

# À VÉLO

HORS-SÉRIE DU MAGAZINE À PARIS

ÉTÉ 2019





## À vélo!

Prendre son vélo, c'est accepter de changer de rythme et de ne pas être toujours pressé ; c'est découvrir ou redécouvrir notre ville et prendre conscience des distances, que Paris est diverse et qu'on ne la connaît pas toujours aussi bien qu'on le croit. Prendre son vélo, c'est aussi un temps pour l'activité physique nécessaire, un temps à soi, sans musique dans les oreilles ni message à traiter en urgence. Prendre son vélo, c'est souvent le moyen le plus rapide de traverser Paris. Prendre son vélo, c'est promouvoir la nécessité absolue de mieux partager la rue, pour moins de bruit et moins de pollution. Prendre son vélo à Paris, c'est agréable, pratique, économique et écologique. C'est aussi faire un geste pour soi et pour l'air que nous respirons. C'est pour cela que je mets toutes mes forces pour permettre aux Parisiennes et aux Parisiens de faire du vélo un véritable moyen – professionnel et personnel – de déplacement. Bel été, à vélo!

ANNE HIDALGO, MAIRE DE PARIS



Un réseau cyclable de plus en plus dense



Davantage de places pour mon vélo



Recycler, réemployer, valoriser



Apprentissage du vélo : le bal des débutant-e-s



« Avant 2030, les cyclistes seront plus nombreux que les automobilistes »



Trois escapades à bicyclette pour s'évader de Paris



## À PARIS

Directrice de la publication Caroline Fontaine Comité éditorial Caroline Fontaine, Antoine Leiris, Frédéric Lénica, Patrice Tourne Directeur éditorial Patrice Tourne Rédacteurs en chef Stéphane Bessac et Julien Vitry Rédacteur reporter et secrétaire de rédaction Thomas Roure Rédacteurs reporters Élise Chevillard, Stéphane Delphin, Victor Dixmier et Danaë Renard Photographie-icongraphe Émilie Chaix avec le service photo Correctrice Gladys Tapissier Assistante de la rédaction Agnès Voisin Conception-réalisation CITIZENPRESS: Stéphane Boumendil, David Corvaisier, Mathilde Gayet, Alexandra Roy, Sylvie Esquer Photogravure Press Prod Impression Groupe des Imprimeries MORAULT. Dépôt légal des parutions. Imprimé à 100 000 exemplaires. Magazine À Paris 01 42 76 79 82, magazineparis@paris.fr, 4, rue de Lobau, 75004 Paris. Couverture : Séverine Assous

# LE VÉLO À PARIS, C'EST...

**PARIS, C'EST PLAT**  
Point le plus élevé : 128 m  
Point le plus bas : 26 m

**AGRÉABLE**



**225 000**  
déplacements quotidiens sont effectués à vélo.



**PARIS, C'EST PETIT**  
9,5 km du nord au sud ;  
18 km d'est en ouest.

**PARIS, C'EST SEC!**  
90 % du temps, il ne pleut pas...



**30 MINUTES DE VÉLO**  
par jour fait diminuer de 28 % le risque de mortalité.

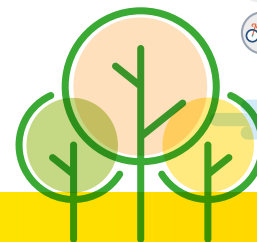


On se déplace plus vite à vélo (15 km/h) qu'en voiture (14 km/h).

On évite les bouchons.

On se gare facilement.

**PRATIQUE**



**ÉCOLO**

Pas de nuisances sonores

Pas de pollution de l'air

0 g/km d'émissions de gaz à effet de serre.

En bus : 80 g/km.

En voiture : 310 g/km.



**ÉCONOMIQUE**



**35 euros/mois à vélo** **500 euros/mois en voiture**

soit **5580 euros économisés** en un an.



**150**

millions d'euros ont été engagés par la Ville de Paris pour développer la pratique du vélo.

# Le Plan vélo rayonne

Avec son Plan vélo 2015-2020, Paris se donne les moyens de devenir la capitale mondiale de la petite reine.

## MULTIPLIER LES VOIES CYCLABLES

La Ville souhaite tripler les déplacements à vélo d'ici à 2020 pour arriver à 15% du total des déplacements effectués. 63 millions d'euros sont ainsi engagés pour aménager des axes cyclables. Les zones 30 sont aussi généralisées pour apaiser les conditions de circulation.

## DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO

La Ville soutient la création de nouveaux lieux dédiés aux vélos comme les vélo-écoles et les ateliers de réparation (lire page 12). Pour offrir aux cyclistes toutes les informations nécessaires, des événements de promotion et de sensibilisation ont ponctué la mandature.

## DYNAMISER LE CYCLOTOURISME

De nouveaux itinéraires sont créés au cœur de la capitale afin de permettre aux visiteurs de découvrir la diversité et la richesse des quartiers parisiens.

## CRÉER DES AIRES DE STATIONNEMENT

L'objectif du Plan vélo de créer 10 000 places supplémentaires de stationnement en surface d'ici 2020 est d'ores et déjà atteint et la Ville continue à développer ce maillage partout dans Paris. La Ville accompagne aussi les copropriétés, le parc des bailleurs sociaux et les parkings pour l'installation de nouveaux stationnements (lire page 10).

## CRÉER UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REVE)

Le réseau s'organise autour de quatre grands axes, reliant le nord au sud (porte d'Aubervilliers à porte d'Orléans), l'est à l'ouest, les deux bois et le long des deux rives de Seine.

## CONSOLIDER LES AIDES FINANCIÈRES

La Ville propose différentes aides à l'achat de vélos électriques, de triporteurs et de vélos-cargos. Au total, 10 millions d'euros sont investis dans ce cadre (lire page 11).

## RENFORCER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

Afin de faciliter et de sécuriser la circulation des cyclistes sur la voirie, de nombreuses règles de circulation et dispositifs ont été mis en place : cédez-le-passage, sas... (Lire page 15).

## MODERNISER VÉLIB' ET CONQUÉRIR LA MÉTROPOLE

Le nouveau service est doté d'un parc électrique à hauteur de 30% permettant de sillonner près de 68 villes franciliennes.

BOIS de BOULOGNE

BOIS de VINCENNES

# Un réseau cyclable de plus en plus dense

Riche d'un réseau express vélo (REVe) et d'aménagements variés, Paris dispose d'un maillage de plus en plus important pour pédaler en toute liberté. Dès cet été, la Ville va encore changer de braquet pour accélérer ces transformations urbaines.

Paris, capitale du vélo : c'est l'objectif du Plan vélo (2015-2020) mis en place par la Ville. Ce programme ambitieux s'appuie sur la réalisation d'un réseau structurant nord-sud, est-ouest, entre les bois de Vincennes et de Boulogne et le long des deux rives de Seine, ainsi que sur trois rocadés (les Maréchaux, les Fermiers généraux et les Grands Boulevards). C'est un moyen concret de diminuer les temps de trajet pour les cyclistes, qu'ils soient confirmés ou occasionnels, en encourageant un mode de transport non polluant.

Un réseau secondaire complète ce maillage du territoire en équipant les grands axes routiers et en offrant une couverture plus complète du territoire parisien en aménagements cyclables. Plusieurs types d'interventions sont ainsi réalisés : création d'aménagements sur les axes où la circulation est la plus chargée, création de nouveaux itinéraires, compléments d'aménagements pour un maillage plus dense du réseau, doubles sens cyclables dans les zones 30, création de nouveaux couloirs de bus ouvert à la circulation des vélos, ou encore renforcement de l'offre dans

le bois de Vincennes ainsi que dans le bois de Boulogne.

## Le REVe se concrétise

Kilomètre après kilomètre, le réseau express vélo (REVe) devient une réalité. Ce réseau, inscrit également dans le Plan vélo, permet des déplacements facilités du nord au sud, d'est en ouest et le long de la Seine, grâce à l'aménagement de larges pistes – dont de nombreuses bidirectionnelles –, protégées et à double sens. Leur largeur garantit le confort, la sécurité et la cohabitation avec l'ensemble des usagers.



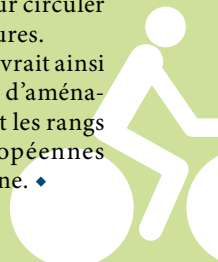
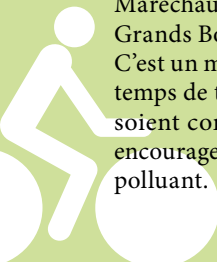
Rue de Rivoli, la piste bidirectionnelle inaugurée en 2018 poursuit sa route pour relier Concorde d'ici fin septembre.

Rue de Rivoli et rue Saint-Antoine, une piste bidirectionnelle, d'ores et déjà accessible entre Bastille et Châtelet, va s'étendre jusqu'à la place de la Concorde (1<sup>er</sup>) d'ici la fin du mois de septembre. Vous pourrez aussi pédaler, dès la fin de l'été, de la porte d'Aubervilliers (19<sup>e</sup>) jusqu'à la rue de Rivoli, en passant notamment par le boulevard de Strasbourg (10<sup>e</sup>), tout comme rive gauche, de l'axe reliant le pont Mirabeau (15<sup>e</sup>) à Ivry-sur-Seine.

## Trois kilomètres pour Flandre

D'autres aménagements sont en cours : les pistes de chaque côté du boulevard Voltaire (11<sup>e</sup>), entre République et Nation, ainsi que la piste bidirectionnelle rue de Turbigo (2<sup>e</sup>) seront également accessibles cet été. De même, vous pourrez profiter de 3 km de pistes cyclables sur l'avenue de Flandre (19<sup>e</sup>) le long du terre-plein central. Boulevard Vincent-Auriol (13<sup>e</sup>), la construction de nouvelles pistes est en

cours : elles vous permettront de rejoindre la place d'Italie depuis le pont de Tolbiac. Quant à la rue Lecourbe (15<sup>e</sup>), vous y bénéficierez d'un aménagement de 2,4 km d'ici la fin août pour circuler dans le sens opposé aux voitures. D'ici 2020, la Ville lumière devrait ainsi disposer de mille kilomètres d'aménagements cyclables, rejoignant les rangs des grandes capitales européennes championnes de la petite reine. [infos ▶ Paris.fr/velo](http://Paris.fr/velo)



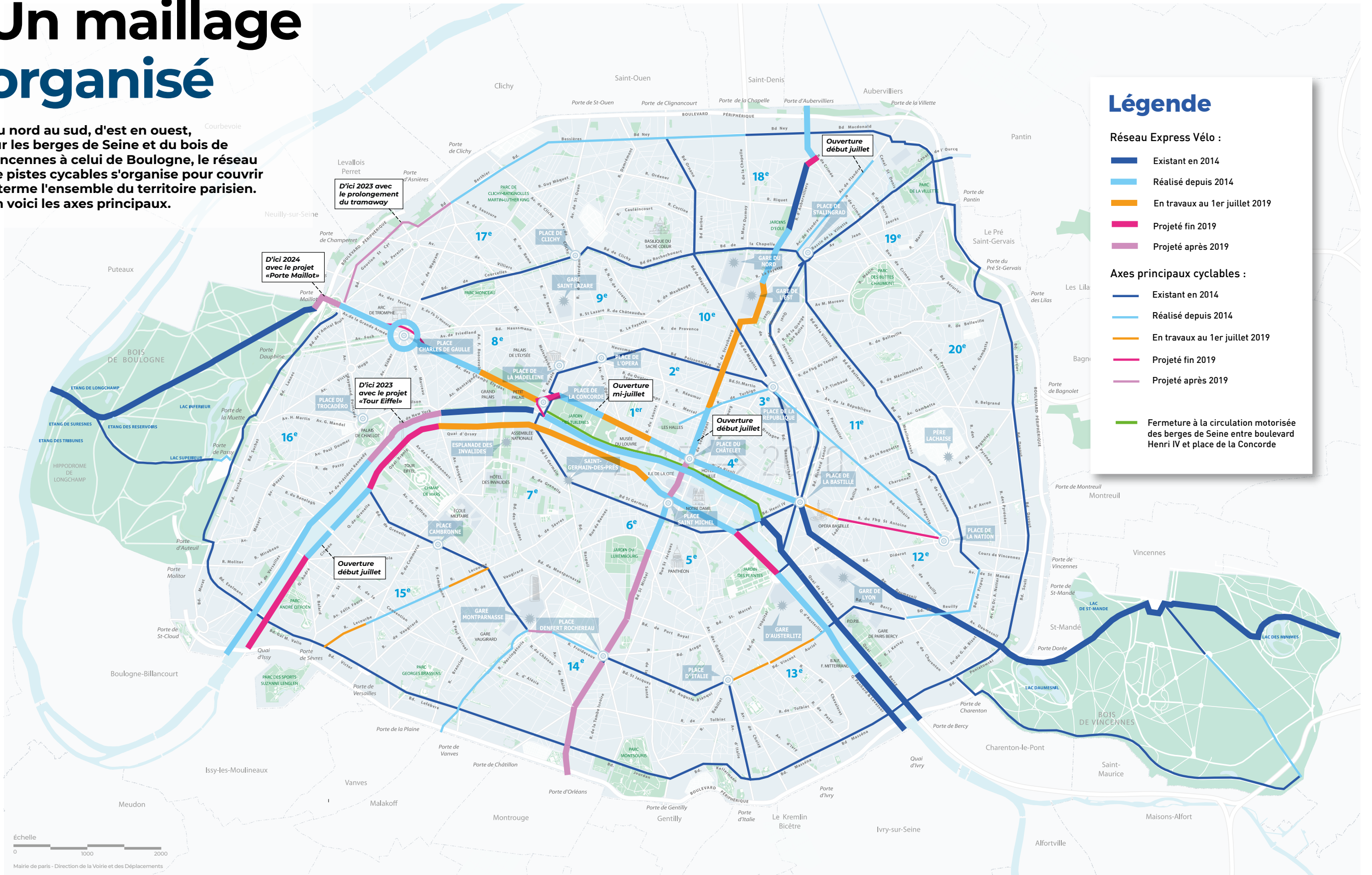
Avenue Georges-Lafenestre (14<sup>e</sup>), une piste cyclable a été aménagée en 2017.



Boulevard Voltaire (11<sup>e</sup>), les aménagements débutés en 2017 vont s'achever cet été pour relier République à Nation.

# Un maillage organisé

Du nord au sud, d'est en ouest, sur les berges de Seine et du bois de Vincennes à celui de Boulogne, le réseau de pistes cycables s'organise pour couvrir à terme l'ensemble du territoire parisien. En voici les axes principaux.



Mairie de Paris - Direction de la Voirie et des Déplacements



Emilie Chaix / Ville de Paris

## Plus de places pour garer mon vélo

La Ville de Paris a créé près de 12 000 nouvelles places de stationnement depuis 2014.

Le Plan vélo a permis de créer 11 886 nouvelles places de stationnement pour vélos depuis 2014. Près de 40 000 places sont désormais installées à proximité des lieux fréquentés (stations de métro, lieux culturels et touristiques, etc.). Pour lutter contre le vol et le vandalisme, la Ville de Paris prévoit de créer des places dans des consignes sécurisées de petite capacité (5 à 6 vélos). Ce nouveau service sera accessible via un abonnement. Le choix de leurs emplacements sera décidé avec les mairies d'arrondissement.

### Des solutions sécurisées

Un autre dispositif, mis en place par la RATP et la SNCF, existe déjà : le Véligo. Trois stations sont aujourd'hui opérationnelles à la gare Montparnasse, à la gare de l'Est et à la gare Rosa Parks. Pour 30 euros par an, vous pouvez y garer votre cycle, à condition d'être détenteur d'un forfait Navigo.

Le Plan vélo prévoit aussi la création de deux « vélostations » (1 000 places en tout), un autre type de dispositif de plus grande capacité. Les premières seront situées aux gares de Lyon et Montparnasse et seront accessibles à tous, y compris aux non-



Christophe Belin / Ville de Paris

Station Véligo à la gare Montparnasse.

détenteurs du forfait Navigo, moyennant un abonnement. Concernant les solutions de stationnement dans les habitations, la Ville de Paris propose une subvention à l'installation ou à l'équipement à hauteur de 50 % du montant total des travaux, dans une limite de 2 000 euros.

### Priorité aux piétons

Ces dispositifs seront déterminants pour réussir le pari du vélo en ville, sans oublier bien sûr la sensibilisation au civisme à vélo : conformément à la réglementation en vigueur, l'espace réservé au stationnement doit empiéter le moins possible sur les trottoirs, souvent trop étroits. Quant aux vélos en libre-service

en *free-floating* (sans station), ils doivent impérativement être stationnés à des endroits qui ne gênent ni la circulation, ni les piétons.

### Et dans les transports ?

Hormis s'ils sont pliables, les vélos ne sont pas autorisés dans les bus, métros et tramways. Seule la ligne 1 les autorise les dimanches et les jours fériés jusqu'à 16 h 30. Dans les RER et les trains franciliens, ils sont acceptés en dehors des heures de pointe en semaine, soit de 9 h à 16 h 30 et après 19 h 30. Un pictogramme indique les wagons prévus à cet effet. ♦



## 5 conseils antivol

- 1 Marquer le cadre de votre vélo grâce au bicycode, un numéro gravé et enregistré dans un fichier national.  
**INFOS :** [www.bicycode.org](http://www.bicycode.org)
- 2 Toujours l'attacher à un point fixe.
- 3 Acheter un antivol en U plutôt qu'un câble et orienter la serrure vers le sol.
- 4 Protéger selles et roues avec des antivols adaptés.
- 5 Installer des « menottes », un dispositif qui bloque la roue arrière.



Christophe Belin / Ville de Paris

Jusqu'à 600 euros de subventions pour l'achat d'un vélo-cargo.

## 5 aides pour se mettre en selle sans tarder

Afin d'encourager les déplacements à vélo, la Ville a mis en place des aides financières pour accompagner les Parisiens vers des mobilités plus propres.

La mairie de Paris poursuit sa politique volontariste en subventionnant notamment l'achat de vélos à assistance électrique et cyclomoteurs électriques. Plus de vingt mesures ont ainsi été dévoilées au Conseil de Paris de décembre 2017, qui donnent droit à une aide financière pour passer à un mode de déplacement plus propre. Voici celles qui concernent le vélo.

**Jusqu'à 400 euros** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. La Ville de Paris prend ainsi en charge jusqu'à 33 % du prix d'achat hors taxes.

**Jusqu'à 600 euros** pour l'achat d'un vélo-cargo (jusqu'à 33 % du prix d'achat hors taxes), qu'il soit électrique ou non. Les vélos-cargos (voir photo ci-dessus) peuvent être biporteurs (deux roues) ou triporteurs (trois roues). Ils permettent de transporter jusqu'à 300 kg et/ou 3 m<sup>3</sup> de cargaison. Un grand nombre

d'entre eux sont équipés d'une assistance électrique.

**Jusqu'à 600 euros** en échange de l'abandon d'un véhicule personnel thermique pour bénéficier d'un bouquet de mesures en lien avec la mobilité (forfait Navigo, Vélib'...), à condition de renoncer à une voiture diesel ou essence, à un ancien deux-roues motorisé.

**Jusqu'à 2 000 euros** d'aide pour installer des places de stationnement vélo à destination de l'ensemble des résidents de votre copropriété. Vous pouvez demander une aide de 50 % du montant des travaux hors taxes.

**L'indemnité vélo.** Elle est octroyée par les employeurs aux salariés qui utilisent le vélo pour se rendre au travail. La Ville de Paris l'a mise en place pour ses employés, avec un plafond d'indemnisation fixé à 200 euros par an.



Stéphane Boulanger

« J'ai vendu mon scooter en septembre 2017 après avoir participé au défi sans voiture de la Ville, qui avait proposé de tenir trois semaines sans voiture. J'habite à Boulogne et je suis salariée dans le 17<sup>e</sup>. Grâce au Vélib', je n'ai jamais été aussi ponctuelle ! Et économiquement il n'y a pas photo... »

**Maud,**  
salariée dans le  
17<sup>e</sup> arrondissement

**INFOS ► Renseignements et formulaires disponibles sur le site Paris.fr ou dans les mairies d'arrondissement.**



## Et pour les professionnels...

Plusieurs aides destinées aux autoentrepreneurs, TPE et PME jusqu'à 50 salariés ont également été mises en place :  
 → **Jusqu'à 400 €** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.  
 → **Jusqu'à 1 200 €** pour l'achat d'un vélo-cargo ou d'un triporteur à assistance électrique ou non.  
 → **Jusqu'à 400 €** pour un dispositif d'assistance électrique permettant de transformer un vélo en vélo à assistance électrique.

# « Mettre les mains dans le cambouis »



Reportage Émilie Chaix / Ville de Paris

Recycler, réemployer, valoriser... Bien plus qu'une mode, ces trois concepts deviennent un art de vivre pour de plus en plus d'amateurs de vélo. Focus sur La Cyclette, une recyclerie du 11<sup>e</sup>.

Sur les murs du local du 6, rue des Goncourt, panneaux d'outils, chaînes de vélo, chambres à air, pièces détachées prêtes à l'emploi et autres tutoriels pour bricoleur en herbe donnent le ton : ici, on vient d'abord pour « mettre les mains dans le cambouis! ».

Ouvert par la recyclerie La Petite Rockette en 2017, l'atelier vélo participatif La Cyclette promeut le réemploi et la valorisation dans la lignée de sa génitrice, ainsi que l'apprentissage de la mécanique accessible à tous. « Les gens viennent ici pour réparer eux-mêmes leur vélo, et ils se rendent vite compte que c'est quelque chose de très simple », assure Pierre, employé en CDI.

## Une cotisation à 20 euros

Avant de pouvoir jouir de cette caverne d'Ali Baba et des quinze postes de travail, les quelque 800 adhérents doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle de 20 euros, qui leur permet aussi d'avoir accès à des vélos d'occasion (de 40 à 80 euros). Marion vient tout juste de s'inscrire, sé-

« On se rend vite compte que réparer un vélo, c'est très simple! »

duite par l'idée du *do it yourself*: « J'aime bien bricoler, et comme j'utilise le vélo tous les jours, j'ai trouvé ce concept intéressant », explique la jeune fille. Si elle peine un peu à démonter sa roue, elle finit par y arriver grâce aux conseils de Joël, l'autre employé en CDI.

## Acquérir des connaissances

Certains adhérents se rendent sur place pour de la simple maintenance (roue voilée, pneu dégonflé, etc.), tandis que d'autres se prennent au jeu et finissent par remonter entièrement leur vélo : « On pousse vers la formule remontage, car on préfère qu'un adhérent reparte avec des connaissances plutôt qu'avec un vélo d'occasion ou réparé. » D'où l'organisation de soirées « apéro-démontage » tous les premiers mardis du mois, ou de formations bénévoles. La Cyclette propose même, depuis peu, des formations professionnelles dans le cadre de la future grande école des métiers du vélo, portée par plusieurs associations. Ce qui lui a valu d'être lauréat de l'appel à projets Paris Fabrik et d'avoir le soutien de la Ville de Paris. ♦



INFOS ▶ 6, rue des Goncourt (11<sup>e</sup>)  
[www.lapetiterockette.org/la-cyclette](http://www.lapetiterockette.org/la-cyclette)  
 Ouverture : mercredi de 15 h à 22 h, vendredi et samedi de 15 h à 19 h, le 1<sup>er</sup> mardi du mois de 15 h à 22 h (apéro-démontage), le 4<sup>e</sup> mardi du mois de 19 h à 22 h (soirée NoMec'anic) et le 1<sup>er</sup> samedi du mois de 10 h à 13 h (spécial Minipouces).



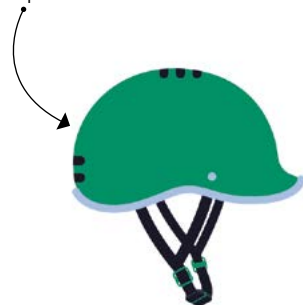
## Un secteur plein de ressources

Selon un rapport sur l'évolution des commerces à Paris publié par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) en 2017, les boutiques de vente, réparation et location de vélos ont connu une progression de 57 % (+46 magasins). Les associations s'investissent aussi pour créer de nouveaux ateliers de réparation et mettent en valeur le retraitement des déchets, l'économie circulaire et la réinsertion, créant par ailleurs de nouveaux emplois.

INFOS ▶ [www.heureux-cyclage.org](http://www.heureux-cyclage.org)

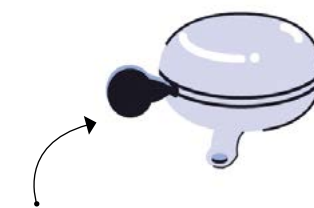
### LE CASQUE

Il n'est pas obligatoire, sauf pour les enfants de moins de 12 ans (depuis mars 2017). Il se décline dans tous les styles, pour tous les goûts, du plus tape-à-l'œil au plus basique. Aucune excuse pour ne pas trouver le sien!



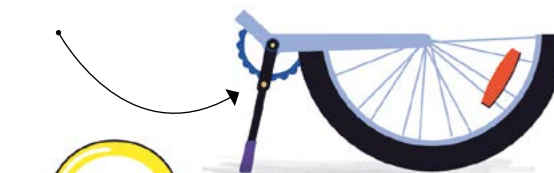
### LA SONNETTE

Son retentissement strident peut agacer parfois. Pourtant, l'avertisseur sonore est une obligation. Surtout quand un piéton fredonne les écouteurs dans les oreilles ou que des enfants chahutent sur la piste cyclable. Alors, à vos sonnettes!



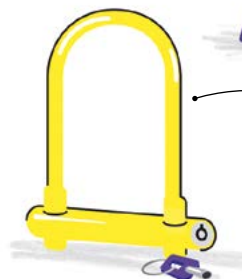
### LA BÉQUILLE

Un accessoire nécessaire, mine de rien. Une, voire deux, pour gagner encore en stabilité.



### L'ANTIVOLEN U

Le meilleur allié contre les personnes mal intentionnées est un objet plutôt design à transporter. Pratique, on peut le fixer sur le cadre du vélo lorsque l'on roule..

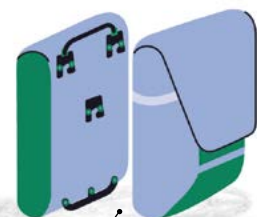


# Bien s'équiper

Ce n'est pas tout d'avoir un vélo, encore faut-il être équipé! Pour un look au top et une sécurité optimale, revue des accessoires du bon cycliste, des plus indispensables aux plus astucieux.

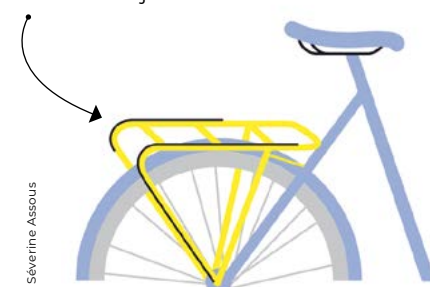
### LA SACOCHE OU LE PANIER

Dites à ceux qui prétendent ne pas pouvoir utiliser le vélo en étant chargés qu'ils ont tort! Ramener les courses, transporter son ordinateur ou revenir de la bibliothèque n'a jamais été aussi facile qu'à deux-roues...



### LE PORTE-BAGAGES

Au point qu'avec deux tendeurs, même transporter un vase devient un jeu d'enfant.



### FEUX ARRIÈRE ET AVANT

Obligatoires, ils sont vitaux pour les noctambules. Remarque : une lampe à dynamo est préférable, pour son autonomie, son poids modeste, sa durabilité, son moindre coût et son côté écolo. Obligatoires également : les catadioptrés sur les rayons.



## Restez connectés!

L'appli orientation : **Géovélo** pour se déplacer à Paris, avec itinéraires personnalisés, idées de balades, parkings à vélo et stations Vélib' à proximité.

L'appli dépannage : **Mécano Vélo**, simple et complète sur l'entretien et la réparation.

L'appli citoyenne : **Dans ma rue**, pour signaler les accidents et les encombrements sur la voie publique.

L'appli du vélo partagé : **Vélib'**, pour ne plus se retrouver devant une station vide.

# Le bal des débutant·e·s

Des associations proposent des ateliers vélo aux adultes qui n'ont jamais maîtrisé la bicyclette. Reportage avec l'association DAVS qui forme les futurs cyclistes au sein de la Cité internationale (14<sup>e</sup>).



Frédéric Vitry encourage Iliana et Ina qui font leurs premières armes à vélo.

Chaque mercredi à 9 h 30, Frédéric Vitry, le formateur de l'association Développement animation vélo solidaire (DAVS) est à pied d'œuvre et prépare le matériel *ad hoc* – vélos, casques, plots de dépassement – pour accueillir ses élèves du matin. Bien que l'atelier s'adresse à tous les adultes, la quasi-totalité sont des femmes.

*« Ce qui m'a motivé, c'est d'acquérir davantage de mobilité dans la ville. »*

## Se sentir comme tout le monde

De tout âge et de tout milieu, « de l'aide-soignante à la prof de fac », ces femmes partagent la même envie, mais également la même frustration : celle de n'avoir pas été initiée enfant à la pratique du vélo ou d'avoir été marquée par une mauvaise chute. À des degrés divers, c'est le cas des trois novices du jour : Iliana, Monique et Ina, qui confient avoir longtemps regretté de ne pouvoir suivre leurs copines, leur conjoint ou leurs enfants lors des balades à vélo.

Ce qui a motivé Iliana, « c'est d'acquérir davantage de mobilité dans la ville, et de plus c'est un mode de transport écolo ! »

Monique a quant à elle décidé de s'inscrire en douce à l'atelier pour faire la surprise à ses petits-enfants. Défi personnel, convictions ou confort quotidien, Frédéric Vitry constate qu'elles ont « aussi surtout envie de se sentir comme tout le monde ! ».

## 400 adultes par an

Nombre des candidates à l'apprentissage du vélo sont issues de l'immigration et

proviennent de pays dans lesquels soit le vélo n'est pas répandu, soit il n'est qu'une affaire d'hommes. Très souvent, les per-

sonnes proches ne s'avèrent pas les meilleures pédagogues et il est plus efficace de recourir à des spécialistes qui ne vous jugeront pas.

Avec 400 adultes formés chaque année, la DAVS a développé, comme d'autres associations, une pédagogie et une technique propres à chaque public. Plus qu'une pratique, ce type d'associations contribue aussi à faire en sorte que les femmes se réapproprient davantage l'espace public. ♦

**INFOS ► DAVS**  
17, boulevard Jourdan (14<sup>e</sup>)  
Tél. : 07 77 07 06 95  
www.assodavs.com



## Des vélos pour toutes les bourses

Vous recherchez une bicyclette pas chère et en bon état ? Ayez le réflexe bourses aux vélos. Vélos de ville, électriques, VTT, draisienne et vélos pour enfants... Associations et mairies d'arrondissement organisent régulièrement ce type d'événements près de chez vous. Et n'oubliez pas non plus les recycleries et autres ressourceries ! L'association Mieux se déplacer à bicyclette est aussi une mine d'informations.

**INFOS ► www.mdb-idf.org**

# Un cycliste averti en vaut deux !

Parce que le code de la route est aussi conçu pour protéger les piétons et les cyclistes, petit rappel des règles qui facilitent la circulation à vélo et des panneaux de signalisation à connaître avant d'enfourcher sa bicyclette.



*« Afin d'être mieux vu et entendu par les automobilistes, il y a des équipements indispensables, voire obligatoires comme les catadioptres sur les pédales et les roues ainsi que le gilet jaune en cas de visibilité insuffisante. Et bien sûr, l'avertisseur sonore ! »*

**Emmanuel Renard**, directeur de l'éducation et de la formation à l'association Prévention routière.



**Le panneau sens interdit accompagné du panneau « Sauf vélo »**

permet aux cyclistes d'emprunter la rue en contresens des voitures

dans les zones 30. Il évite les détours et assure des trajets plus sécurisés, les cyclistes voyant arriver les automobilistes.



**Entrée de zone de rencontre** Dans cette zone limitée à 20 km/h, le cycliste est prioritaire sur les voitures, mais il doit laisser la priorité

aux piétons.



**Aire piétonne**

Dans les aires piétonnes, les cyclistes peuvent circuler sous certaines conditions : pied à terre

ou à l'allure du pas. Prudence et civilité sont de mise.



**Piste ou bande non obligatoires,**

mais tout de même conseillées !



**Piste ou bande obligatoire**

Les cyclistes sont tenus d'emprunter la voie dédiée.



**Couloir de bus autorisé**

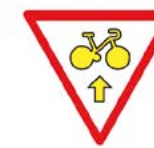
Contrairement à ce que l'on croit, tous ne sont pas ouverts aux vélos.



**Le cédez-le-passage cycliste au feu**

Le cycliste est autorisé à passer au feu rouge pour tourner à droite ou aller tout droit, après avoir cédé le passage à tous les autres usagers ayant le feu vert.

Il doit penser à signaler à l'avance ses changements de direction en tendant le bras.



## Le sas vélo

Dans un carrefour à feu rouge, le sas vélo est un espace placé entre le passage piéton et la bande d'arrêt des véhicules motorisés réservé aux cyclistes. Bien visible, le cycliste peut démarrer en toute sécurité devant les véhicules.

## DANGER, ANGLES MORTS !

Véhicules lourds en vue ? Évitez de les dépasser lors de leurs manœuvres ou aux abords d'un carrefour ! Les bons réflexes à adopter : ne jamais remonter une file par la droite, rester derrière les véhicules et garder le contact visuel à tout moment. À noter que près de 40 % des cyclistes impliqués dans un accident avec un poids lourd se trouvaient dans l'angle mort de ce dernier.

## DES CYCLISTES VIGILANTS

À vélo comme au volant, c'est le code de la route qui s'applique, chaque infraction étant passible d'une amende. Pas d'écouteurs dans les oreilles, ni de téléphone, au risque d'une amende de 135 euros. Soyez attentifs aux piétons, ils ont la priorité quand ils traversent sur les passages piétons. Au besoin, avertissez-les de votre présence à l'aide de votre sonnette.





## « Avant 2030, les cyclistes seront plus nombreux que les automobilistes »

**Frédéric Héran,**  
économiste et urbaniste à l'université de Lille, spécialiste des questions de déplacements urbains



**INFOS ▶ Le Retour de la bicyclette,** Frédéric Héran, Éd. La Découverte, 255 pages, 10 euros.

### Sommes-nous au seuil d'un profond changement dans l'usage des modes de déplacement ?

Il n'y a jamais de changement brusque en matière de mobilité, mais des tendances lourdes et de lents retournements. De 1900 jusqu'aux années 1980, Paris a connu une hausse considérable du trafic automobile qui a fini par chasser presque entièrement les cyclistes de la rue. Vers 1990, cette tendance s'est retournée et le trafic baisse depuis lors, au point qu'il est aujourd'hui presque deux fois moindre, sans d'ailleurs que l'économie parisienne en soit affectée. Dans le même temps, les déplacements à vélo ont au contraire été multipliés par dix.

### Le développement du vélo à Paris s'inscrit-il dans un mouvement plus global ?

Ce que vit Paris n'a rien d'exceptionnel. Toutes les grandes villes du monde occidental connaissent une évolution semblable : baisse de la circulation des voitures et hausse des déplacements en transports publics, à pied et surtout à vélo. Les raisons sont toujours les mêmes : des mesures visant à rééquilibrer l'usage des modes de déplacement au profit des modes alternatifs à l'automobile, afin de réduire les nuisances (pollution, bruit et accidents) et de reconquérir les espaces publics.

### Quelles sont les principales idées reçues qui freinent la pratique du vélo à Paris ?

Il y en a d'innombrables et elles tombent peu à peu, avec l'extension de l'usage qui démontre qu'elles sont fausses. On ne pourrait pas rouler sous la pluie ou en hiver, ni rester élégant à vélo, ni transporter quelques kilos de courses, ni garder un vélo sans se le faire voler, ni prendre un enfant sur le porte-bagages, ni rouler autant que les Néerlandais, ni tenir en équilibre après 60 ans, ni se déplacer sans casque... Mieux vaut en rire en regardant ce qui se passe aux Pays-Bas, au Danemark ou simplement en Allemagne...

### L'un des arguments principaux en faveur de la pratique du vélo est économique, écrivez-vous...

Le vélo est plus cher que ce que l'on croit et la voiture moins chère que ce que l'on dit. Mais il est vrai que si un vélo remplace une deuxième voiture, le bénéfice est important. Les économies sont encore plus considérables pour la collectivité. On peut estimer grossièrement qu'en vingt-cinq ans, la politique cyclable parisienne aura permis d'économiser la construction d'une nouvelle ligne de métro. Tous ceux qui s'énervent contre les cyclistes qui envahissent les rues devraient bien au contraire se réjouir, parce qu'ils évitent ainsi des hausses d'impôts locaux.

### Le vélo favoriserait-il une société plus égalitaire, plus démocratique ?

Il y contribue sans aucun doute. Le vélo donne non seulement accès à une mobilité peu coûteuse pour tous, mais qui rend aussi plus autonome et moins dépendant de la technologie. Cet engin reste l'un des rares objets complexes que l'on peut encore réparer soi-même ou mieux, dans un atelier participatif et solidaire [lire page 12, NDLR]. Et puis, à vélo, il faut se fatiguer pour avancer et tout le monde est à peu près à égalité devant l'effort à fournir.

### Vous estimez que la part du vélo dans les déplacements urbains pourrait atteindre 40 % en 2050. Ça vaut pour Paris ?

Non, car à Paris, le métro est très efficace. C'est un concurrent redoutable. La ville est aussi très dense (deux fois plus dense que Londres ou Berlin), ce qui favorise la marche, qui représente déjà plus de la moitié des déplacements. En revanche, il est très probable, au rythme actuel de l'évolution des pratiques de déplacement, que les cyclistes seront avant 2030 plus nombreux que les automobilistes dans les rues de Paris, comme c'est déjà le cas dans plusieurs villes d'Europe aujourd'hui. ♦

« En vingt-cinq ans, la politique cyclable fera économiser une nouvelle ligne de métro. »

## Trois escapades à bicyclette



**BASTILLE - CHÂTEAU DE VINCENNES**  
(6 KM)

### La plus familiale

Cette balade part de la place de la Bastille (4<sup>e</sup>) pour filer jusqu'au bois de Vincennes (12<sup>e</sup>), en passant par les 4 kilomètres de promenade ombragée de la coulée verte René-Dumont. Arrivé à porte Dorée, vous pourrez visiter l' Aquarium tropical ou encore le parc zoologique de Paris, à moins que vous ne préfériez faire le tour du très champêtre lac Daumesnil, à vélo ou en barque, au choix. Le bois de Vincennes dispose d'aires de jeux pour une journée à la fois sportive, détente et nature. De là, vous n'êtes plus qu'à quelques encablures – et une dizaine de minutes – du château de Vincennes. ♦

**QUAI DE JEMMAPES - CLAYE-SOUILLY**  
(23 KM)

### La plus bucolique

Ce parcours, qui traverse trois départements (Paris, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne), longe le canal de l'Ourcq au départ du quai de Jemmapes (10<sup>e</sup>), jusqu'à Claye-Souilly (77) via un superbe chemin de halage. Passé le parc de la Villette et les Grands Moulins de Pantin, vous traversez de grands parcs, comme celui de Bobigny (93). Après quelque 10 kilomètres, vous vous engouffrez dans les sous-bois menant aux 137 hectares du parc national forestier de la Poudrerie à Sevran (terrain de bicross, mur d'escalade, aires de jeux). De là, Claye-Souilly n'est plus qu'à une dizaine de kilomètres. ♦

**NANTERRE - LE PECQ**  
(14 KM)

### La plus étonnante

C'est l'un des tronçons reliant Paris à Londres, un petit coin de verdure tout ce qu'il y a de charmant au nord-ouest de Paris. Le parcours emprunte un chemin de halage qui longe la Seine au départ de Nanterre (92), à l'extrémité sud du parc Pierre-Lagravère. Aménagé pour les vélos et les joggeurs, l'itinéraire vous fera découvrir des paysages verdoyants et paisibles en passant notamment par l'île des Impressionnistes, immortalisée par Renoir. Les plus téméraires pourront pousser l'aventure jusqu'à Londres, au gré de plusieurs étapes et de quelque 400 km ([www.avenuevertelondonparis.com](http://www.avenuevertelondonparis.com)). ♦



« Partir de Paris pour rallier Londres par l'Avenue verte est évocateur d'un voyage extraordinaire pour notre imaginaire. L'itinéraire fait rêver, et c'est un très bon challenge pour initier la jeunesse ! »

**Marie-Florence et David Chabbal,**  
auteurs du blog  
[www.veloiledefrance.com](http://www.veloiledefrance.com)

### Des balades associatives

**VÉLORUTION** Balade militante chaque premier samedi du mois. Départ à 14 h devant l'opéra Bastille (12<sup>e</sup>). [www.velorution.org](http://www.velorution.org)

**PARIS RANDO VÉLO** Balade chaque vendredi à partir de 22 h et le troisième samedi du mois à 11 h. Départ du parvis de l'Hôtel de Ville. [www.parisrandovelo.fr](http://www.parisrandovelo.fr)

**AICV** Balades et mise à disposition de matériel adapté pour les personnes en situation de handicap. [www.aicv.net](http://www.aicv.net)

**GÉOVÉLO** Une appli pour découvrir Paris via des balades thématiques, comme « Paris Art déco » ou « Un tour de la bière artisanale ».

1818



**DRÔLES D'ENGINS AU PARC DU LUXEMBOURG**  
Le 5 avril 1818, une foule endimanchée assiste au cœur de Paris à un spectacle surprenant. Pour la première fois, un vélo (une draisienne) roule en public. Inventé quelques mois plus tôt en Allemagne, il n'est alors composé que d'un cadre en bois, de deux roues et d'un coussin sur lequel on s'assoit pour courir à califourchon. Vitesse de pointe : 15 km/h...

1867



**PREMIER SPRINT DANS LES RUES DE PARIS**  
Le 8 décembre 1867, par un froid glacial, se tient la première course cycliste au monde. Partis du rond-point des Champs-Élysées, 150 vélocipédistes (aristocrates, journalistes, artistes, députés...) doivent parcourir 17 km jusqu'à Versailles, via Boulogne, Sèvres, Chaville et Viroflay. Le vainqueur mettra un peu moins d'une heure.

1900



**L'OR OLYMPIQUE À L'ORÉE DU BOIS**  
Le bois de Vincennes abrite l'un des lieux les plus illustres du sport français. Inaugurée en 1896, la Cipale est le seul vélodrome au monde à avoir accueilli deux fois les Jeux (1900 et 1924). Bordé de tribunes conçues par Gustave Eiffel, rebaptisé vélodrome Jacques-Anquetil, il a bénéficié de travaux de rénovation en 2012. Clubs de cyclistes et pensionnaires de l'Insep se le partagent.

## Le vélo et Paris, une longue histoire d'amour

1913



**LES PISTARDS EXALTENT LES FOULES**  
L'engouement pour le cyclisme atteint dès le début du XX<sup>e</sup> siècle des sommets. Rue Nélaton, dans le 15<sup>e</sup>, 17 000 spectateurs quotidiens exultent à l'occasion de la première édition des « Six Jours de Paris ». Les personnalités de tout bord de l'entre-deux-guerres y accourent. La fête continue la nuit autour du stade. Mais tout s'interrompt en 1939 pour ce lieu au nom devenu tristement célèbre : le Vél' d'Hiv.

2007



**ET PARIS CRÉA LE VÉLIB'**  
Le 15 juillet 2007, les Parisiens voient débarquer dans les rues de la capitale 7 500 drôles de vélos gris accessibles à tous. Une véritable révolution pour la mobilité des habitants comme des touristes. Vélib' comptera jusqu'à 17 000 vélos dans Paris et s'étendra dans une trentaine de communes de la petite couronne quelques années plus tard.

2024



**LE VÉLO SE CONJUGUE AU PLURIEL**  
Trois sites olympiques seront dédiés au cyclisme lors des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. Les épreuves de cyclisme sur route passeront par la vallée de Chevreuse avant de traverser la capitale et ses monuments les plus prestigieux. Celles de cyclisme sur piste et de BMX se disputeront au vélodrome national de Saint-Quentin-en-Yvelines. La colline d'Élancourt, point culminant de l'Île-de-France (231 m), accueillera le VTT.



## Êtes-vous incollable sur le vélo ?

**1 En 2017, quel âge a eu le vélo ?**

- a - 100 ans
- b - 150 ans
- c - 200 ans

**2 Qui est l'inventeur du premier véhicule à deux roues ?**

- a - Karl Drais
- b - Léonard de Vinci
- c - Louison Bobet

**3 Comment appelle-t-on alors ce véhicule ?**

- a - Le pousse-pousse
- b - Le grand bi
- c - La draisienne

**4 Qui est l'inventeur de la pédale en 1861 ?**

- a - Les frères Pédale
- b - Pierre et Ernest Michaux
- c - Karl Drais

**5 Qui surnomme-t-on les Hironnelles au début des années 1900 ?**

- a - Les sprinteurs du Tour de France
- b - La patrouille de police à vélo
- c - L'équipe française de cyclisme sur piste

**6 En quelle année a eu lieu le tout premier Tour de France ?**

- a - 1900
- b - 1903
- c - 1910

**7 Lequel de ces cyclistes n'a pas remporté le Tour de France ?**

- a - Raymond Poulidor
- b - Jacques Anquetil
- c - Bernard Thévenet

**8 Quel cycliste est né à Paris dans le 18<sup>e</sup> arrondissement ?**

- a - Jacky Durand
- b - Laurent Fignon
- c - Thibaut Pinot

**9 Pourquoi le vélo est-il appelé la petite reine ?**

- a - Car c'est la reine des déplacements urbains
- b - En hommage à Wilhelmine, reine des Pays-Bas, grande amatrice de bicyclette
- c - Parce que les selles avaient à l'époque une forme de trône

**10 Qui est l'auteur de l'œuvre intitulée Roue de bicyclette ?**

- a - Marcel Duchamp
- b - Daniel Buren
- c - Man Ray

**11 Quel interprète a chanté : « Dans Paris à vélo on dépasse les autos. À vélo dans Paris on dépasse les taxis » ?**

- a - Philippe Katerine
- b - Joe Dassin
- c - Nino Ferrer

**12 Dans quel film voit-on Pierre Richard à vélo dans Paris ?**

- a - La Chèvre
- b - Le grand blond avec une chaussure noire
- c - Les Cracks

**13 Quelle célèbre course cycliste a donné son nom à un gâteau en 1910 ?**

- a - Le Paris-Brest
- b - Le Paris-Camembert
- c - Le Duo normand

**14 Compléter cette expression : « Être un peu fou, c'est avoir... dans la tête » :**

- a - Une grande roue
- b - Un petit vélo
- c - Un dérailleur

**15 En quelle année est apparu le Vélib' ?**

- a - En 2006
- b - En 2007
- c - En 2008

- 1 - Réponse C
- 2 - Réponse A
- 3 - Réponse B
- 4 - Réponse B
- 5 - Réponse B
- 6 - Réponse C
- 7 - Réponse A
- 8 - Réponse B
- 9 - Réponse B
- 10 - Réponse A
- 11 - Réponse C
- 12 - Réponse B
- 13 - Réponse A
- 14 - Réponse B
- 15 - Réponse B

Alors, vous pédalez dans la semoule ou vous êtes dans le peloton de tête ?



**UNE  
VILLE  
AVEC PLUS  
DE ROUES  
ET MOINS DE  
MOTEURS,**



**ÇA, C'EST PARIS.**

À Paris, un réseau de pistes cyclables sécurisées  
pour traverser la ville de part en part.

Plus d'infos sur [Paris.fr](http://Paris.fr)