

PARIS, CAPITALE DU VÉLO :
PERMETTRE À CHACUNE ET CHACUN
DE SE DÉPLACER LIBREMENT ET EN SÉCURITÉ

DOSSIER DE PRESSE - OCT. 2026



PARIS, CAPITALE DU VÉLO : PERMETTRE À CHACUNE ET CHACUN DE SE DÉPLACER LIBREMENT ET EN SÉCURITÉ

Emmanuel GRÉGOIRE

Maire de Paris

Je suis convaincu que le vélo transforme profondément notre manière de vivre la ville. Depuis plusieurs années, Paris change de rythme, les habitudes évoluent et l'espace public se redessine. Cette évolution, nous devons l'accompagner et l'amplifier. C'est tout le sens du Plan vélo 2027-2032, doté de 200 millions d'euros, qui prévoit notamment 140 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires et la sécurisation de 420 carrefours.

Pour moi, faire de Paris une grande capitale du vélo, c'est avant tout permettre à chacune et chacun de se déplacer librement, sereinement et en toute sécurité, quels que soient son âge, son quartier ou son mode de déplacement.

Je veux que chaque trajet puisse se faire dans de bonnes conditions, sans rupture dans les aménagements ni mise en danger aux intersections. C'est pourquoi la sécurisation des carrefours constitue une priorité de ce nouveau Plan. Nous devons poursuivre les grands aménagements, mais aussi intervenir rapidement là où des améliorations sont nécessaires.

Je porte également l'exigence de mieux protéger les usagers les plus vulnérables. Les violences motorisées, les comportements dangereux et les risques liés aux angles morts des poids lourds nous rappellent que la transformation de la rue doit aller de pair avec une politique de prévention, de contrôle et de sanction. Avec la création d'une brigade consacrée à la lutte contre les violences motorisées et l'expérimentation de nouveaux dispositifs d'alerte, je veux que la sécurité devienne une réalité concrète pour toutes et tous. Notre cap est celui de la « Vision Zéro » : zéro mort et zéro blessé grave sur la route.

Je suis également convaincu que cette transformation ne peut réussir sans dialogue. Les associations de vélo, piétonnes et d'usagers des transports en commun apportent une connaissance précieuse du terrain. Leurs propositions et leurs retours d'expérience doivent continuer à nourrir nos décisions, nous aider à évaluer les aménagements et nous permettre de progresser collectivement. Mieux partager la rue, c'est aussi mieux écouter celles et ceux qui la pratiquent chaque jour.

Enfin, je veux inscrire cette ambition à l'échelle de toute la métropole. Les déplacements ne s'arrêtent pas aux Portes de Paris. Nous devons construire des itinéraires continus avec les communes voisines, faciliter les correspondances avec les transports en commun et développer des solutions de stationnement adaptées. Le vélo doit être une solution pratique au quotidien, et non un parcours d'obstacles.

Avec ce nouveau Plan vélo, je souhaite poursuivre la transformation écologique de Paris tout en défendant une conviction essentielle : une ville plus cyclable doit être une ville plus sûre, plus accessible et plus agréable à vivre. La réussite de cette ambition ne se mesurera pas seulement au nombre de kilomètres aménagés, mais à la liberté de se déplacer et à la confiance que chacune et chacun pourra retrouver dans l'espace public.

Faire de Paris une capitale du vélo, c'est faire le choix d'une ville où chacun puisse se déplacer en sécurité. C'est cette ville que je veux continuer à construire.

Sommaire

1. Amplifier la transformation de l'espace public par de grands aménagements cyclables	10
2. Accélérer la sécurisation des carrefours pour protéger les cyclistes et les piétons	14
3. Garantir la continuité métropolitaine du réseau en privilégiant les Portes de Paris	23
4. Accompagner et faciliter la pratique du vélo au quotidien	24
5. Faire respecter les règles et sanctionner les comportements dangereux de l'ensemble des usagers	26
6. Renforcer la protection contre les angles morts des poids lourds	27

La Ville engage un nouveau Plan vélo 2027-2032, doté de **200 millions d'euros**, pour poursuivre la transformation de l'espace public et renforcer la sécurité des déplacements, avec **140 km de pistes cyclables, 220 km de double-sens cyclables** et **420 carrefours supplémentaires à sécuriser, dont 56 dès 2027**.

La Ville souhaite **donner davantage de place aux cyclistes, aux piétons et aux transports collectifs dans l'espace public parisien**. La progression du vélo appelle à poursuivre les aménagements et à adapter le réseau à sa fréquentation. L'objectif est de permettre à davantage de personnes de choisir le vélo au quotidien, avec des parcours continus, lisibles et sûrs, tout en améliorant les déplacements des piétons et la circulation des bus.

Cette ambition se traduit par trois priorités : **poursuivre les grands aménagements cyclables, accélérer la sécurisation des carrefours**, y compris par des interventions tactiques, et **construire la continuité métropolitaine et régionale du réseau**, avec une attention particulière aux Portes de Paris. Cette politique répond à la réalité des déplacements, au-delà des limites administratives de la Ville.

La transformation de la rue s'accompagne d'une exigence de protection de ses usagers. La Ville entend renforcer l'apprentissage et la sensibilisation, faire respecter les règles et lutter contre les comportements qui mettent les autres en danger. **La création d'une brigade consacrée à la lutte contre les violences motorisées et les nouvelles mesures contre les angles morts des poids lourds concrétiseront cet engagement**.

Cette politique se construit dans un dialogue étroit avec les **associations cyclistes, piétonnes et d'usagers des transports en commun**. La Ville les remercie pour leur engagement et leur contribution à ce travail collectif. Leur connaissance du terrain, leurs propositions et leurs retours d'expérience contribuent à améliorer les projets. La poursuite de cette transformation reposera sur un dialogue régulier avec l'ensemble des parties prenantes et le partage d'informations pour identifier les difficultés, évaluer les aménagements et faire progresser ensemble la qualité des déplacements.

La Ville réaffirme ainsi le cap de « Vision Zéro » : **atteindre zéro mort et zéro blessé grave sur la route**. Cette exigence guide son action, de la conception des aménagements à la prévention et à la lutte contre les violences routières.



Lamia EL AARAJE

Première adjointe, chargée de la coordination des arrondissements, des grands projets du mandat, de la sécurité du quotidien et du Grand Paris

« Ce Plan vélo est aussi un Plan de protection des usagers. Chacun doit pouvoir circuler à pied ou à vélo en sécurité. La pédagogie reste nécessaire, mais elle ne suffit plus à elle seule. En 2025, la police municipale a dressé plus de 450 000 PV par vidéo verbalisation pour protéger les voies de bus, les sas et les pistes cyclables, et la brigade consacrée à la lutte contre les violences motorisées nous permettra d'aller plus loin pour protéger les plus vulnérables. Les trajets ne s'arrêtent pas au périphérique : avec les communes voisines, nous voulons des parcours sûrs de part et d'autre, en commençant par les Portes de Paris. »



Dan LERT

Adjoint au maire de Paris chargé des transports, des mobilités, du Plan Piéton, du Plan Vélo et de la logistique urbaine

« Paris est devenue, en quelques années, une capitale mondiale du vélo, avec une progression spectaculaire de la pratique depuis 2020. Chaque semaine, le vélo bat des records de fréquentation. La priorité du nouveau plan vélo sera de développer le réseau cyclable et d'accélérer sa sécurisation, avec une exigence renforcée sur les carrefours et les portes. Cette nouvelle étape fera de Paris une ville plus respirable, plus sûre et plus apaisée, au service de la qualité de vie de ses habitants et habitantes. »



MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE (MDB)

« Mieux se déplacer à bicyclette se réjouit de l'annonce d'un nouveau plan vélo. Les parisiennes et parisiens qui se sont mis massivement au vélo au cours des dernières années demandent à être en sécurité du début à la fin de leur trajet. Cela doit être une priorité dès le début du mandat. Au-delà des infrastructures, Paris doit accélérer sur la formation des futures générations de cyclistes. Tous les enfants parisiens devraient savoir faire du vélo de manière autonome à l'entrée au collège. »



COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE

« Paris a besoin d'un plan vélo comme celui-ci, à la hauteur de ce que le vélo représente aujourd'hui dans la capitale. Paris s'est imposée en moins de 10 ans comme une référence mondiale, nationale et régionale pour le vélo. Sa politique permet chaque jour à des dizaines de milliers de parisien·nes et de banlieusard·es de profiter du vélo pour se déplacer. Il faut continuer à déployer des aménagements cyclables sur un rythme élevé ! Car des quartiers entiers de la capitale, des axes majeurs et beaucoup de franchissements du périphérique sont encore des obstacles à la pratique du vélo pour toutes et tous. »



PARIS EN SELLE

« Paris en Selle salue les engagements du Maire, et la volonté de déployer un plan vélo complet et ambitieux, contribuant à la vision d'une ville «zéro mort zéro blessé grave ».

Nous resterons attentifs et exigeants auprès de tous les acteurs impliqués pour finaliser un réseau cyclable continu et sécurisant, à la hauteur des besoins des Parisiennes et des Parisiens toujours plus nombreux à choisir le vélo. »



LE VÉLO À PARIS : UNE TRANSFORMATION DÉJÀ ENGAGÉE

CHIFFRE CLÉ	ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE ET DU RÉSEAU
+ 600 KM	L'augmentation du réseau cyclable depuis 2014.
454 KM	La longueur des pistes cyclables aujourd'hui.
+47 %	La progression de la pratique du vélo entre 2020 et 2025.
+ DE 1 PARISIEN SUR 10	La part des Parisiens qui vont travailler à vélo en 2024, contre 4,8 % en 2017.
6,1 MILLIONS	Le nombre de passages enregistrés en un an sur la piste du Boulevard de Sébastopol entre septembre 2025 et septembre 2026.
+7,1 %	La hausse de la fréquentation des pistes cyclables entre les premiers semestres 2025 et 2026.

LES ENGAGEMENTS DU PLAN VÉLO 2027-2032

ENGAGEMENTS	OBJECTIFS
200 MILLIONS D'EUROS	Pour amplifier la transformation de l'espace public, renforcer la sécurité des déplacements, et renforcer l'offre de stationnement pour tous les besoins.
140 KM DE PISTES CYCLABLES	Pour améliorer la continuité du réseau cyclable.
220 KM DE DOUBLE-SENS CYCLABLES	Pour compléter le réseau secondaire.
420 CARREFOURS SUPPLÉMENTAIRES À SÉCURISER	Dont 56 dès 2027.
UNE BRIGADE CONSACRÉE À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES MOTORISÉES	Pour renforcer la protection des usagers de la rue.
DE NOUVEAUX DISPOSITIFS CONTRE LES ANGLES MORTS	Pour expérimenter des avertisseurs sonores extérieurs sur les bennes de collecte de la Ville.
UNE ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION NATIONALE PORTÉE PAR PARIS	Pour renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes face aux poids lourds.
CRÉER UN JALONNEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE	Pour pouvoir mieux orienter les cyclistes et identifier le réseau cyclable principal.

1. AMPLIFIER LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE PUBLIC PAR DE GRANDS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

■ Un réseau adapté aux usages d'aujourd'hui et de demain

Avec plus de **1 600 km d'itinéraires cyclables**, Paris dispose d'un réseau qui a profondément changé les possibilités de déplacement à vélo. Le nouveau Plan vélo amplifie cette transformation avec **140 km de nouvelles pistes cyclables et 220 km de double-sens cyclables à aménager d'ici 2032**.

La forte progression de la fréquentation appelle une nouvelle étape. Certains aménagements doivent être adaptés pour accueillir davantage de cyclistes et offrir de meilleures conditions de circulation. Les discontinuités du réseau doivent être résorbées pour que la sécurité d'un trajet ne s'interrompe pas à l'approche d'un carrefour ou au changement d'axe.

L'ambition porte sur **la continuité, la lisibilité et la capacité des aménagements**. Elle associe de grands axes structurants et des liaisons locales pour faciliter les déplacements quotidiens, proposer des parcours directs et mieux relier les quartiers.

Ces projets s'inscrivent dans une transformation d'ensemble de l'espace public, attentive aux cheminements piétons, aux traversées et à la circulation des bus.

■ De premiers travaux engagés dès 2027

Les premiers travaux concerneront :

- **Avenue Ledru-Rollin (11^e) ;**
- **Avenue du Docteur-Netter (12^e) ;**
- **Avenue Jean-Moulin (14^e) ;**
- **Pont de Grenelle (15^e et 16^e) ;**
- **Rue de Rome (17^e) ;**
- **Rue des Pyrénées Sud (20^e).**

■ Des études pour préparer les aménagements suivants

Des études seront engagées en 2027 sur les axes suivants :

- **Boulevards Beaumarchais / Temple / Filles du Calvaire (3^e, 4^e et 11^e) ;**
- **Rue Monge (5^e) ;**
- **Rue Ordener (18^e) ;**
- **Rue des Pyrénées (20^e) - hors portion sud ;**
- **Rue d'Avron (20^e).**

Ces études seront conduites en lien étroit avec les associations et l'ensemble des acteurs concernés pour préciser les aménagements et leur insertion dans l'espace public, en tenant compte des différents usages, des retours d'expérience et des continuités à assurer.

■ Faire avancer les grands axes structurants avec la préfecture de police

Sur certains grands axes parisiens, **la Ville doit obtenir l'accord de la préfecture de police pour réaliser les aménagements cyclables, car celle-ci y exerce des pouvoirs en matière de circulation.** La Ville entend faire progresser, avec la préfecture de police, les projets nécessaires à la continuité et à la sécurité du réseau sur plusieurs axes majeurs :

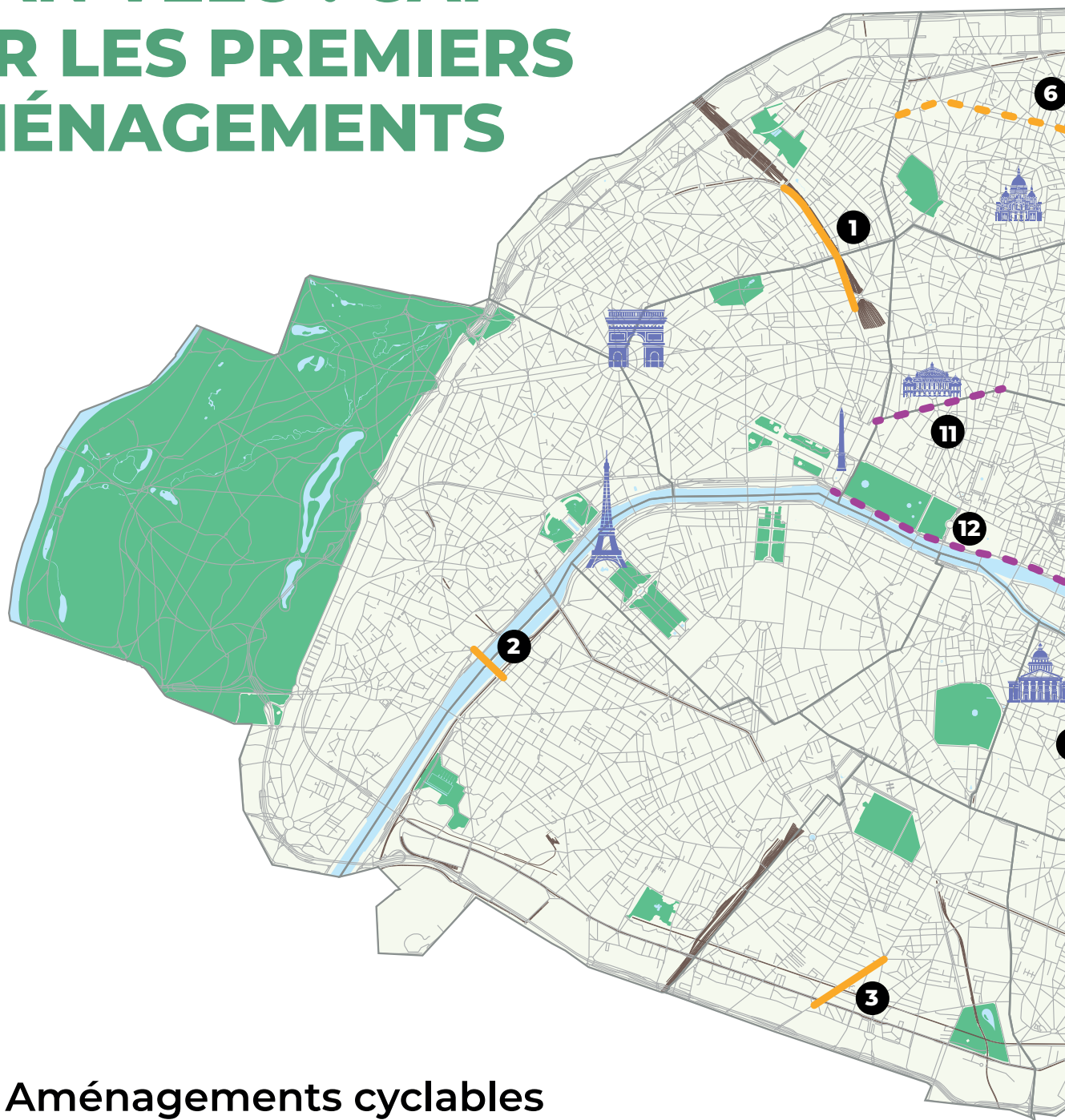
- **Boulevard de Sébastopol / Boulevard de Strasbourg (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e) ;**
- **Quais hauts de la Rive droite (Paris Centre) ;**
- **Boulevards des Italiens / Capucines / Madeleine (2^e, 8^e et 9^e) ;**
- **Quai Saint-Bernard (5^e) ;**
- **Place Valhubert – Pont d'Austerlitz / Boulevard de l'Hôpital (5^e, 13^e) ;**
- **Boulevard de Magenta (10^e).**

La Ville poursuit également le travail avec la préfecture de police sur la sécurité des déplacements à vélo dans le cadre du réaménagement de la **Place de la Concorde (8^e).**

■ Déployer un jalonnement cyclable lisible pour faciliter et sécuriser les déplacements

La Ville développera un jalonnement cyclable lisible et cohérent, indiquant les directions vers les principales destinations parisiennes, les gares et les communes voisines. Articulé avec les réseaux métropolitain et régional, ainsi que les itinéraires cyclotouristiques, il facilitera l'orientation et renforcera la sécurité des déplacements en limitant le besoin de consulter son téléphone en roulant.

PLAN VÉLO : CAP SUR LES PREMIERS AMÉNAGEMENTS



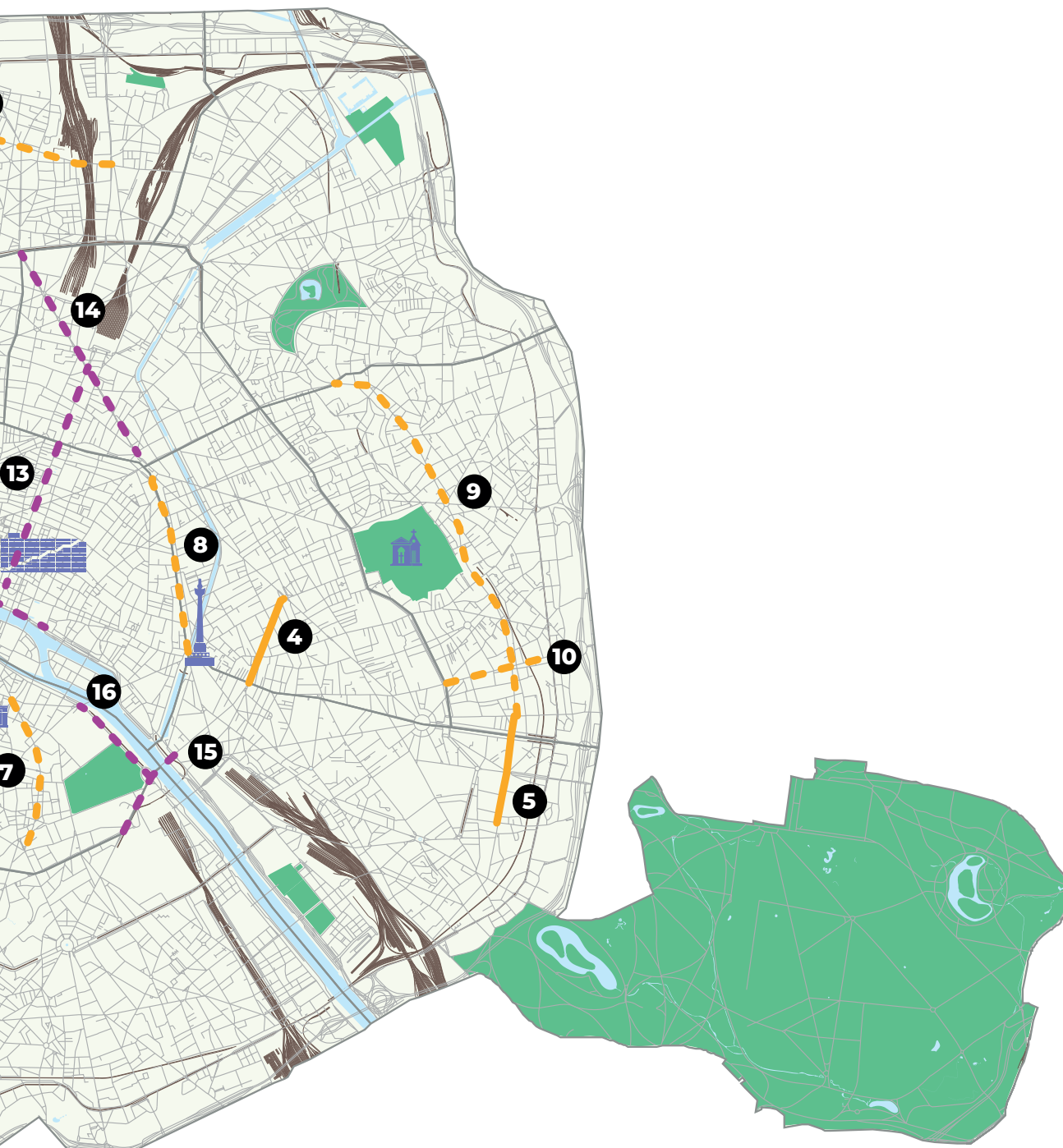
Aménagements cyclables

— Démarrage des travaux en 2027

- 1 Rue de Rome
- 2 Pont de Grenelle
- 3 Avenue Jean Moulin
- 4 Avenue Ledru-Rollin
- 5 Avenue du Dr Arnold Netter

--- Lancement des études en 2027

- 6 Rues Ordener & Championnet
- 7 Rue Monge
- 8 Boulevards du Temple, des Filles du Calvaire & Beaumarchais
- 9 Rue des Pyrénées
- 10 Rue d'Avron



- - - Projets à l'étude, dont la réalisation nécessite l'accord de la préfecture de police

- 11** Boulevards des Italiens, des Capucines & Madeleine
- 12** Quais hauts rive droite
- 13** Boulevards de Sébastopol & de Strasbourg
- 14** Boulevard Magenta
- 15** Boulevard de l'Hôpital, Place Valhubert & Pont d'Austerlitz
- 16** Quai Saint-Bernard

2. ACCÉLÉRER LA SÉCURISATION DES CARREFOURS POUR PROTÉGER LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS

■ Une même exigence de protection des usagers vulnérables

La sécurité d'un réseau cyclable se joue aussi à ses intersections. Un itinéraire doit permettre de franchir les carrefours avec des trajectoires compréhensibles, une bonne covisibilité entre les usagers et des conflits de circulation réduits.

Les données d'accidentologie confirment la nécessité de renforcer les actions en faveur de la sécurité des usagers vulnérables. **Les véhicules motorisés sont impliqués dans 64 % des accidents ayant entraîné le décès ou l'hospitalisation de cyclistes, et dans 85 % de ceux concernant les piétons.** En outre, **54 % des piétons blessés ou tués le sont sur un passage piéton.**

Sécuriser les carrefours répond donc à une même exigence de protection des cyclistes et des piétons, avec une attention particulière aux personnes les plus vulnérables.

■ Les chiffres de la sécurité des piétons et des cyclistes

INDICATEUR	CONSTAT
1 061 PIÉTONS BLESSÉS OU TUÉS EN 2024	Une baisse de 43 % depuis 2010.
85 % DES PIÉTONS TUÉS OU BLESSÉS HOSPITALISÉS & 64 % DES CYCLISTES TUÉS OU BLESSÉS HOSPITALISÉS	Le sont dans un accident impliquant un véhicule motorisé.
54 % DES PIÉTONS BLESSÉS OU TUÉS	Le sont sur un passage piéton.
63 % DES PIÉTONS TUÉS	Ont 65 ans ou plus.

La place des personnes âgées parmi les piétons tués appelle notamment une vigilance renforcée sur la covisibilité, la lisibilité, l'accessibilité, la protection des traversées et la priorité piétonne, en particulier des conducteurs motorisés.

■ **420 carrefours supplémentaires à sécuriser, dont 56 dès 2027**

Le Plan vélo prévoit la sécurisation de **420 carrefours supplémentaires**, avec une première étape de **56 carrefours dès 2027**. Ce programme associe les interventions réalisées dans le cadre des grands aménagements cyclables et des opérations ciblées sur les intersections.

Il prolonge le travail déjà engagé : **350 carrefours ont été traités depuis 2020, dont 87 sécurisés depuis 2025 dont 13 durant l'été 2026, dans le cadre de la démarche «200 carrefours» initiée par les associations de cyclistes.**

Les comités réunissant la Ville, la préfecture de police et les associations, mis en place à la suite du meurtre de Paul Varry en octobre 2024, contribuent à identifier les difficultés et à suivre les réponses apportées. Les visites de terrain après les accidents permettent également de définir des interventions à court et moyen terme en fonction des contextes et si des améliorations de l'aménagement sont possibles.

■ **Achever la sécurisation de tous les passages piétons**

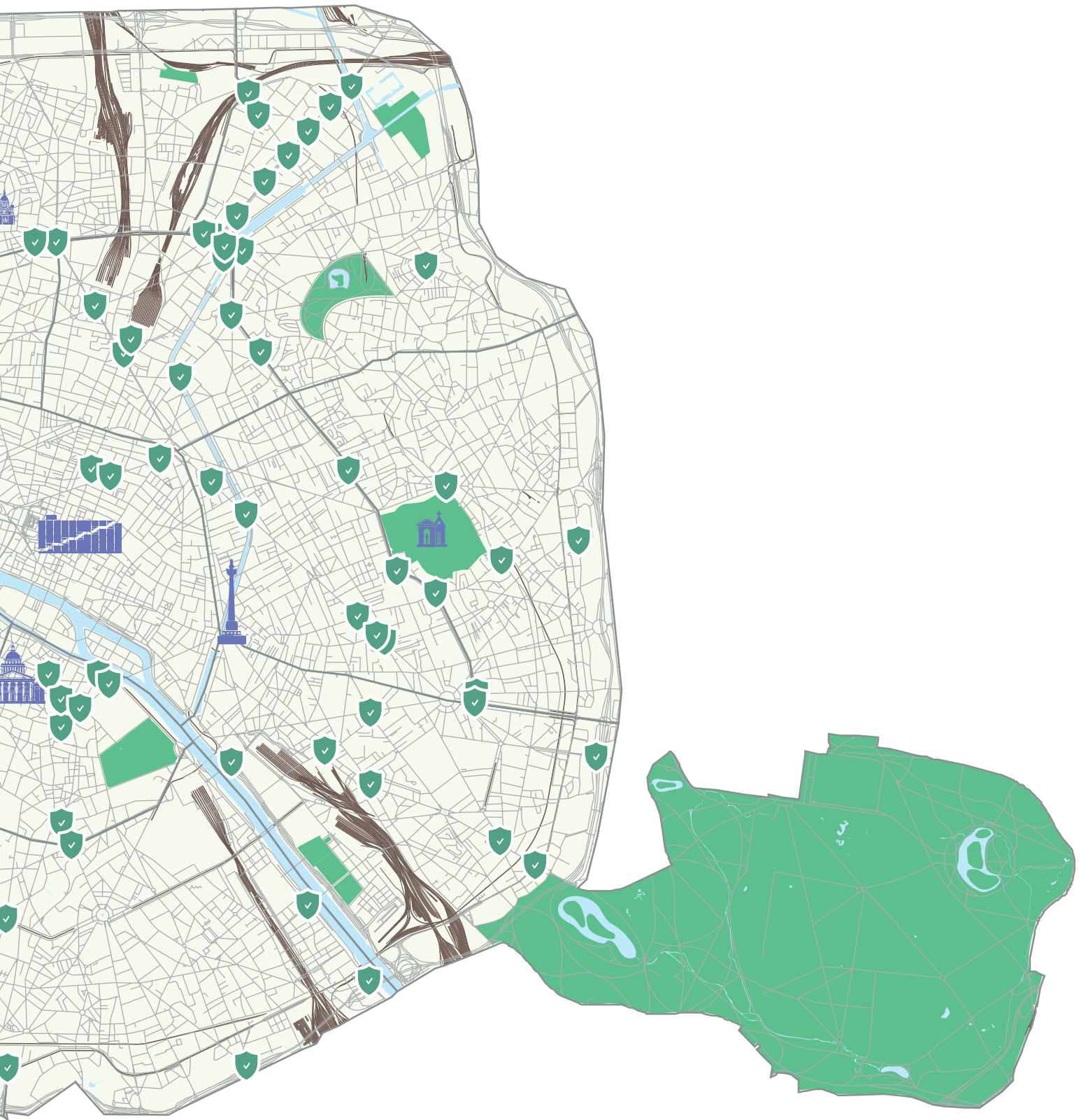
La Ville achèvera la sécurisation de l'ensemble des passages piétons parisiens en supprimant la place de stationnement située en amont de chaque passage, afin d'améliorer la visibilité réciproque entre les piétons et les autres usagers. Environ quatre passages piétons sur cinq sont déjà sécurisés grâce aux aménagements réalisés ces dernières années. Cet effort sera poursuivi jusqu'à couvrir l'ensemble de Paris, avec une attention particulière aux arrondissements de l'Ouest, où le déploiement doit être accéléré.

MIEUX TRAVERSER PARIS : LES CARREFOURS DÉJÀ SÉCURISÉS



**87 carrefours sécurisés
en 2025 et en 2026**

État au 1^{er} octobre 2026



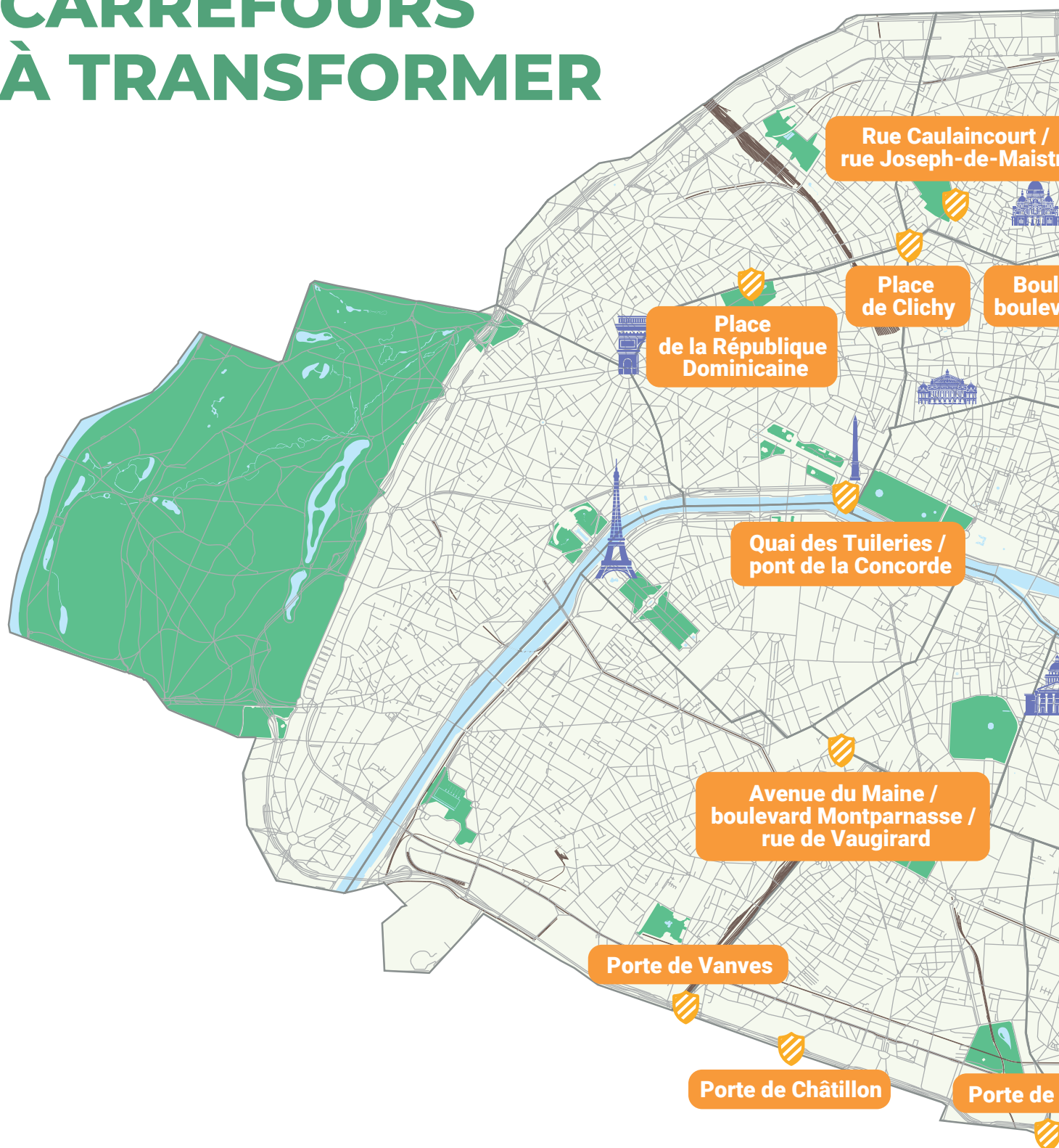
■ Les premiers grands carrefours parmi les plus signalés pour 2027.

Certains de ces aménagements nécessitent l'accord de la préfecture de police, tandis que d'autres peuvent être engagés directement par la Ville.

- **Quai des Tuileries / Pont de la Concorde (1^{er}, 7^e et 8^e)** ; sous réserve de l'accord de la préfecture de police
- **Avenue du Maine / Boulevard du Montparnasse / Rue de Vaugirard (6^e, 14^e et 15^e)** ; sous réserve de l'accord de la préfecture de police
- **Place de Clichy (8^e, 9^e, 17^e et 18^e)** ;
- **Place de la bataille de Stalingrad - nord (10^e et 19^e)** ; accord de la préfecture de police obtenu
- **Quai de Bercy / Boulevard de Bercy (12^e)** ; accord de la préfecture de police obtenu
- **Cours de Vincennes / Rue des Pyrénées / Avenue du Docteur-Netter (12^e et 20^e)** ; sous réserve de l'accord de la préfecture de police
- **Porte de Gentilly (13^e et 14^e)** ;
- **Porte de Vanves (14^e)** ;
- **Porte de Châtillon (14^e)** ; sous réserve de l'accord de la préfecture de police
- **Place de la République Dominicaine (17^e)** ;
- **Rue Caulaincourt / Rue Joseph-de-Maistre (18^e)**.
- **Boulevard de Magenta / Boulevard de la Chapelle (10^e)**.



2027 : LES PROCHAINS CARREFOURS À TRANSFORMER



Projets de sécurisation prévus en 2027

La réalisation de certains aménagements est soumise à l'accord de la p



préfecture de police.

■ Associer les grands aménagements à des interventions tactiques

La Ville mobilisera plusieurs formes d'intervention pour accélérer la sécurisation des carrefours. Les réaménagements pérennes seront complétés par des **interventions tactiques**, permettant d'améliorer plus rapidement la lisibilité des parcours et la visibilité des zones de conflit. Ces interventions pourront ensuite être pérennisées en fonction de leur évaluation.

L'expérimentation de colorisation au **carrefour Alésia / Vercingétorix (14^e)** illustre cette démarche : rendre les trajectoires cyclables plus visibles et attirer l'attention sur les espaces où les usagers se croisent.

Dans les carrefours complexes, la Ville engagera également un travail sur les phases de feux tricolores pour permettre de séparer dans le temps certains mouvements cyclistes et motorisés, et d'adapter les durées de feu vert à l'intensité des flux cyclables.



Le suivi des aménagements s'appuiera sur l'expertise des services et les retours des associations. Le partage des observations de terrain et des retours d'expérience doit permettre d'ajuster les dispositifs et d'améliorer leur efficacité.

3. GARANTIR LA CONTINUITÉ MÉTROPOLITAINE DU RÉSEAU EN PRIVILÉGIANT LES PORTES DE PARIS

■ Des parcours continus entre Paris et les communes voisines

Les déplacements à vélo dépassent les limites administratives de Paris. Pour rejoindre son travail, un établissement d'enseignement, un service ou une gare, la qualité du parcours dépend de la continuité du réseau sur l'ensemble du trajet.

Le nouveau Plan vélo porte donc une ambition métropolitaine : **mieux relier les aménagements parisiens à ceux des communes voisines et aux réseaux cyclables régionaux**. Cette continuité est une condition du développement du vélo pour les déplacements du quotidien et de sa complémentarité avec les transports en commun, encouragée aussi à travers le déploiement de solutions de stationnement vélo.

La Ville entend contribuer à un Grand Paris du vélo dans lequel le franchissement d'une limite communale se traduit par une continuité d'aménagement et un maintien des conditions de sécurité.

■ Les Portes de Paris comme priorité d'aménagement

Les Portes de Paris occupent une place centrale dans cette ambition. Elles constituent des points de passage essentiels entre la capitale et les communes voisines, où la lisibilité des itinéraires et la protection des traversées sont déterminantes.

Le programme de sécurisation concerne notamment la **Porte de Gentilly (13^e et 14^e)**, la **Porte de Vanves (14^e)** et la **Porte de Châtillon (14^e)**.

L'objectif est d'améliorer la sécurité et le confort des franchissements pour les cyclistes et les piétons, de rendre les trajectoires plus compréhensibles et de réduire les discontinuités entre les réseaux.

Cette action associera les transformations durables de l'espace public et des interventions ciblées, notamment tactiques. L'amélioration de la sécurité peut progresser sans attendre l'achèvement de grands projets urbains.

4. ACCOMPAGNER ET FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO AU QUOTIDIEN

La Ville accompagne le développement du vélo en facilitant le stationnement, en soutenant l'apprentissage et en renforçant la prévention et le respect des règles de partage de la rue.

■ Développer le stationnement vélo en surface et les solutions sécurisées

Disposer de solutions de stationnement adaptées est essentiel pour choisir le vélo au quotidien. La Ville poursuivra cet effort : **75 000 places en arceaux ont été créées depuis 2020**, portant l'offre à **147 545 en septembre 2026**. Le stationnement sécurisé sera également développé, avec **4 500 places déjà disponibles dans les parkings concédés** et **10 000 places prévues dans le cadre de délégations de service public déjà signées**. Cette offre doit faciliter les déplacements du quotidien et les correspondances avec les transports en commun, tout en répondant aux besoins des secteurs où la demande est la plus forte.

■ Apprendre à circuler à vélo et acquérir les bons réflexes

La Ville poursuit son engagement en faveur de l'apprentissage du vélo, notamment auprès des enfants, avec le programme **Savoir rouler à vélo**.

Depuis 2021, **1 575 séances d'apprentissage** ont été organisées et **plus de 13 300 éco-liers** ont été formés. Cet apprentissage contribue à développer la maîtrise du vélo, la connaissance des règles et l'autonomie dans les déplacements.

La Ville soutient également les associations vélo qui participent au développement de la pratique au plus près des territoires, notamment les **vélo-écoles associatives**, qui accompagnent les adultes souhaitant apprendre à pédaler ou reprendre confiance pour circuler dans la rue.

■ Sensibiliser aux risques routiers et au partage de la rue

La sensibilisation porte sur les règles de circulation, le respect des priorités, la protection des piétons et l'attention aux autres usagers. Elle accompagne le développement de la pratique pour que chacun puisse trouver sa place dans l'espace public.

Ces actions complètent les aménagements et les équipements de sécurité des véhicules. Elles contribuent à faire connaître les risques et à diffuser les bons réflexes.

■ Soutenir l'écosystème vélo et développer ses usages

La Ville accompagnera le développement de l'écosystème vélo en définissant les priorités de son soutien aux associations cyclistes et en poursuivant l'accompagnement de la cyclologistique. Elle favorisera également la transition du tourisme vers les mobilités décarbonées, notamment par la promotion du cyclotourisme.

Elle encouragera aussi le développement d'une économie circulaire du vélo, en s'appuyant sur les ateliers de réparation qui proposent des outils, des formations et des solutions pour entretenir, réparer, réemployer ou recycler les vélos. L'objectif est de prolonger leur durée de vie et de rendre la pratique plus accessible et plus durable.

5. FAIRE RESPECTER LES RÈGLES ET SANCTIONNER LES COMPORTEMENTS DANGEREUX DE L'ENSEMBLE DES USAGERS

■ La police municipale poursuit et renforce son action pour protéger les aménagements cyclables et faire respecter les règles.

Cette mobilisation répond à un enjeu très concret : en **2025, 126 430 PV ont été dressés pour non-respect des sas vélo, 12 409 pour circulation sur piste cyclable et 17 780 pour stationnement sur piste cyclable**. La protection des sas vélo est essentielle pour permettre aux cyclistes de se positionner de manière visible à l'arrêt et au redémarrage, tandis que le respect des pistes cyclables garantit la continuité et la sécurité des parcours. Le contrôle vise d'abord les véhicules motorisés : en 2025, ils représentaient 97 % des PV de régulation des déplacements dressés par la police municipale, contre 2,8 % pour les vélos. Au total, la vidéo verbalisation a donné lieu à 457 494 PV en 2025 pour protéger les voies de bus, les sas et les pistes cyclables, soit plus de 1 250 par jour. La Ville souhaite l'étendre grâce à des caméras mobiles.

Les contrôles menés avec la police nationale portent également sur la vitesse et la conformité des véhicules, ainsi que sur leur éventuel débridage. Au-delà de 25 km/h d'assistance, un engin n'est plus un vélo et n'a pas sa place sur une piste cyclable : les modèles débridés, notamment les fatbikes, sont particulièrement visés. **Au premier trimestre 2026, ces contrôles ont donné lieu à 1 587 sanctions.**

La Ville entend enfin renforcer la régulation des engins dont le gabarit, la puissance ou les conditions d'usage ne sont pas compatibles avec les pistes cyclables, afin de préserver ces espaces pour les mobilités auxquelles ils sont destinés et de garantir la sécurité des parisiennes et parisiens.

Les actions de sensibilisation et de contrôle concernent également les cyclistes, notamment le respect des feux, des priorités piétonnes et de l'interdiction de circuler sur les trottoirs.

■ Créer une brigade consacrée à la lutte contre les violences motorisées

La police municipale se dotera d'une brigade spécialisée dans la lutte contre les violences motorisées. Elle ciblera les conduites qui mettent en danger piétons et cyclistes.

Se déplacer à pied ou à vélo ne doit jamais exposer à des menaces, à des intimidations ou à des violences. La prévention, le contrôle et la sanction participent d'une même exigence de sécurité dans l'espace public.

6. RENFORCER LA PROTECTION CONTRE LES ANGLES MORTS DES POIDS LOURDS

Mis en cause dans une grande partie des accidents mortels, les angles morts des poids lourds constituent un enjeu majeur de sécurité pour les cyclistes et les piétons. La Ville agit sur plusieurs leviers complémentaires : l'équipement de ses véhicules et de ceux de ses prestataires, l'expérimentation de nouveaux dispositifs d'alerte et la demande d'une évolution de la réglementation nationale.

■ Poursuivre l'équipement des véhicules de la Ville et de ses prestataires

Toutes les bennes de collecte exploitées par la Ville sont équipées de dispositifs qui contribuent à détecter la présence d'usagers dans les angles morts et à alerter le conducteur.

La Ville impose également à ses prestataires, dans les nouveaux marchés de collecte, des dispositifs de détection des usagers vulnérables dans les angles morts, avec une alerte sonore et visuelle pour le conducteur.

Cette démarche vise à faire de la sécurité une exigence intégrée au fonctionnement des services urbains et aux relations avec les entreprises qui interviennent pour la Ville.

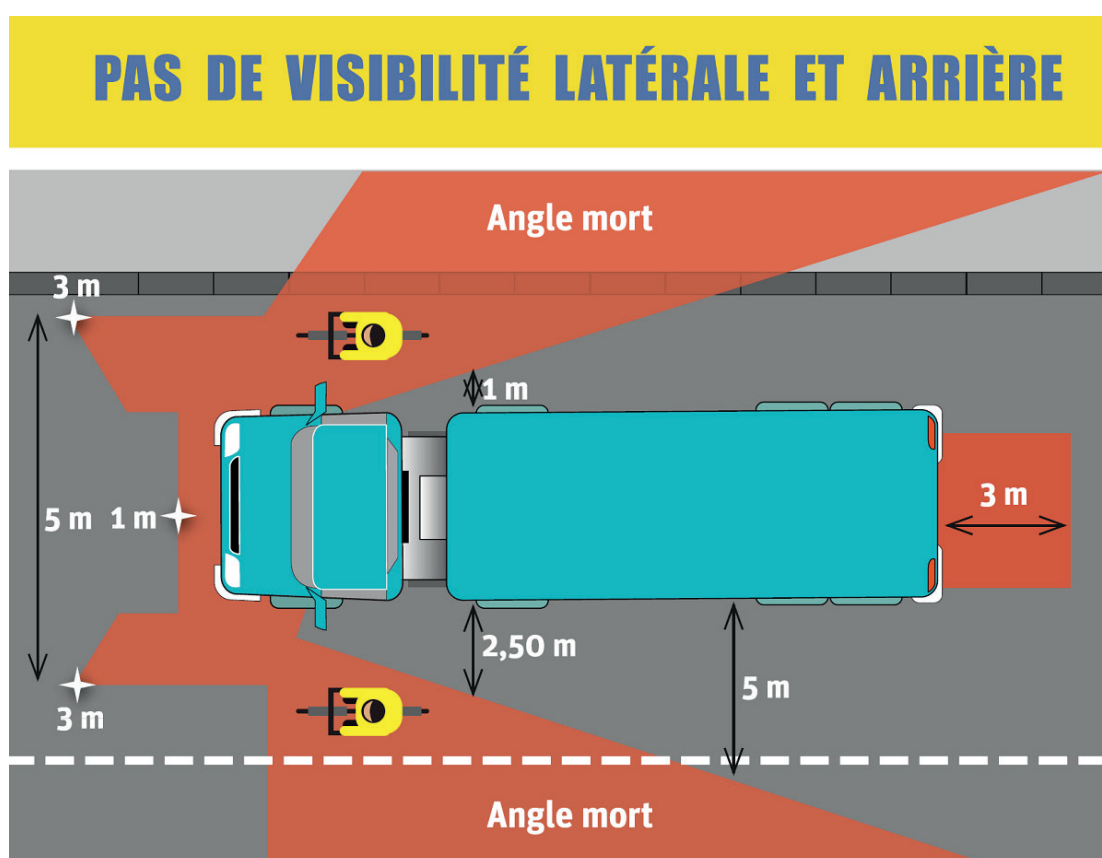


■ Expérimenter des avertisseurs sonores extérieurs

La Ville expérimentera **d'ici la fin de l'année 2026 des avertisseurs sonores extérieurs sur ses bennes de collecte.**

Ces dispositifs diffuseront automatiquement un message vocal lors des changements de direction et des redémarrages, afin d'alerter les personnes se trouvant à proximité du véhicule.

Ils compléteront les équipements destinés au conducteur par une information directement adressée aux usagers de la rue. Leur généralisation sera examinée à partir des résultats de l'expérimentation.



■ Porter une évolution de la réglementation nationale

Au-delà de l'équipement de ses propres véhicules et de ceux de ses prestataires, **Paris demande une évolution de la réglementation nationale pour mieux protéger les piétons et les cyclistes face aux angles morts des poids lourds.**

La Ville souhaite que l'expérience du Grand Londres, où un dispositif de permis de sécurité encadre la circulation des poids lourds, puisse nourrir cette évolution.

L'objectif est de renforcer les exigences de visibilité et d'équipement des véhicules, afin que la protection des usagers les plus vulnérables devienne une exigence partagée à une échelle plus large.



Faire de Paris une capitale mondiale du vélo, c'est permettre à chacune et chacun de se déplacer librement, à tout âge et dans tous les quartiers. Avec ce nouveau Plan vélo, la Ville amplifie la transformation de l'espace public : des grands axes adaptés à la progression des usages, des carrefours sécurisés, des itinéraires continus jusqu'aux communes voisines et un accompagnement de la pratique au quotidien. Cette ambition contribue à une ville plus respirable, plus accessible et plus agréable à vivre.

La protection des usagers les plus vulnérables est au cœur de cet engagement. Elle exige d'agir sur tous les leviers : aménager la rue, prévenir les risques, faire respecter les règles et lutter contre les violences motorisées. Avec les associations et ses partenaires publics, Paris poursuivra cette transformation avec détermination, en gardant un cap clair : **zéro mort et zéro blessé grave sur la route d'ici à 2050**. Parce que chacun doit pouvoir se déplacer et rentrer chez soi en sécurité.



BUS

Rubens
École des Arts et Métiers

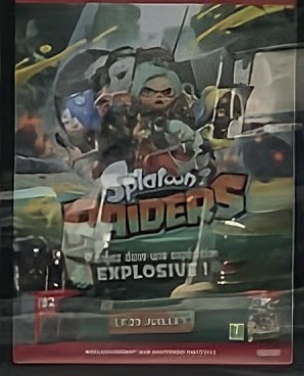
57

67

JCDecaux

B2

Échelle



CONTACT

Service de presse de la Ville de Paris

presse@paris.fr

01 42 76 49 61

