

Un nouveau plan Vélo pour Paris, avec un objectif de « zéro mort et zéro blessé grave sur la route »

La municipalité, qui s'est engagée à sécuriser 420 carrefours jusqu'en 2032, prévoit la création de 140 kilomètres de pistes cyclables nouvelles, qui s'ajouteront aux 454 kilomètres existants.

A Paris, selon un décompte des associations de cyclistes, sept personnes sont mortes à vélo depuis un an. Six d'entre elles ont péri dans des circonstances similaires : elles étaient à l'arrêt au côté d'un camion qui a tourné à droite sans les voir. Ce fut le sort d'une femme de 57 ans sur la place de la Concorde, le 21 septembre, dernière victime dans cette funeste liste. *« La plupart des décès à vélo ont lieu selon ce même schéma, ce qui pose la question de la sécurité des carrefours »*, a confirmé le maire socialiste de Paris, Emmanuel Grégoire, en présentant, mercredi 14 octobre, son plan Vélo pour la mandature, doté de 200 millions d'euros, avec un objectif de « zéro mort et zéro blessé grave sur la route ».

La municipalité s'est engagée à sécuriser 420 carrefours jusqu'en 2032 – dont 56 sont d'ores et déjà actés pour 2027 –, en séparant physiquement les flux d'automobiles et de vélos, soit par des aménagements « en dur », soit par des aménagements dits « tactiques », avec des potelets en plastique noir qui ont la vertu d'être peu onéreux et rapides à mettre en place. Les premiers travaux concerneront les places de Clichy et de Stalingrad, les portes de Gentilly et de Vanves, le croisement des boulevards de Magenta et de la Chapelle, théâtre d'un accident mortel au printemps.

La Mairie a aussi lancé une offensive sur l'équipement des camions, trop rarement dotés de dispositif leur signalant une présence dans leurs angles morts. Les véhicules neufs en sont obligatoirement équipés depuis 2024 et l'adoption par l'Union européenne du règlement General Safety Regulation II. Les camions immatriculés auparavant sont seulement contraints par la loi française d'arborer un autocollant prévenant les usagers vulnérables du danger de se trouver auprès d'eux. Une mesure jugée dérisoire par les associations cyclistes au moment de sa mise en place, en 2021.

La Ville entend porter ce débat auprès du gouvernement et du Parlement pour faire évoluer la réglementation nationale, sur le modèle de ce qui s'est fait à Londres, qui a imposé de tels dispositifs aux poids lourds selon l'ampleur de leur angle mort. *« Londres a divisé par deux le nombre d'accidents graves liés aux camions en évinçant progressivement tous les camions qui ne sont pas équipés de systèmes de détection ou de caméra. C'est un système très performant, [qui nécessite] une évolution réglementaire »*, a plaidé Dan Lert, l'adjoint écologiste au maire chargé des transports. *« Les camions ne représentent que 2,5 % du trafic automobile à Paris, mais ils sont impliqués dans 22 % des accidents »*, a-t-il ajouté.

Réticences de la Préfecture de police

Au début des années 2000, la capitale a entamé une mue vers la pratique cyclable qui s'est singulièrement accélérée après la pandémie de Covid-19. Depuis 2020, selon les données de la Mairie, la pratique du vélo a augmenté de près de 50 %. *« La révolution doit continuer, parce que nous sommes en train de remporter un pari que certains considéraient comme fou et qui était en réalité gagnant »*, a rappelé M. Grégoire lors de la présentation de ce plan à la presse.

Il prévoit la création de 140 kilomètres de pistes cyclables nouvelles, qui s'ajouteront aux 454 kilomètres existants. La Ville s'engage aussi à aménager 220 kilomètres de contresens cyclable, soit la possibilité pour les vélos de cheminer à contresens de la circulation automobile, là où celle-ci est limitée à 30 kilomètres par heure – ce qui concerne désormais l'essentiel de la voirie parisienne.

Dans le détail, certains travaux seront engagés dès 2027, notamment sur les avenues Ledru-Rollin (11^e), Docteur-Arnold-Netter (12^e), Jean-Moulin (14^e), sur le pont de Grenelle (15^e et 16^e), rue de Rome (17^e) et sur la partie sud de la rue des Pyrénées (20^e). D'autres seront mises à l'étude pour une réalisation ultérieure, notamment sur le boulevard Beaumarchais (3^e, 4^e et 11^e), la rue Monge (5^e) ou la rue d'Avron (20^e).

Dans sa volonté de transformer la voirie parisienne, la municipalité se heurte aux réticences de la Préfecture de police, qui est cogestionnaire de nombreux axes considérés comme stratégiques. C'est le cas pour les quais hauts de la rive droite de la Seine, le pont d'Austerlitz ou le boulevard des Italiens. C'est aussi le cas sur des axes où les pistes cyclables sont devenues inadaptées. Sur le boulevard de Sébastopol, les Parisiens ont appris à leurs dépens qu'un embouteillage de vélo était désormais possible, et il est désormais question de la dédoubler. La piste du boulevard de Magenta est ancienne, à hauteur de trottoir, elle est « *devenue l'une des plus dangereuse de Paris, car la cohabitation [piétons-cyclistes] est devenue extrêmement compliquée* », selon les mots du maire.

Rudiments du code de la route

« *L'instruction des dossiers s'appuie sur une doctrine constante. Lorsqu'un projet réduit la chaussée disponible pour la circulation générale, la Préfecture de police examine trois points : la capacité des véhicules d'urgence à franchir ou à emprunter les aménagements, les reports de circulation sur les voies adjacentes et les risques de congestion durable sur les itinéraires d'intervention* », avait rappelé Charles Barbier, le directeur adjoint du cabinet du préfet de police, lors du Conseil de Paris, le 7 octobre.

Pour faire respecter l'usage de ces aménagements, l'exécutif parisien a confirmé que sa police municipale allait former une brigade contre les violences motorisées. « *Se déplacer à pied ou à vélo ne doit jamais exposer à des menaces, à des intimidations ou à des violences* », a résumé la Mairie, deux ans après l'assassinat de Paul Varry, volontairement écrasé par un automobiliste sur une piste cyclable, le 15 octobre 2024. Cette brigade sera également chargée de faire la chasse aux trottinettes et aux vélos électriques débridés allant au-delà des 25 kilomètres par heure réglementaires. Le maire plaide pour que ces véhicules soient confisqués et détruits, à l'instar de ce que prévoit désormais la loi destinée à lutter contre les rodéos urbains.

Enfin, la municipalité souhaite que la totalité des enfants parisiens apprennent à faire du vélo et maîtrisent les rudiments du code de la route – le « savoir rouler à vélo ». « *Il s'agit d'apprendre des règles que beaucoup d'adultes ne connaissent pas, comme le fait que le piéton est prioritaire, quoi qu'il arrive et en toutes circonstances* », a précisé le maire. « *Nous sommes parfaitement conscients des crispations que peuvent susciter les cyclistes auprès d'un certain nombre de concitoyens. On a changé d'univers mental : le vélo a été un symbole de liberté, peut-être même d'affranchissement des règles, il est entré dans un mode déplacement très urbain, très normé* », a reconnu Emmanuel Grégoire.

Jonathan Parienté

« Le Monde » - 14 oct. 2026