



# RAPPORT D'ACTIVITÉ

1 JANVIER - 31 DÉCEMBRE 2020

---



<b>Édito</b>	<b>4</b>
<b>Organisation et dynamique associative</b>	<b>5</b>
Mission et philosophie d'action	5
Adhérents	5
Organisation	9
Conseil d'administration	9
Directrice salariée	11
Groupes locaux	11
Bénévoles spécialisés	13
Vie associative	13
Réunions d'accueil des adhérent·e·s	13
Apéros mensuels	13
Lettre d'information	14
Slack	14
Tractage	15
Forums des Associations	15
Implication de Paris en Selle dans d'autres réseaux	16
Collectif Vélo Île-de-France	16
Affiliation à la Fédération des Usagers de la Bicyclette	16
Collectif #RasLeScoot	16
<b>Bilan des actions de l'association</b>	<b>17</b>
Campagne Municipale : Vivez Paris, Votez Vélo	17
Quatre propositions citoyennes pour un Paris cyclable	18
Inauguration du Vélopolitain	18
Le Grand Oral Vélo	18
Comparatif des programmes	19
Coronapistes	20
Balisage du Vélopolitain	21
Recours en justice contre le Franchissement Urbain Pleyel (FUP)	21
Compteurs vélo	22
Guide des Aménagements Cyclables	23
Suivi des projets d'aménagements	23
Paris (75)	23
Seine-Saint-Denis (93)	24
Val-de-Marne (94)	24
Vélib'	24
<b>Communication</b>	<b>26</b>
Relations presse et médias	26
Site internet	27
Réseaux Sociaux	27
Supports de communication physiques	28
<b>Rapport financier</b>	<b>29</b>

<b>Annexes : Compte-rendus des groupes locaux</b>	<b>33</b>
Paris (75)	33
Hauts-de-Seine (92)	41
Seine-Saint-Denis (93)	43
Val-de-Marne (94)	48

## Édito

Quelle année !

Non, mais franchement, quelle année !

Année bousculée et perturbée évidemment, par cette crise sanitaire qui dure et bouleverse nos repères et peut-être nos modes de vie.

Mais année incroyable pour le vélo, en particulier à Paris et en Île-de-France. Année d'accélération phénoménale d'une dynamique vélo qui était bien présente, mais que l'on n'imaginait pas gagner ainsi quatre ou cinq ans d'aménagements, de nouveaux cyclistes et d'un discours public, politique et citoyen qui a totalement intégré le vélo comme un mode de mobilité à part entière !



Pour Paris en Selle, l'année 2020 a commencé par un Grand Oral du Vélo exceptionnel, réunissant quasiment tous les candidats à la Mairie de Paris, pour ne parler que de vélo ! Et s'est achevée par le bilan de plusieurs dizaines de kilomètres de pistes cyclables, montées parfois en quelques heures, et qui accueillent des cyclistes, anciens ou néophytes, dont le nombre a été multiplié par deux.

L'enjeu, c'est maintenant de conserver cette dynamique : dans les pratiques, dans les investissements publics, dans les discours politiques. Le combat pour le vélo est loin d'être fini, quoi qu'en pensent nos détracteurs. Lui faire une place réelle, complète, de qualité, va nécessiter encore beaucoup d'efforts.

Après une année 2020 électorale, Paris en Selle va donc s'atteler à suivre les nombreux engagements qui ont été pris, et à observer les réalisations, leur réalité, leur rythme et leur qualité, tout en s'attachant à renouer les liens et la convivialité qui font, aussi, la force de l'association.

Merci à toutes celles et ceux qui ont poursuivi leurs actions, convaincu (ou tenté de convaincre) des élus, contribué à des concertations, organisé des réunions virtuelles, locales ou thématiques, et suivi de près plans et chantiers. C'est grâce à vous que Paris en Selle est aussi forte, et que le vélo continue, année après année, à progresser.

Jean-Sébastien Catier - Président

Avril 2021

# Organisation et dynamique associative

## Mission et philosophie d'action

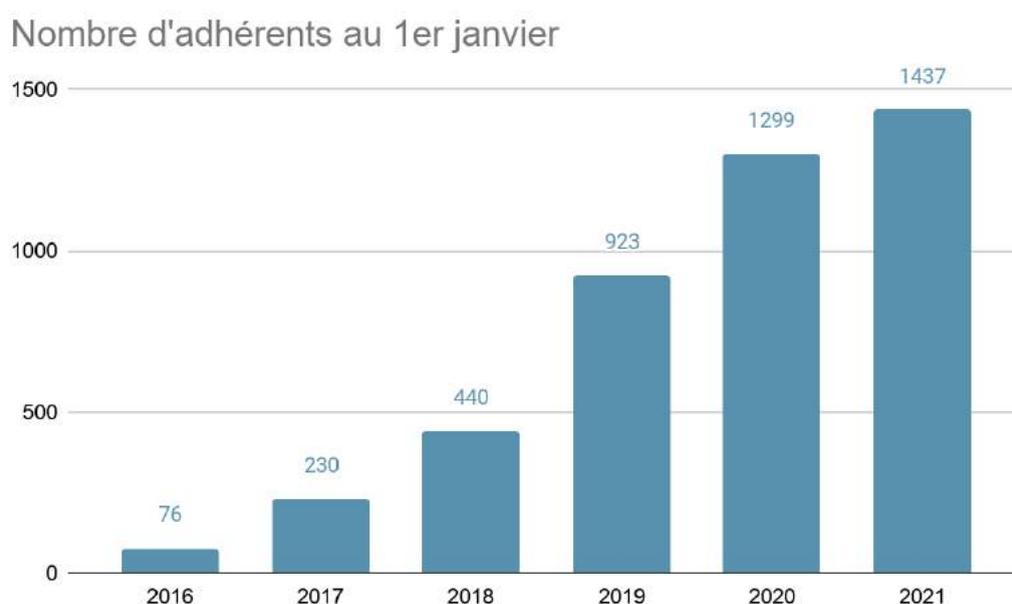
Paris en Selle est une association d'intérêt général, dont l'objet est de promouvoir et développer l'usage du vélo à Paris et sur l'ensemble du territoire de la métropole parisienne. Notre objectif est de « faire du vélo une évidence » en dessinant une ville où se déplacer à vélo est un choix normal,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

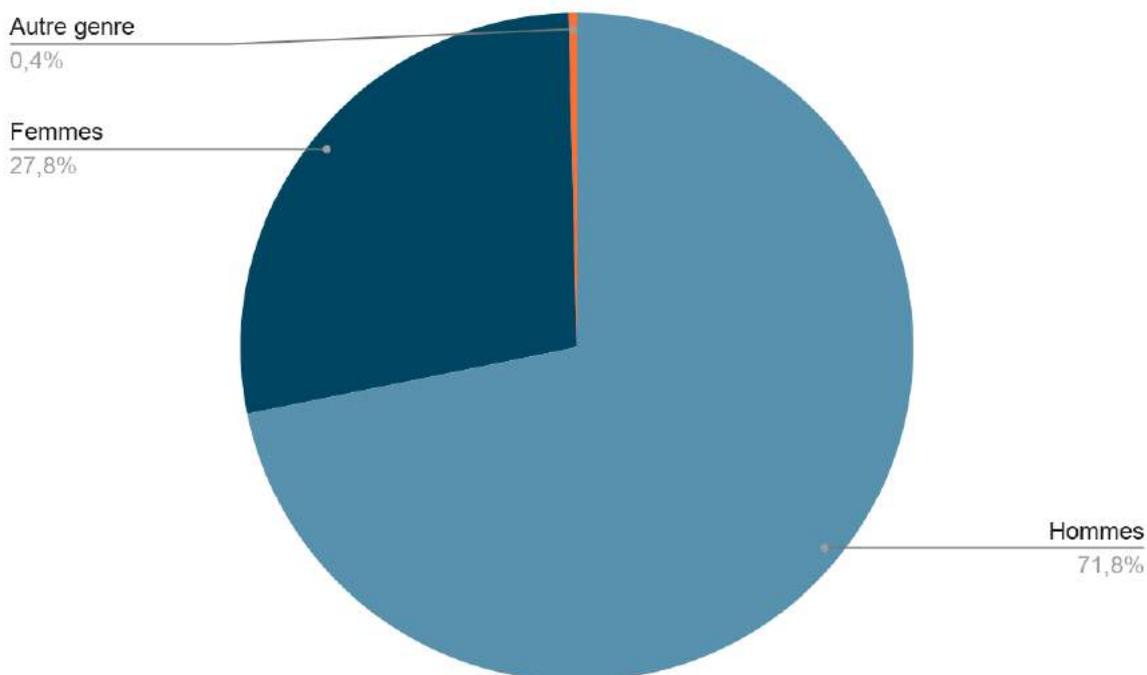
- Plaidoyer : porter le vélo dans le débat public en dialoguant avec élus et décideurs et en participant aux concertations publiques
- Expertise technique : en 2019, l'association a publié le *Guide des aménagements cyclables*, premier ouvrage de référence en français, à destination des techniciens, collectivités et associations.
- Actions médiatiques : actions sur la voie publique et mobilisation de nos adhérents pour mettre en lumière un projet ou un problème (Protège Ta Piste, balisage du Vélopolitain)

## Adhérents

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, l'association comptait 1437 adhérents à jour de cotisation. Cela représente 138 adhérents supplémentaires depuis le 1er janvier 2020. L'association continue à gagner des adhérents bien que la dynamique ralentisse.



La moyenne d'âge des adhérent·e·s est de 40 ans. 72% des adhérent·e·s qui ont renseigné leur genre se définissent comme hommes, 28 % se définissent comme femmes, 0,4% comme d'un genre autre. La proportion de femmes est en légère baisse par rapport à 2019 (29% en 2019).

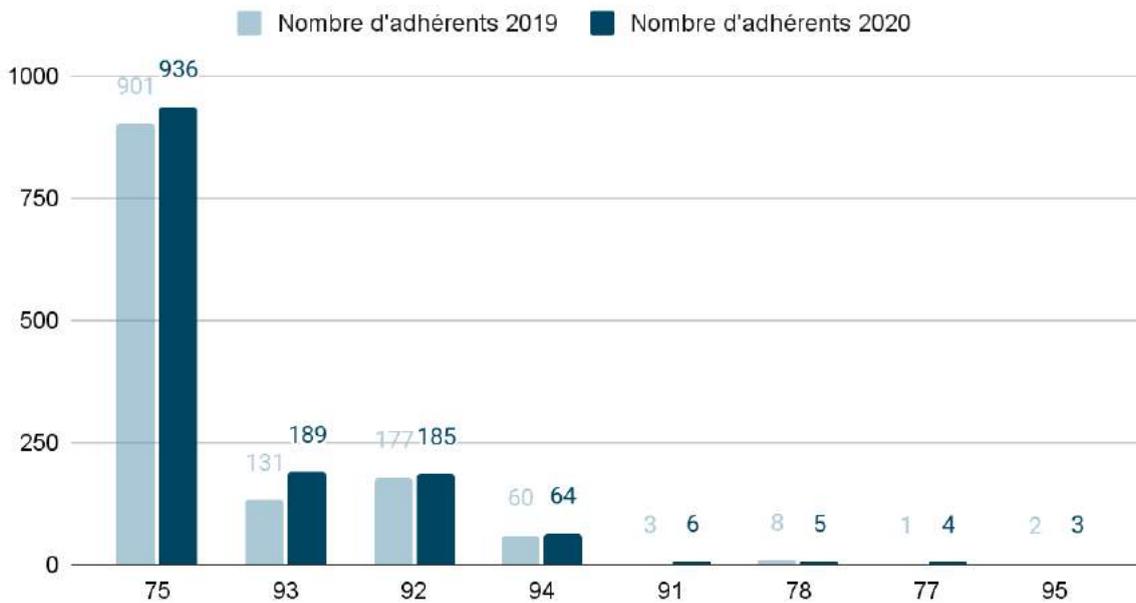


La plupart des adhérents sont domiciliés à Paris, avec un fort contraste selon les arrondissements.

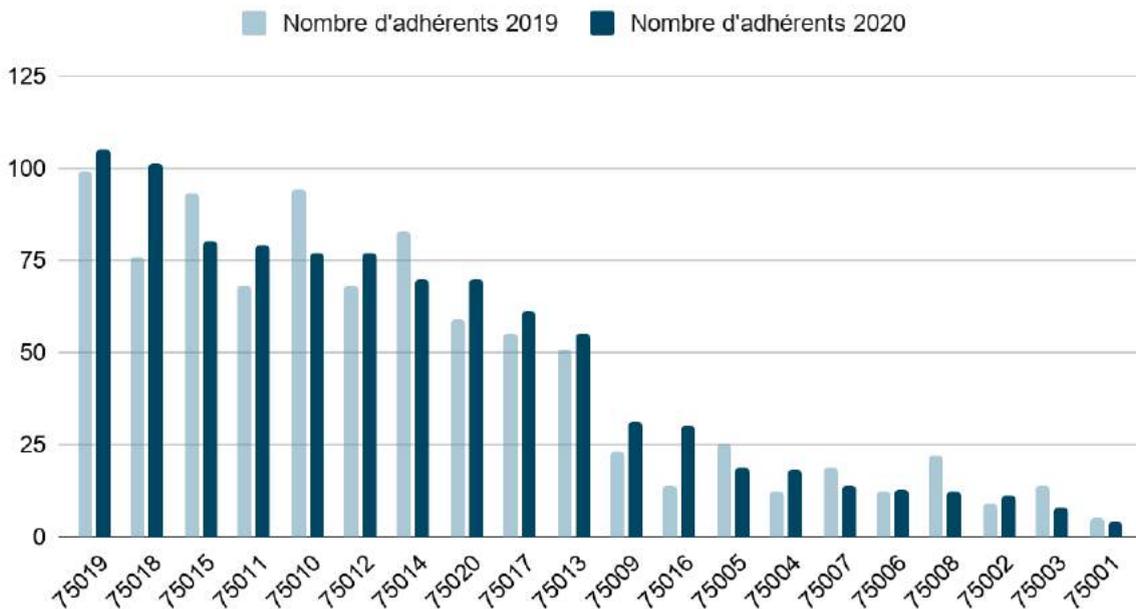
En dehors de Paris, le département de Seine-Saint-Denis a dépassé les Hauts-de-Seine en nombre d'adhérent·e·s grâce à une nouvelle année de forte croissance.

Département	nombre adhérent·e·s au 01/01/2021	dont nouveaux adhérent·e·s en 2020
Paris	936	35
Seine-Saint-Denis	189	68
Hauts-de-Seine	185	8
Val-de-Marne	64	4

## Evolution du nombre d'adhérents par département francilien



## Variation du nombre d'adhérents par arrondissement

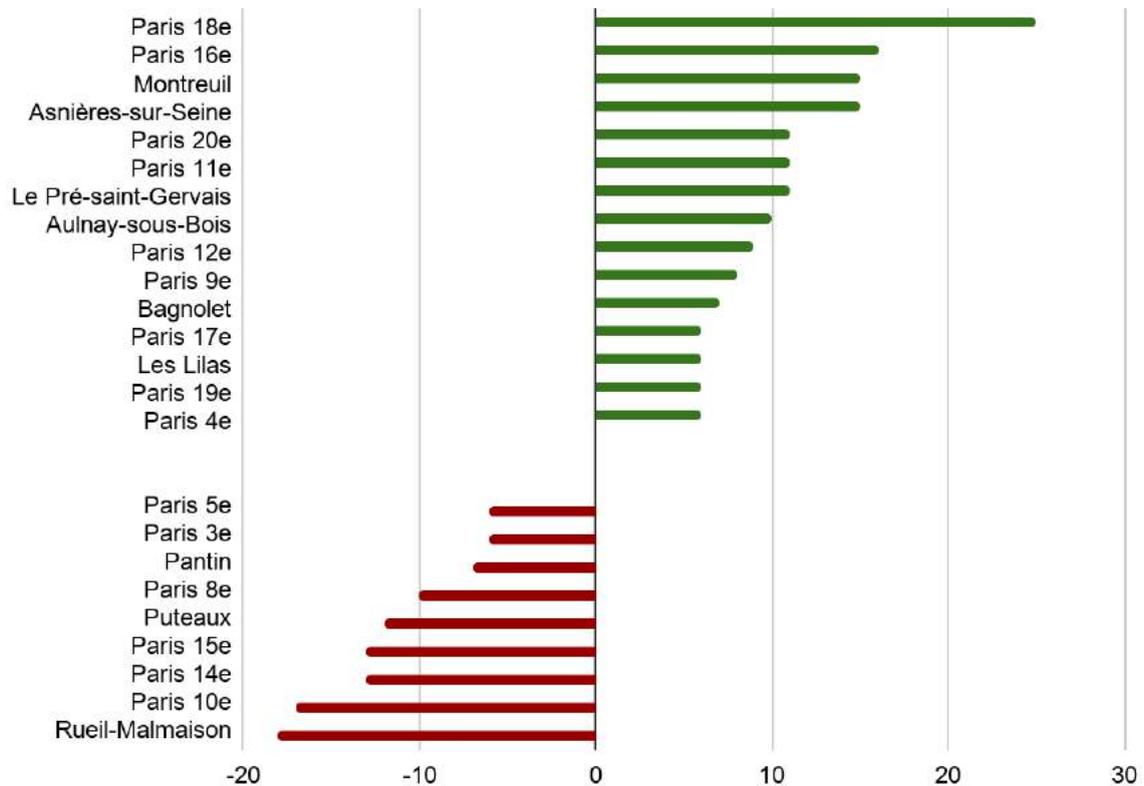


Le rééquilibrage au profit des départements de première couronne se poursuit, bien que 65% des adhérent-e-s habitent encore Paris intra-muros (68% en 2019).

Le top 4 des plus fortes progressions est composé de Paris 18e, Paris 16e, Montreuil et Asnières. Les plus fortes chutes du nombre d'adhérent-e-s ont eu lieu à Rueil-Malmaison, Paris 10e, Paris 14e et Paris 15e. On remarquera que Paris 10e et 14e figuraient parmi les plus fortes progressions en 2019.

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

### Variation du nombre d'adhérents



# Organisation

## Conseil d'administration

Paris en Selle est dirigé par un Conseil d'Administration, constitué de treize administratrices et administrateurs élus pour un an par l'Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration se réunit une fois par mois, généralement le 26. En 2020, les traditionnelles réunions en présentiel autour d'un apéro ont laissé place dès le mois de mars à des réunions en visioconférence. Ce distanciel forcé n'a pas facilité l'intégration des administrateurs nouvellement élus.

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.

Compte tenu de la crise sanitaire, l'Assemblée générale de 2020, initialement prévue au mois de mars, a été reportée à juin 2020.

Depuis juin 2020, 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 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.

### **Benoît Kieffer - Trésorier**

Né à Strasbourg, où il a pris l'habitude de se déplacer à vélo depuis ses dix ans, il continue naturellement à utiliser ce mode de transport efficace en s'installant à Paris. Il a aussi roulé un an à Stockholm et fait du cyclotourisme un peu partout en France. Il est trésorier de l'association. Fraîchement installé à Lyon, il quitte ses fonctions après une dernière clôture comptable.

### **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 !

### **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. Dans la foulée, elle co-crée la section locale levalloisienne pile à temps pour les élections municipales de 2020.

### **Audrey Roussel**

Progressivement (et même avant l'arrivée de Vélib' !), elle réalise que le vélo est le mode de transport le mieux adapté à Paris. Un déménagement à Saint-Denis plus tard, elle s'investit dans le groupe local de Plaine Commune, et notamment sur le sujet des Jeux Olympiques et Paralympiques (elle aime à rappeler que les JOP de 2024 sont ceux de Saint-Denis) pour que les chantiers prévus améliorent la qualité de vie localement... et que les Jeux soient utilisés comme un levier de transformation plus global, notamment pour la mobilité à vélo !

## Camille Schwab

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.

## Rivo Vasta

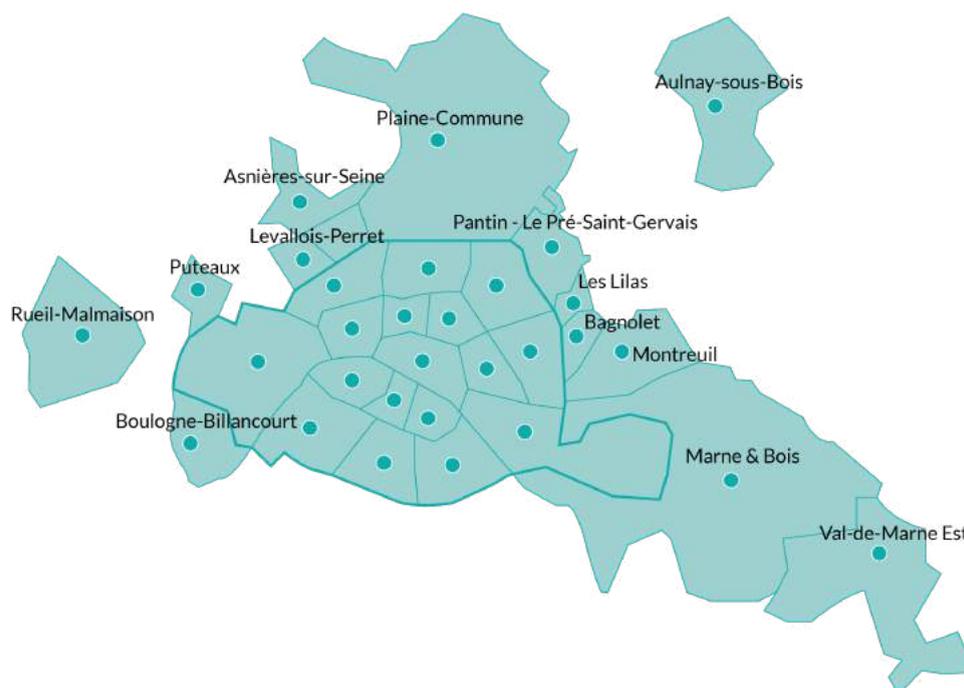
Passionné de transport et des infrastructures qui s'y rapportent, il s'intéresse au vélo lorsqu'il découvre que ce dernier... est un transport, qui a besoin d'infrastructures dédiées. Longtemps en charge du comité vélo (réunions avec la mairie où sont présentés les projets) et de la doctrine en matière d'aménagements à Paris en Selle, il co-écrit le *Guide des Aménagements Cyclables* et travaille désormais comme référent infrastructures pour le Collectif Vélo Île-de-France (dont Paris en Selle est membre).

## Directrice salariée

Camille Hanuise a été recrutée en septembre 2019 en tant que directrice de campagne. À la suite des élections municipales, son poste a été pérennisé et Camille est désormais directrice salariée de l'association (temps plein, CDI). Au quotidien et en binôme avec le président de l'association, Camille représente Paris en Selle auprès des élus et des médias, se charge de l'animation du réseau de groupes locaux ainsi que de la communication de l'association.

## Groupes locaux

Les groupes locaux permettent de développer l'action de Paris en Selle à une échelle plus 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 continué à se développer en 2020, avec cinq nouveaux groupes en activité (Paris 5-6-7<sup>e</sup>, Paris 16<sup>e</sup>, Les Lilas, Bagnole, Val-de-Marne Est). Tous les arrondissements intra-muros sont désormais couverts.

Fin 2020, un total de vingt-huit groupes locaux sont actifs sur l'ensemble du territoire du Grand Paris : quinze à Paris et treize dans la petite couronne.

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, Eric Geneste
  - 5e-6e-7e : Antoine Breton, Anne-Sophie Godfroy, Valentin Rouge
  - 8e : Arnaud Chollet
  - 9e : Camille Schwab
  - 10e : Raphaël Hadid
  - 11e : Anne Monmarché, David Guilbaud
  - 12e : Cyrille Rosset, Alexis Grégoire
  - 13e : Simon Labouret
  - 14e : Gabrielle Pollet, Clément Ruffini
  - 15e : Yves le Jan, Raphaëlle Bergerot
  - 16e : Laurent Gautier
  - 17e : Laurent Louf
  - 18e : Alexandre Becker, Thomas Legal
  - 19e : Olivier Drouan, Pierre Danzas, Pierre Garnier
  - 20e : Jonathan Klym
  
- 92
  - Asnières : Patrick de Montclos
  - Boulogne-Billancourt : Pete Sedcole, Quentin Tiburce
  - Levallois-Perret : Estelle Pinchon, Maxime Ducrocq
  - Puteaux : Kevin Devos
  
- 93
  - Aulnay-sous-Bois : Gilles Brutel
  - Les Lilas : Clémence Bahin, Brice Foucher, Julien Licourt
  - Bagnole : Maxime Agator, Matthieu Pownall
  - Pantin - Le Pré-Saint-Gervais : Johann Helwig, Antoine Guillonnet
  - Plaine Commune : Maxime Gadreau, Audrey Roussel
  - Montreuil : François Beix, Anne Isimat-Mirin
  
- 94
  - Marne & Bois : Mathieu Chiara, Sébastien Le Graët
  - 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** (il faut bien les organiser !) : Jonathan
- **Administration des systèmes informatiques** : François
- **Photographie, vidéo** : Léo et Pierre

## Vie associative

### Réunions d'accueil des adhérent·e·s



#### Accueil des adhérent·e·s

WEBINAIRE  
Mercredi 18 novembre 2020 - de 18h à 19h

[Accéder au webinaire](#)

Découvrez l'association et ses actions au cours d'un webinaire 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 ?

La présentation, animée par des bénévoles, sera suivie d'un temps d'échange et de questions.

Les réunions d'accueil des adhérents et adhérentes, lancées fin 2019, ont souffert de la crise sanitaire début 2020 avant de trouver leur rythme de croisière en format webinaire dès le second semestre. Ces réunions ont désormais lieu tous les deux mois, et sont annoncées en amont dans la newsletter et sur Slack.

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

Objectif : permettre aux nouveaux venus de mieux comprendre le fonctionnement de l'association et d'identifier les projets sur lesquels s'investir.

### Apéros mensuels

L'apéro mensuel, qui a lieu tous les 10 du mois, permet aux adhérent·e·s de se rencontrer dans un cadre informel - du moins en théorie !

2020 n'aura pas été très propice à ces réunions conviviales, même si quelques apéros en extérieur ont pu avoir lieu au cours de l'été, en petits groupes. Le premier confinement aura été marqué par une série d'apéros en selle sur Zoom et des parties endiablées de Pictionary vélo. En attendant la réouverture des bars et la



reprise des apéros, les réunions d'accueil des adhérents ont lieu le 10 du mois, en alternance avec un apéro thématique animé par un ou plusieurs bénévoles.

## Lettre d'information

La newsletter est un outil de communication important, à destination des adhérents et plus largement des sympathisants 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 :

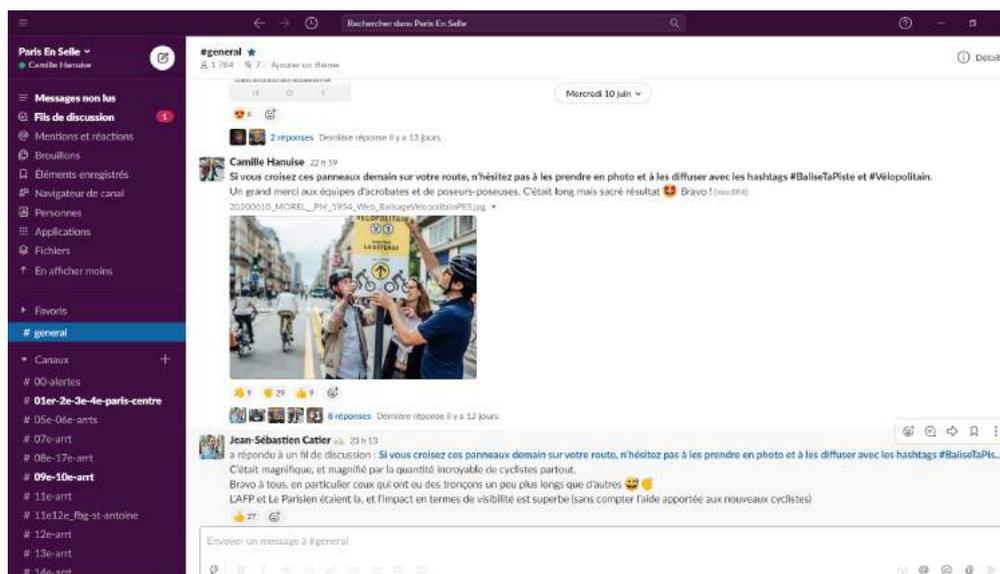
- Actualités de l'association et de ses groupes locaux : actions menées, appels à la mobilisation, rendez-vous ou événements divers
- Agenda des événements concernant le vélo
- Réunions et concertations publiques, pour lesquelles il est utile d'avoir des cyclistes présents (qu'ils soient adhérents ou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

Plus de 5000 personnes sont abonnées à la newsletter de Paris en Selle à la fin de l'année 2020 (contre 4400 fin 2019).

## 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 s'y déroule.

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. Début 2020, nous avons tracté pour la campagne "Vivez Paris, Votez Vélo", avant que la crise sanitaire ne vienne freiner ce type d'action sur la voie publique.



## 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 quinze forums des associations au cours du mois de septembre 2020.

## Implication de Paris en Selle dans d'autres réseaux

### Collectif Vélo Île-de-France



Après avoir participé à sa création, Paris en Selle est un membre actif du [Collectif Vélo Île-de-France](#). Lancé officiellement en mars 2019, il a vocation à réunir les associations vélo du territoire francilien pour renforcer le 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 relieraient les grands pôles de l'Île-de-France, et en a obtenu le financement à hauteur de 300M€ par la région Ile de France, suite à une campagne de lobbying 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.

### Affiliation à la Fédération des Usagers de la Bicyclette

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



### Collectif #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 sont d'interpeller les élus et le grand public pour que des mesures soient prises pour réguler la présence 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.

Fin 2020, le collectif a été transformé en association nationale afin de pouvoir élargir son périmètre d'action. Au-delà des associations fondatrices du collectif qui en sont membres de droit, l'adhésion à cette association et la participation à ses actions sont ouvertes aux particuliers.

# Bilan des actions de l'association

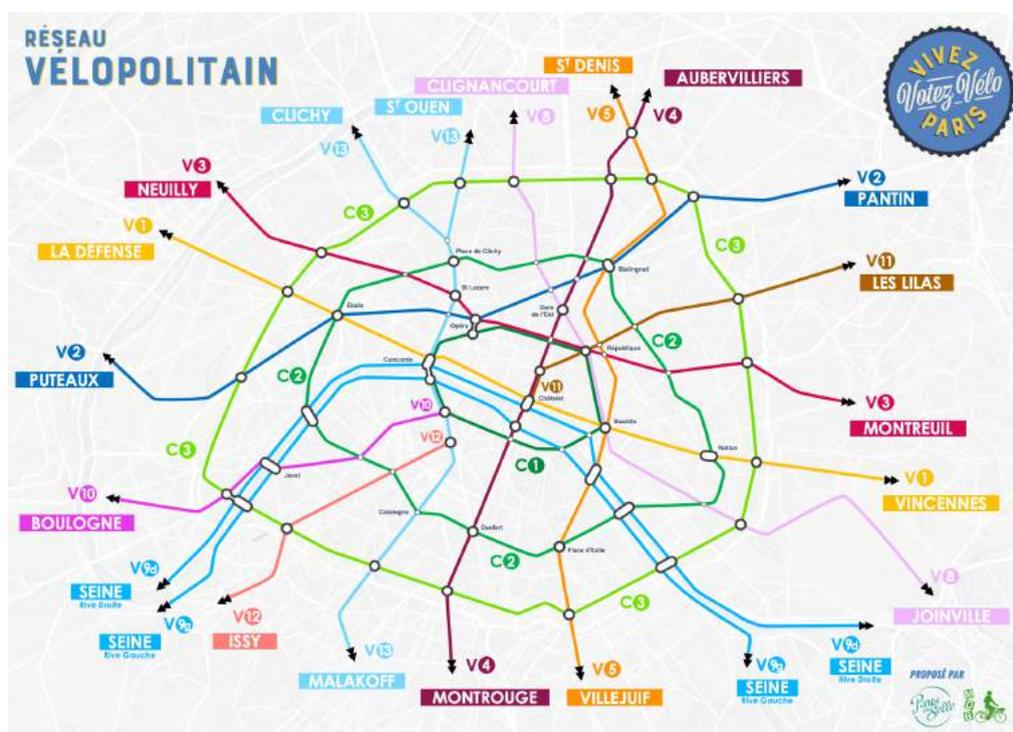
## Campagne Municipale : Vivez Paris, Votez Vélo

Lancée en novembre 2019, la campagne municipale "Vivez Paris, Votez Vélo", menée avec MDB, visait à faire du vélo un enjeu majeur des élections municipales parisiennes. Pari gagné !

Grâce à notre travail de plaidoyer et à notre Grand Oral organisé en janvier 2020, tous les candidats - ou presque - ont intégré des propositions ambitieuses pour le vélo. Plusieurs d'entre eux (dont Anne Hidalgo, réélue en juin 2020 et David Belliard, candidat EELV désormais adjoint en charge des transports et des mobilités) se sont notamment engagés à réaliser le Vélopolitain.

Les retombées médiatiques ont été nombreuses et ont permis au vélo d'occuper le devant de la scène politique parisienne.

Cette campagne n'aurait jamais pu se faire sans la mobilisation des adhérents de l'association, qui se sont investis tout au long de la campagne et ont fait son succès. Qu'ils et elles soient ici remercié-e-s !



## Quatre propositions citoyennes pour un Paris cyclable

Les propositions pour faire de Paris une capitale du vélo ont été définies et affinées avec les adhérents de l'association, puis publiées sur une plateforme dédiée ([votex-velo.paris](http://votex-velo.paris)) avec une identité visuelle propre :

- La création d'un réseau Vélopolitain : 170 km de lignes cyclables sur les grands axes, permettant de se déplacer facilement et en sécurité d'un bout à l'autre de la capitale sur les
- Mon quartier n'est pas un raccourci : modifier le plan de circulation pour apaiser les quartiers résidentiels et compléter le Vélopolitain par un réseau cyclable secondaire
- Park Ton Bike : développer des solutions de stationnement sécurisées
- Faire du vélo une circulation capitale : garantir la disponibilité 7j/7, 24h/24 des itinéraires cyclables

Nous avons rencontré la plupart des candidats et des équipes de campagnes (La France Insoumise, EELV, Paris en Commun, LREM - Benjamin Griveaux et Cédric Villani, LR, ainsi que Gaspard Gantzer et Pierre-Yves Bournazel qui se sont ensuite ralliés à d'autres listes) pour leur présenter nos propositions.

La campagne, qui devait se terminer en mars 2020 après les deux tours de l'élection municipale, s'est prolongée jusqu'en juin suite au report du second tour des élections en raison de la crise sanitaire.

Plusieurs actions de terrain ont été menées afin de faire vivre la campagne et les sujets vélo.

## Inauguration du Vélopolitain

En décembre 2019, nous avons inauguré de manière militante la ligne V1 du Vélopolitain, au pied de l'Hôtel de Ville de Paris.

Objectif ? Matérialiser le réseau Vélopolitain grâce à des pochoirs colorés sur le sol et par l'installation d'un totem indiquant les directions et temps de parcours.

L'action a mobilisé une cinquantaine de bénévoles dans un froid vivifiant et dans la bonne humeur.



## Le Grand Oral Vélo



Point d'orgue de notre campagne citoyenne, le Grand Oral Vélo du 29 janvier 2020 a réuni les principaux candidats à la Mairie de Paris.

David Belliard, Nelly Garnier (directrice de campagne de Rachida Dati), Benjamin Griveaux, Anne Hidalgo, Danielle Simonnet et Cédric Villani se sont succédé face au journaliste de Mobilettre Gilles Dansart pour

présenter leur vision et leurs propositions pour le Paris cyclable de 2026.

La soirée s'est déroulée en public dans les locaux de l'université Columbia, gracieusement mis à notre disposition ce soir-là. Elle était simultanément retransmise en direct sur Facebook. [Le replay est toujours visible ici.](#)

Hasard du calendrier dans une campagne municipale au démarrage tardif, le Grand Oral Vélo a été le premier événement à réunir les principales têtes de liste. La présence des candidats et les engagements pris à cette occasion ont montré l'importance du sujet vélo dans la campagne.

Côté presse : l'événement a été couvert par la presse locale et nationale. C'était la première fois dans l'histoire de l'association qu'une salle était entièrement dédiée aux journalistes et aux interviews des candidats !



## Comparatif des programmes

Quelques jours avant le premier tour des élections municipales, nous avons publié [un comparatif des programmes vélo des candidats](#). S'appuyant sur les déclarations publiques et les programmes des candidats, ce comparatif donne des éléments de compréhension et d'appréciation aux citoyens qui souhaitent faire du vélo un élément essentiel de leur vote.

## Coronapistes

Campagne municipale suspendue, activités associatives en pause : le confinement de mars 2020 siffle un coup d'arrêt temporaire pour le vélo. Pourtant, dès le mois d'avril, l'idée qu'il faut préparer le déconfinement en proposant une alternative aux transports en commun s'impose : le vélo est la solution idéale pour respecter la distanciation physique. L'inspiration est venue de l'étranger : des villes pionnières comme Berlin ou Bogotá ouvrent la voie en déployant en l'espace de quelques jours des kilomètres de pistes cyclables d'urgence.



Au cours de cette période, nous encourageons la Ville de Paris à se montrer ambitieuse dans son programme de déploiement des pistes cyclables transitoires, et à s'y atteler le plus rapidement possible.

Début mai, Paris en Selle et MDB [signent une tribune en faveur des ces itinéraires cyclables d'urgence](#) - qui ne s'appellent pas encore coronapistes - avec les associations des autres métropoles françaises.

**CORONAPISTE** \kɔʁɔnapist\  
n. f. — 2020 : piste cyclable d'urgence  
aménagée en réponse à la pandémie de  
Covid-19.

Au total, ce sont près de 50 km de coronapistes qui fleurissent à Paris entre mai et la fin de l'année 2020. Les itinéraires créés préfigurent le réseau Vélopolitain, et font naître un véritable effet réseau. Pont de Neuilly, place de Catalogne, Grands Boulevards : grâce aux méthodes agiles de l'urbanisme tactique, les réalisations s'enchaînent et le succès est immédiat.

Les chiffres sur l'augmentation de la pratique du vélo à Paris sont éloquentes et démontrent une fois encore que lorsque la création d'infrastructures sécurisées permet et mettre en selle de nouveaux usagers :

- + 67% de cyclistes sur les pistes entre septembre 2019 et septembre 2020<sup>1</sup>
- En juillet 2020, 44% des cyclistes parisiens sont des néocyclistes
- La proportion de femmes à vélo augmente : 41% des cyclistes sont des femmes (+5 points)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Source : [Le Monde](#)

<sup>2</sup> Source : [Bilan régional des pistes cyclables provisoires franciliennes](#), DRIEA

Hors Paris intra-muros, le déploiement des coronapistes est suivi de près par le Collectif Vélo Île-de-France, à la fois dans le dialogue avec les collectivités et [par la carte des coronapistes](#), qui permet de suivre au plus près leur déploiement. La synergie entre les groupes locaux de Paris en Selle et l'équipe salariée du Collectif permet de grandes avancées dans des territoires jusque-là peu accueillants pour le vélo, comme en Seine-Saint-Denis, ou encore sur le Pont de Clichy.

[L'Observatoire des Coronapistes](#) permet de suivre, département par département, quelles pistes ont été supprimées ou pérennisées depuis l'été 2020.

## Balitage du Vélopolitain



Début juin 2020, afin de saluer la présence des pistes transitoires sur des itinéraires très empruntés par les cyclistes, nous avons posé plus de 300 panneaux indicateurs le long des lignes 1 et 4 du Vélopolitain.

Cette action poursuivait plusieurs objectifs :

- rendre visibles les premières lignes du réseau Vélopolitain dans l'espace public
- aider les nouveaux cyclistes, nombreux pendant cette phase de déconfinement, à s'orienter et à s'assurer de leur direction
- préfigurer ce qu'un jalonnement définitif et institutionnel pourrait être

Les panneaux ont bien résisté à l'hiver et sont pour la plupart toujours visibles le long des lignes 1 (La Défense >> Vincennes) et 4 (Porte d'Aubervilliers >> Montrouge) du Vélopolitain.

## Recours en justice contre le Franchissement Urbain Pleyel (FUP)

Fin août 2020, Paris en Selle et les associations Vivre à Pleyel et Environnement 93, ont déposé un recours auprès de la Cour d'Appel Administrative de Paris pour demander la révision du projet de Franchissement Urbain Pleyel (FUP).

Le FUP est un des nombreux projets qui, dans la préparation des Jeux Olympiques de 2024, vont modeler durablement le paysage urbain et redessiner la ville de Saint-Denis. Dans sa conception actuelle, le FUP assure une place dominante aux véhicules particuliers, qui iront nourrir l'échangeur voisin de l'A86. Les vélos, eux, auront "le choix de passer côté voiture ou côté piétons".

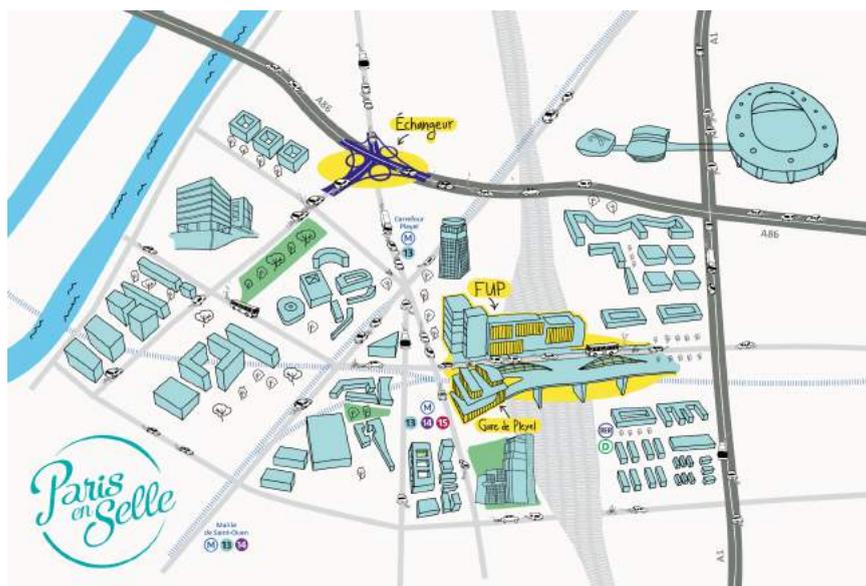
Paris en Selle demande des pistes cyclables capacitaires et sécurisées, c'est-à-dire bien séparées du trafic (pas de voies bus mélangées), à la fois sur le pont mais aussi dans l'ensemble de la ZAC Pleyel, ainsi que du stationnement vélo capacitaire : alors que la gare de Saint-Denis Pleyel,

accolée au FUP, accueillera un trafic similaire à la gare de Châtelet les Halles (250 000 voyageurs par jour), moins de 500 places sont actuellement prévues pour les vélos.

Paris en Selle et ses co-requérants ont saisi la justice et défendent le projet citoyen alternatif d'un FUP consacré aux mobilités actives et aux transports en commun. [Une campagne de financement participatif a été lancée](#) courant septembre pour financer les frais d'avocats. A ce jour, elle a permis de récolter près de 5300€ sur les 6000€ engagés.

Le jugement est attendu courant 2021.

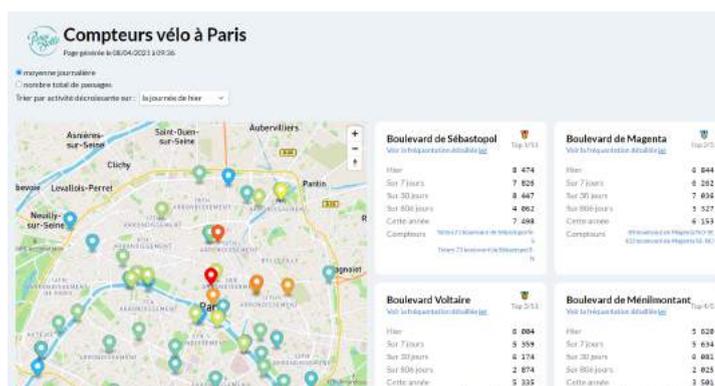
Pour en savoir plus : [lire notre article détaillé sur le FUP](#)



## Compteurs vélo

La [plateforme https://compteurs.parisenselle.fr/](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.



## Guide des Aménagements Cyclables

Publié en août 2019, le *Guide des Aménagements Cyclables* de Paris en Selle, co-écrit par Simon Labouret et Rivo, est un ouvrage de 144 pages qui déchiffre les principes d'aménagements cyclables aux Pays-Bas et affirme la ligne directrice de l'association en la matière. C'est le premier manuel de référence en langue française, qui renforce l'expertise technique de l'association dans le dialogue face aux aménageurs pour aboutir à la ville 100 % cyclable.

D'abord proposé en précommande, le guide est depuis septembre 2019 disponible à la vente au prix de 20 €, ou téléchargeable gratuitement en version PDF.

Fin 2020, tous les exemplaires du premier tirage (1000 exemplaires) ont été écoulés auprès de particuliers, d'associations, de bureaux d'études et de collectivités. Une réimpression est d'ores et déjà lancée.

## Suivi des projets d'aménagements

### Paris (75)

- **Comité vélo** : Paris en Selle continue à participer aux comités vélo organisés par la Ville de Paris sur un rythme mensuel (5 comités en 2020).  
Chaque comité fait l'objet d'une réponse écrite pour exprimer la vision de l'association, et commenter les aménagements proposés en pointant les possibles améliorations.  
Cette année ayant été très particulière (élections municipales, crise sanitaire, report du second tour des municipales), les comités vélos se sont faits plus rares. Avant la crise du Covid, un comité vélo a permis de discuter de la vélostation Van Gogh (gare de Lyon) et des ondes vertes. Après le déconfinement, les comités vélos se sont surtout intéressés aux coronapistes, et à leur suivi.
- **10m<sup>2</sup> en bas de chez vous** : Paris en Selle a participé à la consultation organisée par la Mairie de Paris concernant le projet de diminution de 70 000 places de stationnement dans la capitale, qui est l'un des engagements phares de la mandature. Ce projet devrait avoir des incidences tout à fait positives pour le vélo et doit à notre sens s'intégrer pleinement dans l'objectif de faire de Paris une ville 100 % cyclable. Nous avons notamment rappelé que la diminution du stationnement en surface doit permettre d'améliorer la cyclabilité de nombreux axes secondaires qui ne seraient pas compris dans le plan vélo 2 de même que la cyclabilité de nombreuses rues de quartiers, notamment en ce qui concerne les double sens cyclables. Libérer la voirie permettra également, on le souhaite, une amélioration globale de la logistique intra muros (source d'insécurité quotidienne pour les vélos) et le développement encore plus important du stationnement vélo (arceaux et vélobox).
- **Porte Maillot** : Paris en Selle a participé à la PPVE qui s'est tenue à l'automne 2020, alors que le projet avait déjà été présenté en Comité Vélo en 2019. La note déposée lors de cette consultation a permis de faire état de certaines absences non négligeables, eu égard à l'importance de cette porte (accès vers La Défense notamment) et du projet (Eole, Tramway, extension du Bois de Boulogne, etc).  
Certaines de nos demandes semblent avoir été entendues : création d'une piste cyclable

en site propre au nord de la place, le long de la gare RER, travail des angles sur les itinéraires cyclables, pour des virages tout en douceur, mises à l'étude des liaisons manquantes avec Neuilly et le boulevard Pershing.

- **Porte de la Chapelle** : Paris en Selle a déposé une contribution sur le projet de réaménagement de la Porte de la Chapelle, point de liaison majeur entre Paris et la Seine-Saint-Denis. L'aménagement de la porte est aujourd'hui inhospitalier et dangereux pour les vélos. Nous avons demandé des itinéraires cyclables sécurisés, lisibles et continus, bien raccordés au réseau cyclable de Paris et de la Seine-Saint-Denis.
- **Paris à 30 km/h** : Paris en Selle s'est prononcé pour l'abaissement de la limite de vitesse à 30 km/h dans tout Paris. La mesure est une avancée majeure pour la sécurité des piétons et des cyclistes, et permet de limiter le nombre d'accidents graves ou mortels. Un passage à 30 km/h aura pour conséquence directe de généraliser les doubles sens cyclables sur l'ensemble du territoire parisien. Nous avons cependant noté qu'une réflexion sur la révision du plan de circulation parisien devait être menée parallèlement pour lutter contre le trafic de transit et rendre les petites rues résidentielles à leurs habitants.

### Seine-Saint-Denis (93)

Le développement de l'association dans le département de Seine-Saint-Denis s'est considérablement consolidé en 2020. Deux nouveaux groupes locaux ont vu le jour au début de 2020, en plus des groupes existants de Montreuil, Pantin-Le Pré-Saint-Gervais, Plaine Commune et Aulnay-sous-Bois. Il s'agit des groupes des Lilas et de Bagnolet. Depuis fin 2020, le groupe Plaine Commune comprend aussi des antennes à Aubervilliers et Saint-Ouen pour renforcer son implantation.

Paris en Selle est très présente en Seine-Saint-Denis. Au sein du Collectif Vélo Île-de-France, Johann Helwig, co-référent du groupe de Pantin, représente l'association dans les relations avec le Conseil départemental. En effet, 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, sur l'ensemble des projets du département et avons beaucoup participé au développement des coronapistes.

### 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. 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 dans le cadre du Collectif Vélo Île-de-France.

## Vélib'

Après une année 2019 bien remplie pour l'association sur le sujet Vélib', notamment suite à l'étude menée auprès des usagers, le suivi a été plus ardu en 2020 :

- à l'approche des élections municipales, les réunions régulières en Mairie, présidées par Christophe Najdovski, entre Smovengo, le syndicat Vélib' Métropole et les groupes politiques de la mairie de Paris, auxquelles étaient conviées Paris en Selle, se sont interrompues

- la crise sanitaire a retardé le renouvellement de la gouvernance du SAVM (Syndicat Vélib' Autolib' Métropole)

Vélib' n'est toujours pas à la hauteur des attentes des usagers. La flotte est éprouvée par les pics d'utilisation connus en 2020, et la maintenance a du mal à suivre.

Sylvain Raifaud a été nommé président du SAVM en octobre 2020. Nous avons pris contact avec lui et nous espérons qu'un dialogue régulier et constructif se poursuivra en 2021. Nous appelons également de nos vœux le retour des réunions en Mairie en présence des élus.

Une plus grande transparence de l'opérateur sur les difficultés rencontrées est un pré-requis pour améliorer la qualité de ce service public plébiscité par les parisiens.

# Communication

## Relations presse et médias

Paris en Selle continue à faire parler du vélo à Paris et dans la couronne, et est désormais 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, CNews...). 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.

En 2020, Paris en Selle a été particulièrement présente dans la presse au cours de la campagne municipale "Vivez Paris, Votez Vélo" puis lors du déconfinement et du déploiement des coronapistes.

AFP Infos Françaises	20 février 2020 <b>Municipales: le vélo au coeur de la bataille de Paris</b> ... d'abord organiser une concertation, tous se sont engagés pour les propositions phares des associations Paris en Selle et Mieux se Déplacer à Bicyclette: la création d'un "Vélopolitain" - un réseau de ...	124
Télérama	15 février 2020 <b>On ne manque pas d'air</b> ... Godefroy-Cavaignac, 11e). Ils sont rares à faire ce geste. Pour les localiser, l'association Paris en selle met en ligne une carte des stations de gonflage en accès libre intra-muros ...	126
Le Parisien	11 février 2020 <b>« Globalement, ça ne marche pas »</b> ... Le choix d'un système à bas coût » Non, répond Paris en Selle, pour qui l'opérateur Smovengo a sa part de responsabilité. « Au départ, l'organisation est fragile, alors, quand vous ...	127
Le Parisien	7 février 2020 <b>Par S.P. Le 93 bonnet d'âne L'enquête de</b> ... majorité des terrains sont plats en Seine-Saint-Denis », alerte Frédéric Bernat, de l'association Paris en Selle, qui se félicite néanmoins que le département et les communes travaillent en concertation avec ...	128
l'Humanité	4 février 2020 <b>La France prépare sa vélorution par les urnes</b> ... Figuerolles, pour obtenir une piste cyclable ; ou pour finir ce slogan, porté par l'association Paris en selle, qui illustre à lui seul la tendance du moment : « Vivez Paris, votez vélo ! » ...	129
l'Humanité	4 février 2020 <b>Un Paris 100 % cyclable ?</b> ... 'elle propose, s'appuie sur les projets avancés par les élus communistes et l'association Paris en selle afin d'assurer la continuité des trajets à l'intérieur de la ville autant ...	131
Libération	4 février 2020 <b>A Paris, le vélo sort de la grève et entre en campagne</b> ... convoqués jeudi à passer un «grand oral vélo» par deux associations de promotion du pédalage (Paris en selle et Mieux se déplacer à bicyclette). Avec notamment pour ambition de leur imposer leur ...	132
Le Parisien	4 février 2020 <b>Après la grève, ça pédale toujours à Paris</b> ... 'est un moyen de transport fiable et crédible », analyse Jean-Sébastien Catier, de l'association Paris en selle. Amanda, rencontrée sur la piste bidirectionnelle du boulevard de Strasbourg (Paris, X e), fait ...	134

*Extrait de la revue de presse 2020*

## Site internet

Le site internet de Paris en Selle continue d'être mis à jour régulièrement depuis sa refonte en 2018. C'est une vitrine pour l'association, à la fois porte d'entrée pour les nouveaux adhérents, mais aussi un point de contact pour la presse et le public.

Il vise à :

- Permettre de comprendre ce qu'est l'association Paris en Selle, d'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 pompes vélo...

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

## 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



### 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

Le compte instagram de l'association recherche des bénévoles pour dynamiser l'animation et les publications, d'images en particulier, sur ce réseau très prisé des plus jeunes.

## 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 souples (8 au total) Paris en Selle 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.



Version 2020 du flyer Paris en Selle

# Rapport financier

Dans la continuité des exercices précédents, la situation financière de Paris en Selle est extrêmement saine. Après une année 2019 charnière, 2020 pouvait être vue comme une année test de la capacité de l'association à assumer ses dépenses nouvelles. Test validé !

Le compte de résultat est quasiment à l'équilibre, avec un résultat positif de près de 3700€ (pour un budget de l'ordre de 50 000€). Les réserves constituées les années précédentes n'ont pas été sollicitées et ont donc même encore un peu grossies. L'avenir de l'association peut être envisagé sereinement d'un point de vue financier.

L'année 2020 est singulièrement différente des années précédentes. Pour la première fois, les revenus de l'association sont en baisse, à 50 000€ contre 60 000€ en 2019. Dans le même temps, les dépenses sont passées de 19 000€ à 46 500 €.

Dans le compte de résultats, la diminution des revenus s'explique par

- la baisse des revenus liés à la vente des Guides (- 3000€)
- la baisse des dons (- 7000€).

En 2019, la campagne de financement participatif pour les municipales avait rencontré un franc succès et rapporté 27 000€.

En 2020, le financement participatif du recours en justice sur le projet du Franchissement Urbain Pleyel (FUP) a rapporté 5000€. Les dons courants (hors financement participatif) et les adhésions sont cependant en augmentation (+ 2000€)

Dans le compte de résultats, l'augmentation des dépenses s'explique par

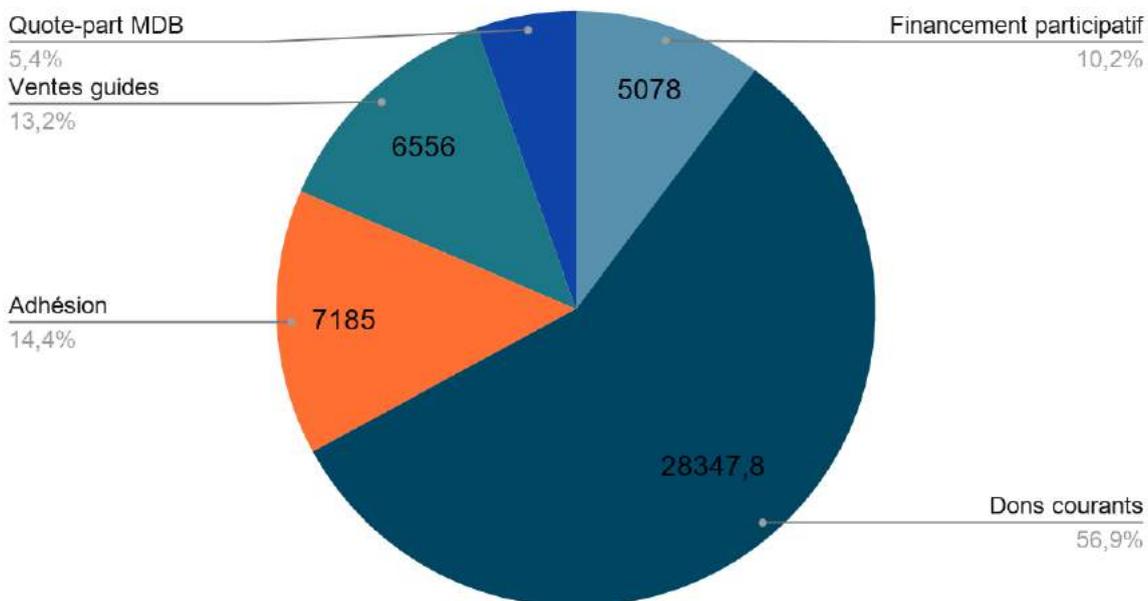
- le recours engagé contre le FUP (+ 6000€)
- le paiement des salaires de notre directrice sur une année complète (+ 20 000€)
- la production des contreparties du financement participatif de 2019 (+2600€)
- l'action Balisage du vélopolitain (+1500€)

Le recours engagé contre le FUP est une action coordonnée avec d'autres acteurs locaux. Paris en Selle s'est chargée du paiement des frais d'avocats et de la campagne de financement, c'est pourquoi ces sommes apparaissent au compte de résultat. Grâce au financement participatif, nous avons collecté à date 5300€ sur les 6000€ de frais engagés : la dépense nette pour l'association est de 700€.

Les dépenses courantes sont maîtrisées, voire en légère diminution : l'augmentation des dépenses dues à l'augmentation de l'activité de l'association est probablement contrebalancée par un effet Covid qui a pu freiner les actions les plus consommatrices de ressources.

Pour l'année 2020, les dons courants représentent près de 57% des revenus de l'association, et la vente des guides 13%. Les adhésions représentent 14% des revenus de l'association. Le financement participatif engagé pour financer le recours FUP représente 10% des revenus de l'association. A noter également le remboursement par l'association MDB d'une partie des frais de la campagne municipale de 2020.

## Revenus 2020



Le don moyen s'élève à 25,7€ par donateur, en diminution par rapport à l'exercice précédent. En prenant en compte les adhérents qui n'ont pas donné plus que le montant de l'adhésion, le don moyen est de 15,8€ par adhérent.

Il est à noter que 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.

COMPTE DE RESULTAT 2020			
PRODUITS D'EXPLOITATION	AU 31-déc/2020	AU 31-déc/2019	Ecart (2020/2019)
Ventes de produits finis, prestations de service et marchandises (70)	9 439,68	12 000,42	-2 560,74
Production stockée et immobilisée (71 et 72)	0,00	0,00	0,00
Subventions d'exploitation (74)	0,00	0,00	0,00
Autres produits de gestion courante (75)	40 610,80	48 839,69	-8 228,89
Dont :			
- Cotisation	7 185,00	6 500,00	685,00
- Produits divers de gestion courante (dans...)	33 425,80	40 175,00	-6 749,20
<b>TOTAL I</b>	<b>50 050,48</b>	<b>60 840,11</b>	<b>-10 789,63</b>
CHARGES D'EXPLOITATION	AU 31-déc/2020	AU 31-déc/2019	Ecart (2020/2019)
Achats matières premières et marchandises	593,51	1 527,13	-933,62
Services extérieurs	718,87	382,17	336,70
Dont :			
- Sous-traitance	0,00	0,00	0,00
- Locations et charges	59,90	0,00	59,90
- Entretien, réparations et maintenance	0,00	0,00	0,00
- Primes d'assurances	111,67	109,74	1,93
- Etudes, documentations, séminaires, conférences	547,30	272,43	274,87
Autres services extérieurs	17 283,41	10 285,24	6 998,17
Dont :			
- Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	6 000,00	120,00	5 880,00
- Publicité, relations publiques, impression guides	6 900,83	5 949,08	951,77
- Déplacements, missions et réceptions	2 818,08	2 530,38	287,72
- Frais postaux et frais de télécommunication	862,53	1 123,82	-261,29
- Services bancaires et assimilés	78,00	54,00	24,00
- Cotisations diverses	514,80	508,00	6,80
Impôts et taxes	0,00	0,00	0,00
Charges de personnel	27 926,61	7 161,08	20 765,55
- Rémunération du personnel	20 892,48	6 092,08	14 800,40
- Charges de sécurité sociale et de prévoyance	7 034,15	1 069,00	5 965,15
Autres charges courantes	0,00	0,00	0,00
Dotations aux amortissements et provisions	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL I</b>	<b>46 522,40</b>	<b>19 355,60</b>	<b>27 166,80</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>3 528,08</b>	<b>41 484,51</b>	<b>-37 956,43</b>
Produits financiers	134,54	113,09	21,45
Charges financières	0,00	0,00	0,00
<b>Résultat financier</b>	<b>134,54</b>	<b>113,09</b>	<b>21,45</b>
<b>Résultat courant</b>	<b>3 662,62</b>	<b>41 597,60</b>	<b>-37 934,98</b>
Produits exceptionnels	113,09	0,00	113,09
Charges exceptionnelles	134,54	113,09	21,45
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>-21,45</b>	<b>-113,09</b>	<b>91,64</b>
<b>Résultat de l'exercice : excédent (+)</b>	<b>3 641,17</b>	<b>41 484,51</b>	<b>-37 843,34</b>

Evaluation des contributions volontaires en nature			
<b>Produits</b>			
- Bénévolat	66 400,00	0,00	66 400,00
- Prestations en nature	0,00	0,00	0,00
- Dons en nature	0,00	0,00	0,00
<b>Total évaluation produits</b>	<b>66 400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>66 400,00</b>
<b>Charges</b>			
- Secours en nature	0,00	0,00	0,00
- Mise à disposition gratuites de biens et services	0,00	0,00	0,00
- Personnel bénévole	-66 400,00	0,00	-66 400,00
<b>Total évaluation charges</b>	<b>-66 400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-66 400,00</b>

BILAN AU 31-déc/2020									
ACTIF	2020			2019	Ecart (2020/2019)	PAS SIF	2020	2019	Ecart (2020/2019)
	Valeur d'acquisition	Amortissements	Valeur Nette						
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>						<b>FONDS ASSOCIATIFS ET RESERVE S</b>			
- Immobilisations incorporelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<i>Fonds propres :</i>			
- Immobilisations corporelles (mobiliers et matériels)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- Fonds Associatifs sans droit de reprise	0,00	0,00	0,00
- Immobilisations financières (titres et dépôts de garantie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<i>dont sub d'invest à des biens renouvelables par l'asso.</i>	0,00	0,00	0,00
						- Réserves	0,00	0,00	0,00
						- Report à nouveau	55 013,92	19 073,63	35 940,29
						- Résultat de l'exercice	3 641,17	32 975,51	-29 334,34
						<i>Autres fonds associatifs :</i>	0,00	0,00	0,00
						<i>dont sub d'invest à des biens non renouvelables par l'asso</i>	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL I</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>TOTAL I</b>	<b>58 655,09</b>	<b>52 049,14</b>	<b>6 605,95</b>
<b>ACTIF CIRCULANT</b>						<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGE S</b>	0,00	0,00	0,00
- Stocks	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>TOTAL II</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
- Avances et acomptes versés sur commande	0,00					<b>FONDS DEDIE S</b>			
- Créances clients	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- sur subventions de fonctionnement	0,00	0,00	0,00
- Autres créances	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	- sur autres ressources	0,00	0,00	0,00
<i>dont subventions à recevoir</i>	0,00					<b>DETTE S</b>			
- Valeurs mobilières de placement	29 191,61	0,00	29 191,61	15 078,52	14 113,09	- Emprunts et dettes assimilées plus d'un an	0,00	0,00	0,00
- Disponibilités (autres que caisse)	0,00					- Emprunts et dettes financières à moins d'un an	0,00	0,00	0,00
- Caisse	29 463,48		29 463,48	36 970,62	-7 507,14	- Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL II</b>	<b>58 655,09</b>	<b>0,00</b>	<b>58 655,09</b>	<b>52 049,14</b>	<b>6 605,95</b>	- Fournisseurs et comptes rattachés	0,00	0,00	0,00
						- Autres	0,00	0,00	0,00
						<b>TOTAL III</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>COMPTES DE REGULARISATION ACTIF</b>						<b>COMPTES DE REGULARISATION PASSIF</b>			
- Charges constatées d'avances	0,00		0,00	0,00	0,00	- Produits constatés d'avance	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL III</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>TOTAL IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>58 655,09</b>	<b>0,00</b>	<b>58 655,09</b>	<b>52 049,14</b>	<b>6 605,95</b>	<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>58 655,09</b>	<b>52 049,14</b>	<b>6 605,95</b>

# Annexes : Compte-rendus des groupes locaux

## Paris (75)

### Paris Centre (1er, 2e, 3e, 4e)

Cette année 2020 fut celle des élections municipales mais aussi celle de la création d'une nouvelle entité administrative nommée Paris Centre, née de la fusion des quatre premiers arrondissements.

En amont de ces élections, nous avons proposé aux candidat·e·s une balade exploratoire à vélo dans le centre de Paris afin de leur montrer les points problématiques comme les Grands Boulevards ou la place de la République mais aussi les exemples d'aménagements à suivre comme les pistes cyclables du Faubourg Saint-Antoine et de celle de la rue de Turbigo.

Nous sommes également allés à la rencontre des habitants sur les marchés et sur les pistes cyclables pour promouvoir les propositions de "Vivez Paris, Votez Vélo"

Entre les deux confinements nous avons participé au forum des associations au début du mois de septembre et ce fut l'occasion de faire connaître Paris en Selle aux habitants du centre. Nous avons proposé au public de pointer sur une carte les trajets qu'ils et elles jugeaient anxiogènes pour constater qu'ils corroboraient avec les résultats du baromètre des villes cyclables de la FUB.

La mise en place d'un comité vélo réunissant les élus chargés de la voirie et des déplacements et associations que nous appelions de nos vœux, a été mise sur pied très rapidement par la nouvelle équipe municipale.

### Paris 5e-6e-7e

Un nouveau groupe s'est créé en septembre 2020 : il réunit les deux anciens groupes du 5e et du 6e arrondissements, ainsi que le 7e qui était le dernier arrondissement parisien sans groupe local.

Des activités ont commencé à être menées. Dans le 5e arrondissement : nous avons pu participer aux deux premiers "conseils des mobilités douces" en rencontrant Edouard Civel, le premier adjoint, et en transmettant la carte des arceaux vélos manquants. Nous avons donné notre avis sur la mise en place de la coronapiste rue Claude Bernard, avis partiellement suivi par la mairie. Dans le 6e arrondissement, de premiers contacts ont été établis avec les élus. Dans le 7e arrondissement, nous avons pris contact avec la mairie et d'autres associations de cyclistes afin de mieux se coordonner pour défendre nos intérêts communs.

### Paris 8e

Le groupe est né à l'automne 2019 durant lequel deux premières réunions ont eu lieu avec la Maire du 8e et son adjointe chargée de la voirie. L'année 2020 a été essentiellement consacrée à la campagne municipale locale (note de campagne, rencontres et balades exploratoires avec les candidates, communication sur Twitter en direction des candidates, discussions entre adhérents actifs).

L'association et le groupe local sont bien identifiés auprès de la Mairie et les échanges positifs mais les besoins à tous niveaux (pistes cyclables, stationnement vélo, plan de circulation, apaisement via des zones de rencontre, etc) restent extrêmement importants dans cet arrondissement très spécifique de Paris (180 000 salariés, tourisme, lieu de pouvoir) qui est encore massivement dominé par les modes motorisés et où circuler à vélo reste très difficile.

Des réunions de travail ont eu lieu avec la Mairie sur la coronapiste de la rue d'Amsterdam (étant précisé que la portion de la V13 est une belle avancée, à la limite Est de l'arrondissement), le réaménagement partiel de la place Saint-Augustin ainsi que des échanges informels durant le confinement de mars 2020 et échanges techniques spécifiques.

Le nouveau mandat sera, on l'espère, l'occasion de grandes avancées pour la cyclabilité de l'arrondissement tant sur les grands axes que dans les rues de quartiers et tous les éléments semblent réunis pour cela (Plan vélo 2, processus "Embellir votre quartier", JO de 2024, etc).

Enfin, le groupe était aussi présent au forum des associations du 8e au mois de septembre 2020 et est également relativement actif sur Twitter via le compte partagé avec le 17e.

## Paris 9e

Le groupe local 9e arrondissement a soufflé sa première bougie. L'année 2020 a débuté avec la campagne municipale au cours de laquelle nous avons rencontré trois candidats (EELV, Paris en Commun, Les Républicains).

Début septembre, nous avons participé au forum des associations organisé par la Mairie, au cours duquel nous avons rencontré les nouveaux élus et recruté de nouveaux adhérents. Ce forum a également été l'occasion d'obtenir les avis des habitants du 9e arrondissement concernant les aménagements cyclables qui leur semblaient prioritaires.

Courant octobre, nous avons pu rencontrer une première fois la nouvelle adjointe à la voirie, Madame Maud Lelièvre pour lui présenter l'association, proposer la mise en place d'un comité vélo et lui transmettre la liste des aménagements cyclables prioritaires établie suite au forum des associations. L'objectif pour l'année 2021 est la mise en place de comités vélos réguliers pour entretenir les bons contacts avec la mairie que nous avons établis en 2019.

## Paris 10e

Début 2020, les élections municipales nous ont permis de rencontrer presque tous les candidats du 10<sup>e</sup> (seule LFI n'a pas répondu à notre invitation). Certains candidats (PS, EELV) nous ont présenté un programme vélo assez abouti, tandis que pour d'autres ce fut plutôt l'occasion de constater qu'il y avait encore du travail pour intégrer le vélo comme moyen de déplacement en ville et sortir de l'approche loisir "on adore flâner le week-end en vélo sur le canal de l'Ourcq".

Le second tour des élections a lieu quelques mois après ces rencontres et le mandat de Alexandra Cordebard (Paris en Commun) est renouvelé. Pauline Joubert, très au fait du sujet vélo devient notre principale interlocutrice. On est en droit d'espérer que les projets avancent.

Les semaines entre la sortie du confinement et le deuxième tour des élections sont intenses au niveau local et les échanges avec la Mairie nombreux. Les équipes sont demandeuses de nos avis et n'hésitent pas à nous soumettre des projets. Les réalisations apparaissent vite avec deux emblèmes forts :

- Le plan de circulation aux abords du canal Saint-Martin est repensé pour éviter le trafic de transit. Les quais deviennent bien plus favorables à la pratique du vélo et très accueillants pour les promeneurs.
- La piste cyclable du boulevard Magenta est colorée en vert.

Ces deux réalisations rencontrent beaucoup d'échos et ravissent de nombreux cyclistes. La liste des projets étant assez conséquente, nous étions très optimistes pour la fin 2020.

Seulement, depuis rien n'a bougé, ou si peu. En raison du contexte sanitaire, les équipes de la voirie ont été très sollicitées, provoquant un embouteillage sur les réalisations et du retard, beaucoup de retard. Mais les explications sont aussi politiques : certaines décisions simples ne sont pas si évidentes à prendre lorsqu'on cherche le compromis avec tous les acteurs du quartier. D'autres projets passent au niveau supérieur, à la mairie centrale.

Bref, beaucoup de frustration, autant pour les usagers que pour PeS, même si on ne doute pas de la volonté de la Mairie. Le forum des associations de septembre a confirmé la grosse attente des habitants et habitantes du 10<sup>e</sup> en matière d'aménagement cyclable, pour faire de vrais trajets vélotaf, bien au-delà du vélo-marché dominical. Le 10<sup>e</sup> est très demandeur.

Le gros chantier du 10<sup>e</sup> reste pour quelques temps encore, la Gare du Nord. Heureusement, que ce sujet, pas si simple et pas très fun malgré son importance, mobilise pas mal de monde pour faire circuler les infos, assister aux réunions publiques et rédiger des contributions. Petite victoire : nous avons réussi à faire entendre la nécessité d'augmenter le nombre de stationnement vélo en gare et aux alentours.

## Paris 11e

Début 2020, le groupe local a rencontré les principaux candidats aux municipales puis, début mars, nous avons organisé un "grand oral vélo du 11e" qui a permis à chaque candidat de présenter son programme en 5 minutes puis d'échanger avec la salle. Cela nous a permis à la fois de bien connaître le programme vélo de chaque candidat et de présenter nos idées pour une mandature ambitieuse pour le vélo.

S'en est suivi le confinement et les coronapistes. Dans le 11<sup>ème</sup>, c'est la fin du Faubourg Saint-Antoine et l'Avenue de la République qui ont vu apparaître des coronapistes.

L'alliance EELV/Paris en Commun a gagné les élections et nous avons rapidement été en contact avec l'élue mobilité, Béatrice Pipitone, qui nous a proposé un point mensuel pour discuter de façon fluide des "petits" sujets en attendant un comité vélo pour les sujets plus conséquents.

Lors du forum des associations, en septembre, nous avons pu faire connaître l'association à de nombreux habitants intéressés et nous avons proposé au public de noter sur une carte les axes de l'arrondissement dangereux et ceux agréables à vélo.

A partir d'octobre, le groupe local a organisé des apéro(-visio) réguliers. Lors de ces apéros nous avons discuté d'une ébauche de plan de circulation pour le quartier Sedaine-Popincourt et d'une carte qui recense les stationnements manquants dans l'arrondissement.

Après moult négociations avec les élus car nous voulions un comité "vélo" et non pas un comité "mobilité" moins technique, la mairie a finalement organisé un premier comité mobilité en décembre 2020. Il réunit les élus, des associations et des habitants tirés au sort. Il est prévu un

groupe de travail spécifique "vélo" ainsi que la présence des services techniques lorsque les sujets nécessiteront de discuter en détail des aménagements cyclables.

## Paris 12e

Le début de l'année 2020 a été marqué par la campagne des municipales dans laquelle notre groupe local s'est particulièrement investi : élaboration et rédaction de nos propositions<sup>3</sup> pour un 12e arrondissement plus cyclable, rencontre avec tous les candidats (qui tou-te-s, à différents degrés, ont manifesté leur intérêt pour le vélo, ce qui était déjà en soi une victoire, et ont tou-te-s promis la création d'un comité vélo d'arrondissement).

Suite à l'évolution de la situation sanitaire et la volonté de mettre en place des pistes cyclables transitoires, nous avons fait des propositions<sup>4</sup> d'aménagements. Malheureusement, très peu ont été réalisées dans l'arrondissement (rue du Faubourg Saint-Antoine, le double-sens cyclable sur l'avenue Ledru-Rollin et une bidirectionnelle sur une portion de la rue de Bercy).

L'alliance EELV/Paris en commun a remporté les élections et la mairie d'arrondissement. Fin août, nous avons rencontré la nouvelle équipe municipale : la maire Emmanuelle Pierre-Marie, l'adjoint à la mobilité, Mathieu Delmestre et l'adjoint à l'aménagement de l'espace public. L'équipe a clairement affiché sa volonté de transformer l'espace public pour le rendre plus favorable aux piétons et aux cyclistes, et a nous a confirmé la création à venir d'un comité vélo d'arrondissement auquel nous serions convié (finalement créé en mars 2021).

En septembre, nous avons participé au forum des associations du 12e arrondissement, où nous avons pu échanger avec de nombreux habitants intéressés par les questions des aménagements cyclables, ce qui confirme le fort engouement pour le vélo observé en 2019-2020. Durant le dernier trimestre, nous avons signalé à la mairie divers problèmes, notamment, par exemple, celui du stationnement gênant sur la bande cyclable boulevard Diderot devant la gare de Lyon, pour lequel des solutions sont en cours de discussion et de mise en place.

## Paris 14e

Gabrielle a laissé sa place de co-référente après avoir très activement participé à la campagne municipale.

Le 14e arrondissement a vu la création de deux coronapistes. Faisant suite au mouvement *Libérez Leclerc*, l'avenue du général Leclerc a reçu l'aval de la préfecture pour la création d'une bande cyclable sens entrant, le sens sortant se faisant pour le moment par la rue de la Tombe Issoire. La rue Jean Zay, maillon manquant entre la place de Catalogne et l'avenue du Maine, a été équipée d'une piste bidirectionnelle. Place de Catalogne, c'est le premier giratoire à la néerlandaise de Paris qui a été installé grâce à l'urbanisme tactique. Une expérimentation d'un an avec mise en tête bêche a été réalisée rue d'Alésia au début de l'été, principalement pour limiter le trafic de transit et améliorer la circulation des bus, la partie cyclable étant très discontinuée.

Malgré un avis positif de l'équipe élue lors de la campagne, aucun comité vélo n'a eu lieu en 2020. Les relations avec le nouvel élu et son cabinet sont à reconstruire, la communication étant pour le moment plutôt laborieuse. Nous avons tout de même été invité au forum des associations, ce qui a permis de recruter quelques nouveaux adhérents.

<sup>3</sup> <https://drive.google.com/file/d/1Mx0vS39YkVY88sv00sudXO2luwGmDx1S/view?usp=sharing>

<sup>4</sup> [https://drive.google.com/file/d/1A92IPDn6\\_fy\\_-SYQmu0RUjZ6QEEhxjH/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1A92IPDn6_fy_-SYQmu0RUjZ6QEEhxjH/view?usp=sharing)

## Paris 15e

En 2020, des coronapistes ont surgi dans le 15e : à l'est, rue de Vaugirard, rue de Sèvres et boulevard Pasteur et à l'ouest quai d'Issy et rue Linois.

Le groupe local a tenu un stand en commun avec Mon Vélo en Seine au forum des associations en septembre et des tractages ont eu lieu à plusieurs reprises pour recruter de nouveaux membres et prendre la température sur les aménagements.

La nouvelle mandature a vu la mise en place d'un comité vélo par la mairie du 15e auquel le Maire participe en invitant ses adjoints, les associations vélo, les services de la ville, la RATP et la préfecture en plus de quelques citoyens qui ont été tirés au sort avant la première séance. Objectif : une réunion tous les trois mois.

Outre la pérennisation annoncée des aménagements transitoires, de nouvelles pistes cyclables sont prévues dans le premier quartier concerné par le programme "Embellir votre quartier" (Zola-Frémicourt, Entrepreneurs/Mademoiselle). Ces projets sont à suivre en 2021 pour une mise en œuvre dès 2022 quand les chantiers battront leur plein sur cette zone.

Les nouveaux co-référents du groupe sont Raphaëlle Bergerot et Yves Le Jan, suite au départ de Marie qui a quitté Paris.

## Paris 16e

Le groupe du 16e arrondissement a été fondé en mai 2020, autour de la volonté de plusieurs adhérents qui souhaitent voir apparaître des coronapistes dans l'arrondissement. Pour son démarrage, il a bénéficié de l'appui du groupe du 8e-17e.

Le groupe s'est fixé deux missions :

- établir un diagnostic de la situation du vélo dans l'arrondissement et définir des propositions partagées et pragmatiques, donnant lieu à un travail collectif des adhérents
- renforcer sa capacité d'influence via l'augmentation de son nombre d'adhérents, l'identification de combats communs avec d'autres associations et l'animation d'un compte Twitter.

En 2021, le groupe local poursuivra sa démarche de plaidoyer auprès de la mairie du 16e et dans le cadre des principaux projets (Plan vélo 2, Embellir votre quartier, projet Tour Eiffel), de manière à faire avancer la cause du vélo dans un arrondissement très en retard. En parallèle, dans la continuité de 2020, il poursuit sa structuration et son développement via des tractages et un groupe Facebook dédié aux mobilités dans le 16e. Une réunion mensuelle le premier mardi du mois est ouverte à tous et permet de partager les sujets du moment.

## Paris 17e

L'année 2020 a d'abord été marquée par les élections municipales et dans ce cadre, le groupe du 17e a commencé l'année en rencontrant les différentes équipes des listes pour l'arrondissement. Au cours de ces rencontres, nous avons pu présenter nos projets pour l'arrondissement : vélopolitain avec les lignes 13 et 2 notamment, boulevard Pereire, place de Clichy et bien sûr la refonte du plan de circulation, avec la réalisation de plans concrets pour certains des quartiers de l'arrondissement.

La crise sanitaire a permis de voir apparaître quelques coronapistes dans l'arrondissement sur l'avenue de Clichy et un petit bout de l'avenue de Wagram.

Le dialogue avec la nouvelle équipe municipale (nouveaux adjoints en charge du sujet mobilité) a repris et les comités vélos ont redémarré pendant l'année, malgré les contraintes sanitaires du moment. Après un comité vélo d'installation, des rencontres plus thématiques ont eu lieu, sur la zone 30 Lévis notamment. La participation du groupe local à la réunion de présentation des plans a permis de revoir le projet pour la place du Général Catroux, qui prévoyait à l'origine une bande cyclable interfile. Une solution plus qualitative devrait être retenue à la place.

## Paris 18e

Après notre balade exploratoire à vélo avec toutes les équipes de campagne pour les municipales en décembre 2019, nous avons continué début 2020 à auditionner les différents candidats pour les sensibiliser à la question vélo et connaître leurs propositions.

A la suite de l'élection de la nouvelle équipe municipale en juin, le comité vélo a été pérennisé et rendu régulier chaque trimestre en présence de l' élu à la voirie, ainsi que d'autres élus, d'un représentant de la DVD et d'un représentant tiré au sort de chaque comité de quartier.

2020 a été une année importante pour trois grands axes nord-sud qui ont bénéficié de la mise en place de coronapistes : Avenue de Clichy/Saint-Ouen, Boulevard Ornano et Rue de la Chapelle/Marx Dormoy.

La Goutte d'Or a aussi bénéficié d'une modification partielle du plan de circulation (le Maire du 18e a d'ailleurs salué la contribution de Paris en Selle dans le document de campagne distribué aux candidats). Même si tout n'est pas parfait, cette modification a conduit à un apaisement significatif du quartier miné par les itinéraires malins.

Notre groupe du 18e continue d'organiser des rendez-vous mensuels en lien avec MDB. Nos actions sont souvent réalisées de manière conjointe, à l'image d'une action "Mon Quartier n'est pas un raccourci" rue Pajol, qui aura précédé une Rue aux Écoles inaugurée quelques mois plus tard, ou encore d'un large recensement des arceaux manquants dans le 18e dont nous avons tiré une liste transmise à l' élu en charge de la voirie.

Nous avons aussi participé au forum des associations en septembre avec un stand tenu par nos adhérents tout au long de la journée avec quelques adhésions supplémentaires à la clé.

## Paris 19e

Après de très nombreuses demandes, et à la faveur des élections municipales qui approchent, nous avons rencontré le candidat Dagnaud et la candidate Jemni en février. L'occasion, surtout, de clarifier la position locale de leur liste qui avait déjà, au moment de l'entretien, une forte probabilité de gagner.

A cette époque, pas encore de coronapistes, mais les grèves des retraites sont encore présentes, et l'essor du vélo a déjà démarré. Pour autant, sur le plan local nous sentons encore des réticences, et la discussion démarre par un fameux "oui mais les cyclistes, ils roulent sur les trottoirs". Mais l'élan impulsé par la mairie centrale trouve écho dans le 19e et des engagements sont pris, dont celui de tenir des comités vélos réguliers.

Puis vient le confinement, le premier tour (ou l'inverse), et plusieurs mois sans actions possibles faute de pouvoir se rencontrer, et faute d'équipe municipale renouvelée. Nous parvenons tout juste à faire un point dans le parc de la Villette pour discuter de la stratégie à adopter suite à la fermeture totale du parc et donc des bords du canal de l'Ourcq en mars/avril.

Résultat des élections : une coalition PS/EELV l'emporte, et nous attendons avec impatience la constitution de l'équipe. Celle-ci tarde à arriver, et première déception : malgré notre demande, les délégations à la voirie et au vélo sont encore séparées entre deux adjoints au maire. Nos interlocuteurs seront Halima Jemni (1ère adjointe) et Andreas Pilartz, qui prend en plus la responsabilité de la propreté.

Dans l'intervalle, une bonne partie des arrondissements ont vu fleurir des coronapistes, le 19e reste en retrait avec seulement quelques dizaines de mètres au portes d'Aubervilliers et de la Villette malgré un engagement sur les rues de Meaux et Petit qui aurait été plus que bienvenu pour les cyclistes.

Après un apéro en juillet pour discuter du sujet Villette et rencontrer de nouveaux adhérents, Pierre Garnier nous annonce son départ imminent de Paris. Un deuxième et rapide apéro en petit comité organise la succession du groupe local.

En octobre nous organisons un audit de terrain sur la ligne C2 du Vélopolitain dans le périmètre de l'arrondissement et publions une première vidéo. L'expérience nous permet de nous réunir malgré le contexte, nous décidons de continuer ces audits pour la suite mais le second confinement arrive.

Le premier comité vélo a lieu en novembre et en grande pompe, avec beaucoup d'intervenants côté associations, élus et services techniques. Première bonne nouvelle, on nous propose déjà une date pour le second (Mars 2021). Les équipes nous expliquent le principe de la méthode "Embellir votre quartier", renouvellent leurs engagements, on évoque des futures coronapistes (Colonel Fabien), il semblerait qu'il se passe enfin quelque chose.

Pour autant, on sent encore quelques accroches, notamment sur le plan de circulation, et on décide de faire une petite vidéo courte pour en expliquer le principe appliqué aux itinéraires parasites de l'arrondissement. La vidéo rencontre un joli succès.

## Paris 20e

Les six premiers mois de 2020 sont très calmes dans le 20e, le dialogue étant inexistant avec l'ancienne équipe municipale. Eric Pliez remporte les élections en juin, et notre nouvel interlocuteur est son adjoint EELV Vincent Goulin. Nos rapports sont bons, et il reste toujours disponible en cas de sollicitation, de la part de PeS ou de n'importe quel citoyen.

Côté infrastructures, la principale nouveauté est la coronapiste de la place Auguste Métiévier (métro Père Lachaise) à la porte des Lilas, avec un itinéraire avenue Gambetta → rue Saint Fargeau → pour rattraper les pistes existantes rue Léon Frappié et rue des Frères Flavien.

Cette coronapiste est accompagnée d'une mise en sens unique de l'avenue Gambetta qui provoque une forte opposition de la part des habitants de la rue de Ménilmontant qui subissent des reports de circulation. Suite à une concertation menée avec les habitants et les associations fin 2020, l'avenue Gambetta a été remise à double sens pour la circulation générale entre la place Métiévier et la place Gambetta, et la coronapiste déplacée côté cimetière en format

bidirectionnel.

Pour le futur, rien de très précis : la coronapiste prévue rue de Belgrand sautera l'étape temporaire, et sera construite en dur « ultérieurement », visiblement pour éviter le même psychodrame que la rue de Ménilmontant. La création d'une piste rue de Belleville doit être étudiée conjointement avec la mairie du 19e, mais pas de calendrier. Un nouvel aménagement doit aussi voir le jour rue des Pyrénées, mais idem rien de précis. A noter qu'un collectif s'est créé rue de Bagnolet pour y réclamer la création d'une piste cyclable. PeS ne s'est pas joint à l'initiative, mais la suit de près.

Quant au groupe local, il manque d'animation, la tentative d'organiser des apéros tous les deux mois n'a pris notamment à cause de la fermeture des bars. Avec les beaux jours et la possibilité on l'espère de se retrouver au moins en plein air, il faudra relancer l'initiative.

Et on recherche toujours du monde dans le 20e sud, les membres les plus actifs du GL habitant au nord !

## Hauts-de-Seine (92)

### Asnières sur Seine - 92

Pour sa deuxième année d'existence, le groupe local d'Asnières a pris une part active à la campagne des municipales 2020. Après avoir fait un état des lieux du vélo sur la ville, le groupe a rencontré les principales listes candidates, en leur proposant des balades sur le terrain pour expliquer nos demandes. Toutes les listes se sont engagées en faveur du vélo sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr>

Le reste de l'année a été impactée par l'épidémie de COVID-19 qui a limité notre capacité d'action. Nous avons cependant été actif durant cette période, en proposant un plan de pistes cyclables temporaires à la mairie d'Asnières, en organisant des ateliers de réparation au Rosa Bonheur en collaboration avec l'antenne MDB et en animant des ateliers en ligne pour aider les personnes qui souhaitent se lancer à vélo. Nous avons également maintenu un contact régulier avec la mairie d'Asnières lors de réunions en ligne.

Un des faits marquants de cette année aura été la mise en place d'une piste cyclable temporaire sur le pont de Clichy, un des principaux points noirs signalé dans le Baromètre de Villes Cyclables 2019. Les compteurs vélos ont confirmé la pertinence de cet axe, avec une augmentation de près de 80% de fréquentation en un an. Malgré les nombreuses actions que nous avons entreprises, la piste a finalement été déplacée sur le trottoir ce qui engendre des problèmes de sécurité et de continuité cyclable.

### Boulogne-Billancourt - 92

Le groupe local à Boulogne-Billancourt a été créé en novembre 2018 autour de trois ou quatre personnes actives, avec la participation plus ponctuelle d'une dizaine d'intéressés. Dès les premiers mois, nos actions ont été menées conjointement avec les antennes locales des associations MDB et À Vélo Sans Âge.

En 2020, notre activité s'est concentrée sur les élections municipales. Un manifeste détaillé a été rédigé et un questionnaire préparé pour les candidats. Nous avons rencontré presque toutes les têtes de listes, sinon des colistiers : toutes les discussions étaient sérieuses et très productives. Les retours sur le manifeste étaient très positifs et nos propositions et demandes ont reçu beaucoup de visibilité.

Sur le plan communication, le groupe communique via son compte twitter (480 abonnés), et les membres interviennent sur les nombreux groupes Facebook à Boulogne, notamment celui créé par le référent boulois de MDB (« Mobi Boulbi », 1500+ abonnés). Certains de ces groupes permettent de toucher un large public, avec plusieurs milliers d'abonnés. Les élus et les techniciens boulois suivent de près les commentaires sur les réseaux sociaux, et y sont très sensibles. Les réseaux sociaux sont un moyen incontournable pour mettre la pression sur les décideurs mais peuvent aussi être source de tension dans les relations avec la mairie.

### Levallois-Perret - 92

L'antenne locale est désormais animée uniquement par Maxime après le départ d'Estelle en septembre 2020. Elle est dorénavant identifiée comme un des interlocuteurs principaux dans les échanges avec la mairie. Malheureusement, malgré nos réunions fréquentes avec la municipalité et nos différentes relances, aucun « vrai » comité vélo n'est prévu à ce jour.

Le travail en collaboration avec l'antenne MDB est toujours d'actualité.

En 2020, nous pouvons citer quelques unes de nos actions : rencontre des derniers candidats aux élections municipales, création d'un questionnaire (en collaboration avec MDB) pour mieux connaître les attentes des Levalloisiens sur le vélo dans leur ville, partage du questionnaire créé par la municipalité en octobre dernier (pour le choix des coronapistes à pérenniser ou non) auprès de nos adhérents, demande de création d'un fléchage/balisage pour les futurs coronapistes pérennisés (4 retenues sur les 5 initiales !).

En 2021, nous prévoyons de continuer nos échanges avec la municipalité tout en poussant pour la création du comité vélo, qui, nous l'espérons, verra bientôt le jour. Nous prévoyons également de proposer un ou deux apéros « locaux » tout en continuant de recruter de nouvelles personnes pour faire entendre notre voix de cyclistes !

## Puteaux - 92

PeS Puteaux en compagnie de l'antenne locale de MDB reste l'interlocuteur vélo de la municipalité : le groupe participe à des points réguliers sur les équipements cyclables du territoire via réunions en mairie devenues trimestrielles auxquelles nous sommes conviés.

La mairie a recruté un responsable mobilité active avec qui la communication se passe bien. Cela nous permet de remonter certaines doléances et d'obtenir facilement les informations concernant les mesures prises par la municipalité concernant le vélo .

Le bilan sur la ville de Puteaux reste plutôt positif cette année avec de nombreuses réalisations de promesses: multiplication des arceaux de stationnement aux endroits stratégiques, signalisation des contresens, subvention pour l'achat d'un vélo mécanique et d'accessoires, location de triporteurs municipaux, maintien de la plupart des coronapistes et de l'espace grignoté sur l'automobile avec une petite rue fermée à la circulation automobile.

Projet pour 2021 : élargir le socle d'adhérents actifs, continuer à faire pression pour rendre le pont de Puteaux cyclable, s'assurer de la bonne liaison cyclable entre Puteaux et le RER-V (ligne A).

## Rueil-Malmaison - 92

Après le départ de l'ancien référent, le groupe de Rueil-Malmaison est resté plus ou moins inactif en 2020. L'association cherche une ou deux personnes prête(s) à reprendre en main l'organisation du groupe local.

## Seine-Saint-Denis (93)

### Aulnay-sous-Bois - 93

Le territoire d'action d'Aulnay à Vélo couvre la commune d'Aulnay-sous-Bois et l'ensemble de l'EPT Terres d'envols puisque nous sommes le seul collectif cycliste du territoire. Aulnay à Vélo est un groupe local commun entre Paris en Selle et MDB.

Un noyau de cinq bénévoles participe à la structuration du collectif et la mise en œuvre des projets depuis la création du groupe en novembre 2019. Nous avons également eu plusieurs rencontres en groupe élargi dont un apéro balade en septembre au cours duquel nous avons réuni jusqu'à une trentaine de cyclistes. Nous publions régulièrement des newsletters et alimentons le compte Twitter. Notre liste de diffusion comporte maintenant près d'une centaine de cyclistes, dont dix adhérents à PeS.

Nous avons été particulièrement actifs lors de la campagne des municipales, ce qui nous a permis de nous structurer et de créer une dynamique autour du vélo à Aulnay. Nous avons organisé le seul débat public des municipales. Pendant ce débat tous les candidats ont répondu présents et ont joué le jeu. Cela nous a donné une vraie légitimité et de la visibilité.

Nous avons noué de très bonnes relations avec les services techniques de la mairie (Aulnay-sous-Bois) et du département (CD93). Les services sont réactifs toutefois nous avons peu de contact directs avec les élus car le partenariat avec les services fonctionne plutôt bien.

Côté activité et services proposés aux cyclistes, nous avons été stoppés dans la mise en œuvre de nos projets par la crise sanitaire, en particulier le prêt d'une salle municipale une fois par mois n'a pu être effectif. Nous avons procédé à des comptages sur la piste du canal de l'Ourcq aux heures de pointe entre Bondy et Sevan.

Le principal projet en 2021 est la création d'un atelier de réparation participatif. Nous avons signé une convention avec la mairie d'Aulnay-sous-Bois qui nous permettra de disposer d'un local devant la gare RER. Ce projet est très important car nous sommes dans un désert d'officine (aucun vélociste sur tout le territoire de l'EPT Terres d'Envol).

La municipalité de Sevan nous a sollicités pour participer à l'élaboration de leur plan vélo. Nous allons aussi contribuer au plaidoyer pour les élections départementales avec les autres antennes dionysiennes.

### Bagnolet - 93

Création du printemps 2020, le groupe de Bagnolet s'est immédiatement investi dans le second tour des municipales pour porter le [message du vélo](#) auprès des candidats. Nous avons été reçu par la liste de M. Di Martino (vainqueur de l'élection) qui nous a dit vouloir faire plus pour le vélo cette mandature. Par la suite, nous avons échangé à plusieurs reprises avec la nouvelle adjointe à la voirie, y compris en visite sur le terrain pour partager nos diagnostics sur les problèmes à résoudre (aménagement, stationnement sauvage, etc.). Nous avons poussé à la création d'un comité vélo, celui-ci est lancé début 2021 !

Concernant la vie du groupe, nous avons organisé deux apéros et participé au forum des associations à la rentrée de septembre. Le stand a été animé toute la journée ! Nous avons aussi entrepris de développer la présence du groupe sur les réseaux sociaux.

## Les Lilas - 93

Le groupe des Lilas s'est créé en mars 2020 entre les deux tours des élections municipales suite à l'annonce de la municipalité de ne réaliser aucune coronapiste dans une commune qui ne compte par ailleurs ni piste ni bande cyclable. Notre lancement notamment sur les réseaux sociaux a été particulièrement bien reçu dénotant une véritable attente non seulement d'infrastructure mais aussi de débat autour de la place du vélo et de la cohabitation entre les modes dans notre ville.

### *Élections municipales et lien avec la mairie*

La toute jeune section des Lilas composée de ses quatre membres fondateurs a rencontré les trois candidats encore en lice pour le second tour, a établi un comparatif des programmes en matière de vélo et a obtenu précisions et engagement sur ces questions. Il existe une antenne MDB à l'échelle d'Est Ensemble avec un membre lilasien mais celui-ci n'est pas très actif. Les relations de Paris en Selle - Les Lilas avec la municipalité sont bonnes.

### *Participation active à la construction du plan vélo*

Depuis l'automne 2020, le groupe local des Lilas participe activement à la construction du plan vélo de la ville. Il fait partie de deux groupes, le groupe association et le groupe citoyens. L'objectif affiché est un vote du plan à l'été 2021 et une mise en œuvre sur plusieurs années (plan pluriannuel d'investissements).

### *Projets connexes à l'élaboration du plan vélo*

Le groupe local a fait un important travail de recensement de difficultés rencontrées par les cyclistes aux Lilas (manque d'infrastructures, carrefours dangereux, voiries en mauvais état). Ce recensement a été partagé aux habitants de la ville qui peuvent l'alimenter ainsi qu'aux services de la ville.

Projets 2021 :

- Suivi de l'élaboration du plan vélo : réunion publique en mai, vote à l'été puis mise en œuvre sur plusieurs années (plan pluriannuel d'investissements)
- Participation à une ou deux journées sans voiture
- Participation au Forum des associations en septembre
- Campagne de recrutement de nouveaux membres. Nous sommes actuellement sept. Nous pouvons clairement recruter par mal de personnes mais il est quasi impossible d'organiser des moments conviviaux.

## Montreuil - 93

Le groupe local s'est fortement mobilisé début 2020 pour les élections municipales. Sur la base [des propositions](#) définies par nos adhérents nous avons organisé le 5 mars 2020 un [Grand Oral Vélo](#) à la Marbrerie avec les quatre candidats qui par la suite, sont arrivés en tête du scrutin.

Cet évènement entièrement financé avec les ressources de l'association a suscité une importante mobilisation de nos adhérents afin de:

- prendre contact avec les candidats et un journaliste pour définir les modalités du débat,
- préparer une présentation et un micro trottoir pour contextualiser les attentes des cyclistes Montreuillois,
- assurer la captation du débat pour le diffuser en direct et ainsi le rendre disponible à un maximum de Montreuillois,

- assurer la promotion de l'événement tout comme son organisation

Ce grand oral fut un grand succès avec plus d'une centaine de participants, des centaines de visualisation du replay (disponible sur [Facebook](#) & [Youtube](#)) et surtout des engagements concrets de chaque candidat sur des sujets comme la création d'un réseau de pistes cyclables sécurisantes & structurantes, tout comme une remise à plat des plans de circulation pour apaiser le trafic dans plusieurs quartiers de Montreuil. Ce débat a constitué un des temps forts de cette élection et nous avons reçu par la suite de nombreuses marques d'encouragements et d'adhésions à PeS Montreuil.



C'est sur [cet élan](#) qu'après les élections municipales la ville s'est lancée dans la [création de 8km de pistes cyclables](#) dites de transition et s'est engagée à réaliser la branche du RER V passant par notre ville. Des réalisations dont nous avons pu faire la [promotion](#) tout en soulignant les [points méritant des améliorations](#).

A l'été 2020, notre groupe local a aussi cherché à faciliter l'accès à un vélociste partenaire du coup de pouce vélo dans le haut Montreuil (ou il y a très peu de vélocistes). C'est finalement sur trois journées que [PeS Montreuil a accompagné Ridy](#) (vélociste de Bagnolet) pour effectuer des réparations sur des dizaines de vélos de riverains.

PeS Montreuil avait aussi un stand lors de la [Fête de la Petite Reine](#) en septembre 2020.

Le groupe local a enfin été représenté à l'intégralité des comités vélo organisés par la ville en 2020.

## Pantin - Le Pré-Saint-Gervais - 93

### *Activités début 2020*

Le groupe a préparé les élections municipales avec plusieurs réunions pour concrétiser nos propositions. Ces propositions ont été diffusées sur les réseaux sociaux et adressées aux listes. Notre groupe a pu rencontrer les listes des deux villes (quatre au Pré, quatre à Pantin)

En parallèle, le passage en zone 30 a été effectué dans toute la ville du Pré avec créations de double-sens cyclables. Une interview a été donnée à [actu.fr](#) à ce sujet. Un apéro a été organisé.

### *Pendant le confinement*

A Pantin, le confinement a permis la création des coronapistes sur les RN2, RN3 et RD115 (avenue du Général Leclerc) ainsi que la sécurisation du DSC des Sept Arpents (demande ancienne de notre antenne).

Au Pré, notre groupe a demandé la fermeture à la circulation motorisée d'une partie de la rue Joineau au centre du Pré, ce qui a pu être réalisé à la fin du confinement. Le double-sens cyclable de la rue Sémanaz a également été protégé par des potelets.

Johann, co-référent du groupe local, a été interviewé par les services communication de la ville de Pantin dans le cadre du podcast "Faire Face" pour parler du déploiement de coronapistes.

### *Post-confinement*

Mise en place de panneaux M12 sur toute la ville du Pré.

Participation au forum des associations de Pantin et à la journée de la mobilité du Pré.

Extension de la coronapiste RD115 route des Petits-Ponts, début de pérennisation de la piste RD115 avenue Leclerc. Amélioration du double-sens cyclable rue Papin.

Le groupe a pu faire un apéro de rentrée, a rencontré les nouveaux élus (les municipalités ont été élues au 1er tour).

Le groupe a relayé la mobilisation citoyenne pour pérenniser la piétonnisation de la rue Joineau au Pré.

Discussion avec le département et la ville pour améliorer et pérenniser les coronapistes RN3 et RD115 devant les difficultés liées aux *gcum* (article du Parisien mais je crois 2021), et devant les chiffres de fréquentation du Département publiés en septembre.

Notre demande très ancienne de revoir le projet de Tzen3 pour y intégrer des pistes cyclables temporaires a été entendue et relayée par les élus pantinois.

Un premier comité vélo pantinois de la nouvelle mandature a eu lieu en visioconférence.

La circulation cycliste a été entravée par la fermeture prolongée du Parc de la Villette, puis la mise en place des "ralentisseurs" : colère de nombreux adhérents du groupe.

En parallèle : déploiement massif de stationnements à Pantin, premier déploiement d'arceaux au Pré. Installation de quatre pompes (deux à Pantin, deux au Pré).

### *Objectifs 2021*

Pérennisation et amélioration des coronapistes RN2, RN3, RD115.

Réserver les berges du canal et le centre-ville du Pré aux mobilités douces/piétons.

Revoir les plans de circulation dans les 2 villes, augmenter les zones 30 et DSC à Pantin. Massifier les arceaux vélos au Pré.

## Plaine commune - 93

Plaine commune est un Établissement public territorial (EPT) qui regroupe neuf villes au nord de Paris. Les projets d'envergure sur ce territoire de 47 km<sup>2</sup> et 430 000 habitants sont nombreux notamment en préparation des JOP (Jeux Olympiques et Paralympiques) de 2024.

Au centre du territoire, Saint-Denis, ville la plus peuplée du département, méritait bien [son Grand Oral](#) qui n'est pas passé inaperçu. Nous nous réjouissons d'avoir fait du vélo un axe important de la campagne en réunissant les quatre principaux candidats, tous les candidats s'étant à cette occasion engagés à réaliser notre programme ([replay à retrouver en intégralité](#) sur la chaîne YouTube de Paris en Selle).

Précédant ce grand oral, ces mêmes candidats avaient été conviés par l'association à des "diagnostics en pédalant" qu'ils ont tous acceptés et appréciés.

En peu de temps, nous nous sommes imposés comme un acteur incontournable du territoire tant au niveau des institutions qu'au niveau de la presse locale qui nous contacte régulièrement comme pour cette [interview croisée](#) réalisée à l'issue de la campagne électorale.

En 2019, le groupe local a été créé au niveau de l'EPT qui détient une spécificité, celui de regrouper les compétences voiries. Néanmoins, nous avons besoin d'interlocuteurs dans chaque commune. C'est désormais le cas pour Saint-Ouen et Aubervilliers qui ont vu naître des groupes locaux dédiés.

Le sujet Olympique et la place des mobilités actives dans les Jeux de 2024 sont une des préoccupations majeures de l'association au vu de leur impact considérable sur le territoire. Nous travaillons avec les associations et collectifs locaux pour que les JOP apportent des infrastructures utiles et que le vélo soit considéré comme un mode de déplacement à part entière. Malheureusement, le constat est à l'exact opposé : malgré nos contributions nombreuses et constructives, nous ne sommes pas entendus sur les gros projets, raison pour laquelle une action en justice coordonnée a été engagée contre le projet actuel de FUP.

## Val-de-Marne (94)

### Paris Est Marne&Bois - 94

Le groupe local Paris Est – Marne&Bois a été officiellement lancé en novembre 2019 afin de couvrir les différentes communes de l'intercommunalité : Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Charenton-le-Pont, Fontenay-sous-Bois, Joinville-le-Pont, Le Perreux-sur-Marne, Maisons-Alfort, Nogent-sur-Marne, Saint-Mandé, Saint-Maur-des-Fossés, Saint-Maurice et Vincennes. Le territoire s'étend ainsi des portes de Paris vers le confluent de la Seine et de la Marne, tout autour du bois de Vincennes et des premières boucles de la Marne.

Fin 2019, le Baromètre des Villes Cyclables a montré une forte attente de la part des cyclistes sur ces communes, jugeant plusieurs d'entre elles peu cyclables. Au premier trimestre 2020, le groupe local a donc profité des élections municipales afin de présenter les résultats de l'enquête aux différents candidats rencontrés.

A Saint-Mandé, le groupe local a échangé avec les principaux candidats (Les Républicains, La République en Marche et Europe Ecologie Les Verts) afin de porter la voix de la bicyclette. Suite à l'élection, des échanges réguliers ont été établis avec le maire élu (Julien Weil, LR). Plusieurs mesures concrètes présentées par le groupe local ont par la suite été mises en place : passage de la ville en zone 30, généralisation des doubles-sens cyclables, création de plus de 200 stationnements vélos distincts des stationnements de deux-roues motorisés, installation de panneaux M12 aux feux de signalisation. Des contacts réguliers ont été établis avec la ville.

De l'autre côté du bois de Vincennes, des échanges ont été entrepris avec la mairie de Charenton-le-Pont qui s'est engagée à mettre en place un comité vélo. En juillet, à l'occasion d'une réunion avec le maire (Hervé Gicquel, LR), une partie du conseil municipal et les services de la ville, la création d'un comité vélo a été actée. Le même jour, une visite exploratoire de la commune a été organisée avec les personnes présentes pour mettre en évidence les principaux points d'amélioration des déplacements à vélo.

À la même période et en prévision du déconfinement de mai 2020, le Conseil départemental Val-de-Marne a déployé plusieurs coronapistes sur des axes de circulation majeurs dont la fameuse avenue de Paris à Vincennes (RD120). A cette occasion, le groupe Paris-Est Marne&Bois et plusieurs associations locales ont cosigné un courrier afin d'alerter les mairies de la nécessaire mise en place de pistes cyclables temporaires. Si les courriers sont restés pour la plupart sans réponse, cela a permis au groupe local de prendre contact avec d'autres associations membres du Collectif Vélo Ile-de-France.

Le groupe local a par la suite effectué plusieurs opérations de comptage pour mesurer le succès de ces pistes, notamment sur l'avenue de Paris. Malheureusement, et malgré le succès rencontré, toutes les pistes transitoires créées dans le département n'ont pas été maintenues. La coronapiste de la RD120, entre la porte de Vincennes et Nogent-sur-Marne, l'a été et doit faire partie des aménagements pérennisés qui ont vocation à constituer une partie du tronçon Est de la ligne A du RER V, continuité de la ligne V1 du Vélopolitain. Aussi, le groupe local est présent aux réunions initiées par le Conseil départemental du Val-de-Marne et la région Ile-de-France en vue d'aménager durablement cet axe.

De plus, dans la perspective des élections régionales et départementales 2021, le groupe local a participé à la détermination des axes départementaux à aménager en priorité sur le territoire de Paris Est - Marne&Bois.

Pour 2021, il est prévu de renouer avec les opérations de tractage pour favoriser le recrutement de nouveaux adhérents, et constituer davantage de relais auprès des élus des différentes communes qui composent le territoire. Par ailleurs, le groupe sera présent aux réunions avec le Conseil départemental du Val-de-Marne ou la région afin de porter la voix des cyclistes sur Marne&Bois.

## Val-de-Marne Est - 94

Le groupe local Val-de-Marne Est a été officiellement lancé en juin 2020 avec pour objectif de faire progresser le vélo sur cinq communes de l'Est du Val-de-Marne : Villiers-sur-Marne, Le Plessis-Tréville, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et La Queue-en-Brie.

Sans être un désert cyclable, ce territoire comporte très peu de pistes cyclables. Celles existantes n'ont pas de continuité entre elles. Ainsi faute d'infrastructures cyclables permettant de relier les différents centre-villes, les habitants s'y déplacent majoritairement en voiture.

Les comptes Twitter et Facebook ont été créés en juin, des tractages ont été réalisés en septembre lors du forum des associations de La Queue-en-Brie et de la foire bio de Chennevières-sur-Marne. Des échanges avec les élus et les équipes techniques de La Queue-en-Brie ont permis d'apporter les conseils et l'expertise de Paris en Selle pour les futures infrastructures.

L'enjeu majeur de 2021 est de fédérer des adhérents pour agir auprès des élus locaux.