

Municipales Mars 2026 - Paris 5e

Groupe Local Paris en Selle 5/6/7e

En quelques années, le vélo a pris une place croissante dans les déplacements quotidiens à Paris, y compris dans le 5e arrondissement. Habitants, étudiants, familles et travailleurs sont de plus en plus nombreux à choisir ce mode de déplacement simple, écologique et économique. Pourtant, circuler à vélo dans le 5e reste encore trop souvent difficile : les itinéraires sont discontinus ou peu lisibles, certaines rues étroites peuvent être anxiogènes, la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes manque de sérénité, et le manque de stationnements vélo sécurisés décourage l'usage au quotidien.

Le 5e est l'un des arrondissements les plus cyclistes de Paris, avec 11,4 % des habitants utilisant le vélo tous les jours pour se rendre à leur travail en 2022. Le vélo est ainsi devenu le troisième mode de transport préféré des habitants du 5e, derrière les transports en commun et la marche.

(Source : Insee, RP2022 exploitation principale, géographie au 01/01/2025 - ACT G2)

Nous proposons ainsi des actions concrètes autour de 3 priorités :

- A. compléter et sécuriser le réseau cyclable ;
- B. protéger plus efficacement les usagers les plus vulnérables pour un meilleur partage de la voirie ;
- C. massifier le stationnement vélo.



PRIORITÉS
Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité.

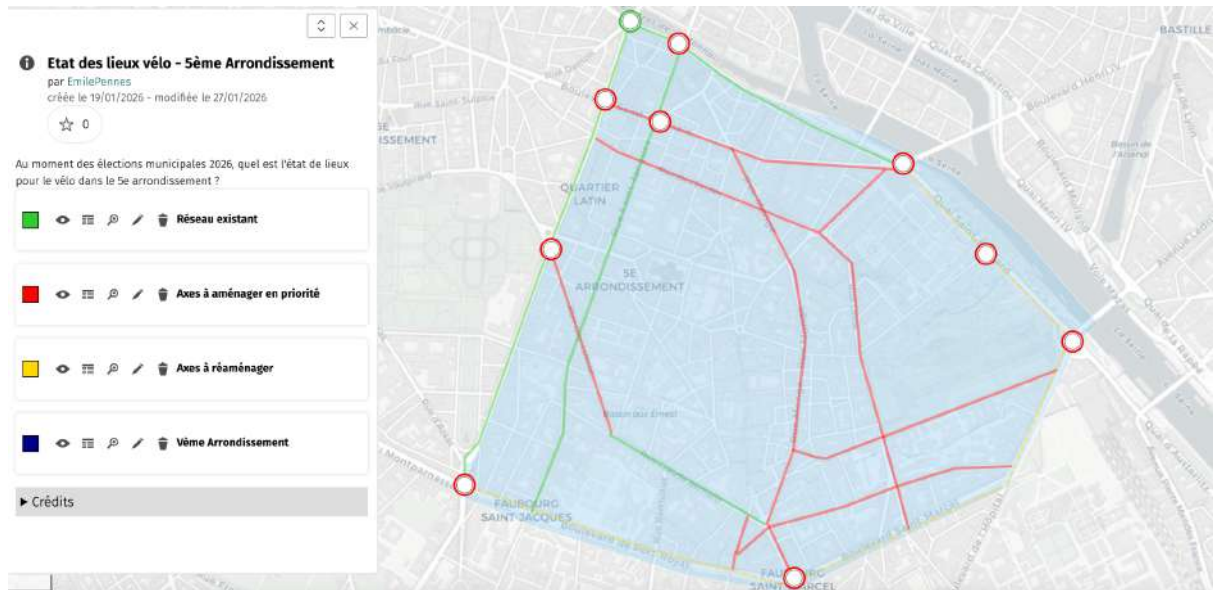
PROGRÈS
Les points en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2 ans.

POINTS LIEUX-CLÉS

STATIONNEMENTS
Les points (en bleu) indiquent les souhaits de stationnements vélo.

POINTS LIEUX-CLÉS

A. Pour un réseau cyclable continu et protégé dans le 5e



[Carte des 10 propositions de Paris en Selle pour un réseau cyclable continu dans le 5e arrondissement](#)

#1 : Boulevard Saint-Germain

Transformer le boulevard Saint-Germain, aujourd'hui dédié au trafic automobile, en un boulevard végétalisé destiné aux piétons, vélos et bus.



Boulevard Saint-Germain aujourd'hui



Projection du Boulevard Saint-Germain, végétalisé et réservé à la circulation des piétons, bus et cycles

#2 : Quai Saint-Bernard

Supprimer la piste cyclable située sur le trottoir, source de nombreux conflits avec les piétons, et créer une piste bidirectionnelle sur la chaussée (4 files disponibles), avec un séparateur physique.

#3 : Avenue des Gobelins - Rue Monge

Aménager des pistes cyclables pour cet axe structurant traversant l'arrondissement en son centre.



Rue Monge aujourd'hui



Projection Rue Monge avec pistes cyclables

#4 : Rue des Écoles



Rue des Écoles aujourd'hui

Apaiser cet axe est-ouest en libérant de la place pour les piétons et les cyclistes (actuellement, jusqu'à 5 voies dédiées aux voitures : 3 files de circulation et jusqu'à 2 files de stationnement automobiles).

#5 : Boulevard de l'Hôpital - Boulevard de Port-Royal - Boulevard Saint-Marcel

Sécuriser des pistes cyclables hors voies bus sur les boulevards de Port-Royal, Saint-Marcel et de l'Hôpital.

#6 : Rue Poliveau - rue du Fer à Moulin - rue Pascal

Création d'une vélorue, dans le prolongement de la vélorue Pascal-Vulpian-Vergniaud en place dans le 13e arrondissement.



#7 : Apaiser les abords du Jardin des Plantes : Rue Geoffroy Saint-Hilaire et Rue Buffon

Via un plan de circulation ambitieux, repenser les abords du Jardin des Plantes pour les apaiser, notamment Rue Geoffroy Saint-Hilaire et Rue Buffon. Il est nécessaire d'apaiser les abords du jardin pour permettre aux familles d'accéder aux jardins en toute sécurité : création d'aménagements cyclables, de plateaux piétons traversants, multiplication des arceaux vélos pour vélos de grandes tailles (longtails, vélo cargos...).

#8 : Rue Gay-Lussac

Prolonger les pistes cyclables déjà réalisées rue Claude Bernard par des pistes sécurisées rue Gay Lussac, qui permettraient de faire le lien avec le boulevard Saint-Michel et la rue Saint-Jacques.

#9 : Rue des Fossés Saint-Bernard

Refaire la chaussée de la rue des Fossés Saint-Bernard et y aménager des pistes cyclables pour permettre de rejoindre les quais et le pont de Sully en sécurité.



Rue des Fossés Saint-Bernard aujourd'hui

#10 : Place Valhubert

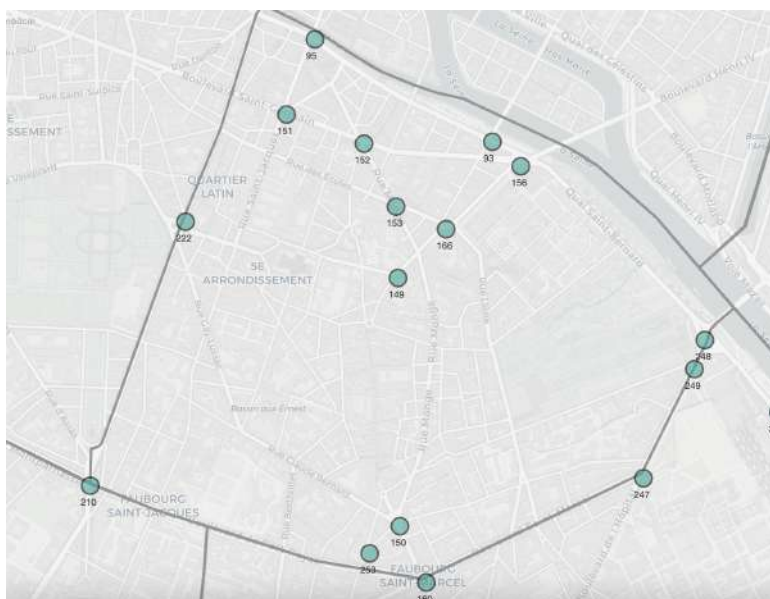
Repenser la place Valhubert pour des trajets sécurisés pour les mobilités douces et accorder plus de place aux piétons.

#11 : Place du Panthéon

Piétonniser et végétaliser cette place centrale du 5e arrondissement pour l'apaiser et mettre en valeur son patrimoine.

#12 : Sécurisation des carrefours dangereux

Paris en Selle a identifié 200 carrefours dangereux à traiter en priorité dans tout Paris, dont seize dans le 5e arrondissement (certains d'entre eux ont déjà été sécurisés de façon tactique).



Carrefours dangereux à sécuriser dans le 5e arrondissement

B. Pour un 5^e arrondissement qui protège piétons et cyclistes

Cyclistes, piétons et automobilistes doivent pouvoir cohabiter sans crainte ni agressivité. Paris en Selle appelle à la mise en œuvre d'**une vision Zéro : zéro mort, zéro blessé grave** - fondée sur un principe simple : aucun accident grave n'est acceptable.

Aujourd'hui, nombre de conflits entre piétons et cyclistes sont liés à des infrastructures mal conçues, notamment les pistes sur trottoir ou les zones de flux mêlés, qui créent confusion et tensions. La solution passe par **une séparation nette des espaces, une signalisation visible et cohérente**, et une co-visibilité permanente entre tous les usagers, afin que chacun comprenne sa place et ses priorités.

Ensuite, il faut **développer une culture du partage** : former les enfants grâce au programme *Savoir rouler à vélo*, accompagner les adultes dans les bonnes pratiques et renforcer la bienveillance entre usagers.

Enfin, la police municipale doit concentrer son action sur la protection des usagers les plus vulnérables, en **ciblant les comportements réellement dangereux** : dépassements

agressifs, stationnements sur pistes et passages piétons, excès de vitesse ou non-respect des priorités.

Nous proposons notamment l'installation de radars dans le 5e, en particulier sur les grands axes où les excès sont fréquents, ainsi qu'un renforcement des contrôles et des sanctions contre les vélos et trottinettes débridés, dont la vitesse excessive met en danger les autres usagers.

C. Un stationnement vélo sécurisé et accessible partout

Beaucoup d'habitants ne peuvent pas stocker leur vélo chez eux et ont besoin de solutions de stationnement sécurisées, proches et disponibles. Ainsi, il est proposé de :

- **poursuivre la réduction du stationnement automobile en surface**, notamment en supprimant systématiquement une file de stationnement dans les rues où il y en a deux ;
- **doubler le nombre de places de stationnement vélo** en prévoyant notamment des stationnement pour les vélos de grandes tailles (longtails, vélo cargos...) ;
- **renforcer massivement le stationnement au niveau des espaces publics** les plus fréquentés du 5^e :
 - autour du Jardin des Plantes ;
 - autour de la Place Saint-Michel ;
 - autour de la Place de la Contrescarpe et de la rue Mouffetard ;
 - autour des différents lieux de cultures (cinémas, théâtres, musées, etc.).
- **rendre obligatoire la mise en place de stationnements vélo temporaires lors d'événements** culturels, festifs ou commerciaux dans l'espace public (concerts, marchés, compétitions sportives, etc.), comme ce fut par exemple le cas lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.