

Note de plaidoyer - Municipales 2026 - Paris 6^e

Groupe local Paris en Selle 6^e

En quelques années, le vélo s'est imposé comme un mode de déplacement de plus en plus important à Paris, y compris dans le 6^e arrondissement. Habitants, étudiants, familles et actifs sont toujours plus nombreux à privilégier ce moyen de transport à la fois simple et économique. Ainsi, 10,6 % des habitants du 6^e se rendent au travail à vélo selon l'étude de l'INSEE en 2022¹, soit plus d'une personne sur 10 et ce chiffre ne fera qu'augmenter.

Néanmoins, se déplacer à vélo dans le 6^e demeure souvent compliqué : les parcours manquent de continuité et de lisibilité, certaines rues étroites génèrent un sentiment d'insécurité, la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes reste tendue, et l'insuffisance de stationnements vélos sécurisés complique l'usage quotidien.

Table des matières

État des lieux	3
A. Pour un réseau cyclable continu et protégé dans le 6^e	6
#1 : Boulevard Saint-Germain	7
#2 : Rue de Rennes	7
#3 : Rue Bonaparte	8
#4 : Rue de Vaugirard	8
#5 : Rue du Cherche-Midi	8
#6 : Rue des Saints-Pères	9
#7 : Rue de Sèvres et rue du Four	9
#8 : Boulevard Raspail	9
#9 : Rue de Médicis	10
#10 : Rue Dauphine	10
#11 : Rue d'Assas	10
#12 : Rue Notre-Dame-des-Champs et rue Saint-Placide	10
#14 : Rue de l'Ecole-de-Médecine	10
#15 : Rue Saint-Sulpice et rue du Vieux-Colombier	11
#16 : Abords du jardin du Luxembourg	11
# 17 : Carrefours dangereux de l'arrondissement	11
B. Pour un 6^e arrondissement qui protège piétons et cyclistes	12
C. Pour un stationnement vélo sécurisé et accessible	13

¹ Source : Insee, RP2022 exploitation principale, géographie au 01/01/2025 - ACT G2
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75106>

État des lieux

Malgré les deux pistes cyclables bidirectionnelles² construites à l'initiative de la Ville de Paris à la lisière du 6^e arrondissement, le groupe local Paris en Selle 6^e regrette la quasi-absence d'aménagement cyclable qualitatif dans le périmètre de l'arrondissement. En effet, le 6^e dispose de deux pistes sécurisées et pérennes en son sein, à savoir celle de la rue Guynemer, dans le sens nord-sud, et celle de la rue du Four, entre le boulevard Saint-Germain et la rue Bonaparte, sur 170 mètres seulement dans le sens est-ouest. La piste bidirectionnelle de la rue de Vaugirard est provisoire depuis le début du mandat et nous appelons à nouveau à sa pérennisation.

Si les aménagements cyclables sont rares dans le 6^e, l'existence de plusieurs rues requalifiées en zones de rencontre atténue néanmoins le bilan de l'arrondissement. Ces rues, concentrées majoritairement dans le nord-est de l'arrondissement autour des rues de Buci et Saint-André-des-Arts, sont sources de vrai apaisement, encourageant les mobilités douces et favorisant l'activité commerciale³. Nous notons néanmoins qu'il s'agit (à l'exception de la rue de Buci) de simples requalifications non suivies de travaux lourds pour éliminer les trottoirs étroits, héritage d'un Paris dévolu au tout-voiture.

De nombreuses rues étroites de l'arrondissement connaissent encore un trafic de transit très dense⁴, à l'origine de nombreuses nuisances vécues quotidiennement par les riverains et les visiteurs, telles la pollution de l'air, l'insécurité routière, l'encombrement de l'espace, la chaleur anthropique, la pollution sonore et la dégradation de la qualité de vie. Ces nuisances pourraient être évitées si un plan de circulation était mis en place dans le 6^e arrondissement afin d'éliminer le trafic de transit et le rediriger vers des axes plus capacitaires. La requalification de certaines rues en zones de rencontre y contribuerait aussi.

D'ailleurs, même si la majorité des axes en zone 30 sont en double-sens cyclable, conformément à la Loi d'Orientations et des Mobilités (LOM), quelques-uns, et non des

² Ces deux pistes bidirectionnelles, à savoir celle des quais de Seine et celle du boulevard Saint-Michel, sont toutes deux limitrophes et incluses dans des axes structurants traversant l'intégralité de Paris du nord au sud et d'ouest en est.

³ Le Collectif Vélo Ile de France a publié en janvier 2026 une enquête sur « La transformation des rues commerçantes de centre-ville » : <https://velo-iledefrance.fr/2026/01/19/enquete-commerces-mobilite/>

⁴ Le trafic de transit désigne la circulation routière qui traverse une zone sans s'y arrêter. D'après la doctrine de Paris en Selle, seuls les grands axes capacitaires (en termes de dimensions) peuvent être dévolus au trafic de transit, tandis que les petits axes ne doivent être réservés qu'à la desserte locale.

moindres, restent encore fermés aux cyclistes tels la rue Saint-Sulpice, la rue Bonaparte, la rue des Saints-Pères ou la rue de Condé. Ce non-respect de la loi a des incidences non négligeables sur la sécurité routière, les automobilistes accélérant en l'absence d'autres usagers en contre-sens, ainsi que sur les itinéraires cyclables qui se trouvent complexifiés dans un arrondissement peu apaisé et non pourvu en aménagement cyclable.

Enfin, plusieurs rues ont connu des réfections majeures sous ce dernier mandat sans prise en compte des déplacements à vélo, comme la rue de Rennes ou la rue des Saints-Pères, qui ne possèdent aucun aménagement cyclable sécurisé (pas de séparation physique des vélos des véhicules motorisés). De même, seul un carrefour⁵ a fait l'objet de travaux de sécurisation, alors même que ces lieux sont les plus accidentogènes. L'arrondissement reste ainsi marqué par des carrefours dangereux aux dimensions démesurées.



Carte 1 : Aménagements cyclables sécurisés (en vert) en février 2026 dans le 6^e arr.

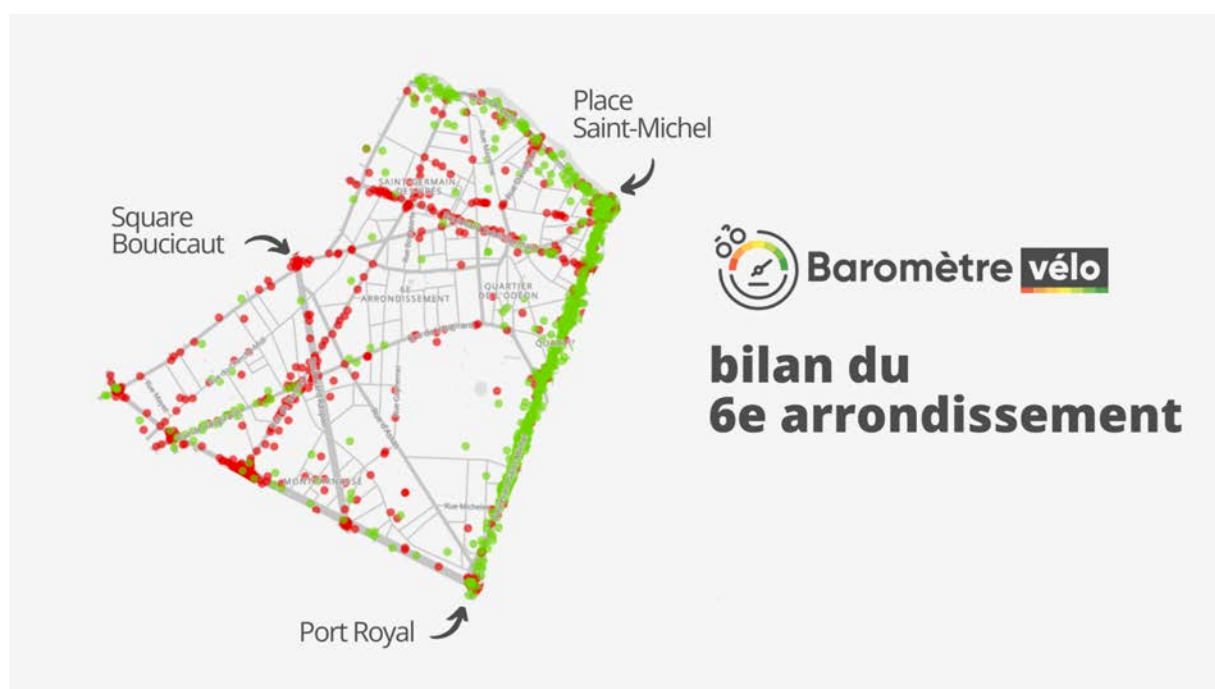
⁵ Il s'agit du carrefour Invalides/Sèvres.

À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule 20 idées pour un Paris 100 % cyclable (<https://votez-velo.parisenselle.fr>). Nous souhaitons que l'ensemble des candidats à la mairie du 6^e se saisissent de ces propositions, elles seront rassemblées sur la plateforme des municipales 2026 du Collectif Vélo Île-de-France, dont Paris en Selle est membre.

Pour un 6^e arrondissement cyclable et apaisé, nous proposons ainsi des actions concrètes autour de 3 priorités :

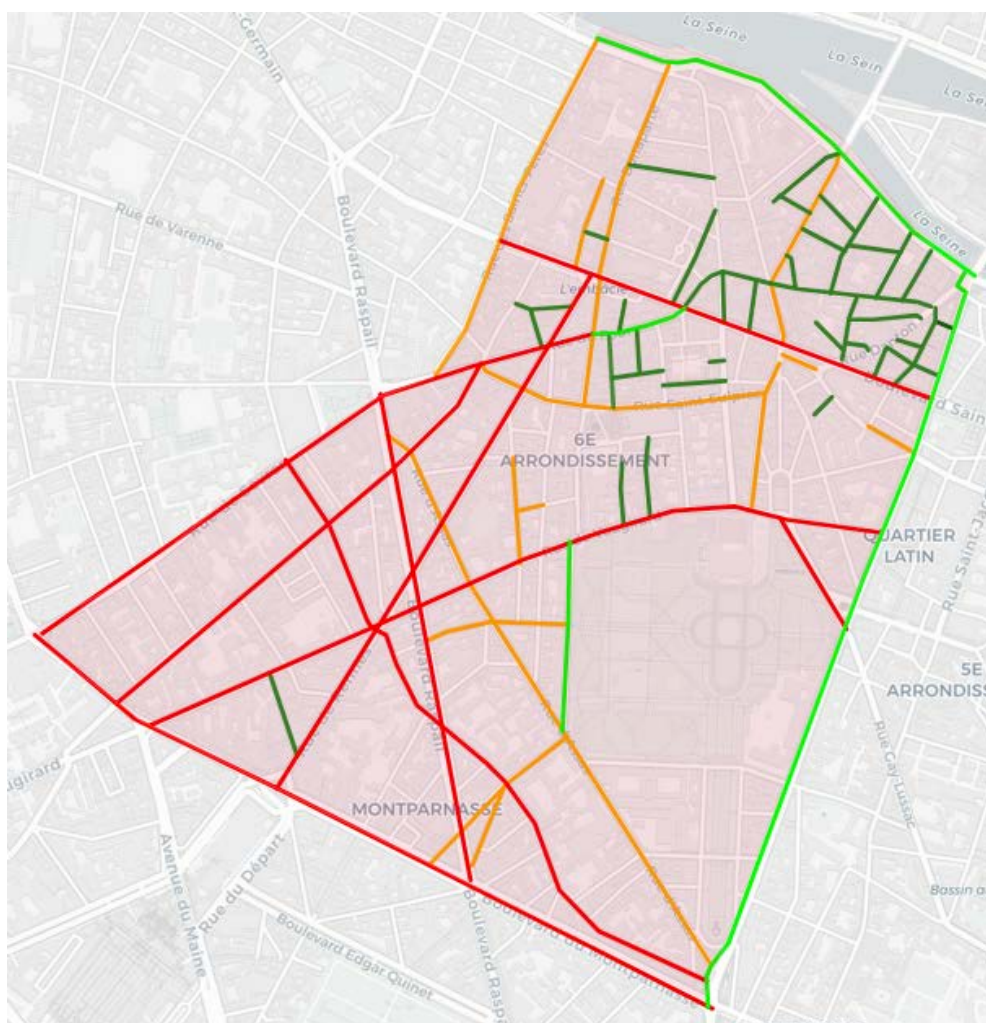
- A. **Compléter et sécuriser le réseau cyclable** ;
- B. **Protéger plus efficacement les usagers les plus vulnérables** pour un meilleur partage de la voirie ;
- C. **Massifier le stationnement vélo.**

Ces propositions s'appuient sur les résultats du Baromètre vélo 2025 de la Fédération des Usagers de la Bicyclette et sur le travail de terrain de Paris en Selle dans le 6^e.



A. Pour un réseau cyclable continu et protégé dans le 6^e

Pour que le 6^e devienne réellement cyclable, nous devons sortir d'une logique de « pistes isolées » pour construire un réseau continu.



Carte 2 : Aménagements cyclables sécurisés et demandés dans le 6^e arrondissement

Légende (accès à la carte interactive : <http://u.osmfr.org/m/1362592/>)

Vert : Pistes cyclables sécurisées existantes.

Rouge : Infrastructures cyclables à créer par le biais de pistes cyclables protégées ou de vélorues

Vert foncé : Axes déjà requalifiés (rues piétonnes et zones de rencontres existantes).

Orange : Axes à requalifier en les transformant en zones de rencontre ou par le biais de dispositifs tels que le plan de circulation et les filtres modaux, afin de les réserver à la seule desserte locale et aux transports en commun.

#1 : Boulevard Saint-Germain

Transformer le boulevard Saint-Germain, aujourd'hui dédié intégralement au trafic automobile, en un boulevard végétalisé destiné aux piétons, vélos, bus et véhicules d'urgence. Le boulevard Saint-Germain est un axe structurant permettant non seulement de relier le nord des 5^e, 6^e et 7^e arrondissements, mais aussi l'est et l'ouest de la ville de Paris en reliant deux nœuds importants (Concorde et Bastille), d'où l'importance de garantir sa fluidité. C'est aujourd'hui un axe qui ne peut être emprunté que d'ouest en est par les vélos.



Boulevard Saint-Germain aujourd'hui



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

#2 : Rue de Rennes

- Mettre en place des pistes sécurisées unidirectionnelles dans les deux sens de la chaussée. Cette rue doit faire partie du réseau structurant, car se situant dans le prolongement de la Coulée Verte du Sud parisien, qui relie la place de Catalogne (Paris 14^e) à la gare de Massy-Palaiseau (Massy, Essonne) sur 14 km ;
- Rappelons que la rue de Rennes a été percée pour en faire un axe structurant entre la gare Montparnasse et le palais du Louvre, reliant ainsi la percée de la rue Louvre aux autres percées haussmanniennes convergeant autour de la gare Montparnasse. Ce projet n'ayant pas abouti, cette rue paraît aujourd'hui surdimensionnée et connaît un trafic important dans sa seule partie sud entre le boulevard Raspail et la place du 18 juin 1940. Dans sa partie nord, les seules débouchées au trafic, dans le sens sud-nord, sont l'étroite rue Bonaparte et le boulevard Saint-Germain (à sens unique vers l'est), tandis que le trafic est beaucoup plus faible dans le sens nord-sud, le boulevard de Raspail absorbant tout le trafic venant du nord et de l'ouest, hormis les flux traversant l'étroite rue

des Saints-Pères entre le boulevard Saint-Germain et la rue de Sèvres. Ces éléments devront amener la mairie du 6^e à reconsidérer le rôle de la rue de Rennes en l'apaisant car ne pouvant accueillir le trafic de transit de par sa position et ses débouchés.

#3 : Rue Bonaparte

- Apaiser entre le boulevard Saint-Germain et les quais de Seine, en aménageant le double-sens cyclable, en prolongeant ainsi l'axe formé par la rue de Rennes et la Coulée Verte du Sud parisien, tout en élargissant les trottoirs pour le confort des piétons ;
- Requalifier le tronçon, très commerçant, entre le boulevard Saint-Germain et la rue Saint-Sulpice en zone de rencontre.

#4 : Rue de Vaugirard

- Pérenniser la piste cyclable entre le boulevard du Montparnasse et la rue de Rennes en réalisant un séparateur en granit aux normes parisiennes ;
- Dans la continuité, aménager une vélorue⁶ entre la rue de Rennes et le boulevard Saint-Michel, dans le prolongement de la piste cyclable existante sur la partie aval de la rue.



Schéma de vélorue

#5 : Rue du Cherche-Midi

- Créer **une vélorue** dans la rue du Cherche-Midi afin de la désencombrer et de la rendre plus agréable pour les riverains, commerçants, cyclistes et piétons. Le trafic motorisé serait exclusivement réservé à la desserte locale (habitants et livreurs) et aux véhicules d'urgence.

⁶ La vélorue est une section ou un ensemble de sections de voie appartenant au réseau cyclable structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte.



AVANT

Rue du Cherche-Midi, actuellement très minérale, avec un fort trafic de transit et avec beaucoup de stationnement en surface.



APRÈS

La rue du Cherche-Midi peut devenir la principale vélorue du 6e ! 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.

#6 : Rue des Saints-Pères

- Apaiser la rue des Saint-Pères via un plan de circulation adapté pour obtenir un axe sécurisé de la Seine jusqu'au boulevard Saint-Germain dans les deux sens pour les cyclistes, tout en élargissant les trottoirs pour un meilleur confort des piétons ;
- Transformer le tronçon entre le boulevard Saint-Germain et la rue de Sèvres en zone de rencontre pour permettre aux mobilités douces de s'approprier cet espace très contraint.

#7 : Rue de Sèvres et rue du Four

- Aménager de façon sécurisée la rue de Sèvres et la rue du Four, axes commerçants denses, avec des pistes cyclables sécurisées, du boulevard du Montparnasse à la rue Bonaparte, dans le prolongement, d'une part, de l'aménagement existant entre la rue Bonaparte et le boulevard Saint-Germain et, d'autre part, du chantier de pérennisation entamé dans le 15^e, afin de garantir la sécurité des piétons et des cyclistes.

#8 : Boulevard Raspail

- Mettre en place des pistes sécurisées dans les deux sens de la chaussée, le boulevard Raspail étant un axe structurant entre la place Denfert-Rochereau et le boulevard Saint-Germain et la rue du Bac. Au-delà, cet axe relie le sud de la ville aux quais de Seine et la rive droite.

#9 : Rue de Médicis

- Créer un aménagement sécurisé et apaisé entre la rue de Vaugirard et le boulevard Saint-Michel, afin de relier notamment les 5^e et 6^e arrondissements.

#10 : Rue Dauphine

- Rendre la rue agréable pour les piétons et sécurisée pour les cyclistes en supprimant le trafic de transit via un plan de circulation adapté.



Rue Dauphine aujourd'hui



Image projetée d'une rue Dauphine apaisée

#11 : Rue d'Assas

- Apaiser la rue en éliminant le trafic de transit par le biais de filtres modaux autorisant la circulation bidirectionnelle des bus et des cyclistes.

#12 : Rue Notre-Dame-des-Champs et rue Saint-Placide

- Créer une vélorue dans les rues Notre-Dame-des-Champs et Saint-Placide afin de les désencombrer et de les rendre plus agréables. Le trafic motorisé serait exclusivement réservé à la desserte locale (habitants et livreurs) et aux véhicules d'urgence.

#14 : Rue de l'Ecole-de-Médecine

- Apaiser et réserver aux seules mobilités douces le tronçon de la rue entre le boulevard Saint-Michel et la rue Hautefeuille. Par sa largeur excessivement réduite et son importante pression piétonne, il est inconcevable de maintenir le trafic de transit dans cette rue. Cela permettrait par ailleurs de réduire le trafic de transit sur la rue Dupuytren.

#15 : Rue Saint-Sulpice et rue du Vieux-Colombier

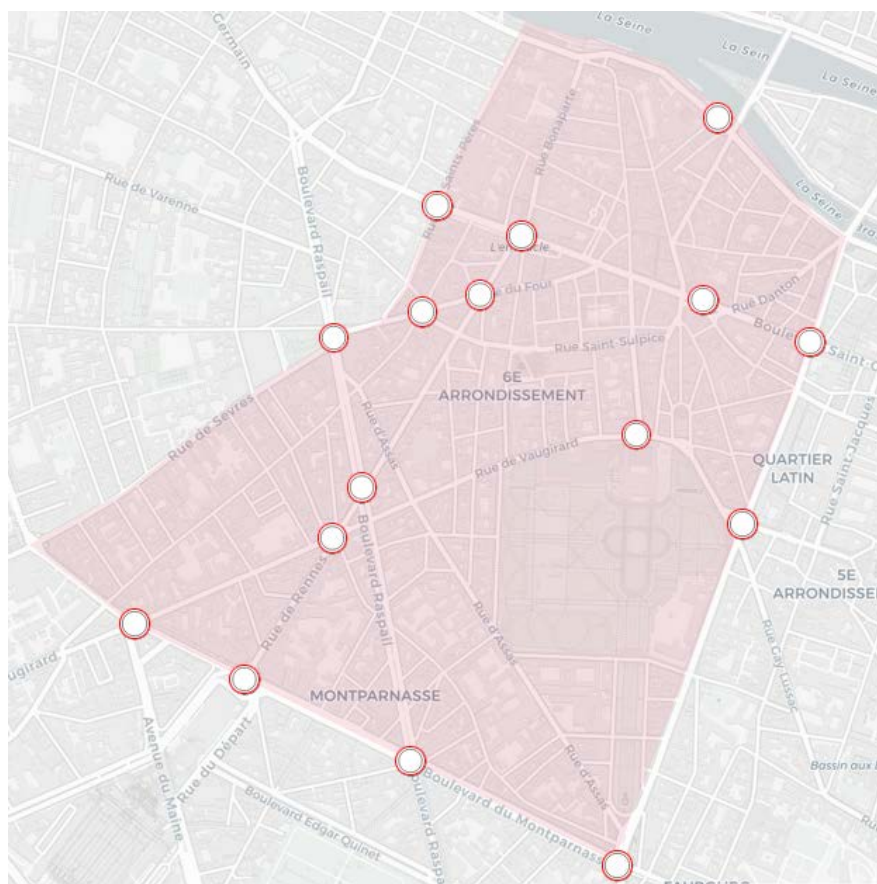
- Apaiser cet axe très emprunté, en autorisant et sécurisant le double sens cyclable d'un bout à l'autre et en interdisant tout trafic de transit ;
- Réserver la rue Saint-Sulpice, entre la rue des Canettes et la rue de Condé, aux seuls bus, ce tronçon étant caractérisé par des trottoirs très étroits et deux voies de circulation au détriment des piétons.

#16 : Abords du jardin du Luxembourg

- Aménager les rues menant vers le jardin du Luxembourg via une requalification en zone de rencontre des rues Bréa, de Fleurus et Vavin. Cela permettrait un accès sécurisé et apaisé aux riverains et aux visiteurs voulant se rendre au jardin depuis l'ouest de l'arrondissement (quartier Notre-Dame-des-Champs) qui concentre plus de la moitié de population de l'arrondissement.

17 : Carrefours dangereux de l'arrondissement

- Paris en Selle a identifié 200 carrefours dangereux à traiter en priorité dans tout Paris. À ce jour, un seul a été aménagé dans le 6^e arrondissement (place Edmond-Rostand). Plusieurs autres sont à sécuriser impérativement :



Carte 3 : Carrefours dangereux en ronds rouges à sécuriser dans le 6^e arrondissement

B. Pour un 6^e arrondissement qui protège piétons et cyclistes

Piétons, cyclistes et automobilistes doivent pouvoir partager l'espace public dans un climat apaisé, sans peur ni agressivité. Paris en Selle défend la mise en place d'une **vision Zéro : zéro mort, zéro blessé grave**⁷ - reposant sur un principe fondamental : aucun accident grave ne peut être considéré comme acceptable.

Aujourd'hui, une grande partie des tensions entre piétons et cyclistes trouve son origine dans des aménagements inadaptés, comme les pistes sur trottoir ou les zones où les flux sont mélangés, sources de confusion et de conflits. Pour y remédier, il est indispensable de **clarifier les usages par une séparation franche des espaces, une signalisation lisible et cohérente**, ainsi qu'une visibilité réciproque permanente entre tous les usagers, afin que chacun identifie clairement sa place et ses priorités.

⁷ Pour plus de détails :

<https://velo-iledefrance.fr/2025/05/07/adopter-une-vision-0-mort-et-blesse-grave-dans-ma-ville/>

Par ailleurs, le développement d'une véritable culture du partage est essentiel : sensibiliser les enfants grâce au programme *Savoir rouler à vélo*, accompagner les adultes dans l'adoption de bonnes pratiques et encourager des comportements respectueux entre tous les usagers de la rue. En outre, le 6^e arrondissement ne met en place l'opération **Paris Respire** que dans le secteur du Luxembourg pendant la période estivale, alors que la demande d'apaisement est d'actualité toute l'année et que plusieurs quartiers s'y prêteraient, comme les quartiers de la Monnaie et de Saint-Germain des-Prés.

Enfin, l'action de la police municipale doit prioritairement **viser la sécurité routière et la protection des plus vulnérables**, en s'attaquant aux comportements réellement dangereux : dépassements agressifs, stationnement illicite sur les pistes cyclables ou les passages piétons, vitesses excessives ou non-respect des règles de priorité.

Dans cette optique, nous proposons notamment l'installation de radars dans le 6^e arrondissement, en particulier sur les axes majeurs (boulevard Saint-Germain, rue de Rennes, boulevard Raspail, etc.), où les excès de vitesse sont récurrents, ainsi qu'un renforcement des contrôles et des sanctions à l'encontre des vélos et trottinettes débridés, dont la vitesse excessive représente un danger pour l'ensemble des usagers.

C. Pour un stationnement vélo sécurisé et accessible

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 :

- **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 vélo au niveau des espaces publics** les plus fréquentés du 6^e :
 - autour du jardin du Luxembourg ;
 - autour de la gare Montparnasse ;
 - autour de la Place Saint-Michel ;
 - autour du quartier Odéon ;

- autour des différents équipements publics (bibliothèques, piscines, salles de sport...) ou de lieux culturels (cinémas, théâtres, musées....) et culturels (église saint-Sulpice, 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 ;
- **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 ;

Pour permettre la mise en œuvre et le suivi de ces propositions, nous demandons la mise en place d'un **comité vélo dans le 6^e arrondissement** avec la Mairie, les services techniques et les associations cyclistes. Il se réunirait au moins deux fois par an. Il permettrait de prendre en compte l'expertise des usagers du vélo suffisamment en amont, afin de bien identifier les besoins, de faire remonter les problèmes, d'aider à prioriser les interventions et de s'assurer de la pertinence des aménagements proposés.