

MAIRIE DE PARIS



Pririk

CAPITALE DU VÉLO 2020



SOMMAIRE

- PAGE 4 / **1** / Une méthodologie innovante et participative
- PAGE 6 / **2** / Un diagnostic partagé pour un plan concerté
- PAGE 8 / **3** / Paris, ville cyclable
- PAGE 14 / **4** / Des offres de stationnement plus diversifiées et plus importantes
- PAGE 16 / **5** / Stationnement sécurisé
- PAGE 18 / **6** / Le vélo loisirs; à Paris aussi !
- PAGE 20 / **7** / Vélib', le vélo pour tous
- PAGE 22 / **8** / La culture vélo: un véritable art de vivre !
- PAGE 26 / **9** / Des offres toujours plus innovantes

La progression du vélo et le recul de la voiture individuelle contribueront à faire de Paris une ville plus agréable, plus douce, plus vivante. Face à l'urgence de préserver notre environnement et aux attentes fortes des Parisiens, nous devons afficher des ambitions solides et durables : c'est tout l'objectif de ce plan.

Le vélo doit ouvrir à chacun la possibilité de découvrir et de s'approprier Paris autrement, et plus largement d'inventer des manières d'exister en harmonie avec soi-même, avec les autres, et avec notre environnement. Faire de Paris une capitale du vélo, c'est faire progresser notre qualité de vie et faire reculer la pollution, c'est embellir notre Ville tout en ré-enchantant nos vies.



Anne Hidalgo
Maire de Paris



Christophe Najdovski
Adjoint à la Maire de Paris chargé des déplacements, des transports et de l'espace public

Vélo : en avant Paris !

La pratique du vélo est un choix de vie et un choix de ville, plus écologique. Le vélo est le mode de déplacement urbain le plus efficace en matière énergétique : rapide, silencieux, non polluant, économique, peu encombrant, il est un instrument puissant d'amélioration de la qualité de l'air dans notre capitale.

En avril 2015, le Plan Vélo parisien 2015-2020 a été adopté à l'unanimité par les élus du Conseil de Paris. Ce plan vise un triplement des déplacements à vélo d'ici 2020, dans le cadre d'une philosophie générale de ville apaisée à 30km/h (en dehors de certains grands axes). Signe de cette ambition, le Plan Vélo fait l'objet d'un investissement inédit de 150 M€.

Après une concertation nourrie qui a duré une année, le Plan Vélo prend en compte les attentes et les besoins de tous les acteurs concernés : garantir la sécurité des usagers, permettre la rapidité et le confort des déplacements. À cette fin, le R.E.V, Réseau Express Vélo, viendra mailler la capitale d'est en ouest, du nord au sud, ainsi que le long des rives de la Seine. Il sera complété de trois rocade ainsi que d'un réseau complémentaire auxquels viendront s'ajouter les double-sens cyclables dans les zones 30.

L'offre de stationnement vélo accessible et sécurisé en tous lieux de la ville, notamment aux abords des gares sera développée pour encourager l'intermodalité. Ce plan permettra aux Parisiens de tous âges de « se (re)mettre en selle » grâce à la création de vélo-écoles et d'ateliers réparation qui participeront à ancrer une véritable « culture vélo » dans notre ville. Nous favoriserons également le cyclotourisme, pour pouvoir découvrir un certain nombre de sites remarquables et parfois peu connus, notamment dans les bois parisiens, et pourquoi pas au-delà...

Finalement, ce Plan Vélo à la fois ambitieux et réaliste permettra d'ici 2020 de traduire concrètement notre volonté de proposer aux Parisiens une capitale cyclable et apaisée.

UNE MÉTHODOLOGIE INNOVANTE ET PARTICIPATIVE

Les principes et les grands axes du Plan Vélo 2015-2020 ont été élaborés en s'appuyant sur le bilan du plan vélo 2010-2014 et sur une large concertation.

Le bilan du plan vélo 2010-2014 a été réalisé d'une part en évaluant la réalisation des objectifs fixés en 2010 et d'autre part en sondant les cyclistes pour connaître leur ressenti et leur satisfaction quant à la pratique du vélo à Paris. Ainsi, 94% des aménagements prévus ont été réalisés, et plus de 100% des places de stationnement prévues ont été créés. Ces taux de réalisation ont été affinés et les clés de succès, ou d'échec le cas échéant, analysées.

Les aménagements des coupures urbaines ou des sites accidentogènes n'ont cependant pas tous été traités. Si ces sites sont bien recensés, l'analyse des dysfonctionnements reste complexe et les solutions techniques à inventer. L'enquête réalisée par questionnaire fin 2013 auprès de cyclistes sur le terrain a permis quant à elle de mettre en perspective le travail réalisé avec la satisfaction des usagers. En outre, ce fut l'occasion de sonder les cyclistes sur leurs préférences quant aux types d'aménagements à privilégier, leurs attentes en matière de stationnement, ou encore les freins à la pratique du vélo et donc sur les leviers à mobiliser pour doper la pratique cycliste.

Le bilan et les enseignements tirés du précédent plan vélo ont permis de dégager des premiers grands principes de travail qui ont été discutés lors du comité vélo parisien stratégique de juin 2014, en présence des associations de cyclistes, de la RATP,

de la Préfecture de police et d'autres collectivités franciliennes. Pour coller au plus près des réalités du terrain, les sections territoriales de voirie ont été sollicitées pour affiner et compléter la liste des axes devant être prioritairement traités et évoquer les premiers aménagements envisagés.

Ce premier travail technique s'est poursuivi par une concertation locale avec les mairies d'arrondissement et, lorsqu'elles le pouvaient, la réunion des comités vélos ou comités des déplacements avec les usagers qui ont alors pu largement exposer leurs propositions et nourrir les réflexions.

La concertation sur Internet s'est tenue du 15 décembre 2014 au 11 janvier 2015 ; plus de 7000 participants ont répondu. Les réseaux sociaux ont fortement été mobilisés pour inciter à donner son point de vue, quelle que soit sa pratique du vélo. La participation des internautes a permis de prioriser certaines propositions et de soumettre à leur approbation l'ensemble des axes du plan vélo imaginé.

Cette concertation s'est poursuivie avec la consultation des différentes représentations politiques du Conseil de Paris. La préfecture de police, le STIF et la RATP ont également été sollicités et leurs contributions ont nourri les réflexions.

Fort de toutes ces propositions, le Plan Vélo enrichi a été discuté lors du comité vélo stratégique du 13 janvier 2015 réunissant associations et institutionnels. Le Plan Vélo 2015-2020 a ainsi été voté au Conseil de Paris le 14 avril 2015, actant une des priorités de cette mandature, qui y consacre un investissement inédit de 150 millions d'euros.



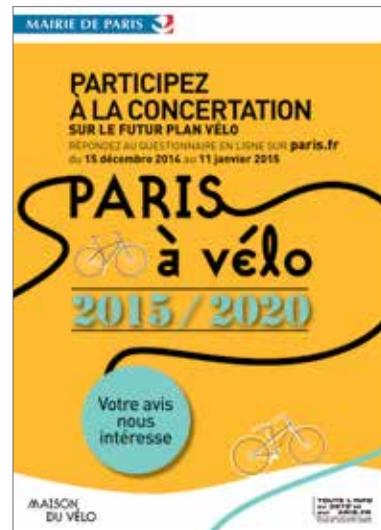
150 millions
d'euros d'investissement



2 UN DIAGNOSTIC PARTAGÉ POUR UN PLAN CONCERTÉ

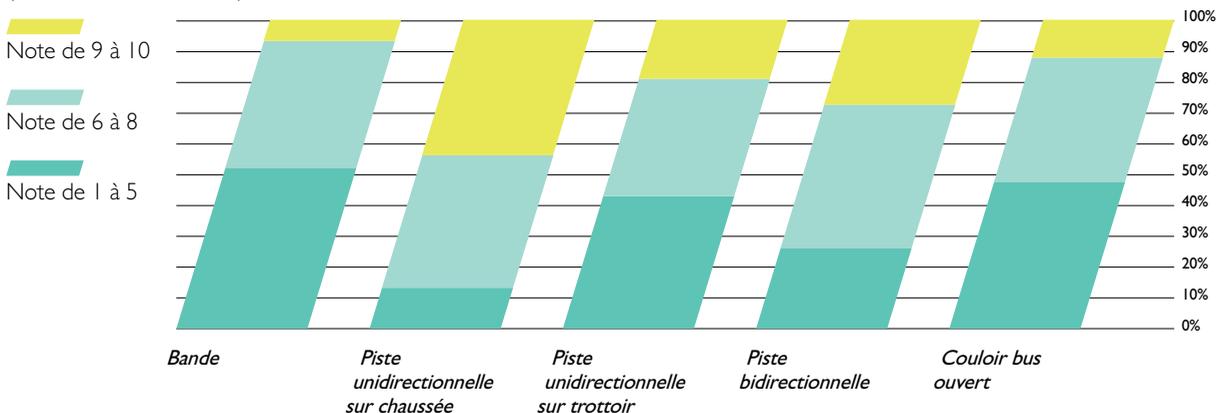
Le questionnaire en ligne proposé lors de la concertation sur le plan vélo sur internet du 15 décembre 2014 au 11 janvier 2015 a permis d'interroger les usagers sur leur satisfaction des réalisations existantes, leurs souhaits d'aménager prioritairement certains axes ou encore la bonne connaissance des conditions de circulation des cyclistes. Cela a permis d'asseoir le bien fondé des projets proposés, de prioriser ce programme et de recueillir de nouvelles propositions qui sont venues étoffer ce plan vélo afin qu'il réponde aux besoins et attentes des cyclistes parisiens, présents ou futurs.

Par exemple, le boulevard Haussmann et le boulevard Voltaire sont apparus comme des axes à aménager en priorité car les plus plébiscités. La création d'aménagements à destination des cyclistes place de la Bastille est également très demandée.



ÉVALUATION DES AMÉNAGEMENTS PAR TYPOLOGIE

(consultation sur Internet)



255 000 déplacements intramuros à vélo de Parisiens en 2010
 (315 000 tous cyclistes confondus, 84 000 en 2001)

30% pour le travail

22% pour les loisirs et les visites

10% de trajets en intermodalité

La part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail est de **5%**
 (4% en deux-roues motorisés, 15% à pied, 16% en voiture), elle a doublé par rapport à 2007

En 2001 le cycliste est plutôt un homme, actif, se rendant à son travail (seulement 30% de femmes cyclistes)



LES PROFILS DES CYCLISTES PARISIENS

Aujourd'hui, 40% de femmes

7% ont moins de 20 ans,

17% ont plus de 60 ans.



3 PARIS VILLE CYCLABLE LES AMÉNAGEMENTS

Le réseau cyclable est aujourd'hui dense à Paris mais comporte encore des lacunes: des axes interrompus, des itinéraires difficilement lisibles et certains axes majeurs dotés d'aménagements dans un seul sens de circulation. L'objectif est de le compléter en l'articulant autour d'un réseau structurant, véritable ossature du réseau cyclable, avec des aménagements qualitatifs et bidirectionnels.

Réseau structurant et secondaire

Le réseau structurant s'organisera autour des axes nord-sud et est-ouest (reliant les deux bois), de trois rocadés (Maréchaux, Fermiers Généraux, Grands Boulevards et boulevard St-Germain) et de l'aménagement des quais hauts de la Seine, en rive gauche et rive droite qui compose pour partie le REVe.

Un réseau secondaire complètera le maillage du territoire en équipant des grands axes routiers et en offrant ainsi une couverture la plus complète possible du territoire en aménagements cyclables. Plusieurs types d'interventions seront réalisés: création d'aménagements sur les axes les plus circulés, création de nouveaux itinéraires, compléments d'aménagement pour mailler le réseau, ouverture aux vélos de couloirs bus ou encore renfort de l'offre dans les bois.

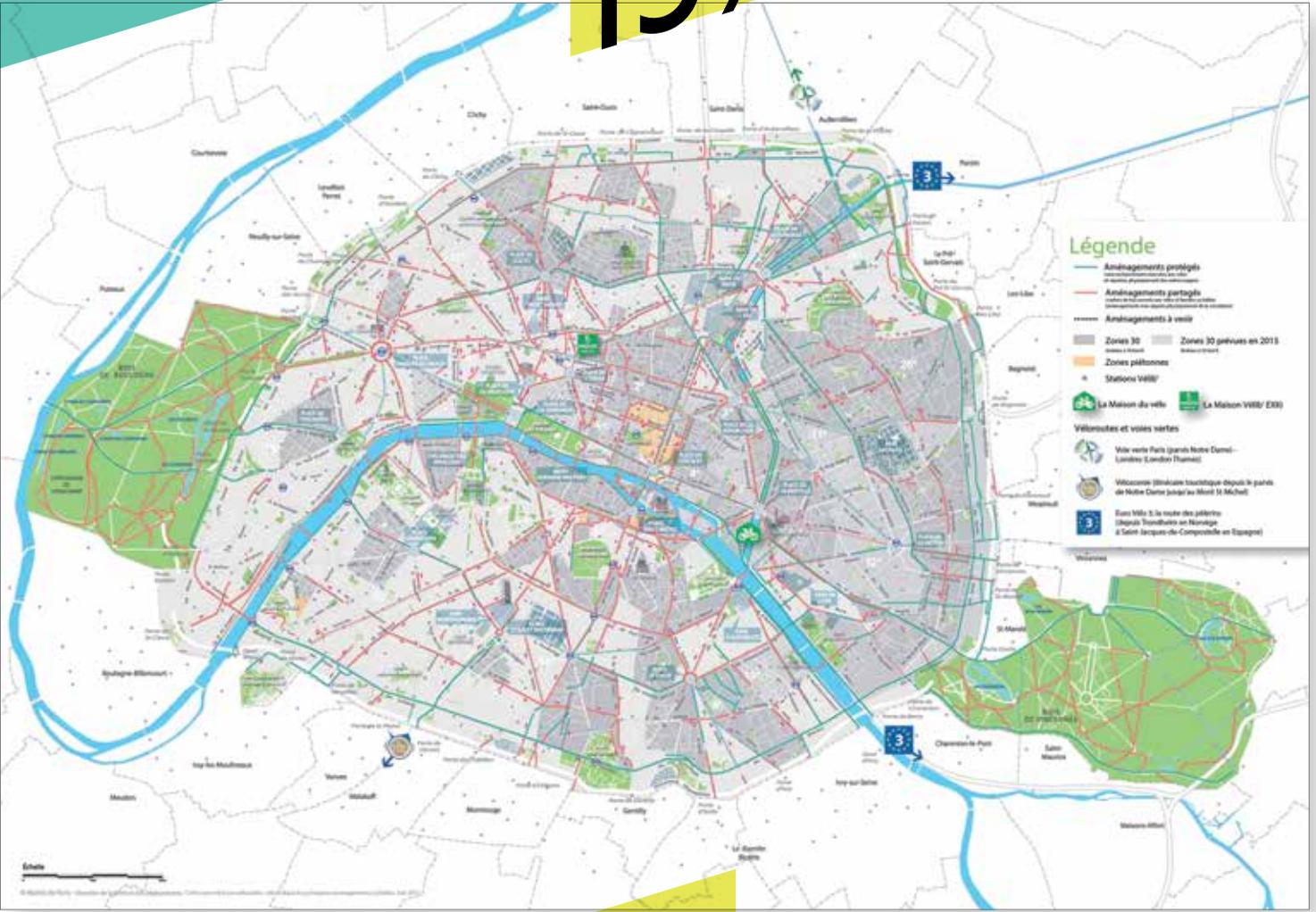
Les ruptures existantes dans le réseau seront résorbées dans le cadre du plan vélo (franchissement de la Seine, portes de Paris, traversée de certains jardins...).



Focus sur le REVe

Certains des axes du réseau structurant (quais hauts de la Seine en rives gauche et droite, axes nord-sud et est-ouest) dessineront le Réseau Express Vélo, caractérisé par des aménagements continus et homogènes de type piste bidirectionnelle, dont la largeur garantira le confort, la sécurité et la cohabitation avec l'ensemble des usagers. Il sera possible de se rendre de façon plus sécurisée du Bois de Boulogne au Bois de Vincennes.

15% de part modale



2 fois plus de linéaire cyclable



3 PARIS VILLE CYCLABLE LES AMÉNAGEMENTS

Afin de faciliter et de sécuriser la circulation des cyclistes sur la voirie, des évolutions des règles de circulation ou leur généralisation (sas vélo, cédez-le-passage cyclistes...) accompagnent la mise en place de ce réseau cyclable. Ces évolutions feront l'objet de campagnes d'information/sensibilisation auprès de tous les usagers de l'espace public, pour leur bonne compréhension et application. Ces dispositifs offrent plus de confort et de sécurité pour les cyclistes.

Généralisation des Zones 30 et des doubles sens cyclables

Hormis un réseau de grands axes à 50 km/h, la Ville s'est donné pour objectif de passer progressivement l'ensemble du territoire à 30 km/h. Cette évolution permettra la création de double sens cyclables dans les rues à sens unique des zones 30 existantes ou

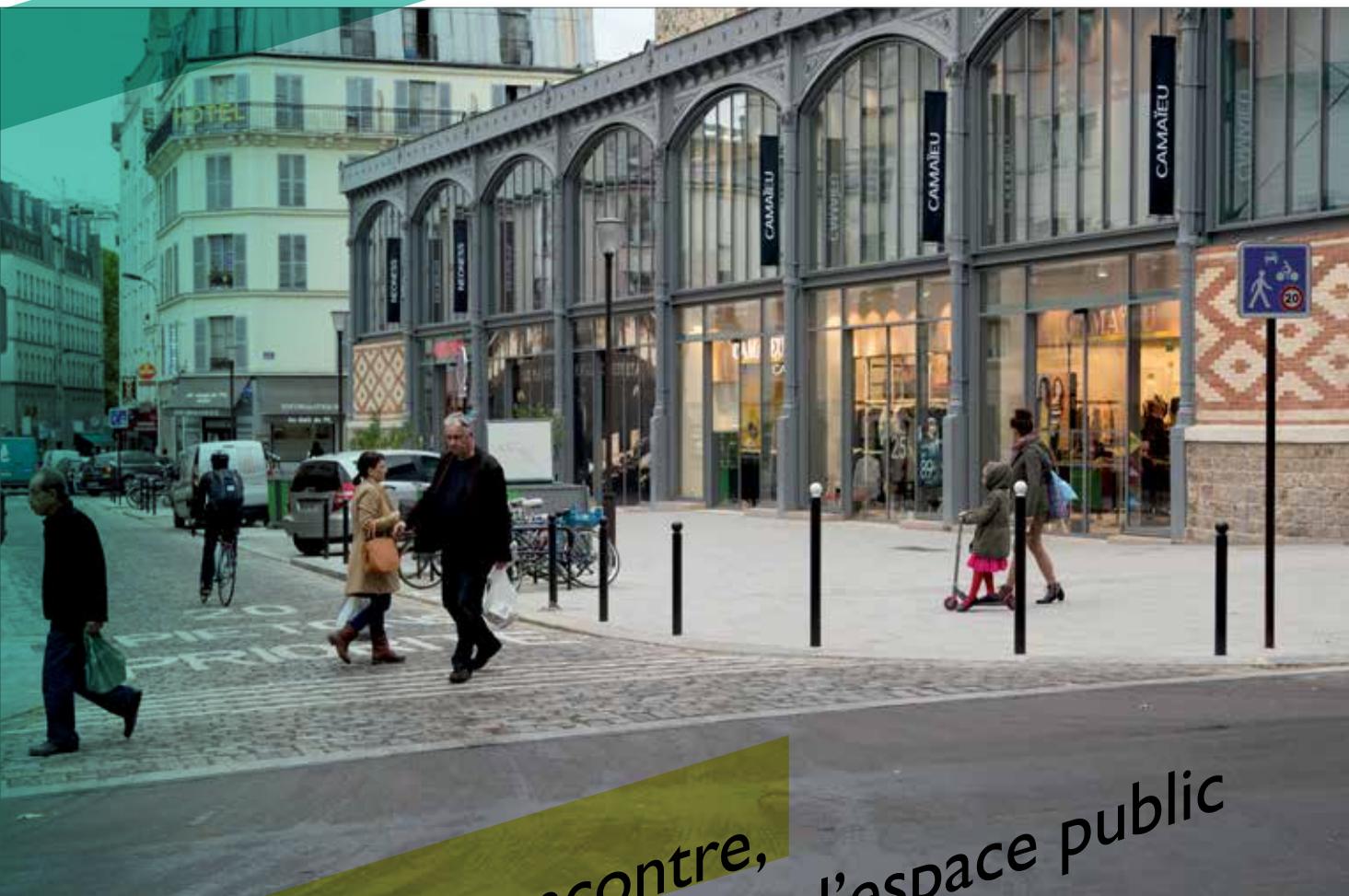
futures. Des aménagements y seront installés, ces zones apaisées ne constituant pas de manière systématique un espace confortable et sécurisé à même de suppléer des sites dédiés.

Les voies maintenues à 50 km/h, qui sont les axes les plus inhospitaliers pour les cyclistes, seront également traitées, en adéquation avec les orientations du réseau.



Création de zones de rencontre

La zone de rencontre complète deux autres dispositifs juridiques existants, «l'aire piétonne» et la «zone 30». Elle offre une totale mixité entre tous les usagers en faisant cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons qui ont la priorité, les vélos et les véhicules motorisés (limités à 20 km/h). Ainsi, la zone de rencontre correspond à des voies ou quartiers où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages. La multiplication de ce type de zones participera à la simplification des trajets à vélo tout en assurant plus de sécurité pour les cyclistes, et plus généralement une réappropriation de l'espace public pour les modes doux.



La zone de rencontre,
une réappropriation de l'espace public
pour les modes doux



3

PARIS VILLE CYCLABLE PLUS DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ

SAS vélo

Le sas vélo permet aux cyclistes de se placer devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité à un carrefour à feux, notamment pour tourner à gauche lorsqu'il y a plusieurs files de circulation. Il oblige par ailleurs les véhicules motorisés à s'arrêter en amont du sas en les éloignant ainsi des passages piétons. Un objectif de 7000 nouveaux sas vélo est envisagé sur la mandature dans le cadre du programme de modération de la vitesse.

Généralisation

des cédez-le-passage cyclistes

Le code de la route permet aujourd'hui d'instaurer des cédez-le-passage cyclistes aux carrefours uniquement pour des mouvements de tourne à droite ou de tout droit. Les panneaux ont été déployés dans tout Paris, 2 600 feux sont équipés. Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives, présenté en mars 2014 par le Ministre délégué aux Transports, propose d'élargir le cédez-le-passage cycliste à de nouveaux mouvements aux carrefours (par exemple le tourne à gauche) et pour les feux régissant uniquement une traversée piétonne.

Ce nouvel outil peut désormais être mis en place, le décret d'application ayant été publié le 2 juillet 2015. La Ville pourra donc prochainement expérimenter sur certains carrefours ces nouveaux dispositifs afin de bien adapter cet outil aux spécificités parisiennes, puis le déploiera sur l'ensemble du territoire si l'expérience s'avère concluante.



+ 7000 sas vélo



+ de 2500 feux équipés



4 STATIONNEMENT DES OFFRES DE STATIONNEMENT PLUS DIVERSIFIÉES ET PLUS IMPORTANTES

Malgré la forte augmentation du nombre d'arceaux vélo (+13 000 places entre 2008 et 2013), l'offre présente en voirie n'est pas encore pleinement satisfaisante : les taux de remplissage sont disparates, de nombreux pôles attractifs sont dépourvus d'aires dédiées, d'autres sont mal dimensionnées.

Au vu de ce premier constat, l'offre doit être densifiée, avec des aires de plus petite capacité mais plus nombreuses pour une meilleure couverture du territoire qui intègre des lieux d'attraction aujourd'hui insuffisamment équipés (musées, bibliothèques, centres culturels, sportifs, ou encore les rues commerçantes).

Stationnement sur voirie

Il est ainsi prévu d'aménager de l'ordre de 10 000 places de stationnement de surface supplémentaires dans ce plan vélo. La création d'aires de stationnement deux-roues en amont des passages piétons pour sécuriser la traversée des piétons en dégageant la co-visibilité entre piétons et automobilistes participera à ce renfort.

Stationnement sécurisé

Par ailleurs, la création de stationnement sécurisé est une forte demande, le vol de vélo étant une crainte pour le cycliste et un frein à sa pratique (ce qui est d'autant plus vrai pour les vélos les plus onéreux, à l'instar des vélos à assistance électrique). Il n'existe aujourd'hui aucun stationnement de ce type sur l'espace public et à proximité de pôles multimodaux, et seuls 27 parcs de stationnement concédés sur l'ensemble des 147 existants proposent des aires de stationnement sécurisé vélo.

Une étude portant sur l'offre nouvelle de stationnement sécurisé, de petite capacité et démultipliée sur le territoire, va être engagée afin de proposer ce service complémentaire aux cyclistes parisiens. Il pourra s'agir de la mise en place de boîtes d'une





+ 10 000
places de stationnement

dizaine de places, dont les dimensions permettront leur insertion sur une place de stationnement, ainsi que dans des « recoins urbains » (sous les métros aériens par exemple).

Dans les copropriétés et les parcs concédés

Afin d'inciter les copropriétés à s'équiper d'un local vélo sécurisé, la Ville de Paris propose une subvention à l'installation ou l'équipement, à hauteur de 50% du

montant total des travaux dans une limite de 2000€.

Les bailleurs sociaux, dont certains espaces et en particulier les parkings sont disponibles, vont également étudier comment s'équiper.

Quant aux parcs de stationnement concédés, leur équipement sera poursuivi. Un abonnement mutualisé pourrait permettre d'accéder à ce réseau de stationnement sécurisé pour proposer une couverture complète du territoire parisien.



5

STATIONNEMENT SÉCURISÉ POUR FACILITER LE RELAIS ENTRE L'USAGE DU TRAIN ET DU VÉLO

L'intermodalité apparaît comme un enjeu crucial pour doper la pratique du vélo à Paris. 2,3 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement en transports en commun entre Paris et la petite ou grande couronne. La portion de parcours réalisée intramuros pourrait l'être à vélo mais aucune offre de stationnement sécurisé n'existe à ce jour dans les gares ou stations parisiennes.

Deux dispositifs seront donc mis en œuvre pour proposer du stationnement sécurisé dans les lieux multimodaux que constituent ces gares :

Les consignes sécurisées Véligo (dispositif proposé par le STIF) accessibles pour les seuls abonnés à un Pass Navigo.

La Ville souhaite mettre en service, en association

avec la SNCF et la RATP, des consignes Véligo dans des gares RER, des terminus de tramway ou des gares de correspondance métro. Ce dispositif est subventionné par le STIF, sous réserve du respect du cahier des charges y afférant, qui impose entre autres une capacité minimale, une distance maximale entre la consigne et la gare et une proximité avec le réseau cyclable. Toutes les nouvelles gares doivent être dotées de stationnement sécurisé en vertu de la loi « Infrastructures et services de transport ». C'est notamment le cas pour la gare Rosa Parks ouverte fin 2015 à Paris. La SNCF est déjà responsable de l'aménagement de plusieurs dizaines de consignes Véligo en Île-de-France et poursuit le renforcement de cette offre. Le Plan Vélo intègre le déploiement de telles consignes dans les gares en coordination avec la SNCF et la RATP.

Des vélo-stations, de plus grande ampleur et accessibles à tous les usagers.

La Ville souhaite par ailleurs développer d'autres types de vélo-stations, non réservées aux usagers du Pass Navigo. Les premières pourraient être implantées à proximité des gares de Lyon et de Montparnasse, en réutilisant les souterrains Van Gogh et du Maine, qui seraient alors fermés partiellement à la circulation. Leur capacité, de l'ordre de plusieurs centaines de places dans un premier temps, pourraient être revues à la hausse en fonction de la demande. Une étude d'opportunité a montré l'intérêt de créer de telles vélo-stations, indispensables pour faciliter les trajets multimodaux.





4 stations Véligo
en projet en 2015



6 LE VÉLO LOISIRS À PARIS AUSSI

Le Plan Vélo prévoit de revoir le jalonnement cycliste de Paris et les 11 itinéraires qu'il propose. Ce réseau n'apparaît plus pertinent aujourd'hui compte tenu du maillage cyclable qui s'est largement densifié. Il est peu utilisé, et méconnu des cyclistes. Développer une offre de tourisme durable à Paris est prioritaire.

Plusieurs itinéraires à vocation touristique sont ainsi prévus. Ils convergeront vers la Maison du Vélo, place de la Bastille, et seront thématiques. Un nouveau jalonnement sera proposé, ainsi qu'une information touristique adaptée, à destination des cyclistes, utilisant entre autres les possibilités offertes par l'utilisation des technologies numériques.

Par ailleurs, trois voies vertes nationales ou internationales concernent le territoire parisien :

L'Avenue Verte London Paris

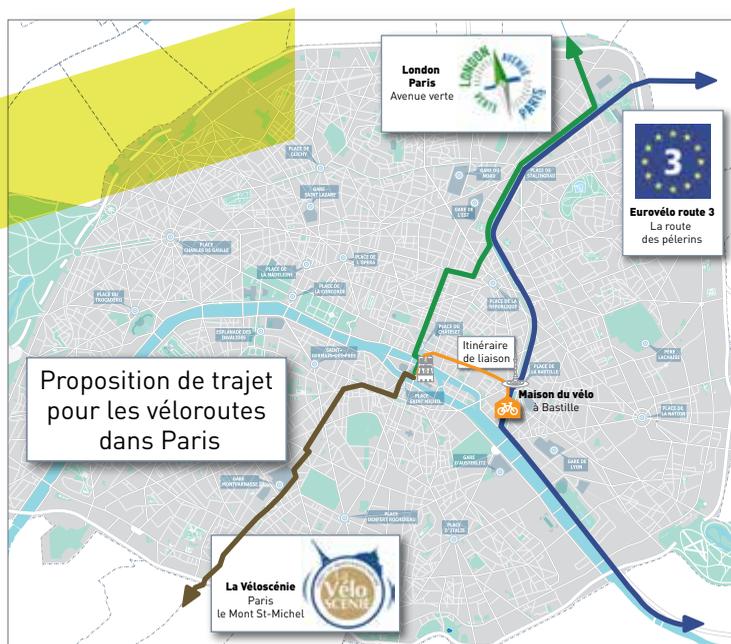
Reliant Paris à Londres, l'Avenue Verte a été inaugurée en juin 2012. Depuis Notre-Dame de Paris, cet itinéraire parcourt la ville jusqu'au canal Saint-Denis qu'il longe pour sortir de Paris.

La Véloscénie

Inaugurée en 2013, cet itinéraire part également de Notre-Dame de Paris et emprunte la coulée verte du sud parisien, pour rejoindre un second monument emblématique de la France : le Mont Saint-Michel.

La véloroute EV3

Elle sera inaugurée en juin 2016 et permettra de rallier Saint-Jacques de Compostelle, en Espagne, depuis Trondheim en Norvège. Cette véloroute traversera Paris en suivant une trame bleue, par le canal de l'Ourcq, puis le bassin de la Villette, le canal Saint-Martin et la Seine, qu'elle remontera pour sortir de Paris.



En s'appuyant sur ces itinéraires et le développement du label « Accueil Vélo » qui distingue les établissements aptes à accueillir des cyclo-touristes, une offre de tourisme alternative sera développée à Paris .



3 itinéraires
touristiques



7

VÉLIB' LE VÉLO POUR TOUS

Le Vélib' participe au développement de la pratique du vélo à Paris depuis 2007. De l'ordre de 35% des déplacements à vélo sont effectués en Vélib'. Ce grand succès populaire a fortement contribué à réconcilier les Parisiens avec le vélo et à faire de Paris une ville plus cyclable.

Un service innovant

Depuis 2007, les vélos ne cessent d'être améliorés (paniers, selle, vitesses...), les formules d'abonnement ont évolué (tarifs étudiants ou usagers utilisant Vélib' plus d'une demi-heure par trajet), l'application dédiée s'est développée (elle permet de connaître l'emplacement des stations et le nombre de Vélib'

disponibles). Le blog, les réseaux sociaux, puis le café parisien «EXKi Vélib'» ont permis de fédérer une communauté, tout comme les événements «24h Vélib'» ou «Roule ma Poule» (à Pâques).

Une qualité de service en constante amélioration

Pour continuer à répondre à ce succès populaire, la Ville reste entièrement mobilisée aux côtés de l'entreprise JCDecaux afin d'améliorer constamment la qualité de service, notamment la régulation, et faire face aux difficultés liées au vandalisme.

En 2017 le contrat Vélib' arrive à échéance. Son renouvellement et l'évolution du service sont d'ores et déjà en cours de préparation. **La nouvelle génération de Vélib' sera plus métropolitaine**, permettant d'étendre encore davantage sa pratique dans l'agglomération parisienne, d'aller vers de nouveaux usagers, de renforcer l'intermodalité. Les Vélib' électriques devraient également faire leur apparition, facilitant les trajets plus longs, plus lointains ou en dénivelé, notamment dans le cadre d'un périmètre élargi.

P'tits Vélib'

Enfin, le service **P'tit Vélib'** a été expérimenté à l'été 2014 et a permis d'initier les enfants à l'apprentissage et la pratique du vélo. De nouvelles modalités de montage du service ont été proposées au Conseil de Paris permettant de renouveler le service à l'été 2015.





35%
des déplacements
à vélo en Vélib'



8

LA CULTURE VÉLO

UN VÉRITABLE ART DE VIVRE !

Il existe aujourd'hui à Paris des vélo-écoles ou des ateliers de réparation animés par des associations. Ces initiatives rencontrent un véritable succès, les demandes des usagers étant nombreuses.

Les vélo-écoles et ateliers de réparation

Parmi ces associations, Vélorution gère l'atelier de la Maison du vélo, et Animation Insertion & Culture Vélo, subventionnée par la Ville, loue des vélos et dispense des cours à destination des plus jeunes et des adultes. Ces initiatives rencontrent un véritable succès, les demandes des usagers sont nombreuses et les associations s'investissent régulièrement pour

créer de nouveaux ateliers. La Ville de Paris les appuie et les encourage en fournissant du matériel (vélos, petit outillage...) et en montant des projets par le biais de ses différentes instances (centres sociaux ou d'animation, activités extrascolaires...).

Ces ateliers de réparation et ces vélo-écoles permettent d'apprendre à faire du vélo et à entretenir le matériel tout en s'inscrivant dans des démarches de traitement des déchets, d'économie circulaire (réutilisation des vélos épaves) et de réinsertion. Ils constituent des activités sportives et scolaires que la ville se doit de proposer. En outre, des balades viennent compléter ces dispositifs en faisant découvrir les différents usages du vélo (promenade, sport...) aux nouveaux cyclistes.



LES SUBVENTIONS VAE ET TRIPORTEURS

Depuis 2009, un dispositif de subvention destiné à aider à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE) et de cyclomoteurs électriques a été mis en place. Il permet de bénéficier d'une aide jusqu'à 33% du prix d'achat TTC dans la limite de 400 € TTC par matériel neuf acheté. Par ailleurs, considérant le coût important des cycles de type vélo triporteur sans assistance électrique et vélo cargos (utilisés par exemple dans le cadre de déplacements avec de jeunes enfants), il est proposé de les rendre également éligibles à ce dispositif dans les mêmes conditions. Toute personne physique domiciliée à Paris pourra ainsi profiter de cette aide, dans la limite d'une seule subvention par bénéficiaire.



Rien ne se perd, tout se recycle...
Les ateliers de réparations favorisent
l'économie circulaire



8 LA CULTURE VÉLO

LES ACTEURS PARISIENS

La Maison du vélo

La Ville de Paris a inauguré en 2011 la Maison du vélo située au 37 Bd Bourdon dans le 4e. Ce lieu ouvert à tous a pour vocation de réunir et de mettre en valeur toutes les énergies qui participent au développement de la pratique du vélo.

MAISON DU VÉLO

La Maison du vélo est gérée et animée par 3 associations en partenariat avec la Ville de Paris : « Mieux se déplacer à Bicyclette » (MDB), « Animation, Insertion et Culture Vélo » (AICV) et « Vélorution ».



Les associations MDB, Vélorution, AICV, Cyclofficine

MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) est une association à but non lucratif qui milite pour la prise en compte du vélo comme moyen de déplacement au quotidien.



MDB propose aussi différents services aux cyclistes : une revue d'information bimestrielle, des balades chaque samedi et dimanche, du tourisme à vélo pour le week-end, le marquage bicycode des vélos, des bourses aux vélos d'occasion, des vélo-écoles, des ateliers de mécanique vélo, des conseils, des échanges, une liste de vélocistes...



L'association **AICV (Animation, Insertion, Culture & Vélo)** propose tout un ensemble de services et d'activités vélo dans le cadre d'un projet économique et social. Elle forme aussi des jeunes et des chômeurs aux métiers du vélo, de l'animation et à la gestion d'activités solidaires.

À Paris, **Vélorution** est constituée en association qui a pour vocation de promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements, d'inciter les utilisateurs d'engins motorisés à l'abandonner au profit du vélo, et de contribuer à la transition écologique de la société.

L'association **Cyclofficine Paris** a pour principal objet la sensibilisation des citoyen(ne)s à l'usage du vélo au quotidien, en les accompagnant par une formation continue à l'entretien et au réemploi de leur moyen de transport privilégié. Les Cyclofficines travaillent en lien avec les administrations locales pour développer des projets d'économie sociale et solidaire, enrichissant la vie des quartiers par le partage d'expériences avec une approche radicalement neuve.

Et aussi : « Paris en Selle », « Paris Rando Vélo »...



**Se remettre en selle
grâce aux associations**



9

INNOVATIONS DES OFFRES TOUJOURS PLUS INNOVANTES

Des expérimentations pourront être menées en parallèle à la réalisation de ce plan vélo pour mettre en place de nouveaux dispositifs et utiliser de nouveaux outils réglementaires*, parmi lesquels peuvent être cités :

Rack à vélo sur les bus et tramways

L'installation de racks sur les bus ou tramways desservant les bois ou les territoires à plus fort relief ou contraintes particulières permettrait aux cyclistes d'utiliser le réseau de transport en commun sur une partie de leur trajet. Ce dispositif serait déployé sur des lignes expérimentales concernées ou desservant des espaces de loisirs.

Dispositif d'accompagnement et d'incitation à la pratique du vélo

Les retours d'expérience sur les vélo-écoles existantes attestent de l'importance et de la nécessité de la pédagogie pour favoriser la pratique du vélo. D'autres dispositifs sont à initier dans ce sens. La démarche bruxelloise participative et citoyenne de binômes de cyclistes pourrait par exemple être adaptée à Paris. Des cyclistes novices et expérimentés s'inscrivent sur une plateforme Internet ad hoc, et peuvent se rencontrer pour créer des binômes, le cycliste expérimenté initiant alors le cycliste débutant pour le familiariser avec la pratique du vélo en ville.

Budget participatif

Fenêtre de propositions et d'expérimentations intéressantes pouvant, si elles sont choisies, enrichir le Plan Vélo.

** Les innovations seront testées sous réserve d'autorisation réglementaire.*

