



Élections municipales 2026 : d'un 11^e arrondissement cycliste à un arrondissement cyclable

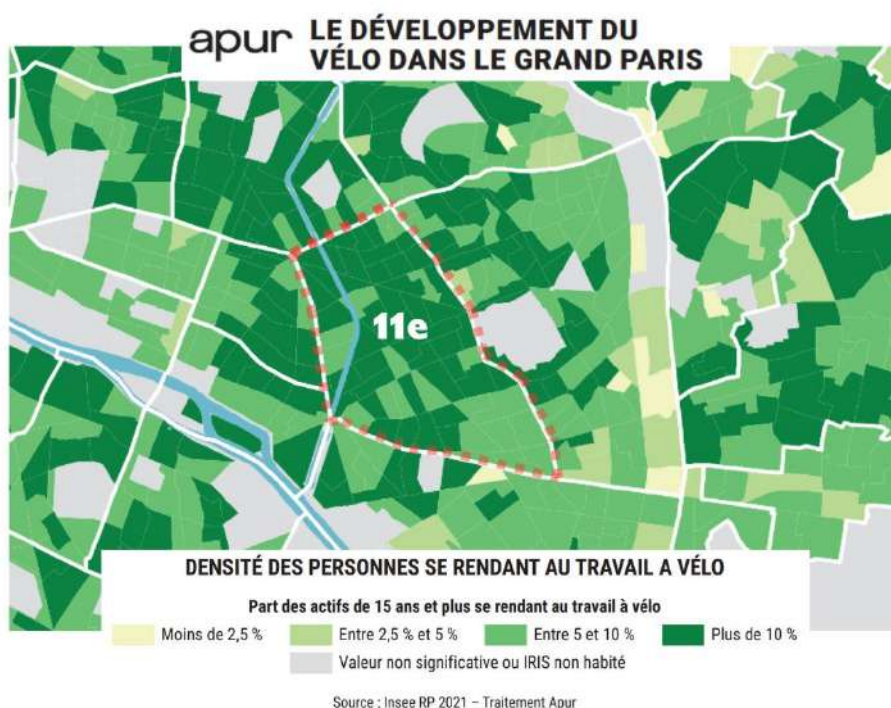
Le 11 ^e : arrondissement cycliste...	2
...mais pas encore 100 % cyclable	3
Compléter le réseau cyclable	4
Des pistes cyclables manquantes sur les grands axes du 11 ^e	4
Avenue Philippe-Auguste	4
Boucle Beaumarchais – Richard-Lenoir	5
Boucle Vellefaux–Parmentier–Fermiers Généraux	6
Avenue Ledru-Rollin	6
Reprendre les aménagements obsolètes pour s'adapter à la ville cycliste	7
Apaiser les rues du 11 ^e grâce aux plans de circulation locaux	8
Réaménager les grandes places	9
Des déplacements sécurisés pour toutes et tous	11
Aménager les carrefours dangereux de l'arrondissement	11
Une police municipale qui protège les usagers vulnérables de la voirie	12
Apprendre aux petites Parisiennes et petits Parisiens à faire du vélo	13
Un habitant = une solution de stationnement	13



Le 11e : arrondissement cycliste...

Il suffit de marcher dans n'importe quelle rue de notre arrondissement pour constater que les habitantes et habitants se sont très largement emparé·es de la pratique du vélo ces dernières années. Le développement du réseau cyclable engagé depuis les années 1990 (boulevard Richard-Lenoir, ceinture des Fermiers-Généraux) puis accéléré dans les années 2000 et 2010 a permis à de plus en plus de personnes de se sentir en sécurité dans leurs déplacements.

Toutes les statistiques le montrent : le 11e est l'un des arrondissements, sinon l'arrondissement le plus cycliste de Paris. Avec 12,4 % des habitants utilisant le vélo tous les jours pour se rendre à leur travail en 2022, il était alors le deuxième arrondissement de Paris sur ce classement, derrière le 10e. Le vélo est ainsi devenu le deuxième mode de transport préféré des habitants du 11e pour se rendre au travail, seulement derrière les transports en commun.



Le **boulevard Voltaire** et ses deux pistes cyclables unidirectionnelles – pourtant pas bien larges – voient désormais régulièrement passer plus de 10 000 cyclistes par jour, 3 millions par an. Le **boulevard Richard-Lenoir**, avec ses pistes cyclables étroites, dépasse régulièrement les 8 000 cyclistes par jour, 2 millions par an.

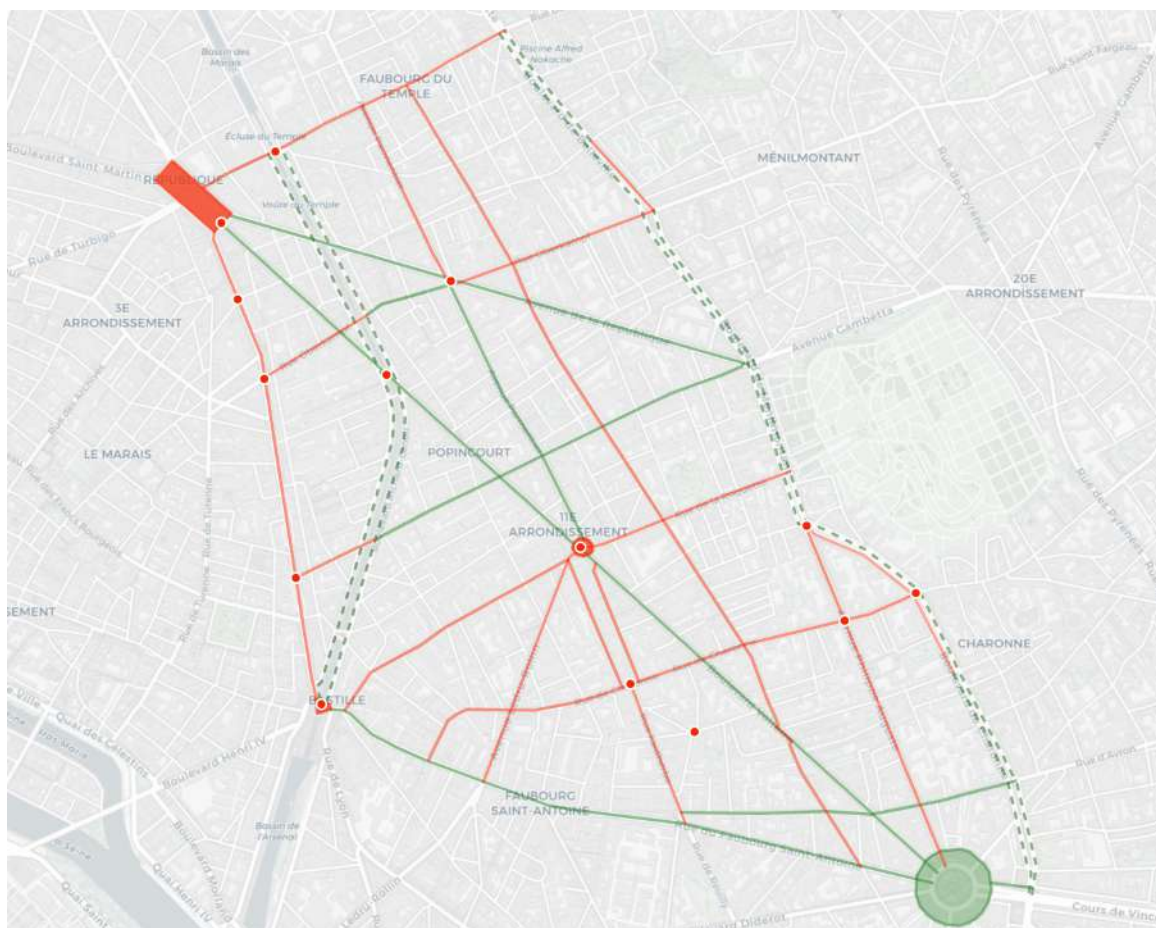
...mais pas encore 100 % cyclable

On pourrait donc s'attendre à ce que ces dizaines de milliers de cyclistes de notre arrondissement bénéficient d'une infrastructure adaptée. Pourtant, si beaucoup de progrès a été fait depuis les toutes premières pistes cyclables séparées en 1997, il y a toujours de nombreuses rues à sécuriser, certains aménagements présentent des problèmes de conception, et on constate des coupures importantes dans les continuités cyclables du Plan Vélo 2021-2026.

Sur la [carte ci-dessous et disponible sur notre site web](#), nous avons classé les principaux axes du 11e en trois catégories :

- **Réseau existant** : aménagements cyclables réalisés et qualitatifs
- **Axes à réaménager (en pointillé)** : aménagements de mauvaise qualité/étroits
- **À aménager** : absence d'aménagement/mauvaise conception

On peut y voir encore beaucoup de rouge, ce qui montre le travail restant à faire pour compléter le réseau cyclable de l'arrondissement.



Compléter le réseau cyclable

Des pistes cyclables manquantes sur les grands axes du 11^e

Si plusieurs boulevards et avenues du 11^e arrondissement ont été pourvus en infrastructure cyclable lors des mandatures précédentes, il reste donc encore **trois grands axes à aménager complètement : 1. les boulevards Beaumarchais – Filles-du-Calvaire – Temple ; 2. l'avenue Ledru-Rollin ; 3. l'avenue Philippe-Auguste**. Chacun d'entre eux nécessitera un traitement spécifique.

Avenue Philippe-Auguste

L'avenue Philippe-Auguste est la plus simple à traiter : sa largeur permet l'insertion d'une piste cyclable séparée dans chaque sens.

Cela permettra aussi de réduire la vitesse actuellement trop élevée des voitures sur cette avenue accidentogène, et profitera au bus 71 qui doit actuellement se réinsérer dans la circulation à chaque arrêt.

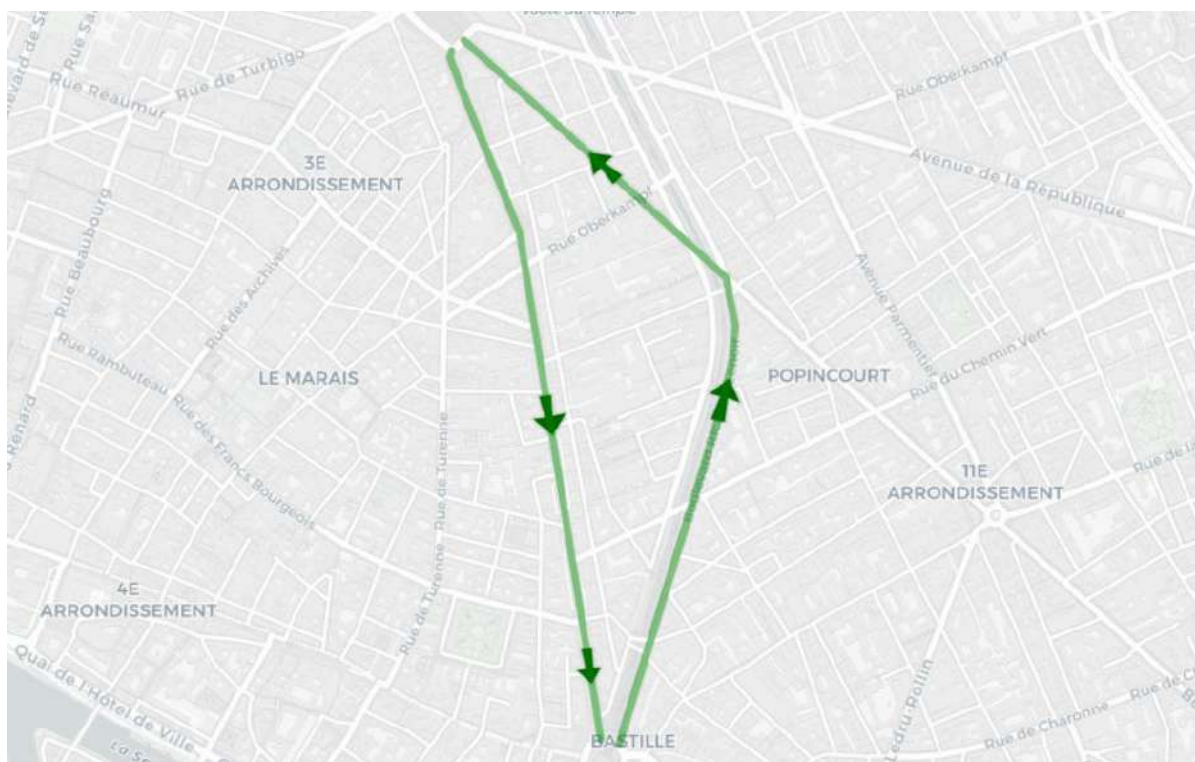


Pour le **boulevard Beaumarchais** et l'**avenue Ledru-Rollin**, il n'est pas possible d'y créer d'aménagement cyclable en conservant le même nombre de voies de circulation qu'actuellement (y compris les deux voies bus pour Beaumarchais). Nous proposons donc de les mettre en sens unique pour la circulation générale, dans le cadre d'une reprise du plan de circulation général à l'échelle parisienne.

Boucle Beaumarchais – Richard-Lenoir

La mise en sens unique des boulevards Beaumarchais, Filles-du-Calvaire et Temple en sens unique nord→sud signifie que le sens contraire sud→nord passe par le boulevard Richard-Lenoir. Dans cette optique, garder le sens unique nord→sud de Richard-Lenoir n'a aucun intérêt : il double le sens unique de Beaumarchais. Au contraire, retirer le sens unique nord→sud de Richard-Lenoir permet de consacrer un côté entier du boulevard à d'autres usages (végétalisation, rue aux écoles, etc), et simplifie le fonctionnement de la place de la Bastille.

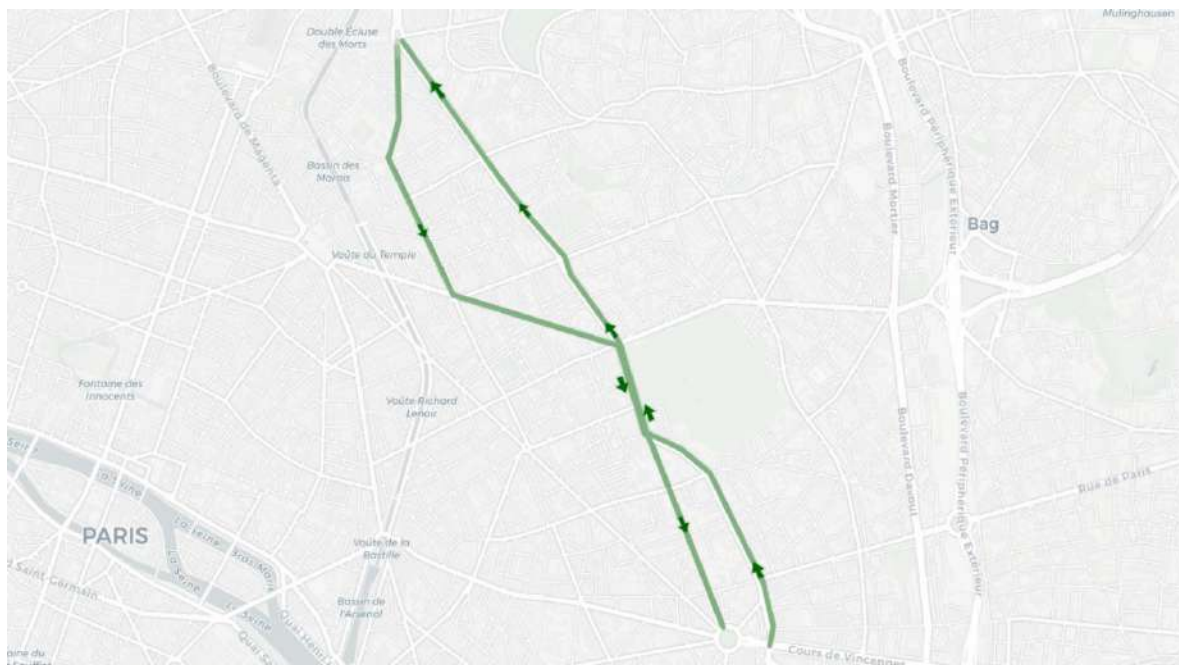
Ainsi, nous proposons une boucle de sens uniques entre Beaumarchais et Richard-Lenoir, par ailleurs cohérente avec les choix déjà effectués sur Richard-Lenoir (fermeture du débouché sur Bastille) ([carte disponible ici](#)).



Boucle Vellefaux-Parmentier-Fermiers Généraux

Les boulevards des Fermiers Généraux (boulevards de la Villette, de Belleville, de Ménilmontant et de Charonne) ont une répartition décentrée de la circulation. Si, côté 19e et 20e, l'espace est généreux pour tout le monde (circulation motorisée, stationnement abondant, trottoirs confortables), côté 10e et 11e, tout est très serré : trottoir trop étroit, piste cyclable variable – sur trottoir ou sur chaussée mal protégée du stationnement illicite –, et stationnement le plus souvent inamovible car servant au marché.

Nous proposons de réorganiser la circulation en une autre boucle de sens unique : le sens nord→sud par Vellefaux et Parmentier, et le sens sud→nord par les boulevards des Fermiers Généraux comme actuellement. Le côté 10e-11e des Fermiers Généraux ne sert plus qu'à la desserte locale, les vélos peuvent dès lors circuler en sécurité sur une chaussée vélorue, et les trottoirs peuvent être agrandis. Cette même logique peut être reproduite entre l'avenue Philippe-Auguste (nord→sud) et le boulevard de Charonne (sud→nord). Les bus ne seraient pas concernés par ces mises à sens unique et garderaient leurs itinéraires respectifs comme actuellement. ([carte disponible ici](#))



Avenue Ledru-Rollin

Enfin, pour Ledru-Rollin, la mise à sens unique est à nouveau la seule solution permettant d'améliorer la situation cyclable de l'axe.

Deux options existent :

- la conservation de Ledru-Rollin pour le trafic de transit nord→sud uniquement ;
- ou la fin du trafic de transit, dans les deux sens, par alternance de sens uniques.

Actuellement, la partie de l'avenue Ledru-Rollin du 11^e est une coupure importante dans la continuité cyclable qui va de l'avenue Parmentier (aménagée) à la partie de l'avenue Ledru-Rollin dans le 12^e arrondissement (aménagée).

Reprendre les aménagements obsolètes pour s'adapter à la ville cycliste

Un certain nombre de boulevards de l'arrondissement (Richard-Lenoir, Belleville, Ménilmontant et Charonne) ont été munis d'une piste cyclable dans les années 1990, il y a maintenant 30 ans. Leur dimensionnement n'est plus du tout adapté au volume de cyclistes qui les empruntent désormais, causant de l'inconfort et des dangers.

La mise en sens unique pour la circulation générale que nous proposons pour ces boulevards pourrait s'accompagner **d'une reprise de ces aménagements anciens pour les adapter à leur utilisation actuelle**. Cela a déjà été fait dans le 10^e arrondissement avec la vélorue du canal Saint-Martin dans le prolongement du boulevard Richard-Lenoir.

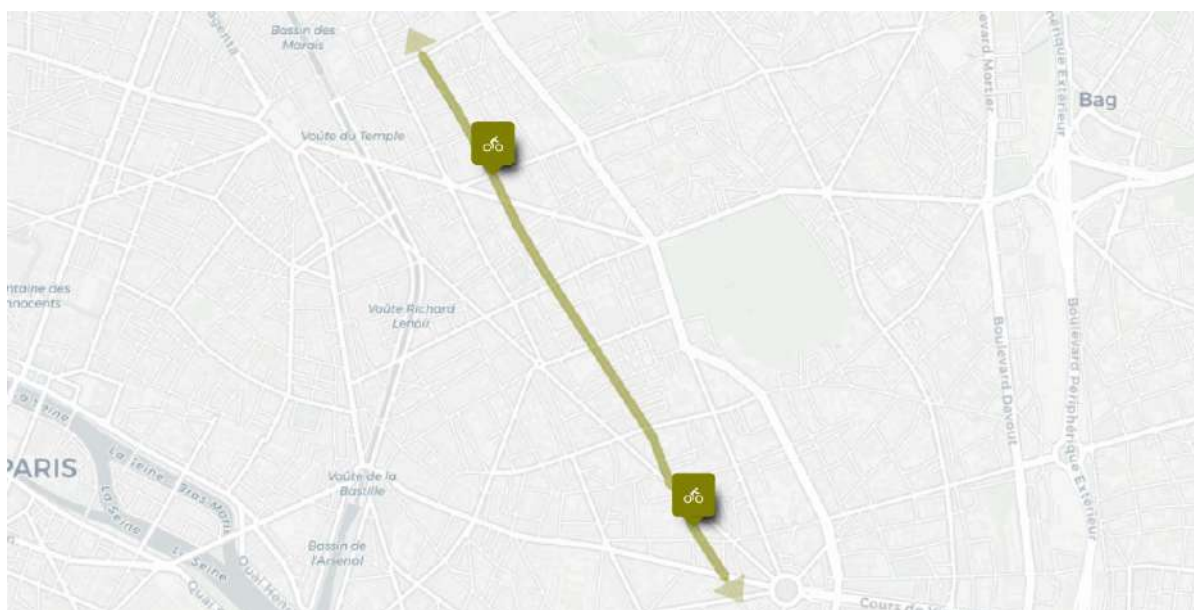


Apaiser les rues du 11e grâce aux plans de circulation locaux

De nombreux axes en rouge sur notre carte diagnostic concernent des rues qui continuent à recevoir du trafic motorisé de transit bien qu'elles ne soient pas dimensionnées pour cela : Charonne, Roquette, Godefroy-Cavaignac... Parfois, comme pour les rues du Faubourg-du-Temple et Oberkampf, une partie a été aménagée (avec des effets plus ou moins positifs) mais le reste de la rue est toujours dangereux.

La solution pour ces rues qui n'ont pas la place pour recevoir un aménagement cyclable séparé est de **travailler sur le plan de circulation du quartier** pour supprimer le trafic de transit motorisé parasite, dans l'objectif que 100 % des rues de l'arrondissement soient apaisées d'ici à 2032.

En particulier, les rues Saint-Maur, Léon-Frot et des Boulets font partie d'une ligne droite en sens unique de 5 kilomètres qui relie le canal Saint-Martin dans le 10e aux boulevards des Maréchaux dans le 12e. Même si une partie de la rue Saint-Maur a déjà été convertie en rue aux écoles côté 10e, il y reste encore beaucoup trop de circulation, du stationnement automobile bilatéral en surface, et très peu de places de livraison dans une rue pourtant très commerçante. Nous proposons donc de couper le sens unique des véhicules motorisés pour en faire **la principale vélorue du 11e** ([carte disponible ici](#)), sur le modèle de la rue de Charenton dans le 12e.



La création de cette vélorue, en plus de bénéficier à la mobilité des cyclistes, permettrait de repenser cette rue, créer plus de place pour les piétons, plus de places de livraison, et même de végétaliser une rue actuellement très minérale.

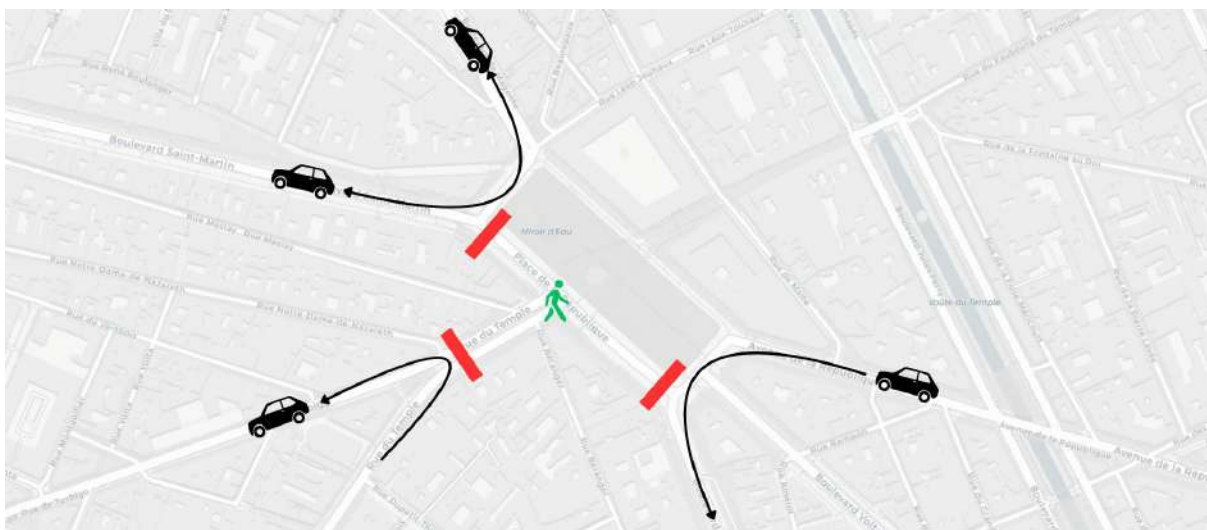
Réaménager les grandes places

Ces dernières années ont vu des chantiers à des degrés divers sur les 4 grandes places de notre arrondissement : République, Bastille, Nation et Léon-Blum (métro Voltaire).

De celles-ci, seule la place de la Nation a eu un résultat acceptable avec un espace piéton au centre largement apprécié des habitants. Pourtant, la place de la Nation comporte aussi une chaussée mixte piéton-vélo-desserte locale dans son anneau extérieur, ce qui réduit le confort des piétons et des cyclistes en raison des conflits. Paris en Selle continue à demander une séparation des flux piétons et cyclistes, ce qui serait facilement fait grâce à la grande largeur de cet espace.

Mais cela laisse donc trois aménagements dont les résultats laissent à désirer. Sur la place de la République, le côté sud-ouest est encore un océan motorisé alors que piétons, cyclistes, bus et taxis se marchent dessus dans un espace très réduit côté nord-est. Les cyclistes n'ont aucun aménagement sécurisé pour faire le tour de la place, et le carrefour avec le boulevard du Temple a déjà dû être repris en 2023 suite à un accident mortel.

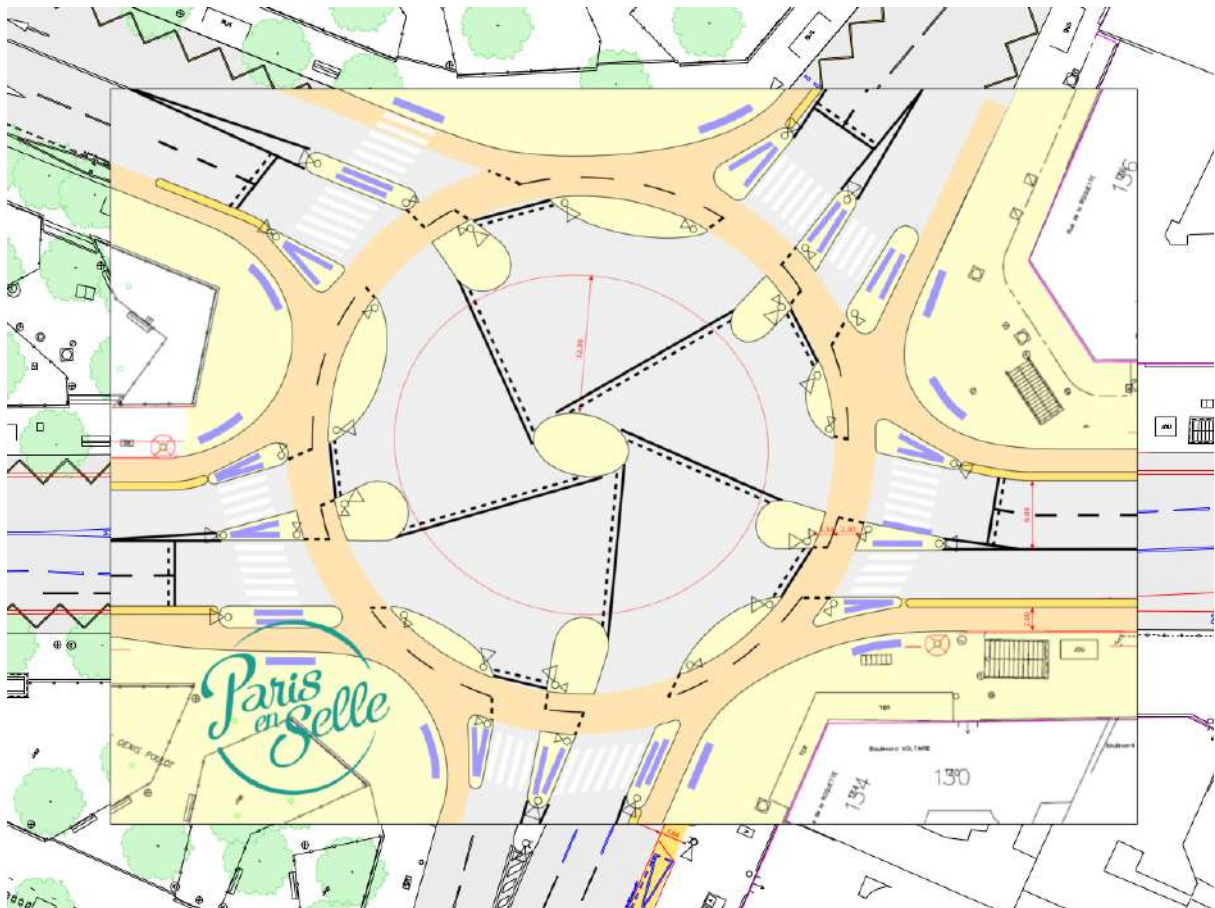
Sans vouloir reprendre tout le projet de zéro, nous proposons **la fermeture totale à la circulation de la moitié sud de la place de la République** et la transformation d'une partie de la chaussée actuelle en piste cyclable bidirectionnelle. Cela induirait une modification du plan de circulation de l'est parisien : il serait ainsi impossible de traverser en voiture d'un arrondissement à l'autre entre Paris Centre, le 10e et le 11e. Le trafic motorisé serait donc drastiquement réduit dans toute la zone du jour au lendemain.



Sur **la place de la Bastille**, les difficultés actuelles viennent de ce que la Ville de Paris a maintenu trop d'origines-destinations possibles en voiture. La boucle de circulation que

nous proposons entre les boulevards Beaumarchais et Richard-Lenoir permettrait de fluidifier les flux automobiles et améliorer la connexion entre la piste cyclable au centre de la place et les axes environnants. De plus, l'accès à la place de la Bastille depuis et vers le boulevard Richard-Lenoir doit être complètement repensé : actuellement, les cyclistes doivent attendre un cycle de feux entier pour accéder à la piste bidirectionnelle au centre de la place dans un espace de stockage largement insuffisant. Une traversée en deux temps qui dépend largement de l'avenir du flux automobile en provenance du boulevard Henri-IV. Nous souhaitons également une amélioration de l'accès à la place depuis la rue du Faubourg-Saint-Antoine, au-delà des aménagements déjà faits.

Sur **la place Léon-Blum**, l'anneau actuel construit sur le trottoir est peu utilisé par les cyclistes pour plusieurs raisons : phases de feux très défavorables (il faut parfois attendre trois phases de feu alors que les voitures peuvent traverser la place en une phase), conflits avec les piétons, gain de sécurité faible. Nous avons déjà signalé ces problèmes avant même le début du chantier et avons à l'époque proposé un contre-projet avec un vrai carrefour à la hollandaise en prenant de l'espace sur la chaussée de circulation générale. Cette proposition est toujours d'actualité.



Des déplacements sécurisés pour toutes et tous

Aménager les carrefours dangereux de l'arrondissement

Suite au meurtre de Paul Varry en octobre 2024, Paris en Selle a établi une liste de 200 **carrefours dangereux** pour les cyclistes à Paris **à sécuriser de toute urgence** ([liste complète disponible ici](#)). Dans le 11^e arrondissement, 3 de ces carrefours initialement identifiés restent à traiter : 1) Boulevard Voltaire / Boulevard Richard-Lenoir, 2) Boulevard de Charonne / Avenue Philippe-Auguste, 3) Boulevard de Charonne / Rue de Charonne. Pour cette note de plaidoyer, le groupe local du 11^e de Paris en Selle a identifié 11 carrefours additionnels qui devraient être traités en priorité. Cette liste, disponible sur [la carte située à la page 3](#) de cette note de plaidoyer, inclut les places de la Bastille, de la République et Léon Blum.



Plusieurs solutions sont possibles selon le carrefour concerné, comme par exemple (liste non exhaustive) : aménagement léger sous forme de balisettes pour améliorer l'angle de giration des véhicules et la covisibilité entre les usagers ; modification du plan de circulation pour réduire le nombre de conflits ; changement du régime de priorité ; phases de feu séparées (les voitures ne tournent pas en même temps que les vélos qui continuent tout droit).



Le carrefour boulevard Voltaire/rue de Malte est l'un des carrefours dangereux aménagés en 2025.

Parmi les carrefours sécurisés avec un réaménagement permanent, le carrefour de l'avenue de la République/avenue Gambetta/rue du Chemin Vert reste un exemple à suivre ailleurs dans le 11^e arrondissement.



Le carrefour avenue de la République/Avenue Gambetta a reçu des nombreux commentaires positifs dans l'enquête nationale de la FUB, le Baromètre Vélo

Une police municipale qui protège les usagers vulnérables de la voirie

Lors de sa création en 2022, la police municipale de Paris a été présentée comme pouvant pallier le quasi-abandon des contrôles routiers par la police nationale en raison de la priorisation d'autres missions par la préfecture de police. Or, nous constatons depuis une politique menée principalement par les chiffres de verbalisations. Cela mène parfois jusqu'à des contrôles ciblés sur le port d'oreillettes, sans effet bénéfique palpable sur la sécurité des usagers et usagers de la route. Pendant ce temps, piétons comme cyclistes continuent à être victimes d'accidents graves voire mortels dus principalement à des refus de priorité de conducteurs de véhicules motorisés.

Nous demandons donc que la priorité première des effectifs de la police municipale aille donc à **la protection des usagers vulnérables de la voirie que sont les piétons et les cyclistes** : contrôles des refus de priorité (avec ou sans présence de feu tricolore), respect de la limitation de vitesse à 30 km/h dans l'ensemble de l'arrondissement. L'équipement de la police municipale en radars jumelles doit être accéléré et ceux-ci déployés tous les jours dans nos rues.

Par ailleurs, la prolifération des trottinettes et vélos électriques débridés en toute impunité est dangereuse pour tous les autres usagers (y compris les autres cyclistes) et doit être stoppée. Nous souhaitons que la Ville de Paris, la police municipale et la police nationale travaillent main dans la main contre ce fléau et s'équipent d'outils de contrôle le plus rapidement possible.

Apprendre aux petites Parisiennes et petits Parisiens à faire du vélo

Si les distances entre domicile et école maternelle ou primaire sont suffisamment courtes à Paris pour pouvoir se déplacer à pied, cela change souvent à partir du collège. Or, le dispositif national "Savoir Rouler à Vélo" est justement censé fournir aux enfants l'apprentissage nécessaire pour se déplacer seuls à vélo avant l'entrée en 6e. Malheureusement, celui-ci n'est pas obligatoire et est encore beaucoup trop peu déployé à Paris (environ 15 % des classes actuellement). Nous souhaitons que d'ici à 2032, **100 % des enfants de chaque classe d'âge aient la possibilité de suivre les trois blocs du SRAV** : savoir pédaler, savoir circuler et savoir rouler à vélo.

Un habitant = une solution de stationnement

Si l'absence de sécurité sur son trajet est le premier frein majeur à la pratique du vélo, le vol et l'insuffisance de stationnement sécurisé est le deuxième. Il est donc impératif de pouvoir **proposer une solution à chaque Parisienne et chaque Parisien** souhaitant garer – et garder – son vélo.

Dans le même temps, le stationnement payant motorisé n'a baissé que de 25 % dans notre arrondissement entre 2020 et 2025 (de 7 250 places à 5 450). Il occupe encore plus de 5 hectares d'espace, soit autant que l'ensemble des squares du 11e.

Rue Saint-Hubert, avec du stationnement voitures des deux côtés de la chaussée, et un double-sens cyclable dans la zone d'emportierage.

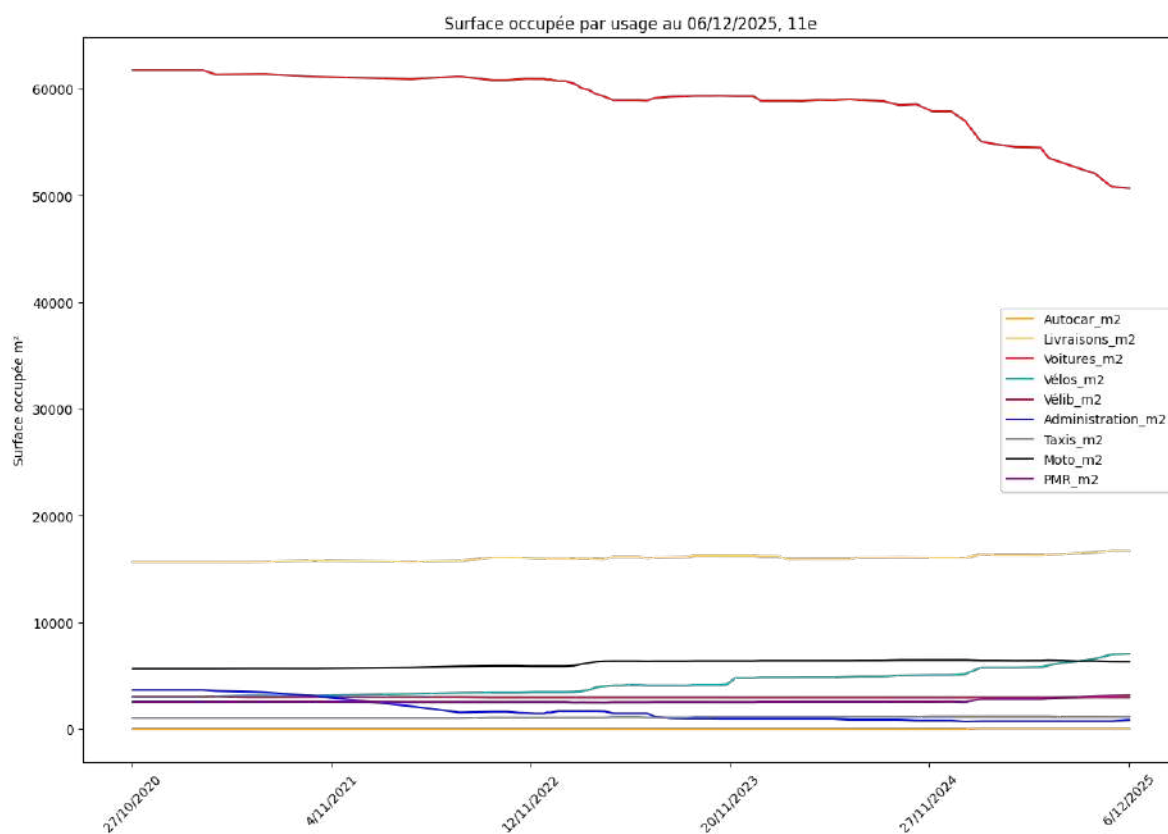


Il est nécessaire d'accélérer cette nécessaire réduction du stationnement motorisé et son remplacement par des arceaux vélo. Malgré une nette augmentation ces 5 dernières années, ceux-ci sont encore en nombre très insuffisant : le 11^e arrondissement n'est qu'en 9^e position sur 17 en nombre de places vélo par habitant avec seulement 60 arceaux pour 1 000 habitants. Nous proposons par exemple que **plus aucune rue à sens unique ne possède de stationnement payant bilatéral**, ce qui libérerait de l'espace pour tous les autres usages : élargissement des trottoirs, stationnement vélo, végétalisation...



La conversion des parkings d'immeubles en stationnement vélo sécurisé doit aussi être favorisée, via une incitation aux bailleurs sociaux et un programme d'aide aux copropriétés.

Enfin, nous souhaitons que **des arceaux soient installés aux abords de chaque établissement recevant du public** : mairie d'arrondissement, équipements culturels et sportifs, établissements scolaires... Dans une ville dans laquelle collégiens et lycéens pourront bientôt se déplacer seuls à vélo en toute sécurité, il ne faudra pas oublier de leur faciliter également la dépose de celui-ci dans leur établissement.



Source : [Observatoire du Stationnement de Paris en Selle, 11e arrondissement](#)

