



ÉLECTIONS MUNICIPALES 2026

20 propositions pour un 13^e cyclable

respirable

agréable





Préambule

Aujourd'hui, 40 % des Parisiens se déplacent à vélo au moins une fois par semaine. Chaque jour, il y a davantage de cyclistes que d'automobilistes dans les rues de la capitale. 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.

La demande d'une ville cyclable est encore plus pressante qu'il y a six ans

Cette transformation est une réussite collective. Cependant, elle reste inachevée, notamment dans le 13^e, qui est encore loin d'avoir achevé sa mue : aujourd'hui encore, trop de personnes n'ont pas la possibilité de choisir le vélo car de nombreuses zones demeurent dangereuses et hostiles pour ce mode de transport ; il existe encore trop de coupures qui empêchent un usage plus large du vélo.

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.

La transformation de Paris est une nécessité : tous les grands axes doivent avoir leur piste cyclable, tous les quartiers doivent être apaisés. Le vélo n'est pas seulement un moyen de déplacement. **C'est aussi un catalyseur pour transformer la ville :** pour un 13^e plus beau, plus respirable, plus agréable et plus vivant !

Vision et objectifs

À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule plusieurs propositions pour un Paris 100 % cyclable. Dans le 13^e arrondissement, nous souhaitons décliner ces grands objectifs à l'échelle locale :

- I. Un **réseau** cyclable continu et sécurisé.
- II. Un **arrondissement apaisé**, où les plans de circulation favorisent la vie de quartier.
- III. Un **stationnement** vélo accessible et sécurisé.

En somme, **un espace public qui garantit la sécurité des piétons et des cyclistes**, avec une **"vision zéro" : zéro mort, zéro blessé grave**.



Nous invitons l'ensemble des candidates et candidats à s'engager clairement pour la mise en œuvre de cette vision et à faire de la sécurité des usagers les plus vulnérables et du partage équitable de la voirie une priorité du prochain mandat municipal.

UNE APPROCHE TRANSVERSALE

Pour un 13^e arrondissement qui protège les piétons et les cyclistes

Mettre en œuvre une vision zéro

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. Par ailleurs, il faut prendre en compte les itinéraires cyclables les jours de marché et lors de travaux.

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 et passages piétons, excès de vitesse...

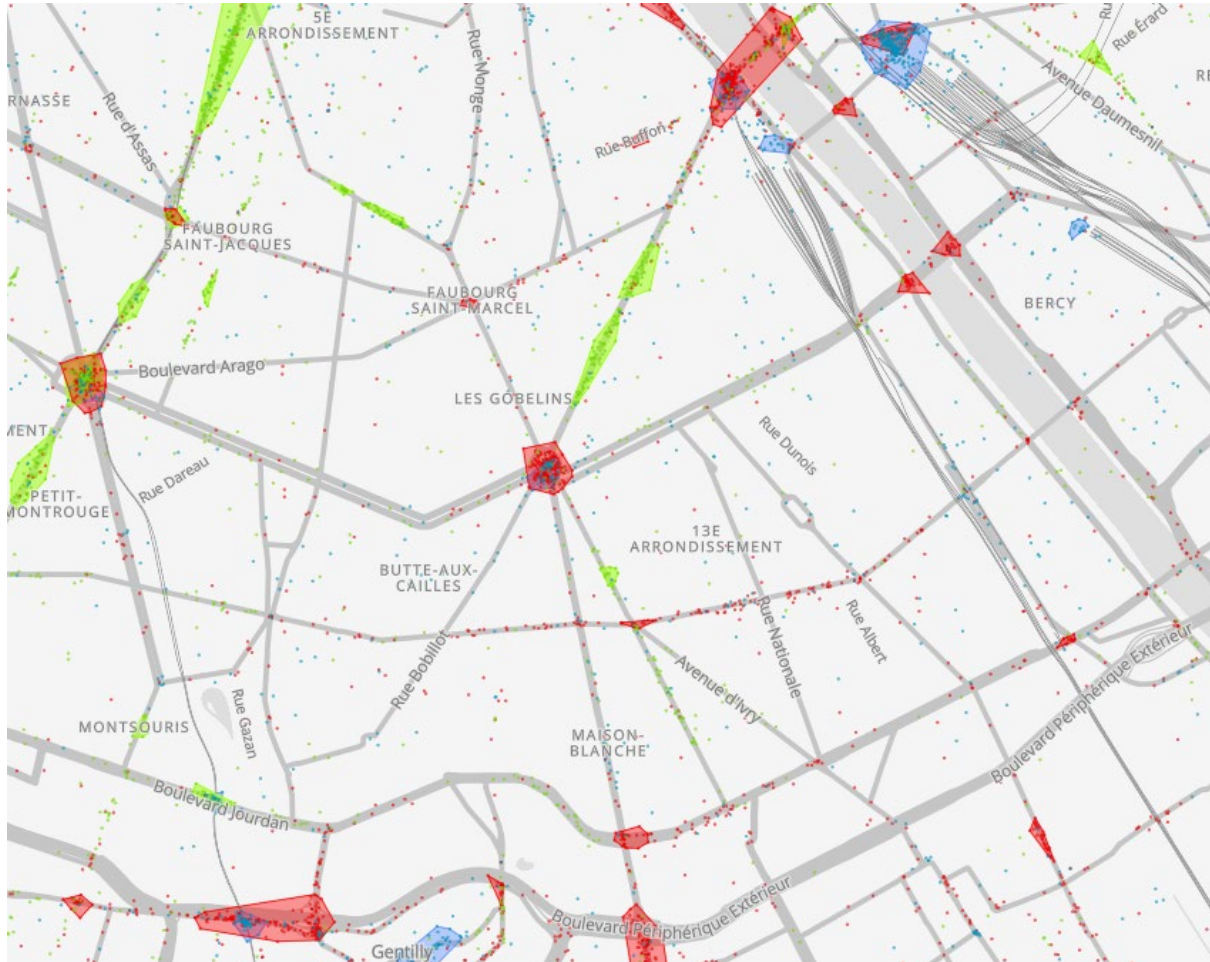
Nous proposons également l'installation de radars, en particulier là où les excès de vitesse sont fréquents, ainsi qu'un renforcement des contrôles et des sanctions contre les vélos et trottinettes débridés, dont la vitesse excessive met en danger les autres usagers.

Créer un comité vélo d'arrondissement

Nous demandons la création d'un comité vélo pour le 13^e, réunissant à un rythme régulier la Mairie, les services techniques et les associations cyclistes. En effet, au-delà des réunions de concertation plus larges sur des projets spécifiques, l'expérience du mandat qui s'achève a bien montré à quel point il est indispensable de prendre en compte l'expertise des usagers du vélo **suffisamment en amont**, afin de bien identifier les besoins, faire remonter les problèmes, aider à prioriser les interventions et s'assurer de la pertinence des aménagements proposés.

État des lieux

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, le Baromètre des villes cyclables 2025 met en évidence de nombreux points d'amélioration dans le 13^e arrondissement :



[Baromètre des villes cyclables 2025](#) : les points rouges indiquent les sites à améliorer en priorité ; les points verts, les améliorations perçues depuis deux ans ; les points bleus, les manques de stationnement vélo.

Si des axes structurants comme les avenues d'Ivry et de Choisy ont été aménagés, le réseau cyclable reste encore discontinu et insuffisamment sécurisé.

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

LES PRIORITÉS POUR LE PROCHAIN MANDAT

Axes et nœuds structurants aujourd'hui dépourvus d'aménagements cyclables :

- 1) **Place d'Italie** (cf. [*focus projets prioritaires*](#))
- 2) **Rue de Tolbiac / pont de Tolbiac** (cf. [*focus projets prioritaires*](#))
- 3) **Avenue des Gobelins** (cf. [*focus projets prioritaires*](#))

Axes structurants incomplets :

- 4) **Bd. Hôpital (nord)** : assurer la continuité de l'aménagement réalisé pendant le mandat actuel jusqu'à la place Valhubert et le pont d'Austerlitz.
- 5) **Avenue d'Italie** : aménager des pistes cyclables entre Maison Blanche et Masséna et adapter les anciens aménagements aux standards actuelles (sécurité et capacité).
- 6) **Bd. Masséna / Porte de Choisy** : entre l'avenue d'Italie et l'avenue d'Ivry, résorber la discontinuité cyclable du boulevard Masséna en aménageant des pistes dans chaque sens ; Porte de Choisy, afin d'éviter les conflits avec les piétons au niveau des arrêts du tramway, aménager une continuité cyclable dans les deux sens passant par les rues Lachelier et Alfred Fouillée.

Liaisons banlieue-Paris actuellement inexistantes :

- 7) **Avenue de la Porte d'Italie** : liaison avec le Kremlin-Bicêtre.
- 8) **Av. Pierre de Coubertin / place Mazagran** : liaison entre Gentilly et la vélorue de la Bièvre.

Aménagements à requalifier ou compléter :

- 9) **Bd. Auguste Blanqui** : à minima, traiter les aspects les plus urgents : installer des bordures là où elles manquent, supprimer les chicanes dangereuses, créer des îlots de protection vis-à-vis des mouvements tournants des véhicules motorisés, assurer la continuité des pistes en créant des quais bus, élargir les sections en pente montante, etc.
- 10) **Bd. Saint-Marcel** : cohabitation difficile avec les bus et taxis (une possibilité serait d'utiliser l'une des contre-allées).
- 11) **Avenue de France** : réserver le terre-plein central aux piétons afin d'éviter les conflits et aménager des pistes cyclables sécurisées sur la chaussée.
- 12) **Boulevards des Maréchaux** : traiter les difficultés principales (intersections, discontinuités, ressauts, illisibilité...).
- 13) **Rue Bruneseau** : assurer la continuité cyclable dans les deux sens jusqu'au quai d'Ivry.
- 14) **Bd. Vincent Auriol** (de place d'Italie à Jeanne d'Arc) : créer une piste cyclable dans le sens allant vers la Seine pour éviter les conflits avec les bus et sécuriser les intersections.



Les résultats du Baromètre vélo 2025 montrent que les **intersections** sont vécues par les cyclistes comme les points noirs de la circulation à vélo à Paris. Outre ce ressenti, ce sont aussi les zones les plus accidentogènes.

Le prochain mandat doit être l'occasion de réfléchir collectivement à une approche cohérente, unifiée et systématique pour **sécuriser tous les carrefours de Paris**. Ils doivent tous inclure des itinéraires cyclables clairement identifiables, pratiques pour les vélos et séparés de la route lorsque le trafic est important.

Enfin, il est encore trop dangereux et difficile de faire un trajet Paris-banlieue à vélo. Les **portes de Paris**, sortes de supers carrefours, restent encore bien trop hostiles pour les cyclistes. Pourtant, le matin en heure de pointe, près d'un déplacement sur 5 entre Paris et la petite couronne se fait déjà à vélo, autant qu'en voiture. Ces cyclistes, dont le nombre continuera d'augmenter avec la mise en place du réseau Vélo Île-de-France, doivent pouvoir se déplacer en sécurité. Ainsi, comme les carrefours, les portes de Paris doivent être réaménagées pour permettre la circulation des vélos.

Carrefours à sécuriser :

15) Sécuriser les intersections et carrefours dangereux, notamment :

- Avenue de la Porte d'Italie / périphérique
- Avenue de la Porte d'Ivry / av. Claude Régaud / périphérique intérieur
- Avenue de la Porte d'Ivry / Masséna
- Gobelins / St. Marcel / Arago
- Auguste Blanqui / Glacière
- Bd. Hôpital / St. Marcel
- Place Mazagran
- Tolbiac / Patay / Cantagrel
- Choisy-Ivry / Tolbiac
- Quai d'Ivry / bretelles périphérique
- Quai d'Austerlitz / bd. Vincent-Auriol
- Pont Charles de Gaulle / quai d'Austerlitz / av. Pierre-Mendès-France
- Bd. Vincent-Auriol / avenue de France / av. Pierre-Mendès-France
- Pont de Tolbiac / quai François-Mauriac (en cours)
- Amiral Mouchez / bd. Kellermann (en cours)

II. Un arrondissement apaisé

« Mon quartier n'est pas un raccourci »

Nationale, Château des Rentiers, Chevaleret, Baudricourt, Grands Moulins... Trop de rues résidentielles servent de raccourcis aux automobilistes pressés, sans bénéfice pour la vie locale. Un plan de circulation à l'échelle des quartiers doit cantonner le trafic de transit aux grands axes, empêcher ce trafic dans les rues résidentielles et réserver les cœurs de quartier aux riverains, à la desserte locale et aux modes actifs.

Il convient par ailleurs d'adapter la voirie pour rendre effective la limitation aux 30 km/h.



Amplifier les initiatives d'apaisement

Les réalisations récentes — rues aux écoles, vélorue de la Bièvre, certaines révisions de plans de circulation — 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.

Axes secondaires à apaiser notamment pour favoriser les déplacements à vélo :

- 16) **Finaliser la vélorue de la Bièvre :** aménager la place Claude Bourdet, sécuriser le carrefour Arago/St.-Hippolyte/Pascal et finaliser le tronçon manquant de la rue Pascal (du boulevard Arago jusqu'au 5^e), notamment en supprimant l'une des files de stationnement.
- 17) **Rue Nationale.** Le tronçon compris entre le boulevard Masséna et la rue de Tolbiac est dangereux pour les cyclistes : fort trafic de transit, excès de vitesse, double file de stationnement, chaussée trop étroite ou trop large... Sur le modèle de la vélorue de la Bièvre, il conviendrait d'assécher ce trafic de transit (par des inversions de sens) afin d'apaiser cet axe et créer un itinéraire cyclable bien identifié à l'est de l'arrondissement.
- 18) **Rue Jeanne d'Arc / rue Patay.** Les pistes existantes entre le boulevard Vincent Auriol et la place Louis Armstrong ne sont pas reliées au reste de l'axe. Au nord, le tronçon entre le boulevard St. Marcel et le boulevard de l'Hôpital pourrait être mis à sens unique afin de réserver le sens montant aux seuls vélos, bus et véhicules d'urgence. Entre Vincent Auriol et la place Jeanne d'Arc, la largeur de la rue permet la création de pistes cyclables, notamment afin de protéger les cyclistes dans la montée vers la place. La place elle-même pourrait faire l'objet d'un projet ambitieux, en récupérant une grande partie de l'espace aujourd'hui dévolu aux véhicules motorisés. Rue de Patay, il faudrait mieux gérer les livraisons notamment dans le sens sortant de Paris et, dans le sens entrant, renforcer la signalisation de la voie de bus et mieux contrôler le respect de cette voie interdite à la circulation générale.
- 19) **Matérialiser tous les double-sens cyclables manquants :** dans un Paris à 30 km/h, il est impératif d'autoriser le double-sens cyclable dans toutes les rues de l'arrondissement, conformément à la réglementation en vigueur. Il s'agit d'un aménagement simple et rapide à mettre en œuvre, d'autant plus sûr quand il s'accompagne d'une réduction du stationnement automobile de surface (notamment dans les segments les plus étroits). Pour y arriver, notre arrondissement pourrait commencer par se fixer cet objectif d'ici 2032 : ***plus aucune rue avec une double file de stationnement.***

III. Un stationnement vélo sécurisé et accessible partout

20) Renforcer l'offre de stationnement vélo

Nous proposons de **doubler le nombre de places** de stationnement vélo, notamment près des espaces publics les plus fréquentés du 13^e, comme les stations de métro, les lieux de culture et de sport, les marchés, les dalles (Olympiades, Dunois), les écoles (y compris avec des places pour vélos cargo), les portes de Paris...

Il faudrait également étudier et mettre en place une **solution de stationnement sécurisée** bien dimensionnée dans l'ensemble des résidences du parc social.



FOCUS SUR QUELQUES PROJETS PRIORITAIRES

Place d'Italie

La place d'Italie, centre névralgique du 13^e, devrait être un nœud essentiel du réseau cyclable parisien, permettant de relier de façon sécurisée les différents axes qui y convergent.

Aujourd'hui, c'est tout le contraire : un point noir qui implique quotidiennement des dangers pour les cyclistes et les piétons, et qui empêche un usage plus large du vélo dans notre arrondissement.

Pour les usagers vulnérables, il s'agit d'un espace hostile, dominé par le vacarme des voitures, le stress, la pollution.

Mais cela n'est pas une fatalité : il est tout à fait possible de réaménager ce lieu de passage pour en faire une place à la fois fonctionnelle, sûre et agréable.

La clé pour y parvenir : bien identifier les besoins réels des piétons et des cyclistes pour pouvoir se déplacer de façon simple et sécurisée, et y consacrer, **dès la conception du projet**, tout l'espace nécessaire. Ce n'est pas la place qui manque : dans l'anneau central, il existe aujourd'hui l'équivalent de six voies pour les véhicules motorisés !

Pour les piétons, il s'agit de créer des traversées plus nombreuses et plus directes, des trottoirs élargis quand cela est nécessaire, notamment au sud-est de la place.

Pour les cyclistes, **toutes les trajectoires doivent être prises en compte** et faire l'objet d'un aménagement lisible, pratique, sécurisé et capacitaire, sans entretenir des zones de conflit ni avec les véhicules motorisés ni avec les piétons.

Il faudra notamment éviter les écueils constatés dans l'aménagement d'autres places parisiennes : en particulier, il est indispensable de **prévoir des espaces tampon suffisamment larges**, à la fois pour protéger les cyclistes des mouvements tournants du trafic motorisé et pour permettre le stockage des cyclistes qui changent de direction sans empêcher la circulation des autres cyclistes.

La largeur de l'anneau permet d'implanter une piste cyclable bidirectionnelle sur la chaussée, tout autour de la place, avec les espaces tampons nécessaires (îlots-amendes aux intersections, refuges piétons, stationnement vélo, végétalisation...).

Afin de simplifier et fluidifier la circulation sur la place, il conviendrait de réfléchir à une diminution du nombre de flux motorisés entrants et/ou sortants, comme cela a été fait pour d'autres places parisiennes (République, Bastille, Gambetta, Clichy, Catalogne, Félix-Éboué...).

Avenue des Gobelins

Cet axe central de notre arrondissement, de plus en plus fréquenté à vélo, ne peut cependant pas être emprunté en sécurité par les usagers les plus vulnérables ou moins expérimentés.

En effet, **la cohabitation entre les quatre lignes de bus (dont certaines parmi les plus fréquentées de Paris), les taxis et les vélos est très problématique et souvent dangereuse**, en particulier dans le sens montant, notamment en raison du différentiel de vitesse.



La création d'un aménagement cyclable, séparé de la circulation motorisée, y est absolument indispensable.

En plus de sécuriser les déplacements à vélo sur cet axe majeur, y compris à l'échelle parisienne, cela permettra également de faciliter la circulation des bus, qui aujourd'hui sont ralentis... quand ils ne réalisent pas des dépassements dangereux.

La création d'un aménagement cyclable implique logiquement d'enlever au moins un sens de circulation générale (tout en conservant les bus dans les deux sens), car la largeur de la chaussée ne permet pas d'accueillir toutes les fonctions.

Il serait envisageable de faire de cette avenue un axe réservé uniquement aux bus et aux vélos (ainsi qu'aux véhicules d'urgence ou de desserte locale).

Une autre option serait de passer l'avenue en sens unique sortant (vers le sud) pour le trafic motorisé (avec les bus toujours dans les deux sens), le sens entrant dans Paris restant possible par le boulevard de l'Hôpital (déjà doté de deux voies très fluides dans ce sens sud>nord).

Cette mise à sens unique permettrait de réduire le trafic de transit entrant dans Paris, qui traverse aujourd'hui le cœur du 13^e et du 5^e, et serait peu pénalisante pour le trafic motorisé local, puisque les rues perpendiculaires situées à l'est de l'avenue des Gobelins resteraient facilement accessibles sans passer par l'avenue.

Ce type de configuration, où les grands axes font l'objet d'une **« répartition fonctionnelle »**, a déjà été mise en place avec succès dans de nombreux cas à Paris : boulevard Saint-Michel, avenues de Clichy et de Saint-Ouen, rue de La Chapelle, rue de La Fayette...

Le carrefour des Gobelins devrait également être aménagé pour sécuriser les mouvements des cyclistes vers les différents axes.

Rue de Tolbiac

Tout au long de cet axe central du 13^e, la circulation excessive et chaotique rend la rue de Tolbiac inhospitalière et dangereuse tant pour les cyclistes que pour les piétons.

Il s'agit d'un axe trop étroit pour permettre la présence de voies de bus, de pistes cyclables sécurisées et de voies pour les véhicules motorisés, le tout dans les deux sens. Pour son gabarit, il subit donc un trafic de transit démesuré. Cela amène des difficultés de circulation qui nuisent notamment à la vitesse et la fiabilité du bus 62, ligne la plus fréquentée de Paris. Cela rend également dangereux et embouteillés des carrefours trop étroits et complexes pour accueillir un tel transit (place Coluche, croisements Tolbiac/av. Choisy/av. d'Ivry, Tolbiac/Richemont, Tolbiac/Patay).

Le contraste avec sa « sœur jumelle », la rue d'Alésia, est saisissant : alors que Tolbiac est une rue hostile, bruyante et polluée, l'aménagement réalisé rue d'Alésia est unanimement apprécié ; riverains, commerçants, piétons, cyclistes, usagers du bus profitent aujourd'hui d'une rue fluide, mieux sécurisée et agréable (on entend même les oiseaux !).

Nous proposons de prolonger dans le 13^e l'apaisement obtenu dans le 14^e par la suppression du trafic de transit motorisé et la création d'aménagements cyclables sécurisés.