



2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO





La pratique du vélo à Paris renvoie à une époque déjà très ancienne : c'est en effet dans la capitale qu'a été créé le premier vélocipède il y a bientôt 150 ans !

Ce moyen de déplacement est donc historiquement associé à l'identité de notre cité, même si la période « d'hégémonie automobile » avait radicalement stoppé son essor.

Depuis quelques années, le rapport des Parisiens à l'usage du vélo s'est très largement modifié : mode de transport à la fois souple et non polluant, il symbolise une forme de liberté reconquise en milieu urbain et un nouveau mode de vie. En plus, le vélo est excellent pour la santé !

Bien entendu, cette mutation n'est pas spontanée. Elle est le fruit d'une évolution régulière, liée à la dynamique impulsée depuis 2001 autour d'une volonté claire : mieux partager l'espace public en diversifiant l'offre de transports au bénéfice des circulations douces.

La Ville a décidé de s'engager dans une nouvelle étape pour créer les conditions d'une place plus significative encore pour le vélo dans le paysage quotidien de la cité. Concrètement, un doublement de sa pratique doit pouvoir être atteint en 2020, ce qui implique des actes nouveaux et volontaristes. C'est l'ambition du schéma d'orientations pour le développement du vélo à Paris et des actions 2010 / 2014 qui seront présentés au Conseil de Paris des 7 et 8 juin prochains.





1

LES ACTIONS 2010 / 2014

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



Les quartiers cyclables



D'ici juillet 2010, Paris va densifier son réseau cyclable de plus de 30% avec la création de doubles sens cyclables dans toutes les zones 30.

Le principe : dans les rues en sens unique pour les voitures, les vélos peuvent, eux, circuler dans les deux sens. Comme la vitesse est limitée à 30km/h, les voitures s'adaptent à la présence du vélo d'autant que les panneaux comme les logos peints au sol rappellent la présence des cyclistes. Les doubles sens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter de longs détours et de

profiter d'itinéraires dans les zones 30 parisiennes, à l'écart des artères les plus empruntées.

Les quartiers y gagnent en convivialité, contribuant à ce que les zones 30, où la circulation automobile est déjà plus apaisée qu'ailleurs, deviennent de véritables quartiers cyclables, avec un espace public réellement partagé entre les différents usages.

En complément, la mise en place d'itinéraires privilégiés et aménagés reliant notamment ces zones les unes aux autres - création de nouveaux double sens y compris en dehors des zones 30 - permettra aux cyclistes de bénéficier d'un véritable réseau de voies apaisées à l'écart des grands axes.

Le dimanche et les jours fériés, certains de ces quartiers bénéficient en outre d'opérations « Paris Respire » au cours desquelles la circulation est réservée aux seuls modes actifs (piétons, cyclistes, rollers...).

65 « quartiers cyclables »
où les vélos peuvent rouler partout et où les voitures ont une vitesse réduite.

Enfin, le nouveau règlement des parcs et jardins de la Ville de Paris autorise désormais la présence de vélos dans les parcs clos, jusqu'ici interdite. Les enfants peuvent circuler librement à vélo dans les parcs tandis que les adultes peuvent selon les cas, soit circuler, soit tenir leur vélo à la main.

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



Le réseau cyclable

Au-delà de ces interventions nouvelles, l'objectif est de compléter le maillage actuel du réseau cyclable pour relier de manière cohérente, continue et confortable les grands pôles parisiens, les zones d'habitation, les quartiers d'emplois et même les bois.

De nouveaux aménagements spécifiques seront donc créés dans la plupart des arrondissements, notamment à l'occasion de projets de requalification d'espaces publics plus globaux comme le prolongement du tramway T3, le réaménagement de la place de la République, le Mobilien 26 entre les gares du Nord et Saint-Lazare...



700 km d'aménagements cyclables dans Paris en 2014, dont deux grandes liaisons paysagères traversant tout Paris.

En particulier, deux grandes liaisons cyclables nord-sud et est-ouest (la « liaison des bois »), connectées aux véloroutes régionales, permettront des traversées continues de Paris dans un cadre confortable, lisible et sécurisé.

Du réseau parisien au réseau métropolitain

Avec l'extension de Vélib' en petite couronne, la Ville de Paris, en concertation avec les communes voisines, a souhaité encourager fortement l'usage du vélo à l'échelle métropolitaine.

Pour accompagner le succès rencontré par ce service auprès de nombreux Franciliens, le réseau cyclable parisien doit améliorer son inscription dans le réseau métropolitain en plein essor. Les aménagements situés à l'interface de Paris et des communes voisines feront l'objet d'une attention particulière. Très concrètement, les liens cyclables seront renforcés par l'aménagement de 10 portes représentées sur la carte en annexe. Le but est de rendre ces portes plus facilement franchissables et mieux connectées aux réseaux dédiés au vélo des villes limitrophes.

**Une réflexion à l'échelle de la métropole :
10 portes aménagées pour les cyclistes d'ici 2014**

La Ville de Paris proposera également à l'ensemble des communes voisines de lancer des initiatives communes qu'il s'agisse de la mise en place d'une signalétique cohérente sur les grandes liaisons régionales ou encore de la création d'événements métropolitains autour du vélo (course relais des villes Vélib'...). Un club des « Villes Vélib' » verra ainsi le jour dès 2010 pour favoriser les échanges et imaginer des actions communes.

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



Les facilités de circulation

Sur le plan pratique et conformément aux attentes largement exprimées par les associations d'usagers, des facilités de circulation seront proposées aux cyclistes. Ainsi, l'autorisation du « tourne à droite » aux feux rouges sera expérimentée à certains carrefours pour les cyclistes, dans la perspective de sa généralisation progressive à tout Paris.

Des avantages pour plus de fluidité dans les déplacements vélos

Les « sas vélos » déjà présents à Paris et permettant aux cyclistes d'attendre le feu vert devant les voitures, seront généralisés au fur et à mesure des aménagements de voirie.



généralisés au fur et à mesure des aménagements de voirie.



Le stationnement



Pour garer son vélo au plus près de son lieu de destination et pour limiter le phénomène de vol - qui représente souvent un paramètre dissuasif à l'achat d'un vélo - la demande est grande chez les cyclistes de pouvoir bénéficier de places de stationnement pratiques et sécurisées. La Ville de Paris s'engage donc à créer environ 1000 nouvelles places de stationnement sur voirie chaque année, mais aussi à encourager la création d'espaces dédiés au stationnement des vélos dans les immeubles (application des normes du Plan Local d'Urbanisme dans les constructions neuves, incitation à réaliser des locaux vélos et/ou réserver des

places aux vélos dans les parkings des immeubles existants...).

D'autres solutions pourront être exploitées : des aires de stationnement gardées, par exemple dans les universités, aux abords des gares ou dans les parcs de stationnement...

Des « vélostations » seront également imaginées en lien avec les opérateurs de transport (SNCF, RATP...) aux abords des gares et des grandes stations : celles-ci proposeront, dans un cadre sécurisé, tout un panel de prestations depuis le stationnement jusqu'à la réparation des vélos en passant par le gonflage et l'entretien courant.

1000 places de stationnement par an sur la voirie et des espaces dédiés dans les immeubles

Une procédure simplifiée d'enlèvement des épaves vélo, initiée par la Ville en lien avec la Préfecture de Police, permet également de mieux optimiser les places de stationnement disponibles.

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



La maison du vélo

Un lieu dédié aux cyclistes pour y trouver toute l'information et les services nécessaires.

Une « maison du vélo » ouvrira dans les prochains mois dans un local loué par la Ville, sur le boulevard Bourdon près de Bastille, afin d'accueillir les cyclistes dans un cadre convivial.

Ces derniers y trouveront tous les services classiques (location, réparation...), mais aussi des conseils en fonction de leur utilisation du vélo, des cartes d'itinéraires, un point Vélib', des contacts avec les associations et la possibilité de s'inscrire à des cours de « remise en selle ».



L'apprentissage du vélo en ville

Afin d'établir un rapport de confiance entre l'utilisateur et ce mode de déplacement, un apprentissage s'avère souvent nécessaire.

Apprendre à mieux rouler en ville est un élément évident de sécurisation et contribue à promouvoir les bonnes pratiques au cœur de l'espace citadin. Cet enjeu se traduit par l'organisation de cours de « remise en selle », notamment pour les adultes, en partenariat avec les associations cyclistes.

Cet apprentissage se fait aussi dans le cadre scolaire : des mallettes pédagogiques sont à disposition dans les écoles, notamment à l'attention des élèves de CM2 qui doivent passer leur permis vélo, obligatoire.



© : Mairie du 2^e arrondissement ⁶

Des cours et des randonnées vélo pour les adultes et les enfants qui veulent se familiariser avec le vélo en ville

Chaque année, les professeurs de la Ville de Paris organisent un triathlon avec une épreuve de vélo dans le cadre des semaines sportives. En 2010, l'épreuve se déroulera les 1^{er}, 3 et 4 juin au bois de Boulogne et à la piscine de Montherlant. Elle concernera 25 classes de CM2 appartenant à ces écoles.

La Ville de Paris dispose également d'une flotte de quelques 1000 vélos mis à disposition des enfants dans les espaces nature et lors des « séjours aventures ».

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



La signalétique



Les efforts contribuant à ce que les cyclistes se repèrent mieux seront amplifiés. La signalétique sera améliorée pour permettre à chacun, cycliste chevronné ou novice, de circuler dans Paris en empruntant des itinéraires balisés. Ainsi, 11 itinéraires sécurisés et continus seront identifiés par une couleur et un numéro, sur le modèle des lignes de métro.

Un travail sera lancé sur la création de panneaux, logos et repères visibles et ludiques permettant de mieux repérer ces itinéraires, afin que les cyclistes dans Paris puissent avoir, comme pour les transports en commun, une logique de « ligne cyclable ». Cette démarche concernera en premier lieu et dès 2010 les deux grandes traversées de Paris (nord-sud et est-ouest) qui bénéficieront d'une identité particulière en lien avec les sites qu'ils relient.

Ces 11 « lignes » sont représentés sur le plan « Paris à vélo » aujourd'hui disponible sur le site internet www.paris.fr et dans les mairies d'arrondissement. Ces plans, régulièrement actualisés, seront également distribués dans les stations RATP tout comme la carte repérant les stations Vélip' de Paris pour permettre aux cyclistes de connaître les voies les plus faciles à emprunter.

**11 lignes cyclables
+ 2 liaisons paysagères
avec un marquage spécifique**

Des calculateurs d'itinéraires seront également développés et mis à disposition des cyclistes sur le site de la Ville de Paris pour les guider dans

leurs déplacements, selon leurs propres critères de choix (confort, rapidité, itinéraires jalonnés...).



DR : Choblet

Vélip'



Pour que ce service lancé en juillet 2007 garde le cap d'un succès populaire considérable, la Ville cherche à garantir, avec l'entreprise JC Decaux, une haute qualité de service, permettant aux usagers de prendre et de déposer leurs vélos de façon aussi souple et opérationnelle que possible, mais aussi à enrichir l'accompagnement de l'offre.

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



De nouvelles formules d'abonnement seront mises en place, par exemple pour ceux qui utilisent Vélib' un peu plus d'une demi-heure par jour. Disponible depuis le 19 mai, l'application Vélib' pour iPhone permet déjà aux usagers de connaître le nombre de Vélib' et les emplacements disponibles dans les quelque 1 800 stations réparties sur l'ensemble du territoire parisien et des communes limitrophes.

Des nouvelles formules et une écoute permanente pour un service toujours renouvelé

Une nouvelle campagne de communication sera également lancée pour séduire de nouveaux publics (« pass » touristes ou congressistes).

Les vélos seront également encore améliorés (panier, selle, vitesses...) et des produits dérivés seront commercialisés dès l'été 2010 pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes.

Le comité des usagers Vélib' mis en place en avril 2010 continuera de se réunir pour répondre au mieux aux attentes des différentes catégories d'usagers.

Les évènements vélo



La Ville poursuivra également ses actions de communication en faveur du développement du vélo par le biais de l'organisation d'évènements, qu'il s'agisse d'évènements sportifs à l'image du marathon de Paris ou encore d'évènements plus ludiques (carnaval à vélo, course relais entre les villes Vélib', convergence en lien avec l'association MDB, célébration du 150^{ème} anniversaire de l'invention du vélo à Paris en 2011...).

Des évènements seront également organisés pour marquer les différentes étapes du schéma vélo

(inauguration d'un nouvel aménagement, présentation des itinéraires jalonnés, finalisation des deux grandes liaisons paysagères...).

Des évènements ponctuels ou réguliers qui animent la vie cyclable parisienne

2010 / 2014

UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR POUR LE VÉLO



La logistique

Le vélo est un mode de transport parfaitement compatible avec le développement du commerce de proximité : en effet, il représente le véhicule idéal pour les petites courses ou la distribution des petits colis en ville. Des vélos triporteurs sillonnent déjà la capitale depuis 2001 et leur nombre augmente encore aujourd'hui avec la création par la Ville de Paris d'espaces de stockage intermédiaire, comme l'espace logistique urbain (ELU) du parking St Germain des Prés. Cet ELU, dont l'exploitation a récemment été confiée à l'entreprise « la petite Reine », permet de livrer 900 000 colis par an avec 35 « cargocycles ».



La Ville de Paris : acteur engagé



La mise en œuvre d'une politique globale et intégrée, telle que proposée dans le schéma vélo, nécessite la mobilisation de compétences diverses dans de nombreuses directions de la Ville de Paris. Il est donc nécessaire de renforcer « le réflexe vélo » dans l'ensemble des actions municipales et favoriser une plus grande transversalité.

La mise en place du Plan de Déplacements de l'Administration Parisienne (PDAP) sera l'occasion pour la Ville de poursuivre et de

**Un réflexe vélo
dans toutes les
actions de la Ville**

développer la pratique du vélo auprès de ses propres agents dans le cadre de leurs trajets domicile-travail ou professionnels. C'est ainsi que la Ville se dote de nouveaux vélos classiques et à assistance électrique (déjà 400 vélos disponibles) pour les déplacements de certains de ses agents sur le terrain, déploie du stationnement pour les vélos dans ses différents sites et propose à ses agents le remboursement intégral des abonnements annuels Vélib'.

De la même manière, la Ville encouragera la mise en place de mesures favorisant l'usage du vélo dans les différents établissements qui relèvent directement ou indirectement de son autorité (SEM, bailleurs sociaux...).

La Ville, en lien avec la Région Île-de-France, appuiera également les institutions et entreprises qui souhaitent développer l'usage du vélo à travers leurs Plans de Déplacements Entreprises.

Enfin, compte tenu de son image et de son rôle de vitrine au plan national et international, la Ville de Paris continuera à jouer un rôle moteur dans la promotion du vélo en ville en s'impliquant plus fortement dans les différents réseaux de partenariats et de fédérations d'acteurs pour la promotion du vélo, notamment en lien avec d'autres collectivités locales et agglomérations étrangères.

Les chiffres du vélo à Paris

- > **440 km** d'aménagements cyclables
- > **+17%** d'augmentation du nombre de vélos en 2008
- > **35 %** des vélos comptés sont des Vélib'
- > **75 000 000** déplacements à Vélib' depuis 2007
- > Plus de **160 000** abonnés Vélib' longue durée en avril 2010
- > **1616** cyclistes par jour relevés rue de Rivoli (comptage automatique)
- > Déjà près de **800** dossiers de subventions pour l'achat de vélos à assistance électrique depuis novembre 2009





2

RETOUR SUR LES DERNIÈRES ANNÉES DU VÉLO À PARIS

En 1995, les grèves des transports durent et bon nombre de Parisiens se convertissent au vélo malgré eux. Prémices de l'essor du vélo à Paris !

En 2001, développement d'un vrai réseau cyclable sécurisé. Le nombre d'adeptes croît au rythme des aménagements nouveaux.

En 2002, l'opération « Paris Respire » est lancée. Chaque week-end, elle offre à chacun l'occasion de profiter de Paris dans des rues fermées à la circulation automobile.



En 2007, l'arrivée de Vélib' marque un tournant : la pratique du vélo n'est plus seulement populaire, elle devient massive. Plus de 20 000 Vélib' et plus de 1000 stations jalonnent les rues de la capitale. L'impact de cette innovation modifie l'image même de Paris, désormais identifiée comme une vraie ville cyclable. Le nombre d'usagers a plus que doublé. Le vélo s'impose comme un mode de transport quotidien au cœur de l'espace urbain. Pour beaucoup, il est synonyme de souplesse, de régularité dans les temps de déplacement et même de liberté accrue. Le mouvement ainsi enclenché a vocation à s'étendre.



En 2009, une part importante des couloirs de bus est ouverte aux cyclistes, le réseau cyclable s'étend donc et se connecte avec celui des villes limitrophes grâce aux premiers aménagements des portes de Paris. Vélib' s'installe dans 30 communes voisines. La même année, de nouveaux modèles font l'objet d'une attention particulière : les vélos à assistance électrique, pour lesquels la municipalité propose une aide à l'achat qui peut atteindre 400 euros.



