

**PARIS** | Au mois de septembre, la fréquentation des pistes cyclables a bondi. Et l'engouement devrait encore croître dans les prochaines années.

# Boom du vélo

## « Aux heures de pointe, il y a même des embouteillages »

Dossier réalisé par  
**Pauline Darvey**

**DES FLOTS** de cyclistes qui se déversent sur le bitume parisien. La scène est devenue quotidienne dans la capitale. « C'est dingue, maintenant il y a même des petits embouteillages vélos aux heures de pointe », relève une adepte du pédalage.

Un engouement croissant qui se lit également dans les chiffres records du mois de septembre. Sur tous les grands axes cyclables, les compteurs vélo installés par la Ville de Paris se sont emballés. La fréquentation de l'autoroute cyclable rue de Rivoli (1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup>) – la deuxième plus empruntée de la capitale – a, par exemple, bondi de plus de 30 % par rapport à l'année dernière, avec 388 369 passages en septembre, contre 297 350 en septembre dernier.

Toujours en tête du podium, la piste bidirectionnelle du boulevard de Sébastopol (Paris Centre) a, elle aussi, enregistré une hausse de près de 16 % entre septembre 2022 et septembre 2023. Ce dernier mois, ses compteurs ont vu défiler 540 087 vélos, avec des pointes à plus de 20 000 passages par jour.

### La fin des trottinettes a accéléré cette tendance

L'irrésistible ascension de la petite reine « n'étonne plus vraiment » les spécialistes. « Tous les ans, surtout à la rentrée, on voit des hausses exponentielles, commente Marion Soulet, porte-parole de l'association Paris en selle. La météo est encore assez favorable. Et il y a sans doute un effet bonne résolution. »

Mais les néocyclistes pleins de bonne volonté seraient nombreux à transformer l'essai. « Il y a peut-être une petite part du flux qui se tarit mais, globalement, les niveaux restent importants et augmentent d'une année sur l'autre, assure Marion Soulet. Les pistes cyclables désertes en hiver, c'est un mythe. » À titre d'exemple, près de 275 000 bicyclettes ont été comptabilisées sur le boulevard de Sébastopol en décembre 2022.

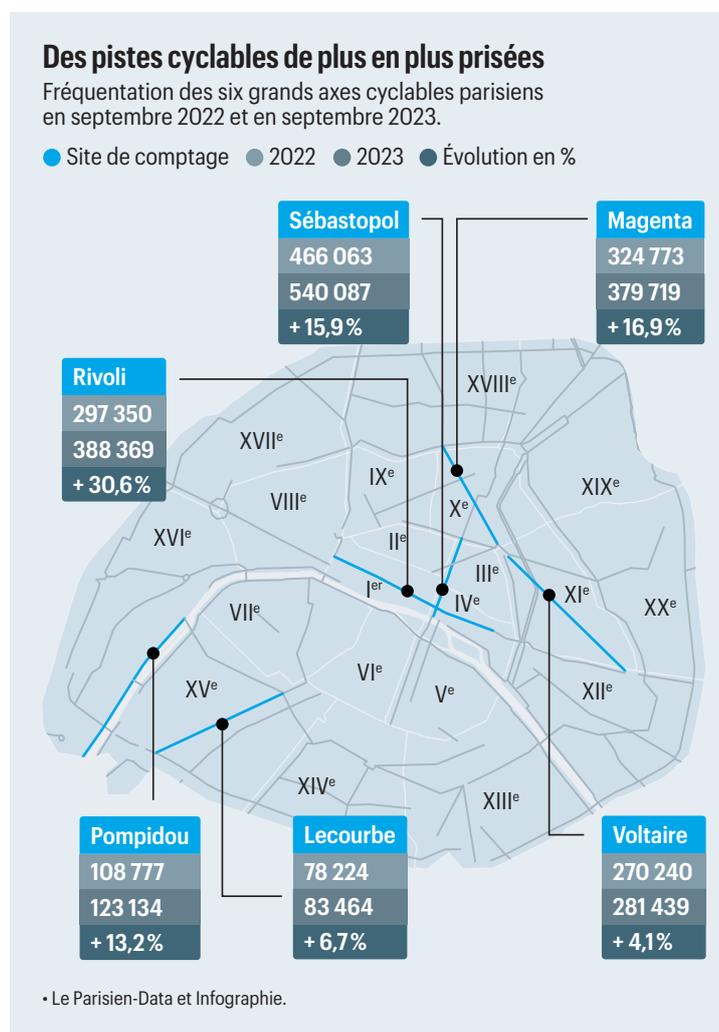
La clé de ce succès repose selon elle sur trois critères : « C'est un mode de déplacement pas cher, efficace et rapide. » Autre facteur depuis le 1<sup>er</sup> septembre : la fin des trottinettes en libre-service intra-muros avec un très probable report d'une partie des 400 000 utilisateurs réguliers vers le vélo. Les trois opérateurs concernés ont d'ailleurs tous annoncé le renforcement de leur flotte de vélos électriques.

### Des pistes « sous-dimensionnées »

Mais la principale explication de cette multiplication des cyclistes serait plutôt à chercher du côté des aménagements cyclables. « Il y a un vrai effet infrastructures, insiste David Belliard, adjoint (EELV) à la maire de Paris en charge des transports. Nous continuons à déployer le plan vélo avec 84 km de pistes cyclables et de voies vertes qui ont déjà été créées depuis le début de la mandature en 2020. » « Plus il y a de pistes, plus il y a de cyclistes, abonde Camille Hanuise, consultante en urbanisme et en politiques cyclables. C'est l'offre qui crée la demande en matière de vélo. Les nouveaux aménagements sécurisés permettent à des publics variés de pratiquer le vélo dans leur déplacement du quotidien. »

La construction de nouvelles pistes devrait donc attirer encore des adeptes dans les années à venir. Mais y aura-t-il suffisamment d'espace pour tous ces pédaleurs ? « D'où l'importance de créer des aménagements non pas pour les cyclistes que nous avons aujourd'hui mais en pensant à ceux que nous aurons demain ou dans cinq ou dix ans, prévient Camille Hanuise. Ce sont des travaux lourds sur la voirie qu'on ne peut pas refaire tous les deux ou trois ans. »

Une anticipation qui a fait défaut sur certains axes parisiens, désor-



mais régulièrement congestionnés aux heures de pointe. « Il y a plusieurs infrastructures – notamment Sébastopol – qui ont été livrées en 2019 et qui sont aujourd'hui sous-dimensionnées, c'est très clair, reconnaît David Belliard. Nous cherchons des solutions, mais nous n'avons pas la main sur l'ensemble de la voirie. Ces pistes saturées – comme Rivoli, Sébastopol ou le boulevard de l'Hôpital – dépendent souvent de la préfecture de police de Paris qui freine pour les élargir. Ce qui bloque, c'est toujours le fait de réduire la place de la voiture. »

Contactée, la préfecture de police répond qu'elle a dû, dans certains cas, « émettre des avis défavorables ou des prescriptions de modification sur des projets dont la réalisation nuirait à la circulation des services

de secours ou d'intervention de la police ou des pompiers ». Quant à la transformation de la piste du boulevard de Sébastopol, elle affirme qu'« aucun projet de la Ville n'est à l'étude, à la connaissance de ses services ».

### Améliorer les transports en commun pour éviter la saturation

Reste pour Marion Soulet, la nécessité « d'un meilleur partage de l'espace entre cyclistes et automobilistes ». « La voiture, c'est 10 % des déplacements et 50 % de l'espace public qui lui est dévolu », rappelle-t-elle. Pour désengorger les pistes, certains préconisent également de développer des alternatives cyclables à ces grands axes structurants. « C'est ce que nous avons fait avec la nouvelle piste de la rue du Renard,



Paris, mercredi. La fréquentation de la piste cyclable de la rue de Rivoli (1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup>) a augmenté de 30 % entre septembre 2022 et septembre 2023.

qui est parallèle à Sébastopol », développe l'adjoint d'Anne Hidalgo. Pas de quoi « vider Sébastopol » pour autant, d'après Altis Play, un youtubeur qui vulgarise « les mobilités dans l'espace urbain » sur une chaîne dédiée. « Cette nouvelle option va surtout attirer des cyclistes qui ne circulaient pas avant », estime-t-il.

Pour cet usager aguerri, le salut viendra plutôt... des transports en commun, que beaucoup de néocyclistes auraient déserté « à cause de leur dégradation progressive ». « Si on améliore les espaces cyclables, sans améliorer les transports, on va se retrouver avec une saturation de vélos, prédit-il. Or, dans une ville extrêmement dense comme Paris, il faut que le vélo reste une alternative mais il ne faut pas que ce soit la seule solution. »



**Plus il y a de pistes, plus il y a de cyclistes. C'est l'offre qui crée la demande en matière de vélo.**

Camille Hanuise, consultante en urbanisme et en politiques cyclables



LEJEMMA OLIVERAS



LEJEMMA OLIVERAS

Paris, mercredi. Sur les axes, le climat est parfois électrique.

## TENSIONS | « Hyper anxigène », la piste Sébastopol agace

**D'ORDINAIRE**, Clémentine « évite » le boulevard de Sébastopol et son emblématique piste cyclable. « Elle est hyper anxigène, tranche la cycliste de 24 ans. Tout le monde essaie de se doubler alors qu'il n'y a pas la place. Et ça sonne dans tous les sens... »

Il est un peu plus de 18 h 30, ce mercredi soir. À deux pas du carrefour avec la rue de Rivoli, dans le II<sup>e</sup> arrondissement de Paris, des grappes de vélos défilent en continu dans un sens comme dans l'autre. Avec en toile de fond sonore, les « gling-gling » de leur sonnette.

C'est l'heure de pointe sur l'axe cyclable le plus fréquenté de la capitale, qui serait même l'un des plus passants au monde. Près d'une quarantaine de cyclistes par minute peuvent circuler devant les compteurs installés par la municipalité. Et un nouveau record de fréquentation a encore été battu au mois de septembre avec plus de 540 000 passages décomptés. Victime de son succès, cette piste

livrée en 2019 est désormais largement sous-dimensionnée. Des associations comme Paris en selle militent pour la création d'une piste unidirectionnelle de chaque côté qui aurait la largeur de la bidirectionnelle actuelle. Un projet qui semble au point mort.

### « Il n'y en a pas un pour rattraper l'autre ! »

Clémentine, elle, s'est mise légèrement en retrait pour jeter un œil à son trajet sur son téléphone. « Je vais rejoindre des copines à Châtelet, glisse-t-elle, juchée sur sa monture à assistance électrique. Donc, j'étais un peu obligée de passer par là. » Chaque jour, cette kinésithérapeute pédale de son appartement du XX<sup>e</sup> jusqu'à son travail dans le XI<sup>e</sup>. « Mais il y a beaucoup moins de monde, assure-t-elle. Quand je vois le comportement de certains cyclistes ici, je comprends que les piétons en aient marre... »

À quelques mètres de là, Tina attend justement pour traverser la

piste. « Je patiente, mais quand le feu est rouge pour les vélos, il y en a plein qui passent quand même », soupire cette professeure de français, en désignant du regard plusieurs contrevenants. La quinquagénaire avoue même avoir désormais « plus peur des vélos » que des voitures. « Ils arrivent de tous les côtés. En tant que piéton, on n'a plus la priorité. » Cette habitante du XII<sup>e</sup> s'était pourtant mise au vélo, mais elle a fini par le revendre quelques semaines plus tard. « Ce n'était plus du plaisir », souffle-t-elle.

Marion, elle, persévère. Depuis début septembre, elle va régulièrement au travail à vélo avec un passage quasi obligé par la piste du boulevard de Sébastopol. « Aux heures de pointe, on se déplace en troupeau, c'est l'enfer, grince cette quadragénaire. Il y a les cyclistes qui foncent au mépris des piétons. Mais aussi des piétons qui ne regardent pas du tout avant de traverser. » Sa conclusion ? « Il n'y en a pas un pour rattraper l'autre ! »

## MESURES | Comment améliorer la cohabitation entre cyclistes et piétons ?

**LE FEU EST VERT** pour les piétons. Mais quelques vélos continuent à foncer à vive allure sur la rue de Rivoli. Tant pis, les deux passantes s'engagent. « Il faut s'imposer dans cette ville sinon tu passes jamais », lâche l'une d'elles.

Feux grillés, invectives fleuries et parfois même collisions. Dans les rues de la capitale, le climat est souvent électrique entre piétons et cyclistes. Et les relations se tendent encore un peu plus avec la fréquentation exponentielle des pistes cyclables. « Nous avons de plus en plus de retours inquiétants de nos adhérents parisiens, confirme Christian Machu, le secrétaire général de l'association 60 Millions de piétons. Cela concerne essentiellement des personnes âgées ou en situation de handicap. Et ça se termine régulièrement à l'hôpital. »

Un constat nuancé par Marion Soulet, la porte-parole de l'association Paris en selle. « Le premier danger pour les piétons, ça reste les automobilistes », insiste-t-elle. Et les chiffres penchent en ce sens. Entre 2019 et 2021, les marcheurs se sont fait percuter dans 40 % des cas par des voitures à Paris, à 23,7 % par des deux-roues motorisés et à 11,6 % par des vélos. Pas de quoi minimiser le sujet pour autant. David Belliard reconnaît avoir, lui aussi, « beaucoup de remontées » de piétons. « Cette situation est bien réelle, admet-il. Nous sommes en train de transformer l'espace public, ce qui crée de nouveaux conflits d'usage. Nous cherchons à mieux réguler tout ça. »

### Passages rehaussés, verbalisation...

C'est dans cet esprit que la Ville de Paris a lancé en juillet dernier un « Code de la rue » avec pour principale priorité de « mieux protéger les piétons ». « Il s'agit d'une cinquantaine de mesures qui se déclinent en trois volets, développe l'adjoint. Un dédié aux infrastructures

avec le développement de rues aux écoles par exemple, une partie pédagogique avec une première campagne d'information déployée cet été, et le troisième aspect, ce sont les sanctions avec un objectif de tolérance zéro sur l'usage des trottoirs par d'autres que des piétons ou sur les comportements dangereux. »

Difficile, pour le moment, de savoir si ces mesures vont porter leurs fruits. « Cela passe surtout par les aménagements, estime Marion Soulet. L'idée, c'est de rendre clair les usages de chacun sur la chaussée avec des espaces bien délimités. »

Altis Play, youtubeur spécialisé dans les mobilités en ville, milite, lui aussi, pour « plus de clarté ». « Sur la piste du boulevard de Sébastopol, par exemple, chaque intersection est différente... Il y a des passages piétons avec feux pour cyclistes, d'autres n'en ont pas. Ça crée beaucoup de confusions. » « Une solution peut aussi être de rehausser les passages piétons, poursuit-il. Ça permet de simplifier le passage des personnes à mobilité réduite et ça met en valeur le passage. »

Au-delà des aménagements, ce sont aussi les comportements qui devront évoluer. « Paradoxalement, je pense que le nombre croissant de cyclistes est plutôt bénéfique pour ça, analyse Marion Soulet. Ça ralentit le rythme des vélos. Et il suffit que quelques-uns s'arrêtent au feu pour que les autres s'arrêtent derrière. »

Un avis partagé par Altis Play : « Si chaque cycliste respecte les règles, on va progressivement améliorer les choses. » Et lui le constate régulièrement lorsqu'il est à vélo : « Les gens vous disent merci, il y a des sourires et beaucoup moins de stress. Gagner quelques secondes, ça ne sert à rien, c'est beaucoup plus agréable de respecter les autres. » À bon entendre !