

Faire du 10e arrondissement un exemple de mobilité cyclable

Dans le 10^e arrondissement, le vélo est devenu un mode de déplacement du quotidien pour des milliers d'habitantes et d'habitants. La forte densité de population, la centralité de l'arrondissement et la présence de grands axes de passage comme le boulevard Magenta, la rue Lafayette, le canal Saint-Martin et les liaisons nord-sud en font un territoire clé pour les déplacements cyclables à Paris. **Le 10^e est traversé, parcouru et vécu à vélo, par des riverains comme par des personnes qui ne font qu'y transiter.** Cette réalité doit être pleinement intégrée dans les politiques publiques portées par les futurs candidats à la mairie.

Des avancées importantes ont déjà été réalisées ces dernières années : aménagements cyclables sur plusieurs axes structurants, apaisement de certaines rues, travaux en cours pour mieux partager l'espace public. Ces progrès sont à saluer, car ils ont permis d'améliorer la sécurité et de favoriser l'usage du vélo. Toutefois, ils restent insuffisants au regard des besoins et de la fréquentation réelle. Dans un arrondissement aussi stratégique, **il est indispensable de poursuivre, compléter et pérenniser ces aménagements, en veillant à leur lisibilité et à leur continuité.**

Enfin, dans l'arrondissement le plus dense de Paris, **les conflits d'usage entre piétons et cyclistes constituent un enjeu majeur.** Le manque d'espace, des aménagements parfois trop étroits ou mal identifiés, et une forte fréquentation génèrent des tensions qu'il faut absolument prévenir. Paris en Selle appelle les candidats à porter une attention particulière à la cohabitation des usages, en concevant des aménagements clairs, sécurisés et respectueux de chacun. **Faire du 10^e un arrondissement apaisé, où piétons et cyclistes circulent en sécurité, est une condition essentielle pour une ville plus agréable et plus durable.**



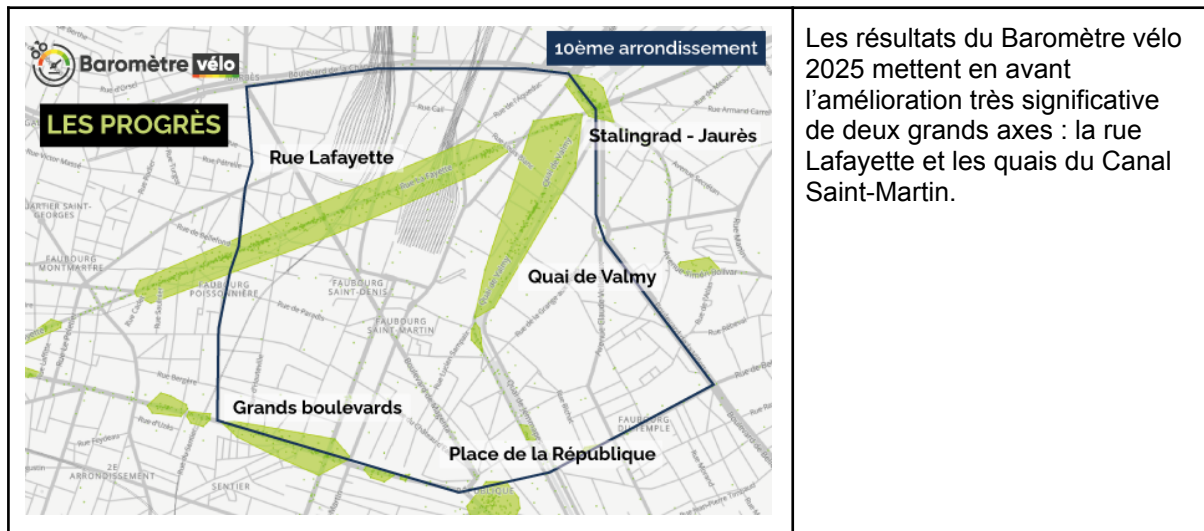
Introduction

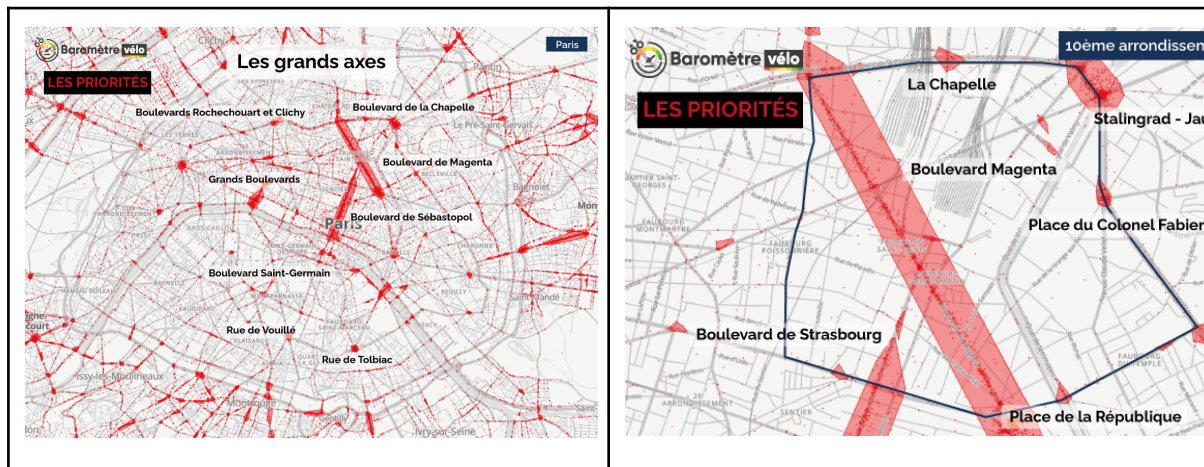
Ce document s'inscrit dans la continuité du plaidoyer central de Paris en Selle, articulé autour de cinq axes majeurs :

1. Assurer un réseau cyclable sécurisé et sans discontinuité dans tout Paris
2. Protéger les cyclistes et les piétons
3. Prendre plaisir à vivre la ville à l'heure du réchauffement, avec des rues et des quartiers sans voiture, végétalisés, pour les piétons et les cyclistes
4. Doubler l'offre de stationnement vélo
5. Rendre le vélo accessible à toutes et tous

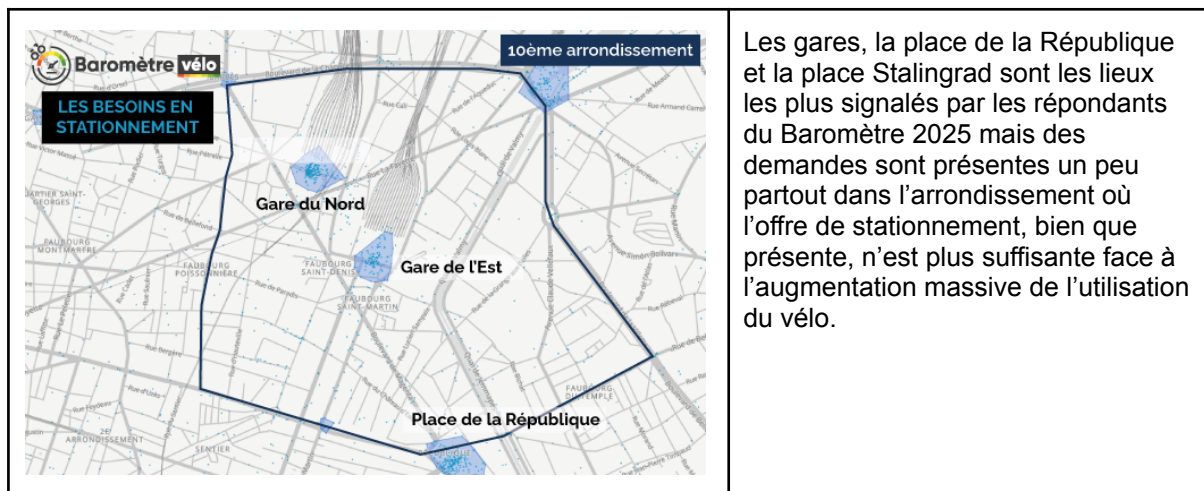
Le mandat 2020-2026 pour le vélo dans le 10e

Le mandat actuel a permis des avancées significatives, notamment sur la rue Lafayette et le canal Saint-Martin. Toutefois, des points de désaccord persistent, en particulier concernant l'aménagement de la Gare du Nord et du square Villemin. Le Comité vélo, devenu Comité Mobilités actives, a constitué un espace de dialogue qu'il convient de renforcer et d'améliorer.





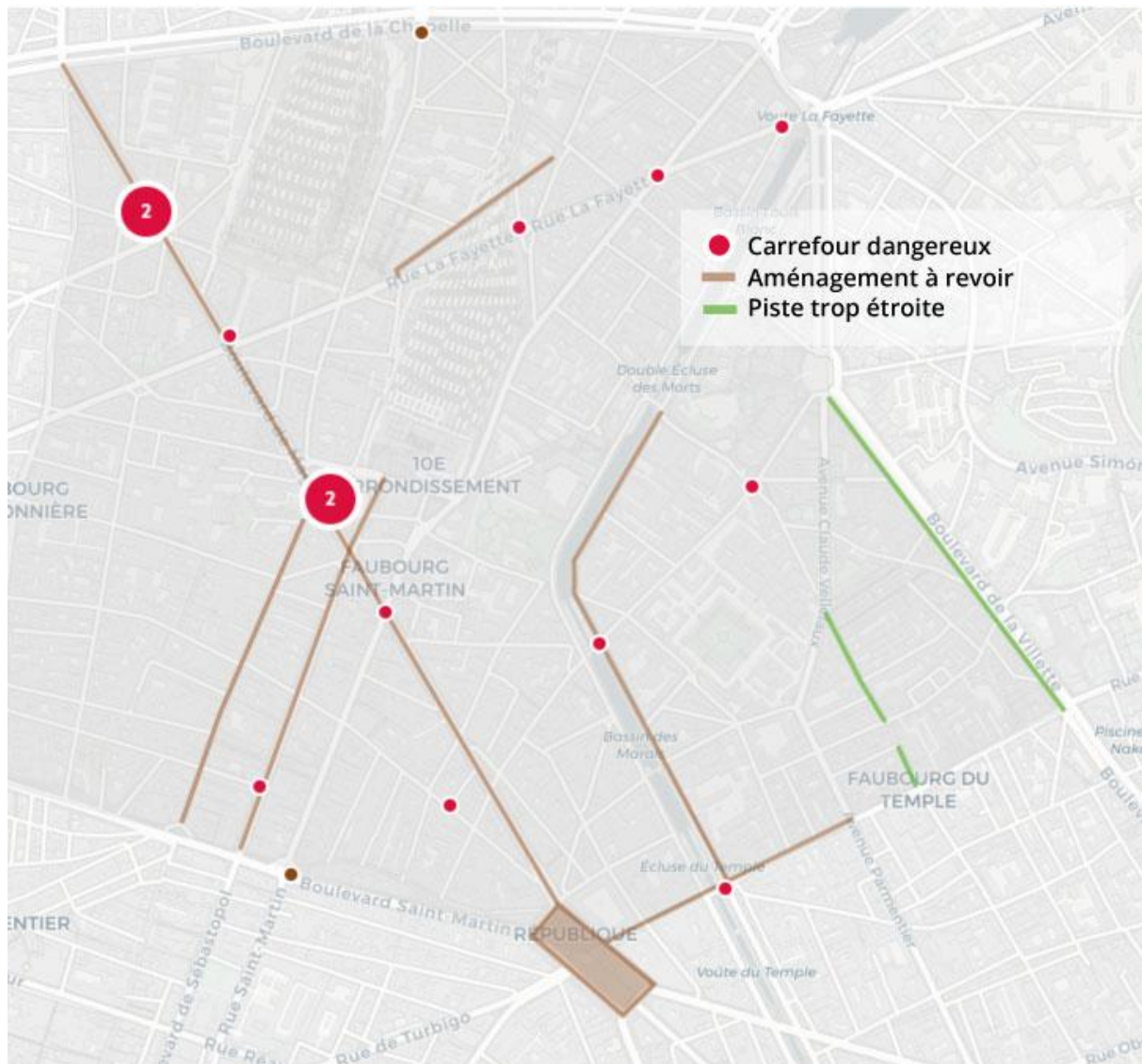
Le boulevard de Magenta est un axe prioritaire pour les habitants du 10e mais également pour de très nombreux cyclistes parisiens et franciliens.
Cet axe majeur est perçu comme dangereux par tous les utilisateurs (piétons et cyclistes en particulier) et doit être une priorité du prochain mandat.



Les gares, la place de la République et la place Stalingrad sont les lieux les plus signalés par les répondants du Baromètre 2025 mais des demandes sont présentes un peu partout dans l'arrondissement où l'offre de stationnement, bien que présente, n'est plus suffisante face à l'augmentation massive de l'utilisation du vélo.

Nos propositions pour 2026-2032

1. Garantir un réseau cyclable sécurisé et sans discontinuité



Axes prioritaires à aménager

- **Boulevard de Magenta**

Le Baromètre vélo 2024 a identifié cet axe comme l'un des plus dangereux de Paris selon les cyclistes. Les pistes cyclables unidirectionnelles actuelles, implantées sur les trottoirs, ne permettent pas d'absorber le trafic cycliste croissant et génèrent des conflits entre piétons et cyclistes.



En 2024, un référendum a été organisé pour réserver les trottoirs du boulevard de Magenta aux piétons et créer de nouvelles pistes cyclables sécurisées sur la chaussée. Des études ont été lancées par la Ville de Paris avant la fin du mandat actuel. Nous demandons que ces travaux aboutissent rapidement et qu'une concertation approfondie soit menée avec le 18^e arrondissement pour définir un aménagement cohérent sur l'ensemble du boulevard.

Deux options principales se dessinent :

- **Mise à sens unique pour le trafic de transit motorisé** : dans ce scénario, l'aménagement cyclable devra nécessairement être une piste bidirectionnelle de qualité
- **Maintien de deux pistes cyclables unidirectionnelles** : cette option implique la suppression totale du trafic de transit motorisé, le boulevard devenant un axe bus + vélo + accès riverains uniquement

Quelle que soit l'option retenue, l'objectif doit être de garantir la sécurité des cyclistes et de mettre fin aux conflits avec les piétons.

- **Boulevard de Strasbourg**

Les compteurs vélos enregistrent une fréquentation moyenne de plus de 13 000 cyclistes par jour sur cet axe, ce qui en fait la piste cyclable la plus empruntée de Paris. La piste bidirectionnelle actuelle n'est plus en capacité d'absorber ce flux, créant une situation dangereuse pour les cyclistes.

Nous proposons le doublement de la piste cyclable par la création de deux pistes unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée, d'une largeur équivalente à la piste bidirectionnelle actuelle. Cette configuration permettra de fluidifier le trafic cycliste et d'améliorer significativement la sécurité.

- **Rue du Faubourg Saint Martin**

Cette rue présente de multiples problèmes de sécurité pour les cyclistes. Il est actuellement impossible de la remonter de manière sécurisée. La descente depuis Gare de l'est s'effectue à proximité de véhicules circulant à haute vitesse.

L'aménagement actuel souffre d'une incohérence majeure : la voie bus se situe d'abord à droite dans la partie haute de la rue, puis passe à gauche après le carrefour avec le boulevard Magenta. Ce changement de côté crée une situation dangereuse et déroutante, tant pour les cyclistes que pour les automobilistes, en raison de son manque de lisibilité.

Le carrefour avec le boulevard Magenta a été identifié comme particulièrement dangereux et a déjà connu des accidents. L'ensemble de cet axe nécessite un réaménagement complet permettant aux cyclistes de circuler de manière sécurisée dans les deux sens.



Plusieurs solutions pourraient être envisagées :

- Une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens descendant, accompagnée d'un double sens cyclable sécurisé pour la remontée, depuis la porte Saint-Martin jusqu'à Jaurès
- Une piste cyclable bidirectionnelle assurant la liaison avec la Gare de l'Est

Ce projet est fortement lié aux aménagements qui seront réalisés sur l'axe parallèle du boulevard de Strasbourg et rue Louis Blanc et devra être pensé en cohérence avec ceux-ci.

- **Rue du Faubourg Saint-Denis**

Cet axe est particulièrement hostile aux cyclistes. Dans sa partie basse, le double sens cyclable est extrêmement serré. De la Porte Saint-Denis jusqu'à la Chapelle, les aménagements sont insuffisants ou absents, le trafic motorisé est trop important, et la voie de bus partagée n'est pas assez large. Il est paradoxal que cet axe, qui mène au plus grand parking vélo sécurisé de France, reste si peu accueillant pour les cyclistes.

- **Place de la République**

Cette place nécessite une refonte importante de ses aménagements. Actuellement, le côté sud-ouest reste un océan motorisé, tandis que piétons, cyclistes, bus et taxis se partagent un espace très réduit côté nord-est. Les cyclistes ne disposent d'aucun aménagement sécurisé pour circuler autour de la place, et le carrefour avec le boulevard du Temple a déjà dû être repris en 2023 suite à un accident mortel.

En cohérence avec les propositions du 11^e arrondissement, nous demandons :

- La fermeture totale à la circulation de la moitié sud de la place de la République
- La transformation d'une partie de la chaussée actuelle en piste cyclable bidirectionnelle
- Une clarification des usages et une meilleure séparation des flux entre piétons et cyclistes

Cette transformation induirait une modification du plan de circulation de l'est parisien, rendant impossible la traversée en voiture d'un arrondissement à l'autre entre Paris Centre, le 10^e et le 11^e. Cette évolution s'inscrit dans une logique d'apaisement des grandes places parisiennes, à l'image de ce qui a été réalisé avec succès sur la place de la Nation.

Aménagements à améliorer

Bds de la Chapelle/Villette

La piste sur trottoir du boulevard de la Villette (à partir de Colonel Fabien, vers le sud-est) est accidentogène et source de conflits avec les piétons

Le revêtement sur les ponts au-dessus des voies ferrées est très irrégulier, gondolé. C'est très pénible en temps de pluie



La voie n'est pas assez protégée autour de la station service avant la rue Château-Landon.

Aménagements en cours

- **Place du Colonel Fabien**

Les travaux sur cette place doivent s'achever en mars 2026. Le plan de circulation qui en résultera ne nous satisfait pas pleinement. Nous avons demandé la mise à sens unique de l'avenue Claude Vellefaux dans le sens inverse de celui retenu, afin d'éviter un report de trafic motorisé sur les petites rues résidentielles de la Grange aux Belles et Juliette Dodu.

Ce sujet a fait l'objet de plusieurs discussions en Comité vélo sans aboutir à un consensus. Nous demandons donc qu'une fois les travaux terminés, une étude d'impact soit réalisée sur les rues aux abords de la place, afin d'évaluer les effets réels du nouveau plan de circulation et d'ajuster si nécessaire les aménagements pour éviter la dégradation de la qualité de vie dans les rues adjacentes.

- **Canal Saint Martin**

Les travaux d'aménagement du canal ont été suspendus à la suite d'une décision de justice, puis ont repris en fin de mandature. Le retard accumulé ne permettra pas d'achever les travaux avant la fin du mandat actuel.

Nous demandons le maintien du plan d'aménagement prévu, avec la création de deux vélorues bidirectionnelles, une sur le quai de Jemmapes et une sur le quai de Valmy. La vélorue pourrait ainsi se prolonger jusqu'à l'Avenue de la République. La continuité cyclable doit impérativement être assurée avec le 11^e arrondissement pour garantir la cohérence de l'itinéraire le long du canal.

Nous resterons très attentifs aux conflits piétons-cyclistes au niveau du jardin Villemin et demandons une attention particulière sur ces problèmes sur le reste des aménagements.

- **Gare du Nord**

Ce dossier a fait l'objet de nombreux désaccords au cours du mandat qui s'achève. Les travaux sont actuellement en cours, mais nous maintenons les alertes que nous avons adressées à plusieurs reprises à la mairie lors des comités vélo.

Notre principale inquiétude porte sur le partage de la voie bus avec les cyclistes. La fréquence de passage des bus sur cet axe est considérable, avec en moyenne un bus toutes les deux minutes. Selon le plan prévu par la mairie, les cyclistes sont censés emprunter cette voie. Nous estimons que cette configuration n'offrira pas un niveau de sécurité suffisant.

Notre analyse est la suivante : face à cette situation, les cyclistes ne se sentiront pas en sécurité et se reporteront massivement sur le parvis élargi de la gare, créant ainsi des conflits avec les piétons.



Nous demandons donc la création d'une piste cyclable matérialisée, distincte de la voie bus, afin de garantir la sécurité des cyclistes sans dégrader la qualité de l'espace piéton.

Aménagements à prévoir:

- **Rue Louis Blanc**

Cette rue connaît actuellement une congestion automobile importante. Nous proposons sa transformation en vélorue sur toute sa longueur, ce qui permettrait de créer une belle continuité cyclable depuis la place du Colonel Fabien.

Cette configuration apporterait un triple bénéfice :

- Un apaisement significatif du trafic motorisé
- Une continuité cyclable de qualité
- Une amélioration de la circulation des véhicules d'urgence : la présence du commissariat de police sur cet axe implique des déplacements réguliers de véhicules de police. L'apaisement du trafic leur permettrait de ne plus être bloqués dans les embouteillages actuels

- **Rue Saint Maur**

Le trafic sur cette rue a été significativement apaisé grâce au changement de plan de circulation et à la transformation d'une partie de la rue en aire piétonne. Fort de ce succès, nous proposons d'aller plus loin en aménageant la rue Saint-Maur en vélorue, ce qui permettrait de renforcer encore l'apaisement du trafic motorisé.

Ce projet doit être mené en coordination avec le 11^e arrondissement, la rue débutant dans cet arrondissement.

- **Avenue Claude Vellefaux**

En coordination avec le 11^e arrondissement, nous proposons une réorganisation de la circulation sur l'avenue Claude Vellefaux.

Actuellement, les boulevards des Fermiers Généraux présentent une répartition déséquilibrée de l'espace : côté 10^e, les trottoirs sont trop étroits, la piste cyclable est de qualité variable (tantôt sur trottoir, tantôt sur chaussée mal protégée du stationnement illicite), et le stationnement reste inamovible en raison du marché.

La proposition consiste à réorganiser la circulation en une boucle de sens unique :

- Sens nord → sud par l'avenue Claude Vellefaux (et Parmentier côté 11^e)
- Sens sud → nord par les boulevards des Fermiers Généraux (comme actuellement)



Cette configuration permettrait :

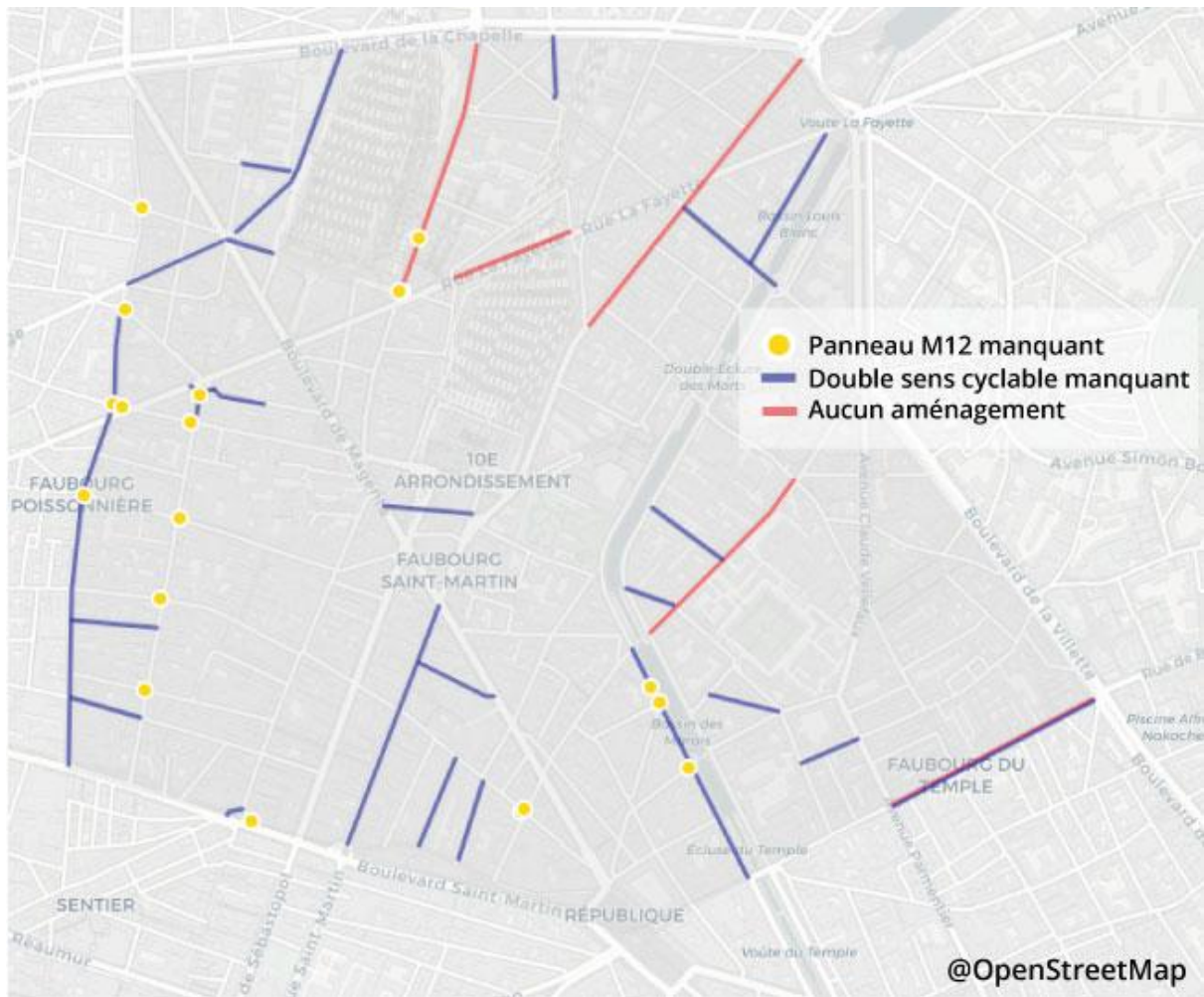
- De limiter le trafic côté 10e à la desserte locale uniquement
- D'aménager une chaussée vélorue sécurisée pour les cyclistes
- D'élargir les trottoirs
- De maintenir les itinéraires de bus actuels (non concernés par la mise à sens unique)

- Rue de Paradis

Le double sens cyclable actuel améliore la situation mais le trafic motorisé reste trop important ici. Nous attendons une reprise du plan de circulation de ce quartier pour que le trafic automobile y soit très fortement réduit voire coupé (ainsi que sur Hauteville et Faubourg Poissonnière).

Généralisation du double-sens cyclable

Nous avons réalisé un état des lieux cartographique complet de l'arrondissement, identifiant l'ensemble des doubles-sens cyclables manquants ou dont le marquage est partiellement effacé :



2. Lutter contre les violences motorisées et apaiser les conflits entre usagers

Amélioration de la gestion des travaux

L'exemple de la rue Lafayette illustre la nécessité de revoir la politique de gestion des travaux. Pour tous les chantiers de longue durée ayant un impact significatif sur la circulation cycliste, nous demandons que les associations cyclistes soient consultées en amont afin de réfléchir collectivement aux aménagements temporaires, qu'il s'agisse de travaux publics ou de chantiers privés.

Renforcement du contrôle et du respect du code de la route

Nous demandons l'intervention accrue de la police municipale pour :

- Surveiller le respect du code de la route par les véhicules motorisés
- Sanctionner les infractions les plus dangereuses commises par l'ensemble des usagers



- Faire respecter la limitation de vitesse à 30 km/h
- Garantir le respect de la priorité accordée aux cyclistes lors des tourne-à-droite

Les opérations conjointes police/mairie/associations doivent cibler équitablement tous les types d'infractions et ne pas se concentrer uniquement sur les cyclistes.

Minimiser les conflits piétons/cyclistes

Tous les nouveaux aménagements doivent être pensés pour minimiser les conflits entre piétons et cyclistes, en faisant de la séparation des flux une obligation. Les exemples de la Gare du Nord et des quais Valmy illustrent cette nécessité.

La cyclo-logistique doit être intégrée dans les aménagements des rues aux écoles et des cœurs piétons. Une attention particulière doit être portée aux barrières qui empêchent le passage des vélos cargo et autres vélos atypiques.



3. Développer significativement l'offre de stationnement vélo

Ces dernières années ont vu une amélioration notable de l'offre de stationnement vélo dans l'arrondissement. Toutefois, cette progression reste insuffisante face à l'augmentation de la pratique cyclable. De nombreuses zones demeurent sous-équipées, et les arceaux existants sont régulièrement saturés. L'offre actuelle répond à la demande d'aujourd'hui, mais ne permet pas d'anticiper la croissance à venir de la pratique du vélo.

Nous demandons donc:

- L'installation systématique d'arceaux de stationnement devant chaque structure accueillant du public (écoles, lycées, gymnases, piscines...)
- Un dimensionnement adapté pour accueillir les vélos cargo
- Une augmentation du nombre de parkings vélos sécurisés

4. Renforcer la concertation et le dialogue

Au cours de la mandature passée, le Comité vélo initial a évolué en Comité Mobilités actives, élargissant ainsi son périmètre à d'autres associations. Cette transformation a entraîné l'émergence de divergences d'intérêts entre les différents acteurs présents. Si nous reconnaissons l'importance du dialogue inter-associatif, nous constatons que ce format élargi ne permet pas de faire avancer efficacement les enjeux spécifiques à la pratique du vélo dans l'arrondissement.

Pour la prochaine mandature, nous demandons la mise en place d'un Comité vélo dédié, réunissant exclusivement les associations cyclistes, permettant de traiter efficacement les sujets du quotidien. Ce comité devrait :

- Maintenir une fréquence trimestrielle
- Bénéficier d'un ordre du jour communiqué suffisamment en amont pour permettre une préparation adéquate des parties prenantes.

Au-delà des comités, nous souhaiterions organiser des rencontres plus régulières avec les services techniques pour des sessions de travail thématiques. L'expérience réussie sur le dossier du Colonel Fabien démontre l'efficacité de cette approche collaborative.



5. Le vélo accessible à toutes et à tous

Généraliser le “Savoir rouler dans les écoles du 10e arrondissement”

Toutes les écoles du 10e arrondissement doivent intégrer ce dispositif.

Pour permettre à chacun de choisir le vélo, l'apprentissage doit commencer dès le plus jeune âge. Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » vise à apprendre à tous les élèves de primaire à se déplacer à vélo en ville avant l'entrée au collège. La meilleure façon de les encourager à continuer à se déplacer à vélo plus tard !

Généraliser ce dispositif dans les écoles du 10e, c'est former les cyclistes de demain et permettre des pratiques sûres.

Conclusion

Le développement du vélo dans le 10e arrondissement représente un enjeu majeur pour la qualité de vie, la santé publique et la transition écologique. Les propositions présentées dans ce document visent à faire de notre arrondissement un territoire exemplaire en matière de mobilité active.