faire attention, et y passer le moins de temps possible. »

Une conception différente de l'utilisation de l'espace routier et de la sécurité routière est donc nécessaire pour qu'émergent de nouvelles formes de coexistence, lorsque les trajets en voiture sont effectués par des moyens de mobilité active.

## **La question centrale de la justice spatiale**

Comme nous l'avons indiqué précédemment (dans la 3e partie), des problèmes se posent concernant les différences entre Paris et sa périphérie en matière de justice sociale et spatiale. Ces problèmes sont évoqués par les personnes interviewées comme un élément fondamental à prendre en compte lorsqu'il s'agit d'évaluer l'équité de la « révolution du vélo » à Paris. Cyril note que « l'on peut vraiment voir un écart entre le centre historique de Paris [...] où tout est parfait, tout est bien fait, tout est bien aménagé. Et plus on s'en écarte, plus ça disparaît. »

Cette disparité géographique apparaît clairement comme un problème lorsque l'on considère la situation dans le nord-est de Paris, où la densité de la population est la plus élevée, et en Seine Saint-Denis, « le département le plus pauvre de France et un grand lieu de passage du fret routier ». Pour Cyril, ce département accumule de multiples problèmes affectant la vie des habitants :

« C'est une triple sanction pour un territoire qui souffre d'une pollution extrême de l'air et du bruit, en plus d'un manque d'accès à la capitale. La majorité des travailleurs, au moins des travailleurs précaires, vivent là, mais travaillent à Paris et occupent des emplois mal payés, en plus de devoir subir des transports en commun saturés et de mauvaise qualité, accumulant les incidents, et le manque d'alternatives de mobilité active, qui leur permettraient de s'échapper un peu. »

La situation dans les zones mal desservies par les transports publics, sans offre suffisante de modes de déplacement actifs, où les salaires sont inférieurs et l'environnement plus dégradé contraste avec « le sud-ouest de Paris [où] vivent des gens aisés qui ont les moyens de changer leur véhicule, qui bénéficient de transports de qualité, et qui n'ont donc aucun problème. »

Adel, qui milite pour la réduction de la voiture de plus en plus à l'échelle de l'agglomération parisienne, pointe les mêmes problèmes. L'une des demandes de son association est « d'améliorer le transport public dans et entre les banlieues, car souvent, on est obligés de passer par Paris pour repartir. Ce qui est stupide. » Ces inégalités en matière de services et de pollution ont poussé l'association d'Adel à organiser leurs dernières marches de façon à ce qu'elles « partent des banlieues pour arriver à Paris, ou le contraire, pour montrer le lien entre Paris et toute sa banlieue ». Les critiques dont font l'objet les investissements qui visent à améliorer la mobilité et l'accès aux services d'une élite (y compris les touristes), qui peut se déplacer facilement et qui bénéficie déjà de services de qualité, visent les travaux planifiés en préparation des prochains Jeux olympiques prévus à Paris en 2024. Comme le précise Cyril :

« [Ces jeux] seront un accélérateur pour le meilleur ou pour le pire. D'un point de vue écologique, ils posent d'énormes problèmes. Mais à cause des jeux, Paris et la région entreprennent de très grands travaux d'aménagement pour développer la mobilité active, les transports publics, etc. Mais, de façon générale, ils sont davantage conçus dans la perspective des Jeux olympiques et pour les touristes que pour les habitants. Parfois ils sont bien faits et les deux en bénéficient. D'autres fois, c'est fait au détriment des habitants. »

Ces inégalités vécues ou perçues compliquent la tâche des militants et des urbanistes qui travaillent sur la mobilité active à l'échelle de l'agglomération. Premièrement, en dehors de Paris, les zones qui pâtissent d'une crise sociale et environnementale ne disposent que de moyens limités pour offrir des modes de déplacement actifs. Noa explique que :

« L'une des difficultés que ces municipalités voisines doivent souvent affronter, qui est aussi d'ordre financier, est que ce sont des communes plus petites, qui ont parfois d'autres problèmes, parce qu'elles sont plus habitées par une classe ouvrière, des problèmes sociaux, des difficultés budgétaires, et qui sont peut-être moins dotées que Paris. Ce qui crée certainement de grandes disparités. »

Deuxièmement, ces communes ont besoin de projets plus ambitieux et de plus grande envergure en raison de la plus grande dépendance à la voiture par rapport aux zones situées dans Paris intramuros. Par conséquent, les politiques en faveur des déplacements actifs paraissent comme irréalistes. Pour Noa, comme pour de nombreuses autres personnes interviewées, l'attachement à la voiture dépend directement de la densité et de la diversité de l'offre de transports publics, qui est « relativement moins dense » entre les communes voisines de Paris.

Faustin, parle également de l'opposition classique entre le centre, où les habitants tendent à ne pas utiliser la voiture et à la considérer comme source de nuisance, et les banlieues où les habitants ont besoin de leur voiture en raison des modalités différentes d'utilisation de l'espace et du manque d'alternatives réalistes dans l'offre de transports publics. Ce phénomène entraîne la méfiance des habitants même lorsque des investissements concernant la mobilité active sont faits dans leurs villes. Ils sont souvent remis en cause par la majorité des habitants et ne bénéficient pas du soutien qui a joué un rôle pivot à Paris.

« À l'extérieur du périphérique, il se passe aussi des choses. Ça fait des années que le tramway est sorti. Il y a ce projet du Grand Paris Express. Il y a des villes, notamment pendant la période COVID, comme Montreuil qui a fait beaucoup d'aménagements cyclables. Donc, il se passe aussi des choses en banlieue. Sauf que dans l'imaginaire collectif, ces actions-là ne sont pertinentes qu'au centre. Et donc à l'extérieur, il y aura toujours des voitures. Et c'est la même chose pour Paris et la province, c'est-à-dire que moi, je fais partie des gens qui soutiennent ces aménagements-là, qui essayent de les proposer. Et on nous envoie le discours de "votre discours est un discours de Parisiens. Peut-être que ça marche à Paris, mais chez nous, ça ne peut pas marcher. Ici, les gens ont besoin de leur voiture." Et donc cette caricature de confrontation Paris, Île-de-France, ou Paris et le reste de la métropole, se rejoue dans chaque ville, entre centre et périphérie. »

Cependant, Noa et Faustin reconnaissent les efforts déployés par certaines villes autour de Paris qui ont manifesté « une plus grande volonté politique, car elles ont une orientation plus parisienne, et donc plus en continuité avec [sa politique de mobilité active] » (Noa). Dans ce cadre, le RER V est perçu



comme un projet important qui va permettre de réduire cette disparité « mais cela prend du temps. Et je pense qu'il faut du temps pour mettre tout le monde au même niveau et ensuite construire » (Camille).

## 7. Bilan et Conclusions



Dans ce rapport, nous avons étudié les acteurs, les politiques et les actions au cœur de ce que nous avons appelé la « révolution du vélo » à Paris, son évolution et les défis auxquels elle fait face actuellement.

En nous basant sur des recherches universitaires, des documents émanant de la mairie de Paris et des entretiens avec des acteurs impliqués dans la mobilité, nous avons montré l'image complexe derrière les changements actuels de la mobilité à Paris. Nous voyons comment les évolutions actuelles à Paris s'inscrivent dans une trajectoire lente, mais claire de développement des transports publics et de la mobilité active dans le but de réduire la planification centrée sur la voiture, ainsi que les effets de la circulation automobile. À titre d'exemple, le système Vélib' de location de vélos en libre-service a joué un rôle très important dans cette évolution, offrant depuis 2007 une modalité de déplacement actif bon marché et facile à utiliser. Les problèmes liés à l'espace public, aux embouteillages et à la pollution de l'air causés par les transports, qui se posent à la capitale depuis plusieurs années, se posent désormais à l'échelle du pays.

Ce n'est cependant que depuis 2015 que la mobilité active, et particulièrement le vélo, est devenue un thème central dans la façon de penser la mobilité urbaine dans la ville. Un recentrage qui est le résultat d'une politique délibérée, mais aussi de circonstances particulières.

L'un des facteurs essentiels de ce changement est la volonté politique de la maire Anne Hidalgo, qui porte une vision forte de l'avenir de la capitale s'appuyant sur des investissements importants pour la concrétiser. Cette volonté politique a permis la mise en œuvre de projets ambitieux, tels que la piétonnisation des berges de la rive droite de la Seine et la voie

cyclable du boulevard Sébastopol. Ces projets ont rencontré une forte opposition, mais ils ont permis de répondre à une demande importante restée longtemps insatisfaite, et ont apporté la preuve tangible de leur succès incontesté en un temps assez court.

Ce changement rapide a été sans doute facilité par la faible utilisation de la voiture par les Parisiens, mais aussi par des conditions favorables qui ont émergé au cours du processus. Des projets d'infrastructures existants ont permis à la mairie de tirer profit de ces conditions. La grève des transports publics de 2019 et les restrictions imposées durant la pandémie de COVID-19 ont également contribué à l'adoption massive du vélo par les Parisiens.

De la même manière, les actions et les campagnes des associations de citoyens, très actives, sur la pollution de l'air et la santé, l'espace public et la mobilité active ont préparé le terrain pour ce changement culturel où marcher et faire du vélo sont les premiers modes de déplacement.

Notre analyse montre, cependant, que le chemin est encore long pour faire adopter la mobilité active au plus grand nombre, et répondre aux objectifs d'équité dans la capitale et dans la région plus largement.

D'abord, même si les projets sont en cours et les fonds investis, la marge de progression est encore importante pour avoir des infrastructures de mobilité active homogènes et de qualité dans l'ensemble de la ville, des voies et des carrefours sécurisés. Il s'agit d'un défi auquel font face de nombreuses villes, et qui exige davantage de ressources, de nouvelles compétences et une nouvelle expertise de la part des services de transport, traditionnellement peu habitués à travailler dans cette perspective. Cependant, comme nous l'avons vu, Paris est en train progressivement de prendre ce virage, tenant

compte notamment de l'importance d'élaborer une politique spécifique en faveur de la marche.

En second lieu, un défi majeur apparaît lorsque nous examinons la « révolution du vélo » à Paris au regard de la situation dans les villes de banlieue où historiquement les inégalités économiques sont très importantes. Dans ces villes, le changement se fait à un rythme bien plus lent en raison de l'organisation complexe de la gouvernance, des taux d'utilisation de la voiture bien plus élevés qu'à Paris, des trajets plus longs, d'une offre de transports publics insuffisante, mais aussi du manque relatif de ressources économiques. Des projets d'aménagement de pistes cyclables régionales et de développement des transports publics sont prêts à être mis en œuvre, mais il subsiste des doutes sur leur issue et sur leur capacité à répondre aux besoins en matière de justice sociale dans la région.

Paris et sa banlieue ont encore un long chemin à parcourir pour que les modes de déplacement actifs deviennent le cœur du système de transport, néanmoins elles sont un exemple à suivre pour de nombreuses villes désireuses de prendre la même direction, et pour qui Amsterdam ou d'autres villes modèles peuvent paraître comme un idéal inatteignable. Comme le souligne Jordane :

« [...] Paris peut servir à avoir ce contre-exemple d'une [...] ville qui a été bâtie pour la voiture depuis les années 1950-1960 de manière inconditionnelle, avec des autoroutes urbaines, des trucs qui paraissent complètement fous aujourd'hui. Faire une autoroute sur les berges de Seine c'est complètement incongru en 2022, néanmoins, on l'a eu, on y a eu droit pendant plusieurs dizaines d'années, et en fait on est la preuve visible, argumentée, avec des chiffres à l'appui et des images, qu'en fait c'est possible. »

En tant que tel, l'exemple de Paris rappelle aux autres villes que repenser la mobilité urbaine est une question complexe et multidimensionnelle qui exige des ajustements et des apprentissages permanents. Les mesures concernant la marche sont une étape majeure de ce point de vue. Le remodelage de l'espace public selon des principes nouveaux est « un processus en cours » durant lequel émergent de nouveaux besoins et de nouveaux conflits. C'est l'ouverture d'esprit et le fait d'apprendre les uns des autres qui permet à cette transition d'avoir lieu. Une telle trajectoire basée sur le co-apprentissage nécessite aussi, comme le dit Cyril :

« [...] de réconcilier le politique et le citoyen [...] pour montrer que c'est réellement fait pour la population et que ce n'est pas juste des considérations politiques. [...]. Le fait de réintégrer les citoyens et les citoyennes au cœur de ces questions-là [...]. Et de ce côté-là, je pense qu'on peut s'inspirer aussi de ce que font certaines villes de banlieue à Paris, en banlieue parisienne, pour justement intégrer ces personnes-là, et en tout cas se rapprocher d'un vrai consensus citoyen. »

Cette trajectoire exige également que les questions de justice sociale soient au cœur de la réflexion. Pour que les modes de déplacement actifs deviennent une option réaliste pour lutter contre le changement climatique, dans des villes où il fait bon vivre, il est nécessaire de tenir compte, dans les solutions proposées, des trajets longs et de l'offre de transports publics. Cette approche signifie qu'il faudra éviter la création de zones privilégiées où se concentrent les aménagements et prendre en considération les effets de la gentrification potentielle que tels aménagements peuvent entraîner, afin de les contrer.

Dans ce sens, le succès des projets RER-V et Vélopolitain et le rôle des désirs et de l'expertise des citoyens dans la définition des objectifs et des projets pour l'avenir sont cruciaux dans la « révolution du vélo » à Paris et son évolution.