



# Réenchanter le 8<sup>e</sup> arrondissement



Propositions de Paris en Selle 8<sup>e</sup>  
pour la mandature 2026-2032

## Paris en Selle

Créée en 2015, Paris en Selle est une association citoyenne qui œuvre pour faire de Paris une ville cyclable, sûre et agréable pour tous. Forte de plus de **1 000 adhérents**, elle rassemble des cyclistes de tous profils unis par la conviction que le vélo est un levier de transformation du cadre de vie pour l'ensemble des habitants. L'association porte la voix des usagers auprès des élus et des institutions, participe aux instances de concertation, et propose des aménagements concrets en s'appuyant sur sa communauté d'utilisateurs et ses experts en urbanisme. Son approche se veut **constructive et inclusive** : il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport, mais de **rééquilibrer l'espace public au bénéfice de tous**, pour une ville plus humaine, plus respirable et plus agréable à vivre.

### Paris en Selle 8°

28 Janvier 2026

Rédaction : Sylvain Ni

[paris8@parisenselle.fr](mailto:paris8@parisenselle.fr)

Couverture : Evelyne Trieu

Photographie : Daniel Grajales

Le 8<sup>e</sup> arrondissement a l'opportunité unique de devenir un modèle de transformation. Premier quartier d'affaires de France avec **189 000 emplois**, accueillant chaque mois plus d'un million de visiteurs sur les Champs-Élysées, le 8<sup>e</sup> concentre une énergie économique exceptionnelle. Pourtant, cette vitalité économique ne se traduit pas en qualité de vie pour ses habitants : la population a chuté de **12,7 %** entre 2011 et 2022, passant à 35 000 habitants en 2022.

Le cadre de vie y est notamment dégradé par la pression motorisée : le 8<sup>e</sup> est **l'arrondissement le plus bruyant de Paris**, avec des niveaux dépassant **75 décibels** sur les artères principales. À Paris, **50 % de l'espace public est occupé par l'automobile pour seulement 8 % des déplacements**. Dans le 8<sup>e</sup>, ce déséquilibre se traduit par un environnement inhospitalier pour tous les usagers : les familles partent, l'arrondissement se dépeuple. Il est temps de **réenchanter cet arrondissement** en un lieu où il fait bon vivre, travailler, et se déplacer – **un cadre de vie partagé**. Un quartier où les enfants peuvent aller à l'école à pied ou à vélo sans crainte, où les personnes âgées peuvent traverser sereinement, où l'espace public redevient un lieu de vie et de rencontre. Un quartier qui préserve l'accès des résidents, professionnels et services essentiels.

### **Des progrès réels, une dynamique à amplifier**

L'arrondissement, qui ne disposait d'aucun aménagement cyclable en 2014, a connu des progrès notables. Le boulevard Malesherbes aménagé, la vélorue de la rue d'Amsterdam, la sécurisation de carrefours comme la place du Canada, les rues aux écoles, le développement du stationnement vélo... Ces avancées montrent qu'**un autre 8<sup>e</sup> est possible**. Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont également démontré qu'une large partie de l'arrondissement pouvait devenir **100 % piétonne tout en restant accessible à tous** et desservie efficacement. Il est aujourd'hui possible de transformer l'essai en un 8<sup>e</sup> définitivement apaisé.

### **Sécurité : une urgence vitale**

Néanmoins, **en 2024, deux cyclistes ont perdu la vie dans l'arrondissement** : **Sophiane**, 32 ans, écrasée par un camion de chantier à la place du Canada en l'absence d'aménagement sécurisé, et **Paul Varry**, 27 ans, membre de Paris en Selle, victime de violence motorisée, tué délibérément par un automobiliste sur la piste cyclable du boulevard Malesherbes selon les éléments de l'enquête.

Ces drames illustrent l'insécurité des infrastructures et le paroxysme d'une violence routière inacceptable. **Plus de 9 cyclistes parisiens sur 10 déclarent avoir subi des comportements dangereux ou agressifs** de la part d'automobilistes. Cette violence touche tous les usagers vulnérables, notamment les piétons, premières victimes en milieu urbain. Les commissariats refusent trop souvent de prendre des plaintes lorsqu'il n'y a pas de blessures corporelles, empêchant une évaluation fiable de la violence routière.

Enfin, l'arrondissement ne dispose que de **40 agents de police municipale** pour gérer ces flux massifs – des moyens très largement insuffisants que la prochaine mandature doit absolument renforcer.

### **Le vélo, catalyseur pour réenchanter le 8<sup>e</sup>**

Le développement du vélo n'est pas qu'une question cycliste : c'est un **révélateur des transformations nécessaires du cadre de vie pour tous**. Or, l'arrondissement est aujourd'hui un environnement difficile pour l'ensemble de ses usagers. Pour y remédier, il est impératif de **rééquilibrer l'espace public en fonction des usages réels** : davantage d'espace pour les mobilités douces, les piétons, les terrasses et la vie locale, **tout en garantissant la fluidité des accès** pour les résidents, les livraisons et les services d'urgence. Ces transformations ne peuvent réussir que dans une démarche de **co-construction** associant élus, services techniques, acteurs économiques, associations et habitants.

# Nos propositions

## 1. Protéger tous les usagers : vision 0 mort 0 blessé grave

**Adopter la vision 0 mort 0 blessé grave** : chaque accident grave ou mortel est inacceptable. Cette vision suppose une démarche d'amélioration continue combinant aménagements, éducation et application des règles.

**Moyens et sanctions à la hauteur des flux** : Le 8<sup>e</sup> accueille 189 000 actifs quotidiens et 30 millions de visiteurs annuels sur les Champs-Élysées, mais ne dispose que de 40 agents de police municipale pour l'ensemble de l'arrondissement. Cet effectif est nettement insuffisant et doit être très largement renforcé. L'objectif : une application ferme et équitable des règles (respect du sas vélo, priorités piétons, limitation 30 km/h, interdiction de stationner sur pistes cyclables).

**Sécuriser le cadre de vie par une verbalisation dissuasive** : Entre octobre 2024 et septembre 2025, 66 066 PV ont été dressés dans le 8<sup>e</sup>, dont 93 % pour infractions routières (169 PV/jour en moyenne). Ce chiffre témoigne de la pression motorisée excessive, mais reste nettement insuffisant pour modifier les comportements au regard des flux quotidiens. Les infractions liées aux incivilités restent largement sous-verbalisées : 0,26 PV/jour pour jets de mégots, 0,13 PV/jour pour nuisances sonores dans l'arrondissement le plus bruyant de Paris.

**Faciliter le dépôt de plaintes pour violences routières** : Les forces de l'ordre ont l'obligation légale de recevoir toutes les plaintes. Pourtant, en pratique, les commissariats refusent trop souvent celles des usagers vulnérables victimes de violences routières (piétons, cyclistes), notamment en l'absence de blessures corporelles. Nous demandons que cette obligation soit strictement respectée et que toutes les victimes puissent systématiquement déposer plainte.

**Assurer une pédagogie permanente auprès du public** : Généraliser le « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles primaires du 8<sup>e</sup> et développer une vélo-école municipale pour les adultes. Mener des campagnes régulières de sensibilisation auprès de tous les usagers sur les bonnes pratiques : respect des distances de sécurité vis-à-vis des cyclistes, priorité aux piétons, partage de l'espace public.

## 2. Apaiser les quartiers

**Repenser la circulation à l'échelle du quartier** : Trop de rues résidentielles servent de raccourcis aux automobilistes de transit, pénalisant tout le monde : les riverains subissent nuisances et congestion, tandis que ceux qui ont besoin de leur véhicule pour leurs déplacements quotidiens peinent à accéder à leur domicile. Un plan de circulation à l'échelle des quartiers doit cantonner le trafic de transit aux grands axes, facilitant ainsi l'accès des résidents, livraisons et services essentiels.

**Adapter la voirie pour rendre le 30 km/h effectif** : De nombreuses avenues à chaussée très large conservent une configuration de voirie qui incite les automobilistes à rouler vite : avenue Friedland, boulevard Haussmann, avenue Marceau, avenue George V, avenue Montaigne, avenue Hoche, boulevard de Courcelles entre autres. Or, à 30 km/h, un piéton a 95 % de chances de survie en cas de

collision, contre 55 % à 50 km/h. Un réaménagement est indispensable pour faire respecter la limite de vitesse et garantir la sécurité de tous.

**Amplifier les initiatives d'apaisement** : Les réalisations récentes — **rues aux écoles** (rue de la Bienfaisance, rue Monceau, rue Paul Baudry, rue de Moscou, rue de Naples), **vélorues** (rue d'Amsterdam, rue Saint-Florentin, rue du Chevalier de Saint-George, rue Duphot), **révisions de plans de circulation** (rue de Saint-Pétersbourg, rue Monceau, rue Ponthieu) — démontrent l'efficacité de ces mesures pour apaiser et améliorer le cadre de vie. Cet effort doit se poursuivre et se généraliser à l'ensemble de l'arrondissement.

### 3. Structurer le dialogue local

**Structurer une concertation inclusive** : La transformation des mobilités nécessite un cadre de dialogue pérenne réunissant l'ensemble des parties prenantes : associations cyclistes, associations piétons, comités de commerçants, conseils de quartier, Préfecture de Police et services de la Ville. Des réunions thématiques régulières doivent permettre de co-construire les orientations en matière d'aménagement urbain et de mobilités.

**Créer un comité vélo d'arrondissement** : Au sein de ce cadre de concertation, nous demandons la création d'un comité vélo pour le 8<sup>e</sup>, réunissant à un rythme régulier la Mairie, les services techniques et les associations cyclistes. Cette instance aura pour mission un suivi continu et spécialisé : identifier les besoins cyclables, remonter les problèmes d'infrastructure, prioriser les interventions, et évaluer les aménagements réalisés.

**Engager le dialogue avec les entreprises** : Le 8<sup>e</sup>, premier quartier d'affaires de France avec 189 000 emplois, voit ses actifs constituer le cœur du flux cycliste quotidien. Or, il n'existe aucun recensement des initiatives locales issues des entreprises en matière de mobilités douces. À l'image de la City de Londres, où les entreprises participent à la gouvernance locale et portent des enjeux comme la sécurité des cyclistes, nous demandons que la municipalité engage un dialogue avec les entreprises du centre d'affaires pour recenser leurs initiatives, explorer le potentiel des parkings souterrains sous-exploités pour du stationnement vélo pour leurs employés, et travailler en concertation sur les besoins en mobilités douces à l'échelle de l'arrondissement.

### 4. Champs-Élysées, Concorde : réussir la transformation

Notre arrondissement fera l'objet de rénovations urbaines majeures, vitrines de l'image de Paris à l'international. Deux projets emblématiques incarnent ces enjeux de concertation et d'aménagement :

- **Avenue des Champs-Élysées**
- **Place de la Concorde**

Nous soutenons également la proposition de **piétonniser l'avenue Winston Churchill**, issue de l'étude « Champs-Élysées, Histoire & Perspectives » réalisée par PCA-Stream pour le Comité des Champs-Élysées en 2020.

L'expérience récente des places parisiennes réaménagées (République, Bastille) montre qu'un **aménagement non pensé de manière inclusive génère des conflits d'usage** qui nuisent à tous les usagers. Ces situations freinent l'adhésion à la transformation urbaine.

Nous demandons une **concertation approfondie et continue avec l'ensemble des usagers** – associations cyclistes, piétons, commerçants, riverains, acteurs économiques – dès les premières phases de conception. Les associations cyclistes, soucieuses de l'harmonie patrimoniale et de l'équilibre entre les usages, apportent une expertise technique précieuse à cette réflexion collective. Ces projets prestigieux doivent être **co-construits pour garantir leur adhésion par tous**.

## 5. Développer un réseau cyclable continu et inclusif

**Le réseau cyclable, levier de transformation du cadre de vie** : Développer le réseau cyclable, c'est engager une réflexion sur l'usage de la voirie. Il s'agit de rééquilibrer l'espace entre les différents usagers – familles, personnes âgées, piétons, cyclistes, travailleurs, touristes – tout en réservant la circulation motorisée aux besoins locaux. Réaménager ces axes, c'est améliorer drastiquement la qualité de vie pour les habitants, les actifs et les commerces, sans négliger les acteurs économiques et nos institutions. C'est aussi adapter notre ville aux défis du changement climatique par la végétalisation partout où c'est possible.

### Axes structurants prioritaires :

- **Boulevard Haussmann x Avenue Friedland** : Axe Est-Ouest majeur à l'échelle de la ville, reliant la place de l'Étoile à République. Cette artère à chaussée large et aux flux motorisés importants dispose d'un potentiel d'aménagement considérable. L'axe est dépourvu d'aménagement cyclable entre la place de l'Étoile et la place du Pérou, et est incomplet sur le reste. Son réaménagement est prioritaire pour assurer le bon maillage du réseau cyclable structurant.
- **Rue de la Pépinière x Rue de la Boétie x Rue Pierre Charron** : Axe Est-Ouest majeur irrigant tout l'arrondissement, continuation de l'axe Rue Saint-Lazare x Rue de Châteaudun dans le 9ème. Cet itinéraire permet aux usagers passant par la gare Saint-Lazare un accès rapide au pôle d'affaires et constitue une alternative forte à la ligne 9 entre Saint-Augustin et Trocadéro, portion saturée aux heures de pointe. Cet axe aux flux motorisés très importants ne comporte quasiment aucun aménagement cyclable.
- **Avenue de Wagram x Boulevard de Courcelles** : Axe structurant Nord-Ouest dont l'infrastructure cyclable est inégale, avec de nombreuses discontinuités.
- **Avenue Marceau** : Axe reliant la place de l'Étoile à la place de l'Alma. Cette artère à chaussée large avec contre-allées et forte déclivité concentre un trafic motorisé intense et rapide, complètement inhospitalier à la pratique du vélo. Cet axe doit être impérativement sécurisé par une séparation des flux.

**Compléter le maillage de proximité** : Les axes secondaires assurent la desserte fine des quartiers. Les axes suivants ne présentent aujourd'hui aucun aménagement cyclable sécurisé :

- **Rue Miromesnil** : Cet axe Nord-Sud traverse le cœur de l'arrondissement. Nous proposons d'en faire une **vélorue** – une rue où la circulation motorisée de transit est coupée par la modification du plan de circulation, apaisant la rue et permettant des flux vélo sécurisés et un trafic motorisé limité aux seuls besoins locaux (riverains, livraisons, services, et sécurité). Cette réduction du trafic motorisé facilite également le passage des véhicules d'urgence et

convois institutionnels, comme l'a démontré l'aménagement de la vélorue rue du Château d'Eau dans le 10ème passant devant une caserne de pompiers. Ce type d'aménagement permet de matérialiser un itinéraire cyclable de desserte locale tout en conciliant les impératifs de sécurité liés aux accès aux institutions (Élysée) et ambassades.

- **Avenue Montaigne x Avenue Matignon x Avenue Percier x Avenue Delcassé**
- **Rue de Courcelles x Avenue Franklin Roosevelt** (jusqu'au rond-point des Champs-Élysées)
- **Rue du Faubourg Saint-Honoré**

**Assurer la continuité aux intersections et aux grandes places :** Les carrefours constituent des points de rupture qui découragent l'usage du vélo, en particulier pour les cyclistes moins expérimentés. Chaque aménagement doit garantir une trajectoire lisible et continue à travers les intersections. Les grandes places de l'arrondissement constituent quant à elles des points de rupture majeurs du réseau cyclable : absence de marquage au sol, trajectoires interrompues, flux motorisés non canalisés. Ces carrefours complexes contraignent les cyclistes à naviguer au milieu de la circulation générale. Leur sécurisation est une priorité.

**Grandes places prioritaires à sécuriser :**

- **Parvis et abords gare Saint-Lazare**
- **Place de l'Alma**
- **Place Saint-Augustin**
- **Place de la Madeleine face à la rue Royale**
- **Rond-point des Champs-Élysées**
- **Place des Ternes**
- **Place de l'Étoile**

Une infographie récapitulative de ces aménagements prioritaires est présentée en fin de document.

Concernant les carrefours, les réaménagements peuvent débuter par des **aménagements tactiques** (marquage au sol, séparateurs légers type potelets) – solutions rapides, peu coûteuses et facilement ajustables, comme cela a été fait dernièrement Place du Canada – qui permettent de sécuriser les usagers sans attendre, avant d'évoluer vers des aménagements pérennes s'intégrant dans le patrimoine architectural local.

**Faciliter la pratique du vélo au quotidien :** Au-delà des aménagements cyclables, le développement du vélo nécessite un écosystème complet :

- **Tripler le stationnement vélo dans l'arrondissement :** Malgré les 5 939 places de stationnement vélo recensées dans l'arrondissement (Open Data Paris, janvier 2026), l'offre reste insuffisante au regard du nombre d'actifs et d'habitants, et de la croissance continue de la pratique : les cyclistes sont contraints d'attacher leurs vélos au mobilier urbain (poteaux, barrières, grilles), encombrant l'espace piéton. Nous demandons un objectif de 18 000 places, en priorisant les abords des gares, stations de métro, commerces et pôles d'emploi. Le respect de la loi LOM (Loi d'Orientations des Mobilités) doit être systématiquement appliqué.
- **Réguler le free-floating :** Les vélos en libre-service stationnés de manière anarchique nuisent à l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Une régulation stricte des zones de stationnement dédiées est nécessaire.
- **Déviations vélos et piétons obligatoires lors des chantiers :** Imposer systématiquement une déviation pour vélos et piétons en cas de chantier, avec évaluation préalable du plan de déviation avant toute installation de chantier ou déménagement.

## CONCLUSION

Le 8<sup>e</sup> arrondissement a tout pour devenir un **modèle de transformation urbaine**. Premier quartier d'affaires de France, il doit montrer qu'**économie dynamique et cadre de vie apaisé sont compatibles**. Les progrès récents et l'expérience des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 prouvent que c'est possible.

La prochaine mandature doit franchir un cap : **adopter la Vision 0 mort 0 blessé grave, renforcer les effectifs de police municipale, apaiser les quartiers résidentiels, et compléter un réseau cyclable continu**. Ces transformations rendront le 8<sup>e</sup> **plus vivable pour les résidents, plus attractif pour les actifs, plus agréable pour les visiteurs, plus prospère pour les commerçants**.

**LE HUITIÈME A CE POTENTIEL. SAISISSEZ-LE.**

### Réenchanter le 8<sup>e</sup> arrondissement, c'est :

#### PROTÉGER TOUS LES USAGERS

- Adopter la Vision 0 mort 0 blessé grave
- Renforcer massivement les effectifs de police municipale
- Intensifier la verbalisation des infractions routières et incivilités
- Garantir le dépôt systématique des plaintes pour violences routières
- Généraliser le « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles primaires

#### STRUCTURER LE DIALOGUE LOCAL

- Structurer une concertation inclusive avec l'ensemble des parties prenantes (cyclistes, piétons, commerçants, conseils de quartier, Préfecture de Police, services de la Ville)
- Créer un comité vélo d'arrondissement réunissant Mairie, services techniques et associations
- Engager le dialogue avec les entreprises du quartier d'affaires sur les mobilités douces

#### RÉUSSIR LES GRANDES TRANSFORMATIONS

- Garantir une concertation approfondie avec les associations cyclistes et toutes les parties prenantes pour les projets Champs-Élysées et Concorde

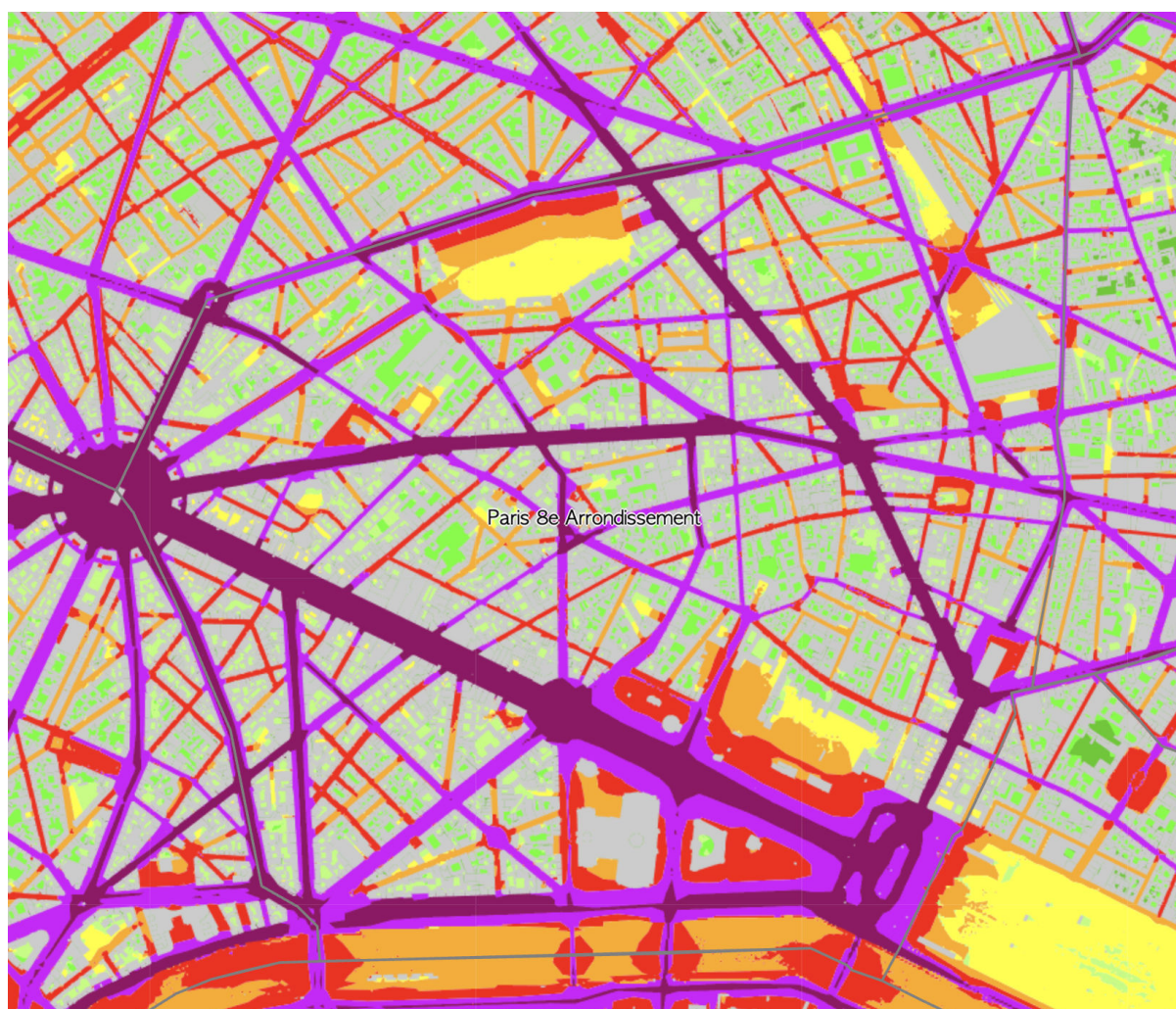
#### APAISER LES QUARTIERS

- Repenser les plans de circulation pour protéger les rues résidentielles du trafic de transit
- Adapter la voirie des avenues larges pour rendre le 30 km/h effectif
- Généraliser les rues aux écoles, vélorues et plans de circulation apaisés

#### DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU

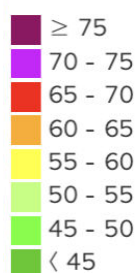
- Aménager les axes structurants :  
Boulevard Haussmann × Avenue Friedland,  
Rue de la Pépinière × Rue de la Boétie × Rue Pierre Charron...
- Compléter le maillage de proximité :  
Rue Miromesnil...
- Sécuriser les grandes places et carrefours :  
Parvis et abords gare Saint-Lazare  
Place de l'Alma  
Place Saint-Augustin...
- Tripler le stationnement vélo dans l'arrondissement (objectif 18 000 places) en priorisant gares, métros, commerces et pôles d'emploi
- Réguler strictement le free-floating pour garantir l'accessibilité des trottoirs
- Imposer des déviations vélos et piétons pour tous les chantiers

**Carte 1 : Pression sonore dans le 8<sup>e</sup> (source : Bruitparif)**



**Légende :**

Lden dB(A)

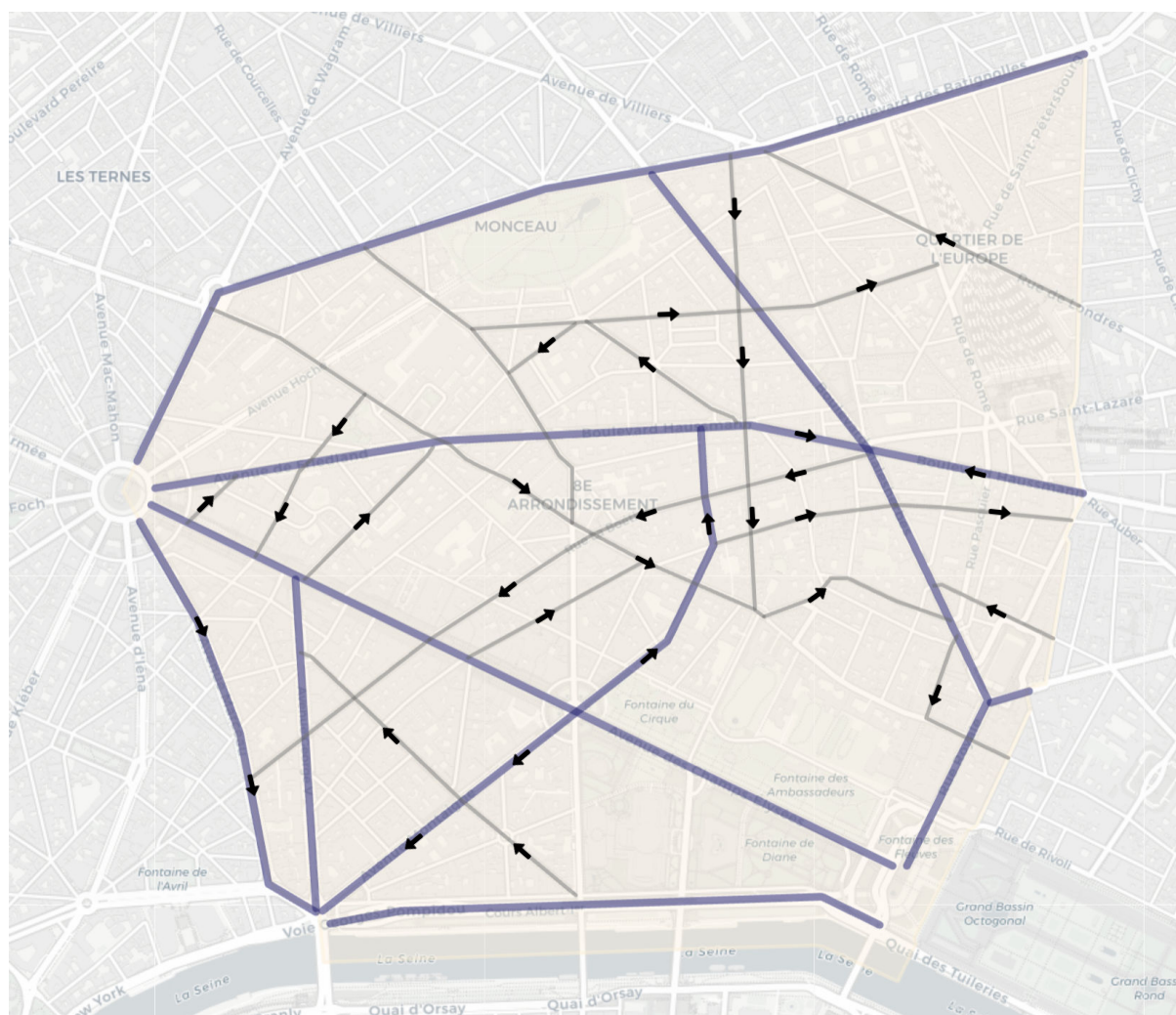


La cartographie Bruitparif révèle une exposition sonore élevée sur l'ensemble des axes structurants du 8<sup>e</sup> arrondissement. Les niveaux dépassent 75 dB(A) sur les artères principales (avenue de Wagram, avenue des Champs-Élysées, avenue Friedland, boulevard Haussmann, boulevard de Courcelles, boulevard Malesherbes, avenue Marceau, avenue George V).

Des niveaux de 70 à 75 dB(A) sont constatés sur des voies de desserte secondaire (rue de la Boétie, rue Pierre Charron, rue de Courcelles, rue François 1<sup>er</sup>, rue Washington, rue de Miromesnil, rue de Lisbonne, rue du Faubourg Saint-Honoré), attestant d'une diffusion du trafic motorisé au-delà des seuls axes de transit.

Ces niveaux d'exposition constituent un enjeu de santé publique documenté. Au-delà de 65 dB(A), l'exposition chronique au bruit génère des effets extra-auditifs : perturbation du sommeil, stress, irritabilité, troubles cardiovasculaires et altération des capacités cognitives. À partir de 70 dB(A), ces effets s'aggravent significativement. Le bruit routier contribue ainsi directement à la dégradation du cadre de vie dans l'arrondissement.

**Carte 2 : Circulation motorisée de transit dans le 8<sup>e</sup>**



**Légende :**

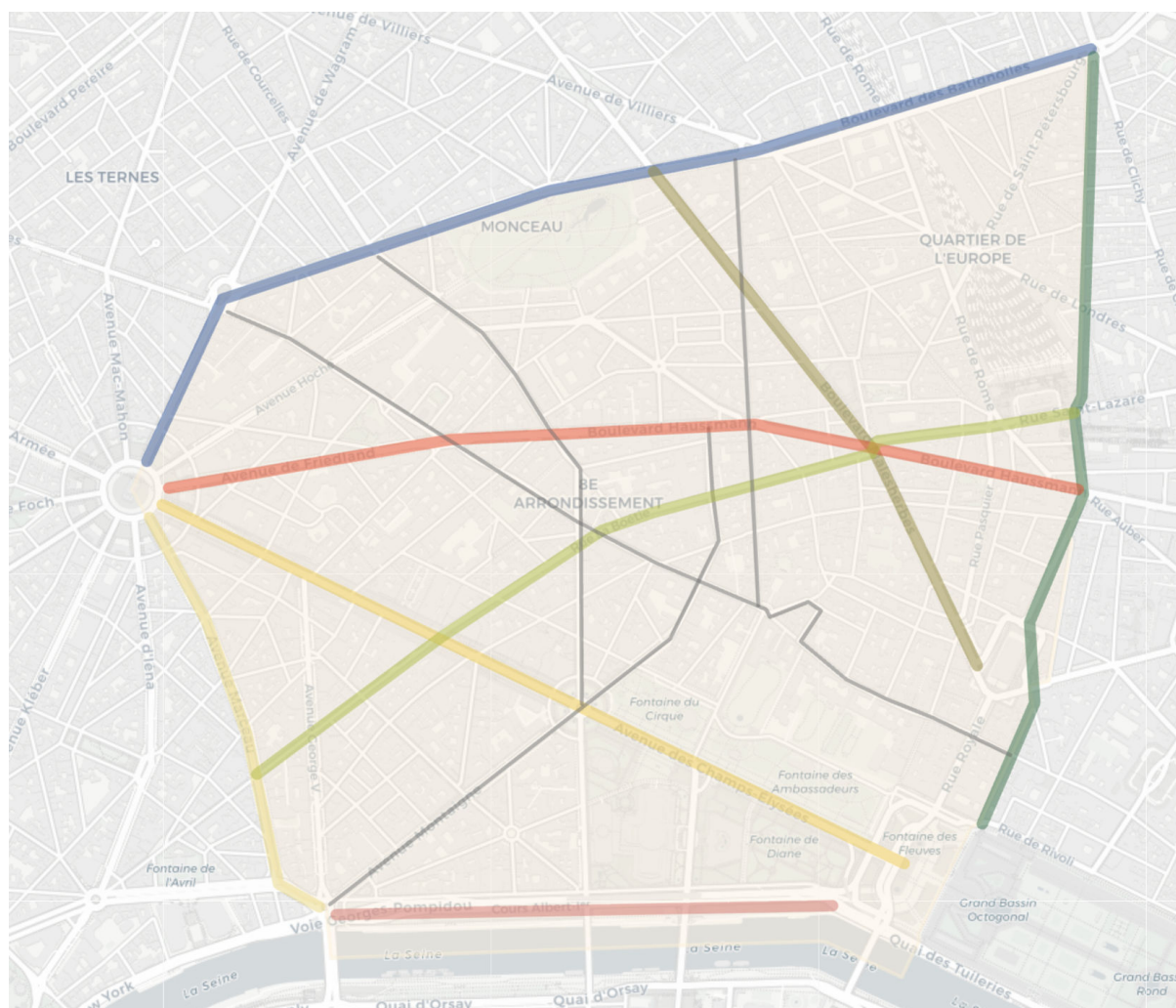
- axes principaux
- report de trafic
- sens unique

**Axes principaux :** Voies à chaussée large de type « boulevard », comportant plusieurs files de circulation, assurant une fonction de liaison à l'échelle de la ville. Ces axes concentrent logiquement les flux motorisés les plus importants.

**Report de trafic :** Voies à chaussée réduite, à file de circulation unique, traversant des secteurs à vocation résidentielle ou tertiaire de proximité. Ces rues sont empruntées par le trafic de transit pour contourner les congestions des axes principaux.

Le trafic de transit irrigue l'ensemble de l'arrondissement, y compris les rues qui devraient être réservées aux seuls besoins de desserte locale (cartographie établie à partir des niveaux sonores - Bruitparif).

**Carte 3 : Proposition de schéma directeur du réseau cyclable pour le 8<sup>e</sup>**



**Légende :**

- Axes structurants
- Axes secondaires

Cette carte présente une proposition de réseau cyclable structurant pour le 8<sup>e</sup> arrondissement, élaborée à partir de l'expérience des déplacements dans l'arrondissement et de la configuration urbaine. Chaque couleur représente un axe distinct.

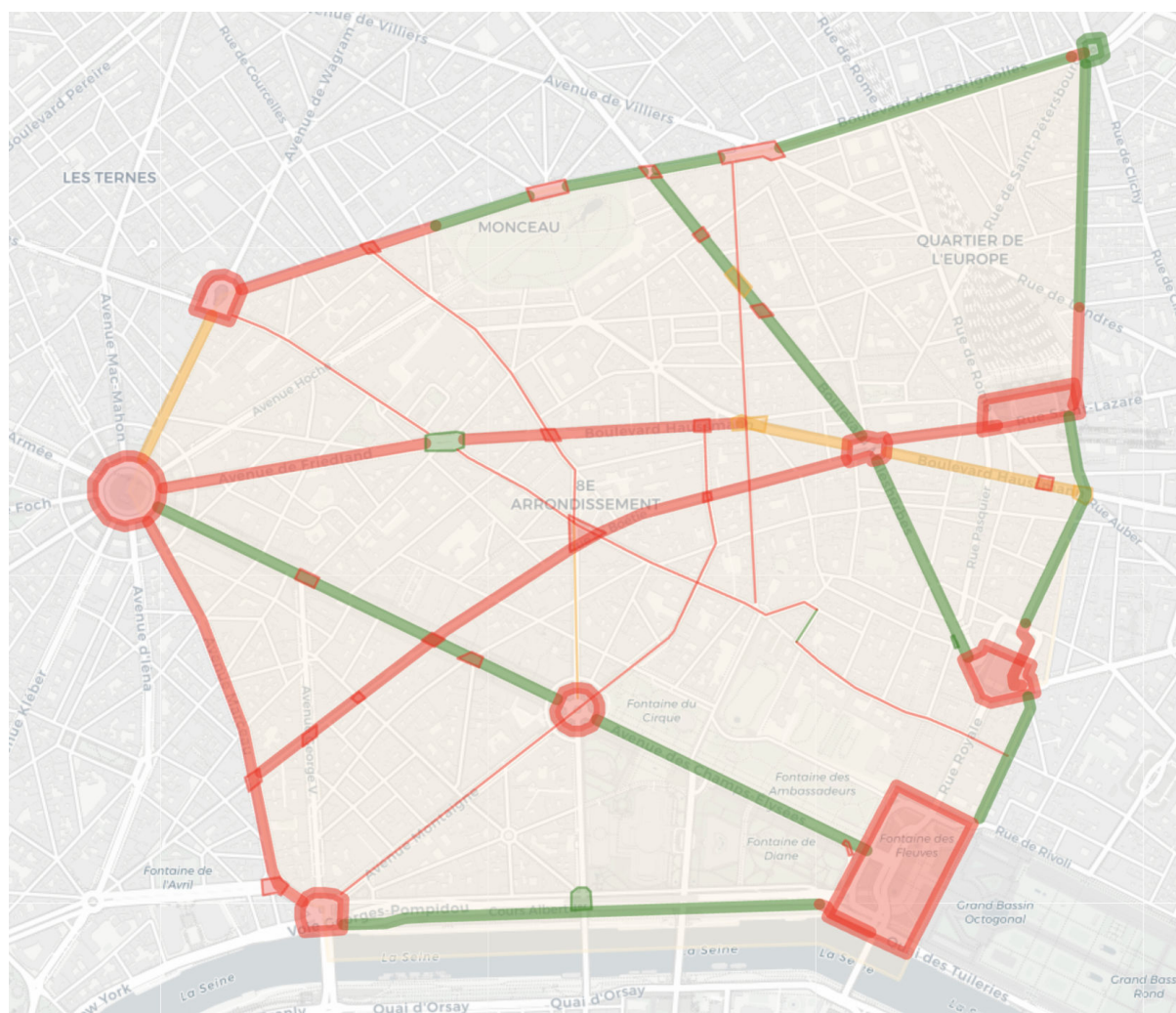
**Axes structurants à réaliser :**

- Boulevard Haussmann x Avenue Friedland
- Rue de la Pépinière x Rue de la Boétie x Rue Pierre Charron
- Avenue de Wagram x Boulevard de Courcelles
- Avenue Marceau

**Axes secondaires à réaliser :**

- Rue Miromesnil
- Avenue Montaigne x Avenue Matignon x Avenue Percier x Avenue Delcassé
- Rue de Courcelles x Avenue Franklin Roosevelt (jusqu'au rond-point des Champs-Élysées)
- Rue du Faubourg Saint-Honoré

**Carte 4 : État des lieux du réseau cyclable structurant pour le 8<sup>e</sup>**



Cette carte superpose le réseau cyclable existant au schéma directeur proposé. Elle met en évidence les axes à aménager et les points de rupture du réseau actuel.

#### Légende :

-  Axes structurants et principales places
-  Axes secondaires et carrefours
-  Aménagement absent
-  Aménagement incomplet (sécurisation partielle)
-  Aménagement sécurisé

## Classement des 20 arrondissements par nombre d'accidents rapporté à la population résidente

| Rang         | Arr.                 | Population       | Superficie (km²)* | Accidents corporels | Tués      | Blessés Hospitalisés | % graves* / 10 000 hab. | Accidents / 10 000 hab. | Accidents / km² |
|--------------|----------------------|------------------|-------------------|---------------------|-----------|----------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1            | 1 <sup>er</sup>      | 15 475           | 1,83              | 138                 | 0         | 8                    | 5,8 %                   | 89,2                    | 75,4            |
| <b>2</b>     | <b>8<sup>e</sup></b> | <b>35 418</b>    | <b>3,88</b>       | <b>242</b>          | <b>3</b>  | <b>29</b>            | <b>13,2 %</b>           | <b>68,3</b>             | <b>62,4</b>     |
| 3            | 7 <sup>e</sup>       | 48 196           | 4,09              | 205                 | 0         | 19                   | 9,3 %                   | 42,5                    | 50,1            |
| 4            | 2 <sup>e</sup>       | 20 433           | 0,99              | 73                  | 0         | 7                    | 9,6 %                   | 35,7                    | 73,7            |
| 5            | 4 <sup>e</sup>       | 28 039           | 1,60              | 100                 | 0         | 12                   | 12,0 %                  | 35,7                    | 62,5            |
| 6            | 16 <sup>e</sup>      | 159 733          | 7,91              | 423                 | 5         | 35                   | 9,5 %                   | 26,5                    | 53,5            |
| 7            | 10 <sup>e</sup>      | 81 926           | 2,89              | 201                 | 0         | 18                   | 9,0 %                   | 24,5                    | 69,6            |
| 8            | 3 <sup>e</sup>       | 32 772           | 1,17              | 75                  | 1         | 9                    | 13,3 %                  | 22,9                    | 64,1            |
| 9            | 9 <sup>e</sup>       | 58 419           | 2,18              | 131                 | 0         | 9                    | 6,9 %                   | 22,4                    | 60,1            |
| 10           | 6 <sup>e</sup>       | 40 432           | 2,15              | 87                  | 0         | 9                    | 10,3 %                  | 21,5                    | 40,5            |
| 11           | 17 <sup>e</sup>      | 161 206          | 5,67              | 339                 | 3         | 29                   | 9,4 %                   | 21,0                    | 59,8            |
| 12           | 12 <sup>e</sup>      | 139 788          | 6,37              | 280                 | 3         | 36                   | 13,9 %                  | 20,0                    | 44,0            |
| 13           | 14 <sup>e</sup>      | 137 581          | 5,64              | 264                 | 1         | 23                   | 9,1 %                   | 19,2                    | 46,8            |
| 14           | 19 <sup>e</sup>      | 178 371          | 6,79              | 304                 | 5         | 30                   | 11,5 %                  | 17,0                    | 44,8            |
| 15           | 15 <sup>e</sup>      | 228 754          | 8,48              | 338                 | 3         | 23                   | 7,7 %                   | 14,8                    | 39,9            |
| 16           | 20 <sup>e</sup>      | 187 694          | 5,98              | 274                 | 3         | 43                   | 16,8 %                  | 14,6                    | 45,8            |
| 17           | 13 <sup>e</sup>      | 177 735          | 7,15              | 254                 | 2         | 22                   | 9,4 %                   | 14,3                    | 35,5            |
| 18           | 18 <sup>e</sup>      | 185 825          | 6,00              | 229                 | 1         | 24                   | 10,9 %                  | 12,3                    | 38,2            |
| 19           | 5 <sup>e</sup>       | 55 925           | 2,54              | 67                  | 1         | 5                    | 9,0 %                   | 12,0                    | 26,4            |
| 20           | 11 <sup>e</sup>      | 139 983          | 3,67              | 166                 | 0         | 12                   | 7,2 %                   | 11,9                    | 45,2            |
| <b>Paris</b> |                      | <b>2 113 705</b> | <b>87,0</b>       | <b>4 190</b>        | <b>34</b> | <b>399</b>           | <b>10,3 %</b>           | <b>19,8</b>             | <b>48,2</b>     |

\* % graves = (tués + hospitalisés) / accidents. Superficie hors bois. Données : accidents corporels 2024 (ONISR).

Le 8<sup>e</sup> se classe deuxième arrondissement le plus accidentogène de Paris rapporté à sa population, avec 68,3 accidents corporels pour 10 000 habitants – soit 3,5 fois la moyenne parisienne (19,8). Parmi les arrondissements les plus accidentogènes, il est le seul à cumuler un taux d'accidentalité élevé et un nombre important de victimes graves : 3 tués et 29 hospitalisés, contre 0 tué et 8 hospitalisés dans le 1<sup>er</sup>.

### Accidents impliquant des usagers vulnérables dans le 8<sup>e</sup>

|                                          | Cyclistes        | Piétons          | Total*           |
|------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Accidents impliquant cet usager          | 83               | 54               | 126              |
| dont face à une voiture                  | 29               | 23               | 52               |
| dont face à un poids lourd ou bus        | 10               | 9                | 19               |
| dont face à un 2-roues motorisé          | 14               | 11               | 25               |
| <b>Total face à un véhicule motorisé</b> | <b>53 (64 %)</b> | <b>42 (78 %)</b> | <b>95 (75 %)</b> |
| Victimes graves (tués + hospitalisés)    | 12 (2 + 10)      | 7 (0 + 7)        | 19               |

\* Un accident peut impliquer à la fois un cycliste et un piéton : le total évite les doubles comptes. Données : accidents corporels 2024 (ONISR).

La densité d'accidents par km² (62,4) dépasse elle aussi la moyenne parisienne (48,2).

L'arrondissement accueille aussi un volume de transit élevé : le taux d'accidentalité ne s'explique donc pas par la seule faiblesse de la population résidente.

Sur les 242 accidents de l'arrondissement, 126 impliquent au moins un piéton ou un cycliste (52 %). Dans 75 % de ces cas, un véhicule motorisé est en cause.

## Références

- Agence Parisienne du Climat. (n.d.). *Connaître l'évolution du climat à Paris et ses conséquences*. Agence Parisienne du Climat.  
<https://www.apc-paris.com/changement-climatique/climat-a-paris/connaitre-levolution-du-climat-a-paris-et-ses-conssequences/>
- BBC News. (2017, mars 21). *The place where businesses and their office workers vote*. BBC News.  
<https://www.bbc.com/news/uk-politics-39283177>
- Bruitparif. (2024, juillet 25). *Observatoire du bruit en Île-de-France*. Bruitparif. <https://www.bruitparif.fr>
- FUB. (2024, octobre 21). *Mobilisation nationale pour Paul : les cyclistes réclament des actions concrètes contre les violences motorisées*. FUB.  
<https://www.fub.fr/fub/actualites/mobilisation-nationale-paul-cyclistes-reclament-actions-concretes-contre-violences>
- GNSS (EMG). (2023). *Mobilité individuelle en Île-de-France*. GNSS (EMG).  
[https://cdn.paris.fr/paris/2024/06/14/paris\\_ra2023-les-deplacements-en-2023-2-pages-mVvy.pdf](https://cdn.paris.fr/paris/2024/06/14/paris_ra2023-les-deplacements-en-2023-2-pages-mVvy.pdf)
- INRS. (n.d.). *Bruit. Effets sur la santé*. INRS. <https://www.inrs.fr/risques/bruit/effets-sante.html>
- INSEE. (2025, novembre 6). *Dossier complet Commune de Paris 8e Arrondissement (75108)*. INSEE.  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75108>
- Le Monde. (2016, novembre 30). *A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile*. Le Monde.  
[https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile\\_5040857\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html)
- Le Parisien. (2024, février 25). « Le vélo reste l'intrus » : à Paris, les cyclistes sont-ils oubliés du réaménagement des places ? Le Parisien.  
<https://www.leparisien.fr/paris-75/le-velo-reste-lintrus-a-paris-les-cyclistes-sont-ils-oublies-du-reamenagement-des-places-25-02-2024-4I7QBMXZXFCAHJVCUWEVA4ZS5E.php>
- Le Parisien. (2025, octobre 18). *Paris : une cycliste meurt percutée par un poids lourd, le conducteur en garde à vue*. Le Parisien.  
[https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75015/paris-une-cycliste-meurt-percutee-par-un-poids-lourd-le-conducteur-en-garde-a-vue-18-10-2025-DWFGTOO6SBDBRA3RZXBLZBOLJ4.php?at\\_variant=photo](https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75015/paris-une-cycliste-meurt-percutee-par-un-poids-lourd-le-conducteur-en-garde-a-vue-18-10-2025-DWFGTOO6SBDBRA3RZXBLZBOLJ4.php?at_variant=photo)
- ONISR. (n.d.). *Observatoire national interministériel de la sécurité routière*. ONISR.  
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents>
- Ouest-France. (2023, juillet 12). *La fréquentation piétonne des Champs-Élysées a augmenté de 15 % en un an*. Ouest-France.  
<https://www.ouest-france.fr/ile-de-france/paris-75000/la-frequentation-pietonne-des-champs-elysees-a-augmente-de-15-pourcent-en-un-an-9611239a-1f2c-11ee-bbe8-ae4412f8a422>
- Paris en Selle. (2024, février 25). *Denfert-Rochereau : Paris ratera-t-elle ses places les unes après les autres ?* Paris en Selle.  
<https://parisenselle.fr/2024/02/25/denfert-rochereau-paris-ratera-t-elle-ses-places-les-unes-apres-les-autres/>
- Paris.fr. (2025, décembre 5). *Verbalisations*. Paris Data. <https://opendata.paris.fr>