



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2021



Table des matières

Édito	3
Organisation et dynamique associative	4
Mission et philosophie d'action	4
Indépendance politique et financière	4
Une baisse significative du nombre d'adhérent·e·s	4
Organisation	8
Vie associative	13
Paris en Selle, membre d'autres réseaux	16
Les actions de l'association en 2021	18
Une piste éphémère à la Villette	18
Yes We Bike ! : une campagne pour mettre le vélo au cœur des élections départementales et régionales	19
Une participation record au Baromètre des villes cyclables 2021	20
À Paris, des groupes locaux mobilisés pour embellir leur quartier	20
Du Guide des aménagements cyclables au CEREMA : une révolution culturelle en matière d'aménagements cyclables	21
Stationnement vélo en gare : importer en France l'expérience néerlandaise	22
Hommage à Angela	23
Franchissement Urbain Pleyel (FUP) : une victoire judiciaire	23
Un partenariat avec Sciences Po pour explorer les leviers juridiques et institutionnels de la promotion du vélo	25
Des affiches Paris en Selle signées Cecillie	25
Suivi des projets d'aménagements	26
Vélib' : un suivi continu pour un service toujours bancal	30
Communication	32
Relations presse et médias	32
Site internet	32
Réseaux Sociaux	34
Supports de communication physiques	35
Rapport financier	36
Dépenses	36
Revenus	37
Dons	37
Compte de résultat 2021	39

Édito

Sans vouloir absolument filer une métaphore cycliste, on peut dire que 2021 fût une année aux allures de faux plat montant, qui fait transpirer sans qu'on ait l'impression d'avancer très vite.

Au printemps, le temps que les nouvelles équipes municipales finissent de prendre leurs marques et peaufinent leurs plans vélos, le rythme politique s'est ralenti. Dans ce moment moins médiatique de nos actions de plaidoyer, nous avons œuvré, au fil des mois, pour tisser de nouvelles relations de travail avec nos interlocuteurs, qui sont au cœur de l'activité de Paris en Selle.

Mais cette période un peu attentiste, entre conception des politiques cyclables et débuts de réalisations (avec plus ou moins de retard) a généré beaucoup de prudence politique. Cette prudence a parfois tourné à la frilosité devant les critiques ciblant l'esthétique des aménagements et les discours sur les concessions soi-disant trop importantes faites aux usagers du vélo. Comme si l'incroyable succès des coronapistes, qui ont permis une explosion du nombre de cyclistes sur les pistes avait été oublié, alors même que cette dynamique très forte s'est poursuivie en 2021, partout en Île-de-France.

Tout cela a produit une forme d'essoufflement. Après une année 2020 riche en moments fédérateurs autour de la campagne des municipales, les confinements successifs et l'impossibilité de retrouver la convivialité des rendez-vous en présentiel ont pesé sur la dynamique associative.

Cela n'a pas empêché notre modèle d'indépendance politique et financière de se renforcer encore cette année. Si ce choix limite parfois nos capacités d'action, notre indépendance garantit la qualité de nos propositions et l'intégrité de nos objectifs. Elle est en tous cas plus que jamais constitutive de Paris en Selle.

Les objectifs de l'association n'ont d'ailleurs pas changé. Nous continuons à nous mobiliser pour faire du vélo une évidence, et à mener des actions, médiatiques ou plus discrètes, au service du vélo et des cyclistes de demain. Elles sont détaillées dans ce rapport d'activité.

Souhaitons que l'arrivée de nouvelles pistes cyclables et un plus grand niveau d'ambition politique sauront bientôt faire oublier les frustrations de ce faux plat. Tant que des aménagements médiocres continueront d'être construits et que des points noirs persisteront, ce sera le signe que nos combats militants sont loin d'être gagnés, et que nous devons, plus que jamais, continuer à mobiliser et à faire adhérer les citoyennes et citoyens pour construire ensemble des villes véritablement cyclables.



Jean-Sébastien Catier - Président
Juin 2022

Organisation et dynamique associative

Mission et philosophie d'action

Paris en Selle est une association d'intérêt général, dont l'objet est de promouvoir et développer l'usage du vélo à Paris et sur l'ensemble du territoire de la métropole parisienne. Notre objectif est de « faire du vélo une évidence » en dessinant une ville où se déplacer à vélo est un choix normal, sûr et pratique.

L'association mène deux types d'actions : notre activité de plaidoyer et d'expertise technique constitue le cœur de notre activité, que nous accompagnons d'actions publiques et médiatiques pour amplifier notre message et le porter à l'attention du grand public.

- Plaidoyer : porter le vélo dans le débat public en dialoguant avec élus et décideurs et en participant aux concertations publiques
- Expertise technique : nous apportons notre expertise technique pour améliorer la qualité des infrastructures cyclables qui sont réalisées. La doctrine de l'association en la matière est celle du *Guide des aménagements cyclables*, publié par Paris en Selle en 2019. C'est le premier ouvrage de référence en langue française, à destination des techniciens, collectivités et associations.
- Actions médiatiques : actions sur la voie publique et mobilisation de nos adhérents pour mettre en lumière un projet ou un problème

Indépendance politique et financière

Depuis ses débuts, Paris en Selle a fait le choix d'un modèle financier entièrement indépendant, sans subventions : c'est ce qui nous permet, en toutes circonstances, de conserver notre liberté de parole et notre ton critique. Notre financement repose exclusivement sur les adhésions et les dons privés de nos adhérents et de nos sympathisants.

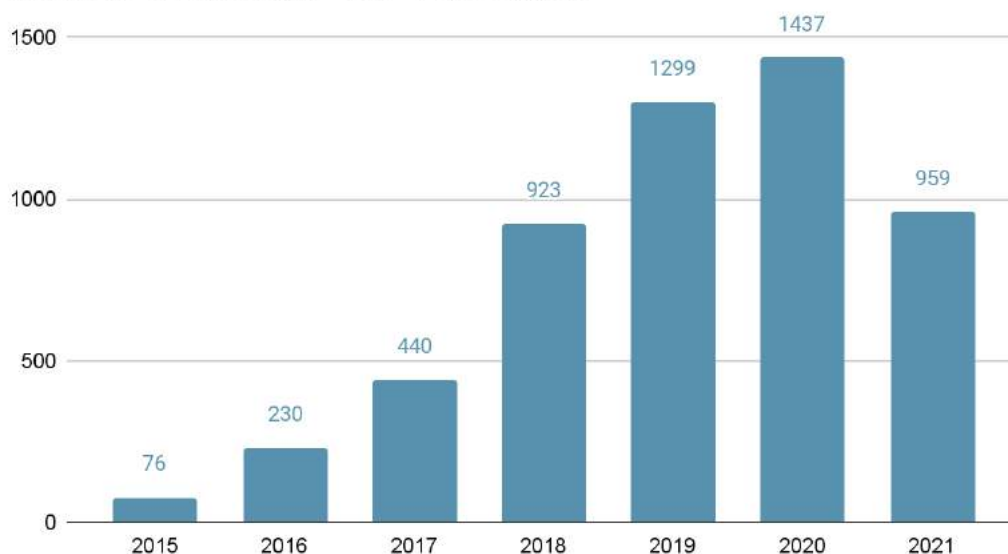
Le soutien financier des adhérent·e·s et des sympathisant·e·s est essentiel : c'est ce qui nous permet de poursuivre nos actions et de continuer à œuvrer pour le développement du vélo.

Une baisse significative du nombre d'adhérent·e·s

Au terme de l'année 2021, l'association comptait 959 adhérent·e·s à jour de cotisation. Cela représente 478 adhérent·e·s de moins depuis la fin 2020, soit une baisse significative, que l'on peut expliquer par deux facteurs essentiels :

- un bug de notre système informatique, qui a entraîné l'interruption des relances automatiques pour réadhérer pendant presque quatre mois, au cours de l'été : les adhérents dont l'adhésion arrivait à échéance dans cette fenêtre de temps n'ont pour la plupart pas renouvelé leur adhésion, n'étant pas informés que celle-ci était arrivée à son terme.
- un essoufflement global de la motivation suite à la crise sanitaire, au cours d'une année marquée par les couvre-feux et confinements, de rassemblements uniquement en distanciel. Privé de présentiel, le travail associatif est aussi privé d'une partie de sa convivialité.

Nombre d'adhérents au 31 décembre

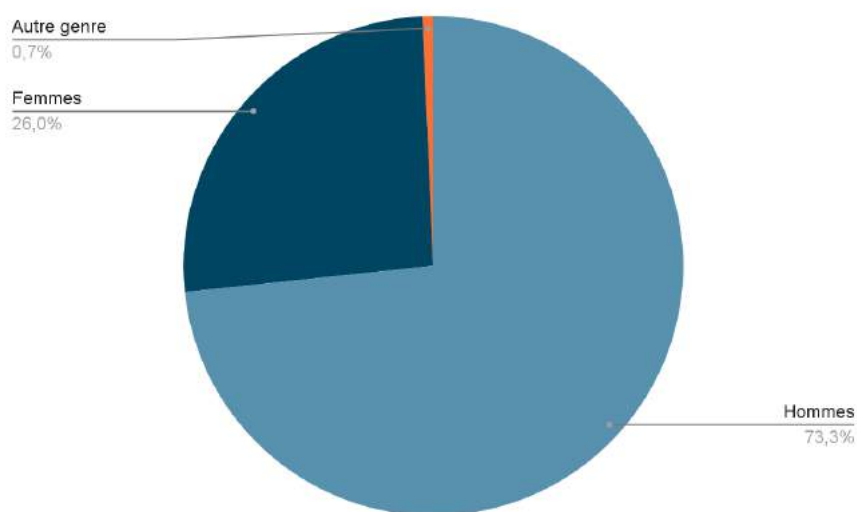


Cette baisse du nombre d'adhérents a des conséquences directes sur la trésorerie de l'association, et pose la question de son financement et de la diversification de ses revenus.

En 2022, une attention toute particulière sera portée au recrutement : alors que la pratique du vélo connaît une véritable explosion en Île-de-France, le vivier d'adhérents potentiel s'est élargi. Plus d'adhérents, c'est aussi plus de poids politique et l'assurance d'être davantage écoutés par les élus et décideurs.

Genres

La moyenne d'âge des adhérent·e·s est de 40 ans. 73% des adhérent·e·s qui ont renseigné leur genre se définissent comme hommes, 26 % se définissent comme femmes, 0,7% comme d'un genre autre. La proportion de femmes est en légère baisse par rapport à 2020 (28% en 2020).

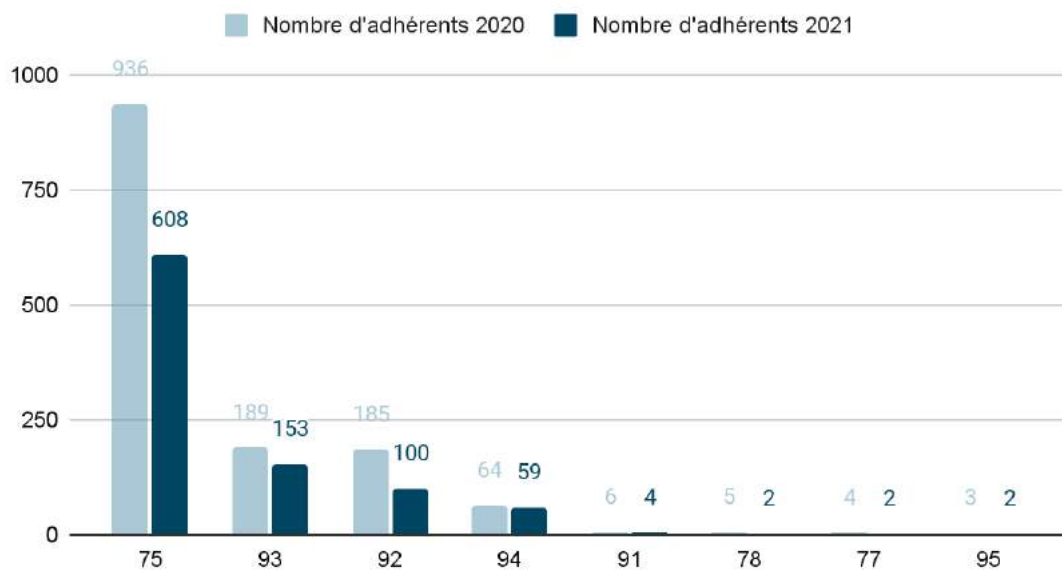


Répartition géographique

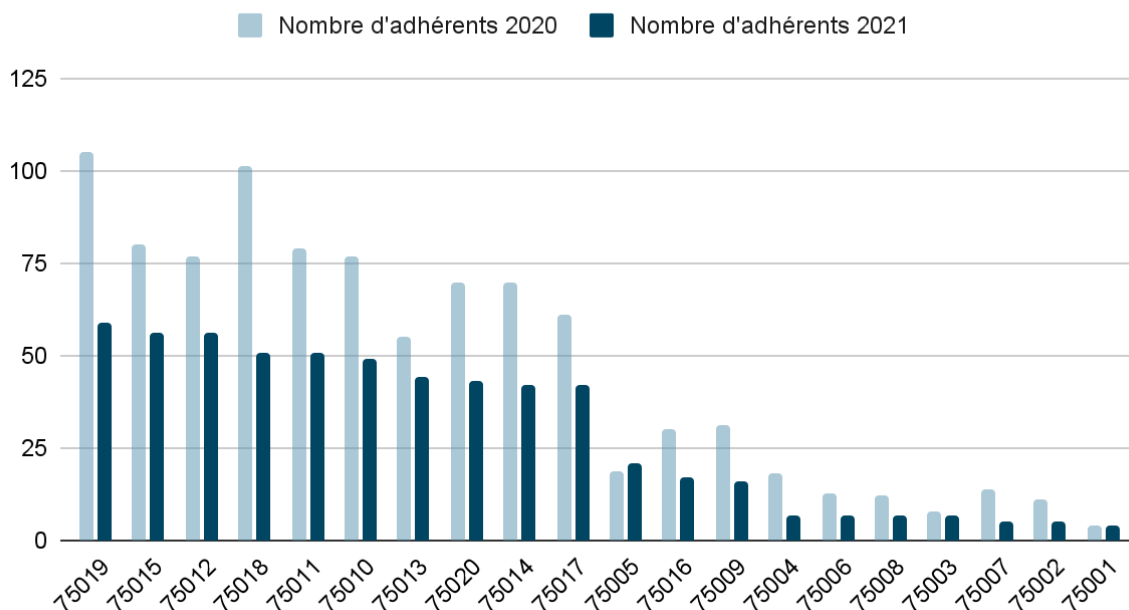
La plupart des adhérent·e·s sont domicilié·e·s à Paris, avec un fort contraste selon les arrondissements. En dehors de Paris, le département de Seine-Saint-Denis est le deuxième en nombre d'adhérents. C'est aussi celui où la baisse des adhérents est la moins importante avec le Val-de-Marne.

Département	Nombre d'adhérent·e·s au 31/12/2021	Nombre d'adhérent·e·s au 31/12/2020	Évolution 2020-2021
Paris	608	936	-35%
Seine-Saint-Denis	153	189	-19%
Hauts-de-Seine	100	185	-46%
Val-de-Marne	59	64	-8%

Evolution du nombre d'adhérents par département francilien



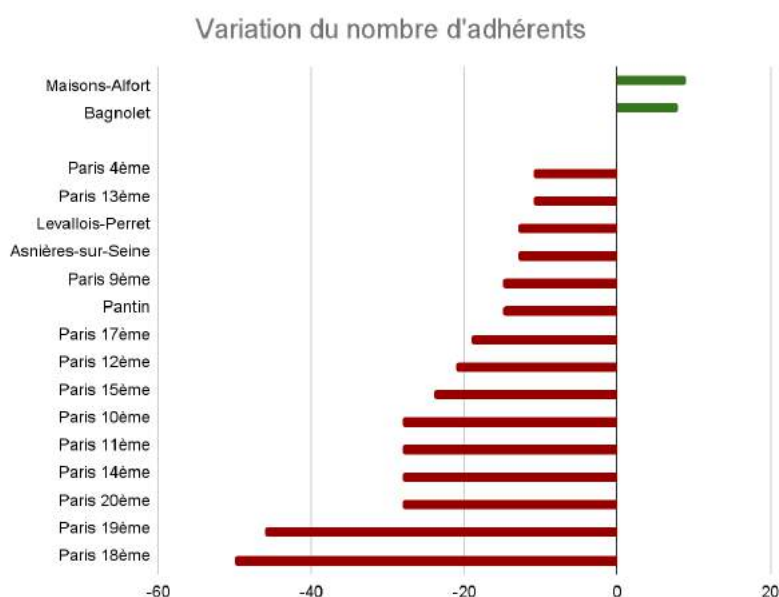
Variation du nombre d'adhérents par arrondissement



33% des adhérent·e·s habitent en première couronne et 64% à Paris intra-muros, une proportion stable par rapport à 2020 (65%).

Dans cette tendance à la baisse du nombre d'adhérent·e·s, quelques villes ont connu de légères hausses d'adhérent·e·s : Maisons-Alfort et Bagnolet, en première couronne. Cependant, des chutes fortes sont à constater, les plus marquées étant dans Paris 18e et Paris 19e, qui étaient aussi les arrondissements avec le plus d'adhérent·e·s en 2020.

Le graphique ci-dessous montre les variations d'adhérent·e·s les plus importantes pour les communes ou arrondissements qui ont perdu au moins 10 adhérent·e·s et gagné au moins 5 adhérents.



Organisation

Paris en Selle est dirigée par son Conseil d'Administration. L'association a pris le tournant de la professionnalisation dès 2019 en engageant sa directrice salariée. Localement, ce sont les groupes locaux, animés par des groupes de bénévoles actifs, qui prennent le relais du plaidoyer porté par l'association à l'échelle de chaque territoire.

Conseil d'administration

Le Conseil d'Administration est constitué de treize administratrices et administrateurs élus pour un an par l'Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration se réunit une fois par mois. En 2021, les traditionnelles réunions en présentiel ont alterné avec les réunions en visioconférence en fonction des mesures de confinement.

La gestion courante de l'association est assurée par chaque responsable de mission ou par le Président ; les décisions plus structurantes sont discutées en réunion de CA ou sur Slack dans une chaîne dédiée.

L'Assemblée Générale de 2021 s'est tenue à distance, le 10 avril 2021.

Depuis avril 2021, le Conseil d'Administration est composé de :

Jean-Sébastien Catier - Président

Francilien de naissance, parisien depuis longtemps, passé au vélo pour gagner du temps en allant moins vite, tout en profitant du paysage. Passionné par la et les politiques, il met à profit ses multiples expériences professionnelles pour imaginer des actions, outils, organisations, et consolider les bases de Paris en Selle tout en diffusant ses messages dans les médias.

Alexandre Becker

Strasbourgeois d'origine, il a longtemps utilisé le Vélib' à Paris et les *Boris bikes* à Londres avant d'acquérir son propre vélo et d'en faire son principal moyen de transport. Il découvre alors qu'outre le gain de temps et de confort, le vélo est un outil incontournable pour redessiner nos villes et les rendre plus apaisées et agréables. Dans l'association, il contribue à l'animation du groupe 18e, à l'élaboration de plans de circulation et au club lecture vélo.

Florimond Berthoux

Enfant, à la campagne, il se déplace à vélo. Mais c'est lors de ses études à Copenhague qu'il apprend à pédaler en ville. À son arrivée à Paris, il délaisse pour un temps le vélo face à la concurrence du métro avant que le RER A et les galères de Vélib' ne lui donnent envie de reprendre sa liberté. Il s'intéresse à l'infrastructure et à la cartographie vélo, et coordonne le travail du Comité Vélo central.

Vincent Degove

Francilien de naissance, il devient coursier à vélo à partir de 2010, ce qui lui donne une connaissance empirique des infrastructures cyclables de la région. Cette connaissance lui sert pour coordonner le projet RER V au sein du Collectif Vélo Île-de-France, duquel il est également administrateur. Il vit à Pantin et s'investit dans la section Pantinoise de Paris en Selle.

Johann Helwig

Depuis son enfance, il pratique le vélo dans sa chère campagne alsacienne. Passé par Strasbourg, puis par Nantes, il est séduit par le vélo comme mode de déplacement urbain dans des villes apaisées. Arrivé à Paris, il cherche à comprendre pourquoi la capitale était si peu praticable pour les cyclistes et adhère à Paris en Selle. Il cofonde l'antenne de Pantin en 2018, qu'il anime, et milite pour que la Seine-Saint-Denis devienne aussi un territoire cyclable. Il est aussi référent pour le Collectif Vélo Île-de-France en Seine-Saint-Denis.

Yves Le Jan

Après avoir pédalé un peu au collège en Normandie, il s'est mis au Vélib' régulièrement après avoir haï les trajets en 62 pour traverser le 15e jusqu'à la ligne 10 du métro pour un trajet vers Boulogne. Le passage au vélo pour cette partie du trajet était déjà super. Passé au tout Vélib' pour un trajet entièrement parisien, la transition plus que laborieuse du service l'a fait craquer un midi, le 1er février 2018 pour acheter un vélo pour être sûr d'arriver à l'heure à un rendez-vous en fin d'après-midi. Son Navigo a été suspendu le mois d'après pour circuler à vélo au quotidien, y compris en famille avec ses enfants (10 et 6 ans). Co-référent du groupe local du 15e.

Laurent Louf - Secrétaire

Né à la campagne où le vélo se limitait aux balades avec ses parents, c'est en s'installant en région parisienne qu'il se remet au vélo. Comme sport d'abord, puis devient au fil du temps son unique moyen de transport à Paris. Le vélo est pour lui un moyen de découvrir la ville et de l'apaiser, et un symbole fort de liberté et d'indépendance. En plus du secrétariat, il anime le groupe du 17e arrondissement, s'intéresse aux sujets cartographie et data sur la mobilité, et geek à ses heures perdues pour l'association.

Guillaume Martin

Originaire du Val-de-Marne, et aujourd'hui cycliste tous modes (vélotaf, randonnée itinérante, cols sportifs), il tombe dans la marmite du vélo via une prise en conscience des enjeux énergie/climat il y a une dizaine d'années qui l'invite à repenser complètement son mode de vie. Il conseille des collectivités locales et entreprises sur leurs politiques de mobilité et de neutralité carbone au sein du cabinet BL évolution. Auparavant, il a été administrateur de l'association Avenir Climatique pendant 7 ans.

Anne Monmarché

Adolescente dans la campagne stéphanoise, le vélo était son seul moyen de se déplacer de façon autonome. Par habitude familiale, elle utilise aussi son vélo pour des balades du dimanche et du cyclotourisme. C'est donc assez naturellement qu'elle s'intéresse aux associations vélo des différentes villes où elle habite. Simple adhérente de l'asso Valentinoise REVV, organisatrice des Balades Nocturnes de l'asso Toulousaine 2P2R, et bientôt référente du 11e arrondissement et administratrice à Paris en Selle. Plutôt habituée à rouler dans n'importe quelles conditions, c'est en devenant maman (et en vieillissant) qu'elle se rend compte que les bonnes infras sécurisées, c'est quand même important !

Jean-Hugues Pierson

Originaire des Alpes, il utilisait le vélo pour se rendre au campus de Grenoble durant ses études, dans les années 1980. C'est une petite trentaine d'années plus tard, à Paris, qu'il redécouvre vraiment, à la fin de sa carrière administrative et ne se déplace plus que sur son vélo de ville. Jeune retraité, il reste passionné par les politiques publiques, notamment en matière de mobilité et continue de développer ses compétences en matière de "droit du vélo".

Estelle Pinchon

Après une grosse chute à l'adolescence qui l'avait maintenue éloignée des cycles, elle décide de remonter en selle à Paris il y a quelques années pour la praticité et le coût de ce mode de transport. Une altercation de trop avec un automobiliste qui ne connaît pas le code de la route et la met en danger lui fait sauter le pas de l'adhésion à Paris en Selle. Après avoir co-créé le groupe local de Levallois, elle s'implique depuis son déménagement à Montreuil dans la gestion des groupes locaux.

Camille Schwab - Trésorière

Parisienne adepte du métro, elle essaye son premier Vélib' assez tard mais comprend vite que c'est le mode de déplacement le plus rapide, agréable et écologique pour se déplacer dans Paris. Elle troque donc

rapidement son pass navigo et son abonnement Vélib' pour son vélo personnel qu'elle ne quitte plus. Elle rejoint Paris en Selle en 2019 pour rendre la métropole du Grand Paris plus cyclable, tout particulièrement pour les femmes.

Julie Sillam

Après un an à Amsterdam, elle se rend compte de la qualité de vie qu'offre une ville cyclable et verte : liberté de mouvement, plaisir de rouler en toute sécurité, qualité de l'air ... A la sortie du premier confinement lié à la crise sanitaire de la Covid-19, en Mai 2020, elle décide de s'engager dans la ville où elle a grandi afin d'aider à sa transition, mais aussi de s'acheter un vélo personnel. Commerciale dans la vraie vie, elle accompagne Paris en Selle notamment sur les sujets liés aux entreprises.

Directrice salariée

Camille Hanuise est directrice salariée de l'association depuis août 2020, après une première année passée au poste de directrice de la campagne municipale.

Au quotidien et en binôme avec le président de l'association, Camille représente Paris en Selle auprès des élus et des médias, se charge du plaidoyer et de la communication de l'association, ainsi que de l'animation du réseau de groupes locaux.



Le choix de la professionnalisation de ce poste permet de mieux coordonner le travail de l'association et d'améliorer le suivi et la qualité du plaidoyer, tout en assurant une grande continuité dans les actions et les discours de l'association, ce qui contribue énormément à sa force et son poids politique.

Groupes locaux

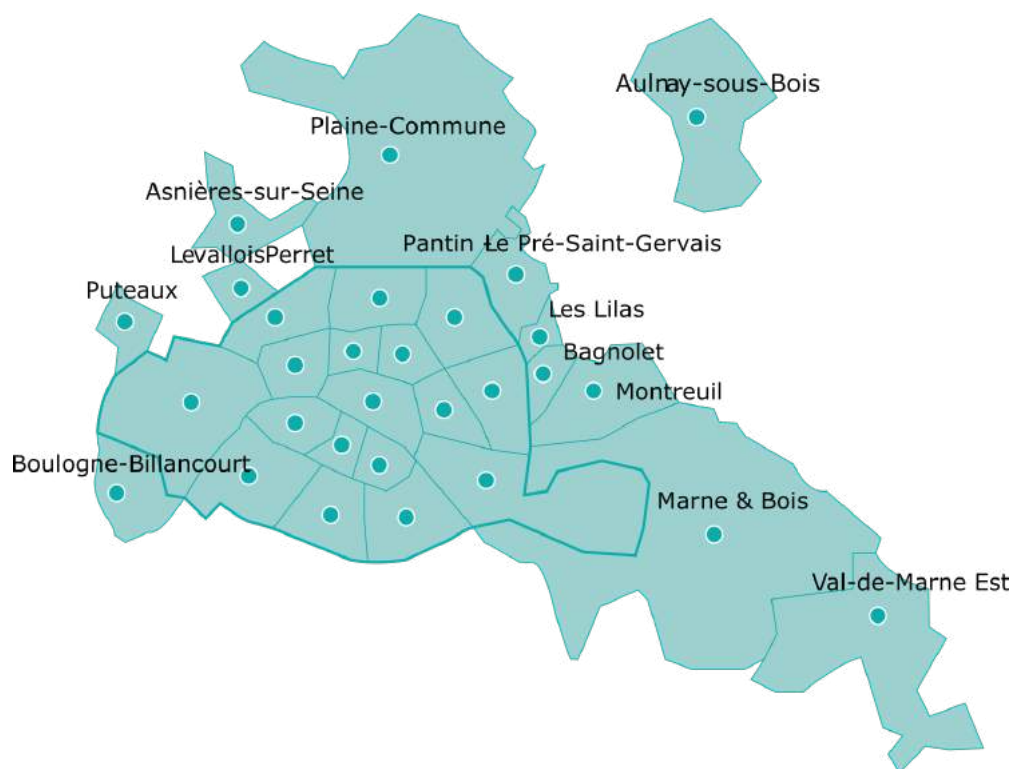
Les groupes locaux permettent de développer l'action de Paris en Selle à une échelle locale.

Ces groupes ont pour mission de représenter l'association localement, de la faire connaître auprès des décideurs et des citoyens, de suivre ou proposer des projets d'aménagements cyclables. Ils jouent aussi un rôle dans la convivialité (apéros locaux) et l'accueil des nouveaux et nouvelles adhérentes. Les comptes-rendus d'activité des groupes locaux figurent en annexe à ce document.

Le réseau des groupes locaux a peu évolué en 2021, bien que de nombreux groupes aient vu leurs référents changer. Tous les arrondissements intra-muros sont couverts.

Fin 2021, un total de vingt-sept groupes locaux sont actifs sur l'ensemble du territoire du Grand Paris : quinze à Paris et treize dans la petite couronne.

Votre territoire manque sur la carte et vous êtes motivé-e pour participer à la création / l'animation d'un groupe local ? N'hésitez pas à vous manifester auprès de notre équipe de coordination territoriale, groupe locaux@parisenselle.fr.



Chaque groupe est animé par une référente ou un référent, ou par un binôme de co-référents en lien avec le CA.

Paris

Centre : Nicolas Minghetti, Nicolas Sennequier
 5e-6e-7e : Antoine Breton, Anne-Sophie Godfroy, Valentin Rouge
 8e : Arnaud Chollet
 9e : Camille Schwab
 10e : Raphaël Améaume, Hugo Tanné
 11e : Anne Monmarché, Yann Bureller
 12e : Cyrille Rosset, Baptiste Gauvin, Marion Soulet
 13e : Odilon Villeflose
 14e : Clément Ruffini, Patrick Mantell
 15e : Yves Le Jan, Raphaëlle Bergerot
 16e : Laurent Gautier, Nicolas Necker
 17e : Laurent Louf
 18e : Alexandre Becker, Thomas Legal
 19e : Olivier Drouan, Pierre Danzas
 20e : Jonathan Klym

92

Asnières : Patrick de Montclos, Marine Belz

Boulogne-Billancourt : Pete Sedcole, Pascal Bordier, Damien Allary
Puteaux : Kevin Devos

93

Aubervilliers : Julien Guibert
Aulnay-sous-Bois : Gilles Brutel
Bagnolet : Maxime Agator, Matthieu Pownall
Les Lilas : Clémence Bahin, Brice Foucher, Julien Licourt
Montreuil : François Beix, Anne Isimat-Mirin
Pantin - Le Pré-Saint-Gervais : Mélina Gaffré, Antoine Guillonnet
Plaine Commune : Frédéric Bernat, Maxime Gadreau
Saint-Ouen : Paul Varry

94

Marne & Bois : Sébastien Le Graët, Paul Racanière
Val de Marne Est : Nicolas Tetart

Bénévoles spécialisés

On peut apporter beaucoup à l'association, sans nécessairement faire partie du Conseil d'Administration ou s'occuper d'un groupe local. Ces adhérents nous apportent leur énergie et leurs compétences particulières pour faire fonctionner l'association. Un grand merci ! N'hésitez pas à les rejoindre si vous avez des compétences qui peuvent nous aider.

- **Graphisme** : Aurélie et François
- **Apéros en Selle** : Jonathan
- **Administration des systèmes informatiques** : Laurent, Yves, Dimitri, Guillaume
- **Photographie, vidéo** : Léo et Pierre
- **Réseaux sociaux** : Victoria (Instagram)

Vie associative

Accueil des adhérent·e·s



Réunion d'accueil des adhérents et des adhérentes

Mardi 21 septembre 2021 - de 19h à 20h

Bonjour,

La réunion d'accueil des adhérents de la rentrée 2021 a lieu demain soir à partir de 19h et se déroulera à la Maison du Vélo, 37 boulevard Bourdon, 75004 Paris - à deux pas de la place de la Bastille.

Pensez à prendre un masque !

Vous ne pouvez plus venir ? Merci de nous prévenir par mail à contact@parisenselle.fr.)

Au programme de cette réunion d'une heure :

- L'approche de Paris en Selle pour rendre la ville plus cyclable
- Le fonctionnement de l'association et le rôle des groupes locaux
- Comment s'impliquer dans l'association et participer aux projets en cours ?

Des réunions d'accueil des adhérent·e·s sont organisées régulièrement afin de permettre aux nouveaux venus de mieux comprendre le fonctionnement de l'association et leur permettre d'identifier les projets sur lesquels s'investir.

Animées par un binôme de membres actifs de Paris en Selle, ces réunions sont l'opportunité de rappeler le positionnement politique mais apaisant de l'association et présentent en détail ses champs d'actions.

Quatre réunions d'accueil ont eu lieu en 2021 : au format webinaire en janvier et en mai en raison des contraintes sanitaires, puis en présentiel, en septembre et en octobre.

Apéros mensuels

Après une année 2020 où la plupart des apéros s'étaient déroulés en distanciel, 2021 a marqué le retour de ce rendez-vous mensuel dans les bars et dans les parcs.

L'apéro mensuel a lieu tous les 10 du mois et permet aux adhérent·e·s de se rencontrer dans un cadre convivial.



Lettre d'information

La newsletter est un outil de communication important, à destination des adhérent·e·s et plus largement des sympathisant·e·s et de toutes celles et ceux qui s'intéressent aux actions de l'association. Elle touche des publics complémentaires de ceux des réseaux sociaux et permet de faire le point sur des sujets de fond (changements de réglementation, point sur l'avancement des grands projets, culture vélo, etc.) et de diffuser des actualités plus chaudes :

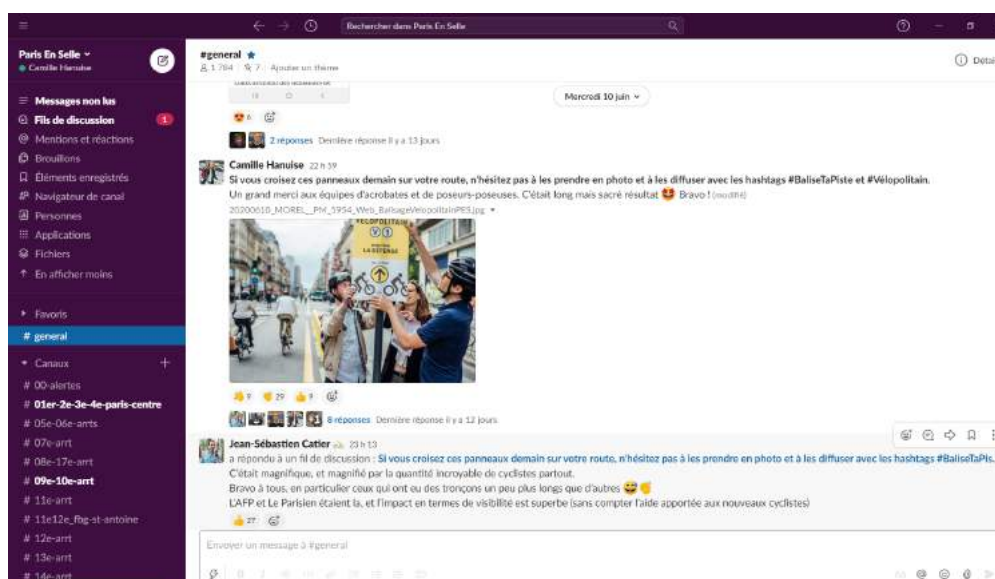
- Actualités de l'association et de ses groupes locaux : actions menées, appels à la mobilisation, rendez-vous ou événements divers
- Agenda des événements concernant le vélo
- Réunions et concertations publiques, pour lesquelles il est utile d'avoir des cyclistes présents (qu'ils soient adhérents ou pas)
- Chantiers et nouvelles pistes cyclables
- Revue de presse vélo

Plus de 5300 personnes sont abonnées à la newsletter de Paris en Selle à la fin de l'année 2021.

Slack

Paris en Selle utilise l'application Slack pour organiser les échanges internes. À la croisée du forum, du chat et du réseau social, il s'agit d'un outil qui facilite le partage horizontal des informations, les échanges de photos, documents, etc. L'essentiel de la vie associative de Paris en Selle, des discussions et de la création d'un consensus autour d'un projet ou d'une réaction, s'y tient.

L'association utilise la version gratuite de Slack, qui ne permet pas de conserver plus de 10 000 messages. L'espace est dynamique et actif, avec une forte spécialisation des chaînes de discussion.



Tractage

Tracter permet d'atteindre le large public que vise l'association. L'objectif est de rencontrer les cyclistes urbains pour parler avec eux de leur quotidien et de leurs attentes. Cela permet de faire connaître plus largement l'association, en montrant aux personnes se déplaçant à vélo qu'elles ne sont pas seules et qu'il est possible d'obtenir de vraies améliorations des politiques cyclables en agissant collectivement.

Forums des Associations

La plupart des groupes locaux participent aux traditionnels forums des associations, qui se déroulent pendant la période de rentrée scolaire (septembre/octobre), à la fois dans les arrondissements parisiens et les différentes villes dans lesquelles Paris en Selle est présente. Le

format est généralement le même : un stand est mis à disposition des bénévoles pendant une journée (ou demi-journée).

Ces forums permettent de présenter les actions de Paris en Selle aux habitants du quartier et de toucher un public varié. Ils sont un bon vivier de recrutement de nouveaux adhérents.

Paris en Selle a participé à plus de vingt forums des associations au cours des mois de septembre et d'octobre 2021.



Paris en Selle, membre d'autres réseaux

Collectif Vélo Île-de-France

Paris en Selle est un membre actif du Collectif Vélo Île-de-France. Lancé en 2019, le Collectif Vélo IDF réunit les associations vélo du territoire francilien qui mène, grâce à son équipe de salariés, un plaidoyer vis-à-vis des départements et de la région Île-de-France.

Son objectif est de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Sa vision de l'urbanisme cyclable est semblable à la doctrine portée par Paris en Selle.



Le Collectif défend notamment le projet de RER V, un Réseau Express Régional Vélo sur le modèle des transports en commun, dont les neuf lignes cyclables relieront les grands pôles de l'Île-de-France, et en a obtenu le financement à hauteur de 300 M€ par la région Île-de-France en janvier 2020. Le projet en est actuellement à la phase opérationnelle, avec des réunions axe par axe pour définir les tracés définitifs avec les différents maîtres d'ouvrage, le Collectif (et donc Paris en Selle) étant systématiquement invité aux réunions.

Le Collectif est dirigé par son Directeur, Louis Belenfant, sous le contrôle d'un Conseil d'Administration, auquel Paris en Selle est représenté avec 3 sièges (sur 12). Jean-Sébastien Catier, Vincent Degove, et Anne Isimat-Mirin sont les 3 administrateurs·trices désignés par Paris en Selle.

Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)



Paris en Selle adhère à la Fédération des Usagers de la Bicyclette (www.fub.fr), entité nationale qui rassemble les associations œuvrant pour l'amélioration du quotidien des usagers du vélo et pour le développement de cette mobilité en France.

#RasLeScoot



Paris en Selle est à l'initiative de la création du collectif #RasLeScoot, avec notamment les associations 60 millions de piétons, Respire, l'AUT, MDB, Paris Sans Voiture, Vélorution. L'objet de ce collectif est d'agir contre les nuisances d'un nombre excessif

de deux roues motorisés à Paris, qui constitue une exception en Europe et gêne aussi le développement et la sécurité du vélo.

Les missions du collectif - devenu association nationale en 2020 - sont d'interpeller les élus et le grand public pour que des mesures soient prises pour réguler les nuisances des deux roues motorisés (2RM) dans l'espace public, par exemple par la mise en place du stationnement payant, dont l'efficacité a fait ses preuves à Vincennes et Charenton, ou du contrôle technique déjà mis en place pour les automobiles.

Les actions de l'association en 2021

Une piste éphémère à la Villette

Dans le parc de la Villette, les bords du canal de l'Ourcq sont un axe incontournable pour les usagers du vélo. Cet axe majeur situé entre Paris et Pantin, permet de relier à vélo et en toute sécurité la capitale à toutes les communes du nord-est. Les cyclistes y sont nombreux à y circuler (plus de 200 000 en septembre 2020) malgré l'absence d'aménagements dédiés.

C'est pour demander la création d'un aménagement vélo bien séparé de la promenade piétons que Paris en Selle a installé, l'espace de quelques heures, une piste cyclable éphémère dans le parc de la Villette le 27 janvier 2021 : [une action à retrouver en vidéo](#).

Ce matin-là, les cyclistes traversant le parc de La Villette pour se rendre à Paris ou à Pantin ont pu circuler sur une piste cyclable dédiée, bien séparée de la promenade piétonne, installée par les bénévoles de l'association.

L'opération Déroule Ta Piste a permis de préfigurer sur le terrain la solution défendue par Paris en Selle sur cet axe aujourd'hui très inconfortable pour celles et ceux qui se déplacent à vélo, mais aussi pour les promeneurs.

Créer une piste cyclable large et confortable parallèlement à la promenade piétonne permettrait de sécuriser les piétons, qui pourront se promener en toute tranquillité, tout en permettant aux cyclistes de traverser le parc plus sereinement et plus efficacement.

La portion du canal de l'Ourcq qui traverse le parc est un des points d'entrée de la capitale les plus fréquentés par les cyclistes. La traversée est un maillon indispensable du Vélopolitain, le réseau cyclable parisien que la Ville de Paris s'est engagée à réaliser d'ici 2024 et constitue également l'une des lignes prioritaires du RER Vélo.

Suite à notre action, la Ville de Paris nous a conviés à une réunion de travail pour nous présenter de premières ébauches d'aménagements. Hélas, le sujet est aujourd'hui au point mort, le parc de la Villette continuant de s'opposer frontalement à tout projet de piste cyclable.



Créer une piste cyclable séparée de la promenade piétonne permettrait de limiter les conflits d'usage

Yes We Bike ! : une campagne pour mettre le vélo au cœur des élections départementales et régionales

Paris en Selle a participé activement à la campagne *Yes We Bike !* portée par le Collectif Vélo Île-de-France pour les élections départementales et régionales de juin 2020.



Ces scrutins représentent un enjeu important pour le développement du vélo dans la région Île-de-France : la Région et l'ensemble des départements possèdent des compétences clés sur la voirie, qu'il s'agisse du financement, de la coordination des projets ou de la création de pistes cyclables.

La campagne menée par le Collectif Vélo Île-de-France avec l'ensemble du réseau associatif, partout sur le territoire

francilien, avait pour objectif de mettre le vélo au cœur de l'élection et d'en faire un sujet incontournable de la campagne :

- par la création d'une plateforme web dédiée, <https://www.yeswebike.fr/>, pour toucher le grand public.
Le site détaille les propositions associatives pour chaque territoire, et a permis aux Franciliens de signer pour le vélo, recueillant près de 8 000 signatures.
- par un travail de plaidoyer auprès des candidats.
L'équipe salariée du Collectif, associée aux représentants des associations locales, a rencontré les principales têtes de liste à l'élection régionale et les équipes des candidats à la présidence des départements franciliens. Ce travail a porté ses fruits et les principaux candidats à la Région se sont engagés à réaliser le RER V.
- par une mobilisation des associations sur le terrain : le balisage du RER V
La réalisation du RER V, réseau cyclable à l'échelle de la région, était la principale demande des associations.

Inspirés par l'action de balisage du Vélopolitain menée par Paris en Selle en 2020, les bénévoles des associations ont balisé plus de 60km du futur réseau le 19 mai 2021.

Objectif ? Faire parler du RER V en le préfigurant dans l'espace public.
Paris en Selle a notamment pris en charge l'organisation de l'action dans Paris intra-muros et ses membres ont activement participé au balisage des lignes A, B et D.



Financement

La campagne Yes We Bike ! a été financée grâce aux dons des associations membres du réseau. La participation de Paris en Selle s'élève à 1 000 € de dons, ainsi qu'à un financement direct de l'action balisage à hauteur de 1 094,33 €, soit plus de 2000€ en tout (pour un budget du Collectif pour la campagne de 10k€ + 20k€ de mécénat de compétences).

Une participation record au Baromètre des villes cyclables 2021



Outil phare pour évaluer les politiques cyclables partout sur le territoire français, la troisième édition du Baromètre des villes cyclables, portée par la FUB, s'est déroulée entre le 13 septembre et le 30 novembre 2021.

Les membres de Paris en Selle se sont mobilisés pour obtenir le plus de réponses possibles sur leur territoire et qualifier un maximum de communes (en obtenant un minimum de 50 réponses), notamment par des opérations de tractage et une forte mobilisation sur les réseaux sociaux pour communiquer auprès d'un large public.

Nouveauté de l'année : les associations avaient la possibilité de poser deux questions locales, spécifiques à leur commune. L'intégration de ces questions à l'enquête nationale s'est faite via le Collectif Vélo Île-de-France, qui a coordonné les remontées des associations franciliennes vers la FUB.

À la clôture de l'enquête, l'ensemble des villes où Paris en Selle est présente se sont qualifiées. En Île-de-France, ce sont plus de 300 villes qui se sont qualifiées et plus de 55 000 répondants qui ont participé à cette grande enquête, dont presque 10 000 personnes à Paris. Avec près de 280 000 réponses sur toute la France, le Baromètre 2021 a enregistré un record de participation.

Les résultats du Baromètre ont été dévoilés en février 2022 - les résultats, leurs impacts politiques et médiatiques seront traités dans le rapport d'activité de l'année 2022.

À Paris, des groupes locaux mobilisés pour embellir leur quartier

Embellir votre quartier est une méthode de travaux mise en place par la Mairie de Paris pour transformer l'espace public. Elle vise à rationaliser les travaux de voirie pour minimiser les impacts sur les riverains, à l'échelle d'un quartier.

Dans chaque quartier (80 au total dans Paris), des concertations publiques ont lieu via la plateforme idee.paris.fr pour recueillir les propositions des parisiens et parisiennes. La première vague de concertations Embellir a eu lieu en 2021, à raison d'un quartier par arrondissement (17).

Grâce à la mobilisation de ses groupes locaux, Paris en Selle a participé à toutes les phases de concertation et a fait des propositions concrètes dans l'ensemble des arrondissements¹ pour sécuriser les déplacements à vélo, apaiser l'espace public grâce à des modifications du plan de circulation et rendre la ville à ses habitants.

Une page de notre site web permet de retrouver toutes nos propositions Embellir par arrondissement : <https://parisenselle.fr/propositions-embellir-votre-quartier/>.

À l'issue de cette phase 1 et en regardant l'ensemble des projets retenus à l'échelle de Paris, force est de constater qu'il existe de grosses disparités en fonction des quartiers traités :

- certaines mairies sont très volontaristes sur les changements de plan de circulations (Centre, 8e, 12e)
- quelques bonnes surprises dans des quartiers encore peu cyclables (16e)
- des déceptions dans des arrondissements pourtant très fréquentés des cyclistes (10e, 19e)
- l'absence complète d'améliorations pour les cyclistes dans certains quartiers (7e).

Dans les projets, la suppression du stationnement en surface est, quand elle est chiffrée, de l'ordre de 20-25 %, loin des 50% annoncés par la Mairie de Paris.

En 2022, l'association suivra la mise en œuvre des propositions retenues dans cette phase 1 et participera aux concertations qui seront lancées sur de nouveaux quartiers, pour faire de nouvelles propositions pour le vélo.



Du *Guide des aménagements cyclables* au CEREMA : une révolution culturelle en matière d'aménagements cyclables

Publié en 2019, le *Guide des Aménagements Cyclables* de Paris en Selle est le premier ouvrage en langue française à détailler la manière de construire un réseau cyclable complet, confortable et sécurisé. L'ouvrage de 144 pages, écrit par Simon Labouret et Rivo Vasta, déchiffre les principes d'aménagements cyclables aux Pays-Bas et affirme la ligne directrice de l'association en la matière. Il renforce l'expertise technique de l'association dans le dialogue face aux aménageurs pour dessiner une ville 100 % cyclable.

Le premier tirage épuisé, l'ouvrage est parti en réimpression au début de l'année 2021, juste à temps pour voir ses principes repris par le CEREMA - une vraie révolution culturelle !

¹ Retrouvez le détail des propositions par arrondissement dans le compte-rendu des groupes locaux, en annexe.

Le CEREMA, organisme qui fait autorité en matière d'aménagement de la voirie, [a publié ses nouvelles recommandations pour concevoir des pistes cyclables réussies](#) au mois de février. Continuité du réseau, sécurité, capacité des pistes et confort d'usage : la plupart des principes défendus par Paris en Selle sont adoptés et remplacent une approche obsolète, qui ne répondait plus aux besoins de celles et ceux qui se déplacent à vélo. C'est un grand progrès pour le vélo, et une belle reconnaissance du travail de réflexion et de compilation des bonnes pratiques mené par nos adhérent·e·s.

Le *Guide des aménagements cyclables* est quant à lui toujours disponible à la vente au prix de 20 €, ou téléchargeable gratuitement en version PDF sur notre site.



Carrefour protégé à la hollandaise selon le Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle (2019)

Mise à jour de la doctrine du CEREMA (2021)

Stationnement vélo en gare : importer en France l'expérience néerlandaise

Au mois de juin, à l'occasion de la publication de l'ouvrage néerlandais *Fietsparkeren bij stations*², Paris en Selle a organisé un webinaire sur le stationnement vélo en gare avec ses deux auteurs, Folkert Piersma et Wout Ritzema. Respectivement ingénieur et urbaniste, ces experts travaillent pour ProRail - équivalent néerlandais de SNCF Réseau et de Gares et Connexions - qui mène depuis plus de vingt ans une politique exemplaire en matière de stationnement vélo en gare.



Intitulé "Stationnement vélo en gare : les recettes du succès néerlandais", le webinaire [toujours disponible en replay](#) a réuni des élus et des techniciens des collectivités, de la SNCF, des bureaux d'étude et des associatifs

À la suite de cet événement, Jean-François Pierre, adhérent de l'association, a entrepris de traduire l'ouvrage *Fietsparkeren bij stations* vers le français, avec l'objectif de faire publier le livre en français. Le développement du stationnement vélo en gare est en effet un enjeu

² Piersma, Folkert et Wout Ritzema. *Fietsparkeren bij stations* (Stationnement vélo en gare. Thoth Uitgeverij, 2021

majeur pour permettre le développement de l'intermodalité. En France, l'offre est très peu développée et un plaidoyer associatif en la matière, inspiré des solutions déployées aux Pays-Bas, serait le bienvenu.

Fin 2021, alors que la traduction du livre est quasi-achevée, nous n'avons pas trouvé de financement pour la publication de l'ouvrage traduit. Début 2022, le projet prend une nouvelle direction : nous travaillons désormais à l'élaboration d'un guide en français sur le thème du stationnement vélo en gare en lien avec le Collectif Vélo Île-de-France, MDB, l'ADMA et la FUB.

Hommage à Angela

Début juillet, nous nous sommes rassemblés Porte de Montreuil pour rendre hommage à Angela, une jeune cycliste de 31 ans renversée et tuée par un automobiliste alors qu'elle traversait la place à vélo, après plusieurs accidents mortels de cyclistes et en hommage également à toutes ces victimes.

Nous avons déposé un bouquet de fleurs et observé une minute de silence, en présence de proches de la jeune femme, de nombreux anonymes et d'élus des villes de Paris (David Belliard et Jacques Baudrier, adjoints à la Maire de Paris, Eric Pliez, maire du 20e arrondissement) et de Montreuil (Olivier Stern, adjoint au maire de Montreuil).



Les portes de Paris sont des points noirs identifiés par les usagers et par les associations depuis de longues années. Elles ont été le théâtre de plusieurs accidents mortels en 2021. Plus largement, les carrefours et intersections sont encore bien trop rarement aménagés de manière sécurisée pour toutes celles et ceux qui se déplacent à vélo.

Nous avons rappelé l'urgence de traiter ces discontinuités pour éviter d'autres accidents mortels, par le biais d'aménagements permettant de séparer la circulation des vélos du flux motorisé, de limiter la vitesse excessive et parfois meurtrière des véhicules motorisés, et de prévenir les dangers liés aux angles morts des véhicules.

Franchissement Urbain Pleyel (FUP) : une victoire judiciaire

À l'été 2020, nous lançons un recours en justice contre le projet de Franchissement Urbain Pleyel à Saint-Denis avec deux associations co-requérantes (Vivre à Pleyel et FNE 93).

Cet immense projet de pont urbain est dédié à la circulation des véhicules particuliers au détriment des mobilités actives et du vélo, dans un quartier où les seuils de pollution sont déjà bien au-delà des normes recommandées par l'OMS. [Nous avons consacré un article détaillé au sujet sur notre site.](#)

Le FUP n'est plus d'utilité publique

Après de longs mois de procédures et quelques rebondissements - notamment deux demandes en référé rejetées -, la Cour Administrative d'Appel de Paris a statué en faveur des associations requérantes et annulé la déclaration d'utilité publique du FUP le 23 juin 2021.

La justice partage le constat des associations et des riverains : sous sa forme actuelle, le Franchissement Urbain Pleyel n'est pas satisfaisant. Il est urgent, comme nous le demandons de longue date, d'amender cette infrastructure routière pour en faire un lieu de vie durable et respirable qui réponde aux véritables besoins des riverains et des usagers.

Deux points ont motivé cette décision :

- La Cour a d'abord relevé l'insuffisante prise en compte des effets cumulés du FUP avec les douze autres grands projets d'aménagements du secteur, dont la plupart sont liés aux Jeux Olympiques de 2024.
- Elle reproche également à Plaine Commune l'absence, dans l'étude d'impact, d'un scénario de référence décrivant l'état actuel de l'environnement. Difficile en effet d'évaluer les impacts d'un projet sans le comparer à la situation antérieure à sa mise en service...

L'État a été condamné à verser 2 000 € aux associations co-requérantes au titre de leurs frais de justice. [Le Parisien a consacré un article à cette décision.](#)

L'annulation de la déclaration d'utilité publique est une victoire, mais ne suspend pas pour autant les travaux. Malgré l'obligation légale qui lui est faite, le juge s'est abstenu de statuer sur la déclaration de projets, seule à même de remettre en cause les autorisations de travaux. Bien qu'elles soient désormais fragilisées, ces autorisations délivrées sur des bases illégales permettent la poursuite du chantier.

Pourvoi en cassation devant le Conseil d'État

Face à l'absence de décision sur la légalité de la déclaration de projet du FUP de la part de la Cour Administrative d'Appel, nous avons décidé, avec les deux associations co-requérantes, de déposer un recours devant le Conseil d'État.

Notre pourvoi a été déposé en août 2021 par Maître Nicolay, avocat au Conseil. Il est soumis à une procédure de filtrage juridictionnel : la chambre peut admettre ou au contraire décider de la non-admission du pourvoi. Fin 2021, notre demande était toujours en cours d'examen. Elle a depuis été rejetée.

Nous tenons à remercier les contributeurs et contributrices qui ont participé à notre crowdfunding et nous ont permis de financer notre action en justice.

Un grand merci également à Audrey Roussel, qui a porté ce sujet au sein de

34. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'Etat une somme de 2 000 euros sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative au titre des frais exposés par les associations requérantes. En revanche, ces dispositions font obstacle à ce que soit mise à la charge des associations requérantes, qui ne sont pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme que l'établissement public territorial de Plaine Commune demande au titre des frais de procédure qu'il a exposés.

DÉCIDE :

Article 1^{er} : L'arrêté du préfet de Seine-Saint-Denis n° 2020-0294 en date du 30 janvier 2020 déclarant d'utilité publique le projet de franchissement urbain Pleyel est annulé.

Article 2 : L'Etat versera la somme de 2 000 euros aux associations Vivre à Pleyel, Paris en Selle et Environnement 93.

Article 3 : Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

Article 4 : Les conclusions de l'établissement public territorial de Plaine Commune présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

l'association, ainsi qu'à nos avocats, Coline Robert et Andréa Rigal-Casta du cabinet Géo Avocats.

Un partenariat avec Sciences Po pour explorer les leviers juridiques et institutionnels de la promotion du vélo

Une bonne connaissance du millefeuille administratif francilien et des compétences administratives dont dépendent les aménagements cyclables est essentielle dans le travail de plaidoyer des associations vélo.

Pendant plus d'un an, deux étudiantes de Sciences Po Paris – Maëlle Jeanty et Camille Dodigny, sous la direction d'Anaïs Morin Guerry – se sont penchées sur la gouvernance et les règles juridiques entourant l'usage du vélo dans la Métropole du Grand Paris.

Elles ont présenté le fruit de leur travail lors d'une table ronde organisée au mois d'octobre. La publication finale du mémo est prévue pour le début de l'année 2022.

SciencesPo
ÉCOLE DE DROIT

LA CLINIQUE DE SCIENCES PO

La promotion du vélo par des leviers juridiques et institutionnels, dans la Métropole du Grand Paris



© Pierre Morel (Paris en Selle)

Des affiches Paris en Selle signées Cecillie



L'artiste montreuilloise Cecillie – dont nous avons aimé la série de paysages à vélo – a réalisé deux illustrations exclusives pour l'association, mises en ligne sur notre boutique à l'occasion des fêtes de fin d'année.

Ces affiches au format 30 x 40 cm sont toujours vendues sur notre [boutique en ligne](#) au tarif de 25 € l'unité ou 40 € les deux. Les bénéfices permettent de financer les actions de l'association.

Suivi des projets d'aménagements

Paris (75)

Comité vélo

Paris en Selle participe aux comités vélo organisés par la Ville de Paris à un rythme mensuel. Ces comités sont une instance de concertation entre la Ville et les associations vélos, pour échanger sur la politique de la Ville en la matière.

En 2021, le comité vélo politique a fait son apparition afin de distinguer les sujets très techniques, centrés sur l'étude des nouveaux aménagements cyclables, des sujets politiques. Huit comités vélo infrastructures (travail sur les projets et les plans des nouveaux aménagements) et trois comités vélo politiques ont eu lieu. C'est notamment au cours de l'une de ces réunions que le Plan Vélo 2021-2026 nous a été présenté, avant son adoption en Conseil de Paris le 18 novembre 2021.

Chaque comité infrastructures fait l'objet d'une réponse écrite pour exprimer la vision de l'association, et commenter les aménagements proposés en pointant les possibles améliorations. Ces réponses sont rédigées par l'équipe infrastructure de Paris en Selle, et chacun peut participer sur le canal Slack #comite-velo-paris. Cette année, la majorité des sujets concernait la pérennisation des coronapistes, notamment les lignes 1 et 13 du Vélopolitain, le ReV sud, ou encore les Grands Boulevards.



Carte des programmes et plans examinés en comité vélo au cours de l'année 2021

Concertations publiques et grands projets

Zone à Trafic Limité (ZTL)

➔ [Consulter notre contribution ZTL](#)

Nous avons déposé une contribution dans le cadre de la concertation publique sur la mise en place d'une Zone à Trafic Limitée (ZTL) au cœur de la capitale, qui s'est achevée en juin 2021.

Le projet, qui consiste à apaiser l'espace public en supprimant le trafic de transit dans les arrondissements centraux est ambitieux et, associé à des modalités de contrôle adéquates, pourrait avoir des effets spectaculaires sur la qualité de vie des riverains et des promeneurs : baisse de la pollution sonore, amélioration de la qualité de l'air.

Dans notre contribution, nous insistons cependant sur la nécessité de modifier le plan de circulation, à l'intérieur et aux alentours de la zone, pour que les conducteurs de véhicules motorisés ne soient plus tentés d'utiliser le centre de Paris comme raccourci.

Côté vélo, la cyclabilité de la zone serait renforcée grâce à la forte diminution du trafic motorisé. Sur les axes en bordure, qui sont de grands boulevards aujourd'hui anxiogènes et difficilement circulables à vélo, nous souhaitons la création de nouvelles pistes cyclables (la ligne circulaire C1 du Vélopolitain). À l'intérieur de la zone, des pistes cyclables larges, sécurisées et confortables devront aussi être aménagées sur tous les axes majeurs qui accueilleront un trafic motorisé résiduel, pour permettre des déplacements à vélo en toute sécurité.

Paris en Selle estime que ce projet doit être une première étape vers un apaisement généralisé de l'ensemble de la capitale. Les habitants des arrondissements à deux chiffres méritent eux aussi un cadre de vie apaisé et des déplacements à vélo sécurisés. La ZTL au centre de Paris doit être amenée à évoluer pour que ses bénéfices s'étendent aux arrondissements périphériques.

Tour Eiffel

➔ [Consulter notre contribution sur le site Tour Eiffel](#)

Une nouvelle phase de concertation sur le réaménagement du site Tour Eiffel a eu lieu à l'automne 2021. Plus de deux ans après la première concertation menée à l'été 2019, Paris en Selle constate que certaines de ses alertes concernant plusieurs lacunes importantes en matière de déplacements à vélo ne sont toujours pas prises en compte.

Pour rendre le site cyclable, voici les priorités identifiées dans notre contribution :

- Assurer la continuité du réseau structurant sur les quais de Seine rive droite (entre le pont d'Iéna et le pont de l'Alma, inexistant) et rive gauche
- La création de continuités cyclables entre le haut et le bas du Trocadéro, des deux côtés des jardins, pour desservir le haut du 16e
- La mise en place de pistes cyclables séparées sur le Pont d'Iéna, où seules des voies bus partagées sont prévues aujourd'hui.

Fin décembre 2021, [les garants de l'enquête publique ont publié leur synthèse](#) : le document reprend nos observations (n°5956), et apporte des réponses concrètes de la Ville de Paris vis-à-vis des problématiques soulevées par l'association : le projet est amené à évoluer pour donner plus de place au vélo et créer des infrastructures de meilleure qualité. Nous nous

réjouissons de cette évolution annoncée et nous suivrons de près le remaniement du projet dans les mois à venir.

Gare du Nord

➔ [Consulter notre contribution sur le projet StatioNord](#)

La gare du Nord accueille plus de 700 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la gare la plus fréquentée d'Europe. À l'horizon 2030, ce sont plus de 900 000 voyageurs par jour qui y sont attendus.

Le projet de transformation de la gare est une opportunité pour faire de la gare du Nord une vitrine de l'intermodalité train/vélo, en intégrant la gare au réseau cyclable parisien et en proposant des solutions capacitaires de stationnement pour les cyclistes, aux abords de la gare, mais aussi dans un parking vélo accolé à la gare.

StatioNord, nom donné au projet de transformation de la gare, était soumis à la participation du public par voie électronique (PPVE) du 17 août au 17 septembre 2021... avant que le projet ne soit complètement abandonné, quelques jours plus tard. Un nouveau projet, plus modeste et moins coûteux, devrait voir le jour début 2022. Nous continuerons à porter nos demandes dans le cadre de ce nouveau projet :

- La bonne intégration de la Gare du Nord et des vélostations dans le réseau cyclable parisien
- 7000 places de stationnement en vélostation pour répondre aux besoins des usagers de la gare
- Vélostation : un fonctionnement simple et robuste, et des accès directs depuis le réseau cyclable
- 3000 places de stationnement aux abords de la gare

Seine-Saint-Denis (93)

Paris en Selle est très présente en Seine-Saint-Denis. La relation avec le Conseil départemental est devenue très importante pour le développement d'une infrastructure cyclable de qualité sur les voies départementales. Nous sommes consultés, avec le Collectif Vélo Île-de-France, sur l'ensemble des projets du département, et régulièrement sur ceux portés par Plaine Commune.

Les groupes locaux ont ainsi participé à de nombreuses concertations du département de Seine-Saint-Denis : les projets sur chacune des deux rives du canal Saint-Denis ; la requalification d'envergure de la D932, mais aussi les plans de semi-pérennisation de la coronapiste ; les grands axes de Saint-Ouen (D14, D410 et D111), aussi bien pour des semi-pérennisations de coronapistes que pour des projets à plus long terme ; la D1bis sur L'Île-Saint-Denis ; la D901 à Aubervilliers ; ou encore les D931 (avenue Lénine) ou D940 à Saint-Denis.

Le succès de la semi-pérennisation de la coronapiste de la D933 (ex-N3) à Pantin, qui est passée d'une bande cyclable inutilisable à une piste insérée derrière le stationnement et au taux de disponibilité sans commune mesure, continue à donner ses fruits. Outre le modèle qu'il a pu devenir pour d'autres départements, l'aménagement a également permis d'emporter définitivement la promesse d'une reconsidération des pistes cyclables prévues dans la création d'un bus à haut niveau de service Tzen 3, qui doit être accompagné d'une réfection totale de façade à façade, et dont les plans initiaux prévoyaient des aménagements peu satisfaisants.

Toujours sur ce même axe, les carrefours à la hollandaise font école, et on entend désormais des élus réclamer leur industrialisation pour tous les carrefours.

Sur le front du tram T1 qui doit être étendu de Noisy-le-Sec à Montreuil puis jusqu'à Fontenay, le groupe local de Montreuil s'est fortement mobilisé en 2021 pour obtenir de nettes améliorations par rapport au projet initial, sur la partie montreuilloise. Si le résultat final est toujours imparfait, les améliorations obtenues sont tangibles.

Val-de-Marne (94)

Avec la création d'un groupe local "Val-de-Marne-Est", Paris en Selle étend son action jusqu'à l'extrémité de la petite couronne. Elle rejoint ainsi le très actif groupe "Marne et Bois", particulièrement présent à Saint-Mandé, Vincennes, et surtout à Charenton-le-Pont. Dans cette dernière commune, la concertation est particulièrement riche avec le groupe local, avec des réunions s'enchaînant à rythme soutenu, et aboutissant à l'un des plans vélos les plus encourageants de la zone dense francilienne. Le groupe s'est également fortement investi sur les projets départementaux dans la commune, notamment la rue de Paris, et surtout l'avenue de la Liberté, dont l'ambition a été significativement réhaussée au cours du temps, et dont les travaux sont en cours.

La base adhérente de l'association reste toutefois relativement faible dans le Val-de-Marne, ce qui est sans doute aussi lié au fait que les associations "historiques" localement implantées sont assez nombreuses dans cette partie du territoire de la Métropole. Paris en Selle travaille avec ces associations au sein du Collectif Vélo Île-de-France.

Vélib' : un suivi continu pour un service toujours bancal

Paris en Selle maintient un contact régulier avec le Syndicat Vélib' (SAVM) et son président. Les points d'étapes organisés sous la mandature précédente en présence du SAVM, de Smovengo et des élus parisiens ont laissé place à un comité des usagers élargi, où Paris en Selle est invitée en sa qualité d'association d'usagers. Malgré la faible participation des usagers tirés au sort, le comité des usagers continue de fonctionner bon an, mal an.

L'année 2021 a été marquée par une nouvelle politique tarifaire, entrée en vigueur à l'été, et de légères améliorations concernant la qualité du service, qui demeure néanmoins très en-deçà des attentes et des besoins des usagers.

- **Problèmes sur la flotte vélos à assistance électriques (VAE)**
Les vélos électriques sont très utilisés, une utilisation trop importante par rapport à leur part dans la flotte totale (au premier trimestre 2021, presque 60% de trajets effectués en VAE, alors que ceux-ci ne représentaient 35% de la flotte) . Les vélos bleus souffrent de problèmes liés à leur conception et à cette très forte sollicitation. Une augmentation de la flotte est intervenue, pour faire baisser la pression sur la flotte VAE.
Une limitation d'usage des VAE (2 trajets par jour) a été mise en place au début de l'été pour lutter contre des usages non contractuels, mais cette limitation a des effets négatifs sur certains usagers, qui font des trajets multiples sur une journée. Une limitation hebdomadaire nous semblerait plus adaptée.
- **Qualité du service**
La qualité du service reste moyenne avec des vélos souvent dégradés en station et une régulation toujours inférieure au précédent opérateur. Smovengo réalise très peu de régulation en journée (celles-ci ont généralement lieu la nuit), ce qui pose des problèmes de disponibilité des vélos en journée.
La maintenance peine à suivre : les réparations sont faites principalement en atelier, qui ont du mal à absorber la quantité de vélos à réparer. Smovengo semble faire des efforts pour rationaliser la prise en charge des vélos et gagner en efficacité.
Le système de notation des vélos *via* l'appli, réclamé de longue date par l'association, a finalement été mis en place et semble bien fonctionner
Le service n'est cependant toujours pas à la hauteur de ce qui pouvait exister avec l'opérateur précédent. Nombreux sont les usagers à tester de nombreux Vélib' en station avant d'en trouver un seul fonctionnel.
- **Minutes bonus**
Paris en Selle a demandé le retour des minutes bonus pour les stations situées en altitude ou ayant des déficits de vélos (à proximité des gares notamment, et souhaite que ce bonus soit attribué peu importe le nombre de vélos en station. Il faut aujourd'hui garer son vélo dans une station vide pour obtenir les minutes bonus, ce qui arrive très rarement en raison du grand nombre de vélos hors-service et ventouses. Cette demande est en cours d'étude.
- **Une écoute notable et de plus en plus importante du SAVM.**
Nous avons notamment demandé un allongement des trajets pour les abonnements V-Max (vélos électriques) au moment de l'évolution de la grille tarifaire et nous avons été entendus : nous ne pouvons que nous féliciter que le trajet compris dans l'abonnement soit passé à 45 minutes en Vélib' électrique. Un trajet de 30 minutes pouvait s'entendre

quand le réseau se limitait à Paris et quelques communes limitrophes, mais était devenu assez limitatif et inégalitaire pour les usagers des communes du Grand Paris, amenés à faire des trajets plus longs.

- Enfin, quelques villes supplémentaires ont rejoint Vélib' dont Saint-Ouen qui avait refusé sous l'ancienne mandature de s'en doter : c'est un trou de moins dans la raquette du réseau des stations.

Vélib' reste un service très demandé et qui n'a jamais été supplanté par les services en *free floating*, qui ont connu d'importantes vicissitudes. Les différentes vagues d'utilisation (grève des transports, Covid) ont démontré que le service était plébiscité mais que l'augmentation de l'utilisation le mettait à rude épreuve. Le nombre de vélos disponibles reste toujours un sujet à part entière. A l'avenir, il faudra aussi s'interroger sur un service de location en libre service à l'échelle de l'Île-de-France permettant un rabattement vers les gares pour permettre le développement de l'intermodalité.

Communication

Relations presse et médias

Paris en Selle continue à faire parler du vélo à Paris et dans la couronne, et est un interlocuteur clairement identifié par les médias locaux et nationaux.

L'association est très régulièrement sollicitée par les médias sur des sujets d'actualité (Vélib', [progrès du Plan Vélo](#), grève, conseils pour se mettre au vélo, etc...) et utilise ce relais pour ses actions.

Le réseau médiatique est très complet sur les médias locaux (Le Parisien, BFM Paris, France Bleu Paris), et s'étoffe progressivement sur les médias nationaux (Le Monde, AFP, Le Figaro...). C'est un levier important : la capacité de l'association à faire parler des sujets vélos est un moyen supplémentaire de pression sur les élus et décideurs.

Aujourd'hui en France (site web)	11 novembre 2021 «Partout, les manques sont criants» : le long chemin de Paris pour atteindre une ville «100 % cyclable» ... et de la qualité des infrastructures », tempère Jean-Sébastien Catier, le président de l'association Paris en selle . VIDÉO. Comment rouler sur l'une des pistes cyclables les plus bondées du monde ...	95
Le Monde	23 octobre 2021 A Paris, le vélo pourrait détrôner la voiture dès 2025 ... financiers clairs y soient affectés », se réjouit Jean-Sébastien Catier. Le président de l'association Paris en selle s'interroge toutefois sur le calendrier. L'annonce du plan intervient plus d'un ...	97
Le Figaro (site web)	20 octobre 2021 Vélos, trottinettes : maîtrisez les nouvelles règles de circulation ... priori, je dirais que c'est autorisé », avance Jean-Sébastien Catier, président de l'association Paris en Selle . Ce serait logique de pouvoir emprunter à contresens, sur sa bicyclette, les petites rues ...	99
Blogs - Motoring (cars, motorcycles) - 2Wheel Chick	20 octobre 2021 Cycling in Paris - La vie est belle! ... bike lane in every street in Paris. Last year I interviewed Jean-Sébastien Catier of Paris en Selle , Paris's answer to the London Cycling Campaign and they had similar gripes to ...	102
Courrier International (site web)	14 octobre 2021 Les vélos dans Paris, c'est l'anarchie?! ... d'accidents a augmenté de 35 % l'an dernier par rapport à 2019. L'association Paris en selle a organisé plusieurs manifestations après la mort de plusieurs cyclistes dans des accidents de ...	103
Aujourd'hui en France (site web)	8 octobre 2021 Vélo à Paris : les pistes font le plein pour la rentrée (mais un peu moins que l'an dernier) ... plus lente qu'espérée », rappelle de son côté Jean-Sébastien Catier, président de l'association Paris en selle . Septembre, le mois des bonnes résolutions C'est désormais une tradition parisienne : la rentrée ...	106
The New York Times	3 octobre 2021 Europe's New Cycling Capital, or a Pedestrian's Nightmare? ... enough to make bike commuting safe. Bike accidents jumped 35 percent last year, from 2019. Paris en Selle , a cycling organization, has held protests calling for road security after several cyclists were ...	108

Extrait de la revue de presse 2021

Site internet

Le site internet de Paris en Selle est une vitrine pour l'association, porte d'entrée pour les nouveaux adhérents, mais site de référence pour la presse et le public. Les actualités de l'association y sont publiées.

Il vise à :

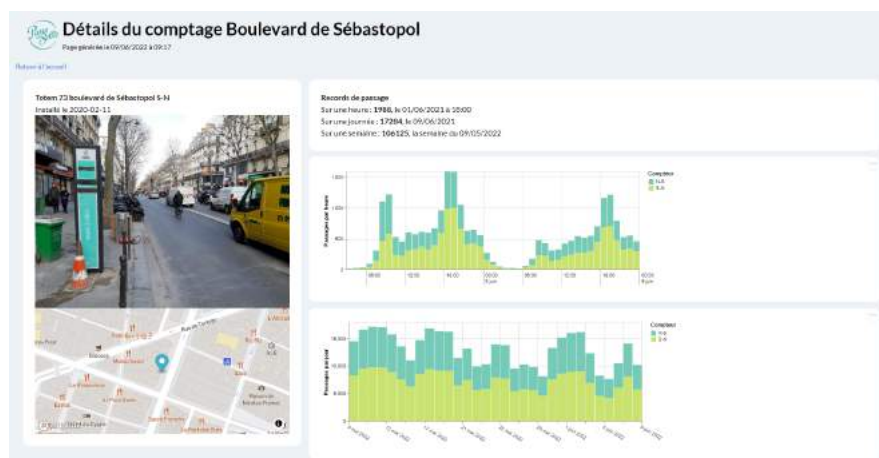
- Permettre de comprendre ce qu'est l'association Paris en Selle, avoir accès à quelques chiffres et documents clés (nombre d'adhérents, rapport d'activité...)
- Donner envie d'adhérer à l'association : proposer un projet clair, rassurer sur le sérieux, montrer l'efficacité de la structure
- Publier des informations de temps longs : guide en cas d'accident à vélo, chiffres-clé sur le vélo, bilan du baromètre des villes cyclables, carte des services vélo...

Les pages les plus consultées sont celles consacrées aux services vélo et aux subventions.

Compteurs vélo

La plateforme <https://compteurs.parisenselle.fr/> permet de visualiser, en un coup d'œil, les données des compteurs vélo de la Ville de Paris, qui sont présents sous la voirie parisienne.

Leurs données, accessibles en Open Data, ont permis à l'un de nos adhérents (merci Tristram !) d'en faire un outil un peu plus ergonomique, accompagné d'une carte et d'un palmarès des axes les plus empruntés.



Réseaux Sociaux

Les réseaux sociaux constituent la plateforme d'information en flux continu de l'association vers ses adhérents mais aussi et surtout vers le reste de la population et les partenaires.

Twitter

Twitter est un réseau social particulièrement réactif, avec un public de politiques, de militants associatifs et de médias. Ce n'est pas un outil grand public mais il est indispensable pour participer au débat public ; la cyclosphère y est très active.

Avec une croissance régulière du nombre d'abonnés, le compte Twitter de PeS est le compte français dédié au vélo le plus suivi sur la plateforme.

Nombre de followers (Twitter) :

- Janvier 2016 : 1750
- Janvier 2017 : 3382
- Janvier 2018 : 5338
- Janvier 2019 : 7809
- Janvier 2020 : 12 200
- Janvier 2021 : 16 261
- Janvier 2022 : 17 990



Facebook

Premier réseau social mondial en termes d'abonnés, Facebook est un lieu incontournable pour toucher le grand public. La plateforme est particulièrement pratique pour organiser des événements. Le ton y est différent de Twitter, avec des publications plus joyeuses et plus consensuelles, en lien avec les dynamiques de ce réseau social.

Des publications sont régulièrement publiées sur la page Facebook de l'association. C'est une porte d'entrée pour découvrir et adhérer à l'association. Les « grandes » actus accompagnées de photos et vidéos sont celles qui sont le plus partagées.

LinkedIn

La page LinkedIn de l'association permet aux bénévoles de connecter leur profil à l'association et de valoriser leur activité bénévole au sein de Paris en Selle.

Instagram

En 2021, grâce à l'implication d'une bénévole, Victoria, le compte Instagram de l'association a repris de la vigueur ! Nous sommes toujours à la recherche de bénévoles pour continuer à dynamiser l'animation et les publications sur ce réseau.

Supports de communication physiques

- **T-Shirts** : des T-shirts 100 % coton bio sont disponibles en taille variées. Ils sont vendus aux adhérents à prix coûtant (10 €) et permettent l'identification des bénévoles lors des actions.
- **Kakemonos** : l'association dispose de plusieurs kakemonos, un modèle généraliste et un autre sur le thème "Vélo / Voiture". Ils sont utilisés lors des événements pour afficher la présence de l'association.
- **Banderoles** : Des banderoles sont à disposition des groupes locaux pour les Forums des Associations, les opérations de tractage, etc.
- **Flyers** : des flyers de présentation de l'association sont disponibles pour les opérations de tractage, les événements, etc.

En 2020, un partenariat noué avec une école de graphisme puis l'accueil en stage de Mathieu, l'un des étudiants de la promotion, a permis de créer une nouvelle version de notre flyer Paris en Selle, qui met en valeur notre rôle politique et notre ancrage local.



Le tract de présentation de Paris en Selle

Rapport financier

Pour la première fois depuis sa création, la situation financière de Paris en Selle est fragilisée. Cette fragilisation s'explique d'abord par la baisse du nombre d'adhérents, et donc, mécaniquement, de la baisse des revenus associés aux adhésions.

Dans le compte de résultats, l'association dégage un résultat négatif de -15 520 €. Ce résultat négatif est le résultat d'une baisse importante des revenus (22 200 € de moins par rapport à l'année 2020).

Cependant, grâce à la réserve de trésorerie constituée lors des années précédentes, la situation financière de l'association reste maîtrisée. En plus de ses dépenses courantes, l'association peut avoir des dépenses significatives et difficiles à anticiper, par exemple en cas de recours contentieux contre un aménageur qui n'aurait pas respecté la loi LAURE. C'est aussi dans ce cadre que les réserves budgétaires sont indispensables.

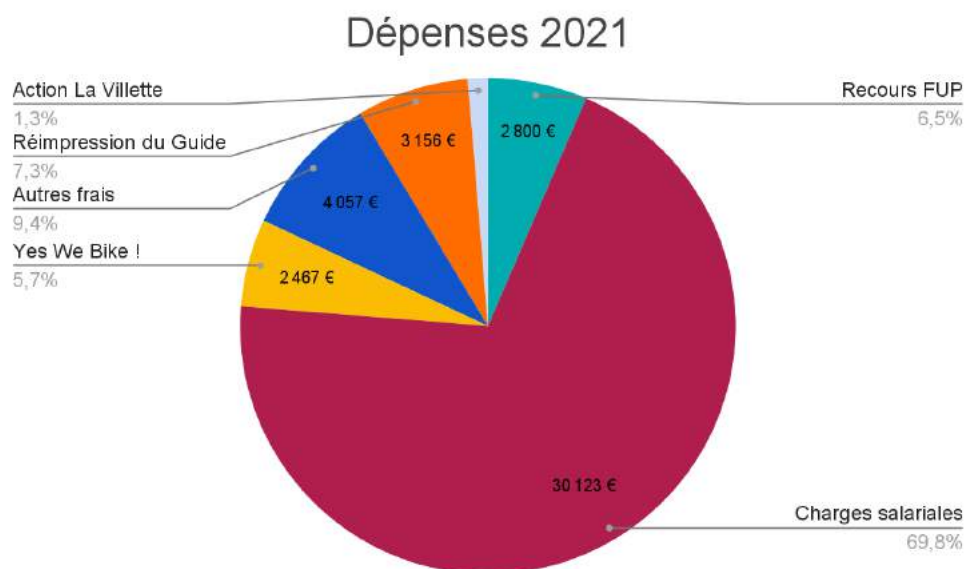
Dépenses

Côté dépenses, on observe une régularité avec des dépenses de 43 000 € (contre 47 000 € en 2020). Ces dépenses sont majoritairement liées à la rémunération de notre directrice (30 123 €).

Les autres dépenses sont liées aux activités de l'association sur l'année 2021, notamment :

- la campagne Yes We Bike ! pour les élections régionales et départementales, incluant le balisage du RER V / Vélopolitain (1 094 €), la contribution à la campagne (1 000 € de don au Collectif Vélo Île-de-France), et la communication (373 €)
- les frais de justice du FUP (2 800 €)
- les frais de communication : impression de banderoles et de tracts, etc. (560 €)
- le financement de l'action #DérouleTaPiste à La Villette (563 €)
- l'adhésion à la FUB (500 €)

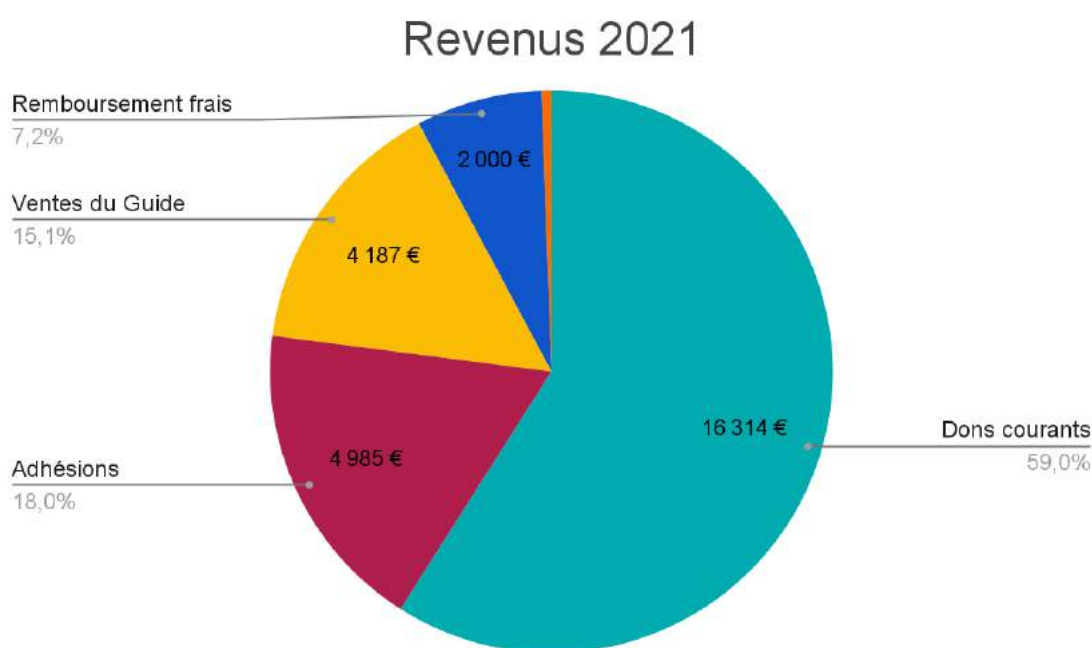
Les dépenses sont en légère baisse par rapport à l'année 2020, ce qui s'explique par l'absence de gros poste de dépenses – en 2020, la campagne des municipales avait mobilisé un budget de 4 000 € –.



Revenus

La forte diminution des revenus (22 200 € de moins par rapport à 2020) s'explique notamment par une diminution du nombre d'adhérents et des revenus liés (- 2 200 €) et d'une baisse des dons (- 17 000 €).

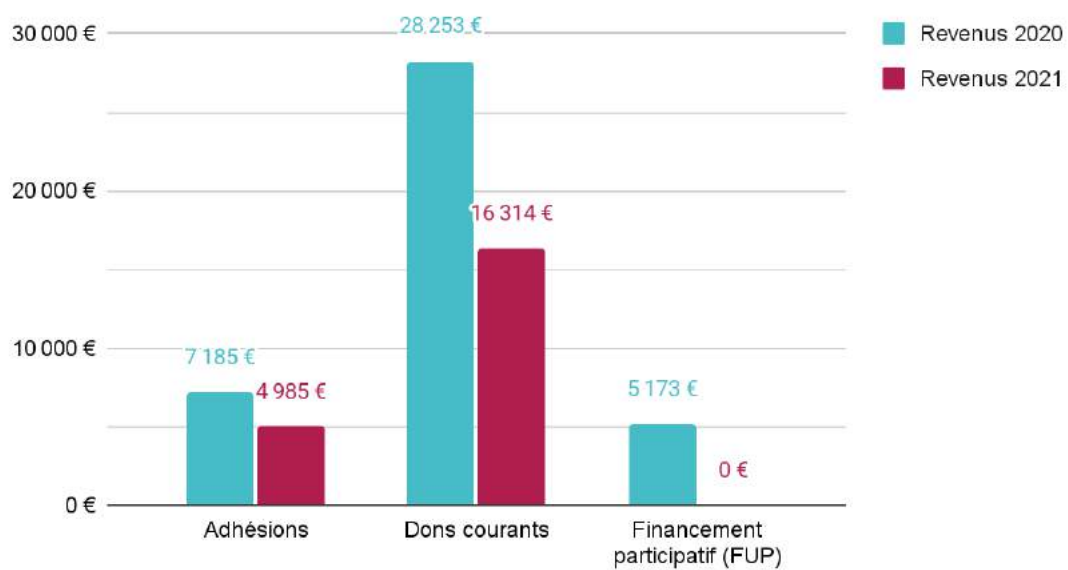
Ces diminutions peuvent s'expliquer d'abord par une panne informatique de plusieurs mois, au cours de laquelle les adhérents qui arrivaient à échéance de cotisation n'ont pas été invité à renouveler leur adhésion, et d'autre part par la crise sanitaire, qui a directement impacté le secteur associatif dans une forme d'essoufflement général. Une diminution importante du revenus liés à la vente de *Guide des Aménagements Cyclables* (- 5 000 €) est également à noter.



Dons

Le don moyen s'élève à 33,77 € par donateur·rice. En prenant en compte les adhérents qui n'ont pas donné plus que le montant de l'adhésion, le don moyen est de 15,41 € par adhérent. Ainsi, comparé à l'année précédente, le nombre de donateur·rices a diminué, mais la moyenne des dons a augmenté (33,8 € versus 25,7 € en 2020).

Différentiel de revenus 2020 - 2021



Compte de résultat 2021

Compte de résultat 2021			
Produits d'exploitation	au 31/12/2021	au 31/12/2020	Ecart (2021/2020)
Ventes de produits finis, prestations de service et marchandise	4 347,86	9 439,68	-5 091,82
<i>dont</i>			
<i>vente du guide</i>	4 187,86	9 439,68	-5 251,82
<i>vente des affiches</i>	160	NA	160
Production stockée et immobilisée	0		
Subventions d'exploitation	0		
Autres produits de gestion courante	21 298,61	40 610,80	-19 312,19
<i>dont</i>			
<i>Cotisations</i>	4 985	7 185,00	-2 200
<i>Produits divers de gestion courante (dons...)</i>	16 313,61	33 425,80	-17 112,19
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	2000		2 000
Total	27 646,47	50 050,48	-22 404,01

Charges d'exploitation	au 31/12/2021	au 31/12/2020	Ecart (2021/2020)
Achats matières premières et marchandises	31,9	593,51	-561,61
Primes d'assurance	113,65	111,67	1,98
Services extérieurs	11 897,48	17 890,61	-5993,13
<i>dont</i>			
<i>Rémunérations d'intermédiaires et honoraires</i>	2800	6 000	-3 200
<i>Publicités, relations publiques, impression guides et affiches</i>	3810	6 900,83	-3 090,83
<i>Déplacements, missions et réceptions</i>	3769,02	3 365,38	403,64
<i>Frais postaux et frais de télécommunication</i>	929,66	862,53	67,13
<i>Services bancaires et assimilés</i>	78,8	78	0,8
<i>Cotisations diverses</i>	510	514,8	-4,8
Charges de personnel	30 123,17	27 926,61	2 196,56
<i>dont</i>			
<i>Rémunération du personnel</i>	20437,27	20 892,46	-455,19
<i>Indemnités et avantages divers</i>	2106		2 106
<i>Prélèvements URSSAF</i>	5942,69		5 942,69
<i>Cotisations aux mutuelles</i>	1533,21	7 034,15	-5 500,94
<i>Médecine de travail, pharmacie</i>	104		104,00
Charges exceptionnelles	1000		1 000,00
<i>dont</i>			
<i>Dons, libéralités</i>	1000		1 000
Total	43 166,20	46 522,40	-3 356,20

Résultat d'exploitation	-15 519,73	3 528,08	-19 047,81
Produits financiers	160,18	134,54	25,64
Charges financières	0	0	0
Résultats financier	160,18	134,54	25,64
Résultat courant	-15 359,55	3 662,62	-19 022,17
Produits exceptionnels	134,54	113,09	21,45
Charges exceptionnelles	160,18	134,54	25,64
Résultat exceptionnel	-25,64	-21,45	-4,19
Résultat de l'exercice	-15 385,19	3 641,17	-19 026,36
Evaluations des contributions volontaires en nature			
	au 31/12/2021	au 31/12/2020	Ecart (2021/2020)
Produits			
Bénévolat		66 400,00	
Préstations en nature	0	0	0
Dons en nature	1450	0	1450
Total évaluation produits		66 400,00	
Charges			
Secours en nature		0	
Mise à disposition gratuites de biens et services		0	
Personnel bénévole		-66 400,00	
Total évaluations charges		-66 400,00	

ACTIF	2021			Ecart		PASSIF			
	Valeur d'acquisition	Amortissements	Valeur nette	2020	(2021/2020)		2021	2020	Ecart (2021/2020)
ACTIF IMMOBILISE						FONDS ASSOCIATIFS ET RESERVES			
Immobilisations incorporelles	0	0	0	0	0	<u>Fonds propres :</u>			
Immobilisations corporelles (mobilisiers et matériels)	0	0	0	0	0	0 Fonds associatifs sans droit de reprise	0	0	0
Immobilisations financières (titres et épôts de garantie)	0	0	0	0	0	0 dont sub d'invest à des bien renouvelables par l'asso	0	0	0
						0 Réserves	0	0	0
						Report à nouveau	58 656,12	55 013,92	3 642,20
						Résultats de l'exercice	-15 385,19	3 641,17	-19 026,36
						<u>Autres fonds associatifs :</u>	0	0	0,00
						0 dont sub d'invest à des bien renouvelables par l'asso	0	0	0,00
								0,00	
TOTAL I	0	0	0	0	0	TOTAL I	43 270,93	58 655,09	-15 384,16
ACTIF CIRCULANT						PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	0	0	0
Stocks	0	0	0	0	0				
Avances et acomptes versés sur commande	0					TOTAL II	0	0	0
Créances clients	0	0	0	0	0				
Autres créances	0	0	0	0	0	FONDS DEDIES			
<i>dont subventions à recevoir</i>	0					0 Sur subventions de fonctionnement	0	0	0
Valeurs mobilières de placement	35 000	0	35 000	29 191,61	5 808	0 Sur autres ressources	0	0	0
Disponibilités (autres que caisse)	0								
Caisse	8 270,93		8 270,93	29 463,48	-21 192,55	DETTES			
						Emprunts et dettes assimilées plus d'un an	0	0	0
TOTAL II	43 271	0	43 271	58 655,09	-15 384	Emprunts et dettes financières à moins d'un an	0	0	0
						Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	0	0	0
COMPTES DE REGULARISATION ACTIF						Fournisseurs et comptes rattachés	0	0	0
Charges constatées d'avance	0					Autres	0	0	0
						TOTAL III	0	0	0
COMPTES DE REGULARISATION PASSIF									
Produits constatés d'avance	0					0 Produits constatés d'avance	0	0	0
TOTAL III	0	0	0	0	0	TOTAL IV	0	0	0
TOTAL ACTIF	43 271	0	43 271	58 655,09	-15 384,16	TOTAL PASSIF	43 270,93	58 655,09	-15 384,16