

Note de plaidoyer - Municipales 2026 - Paris 7^e

Groupe local Paris en Selle 7^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 7^e arrondissement. Habitants, étudiants, familles et actifs sont toujours plus nombreux à privilégier ce moyen de transport à la fois simple et économique. Ainsi, 9,2 % des habitants du 7^e se rendent au travail à vélo selon l'étude de l'INSEE en 2022¹, soit près d'une personne sur 10 et ce chiffre ne fera qu'augmenter.

Néanmoins, se déplacer à vélo dans le 7^e demeure souvent compliqué : les parcours manquent de continuité et de lisibilité, certaines rues étroites génèrent un sentiment d'insécurité, les larges avenues restent dépourvues de tout aménagement cyclable, la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes reste tendue, et l'insuffisance de stationnements vélos complique encore l'usage quotidien du vélo.

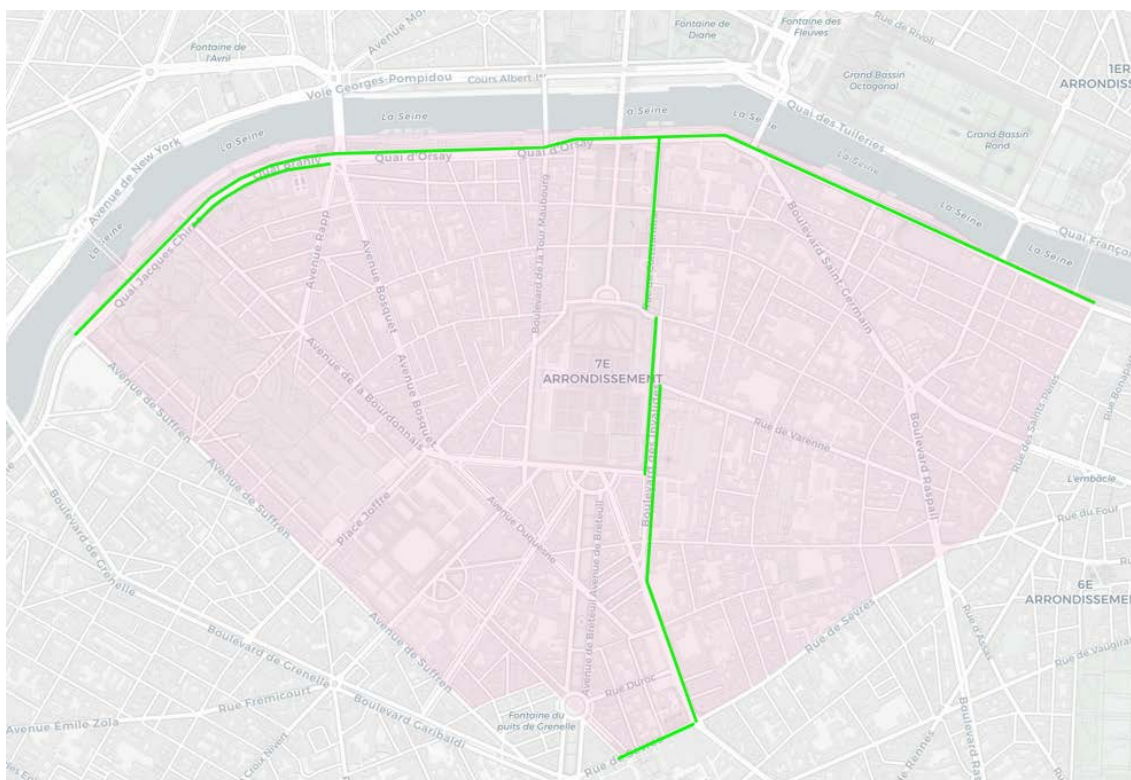
Table de matières

État des lieux	2
A. Pour un réseau cyclable continu et protégé dans le 7^e	4
#1 : Boulevard Saint-Germain	5
#2 : Rue des Saint-Pères	5
#3 : Rue de Sèvres	6
#4 : Boulevard Raspail	6
#5 : Rue du Bac	6
#6 : Rue de Babylone et rue d'Estrée	6
#7 : Rue Saint-Dominique et rue de Grenelle	7
#8 : Coeur vivant de l'arrondissement	7
#9 : Esplanade des Invalides et ses abords	7
#10 : Nord du quartier Saint-Thomas d'Aquin	8
#11 : Avenues de l'ouest du 7 ^e arrondissement	8
#12 : Abords du Champs-de-Mars	8
#13 : Abords des écoles	9
#14 : Aménager les grandes places de l'arrondissement	9
#15 : Carrefours dangereux de l'arrondissement	9
B. Pour un 7^e arrondissement qui protège piétons et cyclistes	10
C. Pour un stationnement vélo sécurisé et accessible	11

¹ Source : Insee, RP2022 exploitation principale, géographie au 01/01/2025 - ACT G2
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75107>

État des lieux

Hormis la piste cyclable bidirectionnelle des quais de Seine et celle de l'axe nord-sud longeant les Invalides (boulevard des Invalides, rue de Constantine et rue Robert-Esnault-Pelterie), nous constatons un manque d'aménagement cyclable qualitatif dans le 7^e arrondissement, malgré l'énorme potentiel dont dispose cet arrondissement.



Carte 1 : les seuls aménagements cyclables sécurisés (en vert) en février 2026 dans le 7^e arr.

Si les aménagements cyclables restent rares dans le 7^e arrondissement, la quasi généralisation des axes en double-sens cyclable en zone 30, conformément à la Loi d'Orientation et des Mobilités (LOM), est salubre. Mais quelques axes, et non des moindres, restent encore fermés aux cyclistes, tels l'avenue Bosquet, le tronçon sud de l'avenue de la Tour-Maubourg, l'ouest de la rue de l'Université, la rue Fabert, la rue Masseron, la rue Maurice-de-la-Sizeranne, le nord de la rue du Bac et la rue de Grenelle (entre les rues Bellechasse et Casimir-Perier). 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 non apaisé et peu pourvu en aménagement cyclable.

En outre, de nombreuses rues étroites connaissent un trafic de transit très dense², à l'origine de nombreuses nuisances vécues quotidiennement par les riverains et les visiteurs, telles que la pollution de l'air, l'insécurité routière, l'encombrement de l'espace, la chaleur anthropique et la pollution sonore. Tout ceci entraîne une dégradation de la qualité de vie des habitants.

Ces nuisances pourraient pourtant être évitées si un plan de circulation était mis en place dans le 7^e arrondissement pour y éviter le trafic de transit. La requalification de certaines rues en zones de rencontre y contribuerait aussi. Notons que cette mesure simple, donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes, reste inexploitée par la mairie du 7^e arrondissement, contrairement à sa voisine de l'est qui en a fait un usage important et bénéfique. Le 7^e arrondissement intègre pourtant, dans toute sa partie est, un Site Patrimonial Remarquable concentrant un nombre important de monuments historiques qui sont à valoriser en encourageant les mobilités douces et la végétalisation, au détriment du trafic de transit.

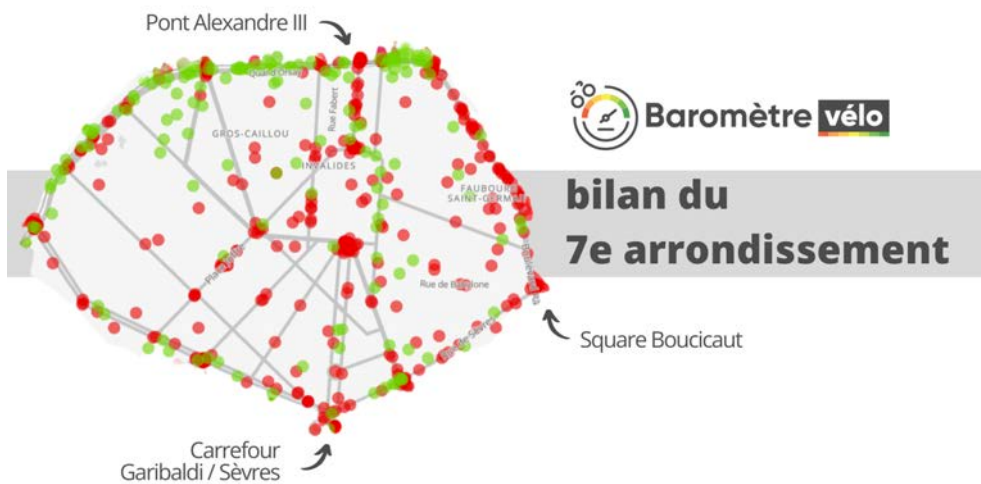
À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule 20 idées pour un Paris 100 % cyclable (<https://votiez-velo.parisenselle.fr>). Nous souhaitons que l'ensemble des candidats à la mairie du 7^e se saisissent de ces propositions, qui seront rassemblées sur la plateforme des municipales 2026 du Collectif Vélo Île-de-France, dont Paris en Selle est membre.

Pour un 7^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.**

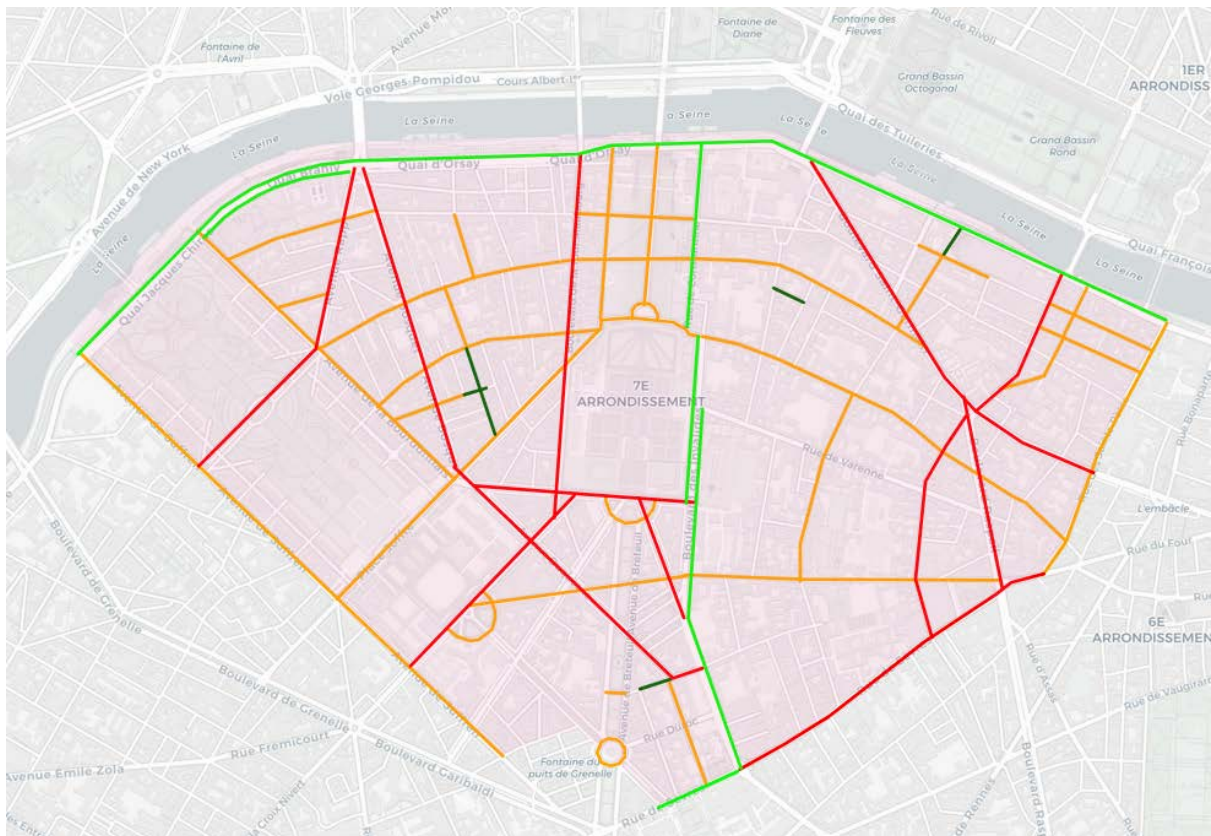
Ces propositions s'appuient sur les résultats du Baromètre vélo 2025 de la Fédération des Usagers de la Bicyclette et sur le travail de terrain de Paris en Selle dans le 7^e.

² 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. Plus de détails : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>



A. Pour un réseau cyclable continu et protégé dans le 7^e

Pour que le 7^e devienne réellement cyclable, nous devons sortir d'une logique de « pistes isolées » pour construire un réseau cyclable continu.



Carte 2 : Aménagements cyclables sécurisés et demandés dans le 7^e arrondissement

Légende (accès à la carte interactive : <http://u.osmfr.org/m/1362078/>)

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, aux transports en commun et véhicules d'urgence.

#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.



Boulevard Saint-Germain aujourd'hui



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

#2 : Rue des Saint-Pères

- Apaiser la rue des Saint-Pères via un plan de circulation adapté pour obtenir un axe sécurisé entre les quais de Seine et le 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 extrêmement contraint.

#3 : Rue de Sèvres

- Aménager de façon sécurisée la rue de Sèvres, axe commerçant dense, avec des pistes cyclables sécurisées et séparées entre le boulevard du Montparnasse et la rue des Saints-Pères, en prolongeant ainsi dans le 7^e le chantier de pérennisation entamé dans le 15^e arrondissement.

#4 : 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, 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.

#5 : Rue du Bac

- Aménager la partie nord de la rue du Bac (entre les quais de Seine et le boulevard Saint-Germain) pour sécuriser le déplacement des cyclistes et des piétons dans les deux sens ;
- Créer une vélorue³ entre la rue de Sèvres et le boulevard Saint-Germain, afin de désencombrer la rue et la rendre plus agréable. Le trafic motorisé serait exclusivement réservé pour la desserte locale (habitants et livreurs) et les véhicules d'urgence. L'aménagement de la vélorue serait l'occasion d'élargir les trottoirs, de faciliter les déplacements piétons et de favoriser l'activité commerciale⁴ de cet axe très fréquenté.



Schéma de vélorue

#6 : Rue de Babylone et rue d'Estrée

- Apaiser cet axe reliant le sud-ouest de l'arrondissement à son sud-est, pour fluidifier la circulation, tout en instaurant le double-sens cyclable d'un bout à l'autre ;
- Parmi les différentes mesures possibles, par exemple :

³ 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.

⁴ 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-mobilit/>

- Entre le boulevard Raspail et la rue du Bac, transformer ce tronçon en zone de rencontre avec des trottoirs traversants à ses extrémités.
- Entre la rue du Bac et la rue Vaneau, ce tronçon ne devrait être ouvert qu'à la desserte locale.

#7 : Rue Saint-Dominique et rue de Grenelle

- Apaiser ces deux rues parallèles, au profil similaire, en élargissant les trottoirs, en créant des filtres modaux tout en les végétalisant pour mettre en valeur ce quartier patrimonial exceptionnel ;
- Retravailler le plan de circulation local pour supprimer le trafic de transit et transformer ces rues en un secteur apaisé, privilégiant la vie de quartier et les mobilités douces.

#8 : Cœur vivant de l'arrondissement

- Apaiser la rue Cler et la rue du Champs-de-Mars, dans la continuité des tronçons déjà piétonnisés pour stimuler l'activité commerciale, améliorer la qualité de vie des habitants et développer le cœur vivant du 7^e arrondissement.

#9 : Esplanade des Invalides et ses abords

- Apaiser les artères de la zone de l'esplanade des Invalides via leur requalification profonde en zone de rencontre : avenue du Maréchal-Gallieni, rue Faber, rue de Grenelle, rue Saint-Dominique, rue de l'Université, rue de Constantine et rond-point du Bleu-de-France. De plus, il est proposé de détourner le trafic de transit traversant actuellement ces axes vers le boulevard de la Tour-Maubourg et l'avenue Bosquet. Cela permettrait l'apaisement et la valorisation de cet espace prisé par les riverains et les visiteurs, mais morcelé en îlots bruyants et cerné de toute part par un intense trafic routier, tout en garantissant un accès sécurisé depuis l'ouest de l'arrondissement (quartier du Gros-Caillou) qui concentre près de la moitié de population du 7^e. La perspective de l'esplanade des Invalides pourrait alors profiter aux mobilités douces et non plus au trafic de transit qui ne s'y arrête pas.
- Apaiser le pont Alexandre III, à l'image du pont d'Iéna, afin de relier les Invalides aux Champs-Élysées, leurs jardins, le Grand Palais et le Petit Palais, dans un espace cohérent et agréable dédié aux mobilités douces, sans trafic de transit en son sein.

#10 : Nord du quartier Saint-Thomas d'Aquin

- Apaiser les rues de Lille et de Verneuil (entre la rue des Saints-Pères et la rue du Bac) ainsi que l'axe formé par les rues de Beaune, Gaston-Gallimard, et Montalembert, très fréquenté par les cyclistes qui souhaitent éviter la rue du Bac, en plus d'accueillir de nombreux commerces. Une requalification en zone de rencontre est à privilégier, avec une révision du plan de circulation de tout ce secteur ;
- Apaiser la rue de Lille, entre les rues de Poitiers et de Solférino, ainsi que tout le nord de la rue de Bellechasse, entre la rue de Lille et la rue de Grenelle. Cette zone connaît une très importante pression piétonne car se situant aux abords directs du musée d'Orsay, qui attire 5 millions de visiteurs par an et qui s'y rendent à pied, à vélo ou en transport en commun.

#11 : Avenues de l'ouest du 7^e arrondissement

- Réaménager les larges avenues haussmanniennes du 7^e arrondissement pour y accueillir des infrastructures cyclables sécurisées et qualitatives : il s'agit prioritairement du boulevard de la Tour-Maubourg, et des avenues Duquesne, Bosquet, Rapp, de Tourville, de Lowendal et de Villars. Ces axes très capacitaires, dont nombreux possèdent des contre-allées bilatérales, sont exclusivement dédiés à la circulation et au stationnement automobile aujourd'hui, laissant peu de place aux mobilités douces. Quant aux avenues de la Motte-Picquet et de Ségur, un apaisement est à privilégier, le but étant de réduire la fragmentation urbaine de l'arrondissement causée par les grands axes, dont la partie ouest est particulièrement victime.
- Initier une réflexion sur la catégorisation et la répartition fonctionnelle des grands axes afin d'améliorer la cyclabilité de l'arrondissement et de l'apaiser au profit de ses habitants et des mobilités douces.

#12 : Abords du Champs-de-Mars

- Aménager les rues menant vers le Champ-de-Mars via leur requalification en zone de rencontre. Il s'agit des axes se situant entre l'avenue Bosquet et l'avenue de la Bourdonnais, à savoir les rues de l'Université, de Saint-Dominique, de Grenelle et du Champs-de-Mars ;
- Apaiser profondément les avenues de La Bourdonnais et de Suffren, en y éliminant tout trafic de transit, en réduisant leur largeur et en les végétalisant davantage, pour rapprocher le Champs-de-Mars des quartiers environnants.

Cela atténuerait les coupures que constituent ces grands axes et permettrait un accès plus sécurisé et apaisé aux riverains et aux visiteurs vers cet espace vert. Faire de même le long de la place Joffre, ce qui permettrait d'agrandir l'espace dévolu aux piétons et aux cyclistes dans cette zone.

#13 : Abords des écoles

- Multiplier les rues aux écoles pour sécuriser les déplacements des enfants, de plus en plus cyclistes ou passagers de cyclistes, et pour réduire la pollution à laquelle ils sont sujets. Le 7^e arrondissement compte à ce jour deux rues aux écoles (la rue Eblé et la rue Las-Cases), qui ont fait l'objet de travaux pour les apaiser radicalement. Le groupe local Paris en Selle 7^e appelle à poursuivre cet effort. D'autres artères devraient devenir à leur tour des rues aux écoles comme le tronçon est de la rue Saint-Dominique, la rue du Général-Camou, le nord de la rue Cler, la rue Vaneau (entre les rues de Babylone et Oudinot), la rue de Verneuil ou la rue Malar.

#14 : Aménager les grandes places de l'arrondissement

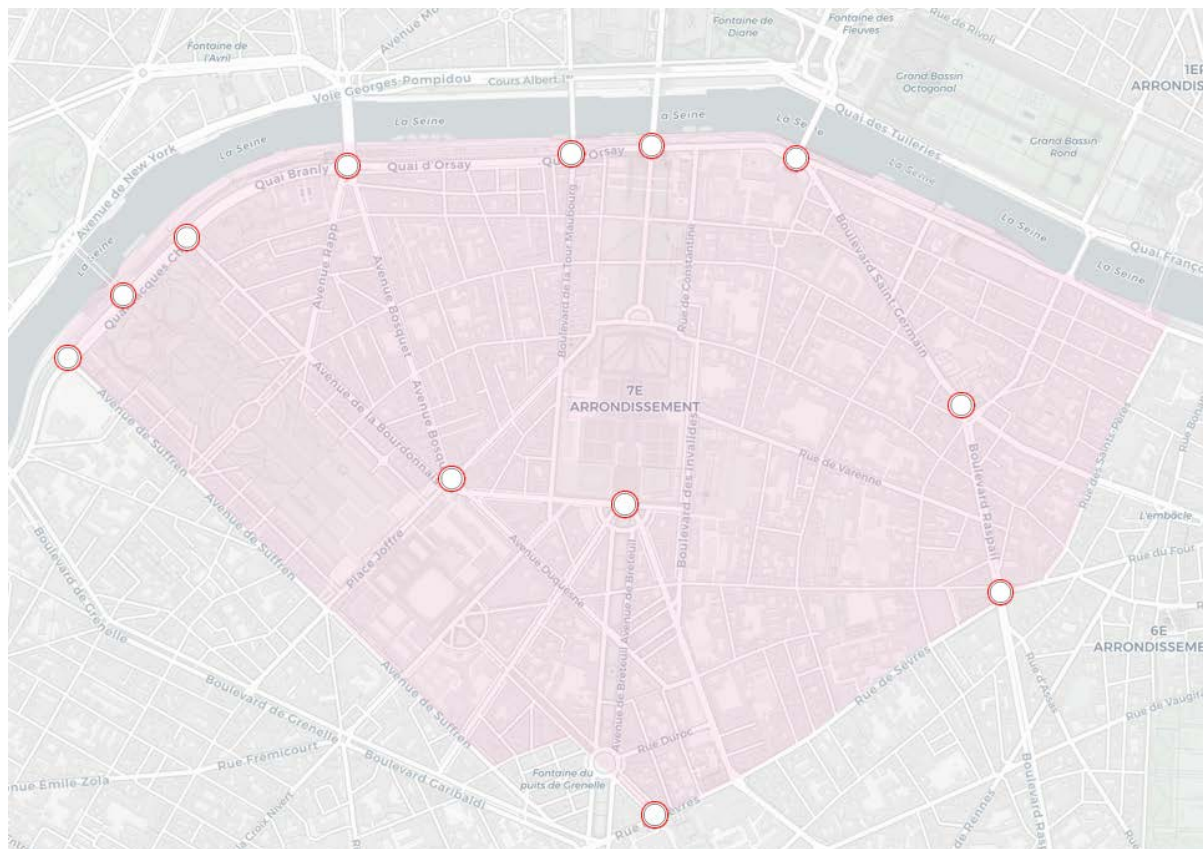
- Le 7^e possède des places emblématiques qui sont aujourd'hui des échangeurs routiers hostiles.
 - La place de l'École Militaire doit être réaménagée sur le modèle d'un "carrefour à la hollandaise", avec une séparation claire des flux pour éviter les conflits entre piétons, vélos et voitures ;
 - Les places de Breteuil, de Fontenoy - UNESCO et Vauban doivent être apaisées en les piétonnisant, tout en aménageant leur pourtour en zone de rencontre.

#15 : Carrefours dangereux de l'arrondissement

- Paris en Selle a identifié 200 carrefours dangereux à traiter en priorité dans tout Paris. Deux ont été aménagés dans le 7^e arrondissement, à savoir les carrefours Grenelle/Constantine/Invalides et Sèvres/Invalides. Plusieurs autres sont à sécuriser impérativement. Un soin particulier devrait être apportés aux abords des ponts de Seine (notamment Concorde, Alma, Royal), lieux congestionnés en permanence à cause du non-respect systématique de l'article R415-2 du Code de la route⁵.

⁵ « Tout conducteur ne doit s'engager dans une intersection que si son véhicule ne risque pas d'y être immobilisé et d'empêcher le passage des véhicules circulant sur les autres voies. »

- Nous demandons :
 - L'installation de phases de feux séparées pour éviter les conflits lors des tournes-à-droite ;
 - Une amélioration de la covisibilité via des balisettes et des avancées de trottoirs.



Carte 3 : Carrefours dangereux en ronds rouges à sécuriser prioritairement dans le 7^e arr.

B. Pour un 7^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**⁶ - 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

⁶ Pour plus de détails :

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

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.

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 7^e arrondissement n'a jamais mis en place l'opération **Paris Respire** alors que plusieurs quartiers s'y prêteraient, à commencer par tout le secteur autour de la rue Cler.

Enfin, l'action de la police municipale doit prioritairement **viser 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 7^e arrondissement, en particulier sur les axes majeurs (boulevard Saint-Germain, boulevard Raspail, avenue du Maréchal-Galliéni, avenue de la Bourdonnais, 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 7^e :
 - autour du Bon Marché ;
 - autour de l'Esplanades des Invalides ;

- autour du Champs de Mars ;
 - autour du musée d'Orsay ;
 - autour des différents équipements publics (bibliothèques, piscines, salles de sport...) ou de lieux culturels (cinémas, théâtres, musées....) et culturels (les environs des églises du 7^e restent dépourvues de stationnement vélo).
- **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 7^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.