



Municipales 2026

Propositions Paris en Selle douzième Arrondissement

Préambule	2
I) Pour un Réseau Cyclable continu et sécurisé dans le douzième : Douze projets vélo pour le douzième arrondissement !	3
#1- Les rives de Bercy : Transformation de la voie Mazas et des Rives de Seine en voie cyclable et sentier de promenade pédestre, avec flux séparés	5
#2 - Pistes cyclables boulevard Diderot (avec priorité entre les quais et l'avenue Daumesnil)	7
#3- Sécuriser les ponts : des pistes avec séparateur physique sur les ponts d'Austerlitz, de Bercy et de Tolbiac	8
#4- Une rue de Picpus pour les riverains et les écoliers	10
#5- Pour un bois de Vincennes cyclable : Sécurisation des avenues de Gravelle, Daumesnil et Saint-Maurice	12
#6- Le quartier de Bercy n'est pas un raccourci : piétonnisation de la place Lachambaudie et apaisement du quartier	13
#7- Pour une avenue Netter apaisée	15
#8 - Séparation des flux place de la Nation et sécurisation des accès rue Jaucourt et avenue Fabre d'Églantine	16
#9- Sécuriser l'ensemble des voies près de la gare de Lyon : Pistes séparées rue de Lyon, avenue Daumesnil (entre Diderot et Ledru-Rollin), tunnel rue de Rambouillet, rue et boulevard de Bercy	17
#10- Sécuriser les carrefours dangereux du douzième arrondissement	18
#11- Repenser le boulevard de Picpus, la Place Sans Nom et la rue Louis Braille	19
#12 - Terminer la vélorue de Charenton	20
II) Pour un douzième arrondissement qui protège les piétons et les cyclistes	21
1) Des aménagements cyclables clairs, continus et protégés	22
2) Développer une culture de partage de l'espace public	23
3) Axer l'action de la Police municipale sur la protection des usagers vulnérables de l'espace public	24
4) Pour une meilleure gestion des itinéraires cyclables les jours de marchés et lors de travaux	25
III) Augmenter le stationnement dans le douzième arrondissement	26



Préambule

Des milliers de Parisiennes et de Parisiens font quotidiennement le choix du vélo pour aller travailler, accompagner leurs enfants, faire leurs courses ou simplement se déplacer librement dans la ville. Cette transformation est une réussite collective, et le 12ème arrondissement n'y échappe pas : de Bastille à la place de la Nation, de Porte de Vincennes à Porte de Charenton, le vélo s'est imposé comme un mode de transport du quotidien.

Mais cette transition reste inachevée. De nombreuses zones demeurent dangereuses ou peu accessibles, les continuités cyclables sont encore fragiles et le stationnement vélo reste largement insuffisant par endroits. Pour que chacun, quel que soit son âge ou sa condition physique, 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 cyclistes, les piétons, les transports en commun et les automobilistes cohabitent en sécurité.

À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule plusieurs propositions pour un Paris 100 % cyclable.

Dans le 12ème arrondissement, nous souhaitons décliner ces grands objectifs à l'échelle locale :

- **Un réseau cyclable continu et sécurisé**, pour relier tous les quartiers du 12ème et leurs connexions avec Vincennes, Saint-Mandé et la Seine. **Un arrondissement apaisé**, où les plans de circulation favorisent la vie de quartier et la sécurité des plus vulnérables ;
- **Des espaces publics mieux partagés pour la sécurité des piétons et des cyclistes**, où la cohabitation entre cyclistes, piétons et automobilistes repose sur la bienveillance et la lisibilité des aménagements ;
- **Un stationnement vélo accessible et sécurisé**, pour que plus aucun habitant ne renonce à pédaler par peur du vol.

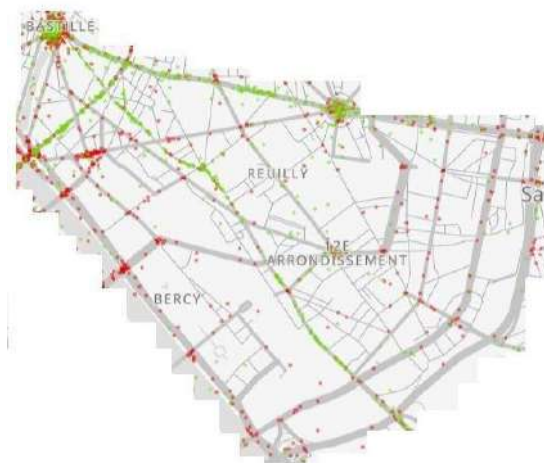
Notre ambition est simple : faire du 12ème un arrondissement exemplaire pour le vélo. Ensemble, continuons d'écrire l'histoire du Paris 100 % cyclable !



I) Pour un Réseau Cyclable continu et sécurisé dans le douzième : **Douze projets vélo pour le douzième arrondissement !**

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, Le baromètre des villes cyclables 2025 met en évidence plusieurs points d'amélioration dans le 12^e arrondissement.

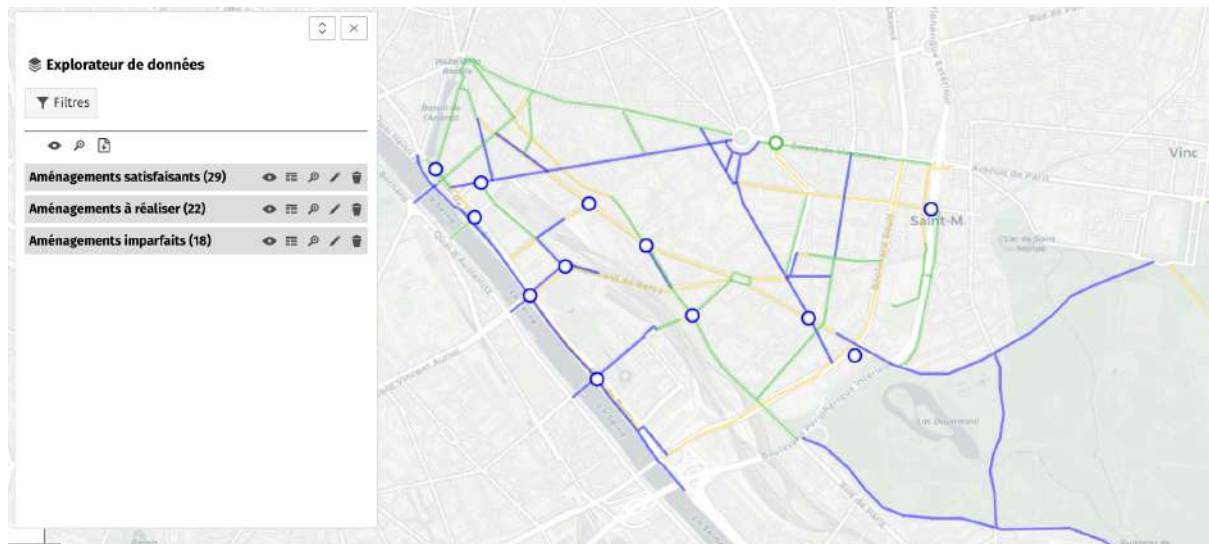
Si des axes structurants comme la rue du Faubourg Saint-Antoine, l'avenue Ledru-Rollin ou la rue de Charenton ont été réaménagés, le réseau cyclable reste encore discontinu, parfois peu lisible et insuffisamment sécurisé.



Extrait du baromètre des villes cyclables 2025

Pour y remédier, il est nécessaire de sécuriser les intersections, d'assurer la continuité des itinéraires et de développer un plan de circulation local favorisant les mobilités actives tout en limitant le trafic de transit.

En vue des élections municipales de 2026, nous proposons douze projets vélo concrets pour le 12^e arrondissement, destinés à combler ces discontinuités cyclables et à rapprocher le 12^e arrondissement du 100 % cyclable.



Carte des axes structurants cyclables du douzième arrondissement reprenant en bleu nos propositions : "Douze projets vélo pour le douzième arrondissement"

Nous invitons l'ensemble des candidates et candidats à s'engager clairement pour leur mise en œuvre et à faire de la sécurité et de la place du vélo une priorité du prochain mandat.



#1- **Les rives de Bercy** : Transformation de la voie Mazas et des Rives de Seine en voie cyclable et sentier de promenade pédestre, avec flux séparés

Les quais hauts du 12ème arrondissement, entre le port de l'Arsenal et le Périphérique, sont aujourd'hui une véritable autoroute urbaine. Cinq à huit voies de circulation motorisée y concentrent bruit, pollution et coupure urbaine, privant les habitants de l'accès à leur fleuve. La voie Mazas, en particulier, symbolise cette confiscation de l'espace public par la voiture : impossible d'y marcher sereinement ou d'y circuler à vélo sans stress.

Les cyclistes et les piétons sont en effet contraints de se partager un trottoir de 3 mètres de large, ce qui engendre de nombreux conflits, aggravés par la pente qui peut naturellement donner de la vitesse aux cyclistes.

Cet aménagement appartient au passé. Il est urgent de rendre les rives de la Seine aux habitants du 12ème arrondissement et plus globalement aux franciliens.

Nous souhaitons, Voie Mazas, reconvertir une des cinq voies automobiles pour créer deux espaces distincts et complémentaires :

- **une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée de 4 mètres de large (normes Cerema)**, assurant une continuité confortable, sécurisée et lisible ;
- **une promenade piétonne végétalisée**, prolongeant les promenades des quais du 4ème arrondissement.



Voie Mazas aujourd'hui

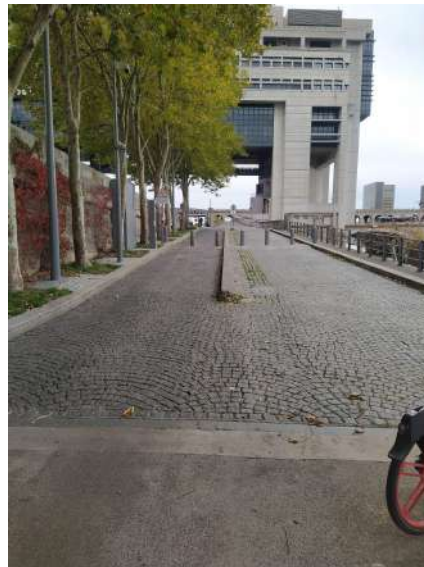


*Voie Mazas demain :
Promenade des rives de Bercy (image fictive)*



La voie Mazas aboutit au **port de la Rapée**, dans un espace partagé avec les véhicules motorisés. Nous proposons d'élargir cette voie car il est actuellement très difficile de croiser un véhicule à cet endroit. Nous souhaitons également une meilleure signalisation pour les cyclistes et indiquer vers où mène chaque sortie, car c'est actuellement très peu lisible.

Enfin, cette côte pavée en sortie du port de la Rapée (côté pont de Bercy) ravirait les champions du Tour des Flandres, mais est un cauchemar pour le cycliste parisien lambda : nous proposons donc de l'asphalter.



Nous souhaitons enfin que la rupture cyclable dangereuse du quai de Bercy (au niveau de l'avenue des Terroirs de France) soit au plus vite résorbée, et qu'une solution soit trouvée pour maintenir la piste sécurisée et physiquement protégée de la circulation motorisée. Enfin, ce feu vélo inutile doit être supprimé.

De manière générale, **nous demandons un audit complet des quais de Seine** dans le 12ème afin d'élargir ou refaire la voie. L'état de la chaussée est par endroit de très mauvaise qualité et l'écoulement des eaux dysfonctionnel, en particulier quai de Bercy. Ces pistes très fréquentées ont de multiples usages : déplacement vers/depuis Paris, promenade, loisirs (lieu de baignade dans la Seine, à Bercy). Piétons et cyclistes sont



confinés dans un espace excessivement réduit et anxiogène de part la proximité de l'autoroute urbaine voisine.

Pour être au rendez-vous des générations futures, il convient de ne pas trembler pour ôter de la place à cette vaste autoroute pénétrante dont nous avons tant à souffrir lorsque nous empruntons ces voies à pied ou à vélo, tant l'air peut être par endroit irrespirable.

#2 - **Pistes cyclables boulevard Diderot** (avec priorité entre les quais et l'avenue Daumesnil)

Le boulevard Diderot est un axe majeur de traversée de l'arrondissement. Aujourd'hui, il est malheureusement très bruyant, fortement pollué et particulièrement dangereux pour les cyclistes.

Cela est particulièrement vrai aux abords de la gare de Lyon : les étroits aménagements cyclables installés sur le trottoir et marqués par des conflits d'usage sont clairement à reprendre.

Nous souhaitons donc rééquilibrer l'espace public en y aménageant **des pistes cyclables unidirectionnelles sécurisées de part et d'autre du boulevard**, en reprenant de l'espace au trafic automobile.

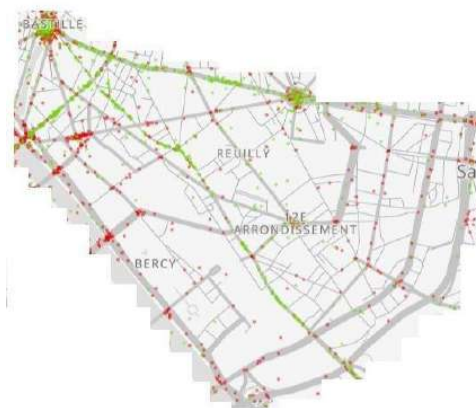
La priorité doit être donnée au tronçon compris entre les quais de Seine et la rue de Charenton, avec un aménagement de qualité, séparé des autres flux de circulation afin d'assurer une continuité et une sécurité exemplaires pour les cyclistes.

Par ailleurs, nous demandons que **la vitesse de circulation soit limitée à 30 km/h** sur l'ensemble du boulevard Diderot, afin de renforcer la sécurité de tous les usagers et de réduire le bruit et la pollution, contrairement au régime actuel à 50 km/h encore en vigueur sur cet axe. Nous comptons sur vous pour en discuter avec la Préfecture de Police, compétente sur cet axe.

#3- **Sécuriser les ponts** : des pistes avec séparateur physique sur les ponts d'Austerlitz, de Bercy et de Tolbiac

Aujourd'hui, les ponts d'Austerlitz, de Bercy et de Tolbiac constituent de véritables barrières pour les cyclistes, alors qu'ils devraient être des liaisons apaisées.

Comme le rappelle l'enquête du Baromètre des villes cyclables 2025, ces ponts et leurs extrémités sont régulièrement pointés du doigt par les habitants comme de véritables points noirs de circulation, particulièrement dangereux à traverser pour les usagers les plus vulnérables.



Extrait du baromètre des villes cyclables 2025

Nous souhaitons donc la mise en place, sur chacun de ces trois ponts, d'infrastructures cyclables protégées, avec des intersections sécurisées.



Illustration de ce que pourrait être le Pont Tolbiac en supprimant une voie automobile (image fictive)

Sur le pont de Bercy, nous souhaitons un re-travail complet du partage de l'espace public sur le pont de Bercy, constitué à l'heure actuelle de 2X3 voies pour les voitures, et



d'une piste cyclable tortueuse et peu lisible (sur trottoir, sous le métro ligne 6), sujette à de nombreux conflits entre piétons et cyclistes. Les piliers soutenant le métro cachent les piétons et rendent leur traversée dangereuse. Pour rappel, l'espace alloué à la voiture sur ce pont représente plus de 50 % de l'espace disponible, quand celui dédié mobilités douces environ 5 %.



Pour rééquilibrer l'espace, nous proposons de retirer de part et d'autre du pont de Bercy une voie automobile pour créer des pistes cyclables unidirectionnelles, rendant ainsi la traversée de ce pont à la fois sécurisée et lisible pour tous les usagers des mobilités actives.

Sur le pont d'Austerlitz, les voies bus / taxi ont été ré-ouvertes depuis mi-octobre 2025 et les cyclistes, bus et taxis doivent à nouveau se partager un espace étroit et anxiogène, alors que quatre voies de circulation demeurent sur le pont. La création d'un aménagement cyclable sécurisé est urgente. La Préfecture de Police (Ministère de l'Intérieur) est l'autorité compétente sur la voirie du pont et ses extrémités (quai de la Rapée et place Valhubert). Nous comptons donc sur vous pour discuter du réaménagement du pont avec la Préfecture de Police.

L'importance de ce pont pour les déplacements, en bus et à vélo, mérite que la Préfecture de Police et la Ville de Paris agissent rapidement pour un aménagement séparé des flux, pour que les usagers de chaque mode de transport puissent circuler en sécurité et de manière fluide. Nous rappelons en effet que ce pont est l'un des plus



empruntés par les cyclistes à Paris : lors d'un comptage réalisé en juin 2024, 1643 cyclistes avaient été dénombrés en 1 heure, le matin. A titre de comparaison, 1423 véhicules motorisés avaient été comptés durant ce même laps de temps.

#4- Une rue de Picpus pour les riverains et les écoliers

À deux reprises lors de votations citoyennes, les habitants du 12ème arrondissement ont exprimé leur volonté de :

- voir émerger davantage de rues sans voiture ;
- renforcer la sécurité aux abords des établissements scolaires.

Parmi les axes les plus concernés, la rue de Picpus se distingue : elle accueille plusieurs écoles, une université, une médiathèque, des commerces, et subit un trafic de transit particulièrement important. Elle mérite donc d'être repensée en priorité.

De plus, sa situation – traversant le 12ème de la place de la Nation au bois de Vincennes – en fait un itinéraire idéal pour favoriser des déplacements agréables et sécurisés à pied et à vélo. A une échelle plus large, cet axe rejoint la place du Colonel Fabien mérite d'être repensé.

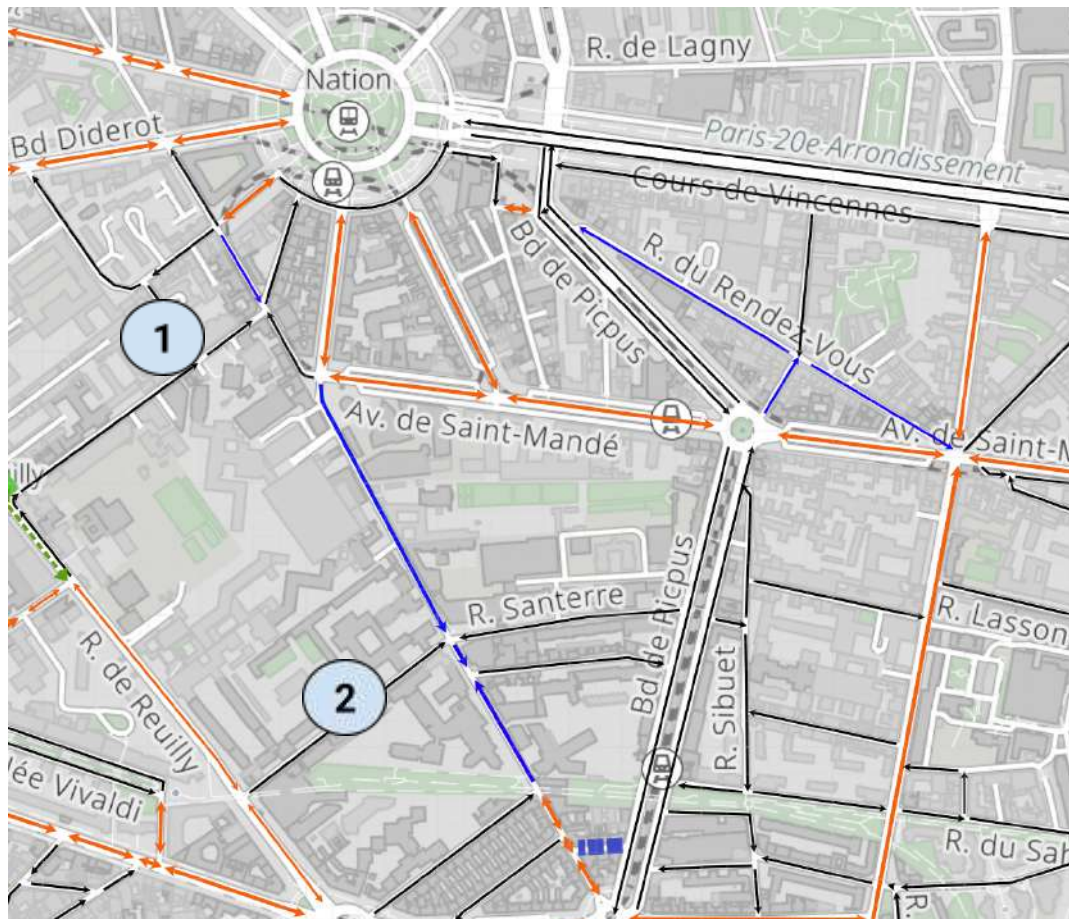
Côté 12ème, nous proposons d'élargir et de végétaliser (dès que possible) les trottoirs et **de créer la vélorue de Picpus**, à l'instar de la vélorue de Charenton.

Ce projet implique de repenser le plan de circulation, en particulier entre le boulevard Diderot et la place Sans Nom. Ce réaménagement en ferait un espace où les cyclistes sont prioritaires, tout en conservant bien entendu l'accès aux transports en commun et aux riverains possédant une voiture.

L'objectif est clair : offrir un cadre de vie plus sûr, plus calme et plus respirable pour les enfants, les familles, et l'ensemble des usagers du quartier.



Voici notre proposition pour revoir le plan de circulation de la rue de Picpus :



Point 1: Changement de sens sur le tronçon nord de la rue de Picpus, afin de supprimer le raccourci souvent utilisé depuis l'avenue de Saint-Mandé ou la rue du Sergent Bauchât pour rejoindre le boulevard Diderot.

Point 2 : Création de plusieurs tronçons en sens unique (hors bus) entre la place Sans Nom et l'avenue Fabre d'Églantine, de manière à dissuader le trafic de transit de traverser l'ensemble de la rue de Picpus.

Les automobilistes seront ainsi naturellement orientés vers des axes plus adaptés au trafic motorisé, tels que le boulevard de Picpus ou l'avenue de Saint-Mandé, plus larges et mieux équipés pour accueillir ce type de circulation.



#5- **Pour un bois de Vincennes cyclable** : Sécurisation des avenues de Gravelle, Daumesnil et Saint-Maurice

Longer le bois de Vincennes à vélo, par l'avenue de Gravelle, l'avenue Daumesnil ou l'avenue de Saint-Maurice, est un trajet quotidien pour de nombreux habitants du 12ème arrondissement et des communes voisines. Pourtant, ce parcours reste à ce jour un véritable défi.

Les cyclistes doivent aujourd'hui choisir entre :

- des voies partagées sur trottoir trop étroites, sources de nombreux conflits avec les piétons ;
- des voies motorisées où les voitures et bus circulent à vive allure.

Ces conditions sont indignes d'un espace aussi emblématique et fréquenté que le bois de Vincennes, et excluent de fait les familles et les enfants qui souhaitent s'y promener en toute sécurité.

Pour rendre le bois de Vincennes réellement accessible à toutes et tous, nous souhaitons **la création de pistes cyclables continues, confortables et séparées des espaces piétons et automobiles** sur ces trois axes majeurs.

Ce projet permet de réduire les conflits d'usages en redonnant à chaque mode de déplacement un espace clair et lisible.

Concrètement :

- Sur l'avenue Daumesnil et l'avenue de Gravelle, la suppression d'une voie de stationnement permettrait d'aménager une piste bidirectionnelle le long du bois;
- Sur l'avenue de Saint-Maurice, la création d'un aménagement séparé des voitures est indispensable pour garantir une circulation fluide et apaisée.



Avenue Daumesnil (au nord), Avenue de Saint-Maurice et Avenue de Gravelle (au sud) à sécuriser

#6- **Le quartier de Bercy n'est pas un raccourci** : piétonnisation de la place Lachambaudie et apaisement du quartier

Le quartier de Bercy subit aujourd'hui un fort trafic automobile, la majorité des véhicules ne faisant que le traverser via la rue Joseph-Kessel, utilisée comme un « *raccourci malin* » pour rejoindre d'autres secteurs de Paris.

Nous souhaitons **un plan de circulation repensé, ambitieux, visant à éliminer le trafic de transit**, tout en préservant l'accès au quartier pour les résidents et commerçants.

Il existe à cet endroit une véritable opportunité de rendre le quartier plus agréable pour les piétons et les cyclistes, d'améliorer la fluidité des bus et de **piétonniser et végétaliser la place Lachambaudie** (côté marché).



Place Lachambaudie actuellement



Illustration d'une place Lachambaudie piétonne (image fictive)

#7- Pour une **avenue Netter apaisée**

L'avenue du Docteur Netter constitue un axe structurant du 12ème arrondissement, mais elle est aujourd'hui dominée par le trafic automobile de transit, ce qui la rend dangereuse pour les cyclistes et peu agréable pour les piétons.

Pourtant, cette avenue possède un potentiel considérable pour devenir un espace de vie apaisé et accueillant, à l'instar de l'avenue Bizot.

Nous proposons **un plan de circulation repensé visant à réduire le trafic de transit sur l'avenue du Docteur Netter**.

Ce plan pourrait s'appuyer sur des mesures ciblées telles que :

- la mise en sens unique partiel ou total de certaines sections de la voie ;
- l'inversion du sens de circulation sur certaines rues adjacentes pour dissuader le transit ;
- la création de pistes cyclables continues et sécurisées, notamment à double sens dans les rues à sens unique.

Voici notre proposition pour revoir le plan de circulation de l'avenue Netter :





- Point 6 : Les tronçons de Rottembourg (entre Michel Bizot et la rue de la Véga) et de la rue de la Véga (entre Rottembourg et Daumesnil) sont inversés, créant ainsi une boucle depuis et vers Daumesnil. Un filtre modal sur la rue Rottembourg supprime le raccourci malin depuis le boulevard Soult vers l'avenue Daumesnil.
- Points 7 : Les avenues Michel Bizot et Docteur Arnold Netter sont mises à sens unique (sauf bus) avec inversion du sens en différents endroits afin de couper le trafic de transit tout en maintenant l'accès pour les riverains et à l'hôpital Trousseau. Des pistes cyclables sont créées là où l'espace est disponible.
- Point 8 : les rues du Sahel et de Montempoivre sont inversées et un filtre modal (laissant le passage aux vélos) est créé au niveau de la place Yvette et Vincent Alleaume. La desserte locale reste possible, seul le trafic de transit est supprimé.

#8 - **Séparation des flux place de la Nation** et sécurisation des accès rue Jaucourt et avenue Fabre d'Églantine

La configuration actuelle de la place de la Nation entraîne de nombreux conflits entre cyclistes et piétons, en raison d'un mélange des flux non organisés. C'est en particulier le cas au niveau des sorties de RER / métro.

Nous souhaitons donc la mise en place d'**une signalisation claire et cohérente permettant de séparer les différents flux de circulation**, afin de rendre les déplacements plus fluides, agréables et sûrs, aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons.

Par ailleurs, nous souhaiterions :

- **la création de pistes cyclables clairement séparées sur l'avenue Fabre-d'Églantine**, qui supporte encore un trafic automobile de transit important ;
- **la suppression d'une file de stationnement rue Jaucourt** afin d'élargir et de sécuriser le double sens cyclable, rendant la circulation plus confortable et mieux protégée pour tous les usagers.



Rue Jaucourt avec une suppression de file de stationnement (image fictive)

#9- **Sécuriser l'ensemble des voies près de la gare de Lyon** : Pistes séparées rue de Lyon, avenue Daumesnil (entre Diderot et Ledru-Rollin), tunnel rue de Rambouillet, rue et boulevard de Bercy

En plus du boulevard Diderot déjà évoqué, plusieurs axes structurants autour de la gare de Lyon ne disposent pas encore d'infrastructures cyclables de qualité, entraînant des discontinuités dans le réseau.

Nous souhaitons en priorité :

- **la création de pistes cyclables sécurisées et séparées de la circulation des bus rue de Lyon**, afin d'assurer un axe cyclable direct et confortable Bastille – gare de Lyon ;
- la réalisation d'**une piste cyclable protégée avenue Daumesnil, entre le boulevard Diderot et l'avenue Ledru-Rollin** (sens vers Bastille) ;
- **le prolongement de la piste cyclable rue de Bercy** jusqu'au croisement avec le boulevard de Bercy ;
- la mise en place d'**une piste de qualité le long du boulevard de Bercy** ;
- la création de **pistes cyclables séparées et protégées dans le tunnel Rambouillet**.

#10- **Sécuriser les carrefours dangereux** du douzième arrondissement

Pour que les cyclistes puissent se déplacer en sécurité, Paris en Selle a demandé à la Ville de Paris de sécuriser d'urgence [les 200 carrefours les plus dangereux](#) de la capitale. C'est à ces intersections, notamment en raison des angles morts lorsque les véhicules motorisés tournent, que les accidents les plus graves se produisent.

Au niveau du 12ème arrondissement, nous avons identifié **les carrefours les plus dangereux à sécuriser rapidement**. Ces carrefours pourraient faire l'objet, dès les premiers mois de mandat, d'une sécurisation légère par la mise en place de marquages au sol et de potelets. Un premier carrefour a été sécurisé en octobre 2025, Cours de Vincennes, en aménagement tactique.



Les carrefours à sécuriser en priorité dans le douzième arrondissement



#11- Repenser le boulevard de Picpus, la Place Sans Nom et la rue Louis Braille

Ce secteur du 12^e arrondissement présente un fort potentiel de continuité cyclable et de requalification urbaine.

Nous voyons trois priorités :

- **Création d'un double sens cyclable boulevard de Picpus (côté est) entre la place Sans-Nom et la place Courteline** pour assurer la continuité des itinéraires vélo ;
- **Semi-piétonisation de la place Sans Nom** avec élargissement des espaces piétons, ajout de végétation et réduction du trafic motorisé. Une traversée cyclable devra être conservée, en lien avec la vélorue de Picpus que nous avons précédemment proposée ;
- **Apaisement de la circulation rue Louis Braille**, avec passage en sens unique sauf bus et aménagement d'une chaussée sécurisée et végétalisée.



#12 - Terminer la vélorue de Charenton

La vélorue de la rue de Charenton a permis de réduire par cinq le trafic automobile sur cet axe, tout en créant un itinéraire cyclable structurant traversant l'ensemble de l'arrondissement.

Cependant, le projet reste inachevé : la portion comprise entre Daumesnil et le boulevard de Reuilly (le long de la mairie) demeure fortement sollicitée par le trafic de transit automobile ouest-est, rendant la circulation désagréable et parfois dangereuse pour les cyclistes, notamment les familles et les enfants.

Afin d'assurer la continuité et la sécurité de la vélorue, nous proposons que cette section soit, à l'instar du sens est-ouest, réservée aux bus, aux vélos et aux véhicules d'urgence.



Enfin, le tronçon entre la place de la Bastille et l'avenue Ledru-Rollin est toujours en attente de sa finalisation (marquages au sol + inversion du sens de circulation de la rue Moreau).



II) Pour un douzième arrondissement qui protège les piétons et les cyclistes

Dans le 12ème arrondissement, la transformation de l'espace public s'accélère : de nouveaux aménagements voient le jour, mais les tensions entre usagers restent fortes. Les cyclistes subissent encore trop souvent des comportements agressifs, tandis que piétons et automobilistes peinent parfois à anticiper leurs déplacements.

Notre conviction est claire : **la sécurité de toutes et tous doit primer**. Les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes doivent pouvoir cohabiter sereinement, grâce à des **aménagements lisibles et sécurisés**.

Nous appelons à la mise en œuvre d'une Vision Zéro dans le 12^e arrondissement : zéro mort, zéro blessé grave. Cette approche repose sur un principe simple : aucun accident grave n'est acceptable. Elle nécessite :

- Des aménagements cyclables clairs, continus et protégés ;
- Développer une culture du partage de l'espace public ;
- Axer l'action de la police municipale sur la protection des usagers vulnérables de l'espace public.

L'objectif est d'ériger le 12ème en modèle parisien de sécurité et de cohabitation apaisée, où chacun, piéton, cycliste ou automobiliste, circule en sécurité.



1) Des aménagements cyclables clairs, continus et protégés

Pour garantir la sécurité et la cohabitation sereine entre tous les usagers, les aménagements doivent guider clairement les comportements et réduire les erreurs humaines. Cela passe par une séparation nette des flux, une signalisation visible et cohérente, et une co-visibilité permanente entre piétons, cyclistes et automobilistes.

Les pistes cyclables doivent être mieux identifiables, avec un revêtement distinct de la chaussée et des indications claires de priorité pour éviter les conflits avec les piétons. Chaque travail de réfection de voirie doit intégrer ces principes.

Nous appelons ainsi à **la création d'un groupe de travail technique chargé d'harmoniser les règles d'aménagement (signalisation, feux, trottoirs traversants, revêtements, etc.)** afin de rendre systématiques les dispositifs qui réduisent les risques d'accident et de faire de Paris une ville plus lisible, sûre et apaisée pour tous ses usagers.

Nous demandons le **remplacement des pistes cyclables actuellement situées sur les trottoirs par des pistes en site propre, physiquement séparées** de la chaussée et de l'espace piéton, notamment sur le boulevard Diderot, la voie Mazas et la place de la Nation.

2) Développer une culture de partage de l'espace public

En quelques années, la ville a connu d'importants changements en termes d'infrastructures et de trafic de vélos. Cette transformation a été rapide, et les citoyennes et citoyens ont encore besoin de temps pour s'adapter. L'espace public s'est complexifié : en plus du trafic de véhicules motorisés, le trafic de vélos doit désormais être pris en compte quand on s'engage dans une intersection. Les piétons et les conducteurs doivent adapter leurs réflexes, et cela n'est pas immédiat. Quant aux cyclistes, ils doivent s'éduquer aux bonnes pratiques pour circuler sans mettre en danger les autres usagers de la route.

Nous demandons **l'application complète du programme « Savoir Rouler à Vélo » dans toutes les écoles du douzième arrondissement**, et la mise en place d'**un programme de sensibilisation et de formation des adultes aux bonnes pratiques à vélo**.



Photo extraite du programme [«Savoir Rouler à Vélo»](#)



3) Axer l'action de la Police municipale sur la protection des usagers vulnérables de l'espace public

Pour protéger les piétons et les cyclistes, la Ville de Paris doit mobiliser ses services de contrôle afin de **sanctionner en priorité les infractions réellement dangereuses**.

Aujourd'hui, les efforts de verbalisation sont souvent mal orientés : les cyclistes sont sanctionnés massivement pour le port d'écouteurs, alors que les refus de priorité aux piétons ou la circulation sur des trottoirs sont bien moins contrôlés.

De même, les conducteurs de véhicules motorisés sont trop rarement verbalisés pour des dépassements dangereux, des "tourne à droite" mettant en péril les cyclistes, des stationnements sauvages sur les pistes cyclables (nous pensons notamment à l'Espace Charenton) ou les passages piétons, pour s'être engagé dans une intersection sans pouvoir en sortir, pour ne pas tenir sa droite sur la chaussée, ou encore pour des comportements agressifs au volant

Nous demandons que les indicateurs d'évaluation de la Police municipale ne reposent plus sur une simple logique de quantité de contraventions, mais sur leur impact réel sur la sécurité.

Cette approche doit s'appuyer sur :

- **une formation continue des policiers municipaux** aux enjeux des mobilités actives ;
- **une priorisation claire des infractions les plus dangereuses** pour les cyclistes et les piétons ;
- **l'installation de radars de vitesse et de feux rouges** sur l'ensemble du douzième arrondissement en particulier dans le secteur du bois de Vincennes pour les radars, où les excès de vitesse sont particulièrement nombreux ;
- **un renforcement du contrôle et des sanctions contre les vélos et trottinettes débridés donc illégaux**, dont la vitesse excessive met en danger les autres usagers ;
- **un ciblage des secteurs ou aménagements piétons et cyclables à surveiller en priorité** (par ex. la rue de Charenton) en coordination avec les associations piétons et vélo.

4) Pour une meilleure gestion des itinéraires cyclables les jours de marchés et lors de travaux

Malgré leur succès, **les infrastructures cyclables sont encore vues comme des infrastructures de seconde zone** : ce sont les premières à être sacrifiées lors de travaux (par exemple rue de Bercy), et servent très souvent d'espace de parking pour les commerçants de plusieurs marchés de l'arrondissement (en particulier avenue Ledru-Rollin alors même que la piste cyclable avait été créée en prenant en compte le marché), mettant en danger les cyclistes utilisant habituellement lesdites infrastructures. L'absence de certitude quant à la disponibilité des infrastructures est un frein réel au développement du vélo dans l'arrondissement.

Les marchés étant des événements prévus et réguliers (souvent hebdomadaires), il nous semble nécessaire que la cyclabilité des zones de marché soit maintenue lors de la tenue d'un marché, soit en contrôlant bien plus sévèrement le parking sur les pistes cyclables soit en imposant la mise en place de pistes temporaires ou d'itinéraire bis, le temps du marché.

De plus, lors de la survenue de travaux nécessitant la neutralisation d'un itinéraire cyclable (car les travaux doivent empiéter sur la piste), nous demandons la mise en place systématique par le responsable des travaux, après consultation des autorités compétentes, d'un itinéraire cyclable bis, sécurisé, correctement signalisé, et ce jusqu'à la restitution de la piste à ses usagers.



Avenue Daumesnil, le dimanche 2 novembre 2025 : la piste dans le sens Porte Dorée - Félix Eboué est neutralisée pour travaux, la piste dans l'autre sens est réquisitionnée par le marché



Nous demandons une meilleure considération des infrastructures cyclables lors des marchés et de travaux :

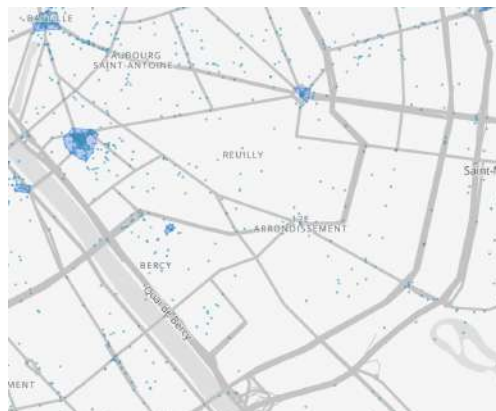
- **Une sensibilisation de l'ensemble des commerçants des marchés et des entreprises responsables de travaux** dans l'espace public parisien à la présence des pistes cyclables ;
- **Une mise en place systématique d'itinéraires bis sécurisé** le temps de la perturbation ;
- **Une sanction en cas de manquement** à la mise en place des itinéraires bis.

III) Augmenter le stationnement dans le douzième arrondissement

Après l'absence d'itinéraires sécurisés, le manque de stationnement constitue un autre frein à la pratique du vélo.

De nombreux cyclistes du douzième arrondissement n'ont pas la possibilité de ranger leur vélo à domicile et ont besoin de solutions de stationnement sûres et accessibles à chaque point de départ et d'arrivée de leurs trajets.

Les résultats du Baromètre des villes cyclables 2025 confirment cette situation : l'offre actuelle de stationnement reste largement insuffisante pour que le douzième arrondissement puisse se revendiquer comme un arrondissement véritablement cyclable, notamment aux abords des gares de Lyon et Bercy, des places de la Bastille et de la Nation et de Bercy Arena.



Extrait du [baromètre des villes cyclables 2025](#)



Voici les mesures les plus efficaces que nous avons identifiées pour le douzième :

- **Poursuivre la réduction du stationnement automobile en surface**, notamment en supprimant systématiquement les stationnements en épi et les doubles files dans l'ensemble des rues de l'arrondissement ;
- Doubler le nombre de places de stationnement vélo, afin de **garantir un point d'attache sécurisé à moins de 50 mètres de chaque habitation** ;
- **Renforcer massivement le stationnement au niveau des espaces publics les plus fréquentés du 12e** :
 - autour des places de la Bastille et de la Nation ;
 - autour des gares de Lyon et de Bercy ;
 - autour de Bercy Arena.
- **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.).

Nous vous remercions d'avoir pris connaissance de ce document et restons entièrement disponibles pour tout complément d'information.

Paris en Selle - groupe local du 12ème arrondissement