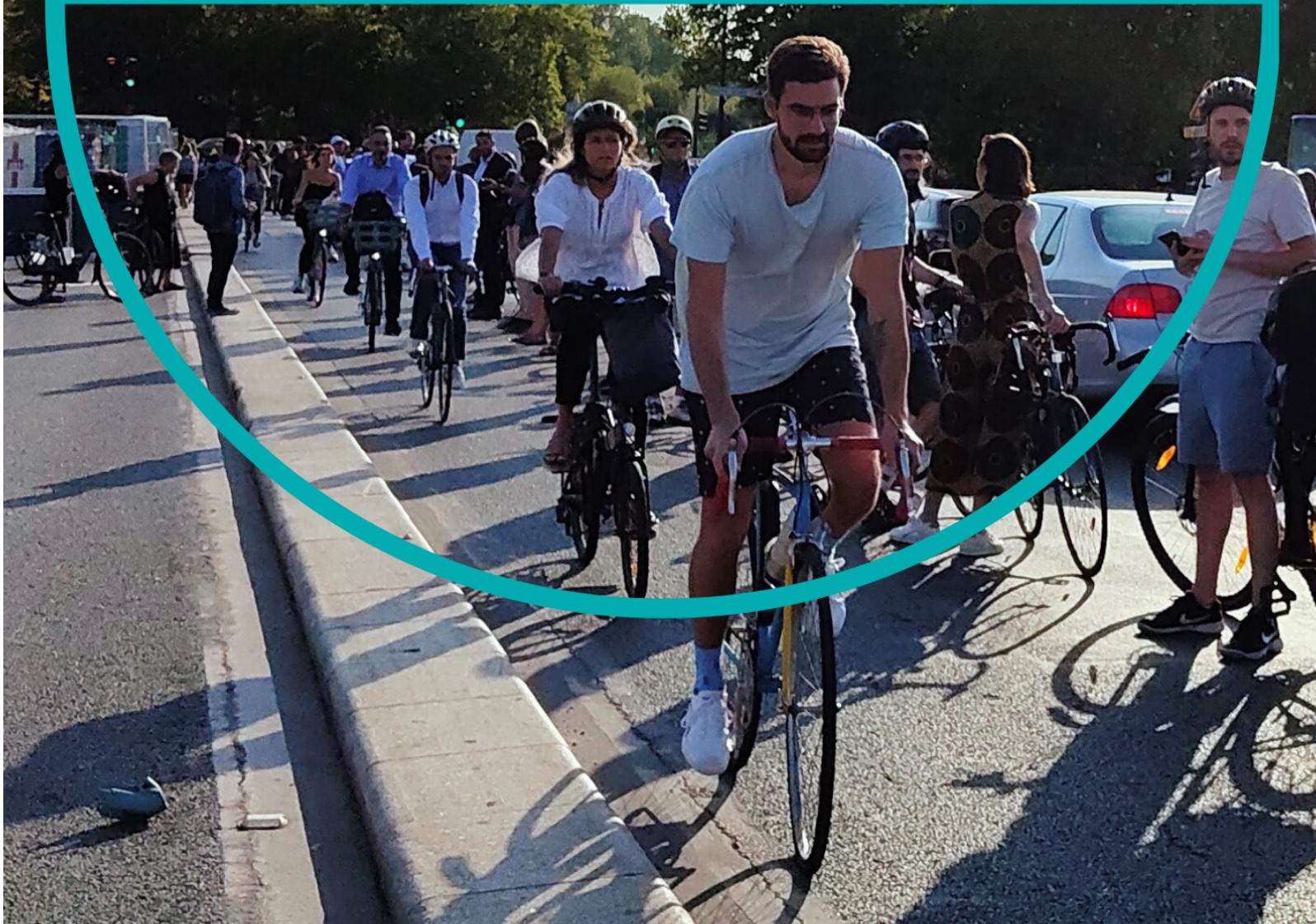


Paris  
en Selle

RAPPORT D'ACTIVITÉ  
2022



# Table des matières

<b>Table des matières</b>	<b>2</b>
<b>Édito</b>	<b>4</b>
<b>Organisation et dynamique associative</b>	<b>5</b>
Mission et philosophie d'action	5
Indépendance politique et financière	5
Une stabilisation du nombre d'adhérent·e·s	5
Genres	6
Répartition géographique	7
Organisation	9
Conseil d'administration	9
Directrice salariée	11
Groupes locaux	11
Bénévoles spécialisés	13
Vie associative	14
Accueil des adhérent·e·s	14
Apéros mensuels	14
Lettre d'information	14
Slack	15
Tractage	15
Forums des Associations	15
Fête Place au vélo	16
Apéros et réunions des groupes locaux	16
Formations	16
Projection du film Les Échappées	16
Séminaire stratégique	17
Vision 2030	17
Vice présidences thématiques	17
Paris en Selle, membre d'autres réseaux	18
Collectif Vélo Île-de-France	18
Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)	18
#RasLeScoot	18
<b>Les actions de l'association en 2022</b>	<b>20</b>
Baromètre : résultats annoncés en février : Dans la course au vélo, Paris Patine (reprise du communiqué de presse de Paris en selle)	20
Grands Boulevards, grand gâchis	22
Mémo : Connaître les leviers juridiques et institutionnels de la promotion du vélo	24
Stationnement vélo : installer un espace vélo dans sa copropriété	24
Campagne Jeux Olympiques : Flamme Olympique avec le CVIDF et campagne JOP	24
Austerlitz : protège ta piste. Pas de travaux sans itinéraire vélo !	25
Observatoire du Plan Vélo 2021-2026	26

Recours loi LOM	27
Suivi des projets d'aménagements	28
Paris (75)	28
Propositions et lobbying de grands projets	29
Seine-Saint-Denis (93)	29
Val-de-Marne (94)	30
Vélib' : un suivi continu pour un service toujours bancal	30
<b>Autres informations importantes</b>	<b>31</b>
Décès de N. J	31
<b>Communication</b>	<b>32</b>
Relations presse et médias	32
Site internet	33
Compteurs vélo	33
Réseaux Sociaux	35
Twitter	35
Facebook	35
LinkedIn	35
Instagram	35
Supports de communication physiques	36
<b>Rapport financier</b>	<b>37</b>
Dépenses	37
Revenus	38
Dons	39
Compte de résultats 2022	41

## Édito

**D**u mouvement ! C'était le souhait, l'envie, la nécessité de la politique cyclable en 2022 et de notre association.

C'est la reprise de ce mouvement qui marque le plus cette année 2022.

Sortie d'une crise sanitaire qui a beaucoup mis en avant le vélo, mais aussi durement frappé les énergies militantes, dans toutes les associations bénévoles.

Déploiement progressif de plans vélos et d'aménagements décidés en début de mandat municipal, qui permet de visualiser concrètement l'effet de nos requêtes et demandes.

Remise en marche de nos actions, très locales ou plus largement, et de nos coups de poing médiatiques, dont la nécessité ne s'épuise malheureusement pas.

Mouvements politiques, hésitations ou accélérations des acteurs et partis, entre mobilisation écologique, revirements populistes et positionnements tactiques.

Beaucoup de redémarrages donc, en 2022. Quelques nouvelles pistes, et de nombreux travaux, qui comblent trop lentement les discontinuités et les trous parfois béants de notre réseau grand parisien. Beaucoup de projets aussi et de concertations, auxquelles nous consacrons beaucoup d'énergie pour tenter d'arracher des améliorations plus ou moins sensibles.

Et dynamique relancée, sans qu'elle se soit vraiment arrêtée, du nombre de cyclistes, surtout ! Après un plateau post-déconfinement, les usages s'ancrent dans le quotidien; les longtails et autres vélos-cargos viennent équiper les familles; les entreprises investissent enfin dans des locaux vélo et des flottes utilitaires ou de fonction.

Dans la frustration militante qui voit les renoncements, les mauvais arbitrages et les réalisations toujours trop lentes, il y a quand même des raisons de se réjouir et des perspectives positives.

Mais, comme toujours, rien n'est joué, et il n'y a que quelques centimètres entre un aménagement dysfonctionnel et une piste vraiment réussie. Centimètres qu'il faut aller gagner un à un, en poursuivant cette dynamique et ce mouvement qui s'accéléra en 2022 et dont la force, j'en suis certain, continuera à produire ses effets pour des villes toujours plus et mieux cyclables !



Jean-Sébastien Catier - Président  
Juin 2023

# Organisation et dynamique associative

## Mission et philosophie d'action

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

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

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

## Indépendance politique et financière

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

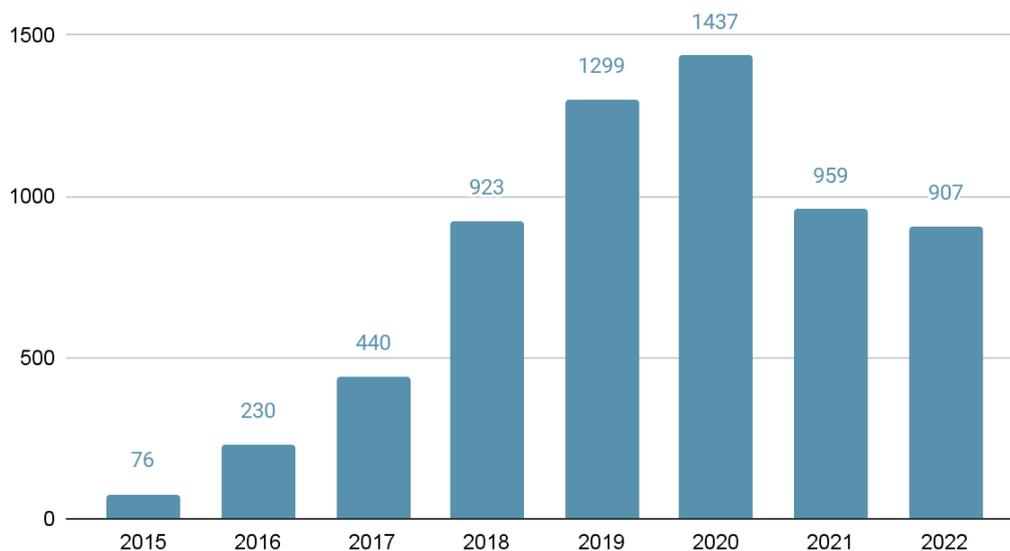
Le soutien financier des adhérent·e·s et des sympathisant·e·s est essentiel : c'est ce qui nous permet de poursuivre nos actions et de continuer à œuvrer pour le développement du vélo.

## Une stabilisation du nombre d'adhérent·e·s

Au terme de l'année 2022, l'association comptait 907 adhérent·e·s à jour de cotisation. Cela représente une cinquantaine d'adhérent·e·s de moins depuis la fin 2021, après une baisse significative en 2021 due à un bug de notre système informatique, qui a entraîné l'interruption des relances automatiques pour réadhérer pendant presque quatre mois, au cours de l'été 2021, et un essoufflement global de la motivation et de la capacité de mobilisation suite à la crise sanitaire.

Cette stabilisation en 2022 est plutôt une bonne nouvelle, même si une croissance plus significative était espérée.

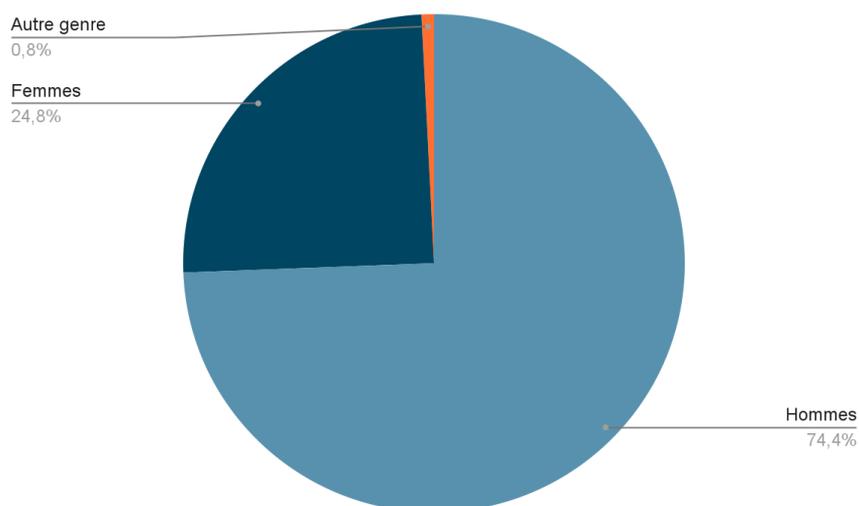
## Nombre d'adhérents au 31 décembre



Rappelons que plus d'adhérents, c'est aussi plus de poids politique et l'assurance d'être davantage écoutés par les élus et décideurs. Le nombre de cyclistes augmentant, le potentiel d'adhérent·e·s augmente lui aussi, et la tendance sur début 2023 est plutôt à la hausse, à la suite d'actions médiatiques qui sont toujours efficaces.

## Genres

La moyenne d'âge des adhérent·e·s est de 40 ans. 74,4% des adhérent·e·s qui ont renseigné leur genre se définissent comme hommes, 24,8% se définissent comme femmes, 0,8% comme d'un genre autre. La proportion de femmes est en légère baisse (28% en 2020, 26% en 2021).

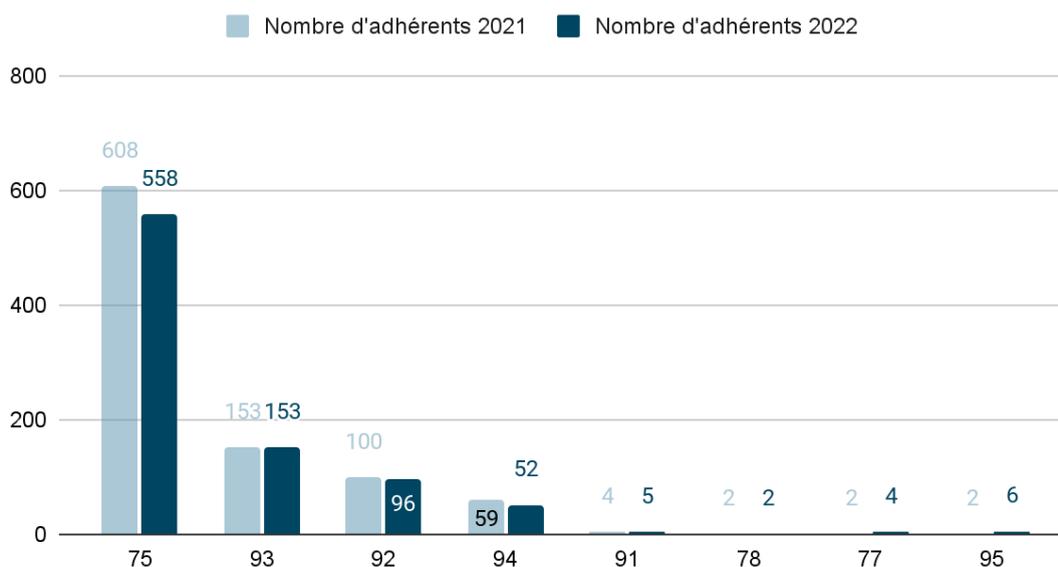


## Répartition géographique

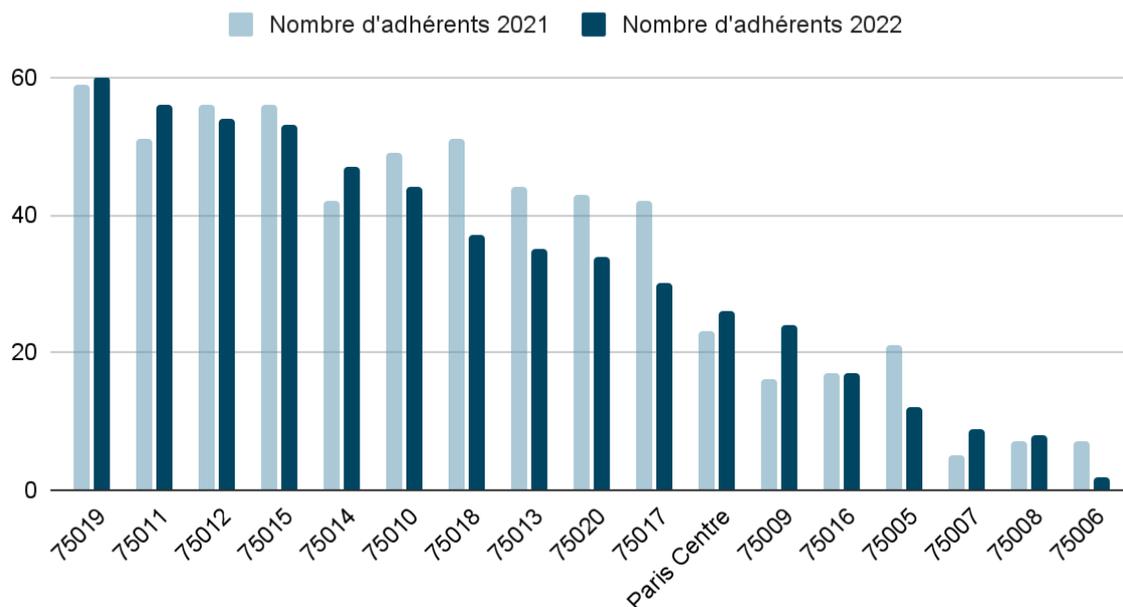
La plupart des adhérent·e·s sont domicilié·e·s à Paris, avec un fort contraste selon les arrondissements. En dehors de Paris, le département de Seine-Saint-Denis est le deuxième en nombre d'adhérent·e·s.

Département	Nombre d'adhérent·e·s au 31/12/2021	Nombre d'adhérent·e·s au 31/12/2022	Évolution 2021-2022
Paris	608	558	-8%
Seine-Saint-Denis	153	153	+0%
Hauts-de-Seine	100	96	-4%
Val-de-Marne	59	52	-12%

## Evolution du nombre d'adhérents par département francilien



## Variation du nombre d'adhérents par arrondissement

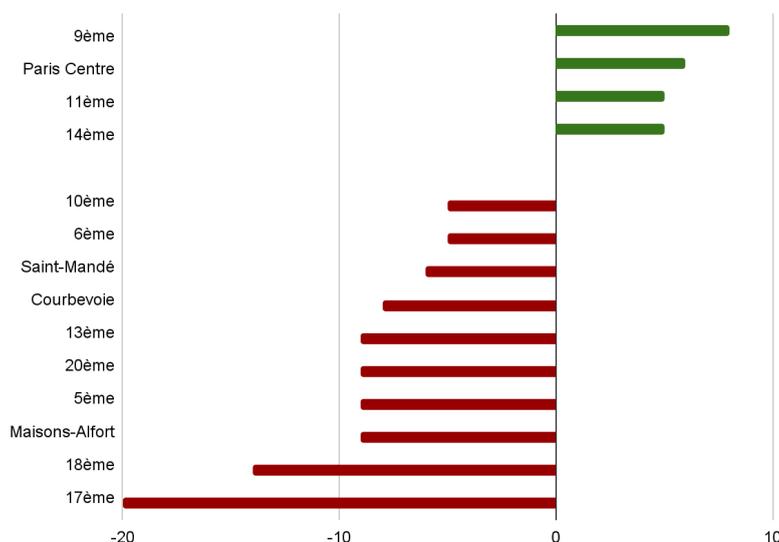


33% des adhérent·e·s habitent en première couronne et 62% à Paris intra-muros, une proportion stable par rapport à 2021 (64%).

Dans cette tendance au maintien du nombre d'adhésions, les arrondissements parisiens connaissent des évolutions contrastées : Paris Centre et le 9ème marquent une hausse de plus de 5 adhérent·e·s, tandis que le 17ème et le 18ème connaissent une baisse de plus de 10 adhérent·e·s.

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

### Variation du nombre d'adhérents



## Organisation

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

### Conseil d'administration

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

Le Conseil d'Administration se réunit une fois par mois. En 2022, avec la fin progressive des restrictions liées à la COVID, les réunions ont repris en présentiel, à l'exception de celle de février 2022 en visio.

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

L'Assemblée Générale de 2022 s'est tenue le 18 juin 2022 à la Maison de la Vie Associative et Citoyenne du 14e, 22 Rue Deparcieux, 75014 Paris.

Depuis juin 2022, le Conseil d'Administration est composé de : Alexandre Becker, Marine Belz, Florimond Berthoux, Antoine Breton-Godot, Jean-Sébastien Catier, Anne-Sophie Godfroy, Antoine Guillonet, Mathieu Laporte, Yves Le Jan, Anne Monmarché, Jean-Hugues Pierson, Estelle Pinchon, Camille Schwab,

#### **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.

#### **Marine Belz**

Ado en Bretagne, son fidèle et infatigable destrier des chemins et routes venteuses était un vélo MBK. Débarquée à Paris, elle délaisse un temps le vélo pour le métro qui lui permet surtout de se déplacer avec son carton à dessin pour ses études d'arts appliqués. L'arrivée du velib lui permet de retrouver une certaine liberté le soir venu, mais ce n'est qu'en 2018 qu'elle décide définitivement de ne se déplacer qu'à vélo. Depuis, tout est un bon prétexte pour explorer le Grand Paris et relever le manque d'infrastructures cyclables. Elle devient administratrice en 2022 et est co référente du groupe local à Asnières-sur-Seine.

### **Florimond Berthoux**

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

### **Antoine Breton - Godo**

Francilien de naissance en grande couronne, il a dès l'enfance adoré se déplacer en vélo. En arrivant à Paris, c'était une évidence : le vélo avait la possibilité de se développer massivement ! Étudiant à l'université Paris-Saclay et passionné par la politique, l'évolution des transports ainsi que par la lutte pour la transition écologique, en étant engagé à Paris en Selle il trouve de quoi combiner ces 3 thématiques. Cela lui permet d'avoir un premier engagement plus concret qui lui a donné envie de mener une vie professionnelle dans ce même domaine et de mener également d'autres engagements liés. Il est référent du groupe local des 5e, 6e et 7e arrondissements et au sein du CA, il est notamment chargé d'organiser les "apéro en selle".

### **Anne-Sophie Godfroy**

Champenoise devenue parisienne au moment de ses études, elle circule à vélo à Paris depuis trente ans. Elle a déménagé cette année dans le 12e après avoir vécu quelques décennies dans le Quartier Latin. Ses sujets favoris : les femmes à vélo, la mobilité des personnes en situation de handicap, les systèmes vélo dans les politiques publiques en Europe et ailleurs.

### **Antoine Guillonnet**

Après avoir vécu 25 ans à Nantes, le vélo a vite été le moyen de locomotion privilégié à Paris pendant plus de 10 ans. Mais c'est en revenant de deux années à Montréal que l'envie de s'impliquer dans la cyclabilité de la ville s'est manifestée. D'abord co-référent du groupe local Pantin-Le Pré St Gervais, il s'est

impliqué dans l'évaluation de la démarche "Embellir Votre Quartier" à Paris.

### **Mathieu Laporte**

Originaire du Cantal, sa pratique du vélo se fait d'abord sur les routes de montagnes en tant que cycloportif. Après une formation d'architecte dans la capitale auvergnate, il s'installe à Paris en 2019 et commence à aller tracter pour quelques actions de Paris en Selle afin d'apporter sa pierre à la fabrique de la ville cyclable. Il se spécialise professionnellement dans les aménagements cyclables et rejoint en parallèle le CA de l'association en 2022. Son rêve le plus fou : organiser la convergence de luttes associatives pour une ville cyclable et inclusive.

### **Yves Le Jan**

Après avoir pédalé un peu au collège en Normandie, il s'est mis au Vélib' régulièrement après avoir haï les trajets en 62 pour traverser le 15e jusqu'à la ligne 10 du métro pour un trajet vers Boulogne. Le passage au vélo pour cette partie du trajet était déjà super. Passé au tout Vélib' pour un trajet entièrement parisien, la transition plus que laborieuse du service l'a fait craquer un midi, le 1er février 2018 pour acheter un vélo pour être sûr d'arriver à l'heure à un rendez-vous en fin d'après-midi. Son Navigo a été suspendu le mois d'après pour circuler à vélo au quotidien, y compris en famille avec ses enfants (11 et 7 ans). Co-référent du groupe local du 15e.

### **Anne Monmarché**

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

conditions, c'est en devenant maman (et en vieillissant) qu'elle se rend compte que les bonnes infras sécurisées, c'est quand même important !

### **Jean-Hugues Pierson**

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

### **Estelle Pinchon**

Après une grosse chute à l'adolescence qui l'avait maintenue éloignée des cycles, elle décide de remonter en selle à Paris il y a quelques années pour la praticité et le coût

de ce mode de transport. Une altercation de trop avec un automobiliste qui ne connaît pas le code de la route et la met en danger lui fait sauter le pas de l'adhésion à Paris en Selle. Après avoir co-créé le groupe local de Levallois, elle s'implique depuis son déménagement à Montreuil dans la gestion des groupes locaux.

### **Camille Schwab - Trésorière**

Parisienne adepte du métro, elle essaye son premier Vélib' assez tard mais comprend vite que c'est le mode de déplacement le plus rapide, agréable et écologique pour se déplacer dans Paris. Elle troque donc rapidement son pass navigo et son abonnement Vélib' pour son vélo personnel qu'elle ne quitte plus. Elle rejoint Paris en Selle en 2019 pour rendre la métropole du Grand Paris plus cyclable, tout particulièrement pour les femmes.

## **Directrice salariée**

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

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



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

## **Groupes locaux**

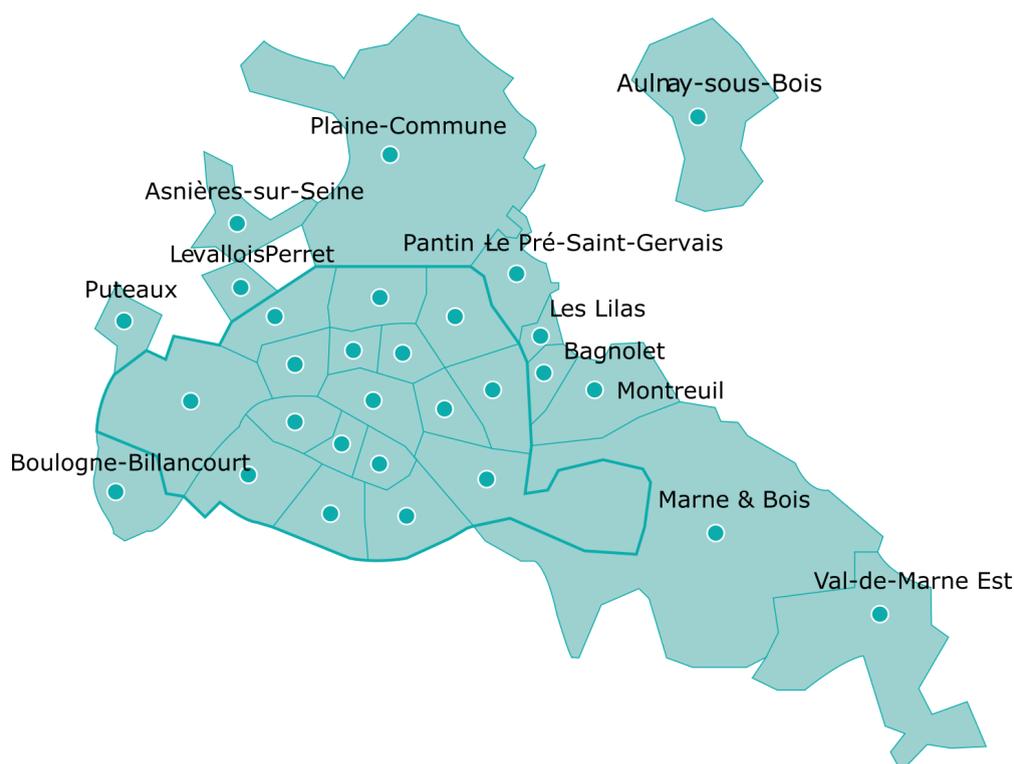
Les groupes locaux permettent de développer l'action de Paris en Selle à une échelle locale.

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

Le réseau des groupes locaux a peu évolué en 2022, bien que de nombreux groupes aient vu leurs référents changer. Tous les arrondissements intra-muros sont couverts.

Fin 2022, un total de vingt-cinq groupes locaux sont actifs sur l'ensemble du territoire du Grand Paris : quinze à Paris et dix dans la petite couronne.

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



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

### Paris

Centre : Nicolas Sennequier  
5e-6e-7e : Antoine Breton - Godo  
8e : Arnaud Chollet  
9e-10e : Camille Schwab  
11e : Anne Monmarché, Yann Bureller  
12e : Cyrille Rosset, Baptiste Gauvin, Marion Soulet  
14e : Jérémie Maridet, Patrick Mantell  
15e : Yves Le Jan, Raphaëlle Bergerot  
16e : Laurent Gautier, Nicolas Necker  
17e : Laurent Louf  
18e : Alexandre Becker, Thomas Legal  
19e : Olivier Drouan, Pierre Danzas  
20e : Jonathan Klym

- 92** Asnières : Patrick de Montclos, Marine Belz  
Boulogne-Billancourt : Pete Sedcole, Damien Allary
- 93** Aubervilliers : Julien Guibert  
Aulnay-sous-Bois : Gilles Brutel  
Bagnolet : Maxime Agator, Samuel Douaud  
Les Lilas : Brice Foucher, Julien Licourt  
Montreuil : François Beix, Anne Isimat-Mirin  
Pantin - Le Pré-Saint-Gervais : Mélina Gaffré, Antoine Guillonnet  
Plaine Commune : Frédéric Bernat, Maxime Gadreau  
Saint-Ouen : Paul Varry
- 94** Marne & Bois : Sébastien Le Graët, Paul Racanière  
Val de Marne Est : Nicolas Tetart

### Bénévoles spécialisés

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

- **Graphisme** : Aurélie
- **Apéros en Selle** : Antoine B
- **Administration des systèmes informatiques** : Laurent, Yves
- **Photographie, vidéo** : Pierre
- **Réseaux sociaux** : Antoine G
- **Cartographie** : Raphaël
- **Newsletters** : Estelle

## Vie associative

### Accueil des adhérent·e·s

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

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

Deux réunions d'accueil ont eu lieu en 2022 : au format webinaire le 3 octobre 2022 et en présentiel le 20 septembre 2022.

**RÉUNIONS D'ACCUEIL DES ADHÉRENT·E·S** Mardi 20 septembre et lundi 3 octobre - de 19h à 20h30 : Vous souhaitez en savoir plus sur l'association et les différentes manières de s'impliquer à votre échelle ? On vous donne les réponses au cours de deux réunions d'accueil, l'une en présentiel (le mardi 20 septembre) et l'autre à distance (le lundi 3 octobre). [Laissez-nous vos coordonnées sur ce formulaire pour y participer.](#)

Au programme : historique de l'association et présentation des actions de Paris en Selle, suivi d'un temps d'échange pour répondre à toutes vos questions.

### Apéros mensuels

L'apéro mensuel a lieu tous les 10 du mois et permet aux adhérent·e·s de se rencontrer dans un cadre convivial. Il a lieu dans des bars en hiver et dans des parcs dès que les beaux jours reviennent.

### Lettre d'information

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

- Actualités de l'association et de ses groupes locaux : actions menées, appels à la mobilisation, rendez-vous ou événements divers
- Agenda des événements concernant le vélo



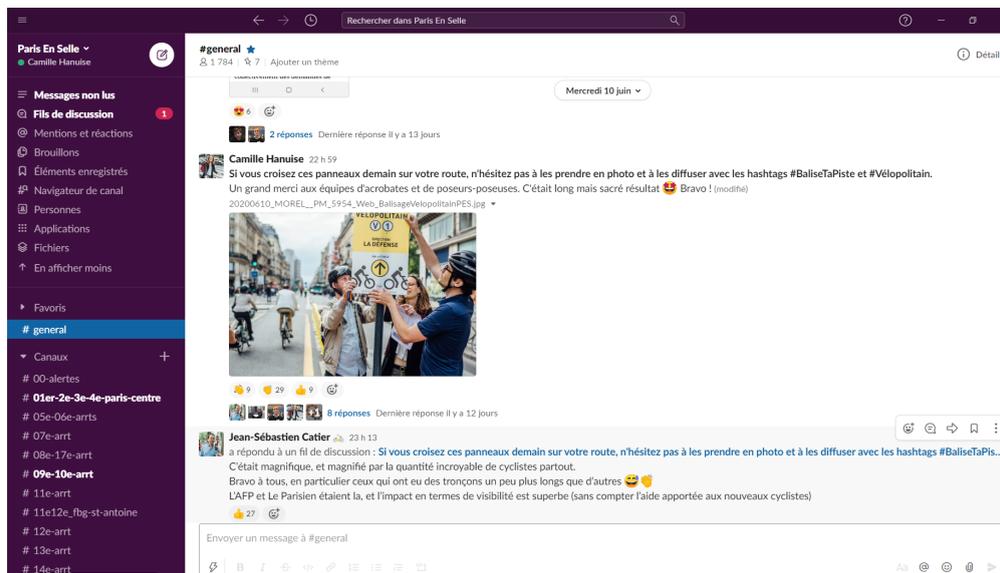
- Réunions et concertations publiques, pour lesquelles il est utile d'avoir des cyclistes présents (qu'ils soient adhérents ou pas)
- Chantiers et nouvelles pistes cyclables
- Revue de presse vélo

Plus de 8 000 personnes sont abonnées à la newsletter de Paris en Selle à la fin de l'année 2022.

## Slack

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

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



## Tractage

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

## Forums des Associations

La plupart des groupes locaux participent aux traditionnels forums des associations, qui se déroulent pendant la période de rentrée scolaire (septembre/octobre), à la fois dans les arrondissements parisiens et les différentes villes dans lesquelles Paris en Selle est présente. Le format est généralement le même : un stand est mis à disposition des bénévoles durant une journée (ou demi-journée).

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

Paris en Selle a participé à plus de vingt forums des associations au cours des mois de septembre et d'octobre 2022.



*Photos:  
Participation à la fête du vélo du 15<sup>e</sup> arrondissement en Octobre en plus du forum des associations. Tenue d'un stand pour renseigner les cyclistes, aspirants cyclistes et recruter des adhérents.*

## Fête Place au vélo

Paris en Selle a participé à l'événement le 18 septembre 2022 place de la Concorde. L'association tenait un stand qui lui a permis de renforcer sa visibilité et de recruter de nouveaux adhérents.

## Apéros et réunions des groupes locaux

Les groupes locaux organisent régulièrement des réunions et des apéros. Ils suivent les projets locaux (Embellir Votre Quartier, plans de circulation, nouveaux aménagements), font des propositions et participent aux concertations publiques. Ils sont les interlocuteurs des maires d'arrondissements dans les comités vélos d'arrondissement.

## Formations

En 2022, Paris en Selle a organisé deux formations

- Formation à la lecture des plans d'aménagement le 20 avril 2022
- Formation à Open Street Map le 12 octobre 2022

## Projection du film Les Échappées

Paris en Selle a soutenu financièrement l'organisation de la première projection du film documentaire "Les Echappées" : Au printemps 2021, Louise Roussel et Océane Le Pape ont parcouru la France à vélo, à la rencontre de plus de 200 femmes qui roulent, luttent, voyagent et travaillent pour changer le monde du vélo. La projection a eu lieu le 14 avril au cinéma Luminor hôtel de Ville. La projection a été suivie d'un temps d'échanges entre les réalisatrices et le public, animé par Camille Hanuise de Paris en Selle. Elle a permis de toucher un large public en mettant en avant la thématique Femmes et Vélo.

## Séminaire stratégique

Le séminaire était organisé le 15 octobre à Voie 15, 397 bis rue de Vaugirard.

Deux ateliers stratégiques étaient proposés en parallèle en première partie:

- Plan Vélo 2 : quelle(s) stratégies associatives et quels moyens pour optimiser la réalisation du réseau vélo parisien ?
- Quels leviers pour le militantisme pro-vélo dans l'écosystème politique de la petite couronne ?

En seconde partie, deux formations étaient proposées en parallèle :

- Plan de circulation : un outil fondamental dans la politique cyclable. Définition et concepts.
- Les bons outils au bon moment : adopter un plaidoyer efficace

## Vision 2030

Mathieu Laporte a animé une première réunion le 19 décembre. Les réunions se poursuivront en 2023.

## Vice présidences thématiques

Nous avons essayé durant la seconde partie de 2022 de mettre en place des vice-présidences thématiques afin de mieux répartir les sujets et de dégager du temps pour Jean-Sébastien Catier (président) et Camille Hanuise (directrice). Cette tentative d'organisation n'a pas été couronnée de succès et a été abandonnée.

## Paris en Selle, membre d'autres réseaux

### Collectif Vélo Île-de-France

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

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

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



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

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

### Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)



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

### #RasLeScoot



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

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

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

# Les actions de l'association en 2022

## Baromètre : résultats annoncés en février : Dans la course au vélo, Paris Patine (reprise du communiqué de presse de Paris en selle)

<https://parisenselle.fr/2022/02/11/barometre-des-villes-cyclables-2021-resultats-paris/>

Les résultats du Baromètre des Villes Cyclables ont été dévoilés le 10 février 2022. À Paris, plus de 9200 personnes ont noté le caractère cyclable de la ville : avec un score de 3,33 (3,24 en 2019), Paris obtient, comme en 2019, la mention D, synonyme d'un climat moyennement favorable au vélo.

Distancé par d'autres grandes villes comme Lyon et Rennes, Paris perd cinq places et se classe 12e sur 38 parmi les grandes villes de plus de 100 000 habitants. Dans la capitale, les promesses d'un réseau cyclable tardent à se concrétiser.

Les réponses au Baromètre montrent que les usagers du vélo veulent une politique vélo ambitieuse, en commençant par un réseau cyclable complet et sans coupure. Paris, dont la note stagne, paye aussi les débuts poussifs de son nouveau Plan Vélo, après une année blanche où la création d'aménagements s'est considérablement ralentie.

### **Trop souvent, le vélo est encore une variable d'ajustement**

Paris en Selle regrette la faiblesse du pilotage et des choix politiques, qui freine la réalisation du réseau cyclable parisien. La création d'une « ville 100 % cyclable » ne saurait se faire à coup d'effets d'annonce et doit se traduire en actes. Alors qu'à Paris, les changements ne sont pas jugés assez ambitieux, à Rennes ou à Lyon, la visible transformation des villes emporte l'adhésion des usagers du vélo. Paris doit de toute urgence cesser de faire du vélo une variable d'ajustement et renouer avec ses ambitions cyclables afin de regagner sa place dans l'échappée.

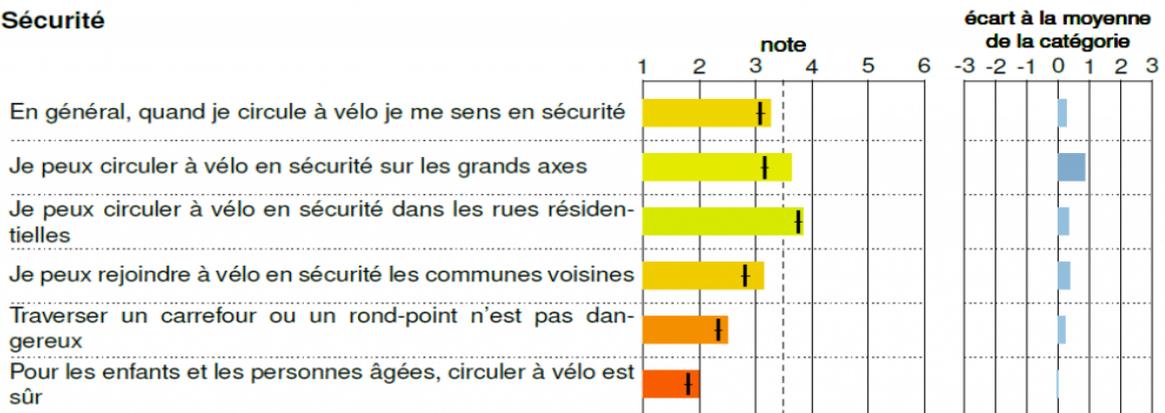
### **Analyse détaillée des résultats : les usagers plébiscitent les pistes qui les sécurisent**

Par rapport à 2019, les répondants se sentent davantage en sécurité lorsqu'ils circulent sur les grands axes : la note de Paris progresse, et passe de 3,2 à 3,6. Les pistes et les coronapistes les mieux réalisées sont saluées par les répondants, qui observent que les itinéraires cyclables se sont développés depuis la précédente édition du Baromètre.

Si l'usage du vélo se démocratise, les répondants jugent cependant que circuler à vélo demeure dangereux pour les enfants et les personnes âgées. Paris en Selle rappelle qu'une ville cyclable est une ville où l'on peut se déplacer sans crainte avec ses enfants : à Paris, on est encore loin du compte.

Les carrefours, intersections, et portes de Paris, demeurent de véritables points noirs, difficilement franchissables et sources de danger pour les cyclistes.

## Sécurité



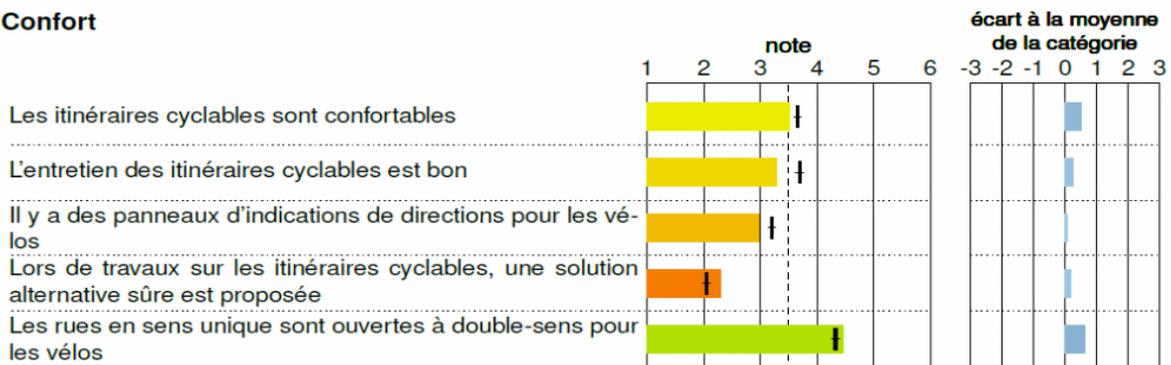
## Sur le confort de ses pistes, Paris recule

Le recul est palpable sur la thématique "Confort". Les usagers jugent sévèrement les pistes anciennes, mal conçues et trop étroites, qui ne répondent plus à leurs attentes en matière de confort et de sécurité, comme le boulevard de Magenta. C'est aussi le cas pour certaines infrastructures récentes, comme le boulevard de Sébastopol, l'un des axes les plus empruntés de la capitale, déjà saturé et devenu très inconfortable pour les cyclistes.

Le signal envoyé par les usagers du vélo aux élus parisiens est clair : les nouvelles pistes cyclables devront allier confort, continuité et sécurité, et anticiper la hausse du trafic vélo des années à venir, sous peine d'être obsolètes avant même d'être inaugurées.

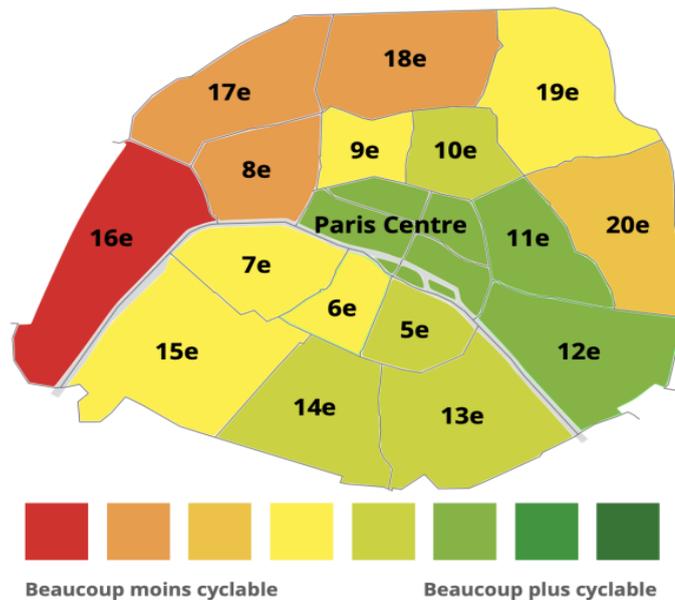
Paris en Selle s'alarme que certains projets en cours continuent de prévoir des pistes étroites, incomplètes, qui s'interrompent à chaque arrêt de bus au mépris de la sécurité des usagers, et appelle l'exécutif parisien à revoir sa copie.

## Confort



## L'Est bon élève, l'Ouest toujours à la traîne

Les résidents parisiens étaient invités à répondre à une question additionnelle pour évaluer la cyclabilité de leur arrondissement de résidence par rapport à l'ensemble du territoire parisien. L'est parisien, en particulier le 11e, 12e et Paris Centre, sont jugés beaucoup plus cyclables que l'ouest, encore trop souvent inaccessible à vélo. Le 16e, notamment, confirme son statut de lanterne rouge, alors que les Parisiens et Franciliens sont de plus en plus nombreux à y circuler. Sur les deux dernières années, l'évolution du territoire parisien est hétérogène. L'ouest parisien, mais aussi le 13e ou les arrondissements du nord-est (18e, 19e, 20e) stagnent et manquent toujours cruellement d'aménagements cyclables.



Ci-dessous : Sur cette carte, les arrondissements sont classés selon la réponse à la question “Par rapport à l’ensemble du territoire parisien, estimez-vous que votre arrondissement est : beaucoup moins cyclable < beaucoup plus cyclable”. Les arrondissements verts obtiennent une note supérieure à la moyenne, tandis que les arrondissements en jaune, orange et rouge, obtiennent de mauvais scores.

Pour en savoir plus

- [Les résultats nationaux du Baromètre sur une carte interactive](#)
- Paris : pour en savoir plus, lisez [notre communiqué de presse](#) ainsi que l’article du Parisien [consacré aux résultats du Baromètre](#)
- Les résultats en Île-de-France sont détaillés [sur le site du Collectif Vélo Île-de-France](#)

## Grands Boulevards, grand gâchis

<https://parisenselle.fr/2022/02/18/grands-boulevards-grand-gachis/>

Le projet de pérennisation des coronapistes laisse un trou béant de 500 m sur le boulevard Saint-Martin. Moins d’une semaine après la publication des résultats du Baromètre où les répondants dénoncent le manque d’ambition de la Ville de Paris, David Belliard a présenté, au nom de la majorité municipale, un projet de piste cyclable sans piste cyclable sur un axe majeur du Plan Vélo parisien adopté en novembre dernier.

Paris 100% cyclable ? La promesse de campagne de l’exécutif parisien ne sera pas tenue : les élus ont choisi les Grands Boulevards, l’un des axes les plus stratégiques et prioritaires du Plan Vélo, pour enterrer cet objectif.

Le projet de pérennisation des coronapistes des Grands Boulevards (entre la place de la République et le boulevard Haussmann), présenté en réunion publique mardi 15 février, laisse un goût amer aux usagers du vélo. **Les élus ont renoncé à aménager le boulevard Saint-Martin sur près d’un demi-kilomètre dans le sens de circulation est-ouest.** Les

cyclistes ne disposeront pas de piste cyclable séparée du trafic automobile et devront circuler dans la voie bus, sur cet axe pourtant structurant du réseau cyclable parisien.

Cette rupture majeure de l'itinéraire freinera toutes celles et ceux qui veulent se déplacer à vélo en sécurité, sans être frôlés par des bus ou des taxis. Impossible d'y circuler avec des enfants, très inconfortable et anxiogène pour les autres.

L'espace disponible sur les Grands Boulevards est contraint et implique, pour y faire un projet vélo continu et sécurisé, de trouver de la place, en supprimant une voie – donc un sens de circulation automobile – ou en faisant passer ailleurs les bus. **Face à ces contraintes, refusant de prendre de la place à la voiture, les élus ont choisi de faire du vélo une variable d'ajustement.** Comme à la grande époque, au premier rétrécissement, le vélo est éjecté vers un « itinéraire alternatif » que personne n'a demandé à prendre (la rue René-Boulanger). Tant pis pour le détour, les piétons, les pavés ou simplement la lisibilité des itinéraires.

La coronapiste, que les élus se proposent de pérenniser à l'identique, est l'une des moins réussies de la capitale et les Grands Boulevards continuent d'être identifiés comme un véritable point noir par les 9200 répondants au Baromètre des Villes Cyclables, malgré la présence de la coronapiste. Sur le reste de l'axe, le projet retenu comporte des pistes unidirectionnelles de chaque côté d'une largeur trop faible, qui ne sera pas à même d'accueillir le volume de vélos, actuel et à venir.



*Extrait du Baromètre des Villes Cyclables :  
en rouge, les points de difficulté rencontrés par les usagers du vélo*

**Si c'est à l'aune de ce projet que se mesure l'ambition politique de la Ville de Paris en matière de vélo, il est désormais clair que celui-ci n'est plus une priorité.** En refusant de réduire la place de la voiture, les élus font le choix d'un axe qui restera encombré, bruyant et pollué. Alors que le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL) s'enlise, c'est un nouveau raté pour l'amélioration du cadre de vie.

## Mémo : Connaître les leviers juridiques et institutionnels de la promotion du vélo

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

Pendant plus d'un an, en partenariat avec Paris en Selle, deux étudiantes de Sciences Po Paris – Maëlle Jeanty et Camille Dodigny – se sont penchées sur la gouvernance et les règles juridiques entourant l'usage du vélo dans la Métropole du Grand Paris : le fruit de leur travail est aujourd'hui disponible en ligne: [le mémo](#).

Ce mémo est une ressource précieuse pour qui s'intéresse à l'aménagement du territoire. Au fil des pages, un panorama détaillé de la gouvernance du vélo se dessine et montre comment le droit peut être un formidable levier d'action en faveur du vélo.

## Stationnement vélo : installer un espace vélo dans sa copropriété

<https://parisenselle.fr/2022/03/20/stationnement-velo-un-guide-pratique-pour-installer-un-espace-velo-securise-dans-son-immeuble/>

Paris en Selle publie **un guide pratique** qui vous propose des solutions concrètes pour transformer un espace existant dans votre immeuble en stationnement vélo sécurisé.

Vous hésitez à acheter un vélo personnel faute d'un endroit sécurisé où le stationner la nuit ? Vous disposez d'un local mal aménagé, encombré par des objets de toutes sortes, le rendant inutilisable ? Dans la cour de votre immeuble, les vélos sont accrochés tant bien que mal aux gouttières et provoquent le mécontentement des voisins ?

Ce guide est fait pour vous : nous l'avons conçu comme une réponse pratique aux problèmes rencontrés par les citoyens qui ne disposent pas de local vélo sécurisé.

Il détaille des solutions concrètes pour transformer un espace existant dans votre immeuble en stationnement vélo sécurisé – et pour les financer.

Le risque de [vol de vélo](#) est, après l'absence d'aménagements cyclables sécurisés, l'un des principaux freins à la pratique du vélo. En publiant ce Guide pratique, Paris en Selle souhaite faire bouger les lignes dans le résidentiel privé pour y développer du stationnement vélo de manière massive, et permettre ainsi à de nouveaux usagers de se mettre au vélo !

Lien vers le guide pratique "Installer un espace vélo dans sa copropriété": <https://parisenselle.fr/installer-un-espace-velo-dans-sa-copropriete-guide-pratique/>

## Campagne Jeux Olympiques : Flamme Olympique avec le CVIDF et campagne JOP

<https://velo-iledefrance.fr/2022/05/21/un-relais-de-flamme-olympique-a-velo-pour-reclamer-des-jeux-cyclables-en-2024/>

Le samedi 21 mai 2022, les associations du Collectif Vélo Île-de-France ont organisé un relais de flamme olympique à vélo entre les sites des Yvelines, de Paris et de la Seine-Saint-Denis. Elles ont appelé Paris 2024, l'Etat et toutes les collectivités locales d'Île-de-France à l'organisation des

premiers Jeux olympiques cyclables de l'histoire, ce qui permettra de léguer un héritage utile à la mobilité quotidienne des Franciliens. La réalisation d'un tel objectif se joue dans les mois à venir.

Nous l'avons constaté [sur place](#) : aujourd'hui, les trajets entre les sites sont dangereux, mal équipés et non indiqués. Il reste 2 ans pour mettre en place un vrai plan d'action pour faire de Paris 2024 les premiers JO cyclables de l'histoire.

À l'heure où le bilan écologique et l'héritage des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (JOP2024) sont scrutés de près, le vélo représente une formidable opportunité. Dans une région aussi dense que l'Île-de-France, promouvoir l'usage du vélo lors des Jeux permettra :

- d'offrir aux spectateurs une alternative écologique, agréable et efficace aux transports en commun qui risquent la saturation lors des Jeux olympiques et paralympiques, du fait notamment des retards de livraison des lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express
- d'apporter un héritage unique qui sera utile au quotidien des Franciliens, et contribuera à l'objectif de neutralité carbone de l'Île-de-France à l'horizon 2050

Encourager l'usage du vélo est un engagement pris par [Paris 2024](#) : " Avec des millions de spectateurs à mobiliser sur une très courte période, les transports en commun et les modes actifs seront en mesure d'assurer tous les déplacements et contribueront à l'essor des déplacements piétons et à vélo." C'est aussi un objectif porté par la mairie de Paris et de nombreuses collectivités franciliennes comme les conseils départementaux des Yvelines et de la Seine-Saint-Denis.

### **Faire du vélo le plus bel héritage des JO**

Les JOP2024 seront cyclables et laisseront un héritage utile à la mobilité quotidienne des Franciliens à condition que :

1. Un réseau de voies cyclables olympiques soit déployé pour assurer la desserte des sites. Ce réseau recoupe en grande partie celui du RER V porté par la Région. L'accélération [du RER V](#) est donc indispensable pour des Jeux cyclables.
2. Les abords des sites olympiques soient équipés de stationnement vélo en quantité, sur le modèle de ce que le parc des princes ou Roland Garros ont déjà mis en place.
3. Une offre de location de vélos à destination des spectateurs et de tous les acteurs (journalistes, staff, athlètes...) des Jeux soit déployée. Vélib' ne sera pas en mesure de répondre à un afflux de plusieurs milliers de personnes. Cette offre pourra ensuite resservir en héritage pour des usages ciblés qui restent à imaginer : vélos pour les lycéens, vélos en intermodalité dans les gares non pourvues de Vélib'...

### **Austerlitz : protège ta piste. Pas de travaux sans itinéraire vélo !**

<https://parisenselle.fr/2022/08/31/pont-dausterlitz-pas-de-travaux-sans-itineraire-velo-protegeta-piste/>

Près de 130 personnes se sont rassemblées sur le pont d'Austerlitz, à l'initiative de Paris en Selle, pour une action Protège Ta Piste, mardi 30 août à 18h15. **Objectif : protéger les usagers du vélo sur ce pont, devenu un véritable coupe-gorge pour les cyclistes depuis près d'un mois.** Plus de cent personnes ont établi une chaîne humaine tout le long du pont pour demander la création d'une piste cyclable sécurisée sur cet axe, véritable colonne vertébrale de la liaison entre le douzième et le treizième arrondissements de la capitale.

Plusieurs chantiers sont en effet en cours depuis un mois sur le pont d'Austerlitz et à chacune de ses extrémités. Conséquence : le couloir de bus, habituellement ouvert à la circulation des vélos a été coupé, **interdisant de fait la circulation des vélos dans le sens treizième-douzième**. Dans l'autre sens, la suppression de la bande cyclable **oblige les usagères et les usagers du vélo à rouler au milieu des véhicules motorisés** qui circulent densément et à vive allure, au mépris de leur sécurité. **Rien n'a été pensé pour le vélo**, tandis que trois files de circulation générale sont maintenues.

Cette situation, **symptomatique du traitement réservé aux usagers du vélo lorsqu'il y a des travaux**, est prévue pour durer jusqu'à la fin de l'année. Cet été, plusieurs autres chantiers dans Paris ont créé de véritables points noirs - toujours d'actualité - pour les cyclistes, par absence d'une prise en compte suffisante (porte de la Chapelle, pont de l'Alma, rue La Fayette).

Suite à notre mobilisation, **la Ville de Paris a annoncé la mise en place d'une piste temporaire dès la mi-septembre**.

## Observatoire du Plan Vélo 2021-2026

<https://parisenselle.fr/2022/10/25/observatoire-du-plan-velo-2021-2026-seulement-15-de-realisations-apres-plus-de-deux-ans-de-mandature/>

### **Plan Vélo : seulement 15% de réalisations après plus de deux ans de mandature**

Paris en Selle actualise son Observatoire pour suivre l'avancement des aménagements promis par la Ville de Paris dans le Plan Vélo 2021-2026. Le rythme de réalisation est encore trop lent : après plus de deux ans de mandature, seulement 15% des infrastructures promises ont vu le jour. Paris en Selle appelle à recourir à l'urbanisme léger pour sauver le Plan Vélo.

**L'Observatoire du Plan Vélo** mis en place par Paris en Selle mesure l'avancement des réalisations du Plan Vélo 2021-2026, en comparant les aménagements cyclables réalisés avec les aménagements promis. Annoncé en octobre 2021 par David Belliard, adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, le Plan Vélo est doté d'un budget de 250 millions d'euros, et prévoit de déployer un total de 180 km d'aménagements cyclables d'ici la fin de la mandature : 130 km de nouvelles pistes cyclables et la pérennisation d'ici 2024 des 52 km de coronapistes.

### **Tout pour les coronapistes, peu de nouveautés pour les cyclistes**

15% seulement des infrastructures annoncées dans le Plan Vélo ont été réalisées, soit à peine 30 km d'itinéraires cyclables. La quasi-totalité de ces 30 km d'aménagements réalisés à ce jour sont des pérennisations de coronapistes, en dur (avenue de la République) ou grâce à de l'urbanisme léger qualitatif (rue de Vaugirard). Ces pistes sont plébiscitées par les usagers.

Les coronapistes existant depuis 2020, il n'y a donc quasiment pas eu de création de nouveau linéaire de pistes cyclables en deux ans. **Seuls 1,5 km de nouveaux aménagements, hors pérennisations, ont vu le jour depuis le début de la mandature, sur les 130 km annoncés**. C'est autant de quartiers et de rues parisiennes qui sont toujours hostiles à la pratique du vélo, au moment où la pratique est en plein boom : +78 % de fréquentation des pistes cyclables entre 2019 et 2021. Pour se déplacer à vélo en toute sécurité et attirer de nouveaux publics, les citoyen-ne-s ont besoin de nouvelles infrastructures.

## Un pilotage politique trop en retrait par David Belliard

Ce retard est dû selon Paris en Selle à un pilotage politique trop lâche. Alors que le vélo est une priorité de la majorité, il a fallu attendre plus d'un an après le début du mandat pour obtenir l'annonce d'un nouveau Plan Vélo. À ce retard à l'allumage s'ajoute le manque d'arbitrages ambitieux de la part de David Belliard, l'élu en charge du sujet. En l'absence de position claire et assumée de sa part, les projets déjà complexes font de trop nombreux allers-retours. **À ce rythme, les objectifs fixés par le Plan Vélo ne seront pas atteints.**

## L'urbanisme léger peut sauver le Plan Vélo

La ville de Paris dispose de la méthode et du calendrier pour rectifier le tir. Paris en Selle appelle l'exécutif à recourir massivement à l'urbanisme léger, qui a déjà permis la pérennisation de près de la moitié des coronapistes en un temps record. Cette méthode doit devenir le fer de lance du Plan Vélo pour créer de nouveaux axes. Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sont par ailleurs une opportunité unique pour mobiliser tous les acteurs concernés - maires d'arrondissement, services techniques et préfecture de police de Paris - et ainsi accélérer le rythme des réalisations. En 2024, la ville de Paris peut offrir aux Parisien·ne·s une capitale enfin 100% cyclable.

L'Observatoire du plan vélo: <https://observatoire.parisenselle.fr>

## Recours loi LOM

L'article L.228-2 du code de l'environnement (issu de la loi LAURE et de la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019) impose aux autorités responsables de la voirie urbaine de créer des aménagements cyclables à l'occasion de toute rénovation de voirie. La rue de Rennes (6ème arrondissement) a fait l'objet à deux reprises, durant les printemps 2021 et 2022 de travaux importants de réfection impliquant la dépose du bitume et, par endroits, la refondation de la chaussée. Ces travaux, réalisés entre le carrefour avec le boulevard Saint-Germain et la rue du Vieux Colombier n'ont donné lieu à la mise en place d'aucun aménagement supplémentaire par rapport à une situation totalement insatisfaisante. La rue de Rennes n'est pourvue d'aucune piste, seules deux étroites bandes cyclables existent entre la place du 18 juin 1940 et le boulevard Raspail. Au-delà les cyclistes doivent emprunter des couloirs de bus trop étroits pour qu'ils puissent être dépassés par les bus sans être en danger.

Considérant que, de par leur importance, ces travaux étaient bien constitutifs d'une rénovation de voirie, Paris en Selle et MDB ont adressé le 21 juin un courrier, valant recours gracieux, à la maire de Paris pour lui demander de réaliser l'aménagement rendu obligatoire par la loi sur cet axe essentiel pour connecter Montparnasse à la rive droite.

La mairie de Paris gardant le silence, un recours pour excès de pouvoir a été envisagé. Cependant, une réponse signée par Jacques Baudrier (adjoint chargé de la coordination des travaux sur l'espace public) et David Belliard (adjoint chargé des mobilités) en date du 15 décembre 2022 est finalement parvenue aux deux associations. Dans ce courrier, les élus indiquent que la rue de Rennes est inscrite au plan vélo, dans un cadre triennal et que les aménagements existants (entre le boulevard Raspail et la place du 18 juin 1990 1940) seront complétés, des études étant en cours.

S'il apparaît que la rue de Rennes est bien inscrite au plan vélo, à ce jour, aucun permis d'aménager (nécessaire pour réaliser une piste cyclable) ne semble avoir été déposé rue de Rennes et nous ne disposons d'aucune information complémentaire de la part de la mairie de Paris sur les aménagements envisagés.

Paris en selle reste vigilant sur ce dossier emblématique mais loin d'être unique sur le sujet des rénovations de la voirie parisienne.



Depuis plusieurs années, nous poussons à la création de carrefour hollandais. Ce travail commence à porter ses fruits et nous avons pu assister à la présentation d'un processus de création standardisé de carrefour hollandais par les services. Cela devrait se voir réaliser en 2023 par un premier essai sur le carrefour du Père Lachaise (intersection avenue de la République, avenue Gambetta, boulevard de Ménilmontant) et une réalisation sur le carrefour entre les boulevards de Sébastopol et de Strasbourg et les grands Boulevards.

Nous avons pu aussi discuter de la pérennisation du giratoire hollandais de la porte de Saint-Cloud.

Sur le linéaire, de nombreuses discussions ont eu lieu sur le concept de la vélorue, une première réalisation a lieu sur le haut de la rue d'Amsterdam.

## Propositions et lobbying de grands projets

L'approche des Jeux Olympiques, la faible vitesse de réalisation de nouveaux équipements début 2022, et l'opportunité en juin 2022 de rencontrer la Maire de Paris lors d'un événement organisé par le Tour de France, a ouvert une fenêtre d'opportunité.

Conjointement avec MDB et le Collectif Vélo Île-de-France, qui a porté au même moment une "flamme olympique cyclable", nous avons construit une proposition d'accélération de la transformation de Paris, avec le concept d'*Olympistes* et d'*Olymplaces*.

Après plusieurs relances, un rendez-vous a finalement été proposé avec la Maire de Paris et ses adjoints, début octobre 2022, ce qui a permis de présenter ces propositions :

- Création de pistes temporaires en vue des Jeux Olympiques, sur la base d'une carte créée par les associations (et qui opportunément couvrait des axes prioritaires)
- Construction d'un argumentaire complet autour de la nécessité de ces pistes, de l'héritage des Jeux, et de jeux 100% cyclables
- Proposition complémentaire de piétonisation de grandes places parisiennes : République (ouest), Opéra, Châtelet, St-Michel, en vue de rendre plus visible les effets d'une ZTL aux délais incertains.

Le rendez-vous avec la Maire a été fructueux, elle s'est montrée très réceptive à ces propositions, et cela a débouché début 2023 sur une conférence de presse d'annonce des Olympistes.

Certaines piétonisations de place sont envisagées (Concorde notamment), mais l'ampleur et le calendrier sont encore inconnus.

## Seine-Saint-Denis (93)

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

Les groupes locaux ont par exemple participé en novembre 2022 à une réunion organisée par le CVDF pour définir les priorités à pousser au département.

En 2022, les groupes locaux de Montreuil, Bagnolet, Pantin-Le Pré ont activement participé aux réunions publiques visant à établir le futur plan local d'est Ensemble.

## Val-de-Marne (94)

Paris en Selle compte deux groupes locaux dans le Val-de-Marne : "Val-de-Marne-Est" qui a ainsi rejoint le très actif groupe "Marne et Bois", particulièrement présent à Saint-Mandé, Vincennes, et surtout à Charenton-le-Pont. Dans cette dernière commune, la concertation est particulièrement riche avec le groupe local, avec des réunions s'enchaînant à rythme soutenu, et aboutissant à l'un des plans vélos les plus encourageants de la zone dense francilienne. Le groupe s'est également fortement investi en 2022 sur le plan PLUi de l'EPT Marne et Bois.

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

## Vélib' : un suivi continu pour un service toujours bancal

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

Paris en Selle recherche toujours des adhérents utilisateurs de Vélib' souhaitant s'engager sur le sujet.

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

## Autres informations importantes

### Décès de N. J

Suite au décès de N.J, sympathisant de Paris en Selle, dans un accident de vélo à Saint-Ouen, une somme de 13 000 € environ a été collectée via la cagnotte dédiée et le don en direct de l'entreprise de Nicolas. La famille de Nicolas a choisi de faire de Paris en Selle le bénéficiaire des dons.

Notre directrice Camille a proposé que nous allions faire une intervention dans l'entreprise pour présenter l'association et aiguiller l'entreprise dans son plaidoyer auprès de la ville de Saint-Denis. Le père de N. a mentionné plusieurs fois la possibilité d'attaquer la ville de Saint-Ouen pour défaut d'aménagements. Paris en Selle pourrait se porter partie civile avec eux le cas échéant.

# Communication

## Relations presse et médias

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

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

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

En 2022, Jean-Sébastien Catier, président de Paris en Selle et Camille Hanuise, directrice de Paris en Selle ont été les principaux interlocuteurs et intervenants dans les médias.

Paris

## Voies cyclables : à Paris, le tronçon de l'avenue de la République plébiscité, mais «le maillage reste incomplet»

Dans le cadre du plan Vélo lancé il y a un an, la Ville multiplie les pistes cyclables à l'image de la dernière réalisation, modèle du genre, avenue de la République (XIe). Mais l'association Paris en Selle pointe la lenteur des chantiers, estimant que seulement 15 % d'entre eux ont été finalisés.



Avenue de la République (XIe). L'intégralité de la piste cyclable qui court entre Ménilmontant et la place de la République, sur 1,7 kilomètre, vient d'être livrée.



Par Cécile Beaulieu

Le 3 décembre 2022 à 10h00

Exemple d'article paru dans le Parisien en 2022 et citant Paris en Selle

## Site internet

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

Il vise à :

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

Le nombre de visites sur le site en 2022 était d'un peu plus de 200 000. Près de 17 000 visites par mois. Des efforts ont été faits en 2022 sur le site, sa structure et sa visibilité (Frédéric, un adhérent, a pu publier des Google Ads grâce à un budget offert gracieusement aux associations par Google).

Le pic de visites est en septembre 2022 avec plus de 26 000 visites mensuelles.



(données Similarweb pro)

## Compteurs vélo

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

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

Face au 25 quai de l'Oise NE-SO  
 Installé le 2018-11-28

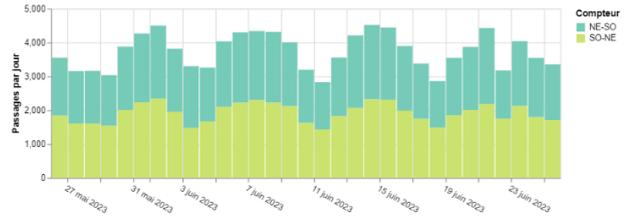
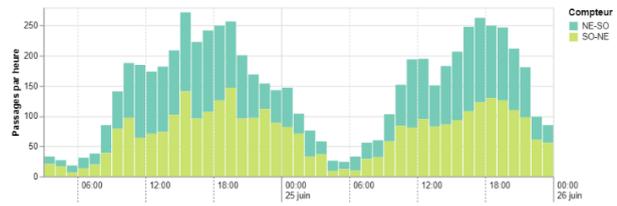


**Records de passage**

Sur une heure : 577, le 06/09/2022 à 08:00

Sur une journée : 4601, le 16/06/2022

Sur une semaine : 28811, la semaine du 09/05/2022



## 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 cyclospère y est très active.

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

Nombre de followers (Twitter) :

- Janvier 2016 : 1750
- Janvier 2017 : 3382
- Janvier 2018 : 5338
- Janvier 2019 : 7809
- Janvier 2020 : 12 200
- Janvier 2021 : 16 261
- Janvier 2022 : 17 990
- Mai 2023: 19 500



### Facebook

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

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

### LinkedIn

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

### Instagram

En 2022, grâce à l'implication d'un bénévole et administrateur, Antoine G, le compte Instagram de l'association a repris de la vigueur et le nombre d'abonnés s'est envolé à plus de 2000 personnes ! grâce à énormément de communications dont beaucoup de vidéos et reels très visuels.

## 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 évènements pour afficher la présence de l'association.
- **Banderoles** : Des banderoles sont à disposition des groupes locaux pour les Forums des Associations, les opérations de tractage, etc.
- **Flyers** : des flyers de présentation de l'association sont disponibles pour les opérations de tractage, les évènements, etc.

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



Le tract de présentation de Paris en Selle

- **Autocollants** : il reste des autocollants Paris en Selle disponibles à la Maison du Vélo. Il s'agit de petits autocollants ronds reprenant juste le logo en blanc sur fond vert (cf flyer ci-dessus).
- **Affiches** : En 2021, deux affiches ont été créées par l'artiste montreuilloise Cécilie pour Paris en Selle. Elles existent en deux couleurs et comprennent le logo Paris en Selle. Certaines ont été vendues chez "Je suis à vélo". Nous réfléchissons à la façon dont nous pouvons commercialiser les affiches restantes.

# Rapport financier

En 2022, la situation financière de Paris en Selle reste fragile même si les pertes sont moindres qu'en 2021. Cette fragilisation s'explique d'abord par le nombre d'adhérents qui n'est pas revenu à son niveau pré-Covid, et donc, mécaniquement, par la baisse des revenus associés aux adhésions. On constate aussi une baisse du nombre de donateurs et en particulier le non-renouvellement des dons de gros donateurs. On constate également un essoufflement des ventes du Guide des aménagements cyclables qui n'est pas compensé par les revenus générés par le Guide "Installer un stationnement vélo dans votre copropriété", le guide n'étant pas payant (un don est suggéré lors du téléchargement).

Dans le compte de résultats, l'association dégage un résultat d'exploitation négatif de - 10 414€. Ce résultat, même s'il est négatif, est meilleur qu'en 2021 (résultat négatif de 15 519,73€) malgré des charges salariales plus importantes en 2022 et un retour à l'équilibre peut donc être espéré à court terme.

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

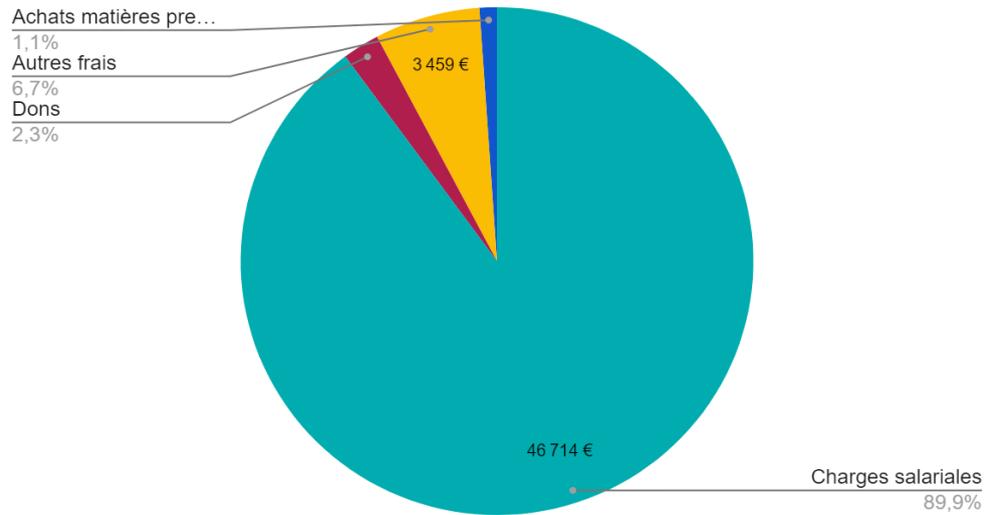
## Dépenses

Côté dépenses, on observe une augmentation des dépenses à 52 000 € (contre 43 000 € en 2021). Ces dépenses sont majoritairement liées à la rémunération de notre directrice (46 714 €) et à une régularisation importante vis-à-vis de l'URSSAF (report des cotisations 2020 liées à la Covid)

Les autres dépenses sont liées aux activités de l'association sur l'année 2022, notamment :

- la projection "Les Échappées" (1850€)
- l'adhésion à la FUB (500 €)
- frais liés à la parution du guide de stationnement (400€)
- organisation d'événements tels forums des associations, séminaire d'automne...

## Dépenses 2022



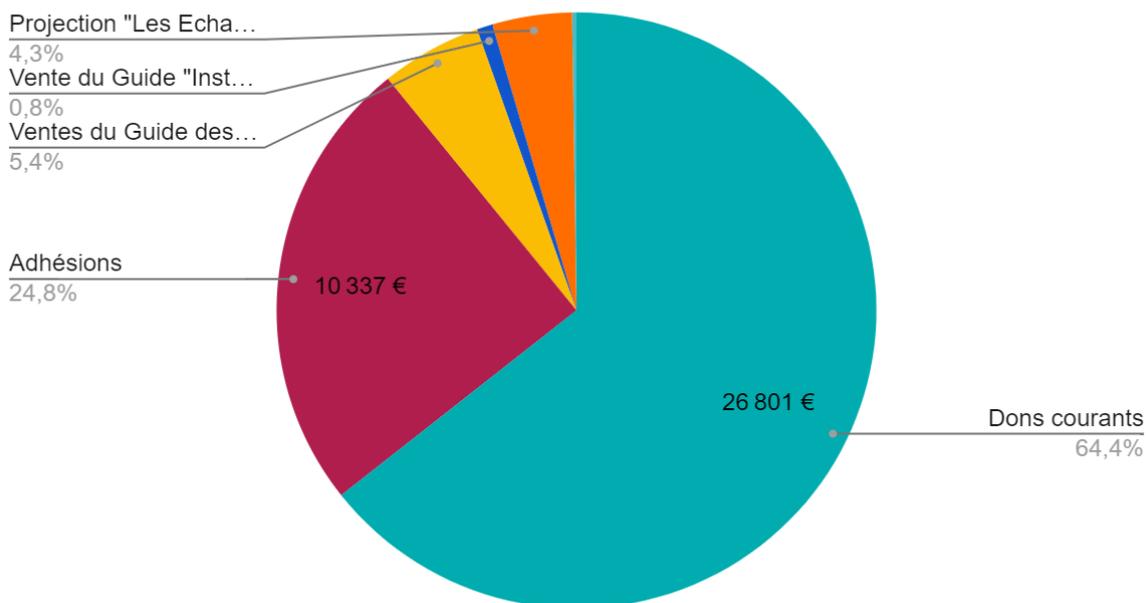
## Revenus

Les revenus sur 2022 sont en augmentation par rapport à 2021 pour deux raisons principales : La création d'un nouveau système d'adhésion avec plusieurs tarifs proposés (5€, 25€, 75€) à partir de septembre 2022, au lieu d'un tarif unique à 5€. L'adhésion moyenne est donc plus élevée qu'auparavant (17,6€ depuis le nouveau système contre 5€ auparavant).

D'autre part, deux événements en 2022 ont donné lieu à une augmentation des dons : tout d'abord le décès de Nicolas Jolivet, sympathisant PES auquel sa famille et ses amis et collègues ont souhaité rendre hommage via un don à Paris en Selle.

D'autre part, notre campagne de dons de fin d'année 2022, sans atteindre le niveau pré-Covid, a mieux fonctionné que celle de 2021.

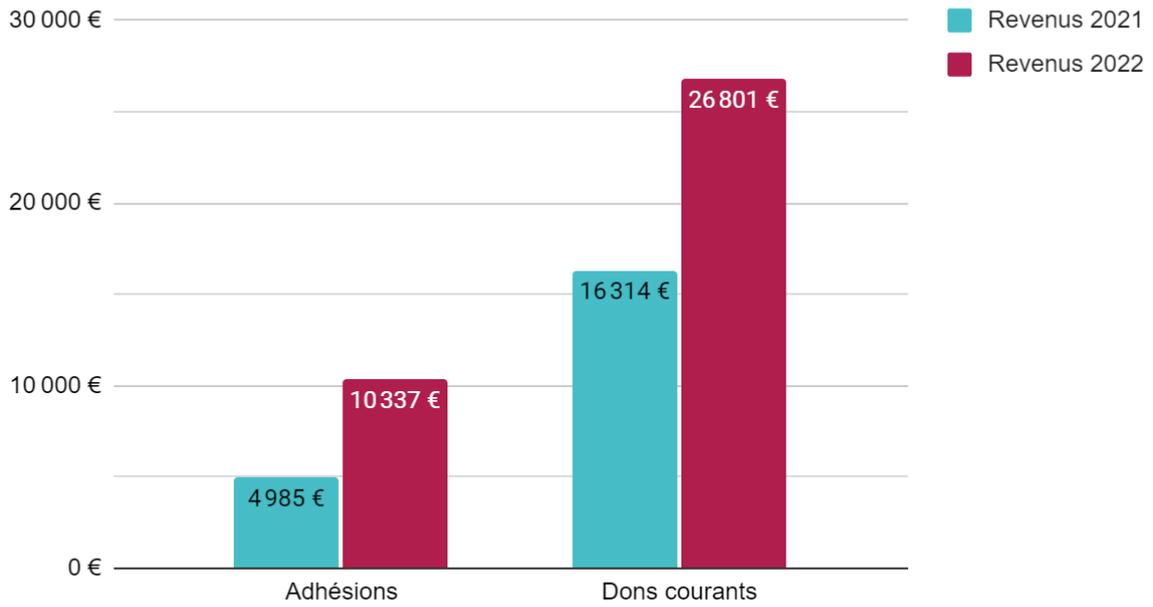
## Revenus 2022



## Dons

En dehors du revenu exceptionnel lié à la campagne en mémoire de Nicolas Jolivet, le don moyen au cours de l'année 2022 a été de 43€. En prenant en compte les nouveaux types d'adhésions et les adhérents qui n'ont pas donné plus que le montant de l'adhésion de base, le don moyen est au final de 26,2€ par adhérent, en baisse par rapport à 2021 (33,8€) mais stable par rapport à 2020 (25,7€).

## Différentiel de revenus 2021 - 2022



## Compte de résultats 2022

Compte de résultat 2022			
Produits d'exploitation	au 31/12/2022	au 31/12/2021	Ecart (2022/2021)
Ventes de produits finis, prestations de service et marchandises (70)	2 720,25	4 347,86	-1 627,61
<i>dont</i>			
<i>vente du guide aménagement</i>	2 268,94	4 187,86	-1 918,92
<i>Vente du guide copropriété</i>	352,71	NA	352,71
<i>vente des affiches</i>	98,6	160	-61,4
<i>Projection "Les Echappées"</i>	1790	NA	1790
Production stockée et immobilisée	0	0	
Subventions d'exploitation	0	0	
<b>Autres produits de gestion courante</b>	<b>38 928,43</b>	<b>21 298,61</b>	<b>17 629,82</b>
<i>dont</i>			
<i>Cotisations</i>	10 337	4 985	5 352,00
<i>Produits divers de gestion courante (dons...)</i>	26 801,43	16 313,61	10 487,82
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires	0	2000	
<b>Total</b>	<b>41 648,68</b>	<b>27 646,47</b>	<b>12 212,21</b>

Charges d'exploitation	au 31/12/2022	au 31/12/2021	Ecart (2022/2021)
Achats matières premières et marchandises	569,79	31,9	537,89
Primes d'assurance	109,7	113,65	-3,95
<b>Services extérieurs</b>	<b>3 459,03</b>	<b>11 897,48</b>	<b>-8 438,45</b>
<i>dont</i>			
<i>Rémunérations d'intermédiaires et honoraires</i>	0	2800	-2 800
<i>Publicités, relations publiques, impression guides et affiches</i>	0	3810	-3 810,00
<i>Déplacements, missions et réceptions</i>	2 812,05	3769,02	-956,97
<i>Frais postaux et frais de télécommunication</i>	49,5	929,66	-880,16
<i>Services bancaires et assimilés</i>	87,48	78,8	8,68
<i>Cotisations diverses</i>	510	510	0
<b>Charges de personnel</b>	<b>46 714,16</b>	<b>30 123,17</b>	<b>16 590,99</b>
<i>dont</i>			
<i>Rémunération du personnel</i>	19 941,06	20437,27	-496,21
<i>Indemnités et avantages divers</i>	3 899,09	2106	1 793,09
<i>Prélèvements URSSAF</i>	22 140	5942,69	16 197,31
<i>Cotisations aux mutuelles</i>	627,21	1533,21	-906,00
<i>Médecine de travail, pharmacie</i>	106,8	104	2,8
<b>Charges exceptionnelles</b>	<b>1210</b>	<b>1000</b>	<b>210</b>
<i>dont</i>			
<i>Dons, libéralités</i>	1 210	1000	210
<b>Total</b>	<b>52 062,68</b>	<b>43 166,20</b>	<b>8 896,48</b>

<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>-10 414,00</b>	<b>-15 519,73</b>	<b>5 105,73</b>
Produits financiers		160,18	
Charges financières		0	
<b>Résultats financier</b>		<b>160,18</b>	
<b>Résultat courant</b>		<b>-15 359,55</b>	
Produits exceptionnels		134,54	
Charges exceptionnelles		160,18	
<b>Résultat exceptionnel</b>		<b>-25,64</b>	
<b>Résultat de l'exercice</b>		<b>-15 385,19</b>	

ACTIF	2022			2021	Ecart (2022/2021)	PASSIF	2022	2021	Ecart (2022/2021)
	Valeur d'acquisition	Amortissements	Valeur nette						
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>						<b>FONDS ASSOCIATIFS ET RESERVES</b>			
Immobilisations incorporelles	0	0	0	0	0	Fonds propres :			
Immobilisations corporelles (mob)	0	0	0	0	0	Fonds associatifs sans droit de repr	0	0	0
Immobilisations financières (titre)	0	0	0	0	0	dont sub d'invest à des bien renou	0	0	0
						Réserves	0	0	0
						Report à nouveau	43 270,93	58 656,12	-15 385,19
						Résultats de l'exercice	-10 414,00	-15 385,19	4 971,19
						Autres fonds associatifs :	0	0	0,00
						dont sub d'invest à des bien renou	0	0	0,00
									0,00
<b>TOTAL I</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>TOTAL I</b>	<b>32 856,93</b>	<b>43 270,93</b>	<b>-10 414,00</b>
<b>ACTIF CIRCULANT</b>						PROVISIONS POUR RISQUES ET CHA	0	0	0
Stocks	0	0	0	0	0	<b>TOTAL II</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Avances et acomptes versés sur c	0					FONDS DEDIES			
Créances clients	0	0	0	0	0	Sur subventions de fonctionnemen	0	0	0
Autres créances	0	0	0	0	0	Sur autres ressources	0	0	0
dont subventions à recevoir	0					DETTES			
Valeurs mobilières de placement	35 000	0	35 000	35 000	0	Emprunts et dettes assimilées plus	0	0	0
Disponibilités (autres que caisse)	0		0	0	0	Emprunts et dettes financières à m	0	0	0
Caisse	12 832,00		12 832,00	8 270,93	4 561,07	Avances et acomptes reçus sur con	0	0	0
<b>TOTAL II</b>	<b>47 832</b>	<b>0</b>	<b>47 832</b>	<b>43 271</b>	<b>4 561</b>	Fournisseurs et comptes rattachés	0	0	0
						Autres	0	0	0
						<b>TOTAL III</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>COMPTES DE REGULARISATION ACTIF</b>						COMPTES DE REGUARISATION PASSIF			
Charges constatées d'avance	0		0	0	0	Produits constatés d'avance	0	0	0
<b>TOTAL III</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>TOTAL IV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>47 832</b>	<b>0</b>	<b>47 832</b>	<b>43 271</b>	<b>4 561,07</b>	<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>43 270,93</b>	<b>43 270,93</b>	<b>-15 384,16</b>