



## Municipales 2026 – Propositions pour un 9e Cyclable, Respirable et Agréable

**Nous terminons la rédaction de cette note de plaidoyer alors qu'une jeune cycliste de 29 ans a perdu la vie le jeudi 19 février 2026, écrasée par un poids lourd tournant à droite au carrefour boulevard de Magenta / boulevard de Barbès, à la lisière du 9e arrondissement. Cette mort suscite l'effroi, et parce qu'elle est la continuation d'une série en cours, la colère et l'indignation de la communauté des cyclistes du quotidien.**

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.

Formidable levier d'inclusivité, le vélo rassemble des milliers de Parisiennes et de Parisiens qui font le choix de la liberté, de la praticité et de la sobriété pour leurs déplacements du quotidien. Cette transformation est une réussite collective, et le vélo s'est imposé comme un mode de transport dépassant désormais la voiture pour les déplacements quotidiens, grâce au développement sans précédent d'un réseau structurant cyclable et sécurisé à l'échelle de la ville et de la région.

En quelques années, le 9e arrondissement a ainsi vu le vélo s'imposer comme un mode de déplacement du quotidien. Pourtant, circuler à vélo dans le 9e reste encore difficile : discontinuités d'itinéraires, carrefours problématiques, lisibilité insuffisante, rues étroites anxiogènes, conflits d'usages et manque de stationnements sécurisés.



De belles avancées ont eu lieu dans le 9e, comme l'aménagement de la piste cyclable de la rue Lafayette, la conversion de la rue d'Amsterdam en vélorue, les pistes sur les Grands Boulevards ou encore la création d'aménagements cyclables sur une partie du boulevard Haussmann. Nous saluons également quelques réalisations plus discrètes, comme la suppression des places de stationnement aux abords des passages piétons ou la création récente d'un double-sens cyclable sur la rue de Liège.

Pour autant, beaucoup reste à faire, à l'instar des aménagements prévus dans le Plan Vélo 2021-2026 dont nous attendons que la finalisation soit portée par la mairie d'arrondissement auprès de la Ville de Paris. Aussi, un travail reste à mener pour améliorer la cyclabilité du 9e arrondissement : de nombreuses zones et carrefours demeurent dangereux, parfois même après modifications (rue de Châteaudun notamment).

Pour que chacun et chacune, quel que soit son âge, sa condition physique ou son appréhension de l'espace public puisse se déplacer sereinement à vélo, il faut poursuivre l'effort engagé et penser la ville autrement : une ville apaisée, où l'espace public est mieux partagé, où les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes coexistent en sécurité. À cet égard, 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.

## État des Lieux : le Baromètre Vélo 2025

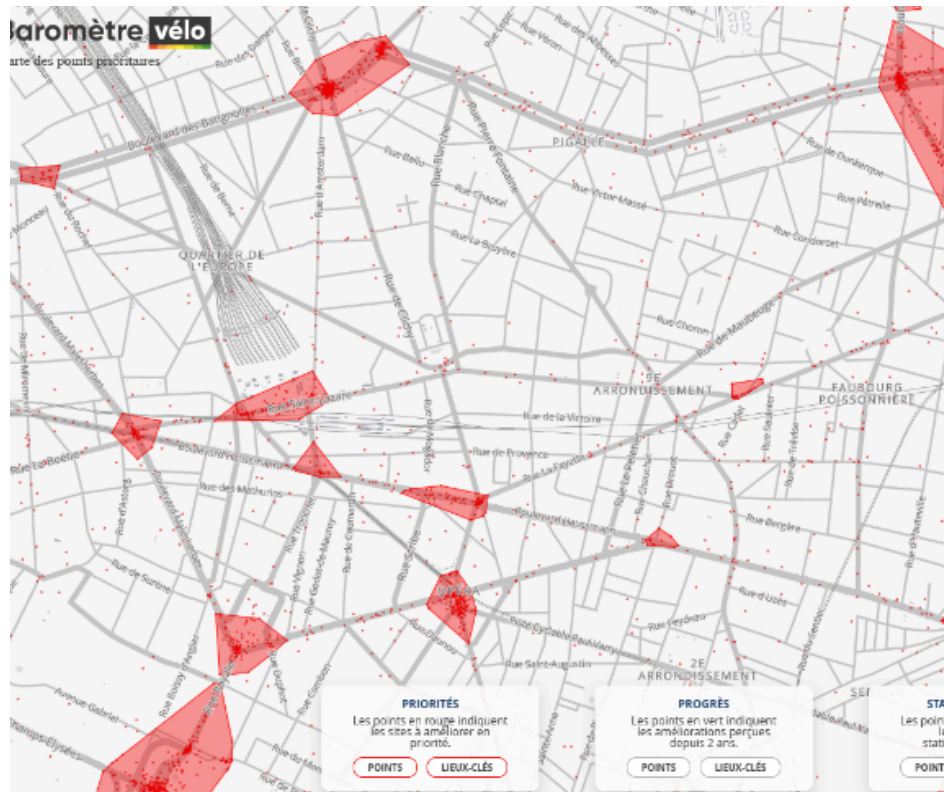
Au printemps 2025, le Baromètre des villes cyclables, enquête nationale organisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), a mis en évidence le ressenti des cyclistes dans l'espace public.

### Les améliorations



Les grands axes de l'arrondissement, enfin aménagés, ressortent fortement. La rue Lafayette, que nos comptages positionnent comme l'un des axes les plus fréquentés par les cyclistes dans Paris, doit être considérée comme représentative de ce réseau cyclable structurant, capacitaire, sécurisé et continu que Paris en Selle appelle de ses vœux.

## Les points noirs



La carte ci-dessus est celle des sites et secteurs dont l'aménagement est jugé prioritaire par les répondants, sous forme de points (les aplats mettent en évidence les concentrations de points) :

- Le secteur de l'Opéra, est jugé particulièrement problématique, avec une demande très forte de la part des usagers. À proximité, certaines sections du boulevard Haussmann, à l'ouest de l'arrondissement, ressortent également ;
- Le secteur de la place de Clichy et du carrefour entre la rue Caulaincourt et le boulevard de Clichy est également très largement identifié comme à reprendre de fond en comble ;
- Le carrefour entre la rue Cadet et la rue Lafayette, avec sa problématique identifiée d'absence de rappel de feu des automobilistes arrivant depuis la rue de Châteaudun, qui mettent en danger les cyclistes sur la piste de la rue Lafayette, ressort également ;

- Les boulevards de Clichy et de Rochechouart constituent un chapelet de points, signe que les aménagements cyclables sur ces boulevards, obsolètes, doivent être repensés.
- D'autres concentrations de points doivent être relevées, devant l'église de la Trinité, autour de Notre Dame de Lorette, le long de la rue Richer, entre autres.

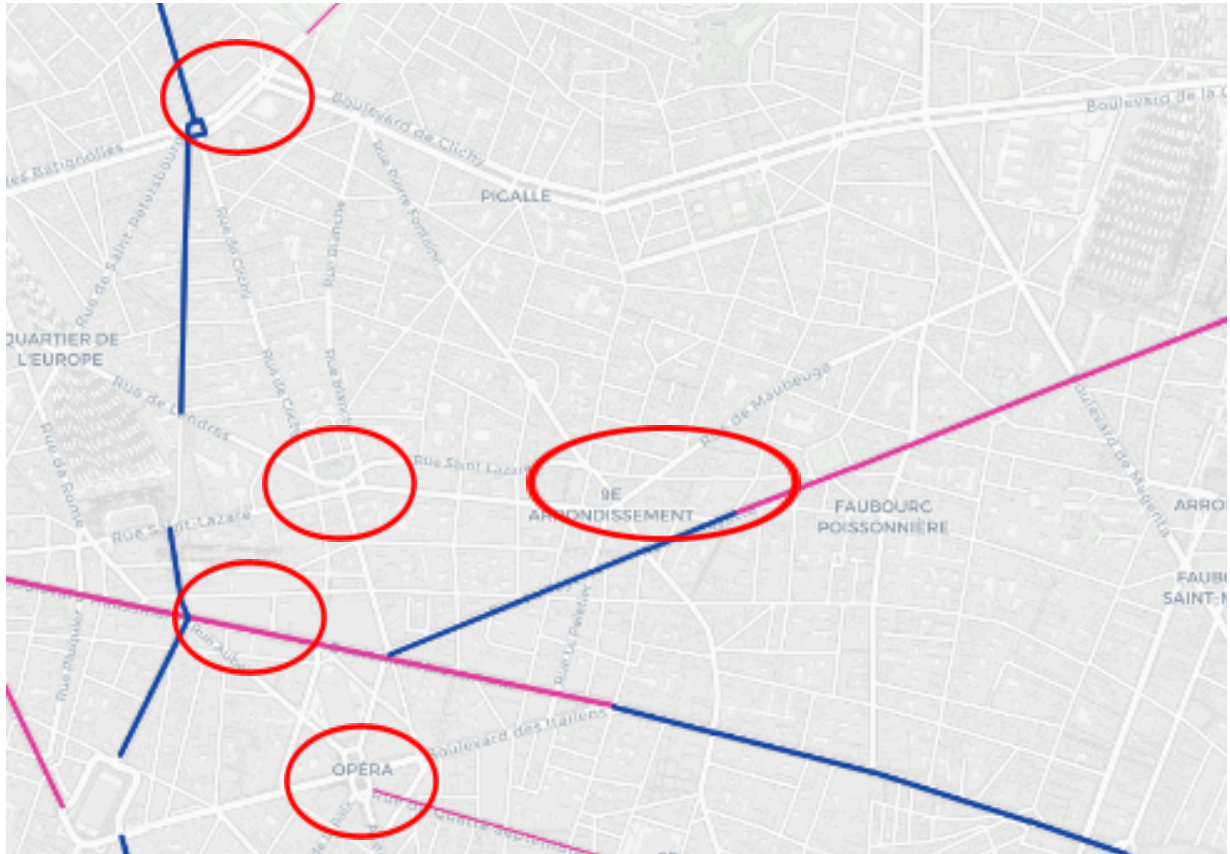
### Les besoins en stationnement




La carte ci-avant localise les endroits jugés déficitaires en matière de stationnement vélo dans l'arrondissement. C'est en particulier le secteur de l'Opéra qui ressort.

## Nos 9 propositions pour le 9e arrondissement

Ces propositions s'appuient sur les résultats du Baromètre vélo et sur le travail de terrain de Paris en Selle dans le 9e.



-  Secteurs à aménager en priorité (carrefours, aménagement de pistes cyclables, réflexion sur le plan de circulation, ...)



## 1 – Compléter et sécuriser le réseau structurant cyclable, en priorisant l'ouest de l'arrondissement

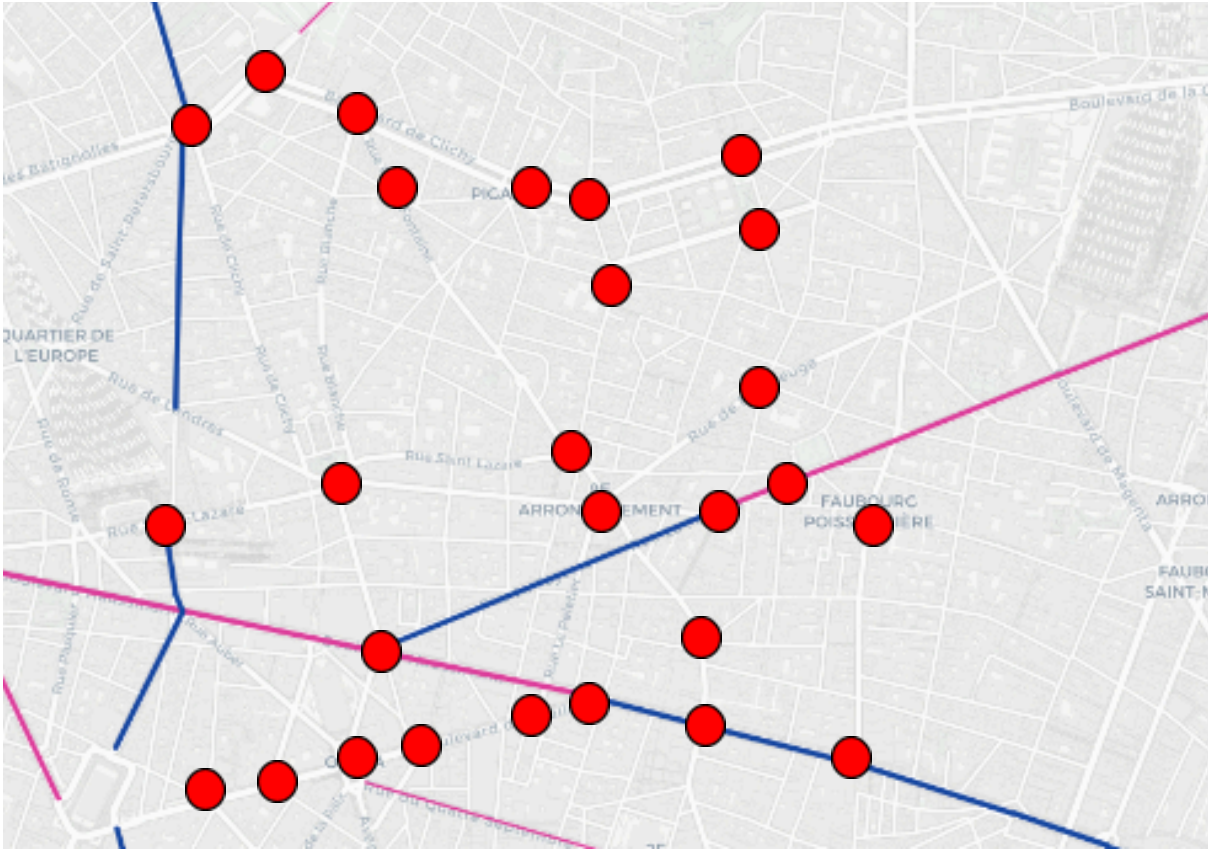
Dans le 9e arrondissement, de grands axes structurants demeurent dangereux et/ou inconfortables pour les cyclistes. Ainsi, nous proposons que :

- **la place de l'Opéra et ses alentours**, point noir majeur parisien, soit traitée en priorité ;
- **l'axe boulevard des Italiens/boulevard des Capucines/boulevard de la Madeleine** soit réaménagé ;
- **l'axe rue Saint-Lazare/place d'Estienne d'Orves/rue de Châteaudun** soit réaménagé ;
- **l'axe rue du Louvre/rue Montmartre/rue du Faubourg Montmartre/rue Notre-Dame de Lorette/ rue Pierre Fontaine** soit aménagé comme un axe continu, sécurisé et capacitaire pour relier Paris au Nord-Ouest de Paris et de ses communes avoisinantes (Clichy, Levallois, Saint-Ouen) ;
- l'aménagement d'une véritable **vélorue** sur l'axe rue des Petits Hôtels/rue d'Abbeville (10e arrondissement), **rue Condorcet/rue Victor Massé/rue de Douai** (9e arrondissement).
- en lien avec les autres arrondissements concernés (principalement le 18e), reprendre complètement l'aménagement des pistes cyclables des **boulevards de Clichy et Marguerite de Rochechouart**. Bien que très structurant, ce réseau cyclable ancien est aujourd'hui obsolète. Un aménagement continu, sécurisé, capacitaire et séparé des autres modes de circulation (en particulier du flux piétons) doit être proposé sur ces boulevards.

## 2 – Sécuriser les carrefours les plus dangereux

De nombreux carrefours de l'arrondissement ne sont pas ou insuffisamment sécurisés. Nous demandons un aménagement sécurisé sur les carrefours suivants du 9e arrondissement :





● Carrefours problématiques / dangereux / inconfortables





### 3 – Traiter les double-sens cyclables (DSC) non réalisés

- De trop nombreuses rues, bien que capacitaires, ne sont pas encore autorisées en double-sens cyclable. C'est particulièrement vrai aux abords de la gare Saint-Lazare (rue de Londres) et de l'Opéra (rue Scribe, rue Auber, rue Halévy) ;
- L'étude de l'aménagement d'un double-sens cyclable rue de Maubeuge doit être lancée. C'est un axe contraint, sur sa partie basse, mais un vrai manque dans le quart nord-est de l'arrondissement ;
- La rue du Faubourg-Poissonnière avait fait l'objet d'études d'aménagement à la fin des années 2010. Nous y demandons un double-sens cyclable ;
- La rue Drouot est également dépourvue de DSC, que nous demandons.

### 4 – Renforcer l'efficacité de l'intervention de la Police municipale (PM) pour une sécurité des usagers les plus fragiles dans l'espace public

- Concentrer l'action de la PM 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.
- Effectuer des contrôles radar réguliers pour faire respecter les 30 km/h. Sur de nombreux axes, les usagers les plus fragiles constatent des excès de vitesse réguliers de la part des conducteurs de véhicules motorisés (2 roues motorisés, automobiles, véhicules utilitaires) ;
- Renforcer les contrôles et les sanctions contre les vélos et trottinettes débridés, dont la vitesse excessive met en danger les autres usagers ;
- Renforcer la formation de tous les policiers municipaux aux enjeux spécifiques de la circulation à pied et à vélo.



## **5 - Apaiser la circulation dans les quartiers**

Mettre en place des aménagements qui réduisent la vitesse et le transit automobile dans les cœurs de quartier (filtres modaux, rues en impasse/tête-bêche, trottoirs traversants).

## **6 - Développer des axes verts et apaisés pour les piétons et les cyclistes**

Nous déplorons que l'effort, nécessaire, de végétalisation du 9e arrondissement se soit fait, rue de Châteaudun, au détriment des cyclistes. Nous demandons que soient proposés lors de la prochaine mandature 2 grands axes végétalisés (Est-Ouest et Nord-Sud), en y limitant fortement la place de la voiture et aménageant une place pour les mobilités actives.

## **7 - Créer des espaces piétons et cyclables autour des sites patrimoniaux et dans les quartiers**

Nous souhaitons rendre les abords des sites patrimoniaux emblématiques du 9e (Opéra Garnier, Trinité, Folies Bergères, Grande Synagogue de la Victoire, place Saint-Georges...) majoritairement accessibles aux piétons et aux cyclistes, et créer dans chaque sous-quartier des cœurs calmes, végétalisés et conviviaux, sur le modèle de la rue Rochambeau.

## **8 - Améliorer et augmenter l'offre de stationnement vélo**

Beaucoup d'habitants ne peuvent pas stocker leur vélo chez eux et ont besoin de solutions de stationnement sécurisées, proches et disponibles. Pour y remédier, Paris en Selle propose de :

- Augmenter le nombre d'arceaux vélos disponibles en particulier au sud-ouest de l'arrondissement (secteur Saint-Lazare/Opéra) ;
- 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 ;



- Augmenter l'offre de stationnement pour des vélos cargos, notamment à proximité de lieux liés à l'enfance (crèches, écoles, conservatoire, centres d'animations, centres sportifs) ;
- 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 ;
- Mettre en place une offre de stationnement surveillée avec une tarification et un accès simple au niveau de la gare Saint-Lazare et de la station Auber (RER A).

### **9 – Rendre le vélo accessible à toutes et à tous**

- Généraliser le savoir rouler à vélo dans les écoles publiques et privées du 9e arrondissement ;
- Installer au moins 4 pistes d'apprentissage du vélo dans l'arrondissement ;
- En lien avec Ile-de-France Mobilités, participer à la mise en place et au rayonnement d'une Maison du Vélo dans l'arrondissement, avec une offre de services étendue ;
- Contribuer au financement et à la diffusion d'informations sur les différents modèles de vélo adaptés.



## UNE APPROCHE TRANSVERSALE

### Pour un arrondissement qui protège les piétons et les 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, 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 est nécessaire de **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** : refus de priorité, dépassements agressifs, stationnements sur pistes cyclables et passages piétons, excès de vitesse... Par ailleurs, il faut mieux prendre en compte les itinéraires cyclables les jours de marché et lors de travaux.

Nous proposons également l'installation de radars, en particulier sur les grands axes où les excès de vitesse 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.



## Les engagements que nous attendons du ou de la futur.e maire

1 - Au printemps 2026, le ou la futur.e maire s'engage à participer (avec un maximum de 2 personnes de son choix) à au moins 2 parcours exploratoires (à pied et/ou à vélo, durée prévisionnelle 90 minutes par parcours), à l'issue desquels un diagnostic de cyclabilité sera partagé ;

2 - Mise en place d'un Comité Vélo, qui se réunira tous les 6 mois à partir du mois de juin 2026, sur toute la durée du mandat. Ce Comité inclura au moins un élu, un collaborateur travaillant sur ces questions, et tout membre de la société civile intéressé à ces questions. Il pourra inclure un représentant de la Police municipale et/ou de la Police Nationale. Un Comité « mobilités actives » pourra également être institué, mais il ne remplacera pas le Comité Vélo mis en place.