

Rendre Paris Centre encore plus cyclable

Propositions de l'association **Paris en Selle**
pour la campagne des municipales 2026



Qui sommes-nous ?	1
Introduction	2
1. Risques majeurs pour la cyclabilité de Paris Centre	3
2. Repenser les grands axes et y parfaire le réseau cyclable	4
3. Davantage de rues de quartier sans trafic	7
4. Du stationnement répondant aux besoins des cyclistes	8

Qui sommes-nous ?

Créée en 2015, Paris en Selle est une association **reconnue d'intérêt général** ayant pour objectif et slogan de **faire du vélo une évidence** : favoriser le développement du vélo et le rendre accessible à toutes les catégories de population. Notre mission est ainsi d'améliorer les conditions de déplacement de **tous les cyclistes et piétons**, mais aussi d'identifier et lever les freins que rencontrent celles et ceux qui n'osent pas se (re)mettre au vélo.

Pour cela, nous participons au débat public et discutons avec les acteurs locaux, en partageant notre expertise solide et reconnue sur les **aspects les plus techniques** des infrastructures cyclables, mais aussi les **retours d'expérience et ressentis** de notre **conséquence base d'adhérents actifs**, qu'ils soient cyclistes du quotidien ou occasionnels. Ces experts, adhérents et sympathisants sont réunis sur notre plate-forme de discussion (Slack), qui compte **plus de 3 000 membres**.

Nos propositions pour les municipales pour tout Paris ici : votex-velo.parisenselle.fr.

L'association dispose depuis 2019 d'un **groupe local pour Paris Centre**, doté de deux référents dédiés et d'adhérents y résidant, mais attirant aussi tous les membres intéressés par ce **secteur crucial**, maillé d'axes structurants pour toute la mobilité parisienne.

Nos contacts et réseaux :

Courriel paris-centre@parisenselle.fr | Twitter [@PeS_Centre](https://twitter.com/PeS_Centre) | Bluesky [@paris-centre.parisenselle.fr](https://bsky.app/profile/paris-centre.parisenselle.fr)

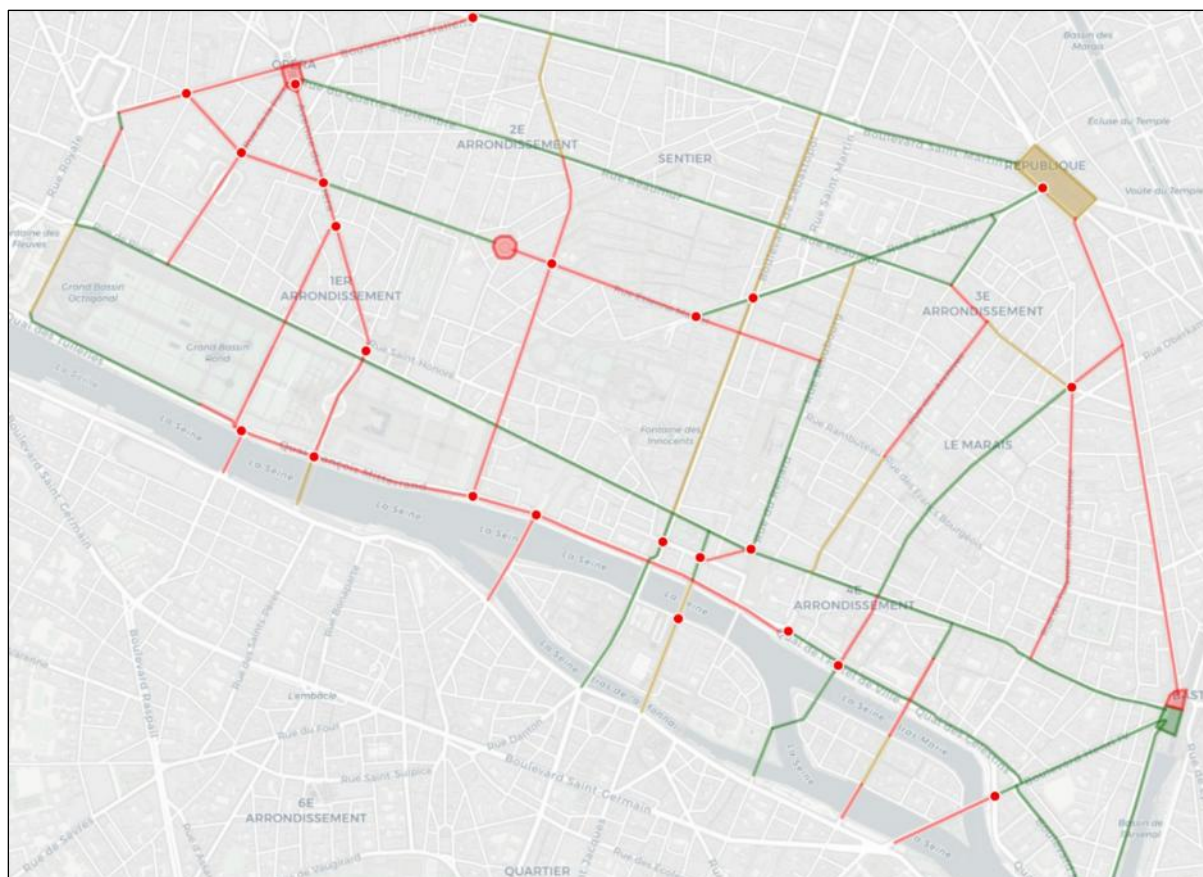
Introduction

Paris Centre a connu de grandes améliorations en matière de cyclabilité au cours de ce mandat. C'est le cas en matière d'**infrastructures cyclables** (notamment, le plus récemment, la piste Paul Varry et les pistes du boulevard Henri IV), d'**apaisement** de certains quartiers, notamment par la révision progressive des plans de circulation (en particulier dans le Marais, dont l'apaisement est un succès populaire, mais aussi à l'ouest, comme les rues Saint-Honoré, de Richelieu et du Mail), et de **sécurisation et rééquilibrage de l'espace public** (notamment par la diminution des places de stationnement motorisé et les efforts soutenus d'ajout d'arceaux vélos).

Nous saluons aussi le **dialogue** constant, réactif et constructif avec les équipes municipales de Paris Centre, notamment via la réunion régulière du comité mobilités actives, mais aussi directement auprès des responsables concernés. Pour autant, les aménagements sur certains axes (Grands boulevards, rue du Renard/Beaubourg) n'ont pas été réalisés de manière satisfaisante : les décideurs sont passés outre les remarques des associations formulées dès l'origine de ces deux projets et réitérées au long de ceux-ci.

En outre, malgré ces avancées, il reste encore **beaucoup à faire** à Paris Centre, qu'il s'agisse d'axes, places et carrefours majeurs non encore cyclables et dangereux à vélo, de révision du plan de circulation, ainsi que le problème majeur du transit motorisé de masse passant par l'arrondissement.

Nous l'illustrons sur la carte ci-dessous, qui est éloquente quant aux carences qu'il reste à combler (avec **en vert** les aménagements cyclables réalisés et raisonnablement qualitatifs, **en jaune** les infrastructures à améliorer ou temporaires à pérenniser, et **en rouge** les axes ou carrefours sans aménagements ou demeurant dangereux) :



Au vu du déroulé de la campagne à ce stade, tous partis confondus, nous sommes **très inquiets** d'un risque de recul de la cyclabilité de l'arrondissement au cours du prochain mandat (Section 1). Nous présentons nos propositions pour repenser les grands axes et y parfaire le réseau cyclable (Section 2), continuer à en apaiser les quartiers (Section 3), et y répondre aux besoins toujours grandissants de stationnement vélo (Section 4).

1. Risques majeurs pour la cyclabilité de Paris Centre

Rue de Rivoli : Les candidats actuels sont à un rare point de convergence pour acter le retour du trafic de transit voitures sur la rue de Rivoli et y recréer une voie bus, pourtant devenue inutile si le trafic non-riverain est interdit sur l'axe. Cela revient à **enterrer sans cérémonie une des mesures les plus emblématiques** du mandat Hidalgo. Avec comme conséquence de revenir à l'état de l'ancienne piste bidirectionnelle pré-Covid, en ignorant l'explosion des flux de cyclistes depuis 6 ans, ce qui créerait une piste "**Sébastopol bis**", saturée, dangereuse et causant des conflits avec les piétons.

Cela ignore aussi le problème principal de la rue : **le trafic motorisé de transit. La zone à trafic limité (ZTL) n'a rien limité du tout**. Les autorités ont intégré cet état de fait, et aucun candidat ne semble intéressé à y remédier. Rivoli fonctionnait bien lorsque la restriction du trafic non-riverain sur la rue était en vigueur : la large voie unique permettait aux bus de circuler et aux professionnels de travailler. La disparition de ce régime au profit d'une ZTL de papier a causé un **retour massif des véhicules** de particuliers sur la rue, et donc des bouchons. Nous attendons des candidats un projet réaliste qui prend en compte les besoins des cyclistes avec une piste très capacitaire¹, mais aussi un **élargissement des trottoirs** là où c'est nécessaire et une rationalisation des traversées piétonnes.

Quais de Seine (hauts et bas) : Les projets de piétonnisation des quais (bas) de Seine proposés par certains candidats nous alertent également. Aucune piétonnisation ne saurait se faire sans la mise en place **concomitante ou préalable** d'une piste cyclable très capacitaire sur les quais hauts, sauf à saturer davantage celles de Rivoli et des quais de Seine rive gauche. Nous sommes également opposés à la mise en place d'un régime alterné (cyclistes autorisés à certaines périodes du jour ou de l'année), qui ne serait qu'une échappatoire inefficace et bancal faute de piste cyclable sur les quais hauts.

Même avec une piste sur les quais hauts (que nous appelons de nos vœux en tout état de cause), ce serait une **véritable régression** pour les Parisiens et touristes que les quais bas ne puissent rester ce lieu de promenade et de visite à vélo mettant en valeur le formidable patrimoine parisien.

Mesures de police : La police municipale est guidée principalement par une **politique du chiffre** de verbalisations, ce qui mène parfois à des contrôles ciblés sur le port d'oreillettes, sans effet bénéfique palpable sur la sécurité des usagers. 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.

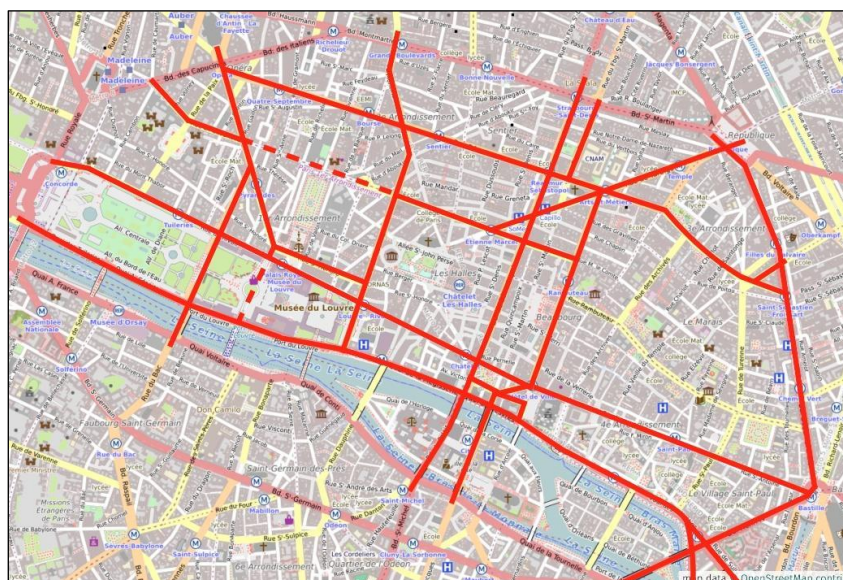
Nous demandons donc que la première priorité de la police municipale soit la **protection des usagers vulnérables** que sont les piétons et cyclistes : contrôles des **refus de priorité** (avec ou sans présence de feu tricolore), respect de la **limitation à 30 km/h** dans l'ensemble du secteur (notamment via l'accélération de l'équipement de la police municipale

¹ Rivoli en 2025 ce sont 4 millions de passages vélos sur l'année, avec des pointes à 20 000 par jour.

en radars jumelles, mais aussi plus largement via l'infrastructure comme les chicanes), et lutte active contre la prolifération des **trottinettes et vélos électriques débridés illégaux** qui pourrissent la vie des piétons et cyclistes.

2. Repenser les grands axes et y parfaire le réseau cyclable

Paris Centre, qui constitue l'hyper-centre de toute la région parisienne, reste aujourd'hui une zone de transit de masse du fait de l'**ineffectivité de la ZTL**. Beaucoup de véhicules s'en servent pour des trajets qui n'ont rien à voir avec l'arrondissement, sur de très nombreux axes nord-sud ou est-ouest (voir carte ci-dessous). Il faut **mettre fin au trafic de transit** et autres **raccourcis de confort** sur certains de ces axes majeurs (à commencer par les quais hauts, Sébastopol et Rivoli), mais aussi réfléchir à un plan de circulation global pour le secteur. Le cas du quartier Opéra-Palais Royal est à cet égard éloquent par son absence totale de logique à l'heure actuelle.



Les voies de transit par Paris Centre trouvant leur source et leur issue hors du secteur.

Comme le montre cette carte, Paris Centre est traversé par pas moins de **4 axes de transit automobile est-ouest**² et **6 axes nord-sud**³. Tous ne sont pas équipés de pistes et ceux qui le sont peuvent avoir des pistes notoirement sous-dimensionnées (Sébastopol). Les **bus y progressent avec difficulté**, malgré l'existence fréquente de voies de bus, et avec des itinéraires très régulièrement dissociés⁴, jusqu'à l'absurde même, lorsqu'un même axe voit passer trois lignes différentes et sans rapport selon le sens⁵.

Un débat approfondi doit être ouvert sur le rôle de ces grands axes, et sur la répartition des fonctions entre eux. Une **idée forte** doit primer, la **spécialisation** : choisir un nombre volontairement limité d'axes devant servir au trafic de transit individuel motorisé et, pour ceux qui auront été libérés de ce trafic, réunir les branches dissociées des itinéraires bus sur certains, et sur d'autres faire de **grands axes piétons-vélos** avec vastes trottoirs et pistes

² Grands Boulevards, axe Réaumur–Quatre-Septembre, Étienne-Marcel, quais hauts rive droite.

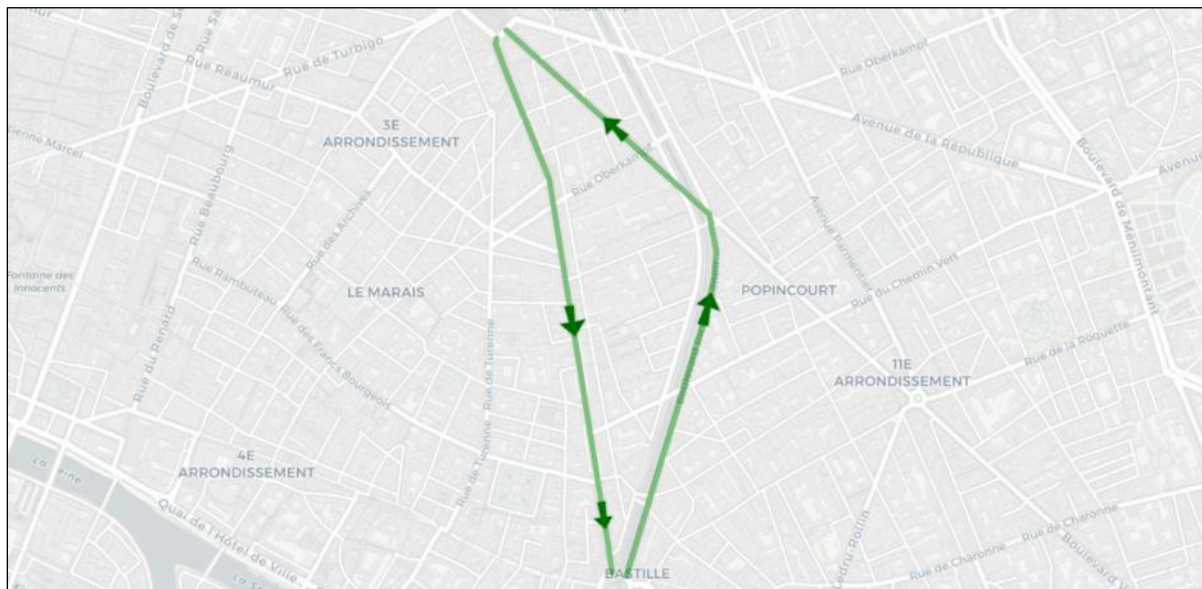
³ Royale, Opéra, Louvre, Sébastopol, Beaubourg–Renard, axe Beaumarchais.

⁴ Lignes 68, 38, 39, 20, 32, 75, 29, 96, 72, 69, etc.

⁵ Par exemple sur les Grands Boulevards : la ligne 32 côté sud et la 20 et 39 côté nord.

cyclables. Spécialiser les axes permettra également de mettre des pistes cyclables là où elles sont actuellement impossibles à mettre faute de place, et de mettre en valeur le patrimoine exceptionnel de l'arrondissement.

À titre d'exemple, la mise en sens uniques inversés (hors bus et vélos) des boulevards **Beaumarchais** et Richard-Lenoir permettrait de créer une **boucle de sens uniques** qui libèrent une voie sur chaque axe et permet d'y insérer des pistes cyclables et de soulager la circulation, en particulier sur Beaumarchais mais aussi les axes environnants, qui ont particulièrement souffert de la refonte de la place de la Bastille :



Nous nous réjouissons qu'un consensus semble avoir émergé sur ce plan entre les élus de Paris Centre, ceux du 11^e et les associations (notamment le collectif de riverains Beaumarchais Bastille Asphyxiés), et nous espérons que les prochaines équipes municipales œuvreront en ce sens.

Ailleurs, **tout est possible** et ne demande qu'à s'y pencher : une fermeture à la circulation du barreau sud de la place de la République ? Un terre-plein central piéton sur Sébastopol ou une grande promenade architecturale sur Réaumur ? Des guichets du Louvre libérés de tous véhicules ? Des couloirs de bus royaux et sans autre trafic motorisé sur les quais hauts rive gauche et/ou sur l'avenue de l'Opéra ?



L'avenue de l'Opéra végétalisée et réservée aux piétons, cyclistes et bus. @Jean-Baptiste Peter



Les guichets du Louvre réservés aux cyclistes et piétons. @Jean-Baptiste Peter

L'**avenue de l'Opéra** est une candidate idéale à cet égard : axe où le trafic motorisé est relativement faible mais qui est pourtant particulièrement hostile à vélo en raison notamment de la quantité de bus qui y circulent. La difficulté n'est **pas technique** (plus de 18 m de largeur de chaussée, un trafic faible) mais **politique**.

Son aménagement doit être repensé, en conjonction avec celui de la **rue des Pyramides** (vrai déversoir à véhicules en transit venant de la rive gauche, très hostile à vélo et impraticable en nord-sud) et la **fermeture des guichets du Louvre** au trafic motorisé.

C'est également l'occasion de créer une infrastructure cyclable **place de l'Opéra**, notoirement chaotique et embolisée depuis des décennies, au préjudice de tous les usagers. À vélo, la traversée de cette place est un dangereux parcours du combattant auquel très peu se risquent, préférant opter pour de longs détours contournant la place.

Au-delà de cet effort général pour repenser les grands axes, et des axes déjà discutés, nous attirons aussi l'attention sur trois autres axes en particulier :

A. Boulevard de Sébastopol

L'élargissement de cette piste n'est plus une option, c'est un impératif. La piste est complètement saturée⁶, et son étroitesse crée des goulots d'étranglement qui densifient le flux vélo au point d'en faire un rideau ininterrompu très difficile à franchir pour les piétons. Le **doublement** de celle-ci, avec la mise en place de deux pistes unidirectionnelles si possible, est l'une de nos **principales priorités** pour ce prochain mandat. Cela facilitera les traversées pour les piétons en dédensifiant la voie cyclable, d'autant si c'est associé à un effort de clarification du régime des feux pour améliorer la compréhension entre usagers.

B. Boulevard des Italiens/Capucines/Madeleine

Cet axe est une autre priorité pour ce mandat. Il s'agit d'un des 20 axes prioritaires que Paris en Selle avait listés au printemps 2025⁷, mais il reste aujourd'hui **chaotique et anxiogène**, notamment en raison du stationnement sauvage constant à l'ouest de la place de l'Opéra, ce qui rend d'ailleurs les voies de bus complètement inefficaces. Axe de transit majeur, c'est un **maillon manquant essentiel** et très pénalisant, en particulier pour les trajets pendulaires (plus de 400 000 personnes travaillent dans le quartier central des affaires). Nous souhaitons la création d'une piste cyclable protégée et capacitaire dans les 2 sens sur toute la longueur de l'axe.

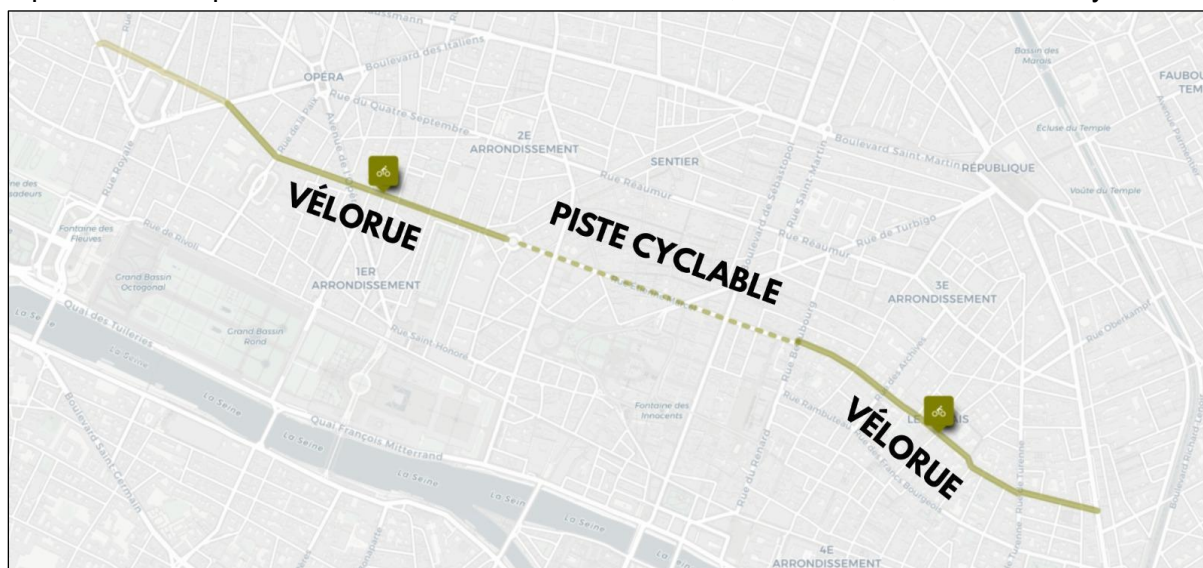
C. Une vélorue est-ouest au cœur de Paris Centre

Un **axe cyclable majeur** de l'arrondissement peut être créé de la limite ouest de l'arrondissement, place de la Madeleine, à sa limite est, boulevard Beaumarchais. Cela prendrait la forme d'abord d'une **vélorue**, sur l'axe des rues Chauveau-Lagarde et de Sèze (dans les 8^e et 9^e arrondissements voisins), des Capucines, Danielle-Casanova et des Petits-

⁶ Sébastopol en 2025 ce sont plus de 5 millions de passages vélos sur l'année, avec des pointes à 25 000 passages par jour. On note d'ailleurs que la mise en place de la piste cyclable rue du Renard et Beaubourg, présentée comme permettant de désengorger Sébastopol, n'a pas permis un report de trafic cyclable significatif : mal conçue, interrompue et sans jonctions efficaces avec le reste du réseau cyclable, elle est délaissée au-delà de nos anticipations les plus pessimistes.

⁷ Cet axe était d'ailleurs déjà prévu au plan vélo 2020-2026.

Champs, puis de pistes cyclables sur l'axe des rues Étienne-Marcel et aux Ours, avant de reprendre un esprit de vélorue sur l'axe Michel-le-Conte, Quatre-Fils, Perle Parc-Royal :



C'est également l'occasion d'intégrer une refonte de la **place des Victoires** dans le mandat, avec un objectif d'embellissement et de mise en valeur de cette place patrimoniale majestueuse.

3. Davantage de rues de quartier sans trafic

Les rues de quartier ne sont pas conçues pour servir d'axes de transit : cela nuit gravement à la **tranquillité** (bruit, pollution) et à la **sécurité** des habitants, notamment les **plus vulnérables**. Comme indiqué plus haut, il est indispensable de cantonner le trafic de transit aux grands axes transversaux, ce qui suppose notamment de modifier le plan de circulation via des inversions totales ou partielles de sens de circulation.

Le travail sur ce sujet a été particulièrement riche à Paris Centre durant le mandat écoulé, et c'est une très bonne chose. Il faut continuer sur cette lancée, car il reste encore beaucoup à faire :

Le travail sur le **Marais** doit être encore approfondi au cours du prochain mandat, avec un déploiement de nouvelles **zones de rencontre**, la piétonnisation de certaines rues (avec vélos autorisés), et la révision de certaines rues à l'est qui restent encore difficiles à pratiquer que ce soit à pied ou à vélo. En particulier, la **rue de Bretagne** n'a pas bénéficié d'une réduction de trafic et reste désagréable, sans compter qu'elle se déverse sur les **rues Froissart** et **Commines**, véritables raccourcis pour automobilistes pressés, mais qui sont trop étroites pour accueillir des pistes. Idem, la **rue des Franks-Bourgeois** n'a pas bénéficié de la réduction de trafic qui lui est due. Le trafic qui en vient se déverse sur la **place des Vosges**, qui devrait pourtant être quasiment piétonne, puis se retrouve sur la **rue du Pas-de-la-Mule**, qui vient encombrer un boulevard Beaumarchais déjà asphyxié et au bord de l'implosion.

À l'ouest, outre le projet de vélorue déjà mentionné, on pense notamment aux rues **Cambon** et **Saint-Augustin** ; le grand projet Louvre et le réaménagement de la **rue de l'Amiral de Coligny** doivent par ailleurs être accompagnés d'une refonte du plan de circulation sur les grands axes limitrophes. Le raccourci de transit Opéra/quais de Seine embolise totalement la **rue Saint-Honoré** entre la rue du Louvre et la rue de Marengo. Cela

dénature aussi la place du Palais Royal et tout le patrimoine exceptionnel qui s'y trouve. Il faut aussi profiter du grand projet Louvre pour repenser globalement la fonction de l'axe **rue du Louvre/rue Montmartre**, constamment embouteillé d'un trafic qui pourrit la vie du quartier, et dénué de tout aménagement logique.

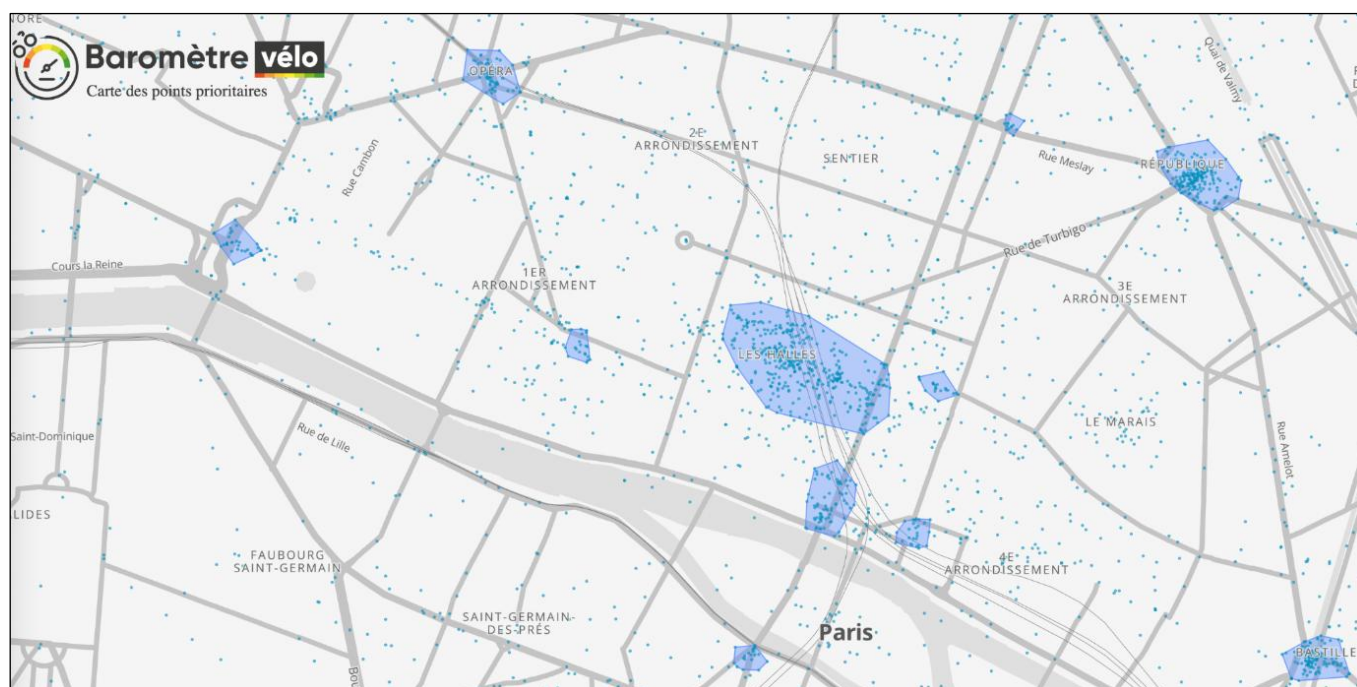


Le raccourci vers les quais depuis Opéra sature Saint-Honoré et dénature tout le quartier en amont.

4. Du stationnement répondant aux besoins des cyclistes

Paris Centre a beaucoup progressé en termes de stationnement vélo au cours de ce mandat, avec environ 10 000 arceaux posés durant le mandat (passant ainsi de 6 000 à 16 000 arceaux), et n'est plus très loin d'un **respect intégral de la Loi Orientation et Mobilités**. La fin de ce mandat montre d'ailleurs de nombreuses avancées dans l'ouest, notamment dans le Quartier Central des Affaires.

Pour autant, les 10 000 répondants au baromètre vélo 2025 de la FUB⁸ pointent clairement des **besoins encore importants à combler**, spécialement dans le quartier des Halles et l'hyper-centre, et plus généralement aux abords de tous les grands carrefours et grandes places de Paris Centre – voir carte ci-dessous :

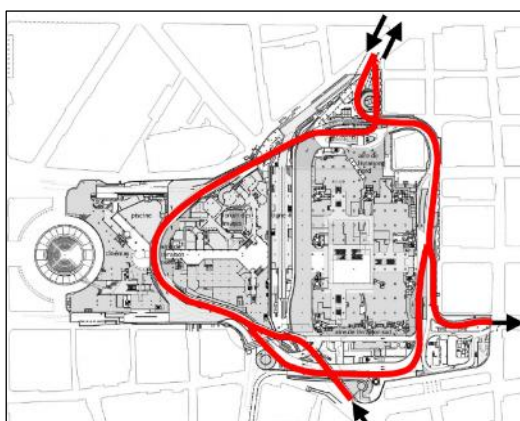


⁸ Le baromètre vélo est organisé tous les 2 ans par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) dans la France entière, avec en 2025 plus de 330 000 répondants pour toute la France et près de 10 000 pour Paris intra-muros.

Au-delà de cette continuation nécessaire de la massification des arceaux de vélo en surface, il est toujours possible d'être **créatif**.

L'exemple des **Halles** est topique, car y faire de l'intermodalité est un calvaire : les arceaux, bien que désormais nombreux, sont souvent pleins et répartis en petites poches éparpillées. Par ailleurs, la traversée de la zone piétonne des Halles, pour trouver d'autres arceaux ou pour repartir de l'autre côté, est laborieuse et désagréable pour tout le monde.

Les voies et parkings souterrains des Halles peuvent offrir une opportunité fantastique de résoudre les deux problèmes. Une **grande vélostation** du niveau de celles qu'on trouve aux Pays-Bas, ou même à Lyon, permettrait d'offrir une solution de masse aux personnes en intermodalité avec la grande offre de transports ferrés disponibles. Les **tunnels routiers**, eux, offriraient une traversée nord-sud et sud-nord rapide, efficace, sans déranger les piétons en surface.



Les voiries souterraines du Forum des Halles.



Parking vélo (12 000 places) dans la gare d'Utrecht, Pays-Bas (350 000 habitants).

Merci de nous avoir lus et d'aider à rendre Paris Centre encore plus cyclable !

