



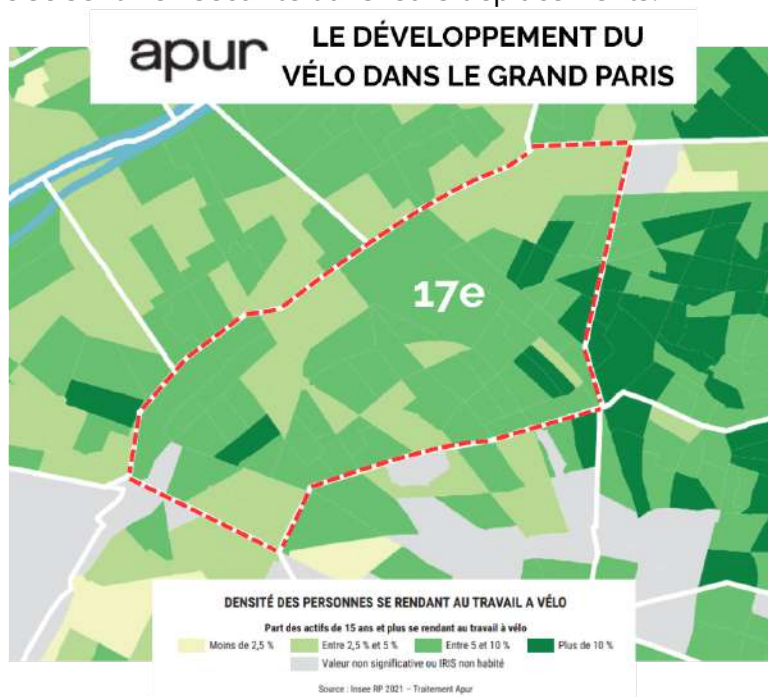
Note de plaidoyer - Municipales 2026 - Paris 17^e

Groupe local Paris en Selle 17^e

Le 17e : arrondissement cycliste...	1
...mais pas encore cyclable	2
Compléter le réseau cyclable	3
Des pistes cyclables manquantes sur les grands axes du 17e	3
Boulevard Malesherbes (tronçon nord)	3
Avenue de Villiers	3
Boulevard Pereire	3
Rue de Rome	3
Avenue de Wagram, porte d'Asnières, boulevard de Courcelles	4
Apaiser les rues du 17e grâce aux plans de circulation locaux	4
Des déplacements sécurisés pour toutes et tous	5
Réaménager les carrefours et les places	5
Une police municipale qui protège les usagers vulnérables de la voirie	6
Apprendre aux petites Parisiennes et petits Parisiens à faire du vélo	6
Un habitant = une solution de stationnement	7

Le 17e : arrondissement cycliste...

Il suffit de marcher dans n'importe quelle rue de notre arrondissement pour constater que les habitantes et habitants se sont très largement emparé·es de la pratique du vélo ces dernières années. Le développement du réseau cyclable a permis à de plus en plus de personnes de se sentir en sécurité dans leurs déplacements.

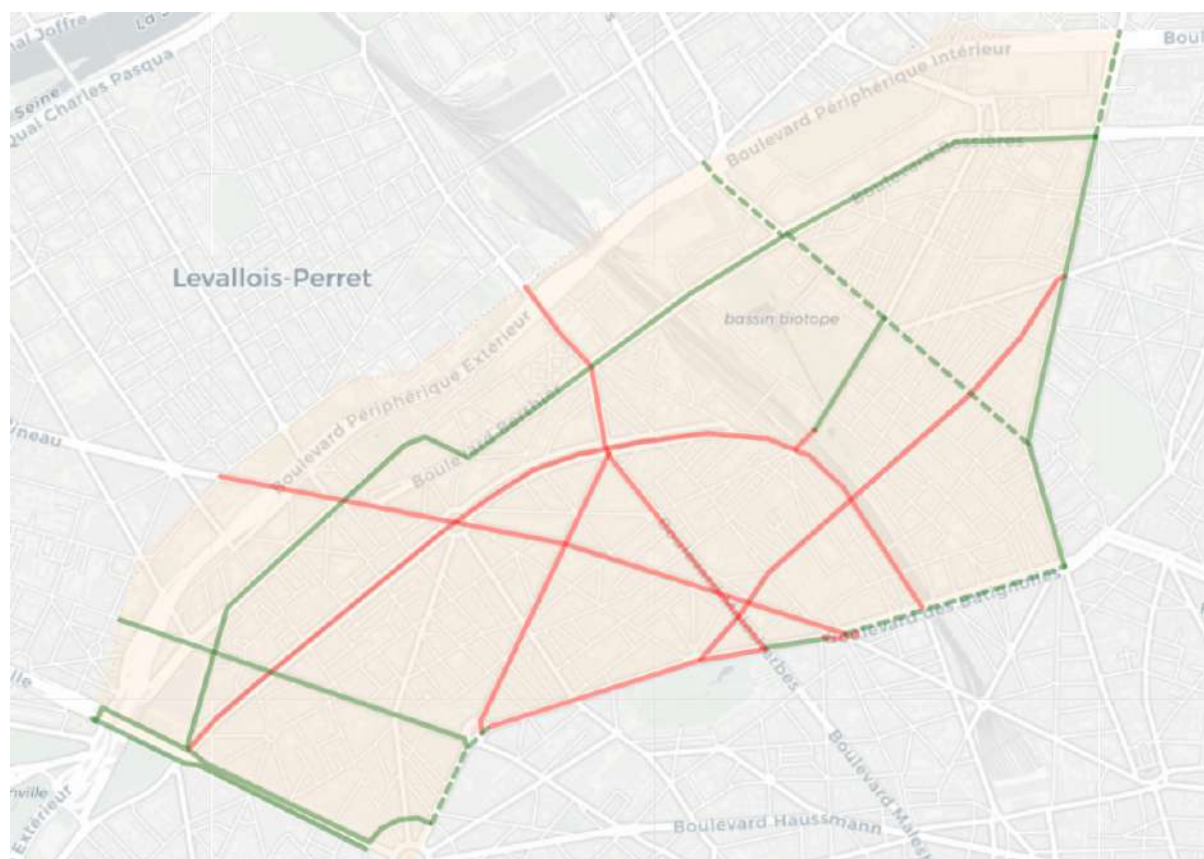


Les statistiques le montrent : le 17e est un arrondissement cycliste. 7,5 % des habitants utilisent le vélo tous les jours pour se rendre à leur travail en 2022, c'est presque autant que les usagers de la voiture. Nous l'observons tous les jours, de plus en plus de personnes empruntent les quelques pistes du 17e le matin, de plus en plus de parents déposent leurs enfants à l'école en vélos cargo et longtails. L'**avenue de la Grande Armée** et sa piste cyclable sur pavés – pourtant pas la plus pratique – dépasse régulièrement les 2000 cyclistes par jour, et sur l'année 2024, plus d'un million l'ont empruntée.

...mais pas encore cyclable

On pourrait donc s'attendre à ce que ces milliers de cyclistes de notre arrondissement bénéficient d'une infrastructure adaptée. Pourtant, si beaucoup de progrès ont été faits depuis les toutes premières pistes cyclables séparées en 1997, il y a toujours de nombreuses rues à sécuriser, certains aménagements présentent des problèmes de conception, et on constate des coupures importantes dans les continuités cyclables du Plan Vélo 2021-2026.

Sur [la carte ci-dessous et disponible sur notre site web](#), nous avons classé les principaux axes du 17e en trois catégories : **Réseau existant** : aménagements cyclables réalisés et qualitatifs. **Axes à réaménager (en pointillé)** : aménagements de mauvaise qualité/étroits. **À aménager** : absence d'aménagement/mauvaise conception. On peut y voir encore beaucoup de rouge, ce qui montre le travail restant à faire pour compléter le réseau cyclable de l'arrondissement.





Compléter le réseau cyclable

Des pistes cyclables manquantes sur les grands axes du 17e

Si plusieurs boulevards et avenues du 17e arrondissement ont été pourvus en infrastructure cyclable lors des mandatures précédentes, il reste plusieurs **grands axes à aménager complètement, y compris le boulevard Malesherbes, l'avenue de Villiers et le boulevard Pereire.**

Boulevard Malesherbes (tronçon nord)

La tronçon du boulevard Malesherbes dans le 8e arrondissement a été aménagé pour protéger les trajets des cyclistes. **Pourtant cette piste cyclable n'a pas encore été prolongée dans le 17e.** La partie nord du boulevard Malesherbes représente aujourd'hui une coupure importante du réseau cyclable parisien. De plus, cet axe est un lien privilégié avec Levallois-Perret et les communes en petite et grande couronne. Il faut donc créer deux pistes cyclables unidirectionnelles sécurisées, séparées physiquement de la chaussée, dans la continuité ce qui a été fait dans le 8e arrondissement.

Avenue de Villiers

L'avenue de Villiers est aussi une composante essentielle du réseau cyclable qui permet de relier Levallois-Perret à Paris. Avec **un espace de voirie de plus de 15 mètres** d'un trottoir à l'autre, il a suffisamment de place pour des pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée.

Boulevard Pereire

Le boulevard Pereire, avec ses axes en sens uniques étroits et bordés de stationnement voiture en surface, est désagréable et dangereux pour les cyclistes. Pourtant, de nombreux habitants l'empruntent chaque jour, notamment pour déposer leurs enfants dans les écoles du secteur. Nous proposons de supprimer un côté de stationnement voiture sur chaque axe du boulevard - il y a, à de nombreux endroits, du stationnement voiture sur les deux bords de la rue - et d'aménager **une vélorue sur chaque axe** (nord et sud).



Rue de Rome

Dans la continuité du boulevard Pereire, le réaménagement de la rue de Rome était tout prêt à être enclenché, mais [a été stoppé en juin dernier en raison d'un moratoire](#). Une piste cyclable bidirectionnelle était prévue, mais aussi de la végétalisation pour laquelle les riverains se sont montrés largement en faveur lors d'une votation citoyenne. Les associations des cyclistes et les citoyens ont envoyé des demandes répétées à la Ville de Paris ces derniers mois pour que ces travaux démarrent. Nous souhaitons fortement que ce projet de réaménagement, tout prêt à voir le jour, soit enclenché dès le début du prochain mandat.

Avenue de Wagram, porte d'Asnières, boulevard de Courcelles

Les **avenues de Wagram, de la Porte d'Asnières et le boulevard de Courcelles** doivent aussi bénéficier de nouveaux aménagements cyclables dans le prochain mandat. Ces axes étaient prévus dans le Plan Vélo 2021-2026 mais n'ont pas été réalisés. Les plans pour ces aménagements doivent être fait en concertation avec les usagers, et nous invitons le ou la prochain·e maire du 17e à continuer [les réunions du comité vélo de l'arrondissement](#).

Apaiser les rues du 17e grâce aux plans de circulation locaux

De nombreux axes en rouge sur notre carte concernent des rues qui continuent à recevoir du trafic motorisé de transit, servant de "raccourcis malins", bien qu'elles ne soient pas dimensionnées pour cela : Legendre, Lemer cier, Mstislav Rostropovitch... Des riverains se sont même mobilisés pour faire cesser ce trafic qui est une nuisance quotidienne. Quelques ralentisseurs ne suffisent pas à apaiser les rues. Il faut un plan de circulation en faveur des piétons, des cyclistes et des riverains.

La solution pour ces rues qui n'ont pas la place de recevoir un aménagement cyclable séparé est de **travailler sur le plan de circulation du quartier** pour supprimer le trafic de transit motorisé parasite, dans l'objectif que 100 % des rues de l'arrondissement soient apaisées d'ici à 2032. Il faut une étude globale de l'arrondissement, qui permette de préciser le rôle de chaque rue en interdépendance avec les autres, pour proposer un nouveau plan de circulation complet qui fonctionne.

Sur **rue Legendre**, nous proposons donc de modifier le plan de circulation pour en faire **la principale vélorue du 17e**, sur le modèle de la rue de Charenton dans le 12e ou de la vélorue Saint-Jacques/Tombe-Issoire dans le 5e et le 14e arrondissements. La création de cette vélorue, en plus de bénéficier à la mobilité des cyclistes, permettrait

de repenser cette rue, créer plus de place pour les piétons, plus de places de livraison, et même de végétaliser une rue actuellement très minérale.

La **rue Guy-Moquet** est particulièrement accidentogène, notamment aux croisements où la visibilité est très mauvaise. Il faut absolument réduire le trafic motorisé sur cette rue et faire respecter la limite à 30km/h.

Il faut prêter attention à ce que les nouvelles piétonnalisations incluent des solutions pour les cyclistes et préviennent les conflits d'usage. Nous pensons en particulier aux quartiers des Epinettes et des Batignolles, notamment les rues des Batignolles, de la Jonquière et Cardinet, où le passage des cyclistes a été peu ou mal pensé, ce qui crée des tensions tout à fait évitables.



AVANT

Rue Legendre, actuellement très minérale, avec un fort trafic de transit et avec beaucoup de stationnement en surface.



APRÈS

La rue Legendre peut devenir la principale vélorue du 17e ! Avec plus de places de livraison pour les commerces, des trottoirs élargis, un accès sécurisé pour les cyclistes et avec un transit local pour les véhicules motorisés.

Des déplacements sécurisés pour toutes et tous

Réaménager les carrefours et les places

Dans le 17e arrondissement, de nombreuses intersections sont encore dangereuses pour les cyclistes. Parmi elles, la **place du général Catroux** et la **place du Maréchal Juin** étaient en étude et les projets n'ont pas été finalisés. Les résultats du Baromètre Vélo 2025 montrent que la place du Maréchal Juin est un point particulièrement dangereux. La mise en place d'un anneau de piste cyclable bidirectionnelle autour de cette place est nécessaire.

La **place de Wagram**, pourtant dans le Plan Vélo 2021-2026, est passée à la trappe. Elle mérite aussi un aménagement protégé spécifique, notamment dans la partie sud, très large et complexe, mais aussi le long du terre-plein central. Ce rond-point se trouve également sur le tracé de la piste cyclable majeure du boulevard Malesherbes, ce qui renforce le besoin de sécurisation de cette place.

Nous demandons à ce que ces projets soient repris et que les associations d'utilisateurs soient incluses dans la réflexion en amont.



Les carrefours et places à aménager en priorité dans le 17e - Paris en Selle



Suite au meurtre de Paul Varry en octobre 2024, Paris en Selle a établi une liste de 200 carrefours dangereux pour les cyclistes à Paris à sécuriser de toute urgence ([liste complète disponible ici](#)). Nous demandons à ce que chaque intersection identifiée dans le 17e soit étudiée et aménagée en conséquence.

Plusieurs solutions sont possibles selon le carrefour concerné, comme par exemple (liste non exhaustive): aménagement léger sous forme de balisettes pour améliorer l'angle de giration des véhicules et la covisibilité entre les usagers ; modification du plan de circulation pour réduire le nombre de conflits ; changement du régime de priorité ; phases de feu séparées (les voitures ne tournent pas en même temps que les vélos qui continuent tout droit).

Une police municipale qui protège les usagers vulnérables de la voirie

Lors de sa création en 2022, la police municipale de Paris a été présentée comme pouvant pallier le quasi-abandon des contrôles routiers par la police nationale en raison de la priorisation d'autres missions par la préfecture de police. Or, nous constatons depuis une politique menée principalement par les chiffres de verbalisations. Cela mène parfois jusqu'à des contrôles ciblés sur le port d'oreillettes, sans effet bénéfique palpable sur la sécurité des usagers et usagers de la route. Pendant ce temps, piétons comme cyclistes continuent à être victimes d'accidents graves voire mortels dus principalement à des refus de priorité de conducteurs de véhicules motorisés.

Nous demandons donc que la priorité première des effectifs de la police municipale aille à **la protection des usagers vulnérables de la voirie que sont les piétons et les cyclistes**: contrôles des refus de priorité (avec ou sans présence de feu tricolore), respect de la limitation de vitesse à 30 km/h dans l'ensemble de l'arrondissement. L'équipement de la police municipale en radars jumelles doit être accéléré et ceux-ci déployés tous les jours dans nos rues.

Par ailleurs, la prolifération des trottinettes et vélos électriques débridés en toute impunité est dangereuse pour tous les autres usagers (y compris les autres cyclistes) et doit être stoppée. Nous souhaitons que la Ville de Paris, la police municipale et la police nationale travaillent main dans la main contre ce fléau et s'équipent d'outils de contrôle le plus rapidement possible.



Apprendre aux petites Parisiennes et petits Parisiens à faire du vélo

Si les distances entre domicile et école maternelle ou primaire sont suffisamment courtes à Paris pour pouvoir se déplacer à pied, cela change souvent à partir du collège. Or, le dispositif national "Savoir Rouler à Vélo" est justement censé fournir aux enfants l'apprentissage nécessaire pour se déplacer seuls à vélo avant l'entrée en 6e. Malheureusement, celui-ci n'est pas obligatoire et est encore beaucoup trop peu déployé à Paris (environ 15 % des classes actuellement). Nous souhaitons que d'ici à 2032, **100 % des enfants de chaque classe d'âge aient la possibilité de suivre les trois blocs du SRAV** : savoir pédaler, savoir circuler et savoir rouler à vélo.

Un habitant = une solution de stationnement

Si l'absence de sécurité sur son trajet est le premier frein majeur à la pratique du vélo, le vol et l'insuffisance de stationnement sécurisé est le deuxième. Il est donc impératif de pouvoir **proposer une solution à chaque Parisienne et chaque Parisien** souhaitant garer – et garder – son vélo.

Dans le même temps, le stationnement payant motorisé n'a baissé que de 10% dans notre arrondissement. Il occupe encore plus de 10 hectares d'espace, c'est considérable. A titre comparatif, le 10e compte moins de 2 hectares de stationnement voiture. Il y a donc une grande marge de progression.

Il est nécessaire d'accélérer cette réduction du stationnement motorisé et l'ajout des arceaux vélo. Malgré une nette augmentation ces 5 dernières années, ceux-ci sont encore en nombre très insuffisant : le 17e arrondissement n'est qu'en 12e position sur 17 en nombre de places vélo par habitant avec seulement 55 arceaux pour 1 000 habitants. Nous proposons par exemple que **plus aucune rue à sens unique ne possède de stationnement payant bilatéral**, ce qui libérerait de l'espace pour tous les autres usages : élargissement des trottoirs, stationnement vélo, végétalisation. La conversion des parkings d'immeubles en stationnement vélo sécurisé doit aussi être favorisée, via une incitation aux bailleurs sociaux et un programme d'aide aux copropriétés.

