

Le 19^e à vélo !

Les propositions de Paris en Selle 19^e
pour les élections municipales 2026





Créée en 2015, l'association Paris en Selle compte plus de 1200 adhérents.

Notre objectif est de “faire du vélo une évidence” - en d’autres termes, rendre le vélo accessible au plus grand nombre. Notre mission consiste ainsi à identifier les freins que rencontrent celles et ceux qui n’osent pas se mettre au vélo, et contribuer à les lever. Pour cela, nous participons au débat public et discutons avec les acteurs locaux.

Désormais, 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 vélo s’est imposé comme un mode de transport du quotidien¹⁾ 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.

Le 19e n’échappe pas à cette règle puisque, selon les statistiques de l’INSEE en 2022²⁾, les habitants du 19e utilisent le vélo pour 10.7% de leurs déplacements, détrônant ainsi l’automobile (10.4% dans cette même étude).

Mais cette transition reste inachevée et le mandat qui se termine n’aura pas marqué dans le 19e l’accélération constatée dans Paris, avec seulement 5.9 km de nouvelles pistes cyclables³⁾, parmi lesquelles de belles réalisations comme l’avenue Secrétan. De nombreuses zones et carrefours, même après modifications, demeurent dangereux ou peu accessibles, les continuités cyclables sont encore fragiles et le stationnement vélo reste largement insuffisant par endroits et souvent peu pratique. 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.

1) Cf. <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/> diaporama page 23.

2) https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75119#graphique-ACT_G2 (Graphique “ACT G2”)

À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule 20 idées pour un Paris 100 % cyclable⁴⁾. Nous souhaitons que l'ensemble des candidats à la mairie du 19e se saisissent de ces propositions, que nous pourrions rassembler sur la plateforme des municipales 2026 du Collectif Vélo Île-de-France, dont Paris en Selle est membre.

Dans le 19e arrondissement, nous souhaitons décliner ces grands objectifs à l'échelle locale :

- Un réseau cyclable continu et sécurisé, pour relier tous les quartiers du 19e au réseau cyclable parisien, et leurs connexions avec Pantin, Aubervilliers, les Lilas et le Pré-St-Gervais ;
- 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 usagers repose sur la bienveillance et la lisibilité des aménagements ;
- Un stationnement vélo accessible et sécurisé, afin que personne ne renonce à s'équiper d'un vélo par peur du vol.

Notre ambition est simple : faire du 19e un arrondissement exemplaire pour le vélo. Ensemble, continuons d'écrire l'histoire du Paris 100 % cyclable !



⁴⁾ <https://votex-velo.parisenselle.fr/>

Accélérer la transition dans le 19e

Malgré les progrès réalisés dans Paris ces dernières années, le baromètre des villes cyclables 2025⁵⁾ met en évidence plusieurs points d'amélioration dans le 19e arrondissement, dont une partie était déjà à l'ordre du jour du mandat en cours d'achèvement.

Si les axes aménagés sur ce mandat semblent bien appréciés des cyclistes (Meaux, Bolivar et Jaurès en cours de réfection au moment du baromètre), une grande majorité des axes de l'arrondissement posent toujours problème : rue de Crimée, rue de Belleville, avenue Jean Jaurès, carrefours de l'avenue de Flandre et les portes de Pantin, des Lilas, de la Villette, d'Aubervilliers et du Pré-St-Gervais ainsi que la traversée du parc de la Villette.

Sur cette carte, la place du Colonel Fabien et la place de la bataille Stalingrad sont également beaucoup critiquées, mais elles étaient en réfection totale au moment de l'enquête. Nous saluons l'ambition du projet en cours d'aménagement sur la place du Colonel Fabien qui devrait très nettement améliorer la situation. La place de la bataille Stalingrad a, quant à elle, été livrée depuis et améliore très nettement



Baromètre Vélo 2025 dans le 19e

la sécurité des cyclistes, nombreux⁶⁾, qui passent ici tous les jours.

Ce baromètre permet par ailleurs de bien visualiser une problématique récurrente de l'arrondissement : l'enclavement du quartier de la Place des Fêtes / Télégraphe.

Celui-ci n'est toujours pas accessible à vélo via des aménagements sécurisés, malgré la déclivité importante du site, et un enclavement similaire concernant les transports en commun.

⁵⁾ Grande enquête nationale avec plus de 330 000 répondants, dont près de 10 000 à Paris conduite en 2025 : <https://www.barometre-velo.fr/2025/>

C'est particulièrement visible sur la Base Nationale des Aménagements Cyclables⁷⁾ où l'on voit nettement apparaître un désert cyclable de 2km x 2km. Atteindre ou quitter la place des Fêtes implique de rouler au milieu des voitures pendant au moins 1km, quelle que soit la direction retenue. Ce n'est plus acceptable en 2026.



Déconnexion cyclable de l'arrondissement



⁷⁾ <https://transport.data.gouv.fr/datasets/amenagements-cyclables-france-metropolitaine/>

Les propositions structurantes de Paris en selle

Paris en Selle défend d'abord et avant tout, mais pas uniquement, le développement d'infrastructures cyclables qualitatives (à minima selon les recommandations du CEREMA⁸⁾, mieux encore selon les recommandations de notre guide des aménagements cyclables⁹⁾) afin de permettre au plus grand nombre de pouvoir se déplacer à vélo en toute sécurité. Au-delà du développement nécessaire d'un réseau structurant à l'échelle de la ville, puis à l'échelle des quartiers, il est également nécessaire de revoir la conception des aménagements aux carrefours.

L'ensemble des besoins d'aménagements des cyclistes se trouve synthétisé un peu plus loin dans ce document.

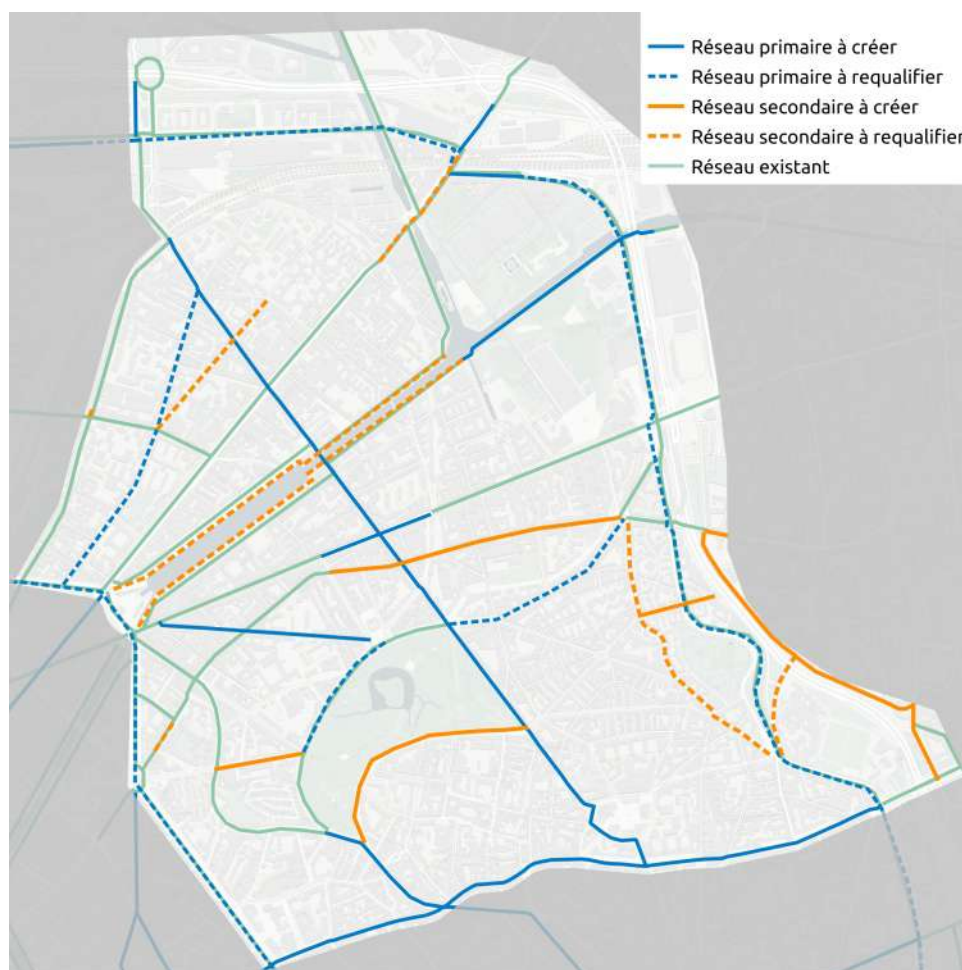
Mais la mise en oeuvre d'une ville 100% cyclable est permise également par l'action d'autres leviers, comme l'utilisation efficace de la Police Municipale, la mise en place du Savoir Rouler à Vélo dans les établissements scolaires, l'amélioration du stationnement vélo, la gouvernance afin de prendre en compte les besoins des usagers.



⁸⁾ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

⁹⁾ <https://parisenselle.fr/guides/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

Achever le réseau cyclable, en mettant l'accent sur la création d'axes transversaux Nord-Sud



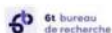
Réseau vélo à développer

Si le réseau semble bien développé quand on l'exprime en kilomètres de pistes cyclables, une analyse attentive fait toutefois ressortir que ce dernier se structure essentiellement autour d'axes parallèles Est-Ouest entre la place de la bataille de Stalingrad et la Vilette (Bassin de la Vilette puis le canal de l'Ourcq, l'avenue de Flandres, la rue d'Aubervilliers). Les axes traversants, et les radiales sont très discontinus voire parfois dangereux. En particulier, la desserte de la gare Rosa-Parks, reliant désormais la Défense, demeure un angle mort tant en termes de desserte que de parking vélos. Nous identifions un besoin de transversales cyclables, notamment permettant aux habitants des quartiers de la Place des Fêtes, des Lilas et du Pré-Saint-Gervais, d'accéder à la gare Rosa Parks.

L'indispensable recours au plan de circulation

La nécessité d'avancer sur le réseau vélo semble désormais partagée par l'ensemble des Parisiennes et des Parisiens, y compris au sein des formations politiques qui y étaient jusqu'à présent moins favorables même si la perception des élus de tous bords est souvent en décalage avec la réalité.

A votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture, afin d'améliorer la circulation en ville ?



* Source: GUIDEZ J.-M., Les transports urbains en province. Citadins / Maires : le décalage. Document réalisé en collaboration avec Anne Meyer, ADEME, CERTU, GART, UTP. 1999.

Paris étant parmi les villes les plus densément peuplées de la planète (20 000 habitants/km²), l'achèvement de ce réseau ne pourra pas faire l'objet uniquement d'aménagement cyclable

¹⁰⁾

En 2024 les aménagements réalisés sur la Rue Simon Bolivar, empruntée par notre ligne 26, à la suite d'un travail conjoint entre la **Ville de Paris, Île-de-France Mobilités** et **RATPgroup**, ont permis d'améliorer la qualité du service public pour les 7,5 millions de voyageurs empruntant cette ligne tous les ans, bilan :

- 92% de régularité
- +7% de vitesse commerciale
- + 2% de validations

“en dur” comme de larges pistes cyclables séparées.

Il faudra mettre en place un plan de circulation ambitieux nonobstant les protestations potentielles des automobilistes, ces derniers sont désormais très minoritaires (4 % des déplacements pour 50 % de l'espace).

C'est d'ailleurs une très bonne nouvelle pour les riverains.

La meilleure manière de s'en convaincre est de profiter des endroits où ce plan a bien été mis en place pendant le mandat en cours, comme par exemple rue de Meaux autour du marché Secrétan et l'avenue Simon Bolivar / Secrétan.

Dans ce dernier cas, outre le gain extrêmement significatif sur les nuisances sonores, le plébiscite des cyclistes, on observe même des synergies positives sur les transports en commun : la vitesse commerciale du bus 26 a augmenté de 7% comme souligné par Luc Mahé¹⁰⁾, responsable Transport et Développement de la RATP:

Recentrer l'action de la Police Municipale sur la protection des usagers vulnérables dans 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 (qui n'en demeure pas moins interdit en France), 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 ou les passages piétons, des refus de priorité piéton, pour s'être engagé dans une intersection sans pouvoir en sortir, pour

non respect du sas vélo, 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 :

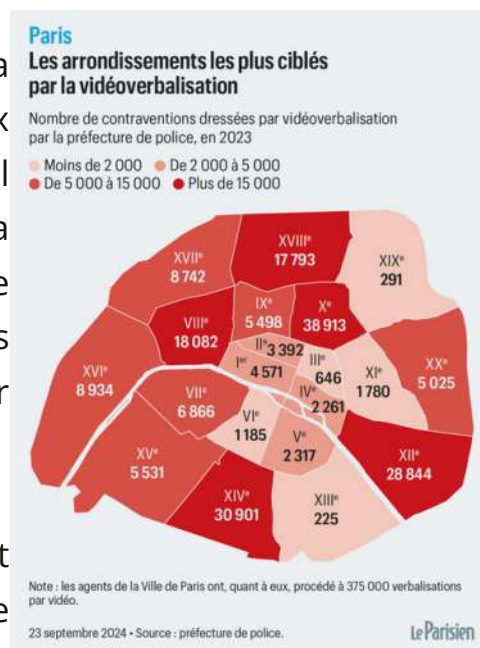
- une formation continue des policiers municipaux aux enjeux des mobilités actives ;
- une priorisation claire des infractions les plus dangereuses pour les cyclistes et les piétons ciblée aux endroits stratégiques identifiables par les statistiques d'accidentologie ;
- un renforcement du contrôle et des sanctions contre les vélos et trottinettes débridés donc illégaux, dont la vitesse excessive met en danger les autres usagers.

Si la situation a peut-être évolué depuis la publication de cet article¹¹⁾ (on pense notamment aux plaintes des automobilistes en conseil d'arrondissement lors de l'ouverture de l'avenue de la porte Chaumont), l'impunité automobile dans le 19e trouve probablement en partie sa source dans la très faible présence des forces de l'ordre sur l'arrondissement.

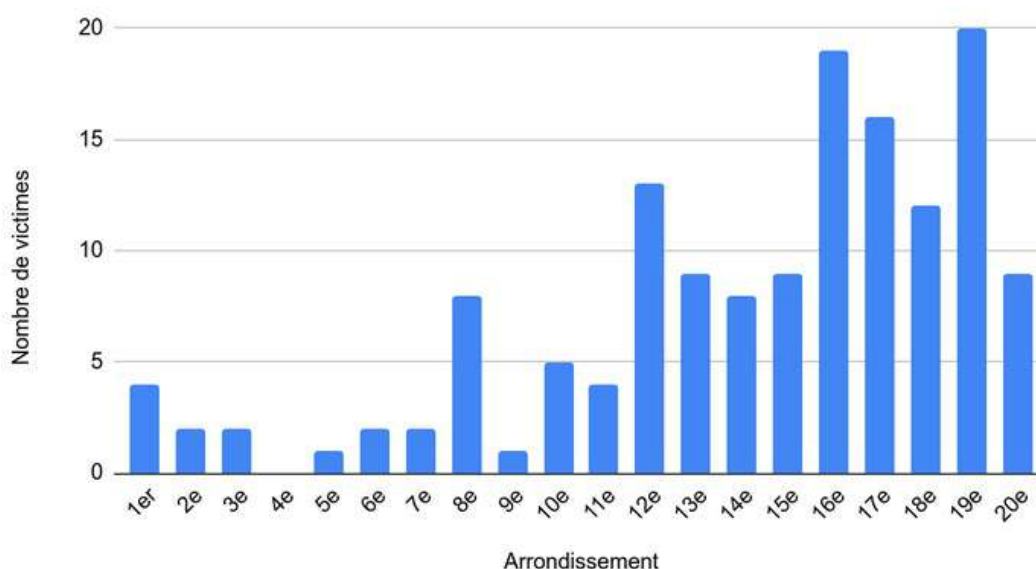
La conséquence de ce sentiment d'impunité est désastreuse. Le 19e arrondissement s'illustre malheureusement en tête de la mortalité routière à Paris¹²⁾, depuis de nombreuses années. **Les victimes sont majoritairement des piétons âgés, et les responsabilités sont toujours celles de conducteurs de véhicules motorisés.** Ce constat rend nécessaire une action municipale (aménagements, Police Municipale) déterminée à la mesure de l'enjeu.

11) <https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-voici-les-infractions-routieres-les-plus-sanctionnees-par-les-cameras-de-videosurveillance-23-09-2024-X4RINPZQPF3ZA2JXO735AE62Y.php>

12) <https://parisdata.opendatasoft.com/pages/mobilitespublications/>



Victimes de la route - 2021-2024



Sans surprise, les aménagements cyclables ne sont pas respectés par les automobilistes qui sont trop rarement inquiétés de créer des situations dangereuses pour les mobilités douces. C'est une situation quotidienne.

On note aussi une difficulté marquée à faire respecter les interdictions de circulation sur les aménagements livrés récemment comme la rue Manin, la rue Secrétan (et c'est un phénomène assez récent) les rendant la plupart du temps complètement inopérants.



Promouvoir le “Savoir Rouler à Vélo”

Afin de former les cyclistes de demain, le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) constitue un élément essentiel pour garantir la sécurité des jeunes cyclistes et le respect des autres, et est désormais une obligation, notamment à travers la formation des écoliers au Brevet de Sécurité Routière (BSR). Pour mettre en œuvre cette initiative, il est crucial de former des agents compétents qui pourront encadrer et instruire les élèves de manière efficace.

De plus, il est nécessaire d'aménager un local dédié au sein de l'arrondissement, afin de stocker des vélos et du matériel, et d'éviter des déplacements inutiles des équipements ainsi qu'un espace permettant de déployer rapidement le matériel pédagogique. En parallèle, il est recommandé de doter l'arrondissement d'une trentaine de vélos spécifiquement pour le SRAV, garantissant ainsi que

chacun puisse bénéficier de cette formation dans les meilleures conditions possibles et non selon les équipements propres à chaque établissement scolaire comme c'est le cas aujourd'hui.

Il est également nécessaire de soutenir financièrement les associations (comme l'AICV) proposant des cours de vélo et remise en selle pour adultes, afin de permettre à celles et ceux qui n'ont pas eu la chance d'apprendre à faire du vélo, ou souhaitant se rassurer, de pouvoir le faire. Les délais d'attente sont aujourd'hui de plusieurs mois pour toutes les associations parisiennes proposant ce type de services.

Pour une meilleure gestion des itinéraires cyclables lors de travaux et marchés

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, et servent très souvent d'espace de parking pour les commerçants de plusieurs marchés de l'arrondissement (marché de Joinville), mettant en danger les cyclistes. L'absence de certitude quant à la disponibilité des infrastructures est un frein réel au développement du vélo dans l'arrondissement.

Durant des travaux nécessitant la neutralisation d'un itinéraire cyclable, nous demandons la mise en place

13)

cf. § H 7 du protocole chantier #8 de la ville de Paris <https://cdp.paris.fr/paris/2022/01/27/99b3c0408d20720630d6c570a4022ef9.pdf>



systématique d'un itinéraire cyclable bis, sûr, correctement signalé, et ce jusqu'à la restitution de la piste à ses usagers conformément aux propres règles¹³⁾ de la ville de Paris.

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.

L'obligation du double sens cyclable

En 2021, Paris est passé à 30 km/h ce qui permet à toutes les rues à sens unique d'être, de fait, en double-sens cyclable, sous réserve du marquage approprié. Il subsiste encore des rues à équiper. Le 1er tour de "Embellir votre quartier Secrétan" a permis de quasiment réaliser l'ensemble du quartier.

En revanche, les autres quartiers ne sont toujours pas à la norme parisienne.

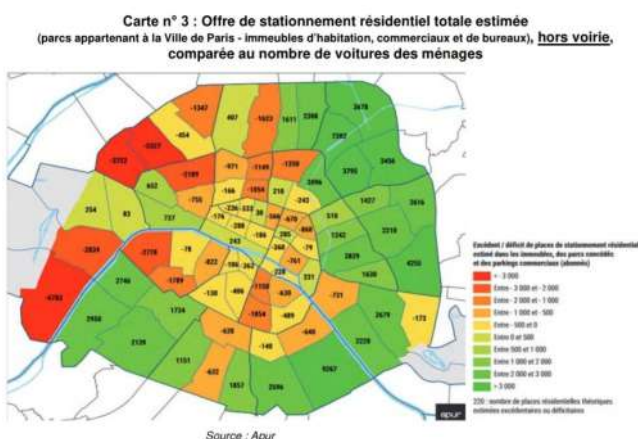


Etat des lieux des Double-sens Cyclables

Doubler le stationnement vélo

Alors que le stationnement vélo a doublé à Paris lors des six dernières années¹⁴⁾, il a “seulement” augmenté de 50% dans le 19e. Cela peut paraître important, mais la demande a quant à elle doublé sur la même période ; aussi la situation de manque de stationnement perdure et s’est même aggravée.

C’est d’autant plus regrettable que l’installation d’arceaux vélo est bien souvent corrélée à une transformation plus large de la rue (végétalisation, réduction de la place de la voiture...). La réduction du stationnement automobile en surface s’en trouve également plus limitée : seulement 1 hectare de parking a été rendu à d’autres usages. Pourtant, dans le même temps, les parkings résidentiels se vident de plus en plus. Ainsi, il y a 18000 places de parking vides dans les immeubles du 19e mais 6700 voitures garées dans les rues sur 6.3 hectares !



En conséquence, les cyclistes tentent de se garer où ils peuvent attacher leur vélo ce qui constitue une gêne pour les autres usagers alors qu’il serait tout à fait possible de l’éviter.



Le 19e est également un lieu très attirant pour ses activités culturelles et les loisirs : parc de la Villette, 104, parc des Buttes Chaumont, bords du canal, place des Fêtes, Rotonde...

Les parisiens souhaitant se rendre à des concerts, des spectacles sont aussi de plus en plus nombreux à vouloir le faire à vélo. Il faut également renforcer l’offre de stationnement de surface autour de ces sites, au-delà de l’offre pour les habitants de ces quartiers déjà insuffisante par endroit.

Le déploiement de ces arceaux peut et doit se faire en accélérant la

¹⁴⁾ <https://stationnement.parisenselle.fr/>

suppression du stationnement automobile de surface.

Le taux de motorisation des habitants du 19e étant de plus en plus faible, et les habitants se sont très majoritairement prononcés pour l'augmentation du tarif de stationnement notamment à l'égard des véhicules les plus gros (également plus polluants et plus dangereux en cas de collision). Restituer cet immense espace (6 hectares dans le 19e !) aux vélos et à la végétalisation est un immense bénéfice.

Par ailleurs, le 19e dispose d'un des parcs de logement social le plus important de Paris. Dans ces copropriétés, la municipalité dispose en principe des moyens d'investir dans des solutions de stationnement vélos sécurisées. De même, il est souhaitable de disposer d'une solution de parking vélo sécurisée tous les 300m, le stationnement ou les emplacements disponibles dans les copropriétés à cet effet étant beaucoup trop limités, et les dispositions nouvelles du PLU seront bien trop lentes à être déployées. Il est rappelé à cet égard que le vol de vélos constitue un frein significatif à la décision de s'équiper.

Nous demandons au / à la futur(e) Maire du 19e de doubler le nombre d'arceaux vélo.

Gouvernance

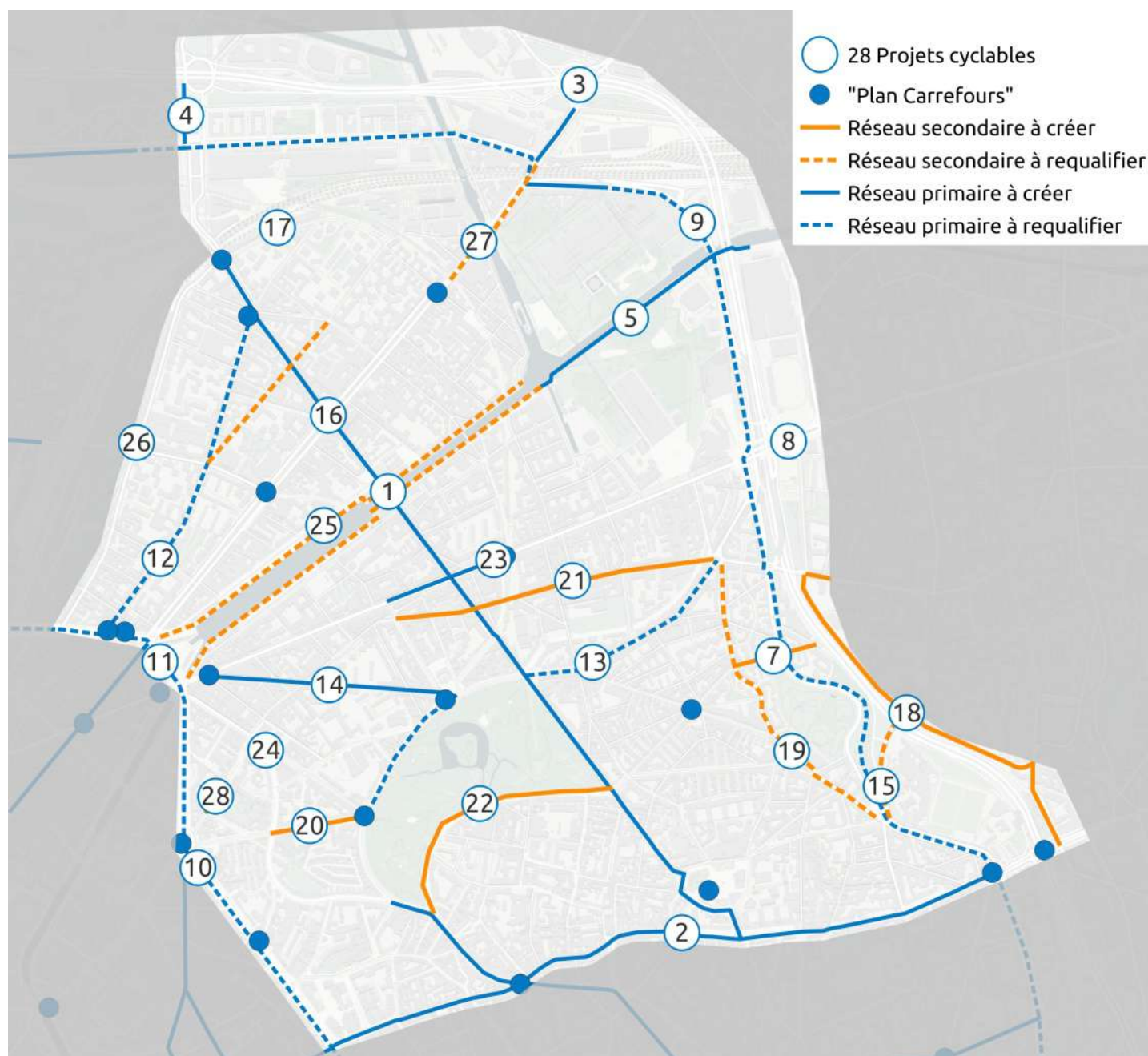
Afin de tirer partie de l'expertise d'usage reconnue de Paris en Selle, qui représente les intérêts des cyclistes (et par extension de tous les modes de déplacements "doux"), nous demandons à l'équipe élue de mettre en place de véritables instances de discussion et d'échange autour des projets d'aménagement, des "comités vélos" qui se réunissent régulièrement (au moins deux fois par an) et dans lesquelles les évolutions formulées par les associations cyclistes soient réellement prises en compte.

Cette instance démarrera très rapidement par la mise en œuvre d'une planification des différents aménagements à l'échelle du mandat, puis veillera au respect du plan établi.

Étant donné l'importance que revêt désormais le vélo dans la mobilité du quotidien, il est désormais plus que nécessaire que le déploiement du plan vélo soit partie intégrante de la Direction de la voirie, et non séparée comme c'est le cas actuellement.

Nous demandons donc au / à la futur(e) Maire du 19e que la délégation de la voirie soit correctement dimensionnée et responsable du plan vélo.

28 Projets cyclables pour le 19e arrondissement



1 Rue de Crimée	2 Rue de Belleville	3 Porte de la Villette	4 Porte d'Aubervilliers
5 Parc de la Villette	6 Plan Carrefours	7 Avenue de la Porte Brunet	8 Porte de Pantin
9 Maréchaux	10 Fermiers Généraux	11 Stalingrad	12 Place du Maroc / Rue du Maroc
13 Rue Manin	14 Rue Armand Carrel / Place Roger Madec	15 Robert-Debré / Porte du Pré	16 Avenue de Flandre
17 Rosa Parks	18 Rues Freud / Fleming / Fonck	19 Boulevard Sérurier	20 Avenue Mathurin Moreau
21 Rue Petit	22 Rue Botzaris	23 Avenue Jean Jaurès	24 Secrétan
25 Bassin de la Villette	26 104	27 Corentin Carlioux / Canal	28 Rue de Meaux

1. La rue de Crimée : axe traversant Sud-Est et Nord-Ouest majeur

Longue de près de 2 540m, la rue de Crimée est l'un des axes majeurs de desserte du Nord-Ouest au Sud-Est, de la Place des Fêtes à la rue Gaston Tessier. Son aménagement cyclable est discontinu et parfois dangereux, particulièrement le contre sens du quai de l'Oise vers l'avenue de Flandre où il est interrompu, insuffisamment délimité dans le sens montant de la rue Manin à la Place des Fêtes.

Cet axe majeur, qui permettrait de désenclaver tout le quartier de la place des fêtes, mais aussi de traverser notre arrondissement du nord au sud, est une angoisse pour les cyclistes téméraires qui s'y risquent. C'est pourquoi cet axe était une des priorités du mandat, mais n'a fait l'objet d'aucune discussion à ce jour. Il s'agit réellement de la priorité n°1 du prochain mandat.

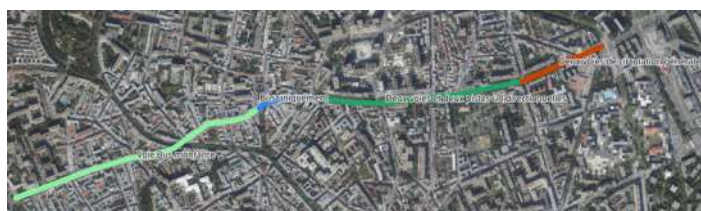
Nous proposons de mettre en place une piste bidirectionnelle entre Curial et Flandre, une vélorue entre Flandre et Jaurès avec la mise en place d'un filtre modal sur le pont de Crimée afin de laisser passer les véhicules de secours, et uniquement les véhicules de secours, une piste cyclable en montée entre Jaurès et Meynadier, une inversion de la voie bus entre Manin et Botzaris (afin de tirer partie de la baisse de

volume dans la montée, bien plus dangereuse pour les vélos) et une piste cyclable de chaque côté entre Botzaris et la place des Fêtes.

2. La rue de Belleville : rien sans plan de circulation

Axe partagé avec le 20ème arrondissement, mais sous la responsabilité du 19ème, la rue de Belleville s'étend de la porte des Lilas au carrefour avec les boulevards Belleville/Villette.

C'est un axe long (près de 2 500m), avec différentes largeurs de voies, ce qui complique l'aménagement. C'est aussi un axe important pour connecter les Lilas à République, avec son prolongement Faubourg du Temple, permettant à de nombreux cyclistes de rentrer et sortir de Paris.



En partant du carrefour avec les boulevards, toute la remontée doit absolument être dissociée du trafic voiture, car c'est un passage où les vélos sont les plus lents et risquent le plus d'être doublés. La voie de bus partagée, imposée par la largeur de la voie, permet une relative sécurité jusqu'à Jourdain. La

rue n'est pas assez large pour permettre une sécurisation du sens descendant, et beaucoup de voitures passent par cet axe uniquement en transit. Il est nécessaire de réduire ce trafic, car cet axe est beaucoup trop petit et piétonnier pour l'accueillir.

Une suggestion est de mettre le tronçon rue de Palestine / rue des Fêtes uniquement accessible aux bus/vélos et livraison.



De même, pour faciliter la circulation des bus et des véhicules de livraison, il est important de ne pas laisser les places de livraison être détournées de leur usage, car le moindre camion hors de ces places de livraison, bloque complètement la voie, sans solution pour les véhicules coincés derrière. Cela passe forcément par une sensibilisation de la part de la Police Municipale au bon usage de ces places.

D'Olivier Metra à Pelleport, la voie est large et la présence d'une contre allée enlève le besoin de stationnement, permettant de dégager de la place pour les cyclistes et ainsi de garder le double sens de circulation.

De Pelleport à Haxo, la voie se

rétrécit à 10m, avec quelques passages plus larges. En supprimant les stationnements, il est possible de faire deux pistes séparées unidirectionnelles de 2m et garder 6m de voie double sens.

La jonction entre Haxo et Porte des Lilas est plus difficile à aménager du fait de sa largeur plus faible et de l'emprise des stationnements sur les trottoirs. La réduction du trafic est donc primordiale.

3. La porte de la Villette

La porte de la Villette est aujourd'hui le point noir du dernier baromètre vélo dans l'arrondissement. Celle-ci fait actuellement l'objet d'une large consultation en vue de la requalification complète de toute la porte, et nous attendons beaucoup de ce projet majeur qui va transformer durablement un espace immense.

Mais ce projet ne devrait pas démarrer avant plusieurs années, aussi est-il nécessaire d'aménager sans tarder des itinéraires cyclables sécurisés par le biais d'aménagements tactiques (plots) rapides à exécuter. Les moins que l'on puisse dire c'est que ce n'est pas la place qui manque ici.



agréable aux cyclistes ET aux piétons et joggeurs.

4. La porte d'Aubervilliers

Point de passage entre Paris et la petite couronne, la porte d'Aubervilliers a été aménagée ... dans un seul sens. Le sens Aubervilliers -> Paris n'est toujours pas équipé de piste cyclable.

On peut bien sûr être encore plus ambitieux et envisager d'équiper la place Skandenberg d'un anneau cyclable bidirectionnel, et sécurisé aux intersections, sur le modèle efficace des carrefours hollandais.

La question suspendue du parc de la Villette



Aujourd'hui, et malgré une étude dont les résultats sont largement en faveur de notre proposition, la situation reste totalement bloquée.

5. La question suspendue du parc de la Villette

Le parc de la Villette accueille l'un des plus vieux itinéraires vélo de France. Si le parc est géré par le ministère de la Culture, la mairie du 19e a bien un rôle à jouer en tant que représentante de TOUS les riverains.

Il s'agit d'un axe structurant domicile-travail et toute solution visant à exclure les cyclistes du parc pour les rejeter dans la circulation automobile est inacceptable.

Paris en Selle porte depuis longtemps un projet¹⁵⁾ qui permettrait de rendre la traversée du parc plus

6. les "200 carrefours" dans le 19e, et plus !

A l'issue du dramatique meurtre de Paul Varry en octobre 2024, Paris en Selle avait obtenu de la maire de Paris un chantier important de mise en sécurité de 200 carrefours l'échelle de Paris. Les résultats se font encore attendre, et nous renouvelons notre demande de voir ces carrefours sécurisés.

Mais 200 carrefours à l'échelle de Paris (une dizaine dans le 19e) c'est bien peu en comparaison au besoin.

Nous étendrons donc cette liste à 1000 carrefours pour tout Paris au tout début du prochain mandat, et souhaitons voir leur mise en place avec diligence.

¹⁵⁾<https://parisenselle.fr/2021/02/15/paris-en-selle-demande-la-creation-dune-piste-cyclable-a-la-villette/>

7. Avenue de la porte Brunet

Entre le boulevard d'Algérie et le boulevard Sérurier, l'avenue de la porte Brunet est particulièrement large avec 15m de chaussée. La forte pente occasionne un fort différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les



cyclistes.

Sur ces 125m, sans aucun impact pour les automobilistes, nous préconisons l'implantation d'une piste cyclable légère type "Arago", avec un cheminement cyclable placé entre le



trottoir et le stationnement.

L'exemple de la piste "Arago" :

La légèreté de cette infrastructure fait qu'aucun travaux d'implantation de bordures n'est nécessaire, la protection physique de l'infrastructure cyclable

étant assurée par le stationnement. Seul un marquage au sol est nécessaire, ce type d'infrastructure est très économique, demande peu d'études et est rapide à mettre en place.

8. Piste cyclable de la porte de Pantin en direction de Pantin

Cette piste cyclable reliant Paris à Pantin a été créée en 2010, concomitamment au tramway T3b.

Depuis sa création, cette infrastructure est inutilisable suite au



stationnement permanent de véhicules au niveau de sa sortie.

La solution consisterait à protéger un espace sur 30m (en dur avec des bordures ou avec une solution plus légère à base de plots en plastiques noir)

De plus, à la sortie du COVID, la ville de Pantin a aménagé une piste cyclable "légère" sur la chaussée le long du caniveau. Cette solution permettrait



en outre de connecter ces deux infrastructures cyclables distantes de 30m.

Enfin, si la largeur de cette protection est suffisamment large, cela



permettrait aussi de se connecter à la traversée cyclable bidirectionnelle le long du passage piéton.

9. Les Maréchaux

Paris en Selle souhaite une requalification totale des boulevards Maréchaux, lien crucial entre Paris et la petite couronne. La réduction du trafic automobile ainsi que le passage du périphérique à 50km/h ne justifie plus l'emprise automobile sur ces axes, qu'il faut désormais passer à 1 fois une voie, et profiter de l'espace ainsi gagné en créant des axes cyclables continus, larges, et avec une trajectoire bien lisible mais aussi en améliorant grandement la place laissée aux piétons.

Avant même de parler de requalification, il est nécessaire de

mettre un terme aux ruptures de continuités dans le 19e, par le biais si nécessaire d'aménagements tactiques.

10. Les fermiers Généraux

Comme pour les maréchaux, Les boulevards des fermiers généraux ont été équipés de pistes cyclables sous l'ère Jean Tibéri. Étroites, discontinues, itinéraires difficiles à lire, mais pourtant très empruntés par les cyclistes, Paris en Selle demande une requalification totale sur l'ensemble du tracée afin de mettre en conformité ces axes avec les attentes légitimes des cyclistes.

11. Mise à double sens du barreau Stalingrad-Jaurès

La nouvelle piste cyclable au sud de la rotonde permet une excellente continuité du boulevard de la Villette dans le sens Est-Ouest.

Malgré sa grande largeur, et les remarques de Paris en Selle, elle est malheureusement à sens unique.

Le trajet cycliste du quai de la Seine vers l'avenue Jaurès impose le passage de 7 feux et trois points dangereux et anxiogènes qui rebutent les débutants.

Cet aménagement incomplet provoque : plus de traversées (légales) de la place piétonne, une remontée à

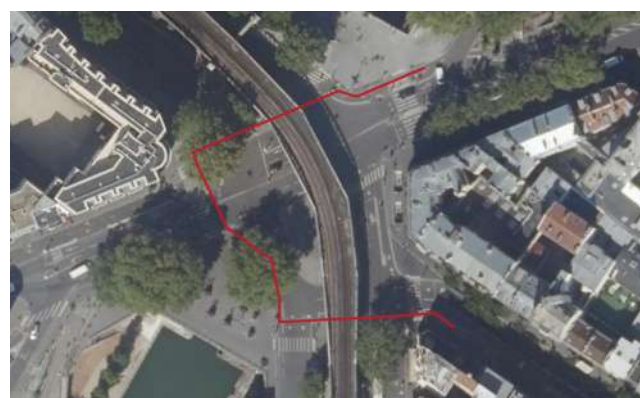
contre-sens de la piste cyclable ou encore une traversée du boulevard de la Villette sur le passage piéton à l'est de l'avenue de Flandres.

Cette adaptation ne nécessite pratiquement pas de travaux, n'empiète pas sur l'espace dédié à la voiture et pour un impact très positif pour les

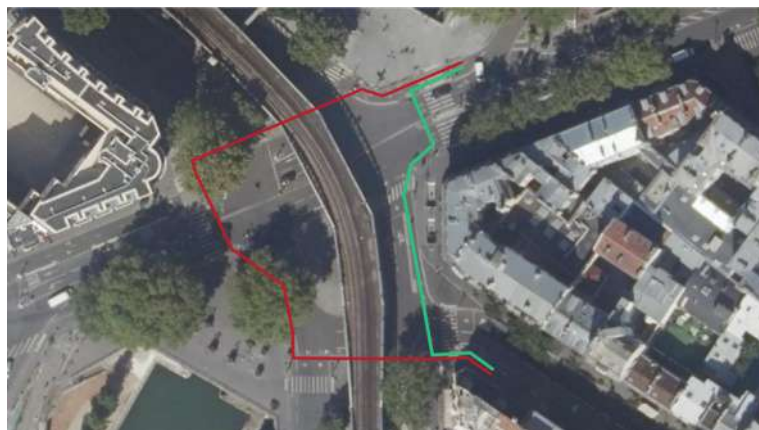


cyclistes et les piétons. Ce tracé est d'autant plus important puisque le canal fait que ce c'est la seule traversée Ouest-Est après la rue de Crimée.

La prolongation de ce double sens cyclable sur 50 mètres jusqu'à l'avenue



de Secrétan simplifiera grandement la



circulation des cyclistes provenant du quai de la Loire et de l'avenue Jean Jaurès.

12. L'aménagement en projet de la place du Maroc, des rues Curial et Tanger : plan de circulation

La rue de Tanger et la rue de Curial voient aujourd'hui passer autant de voitures que l'avenue de Flandre aux dimensions autrement plus généreuses. Ce n'est pas du tout la vocation de ces rues et avant même de parler d'aménagements cyclables, c'est une nécessité pour les riverains du quartier : il y a beaucoup trop de nuisances générées par ce trafic continu de transit.

Nous avons défendu, sans succès, dans le cadre de la démarche "Embellir votre quartier" d'obtenir une modification, facile à mettre en œuvre, du plan de circulation. Pourtant, nous ne voyons pas d'autres alternatives pour rendre ce quartier à ses habitants plutôt qu'aux automobilistes opportunistes.

13. La rue Manin : un sentiment d'inachevé

Autre axe structurant de l'arrondissement, et qui faisait également l'objet d'un trafic automobile de transit important, la rue Manin a fait l'objet de nouveaux aménagements et d'un nouveau plan de circulation en 2025.

Pour autant, celui-ci ne résout pas les problèmes soulevés, et illustre bien qu'en matière de plan de circulation, le compromis ne fonctionne pas. Les sens de circulation ne sont toujours pas respectés, le trafic est toujours beaucoup trop présent, et l'axe n'est toujours pas cyclable. Pire encore, la portion de l'Avenue Simon Bolivar (entre Botzaris et Manin) a connu un recul à l'été 2025 : la voie de bus+vélo est redevenue une rue circulante.

Outre le message très négatif à l'égard des transports en commun, ceci a pour effet de drainer un trafic automobile important sur la rue Manin, puis l'avenue Mathurin Moreau, qui vient s'échouer dans le chantier en cours de la place du Colonel Fabien générant une congestion importante.

Faut-il encore le rappeler en 2026 ? Les plans de circulation doivent prendre en compte chaque possibilité de raccourcis calculées automatiquement par les IAs des logiciels de navigation

(Waze, maps etc...), le compromis n'est donc pas possible.

14. La place Roger Madec et la rue Armand-Carrel

Cette rue a fait l'objet de nombreuses demandes des riverains, lors de la démarche "Embellir votre quartier" d'abord et avant tout pour réduire le volume et la vitesse du trafic automobile. Il a un bien eu un projet formulé, mais celui-ci ne réglait aucun des problèmes soulevés et n'était pas du tout au niveau des attentes légitimes des riverains et des cyclistes.

La place Roger Madec quant à elle, ne comportait même pas d'aménagements cyclables sur le projet proposé, malgré l'obligation légale¹⁶⁾. Il faut formuler une proposition qui réponde aux attentes des riverains (moins de voitures, moins vite).

15. Autour de l'hôpital Robert Debré / Porte du Pré-St-Gervais

La porte du Pré-St-Gervais est, sur son versant "cyclable", dans un état de délabrement avancé depuis de nombreuses années, malgré nos alertes : les pavés y sont défoncés, l'éclairage limité, rendant la circulation dangereuse.

S'ajoute à cela un trajet absurde dans le sens entrant : la piste s'arrête à

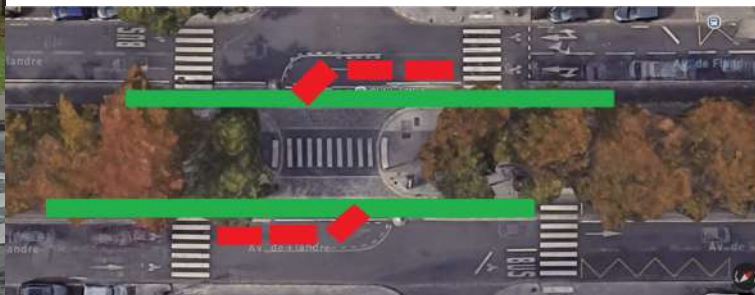
¹⁶⁾ Code de l'environnement, Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/2021-02-02>

la moitié de l'avenue, et le trajet supposé emprunte ensuite un escalier qui débouche sur l'arrêt de tram.



16. Avenue de Flandre

Très belle piste cyclable récemment créée en 2019 par la mairie, elle nécessite néanmoins quelques reprises au niveau de certains carrefours afin d'améliorer la sécurité cyclable sur cet axe.



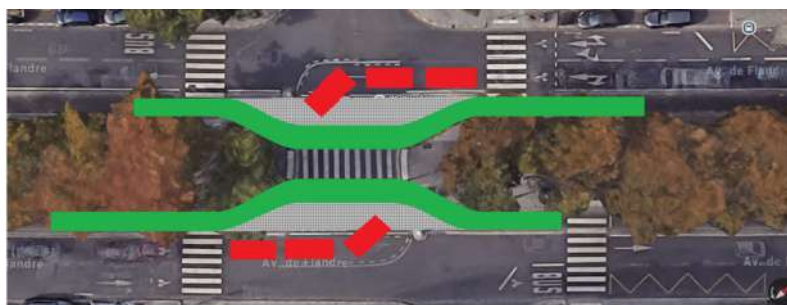
Une reprise ambitieuse de cette porte est donc nécessaire, passant probablement par une piste bidirectionnelle protégée le long de l'hôpital, en continuité avec celle du boulevard Sérurier. Ce projet a d'ailleurs été suggéré par l'APURII faudra en profiter pour revoir les circulations cyclables autour du rond-point devant l'hôpital Robert-Debré.

Ici, rien n'est fait pour rendre la circulation des cyclistes lisible et fluide : chicanes, voie piéton-vélo partagée, pistes sur trottoir, détours, etc. Cet aménagement, aujourd'hui daté, doit être revu pour être plus attractif, sécurisé, lisible, et séparé des piétons.

En effet, les automobilistes arrêtés au feu dans l'attente de tourner à gauche ont tendance à s'avancer jusqu'à la piste, créant des situations de conflits et parfois des accrochages.

De plus, certains automobilistes ne comprennent pas que le feu s'adresse à eux pour tourner à gauche et le grillent. En reculant un peu la piste cyclable, cela permettrait d'avoir une zone tampon permettant aux cyclistes de mieux anticiper un éventuel refus de priorité.

La solution consisterait à éloigner légèrement la piste de la voie générale au niveau des carrefours, à la façon d'un carrefour hollandais.



De plus, la fin de la piste cyclable centrale au niveau de la rue des Ardennes obligent les cyclistes à cisailer le flux automobile pour monter sur la piste sur le trottoir à droite. (problématique identique dans le sens inverse). Cette sortie de piste est anxiogène et dangereuse.

Il faudrait retravailler ces 2 trajectoires afin de sécuriser le changement de côté des cyclistes.



Enfin, lors de gros épisodes pluvieux (et face au risque de multiplication de ces phénomènes à l'avenir), il arrive que les capacités d'évacuation des eaux pluviales de l'avenue de Flandres soient dépassées.



Ajouter des avaloirs le long de la piste, notamment aux points bas de l'avenue (vers n°42-49b). Et si l'ajout des trajectoires hollandaises sus-cité se fait, ajouter un avaloir immédiatement en

amont du franchissement du fil d'eau par la trajectoire cycliste afin de la franchir au sec.

17. L'accès à la gare Rosa-Parks et la rue Gaston-Tessier

L'aménagement d'une solution de parking vélos sécurisé est nécessaire pour assurer véritablement la destination multimodale de cette gare.

Sur la photographie infra, deux solutions semblent se dessiner pour un accès sécurisé et gratuit. Pour le moment le choix d'IDFM semble se porter sur le mauvais : l'accès au parking par la dalle et non par la rue Gaston Tissier ce qui implique, pour accéder à un parking vélo, de traverser un espace INTERDIT AUX VÉLOS.



La SNCF fait par ailleurs beaucoup de zèle sur le respect de cette interdiction. Il est surprenant, en 2026, de faire ce choix qui risque de faire perdurer la situation pendant des

années.

L'autre accès à la dalle (côté boulevard Macdonald) par la rue Cesária Évora a quant à lui été équipé de dalles difficiles à détecter (d'autant plus de nuit) et générateur de nombreuses chutes pour les cyclistes.



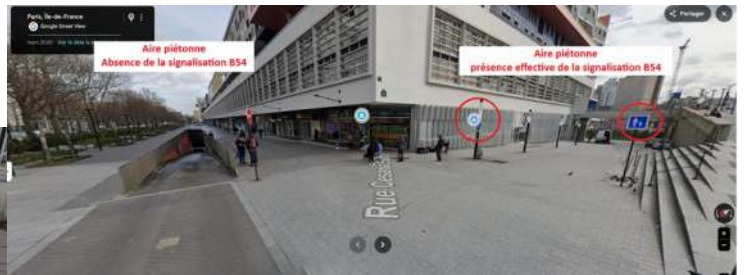
Enfin, alors que les cyclistes sont tout à fait autorisés à rouler dans la rue Cesária Évora, la signalisation défailante de la rue (oubli des panonceaux "sauf vélos") pousse certains policiers municipaux à arrêter tous les cyclistes qui passent par cette rue.



Enfin, la dalle côté boulevard Macdonald est piétonne et permet d'accéder aux très nombreux magasins à vélo.

Malheureusement, l'absence de panneaux "B54" rappelant le caractère

d'Aire Piétonne du lieu (donc autorisé aux cyclistes à faible allure) pousse à aussi certains policiers municipaux à arrêter systématiquement les cyclistes roulant ici même au pas.



Il serait pertinent de rajouter des panneaux B54 à chaque entrée "de plain-pied" pouvant être empruntés par les cyclistes, leur rappelant ainsi le caractère piéton du lieu et la vitesse limitée qui y est associée. Ces 7 entrées sont marquées d'un point rouge sur cette carte :

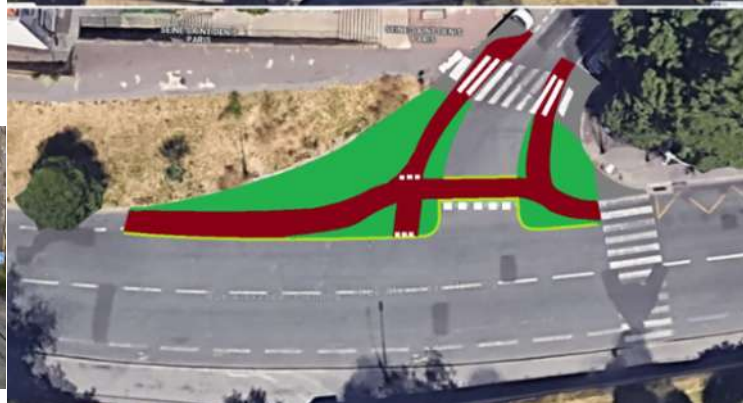


L'accès cyclable à cette très récente gare Rosa Park est grandement défailant.

18. Rues Freud / Fleming / Fonck

Axe en périphérie de l'arrondissement, sa sécurisation serait très facile et avec peu de travaux.

Considérant une rue pavée, en côte (faible vitesse des cyclistes), une voie de circulation automobile large ne favorisant pas le respect des vitesses, limitée à 30kmh/h mais où les vitesses atteignent souvent les 50-70km/h, avec du stationnement sauvage très fréquent sur la bande cyclable, une visibilité/luminosité médiocre due aux arbres, la sécurisation du cheminement cyclable consisterait en la transformation de la bande cyclable en une piste cyclable.



Transformation de la bande cyclable en piste cyclable, au moyen de bordures ou de plots en plastiques noir.

Le carrefour rue Alexander Fleming x Av. du Belvédère devra faire l'objet d'une attention particulière afin de sécuriser la traversée cyclable (traversée hollandaise), empêcher le stationnement sur la partie cyclable, végétaliser les parties « gagnées » sur la chaussée, réduire la vitesse de giration.

19. Le boulevard Serrurier

Dans le cadre de la démarche "Embellir votre quartier", le boulevard Serrurier a fait l'objet d'une végétalisation massive dont nous nous réjouissons. Cependant, les attentes des cyclistes n'ont absolument pas été entendues, au mépris de la LOM, et cet axe pourtant assez pentu n'est toujours pas cyclable. Il est toujours possible de

faire mieux, par exemple en limitant le trafic automobile sur un seul sens. Le boulevard d'Algérie voisin est bien plus adapté au trafic de transit.

20. L'avenue Mathurin Moreau

L'avenue Mathurin Moreau a vu la naissance surprise d'un aménagement cyclable à l'occasion des jeux olympiques.

Malheureusement, cet aménagement n'est pas encore sur toute la longueur de la rue.

21. La rue Petit

La rue Petit, promise pour le précédent mandat, a fait l'objet d'une proposition de projet.

Malheureusement, celui-ci était totalement inutile en raison de compromis beaucoup trop important à l'égard de la circulation automobile.

Nous demandons donc de revoir ce projet de fond en comble et de proposer un plan de circulation à la manière de ce qui s'est fait sur la rue de Meaux, et qui portent ses fruits.

22. La rue Botzaris

La rue Botzaris est aujourd'hui un axe de transit important, alors qu'elle a pour vocation de desservir le quartier du

plateau. Large et adjacente au parc des Buttes-Chaumont, il est tout à fait possible d'y insérer un aménagement cyclable de qualité.

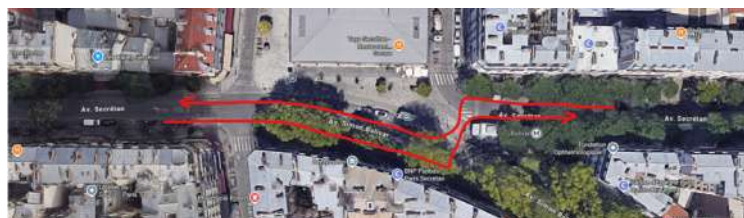
23. La discontinuité de l'avenue Jean Jaurès

L'avenue Jean Jaurès est un axe important du réseau cyclable du 19^e arrondissement. Si les pistes nécessiteraient un jour une mise à niveau (parcours très chaotique, voies étroites, visibilité souvent dégradée par la végétation) il faudrait rapidement prendre en compte l'interruption cyclable importante où les cyclistes doivent changer de côté pour emprunter une double voie bus. Ces voies bus sont par ailleurs rendues totalement inefficace par une synchronisation des feux difficile à comprendre. Il n'est pas rare de voir des bus emprunter la voie adjacente afin d'éviter un feu rouge.

24. Barreau Secrétan

L'avenue Secrétan est récemment passée en double sens cyclable, offrant aux cyclistes un axe direct reliant Jaurès, au cœur du 19^{ème} arrondissement sur les hauteurs des Buttes Chaumont. Malheureusement cet axe Secrétan est coupé en son milieu au niveau de la halle Secrétan.

Il serait très pertinent de permettre aux cyclistes de traverser le terre-plein afin de permettre à cet axe direct de trouver son plein potentiel, et ainsi canaliser les mauvais comportements.



La réalisation de cette traversée pourrait se faire avec un simple marquage de 2 pictogrammes vélo (photo de gauche), indiquant un cheminement cyclable (et non une piste cyclable), comme ce qui se fait à de nombreux autres endroits à Paris pour des traversées de terre-pleins (exemple photo de droite, proche de la tour Eiffel).



La réalisation de cette modification est particulièrement facile au vu du trottoir qui est déjà abaissé et affleurant au niveau de cette traversée.

25. Rénovation des pistes cyclables du bassin de la Villette

Le petit et le grand bassin de la Villette sont longés de pistes cyclables qui permettent de desservir rapidement et finement le quartier. Les 4 quais (Loire, Marne, Oise puis Seine) ont ainsi été progressivement dotés de pistes cyclables bidirectionnelles entre 1997 et 2011. À cette époque où le vélo était principalement utilisé pour le loisir, elles ont été conçues avec une vocation de promenades, à l'opposé de l'utilisation fonctionnelle intensive dont elles servent aujourd'hui, devenues notamment des axes majeurs pour rejoindre la banlieue (Aubervilliers, Pantin, Bobigny...).



Ces 4 pistes ayant été faites progressivement, elles ont des caractéristiques différentes avec des problématiques actuelles différentes. Elles ont en revanche toutes un problème de largeur (2,2-2,5m) au vu des flux actuels, qu'il est possible de très partiellement résoudre. Pour comparaison, avec de tels flux vélo le CEREMA conseille une largeur de piste cyclable bidirectionnelle de 4m minimum

(2,5m minimum pour une unidirectionnelle).

Nos préconisations :

- transformer les bordures en bordures « pardonnantes », en chanfreinant les bordures via un sciage de celles-ci, donnant ce profil :

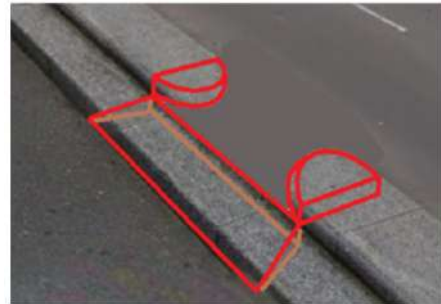


- quais de l'Oise et de la Marne, le remplacement de la mini-bordure côté canal par des caniveaux à double pentes permettant de mieux collecter les eaux ;



- l'ajout d'avaloirs plus réguliers le long des pistes, tous les 50 à 100m ;
- une meilleure gestion de l'eau arrivant de la promenade piétonne (notamment en ajoutant des avaloirs en amont des traversées piétonnes permettant de récupérer l'eau en provenance de la promenade piétonne) ;
- des interruptions fréquentes de bordures, par le retrait d'un "module" en granit, permettant de chasser l'eau sur la voie générale. De plus, le sciage en

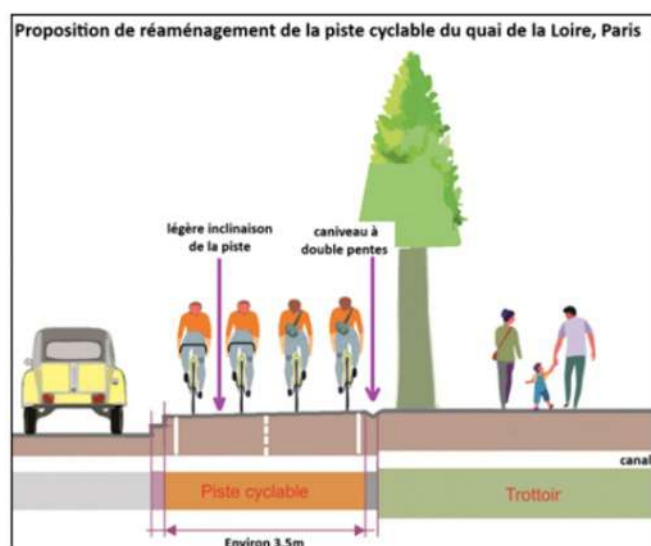
biseau du "module" inférieur permettrait aux cyclistes d'accéder/quitter la piste, même à faible vitesse ;



- le renouvellement complet du revêtement actuel en asphalte (en très mauvais état général à de nombreux endroits, avec des bulles se formant progressivement, posé de manière très irrégulière et très inconfortable, et formant de larges flaques dès qu'il pleut) par un enrobé routier (qui pourra être coloré afin de mettre en valeur et faciliter le repérage de la piste cyclable). En outre, ce revêtement est plus perméable, permettant un séchage plus rapide (amélioration de la sécurité après les pluies) et permet d'infiltrer/drainier les éventuelles poches d'eau qui se forment ;



- l'arrêt de l'implantation des toilettes provisoires estivales accolé aux pistes cyclables, ces toilettes fuyant systématiquement sur les pistes ;
- une refonte totale de la plateforme cyclable du quai de la Loire, permettant d'optimiser l'intégralité de cet espace (utilisation de la zone pavée inutile) et d'offrir une largeur de piste avoisinant les 3,5m au lieu des très sous-dimensionnés 2,2m actuels ;



- quai de Loire, que les traversées piétonnes soient surélevées sur la partie chaussée automobile, au moyen d'un plateau traversant. Cela aboutira à un lissage de la pente pour les cyclistes et les piétons, avec une moindre dénivellation à franchir pour les PMR/ UFR, et aussi à une modération de la vitesse automobile sur ce grand axe droit qui sert de raccourci malin. Et que les éventuelles pentes qui traverseraient encore la piste soient réalisées sur une

plus grande longueur afin d'éviter l'effet de "trou" actuel.



≥ Carrefours avec la rue de Crimée

Au croisement des 4 pistes avec la rue de Crimée, nous préconisons la reprise totale du traitement de ces 4 carrefours très importants :

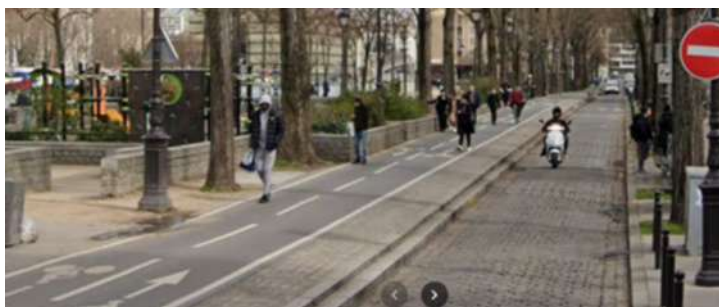
- la suppression des bordures, notamment celles accidentogènes prises en biais ;
- la reprise des rayons de giration à angle droit ;
- une continuité des revêtements dans les carrefours, évitant par la même occasion les pavés. L'interruption du revêtement de la piste aux carrefours envoie un signal trompeur sur les priorités du carrefour (les automobilistes se pensant par exemple prioritaire dans le carrefour Crimée/Loire).



26. La "piste sur trottoir" du 104

> Quai de Loire, le barreau Dehaynin-Moselle

Entre la rue Euryale Dehaynin et la rue de la Moselle, la piste cyclable longe un parc qui supprime le cheminement piétons. Les piétons vont alors soit sur le quai proche du canal, soit sur la piste cyclable.



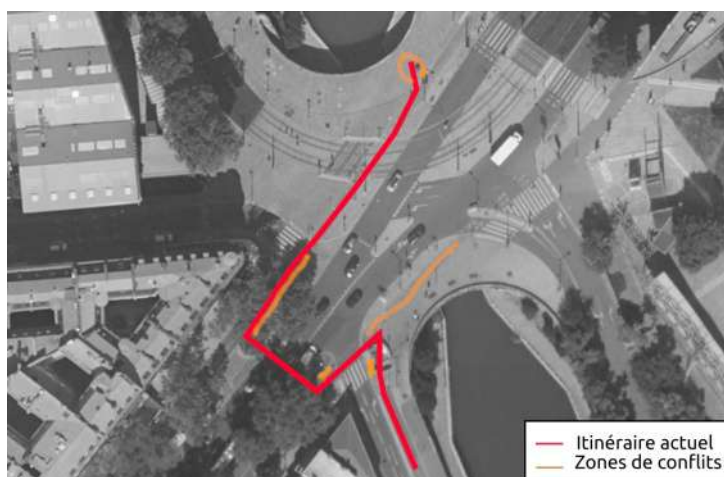
Nos préconisations :

- la suppression du barreau automobile de 80m entre la rue Euryale Dehaynin et la rue de la Moselle (déjà interdit d'accès aux voitures avec un panneau "BO" circulation interdite) ;
- la mise au niveau du trottoir de cet espace gagné ;
- le déplacement de la piste cyclable en lieu et place de la voirie routière, permettant d'élargir la piste cyclable et de créer un vrai trottoir piéton à cet endroit. Avec la possibilité de laisser un accès carrossable à la piste pour un passage raccourci via la piste, pour les secours/pompiers.

Il était prévu dans le cadre du "code de la rue" de remplacer l'ensemble des "pistes" sur trottoir de Paris. Il subsiste ici une section courte, mais très empruntée, en face d'un arrêt de bus. Il faudrait rapidement remédier à cette situation conflictuelle.

27. Le carrefour Corentin Carioux / Canal St Denis

Pour longer le canal St Denis aujourd'hui (un des passages sécurisés entre Paris et la petite couronne), il est nécessaire de traverser 4 axes motorisés, en suivant un itinéraire pour le moins alambiqué. Bien que récent (2019), cet aménagement comporte par ailleurs de nombreuses zones propices aux conflits Vélo/Piétons dont des "pistes" sur trottoir qu'il est impératif de remplacer très rapidement selon les standards en cours.



28. La rue de Meaux

La rue de Meaux a fait l'objet d'une requalification complète lors du mandat qui s'achève. Une modification efficace du plan de circulation a permis de rendre le quartier autrement plus agréable pour les riverains, qui peuvent désormais tout simplement ouvrir leur fenêtres.

Pour autant il subsiste toujours trop de stationnements en surface (entre le 19 et le 31, en face du 32) là où il serait bénéfique pour les commerces de rendre l'espace aux piétons et permettrait de limiter au strict minimum le trafic automobile.

Par ailleurs, le revêtement des trottoirs qui n'était pas, à l'origine, prévu pour du stationnement automobile est déjà très fortement dégradé.