

Le vélo, c'est Paris !

20 propositions
pour un Paris qui se vit à vélo



VIVEZ PARIS
VOTEZ VÉLO

Paris
en Selle

« *Paris est une ville de vélo* »



Le vélo, c'est Paris !

20 propositions
pour un Paris qui se vit à vélo



Paris est une ville de vélo. Aujourd'hui, presque un Parisien sur deux (40 %) se déplace à vélo au moins une fois par semaine¹. Chaque jour, il y a davantage de cyclistes que d'automobilistes dans les rues de la capitale. **Le vélo est devenu un marqueur de l'identité parisienne**, à l'échelle francilienne, française et même internationale ! Les habitants et habitantes de la capitale ont adopté le vélo car il a simplifié leur quotidien. Il leur a offert une alternative en temps de crise, pendant la pandémie de Covid et les grèves, comme en temps de fête, pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques. Le vélo les accompagne désormais partout dans leur vie quotidienne.

La demande, encore plus forte qu'il y a 6 ans

La révolution vélo de Paris est-elle terminée ? Elle ne fait que commencer. Avec 40 % de la population qui se déplace régulièrement à vélo, la demande est encore plus pressante qu'il y a 6 ans. **Le Baromètre Vélo 2025 montre une forte attente de sécurité de la part des cyclistes**². Ils et elles veulent pouvoir rouler partout dans la capitale, sur des aménagements cyclables qui les protègent du trafic motorisé. La capitale est encore loin d'avoir achevé sa mue, des quartiers entiers sont encore hostiles à la pratique du vélo, et les nombreuses coupures qui demeurent aux portes, sur les ponts, dans les places et les carrefours empêchent un usage plus large du vélo.

Aujourd'hui, encore trop de Parisiennes et Parisiens n'ont pas la possibilité de choisir le vélo. Parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables proches de chez eux, mais aussi parce qu'ils ne se sentent pas suffisamment à l'aise pour rouler dans les rues de la capitale. Demain, chaque Parisienne et Parisien doit être libre de pouvoir choisir le vélo, quel que soit son quartier, son âge, son genre ou sa catégorie sociale.

Face à ces défis, **la transformation de Paris est une nécessité**. La prochaine ou le prochain maire de Paris devra proposer aux Parisiennes et Parisiens un réseau cyclable complet, qui leur offre une solution de déplacement sécurisée et confortable à 200 m de leur domicile, et qui leur permette de traverser la ville sereinement à vélo.

1. Enquête : En 2024, 35 % des Français pratiquent le vélo au moins une fois par mois, mai 2025, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation • 2. Baromètre Vélo 2025 - Fédération des usagers de la Bicyclette

Tous les grands axes parisiens doivent avoir leur piste cyclable.

Tous les quartiers doivent aussi se transformer. Pour garantir la sécurité des Parisiennes et Parisiens à pied et à vélo, tout en préservant la convivialité des cœurs de quartier qui fait l'identité parisienne, il est nécessaire d'aménager des rues à la fois belles et calmes, où le passage des voitures n'est plus possible ou limité aux seuls riverains.

Le prochain ou la prochaine maire de Paris doit garantir la protection des personnes qui se déplacent à pied et à vélo en **adoptant la vision zéro mort, zéro blessé grave dans les rues de la capitale.**

Cela passe par l'aménagement, et par la mobilisation de la police municipale et nationale pour prévenir les comportements dangereux.

Le vélo doit être un plaisir

Le vélo ne sera une solution de mobilité pour tous, que si **faire du vélo est un plaisir !** Rouler sur piste cyclable trop étroite, sur un aménagement qui jouxte un flux de voitures bruyant et polluant, ou sur une infrastructure qui nuit au confort des piétons, n'incite pas à choisir le vélo. **Une ville de cyclistes et de piétons, c'est une ville, où, demain, des avenues et des boulevards sont désormais réservés à la marche et au vélo.** Paris a besoin de trames vertes pour traverser la capitale sans stress, à l'écart de la circulation automobile et au milieu de la végétation. À l'heure du réchauffement climatique, dans des rues où il fait déjà plus de 40 degrés l'été, c'est une urgence !

Personne n'aurait imaginé il y a 6 ans que près d'un Parisien sur deux prendrait son vélo une fois par semaine en 2026. Et pourtant, c'est aujourd'hui le cas ! **Faire de Paris une ville où le vélo est une évidence pour tous** - pour les travailleurs pressés du matin, pour l'adolescent sur le chemin de son activité entre amis, pour la retraitée qui va au cinéma, et pour les habitants et habitantes des quartiers populaires qui pourraient se sentir encore loin du vélo - **est donc largement à notre portée.** Il peut suffire d'un mandat au prochain ou à la prochaine maire de la capitale pour offrir cette ville aux habitants et habitantes de Paris.

Synthèse des propositions

Un réseau cyclable continu et sécurisé dans tout Paris :

01.

Finaliser le réseau structurant de pistes cyclables, en priorisant l'ouest de la capitale ;

02.

Passer 100 % des rues en double-sens cyclables ;

03.

Sécuriser 1000 carrefours supplémentaires, les places et les portes de Paris.

Protéger les cyclistes et les piétons :

04.

S'engager dans une vision « 0 mort, 0 blessé grave » en mettant en place un groupe de travail chargé de réaliser des analyses multifactorielles des accidents graves et mortels ;

05.

Effectuer des contrôles de vitesse pour faire respecter le 30km/h dans Paris ;

06.

Généraliser les aménagements qui font baisser la vitesse dans les cœurs de quartier (oreilles de trottoirs, trottoirs traversants, écluses...) ;

07.

Prioriser les sanctions des infractions qui mettent en danger piétons et cyclistes ;

08.

Renforcer la formation de tous les policiers municipaux aux enjeux spécifiques de la circulation à vélo et à pied.

Prendre plaisir à vivre la ville à l'heure du réchauffement, avec des rues et des quartiers sans voiture, végétalisés, pour les piétons et les cyclistes :

09.

Créer de grandes trames vertes réservées aux cyclistes et aux piétons ;

10.

Réserver certains environs de sites patrimoniaux majeurs aux piétons et aux cyclistes pour mettre en valeur le patrimoine ;

11.

Aménager des cœurs de quartiers calmes et végétalisés qui favorisent la vie locale.

Doubler l'offre de stationnement vélo :

Pour se garer à son domicile - pouvoir disposer d'un local pratique et sécurisé dans son lieu d'habitation :

12.

Confier à l'Agence Parisienne du Climat une mission d'accompagnement clé en main des copropriétés et bailleurs sociaux qui souhaitent créer du stationnement vélo sécurisé ;

13.

Mettre en place une solution de stationnement sécurisée, bien dimensionnée, dans l'ensemble des résidences du parc social parisien.

Pour les déplacements utilitaires et pour les loisirs - pouvoir garer son vélo partout, tout le temps :

14.

Doubler le nombre d'arceaux vélo à Paris ;

15.

Équiper 100 % des équipements publics et lieux de cultures d'arceaux destinés aux vélos cargo pour faciliter la vie des familles ;

16.

Rendre obligatoire l'installation de zones de stationnement vélo pour les événements culturels, festifs et commerciaux prenant place dans l'espace public ;

17.

Créer de grands parkings vélos publics, surveillés, aux endroits stratégiques, et un abonnement unique pour y accéder.

Le vélo accessible à toutes et tous :

18.

Généraliser le « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles parisiennes ;

19.

Développer des vélo-écoles municipales et proposer l'apprentissage du vélo ou la remise en selle dans les cours du soir pour adultes proposés par la Ville ;

20.

Permettre de tester différents modèles de vélos adaptés avec l'accompagnement de personnes formées, renforcer le montant des aides existantes et la communication sur ces dispositifs.

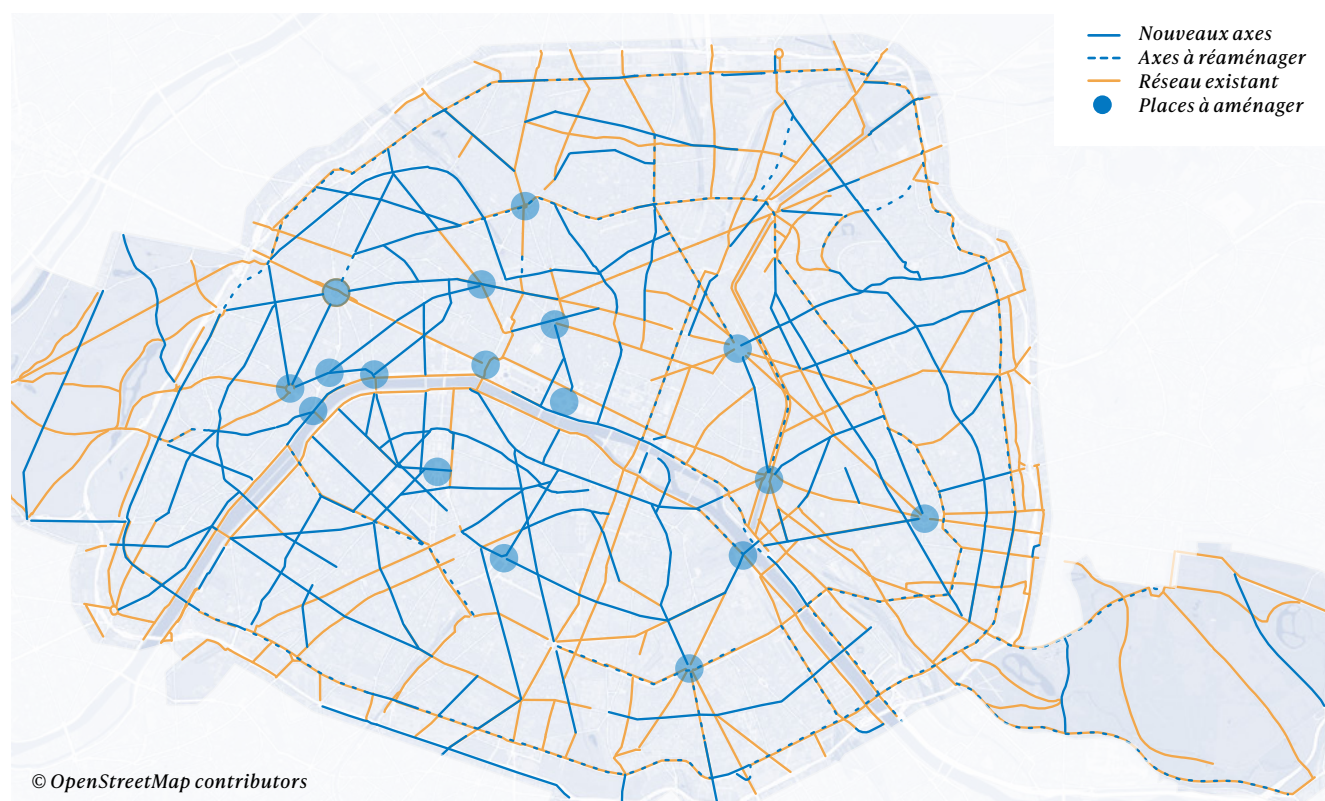
Pour un réseau cyclable *continu* et *sécurisé* dans tout Paris

Finaliser le réseau structurant de pistes cyclables de la capitale

Les nombreuses pistes cyclables créées lors du précédent mandat ont, sans conteste, favorisé l'essor du vélo à Paris. Trouver un itinéraire sécurisé de bout en bout reste cependant encore le casse-tête des cyclistes parisiens car

il reste de nombreuses coupures. Or, devoir faire 200m sur un boulevard hostile sur un trajet de quelques kilomètres peut s'avérer un obstacle infranchissable pour adopter le vélo.

Pour garantir la sécurité des Parisiennes et Parisiens, **il faut équiper les grands axes qui ne le sont pas encore d'un aménagement cyclable protégé du trafic motorisé et capacitaire pour constituer le réseau structurant de la capitale.**



Certaines pistes de ce réseau structurant, désormais sous-dimensionnées, nécessitent également d'être réaménagées (Maréchaux, Magenta, Sébastopol...).

À quelques exceptions près, les axes simples à réaménager, suffisamment larges pour permettre l'ensemble des usages (mobilités actives, bus, voitures, végétalisation) ont déjà été équipés d'une piste cyclable lors des précédentes mandatures. Il reste donc à aménager des axes pour lesquels il faudra faire des choix entre les différents usages : passer certaines voies à sens unique pour le trafic motorisé par exemple. Les axes étant interdépendants entre eux, pour faire ces choix de manière judicieuse, **il faudra réfléchir de façon globale, à l'échelle de Paris, en associant l'ensemble des parties prenantes (ville, préfecture, associations...).**

À l'ouest, il faut du nouveau pour le vélo !

L'expérience du cycliste parisien est également très différente selon qu'il circule à vélo à l'est ou à l'ouest de la capitale. Les arrondissements de l'ouest parisien sont nettement moins pourvus en aménagements cyclables que le reste de la ville. Il est nécessaire de **remettre à niveau ces quartiers**, où le nombre de cyclistes s'accroît fortement.

Sans constituer une liste exhaustive, parmi nos priorités figurent les axes Haussmann–Friedland, Iéna–Kléber, Paul-Doumer–Mozart, Malesherbes nord, les boulevards des Fermiers-Général et ceux des Maréchaux.

Pour faire progresser le vélo rapidement : 100 % des rues en double-sens cyclable

Enfin, dans un Paris à 30 km/h, allant de pair avec la réduction du stationnement automobile en surface, il est impératif **d'autoriser le double-sens cyclable dans toutes les rues de Paris**. Facile et rapide à mettre en œuvre, c'est une modalité sûre qui simplifie la vie des cyclistes et leur permet de trouver des itinéraires alternatifs pour éviter d'emprunter les axes qui restent encore hostiles au vélo.



Projection du boulevard Saint-Germain, végétalisé et réservé à la circulation des piétons des cyclistes et des bus



Les carrefours de l'ouest parisien : la débrouille des cyclistes forcés de cohabiter avec les motorisés

Sécuriser les intersections et les connexions avec le Grand Paris

Les résultats du Baromètre Vélo 2025 montrent que les intersections sont vécues par les cyclistes comme les points noirs de la circulation à vélo à Paris. Outre ce ressenti, ce sont aussi les zones les plus accidentogènes.

Même les carrefours et les places récemment réaménagés ne sont pas toujours sécurisants : trajectoires alambiquées, espace peu lisible et prêtant à confusion, feux placés de manière peu logique et/ou utile, mouvements tournants automobiles en conflit avec les traversées piétonnes et vélos, zones de stockage sous-dimensionnées voire oubliées, ressauts pénibles, décourageants et même dangereux.

La Ville de Paris semble encore tâtonner un peu sur la meilleure façon de les aménager. Les meilleures pratiques, éprouvées depuis des décennies aux Pays-Bas, sont encore mal comprises et appliquées. Le phasage de feux continue d'envoyer des flux de véhicules motorisés tournants massifs dans la trajectoire des vélos et des piétons, les mettant directement en danger (l'accident de l'angle mort d'un véhicule tournant ayant le vert en même temps que les cyclistes est la première cause de mortalité de cyclistes à Paris).

Une première étape a, cependant, été franchie avec la sécurisation d'une soixantaine de carrefours en aménagement léger (potelets) suite à la demande des associations de sécuriser 200 carrefours dangereux parmi les milliers existants dans la capitale.

Le prochain mandat doit être l'occasion de réfléchir collectivement à une **approche cohérente, unifiée et systématique pour sécuriser tous les carrefours de Paris**. Ils doivent tous inclure des itinéraires cyclables clairement identifiables, pratiques pour les vélos, et séparés de la route lorsque le trafic est important. Dans le but d'atteindre, à terme, cet objectif, nous demandons **la sécurisation de 1000 carrefours** pendant le prochain mandat.

Enfin, il est encore trop dangereux et difficile de faire un trajet Paris-banlieue à vélo. Les portes de Paris, sortes de supers carrefours, restent encore bien trop hostiles pour les cyclistes. Pourtant, le matin en heure de pointe, près d'un déplacement sur 5 entre Paris et la petite couronne se fait déjà à vélo³, autant qu'en voiture. Ces cyclistes, dont le nombre continuera d'augmenter avec la mise en place du réseau Vélo Île-de-France, doivent pouvoir se déplacer en sécurité. Ainsi, comme les carrefours, **les portes de Paris doivent être réaménagées pour permettre la circulation des vélos**.

Pour un réseau cyclable continu et sécurisé dans tout Paris :

- Finaliser le réseau structurant de pistes cyclables, en priorisant l'ouest de la capitale ;
- Passer 100 % des rues en double-sens cyclable ;
- Sécuriser 1000 carrefours supplémentaires, les places et les portes de Paris.

3. Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens, avril 2024, Institut Paris Région

Protéger les cyclistes et les piétons

Malgré l'explosion de la pratique du vélo depuis 2021, on compte chaque année moins de morts à vélo que le pic atteint cette année-là. L'augmentation des pistes cyclables, permettant de mettre les cyclistes à l'abri du trafic motorisé, n'y est pas étrangère.

Pour autant, comme les piétons, les cyclistes restent des usagers vulnérables de l'espace public. À Paris en 2024, ce sont 14 piétons et 2 cyclistes qui sont tués par des conducteurs de véhicules motorisés. Ce sont 16 victimes de trop.

Ces personnes sont victimes d'accidents dûs à l'aménagement insuffisant des carrefours, à la négligence ou à l'imprudence de conducteurs de véhicules motorisés, mais sont également victimes d'une autre forme de violence, volontaire - mises sous pression, dépassements rasants, insultes, agressions - qui vient souvent leur signifier que leur présence n'est pas tolérée sur la chaussée.

Le décès de Paul Varry en octobre 2024, écrasé volontairement par le conducteur d'un SUV alors qu'il circulait sur la piste cyclable du Boulevard Malesherbes, a été un choc pour de nombreux cyclistes, qui y ont vu le paroxysme d'une violence qu'ils et elles vivent quotidiennement dans les rues de la capitale.

Les cyclistes parisiens ont depuis exprimé une forte demande de sécurité. Les chiffres du Baromètre Vélo 2025 sont accablants : à Paris, plus de 9 cyclistes sur 10 disent avoir été victimes de violences de la part de conducteurs de véhicules motorisés (vs. 7 sur 10 au niveau national) et plus d'un sur 10 a été victime de violences physiques. Paris est la deuxième ville la plus concernée par ces violences derrière Marseille. Ces résultats traduisent un niveau d'agressivité sans précédent. Paris ne pourra se rêver l'égale d'Amsterdam ou de Copenhague tant qu'elle n'aura pas pris ce sujet à bras le corps.



© Jean-Michel Sicot

S'engager dans une vision « 0 mort, 0 blessé grave » à Paris

Nous souhaitons voir la ville de Paris s'engager dans une « vision 0 mort, 0 blessé grave ».

La vision « 0 mort 0 blessé grave » considère que chaque accident grave ou mortel est inacceptable. Cette vision suppose une démarche d'amélioration continue : il n'est pas possible que le nombre de blessés et de morts sur la route stagne, seule une diminution jusqu'à la disparition est acceptable. Dès lors que l'on accepte que l'humain n'est pas infaillible lorsqu'il se déplace dans l'espace public, il est nécessaire de mettre en place des règles et des aménagements pour réduire les conséquences des erreurs humaines.

Cette approche a été développée en Suède dans les années 90, et mise en place dans des villes comme Helsinki en Finlande, ou la métropole de Lyon en France. Et ça fonctionne : à Helsinki, il n'y a eu aucun mort dans un accident de la route en 2024.

La première étape pour mettre en place cette démarche « 0 mort, 0 blessé » grave consiste, selon nous, à renforcer la coopération entre les différents acteurs (mairie, préfecture, associations), en mettant en place **un groupe de travail chargé de réaliser des analyses multifactorielles des accidents graves et mortels pour chercher à identifier toutes les causes de ces accidents, tant celles qui relèvent de l'infrastructure, que celles qui relèvent du comportement**. De ces analyses pourront découler, notamment, des actions préventives visant à limiter les risques de survenue d'un accident similaire dans la même configuration.

Rendre le 30km/h effectif dans les rues de Paris

Paris est passée à 30 km/h en 2021. **La limitation de la vitesse est la première mesure de sécurité routière**. En cas de collision avec un motorisé, les chances de survie d'une personne percutée sont de 95 % si le véhicule roule à 30 km/h, contre 55 % si le véhicule roule à 50 km/h. De plus, la baisse de la vitesse, en augmentant la sécurité réelle et perçue (moins de bruit, circulation

automobile moins impressionnante), encourage le développement des mobilités actives.

Pour autant, le panneau seul ne suffit pas et plus de 6 cyclistes parisiens sur 10, répondant au Baromètre Vélo, se plaignent de la vitesse excessive des voitures dans les rues de la capitale.

Pour rendre effectif le 30km/h, il faut :

- **plus de contrôles de vitesse sur les grands axes,**
- **généraliser les aménagements qui font baisser la vitesse dans les cœurs de quartier (oreilles de trottoirs, trottoirs traversants, écluses...).**

Axer l'action de la police municipale sur la protection des usagers vulnérables de l'espace public

La Ville doit mobiliser la police municipale pour sanctionner les comportements qui mettent en danger les piétons et les cyclistes, usagers vulnérables de l'espace public.

Nous demandons une priorisation de sanction des infractions qui les mettent en danger :

- stationnement automobiles sur les pistes cyclables, les passages piétons et les trottoirs,
- non-respect de la priorité piétonne par les automobilistes, comme par les cyclistes,
- excès de vitesse,
- refus de priorité aux cyclistes qui vont tout droit par des automobilistes qui tournent à droite.

Cette verbalisation doit passer à la fois par l'utilisation des moyens de vidéo verbalisation que par des contrôles réalisés par les policiers municipaux dans les rues, à toute heure de la journée, ainsi que par l'implantation de radars automatiques de vitesse et de feux rouges.

Pour atteindre ces objectifs, il nous semble important de renforcer la **formation de tous les policiers municipaux** aux enjeux spécifiques de la circulation à vélo et à pied.

Et qu'en est-il de la cohabitation entre piétons et cyclistes ?

L'essor très rapide des déplacements à Paris a bouleversé les habitudes des piétons : plus silencieux, moins volumineux qu'une voiture, le vélo est moins facilement « détectable » et il est donc devenu compliqué de marcher « à l'oreille ». En plus de ce bouleversement des habitudes, certains comportements inacceptables (notamment les refus de priorité) d'une partie des cyclistes à l'égard des personnes se déplaçant à pied complexifient la relation entre piétons et cyclistes. La réponse nous semble être de plusieurs ordres :

Agir sur les aménagements pour réduire les situations de conflictualité générées par ces derniers :

- Séparer les espaces réservés aux cyclistes de ceux réservés aux piétons et en finir avec les grands espaces indistincts ;
- Faire la chasse aux obstacles à la covisibilité entre piétons et cyclistes (kiosques, végétation, panneaux publicitaires...) et trouver des solutions

techniques pour favoriser la covisibilité quand ces obstacles sont indéplaçables ;

- Améliorer la lisibilité des espaces dédiés à chacun ;
- Aménager les traversées pour les rendre moins conflictuelles.

Changer les comportements par la formation des cyclistes et la diffusion des bonnes pratiques :

- Respecter la « bulle vitale » des piétons, c'est-à-dire la distance à laquelle un dépassement est peu probable de générer une réaction négative ;
- Viser un arrêt bien en amont des passages piétons ;
- Adapter sa vitesse à la visibilité et au contexte ;
- Redoubler de vigilance en présence d'enfants, dont les déplacements sont moins prévisibles, et d'attention vis-à-vis des personnes âgées, qui peuvent craindre de manière plus prononcée les chutes.

Sanctionner les comportements inacceptables comme les refus de priorité, ainsi que l'usage des vélos débridés qui doivent être contrôlés et confisqués.

Pour protéger les cyclistes et les piétons dans Paris :

- S'engager dans une « vision 0 mort, 0 blessé grave » en mettant en place un groupe de travail chargé de réaliser des analyses multifactorielles des accidents graves et mortels ;
- Effectuer des contrôles de vitesse pour faire respecter le 30km/h dans Paris ;
- Généraliser les aménagements qui font baisser la vitesse dans les cœurs de quartier (oreilles de trottoirs, trottoirs traversants, écluses...)
- Prioriser les sanctions des infractions qui mettent en danger piétons et cyclistes ;
- Renforcer la formation de tous les policiers municipaux aux enjeux spécifiques de la circulation à vélo et à pied.

Prendre plaisir à vivre la ville à l'heure du réchauffement :

**des rues et des quartiers sans voiture,
végétalisés, pour les piétons et les cyclistes**

Des grandes trames vertes réservées aux cyclistes et aux piétons

L'espace public est un lieu de vie où le premier réflexe devrait être de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo. Or, bien que moins d'un tiers des Parisiens possèdent un véhicule et que seuls 4 % des déplacements soient motorisés, l'espace public parisien est encore largement dominé par la voiture, que ce soit pour la circulation ou le stationnement. Même les quartiers résidentiels, avec le développement des applications GPS telles que Waze, n'échappent pas aux flux de circulation automobile et à son lot de désagréments : bruit, pollution et insécurité routière.

Le développement des pistes cyclables, s'il constitue un immense progrès, relègue cependant toujours les cyclistes le long d'axes routiers bruyants et pollués.

Si l'on veut faire de Paris une ville où l'on a plaisir à se déplacer à pied et à vélo, il est nécessaire de continuer à rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et des cyclistes. Ces lieux agréables, végétalisés, à l'écart de la circulation automobile sont nécessaires dans une ville où la température monte à plus de 40 degrés tous les étés.

Nous proposons de créer **de grandes trames vertes, c'est-à-dire des boulevards ou avenues réservés aux cyclistes et aux piétons afin de traverser la capitale sans stress, à l'écart de la circulation automobile et au milieu de la végétation.**

Concilier aménagements en faveur du vélo et mise en valeur du patrimoine

Paris est l'une des villes les plus visitées au monde pour ses monuments, ses perspectives, son architecture. Pourtant, une part importante de ce patrimoine exceptionnel est aujourd'hui traversée et encombrée par le trafic de transit.

Le vélo et la marche sont des modes de transport qui permettent de voir la ville. Ils offrent la bonne vitesse pour admirer une façade, s'arrêter devant un monument,.. **Réservé certains environs de sites patrimoniaux majeurs aux piétons et aux cyclistes, c'est choisir de mettre en valeur le patrimoine.**



En haut : Les guichets du Louvre réservés aux cyclistes et piétons
En bas : L'avenue de l'Opéra végétalisée et réservée aux piétons, cyclistes et bus

Des cœurs de quartier calmes et végétalisés qui favorisent la vie locale

Aujourd'hui encore, trop de cœurs de quartier accueillent un trafic automobile bien trop important, parce qu'ils sont utilisés comme raccourcis par des automobilistes pressés qui veulent éviter les grands axes. **Pour retrouver le plaisir d'y circuler à pied et à vélo, il faut pouvoir réduire ce trafic automobile sans bénéfice pour la vie de quartier** en définissant des espaces où la circulation des voitures n'est plus possible ou réservée aux seuls riverains.

Retirer ce trafic profite à tout le monde : aux piétons et aux cyclistes, moins mis en danger avec un trafic plus faible et le plus souvent plus lent ; aux automobilistes locaux, qui ne sont plus coincés entre deux automobilistes pressés ; aux commerces, qui profitent d'une rue apaisée et agréable ; aux riverains, qui retrouvent un calme perdu.

Pour atteindre ce résultat, il faut repenser la circulation à l'échelle du quartier. Quelques solutions simples permettent d'apaiser les rues et d'en refaire des espaces à vivre : piétonniser et végétaliser des rues, transformer des rues en semi-impasses grâce à des espaces végétalisés, potelets, aires de jeux, créer des sens unique en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos).

Cela nécessite de changer les habitudes des habitants du quartier, des commerçants mais le jeu en vaut la chandelle : **c'est rendre nos quartiers plus sûrs pour les cyclistes et les piétons, plus calmes pour les riverains, plus conviviaux et plus résilients grâce à la végétalisation.**



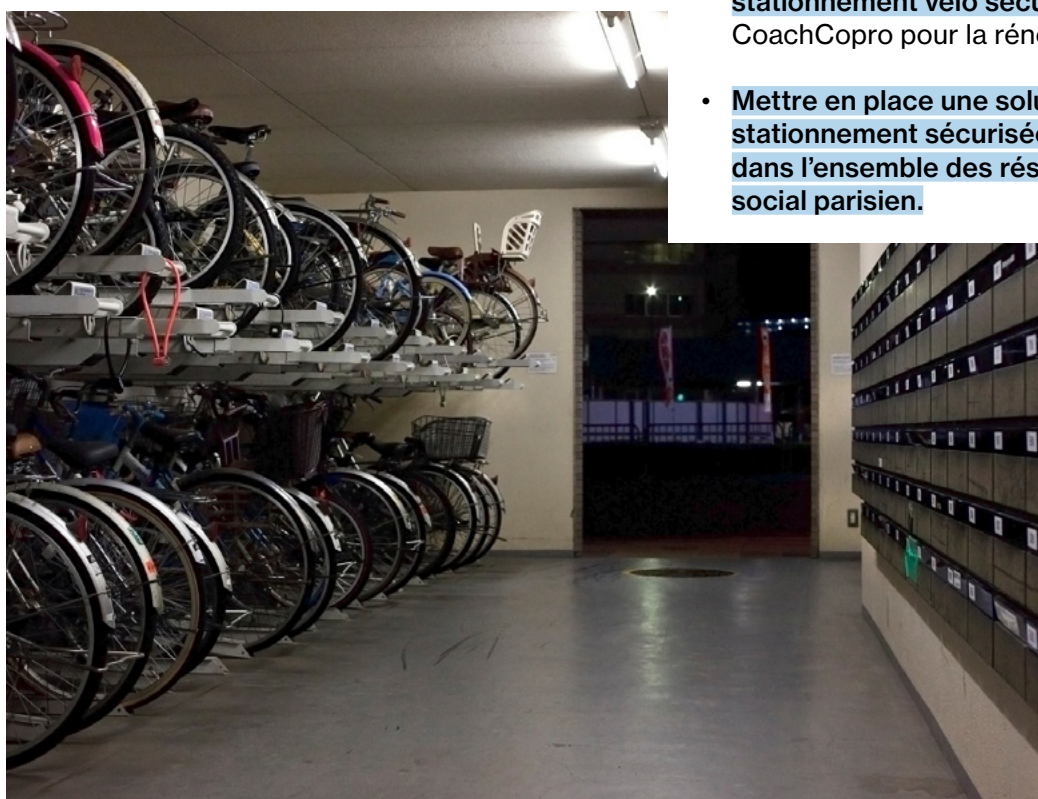
Pour prendre plaisir à vivre la ville à l'heure du réchauffement :

- Créer de grandes trames vertes réservées aux cyclistes et aux piétons ;
- Réserver certains environs de sites patrimoniaux majeurs aux piétons et aux cyclistes pour mettre en valeur le patrimoine ;
- Aménager des cœurs de quartiers calmes et végétalisés qui favorisent la vie locale.

Doubler l'offre de *stationnement* *vélo*

Le risque de vol de vélo est, après l'absence de trajets sécurisés, le deuxième frein à la pratique du vélo. Le vélo accompagne désormais les Parisiens et les Parisiennes dans tous leurs déplacements. Ils et elles veulent donc pouvoir compter partout sur une offre de stationnement adaptée à chacun de leurs usages et à tous les types de vélos, y compris les vélos familiaux ou adaptés.

Rack double et boîtes
aux lettres © Canva



Pour se garer à son domicile - pouvoir disposer d'un local pratique et sécurisé dans son lieu d'habitation

- Confier à l'Agence Parisienne du Climat une mission d'accompagnement clé en main (financière et technique) des copropriétés et bailleurs sociaux qui souhaitent créer du stationnement vélo sécurisé, sur le modèle de CoachCopro pour la rénovation énergétique.
- Mettre en place une solution de stationnement sécurisée, bien dimensionnée, dans l'ensemble des résidences du parc social parisien.

Pour les déplacements utilitaires et pour les loisirs - pouvoir garer son vélo partout, tout le temps

- **Doubler le nombre d'arceaux vélo à Paris** en créant des emplacements vélos sur les espaces libérés par la réduction du stationnement automobile. Dans une ville où seuls 4 % des déplacements se font en voiture, il ne devrait plus y avoir une seule rue avec du stationnement automobile bilatéral.
- **Équiper 100 % des équipements publics et lieux de cultures** (piscines, gymnases, conservatoires, bibliothèques, salles de spectacles) d'arceaux destinés aux vélos cargo pour faciliter la vie des familles.
- **Rendre obligatoire l'installation de zones de stationnement vélo pour les événements culturels, festifs et commerciaux prenant place dans l'espace public** (dès 500 personnes attendues) : concerts, marchés de producteurs, compétitions sportives, etc.
- **Créer de grands parkings vélos publics, surveillés, aux endroits stratégiques :**
 - par exemple dans le centre de Paris, près de Châtelet-Les-Halles, via la requalification de certains parkings automobiles aujourd'hui moins fréquentés ;
 - près des grandes gares (SNCF, métro, RER) pour favoriser l'intermodalité.

Compte-tenu de l'espace contraint en surface, ces grands parkings deviendront nécessaires avec le développement de l'équipement en vélos personnels des Parisiens. Pour faciliter leur adoption, il faut bien penser leur accès, leur aménagement intérieur (circulation, éclairage, propreté, sécurité...) et leur tarification.

Il faut ainsi créer un **abonnement unique pour accéder à tous les parkings vélos publics, et faciliter leur accès pour l'usage occasionnel sur le modèle des parkings de voitures** : possibilité de prendre un ticket à l'entrée, tarification adaptée à la durée de stationnement.



En haut : Arceaux cargos

En bas : Stationnement temporaire pendant les Jeux Olympiques



Le parking vélo de la Gare du Nord : un modèle pour les grands parkings vélos publics dont Paris va avoir besoin © Pierre Morel

Pour doubler l'offre de stationnement vélo :

Pour se garer à son domicile - pouvoir disposer d'un local pratique et sécurisé dans son lieu d'habitation :

- Confier à l'Agence Parisienne du Climat une mission ; d'accompagnement clé en main des copropriétés et bailleurs sociaux qui souhaitent créer du stationnement vélo sécurisé.
- Mettre en place une solution de stationnement sécurisée, bien dimensionnée, dans l'ensemble des résidences du parc social parisien.

Pour les déplacements utilitaires et pour les loisirs - pouvoir garer son vélo partout, tout le temps :

- Doubler le nombre d'arceaux vélo à Paris ;
- Équiper 100 % des équipements publics et lieux de culture d'arceaux destinés aux vélos cargo pour faciliter la vie des familles ;
- Rendre obligatoire l'installation de zones de stationnement vélo pour les événements culturels, festifs et commerciaux prenant place dans l'espace public ;
- Créer de grands parkings vélos publics, surveillés, aux endroits stratégiques, et un abonnement unique pour y accéder.

Le vélo accessible à *toutes et tous*

Pour garantir à tous - quel que soit son quartier, son âge, son genre, sa catégorie sociale ou sa condition physique - la possibilité de choisir le vélo, il faut donner l'opportunité de découvrir et d'essayer cette nouvelle manière de se déplacer. Les formations permettent également d'assimiler les règles de conduite à vélo et de diffuser les bons comportements à adopter par les cyclistes dans l'espace public.

À Paris, dans ce domaine, il reste encore beaucoup à faire pour permettre à chacun et chacune de choisir le vélo.

Former, à l'école, les cyclistes parisiens de demain

L'apprentissage peut commencer dès l'école primaire, avec la généralisation du « **Savoir Rouler à Vélo** » dans les écoles parisiennes.

Ce dispositif vise à apprendre à tous les élèves de primaire à rouler à vélo en ville avant leur passage au collège. La meilleure façon de les encourager à continuer à se déplacer en vélo plus tard !

Apprendre à se déplacer à vélo à tout âge

Pour les adultes aussi, des vélo-écoles existent. Elles permettent d'apprendre à faire du vélo, ou de profiter d'une remise en selle avant de se déplacer à vélo en ville. À Paris, les vélo-écoles associatives comme celle du 20^e arrondissement sont prises d'assaut. Il y a parfois plus d'un an d'attente, signe de l'engouement de toutes et tous pour le vélo. Paris pourrait développer des vélo-écoles municipales et proposer l'apprentissage et la remise en selle dans les cours du soir pour adultes proposés par la Ville.



Permettre à toutes et tous d'adopter le vélo qui leur convient le mieux

Il existe des vélos adaptés pour les personnes dont la condition physique ne permet pas d'utiliser un vélo classique. Ces vélos sont encore difficiles à trouver et coûtent cher à l'achat. **La Ville a un rôle à jouer pour permettre à toutes et tous de trouver le vélo qui lui convient le mieux : permettre de tester différents modèles de vélo avec l'accompagnement de personnes formées, renforcer le montant des aides existantes et la communication sur ces dispositifs.**

Pour favoriser la cohabitation sur les pistes des petits et grands, familles et vélotafeurs, rapides et lents, vélos et fauteuils roulants : nous nous devons de souligner, une fois encore, l'importance de la qualité des infrastructures. Des pistes cyclables larges avec un revêtement confortable permettent aux différents usagers et usagers de rouler chacun à la vitesse qui leur convient.



© Codep75-FFvélo

Pour un vélo accessible à toutes et tous :

- Généraliser le « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles parisiennes ;
- Développer des vélo-écoles municipales et proposer l'apprentissage du vélo ou la remise en selle dans les cours du soir pour adultes proposés par la Ville ;
- Permettre de tester différents modèles de vélos adaptés avec l'accompagnement de personnes formées, renforcer le montant des aides existantes et la communication sur ces dispositifs.



Document réalisé par Paris en Selle,
association loi 1901
www.parisenselle.fr
Site de campagne : voutez-velo.parisenselle.fr

Photos : © Paris en Selle, © Pierre Morel,
© Jean-Michel Sicot
Illustration : Mathias Patschkowski
Photomontages : Jean-Baptiste Peter (Louvre
et Opéra), Rivo Vasta (Saint-Germain)
Typographies : Ivy Presto et Neue Haas Grotesk
Conception graphique : Louise Robert

Contact candidats :

Bertille Antolin – Directrice de campagne
plaidoyerparisien@parisenselle.fr
07 57 18 51 87

Contact presse :

Marion Soulet – Porte-parole
presse@parisenselle.fr
07 80 95 35 56

Première diffusion : janvier 2026

« Paris est une ville de vélo »



