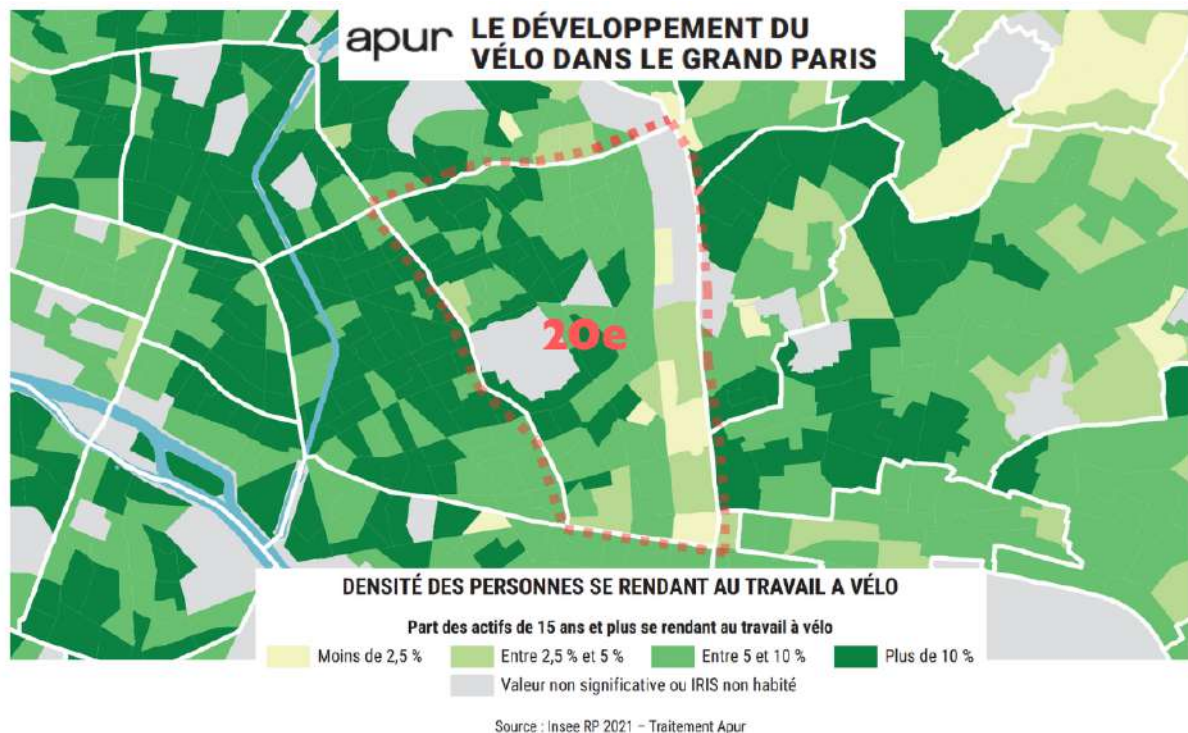


Municipales 2026 – Paris 20^e

Groupe local Paris en Selle 20^e

En quelques années, le vélo a pris une place majeure dans les déplacements quotidiens à Paris, y compris dans le 20^e arrondissement. Habitants, étudiants, familles et actifs choisissent de plus en plus ce mode de déplacement simple, économique et écologique. **9,3 % des habitants utilisent le vélo quotidiennement pour aller travailler**, ce qui en fait le 3^e mode de déplacement domicile-travail, derrière les transports en commun et la marche (Source : Insee, RP 2022).



Pourtant, **circuler à vélo dans le 20^e reste souvent difficile** : discontinuités d'itinéraires, lisibilité insuffisante, rues étroites anxiogènes, conflits d'usages et manque de stationnement sécurisé.

Nous proposons ainsi des actions concrètes autour de 3 priorités :

A. compléter et sécuriser le réseau cyclable ;

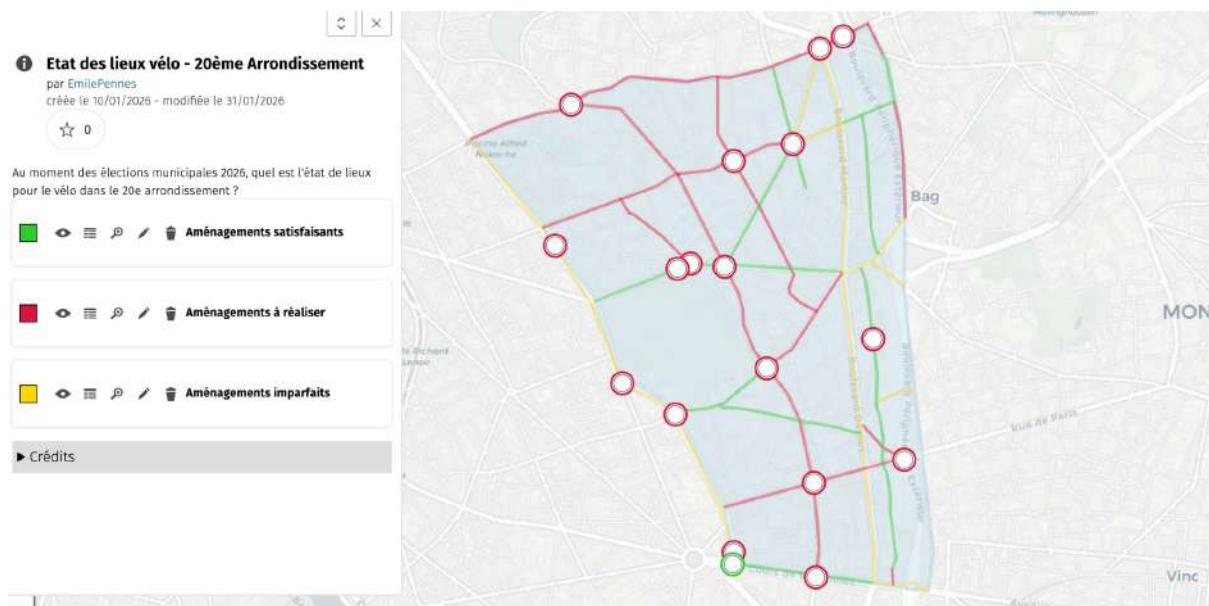
- B. protéger plus efficacement les usagers les plus vulnérables pour un meilleur partage de la voirie ;
- C. massifier le stationnement vélo.

Ces propositions s'appuient sur les résultats du Baromètre vélo et sur le travail de terrain de Paris en Selle dans le 20^e.



Résultat du baromètre vélo dans le XX^e arrondissement

A. Pour un réseau cyclable continu et protégé dans le 20e



[Carte des 10 propositions de Paris en Selle pour un réseau cyclable continu dans le 20e arrondissement](#)

1. Rue des Pyrénées

Couper le trafic de transit pour en faire un axe cyclable apaisé, performant pour les bus (26 et 64) et attractif pour les commerces ; certaines sections pourraient être réservées aux bus, vélos et livraisons, comme celle très commerçante entre la place Gambetta et la rue Orfila.



Rue des Pyrénées aujourd'hui



Projet rue des Pyrénées apaisée et végétalisée (image fictive)

2. Sécuriser les carrefours dangereux

18 carrefours prioritaires dans le 20e, notamment les **portes de Bagnolet et de Montreuil**, identifiées parmi les 200 carrefours les plus dangereux de Paris.



[Carrefours dangereux à sécuriser dans le 20e arrondissement](#)

3. Rue de Bagnole (entre la rue des Pyrénées et la porte de Bagnole) et porte de Bagnole

Protéger les cyclistes dans le sens sortant de Paris, pérenniser la circulation pour les bus et vélos uniquement dans le sens entrant.

Sur la porte de Bagnole, améliorer les cheminements vélos pour limiter les conflits avec les piétons. Sur les avenues Cartellier et Ibsen, il s'agit d'améliorer le confort général des pistes cyclables qui font la continuité cyclable entre Paris et Bagnole.

4. Rue d'Avron

Poursuivre l'apaisement en traitant le sens entrant vers Paris.



Rue d'Avron Aujourd'hui



Projet Rue d'Avron apaisée et végétalisée (image fictive)

5. Rues de Ménilmontant et St-Fargeau

Partie basse de la rue de Ménilmontant (entre le boulevard de Ménilmontant et la rue Sorbier) : zone la moins pentue de la rue, elle doit être transformée en aire piétonne à l'image de la rue Oberkampf dans le 11^e pour ne la laisser ouverte qu'aux bus et vélos. Dans le reste de la rue, des aménagements réduisant l'intensité et la vitesse de la circulation doivent sécuriser les déplacements en vélo.

6. Rue de Belleville (gérée par le 19^e arr.)

Dans les portions où la rue est suffisamment large, procéder à la suppression du stationnement afin de réaliser des pistes cyclables protégées. Dans les autres portions, la mise en œuvre d'un plan de circulation doit permettre de diminuer le trafic de transit (cf. note du 19^e arr.).

7. Rue Pelleport

Les véhicules motorisés ne respectent pas la limitation à 30 km/h dans cette rue, la rendant dangereuse pour les autres usagers. Des rétrécissements de la largeur de la voirie et la création d'aménagements cyclables doivent être envisagés.

8. Rues Evariste-Galois et Pierre-Soulié

Plusieurs centaines de mètres sans aménagement cyclable ni stops ni feux pour les véhicules motorisés avec du stationnement bilatéral non régulé. Remplacer le stationnement par un aménagement cyclable. Cet axe négligé est pourtant très fréquenté par les familles et les enfants (gymnases, skate park, école de musique, potager, etc.).

9. Améliorer les axes vélos majeurs existants et perfectibles

- Élargir les pistes et corriger les trajectoires pour les rendre plus fluides sur les **boulevards des Fermiers-Généraux** (boulevards de Charonne, de Ménilmontant et de Belleville) – entre Ménilmontant et Couronnes, le boulevard de Ménilmontant ne dispose même pas de piste cyclable.
- Améliorer les continuités cyclables sur les **boulevards des Maréchaux (ligne V10 du réseau vélo Île-de-France)**. Les jours de marché, au niveau de la porte de Montreuil, la piste cyclable est impraticable.
- **Avenue Gambetta** : Terminer la partie nord, dans les deux sens, pour compléter l'axe vélo satisfaisant de la partie sud.

10. Continuités avec les communes voisines (Montreuil, Bagnolet, Vincennes, etc.)

La passerelle de la **rue Lucien-Lambeau** (au-dessus du boulevard Périphérique) pourrait voir son accès mise en valeur depuis la rue Louis-Lumière.

Porte de Vincennes, il convient de réaliser une continuité cyclable bidirectionnelle sur le nord de l'avenue, afin de garantir la continuité avec la vélo-rue bidirectionnelle côté 20^e et la piste cyclable bidirectionnelle avenues Gallieni (St-Mandé) et de Paris (Vincennes).

Porte de Montreuil, en l'état du projet, la traversée entre Montreuil et Paris sera en l'état impraticable les jours de marché aux puces (soit 3 jours sur 7).

11. Traiter les doubles sens cyclables non réalisés

Certaines rues de l'arrondissement n'ont toujours pas de Double Sens Cyclables (DSC). Nous demandons de traiter notamment : Rue des Balkans, Rue des Glaïeuls, rue Charles-Cros, rue Geo-Chavez (est), rue du Capitaine-Tarron, rue Julien-Lacroix, rue Pierre-Souillé, etc.

B. Pour un 20^e arrondissement qui protège piétons et cyclistes

Cyclistes, piétons et automobilistes doivent pouvoir cohabiter sans crainte ni agressivité. Paris en Seine 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 l'absence d'infrastructures ou des infrastructures mal conçues, notamment les pistes sur trottoir ou les zones de flux mêlés, qui créent confusion et tensions. La solution passe par **une séparation nette des espaces, une signalisation visible et cohérente**, et une co-visibilité permanente entre tous les usagers, afin que chacun comprenne sa place et ses priorités.

Ensuite, il faut **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** : dépassements agressifs, stationnements sur pistes et passages piétons, excès de vitesse ou non-respect des priorités.

Nous proposons notamment l'installation de radars dans le 20^e, en particulier sur les grands axes où les excès 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.

C. Un stationnement vélo sécurisé et accessible partout

Beaucoup d'habitants ne peuvent pas stocker leur vélo chez eux et ont besoin de solutions de stationnement sécurisées, proches et disponibles. Ainsi, il est proposé de :

- **poursuivre la réduction du stationnement automobile en surface**, notamment en supprimant systématiquement une file de stationnement dans les rues où il y en

a deux ;

- doubler le nombre de places de stationnement vélo en prévoyant notamment des stationnement pour les vélos de grandes tailles (longtails, vélo cargos...) ;
- renforcer massivement le stationnement au niveau des espaces publics les plus fréquentés du 20^e :
 - Porte de Bagnolet ;
 - Rue d'Avron ;
 - place Gambetta ;
 - Rue de Belleville ;
 - Rue de Ménilmontant ;
 - Gymnase Paul-Meurice ;
- rendre obligatoire la mise en place de stationnements vélo temporaires lors d'événements culturels, festifs ou commerciaux dans l'espace public (concerts, marchés, compétitions sportives, etc.), comme ce fut par exemple le cas lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Pour permettre la mise en œuvre et le suivi de ces propositions, nous demandons la mise en place d'un **comité vélo dans le 20^e arrondissement**. Il se réunirait au moins deux fois par an, en amont des décisions.