



Faire du 14e un arrondissement cyclable pour toutes et tous

Propositions de l'association Paris en Selle pour la campagne des municipales 2026

Préambule

Des milliers de Parisiennes et de Parisiens font quotidiennement le choix du vélo pour aller travailler, accompagner leurs enfants, faire leurs courses ou simplement se déplacer librement dans la ville. Cette transformation est une réussite collective, et le vélo s'est imposé comme un mode de transport du quotidien dépassant désormais la voiture pour les déplacements quotidiens, grâce au développement sans précédent d'un réseau structurant cyclable et sécurisé à l'échelle de la ville et de la région. A Paris en 2023, lors de la période de pointe du matin, les trajets à vélo représentent 15,5% des déplacements contre 5% pour la voiture (Source Institut Paris Région, Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens - 04 avril 2024)

Mais cette transition reste inachevée. De nombreuses zones demeurent dangereuses ou peu accessibles, les continuités cyclables sont encore fragiles et le stationnement vélo reste largement insuffisant par endroits. Pour que chacun, quel que soit son âge ou sa condition physique, puisse se déplacer sereinement à vélo, il faut poursuivre l'effort engagé et penser la ville autrement : une ville apaisée, où l'espace public est mieux partagé, où les cyclistes, les piétons, les usagers des transports en commun et les automobilistes cohabitent en sécurité.

Le 14e n'échappe pas à cette règle puisque, selon les statistiques de l'INSEE en 2022¹, les habitants du 14e utilisent le vélo pour 8,5% de leurs déplacements et ce chiffre ne fera qu'augmenter.

À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule 20 idées pour un Paris 100 % cyclable (<https://votez-velo.parisenselle.fr>). Nous souhaitons que l'ensemble des candidats à la mairie du 14e se saisissent de ces propositions, elles seront rassemblées sur la plateforme des municipales 2026 du Collectif Vélo Île-de-France, dont Paris en Selle est membre.

¹ Source : Insee, RP2022 exploitation principale, géographie au 01/01/2025 - ACT G2 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75114>



Dans le 14^e arrondissement, nous souhaitons décliner ces grands objectifs à l'échelle locale :

- **Un réseau cyclable continu et sécurisé**, pour relier tous les quartiers du 14^e et leurs connexions avec Malakoff, Montrouge et Gentilly ;
- **Un arrondissement apaisé**, où le plan de circulation favorise la vie de quartier et la sécurité des plus vulnérables ;
- **Des espaces publics mieux partagés pour la sécurité des piétons et des cyclistes**, où la cohabitation entre cyclistes, piétons et automobilistes repose sur la bienveillance et la lisibilité des aménagements ;
- **Un stationnement vélo accessible et sécurisé**, pour que plus aucun habitant ne renonce à pédaler par peur du vol.

Notre ambition est simple : faire du 14^e un arrondissement exemplaire pour le vélo. Ensemble, continuons d'écrire l'histoire du Paris 100 % cyclable !

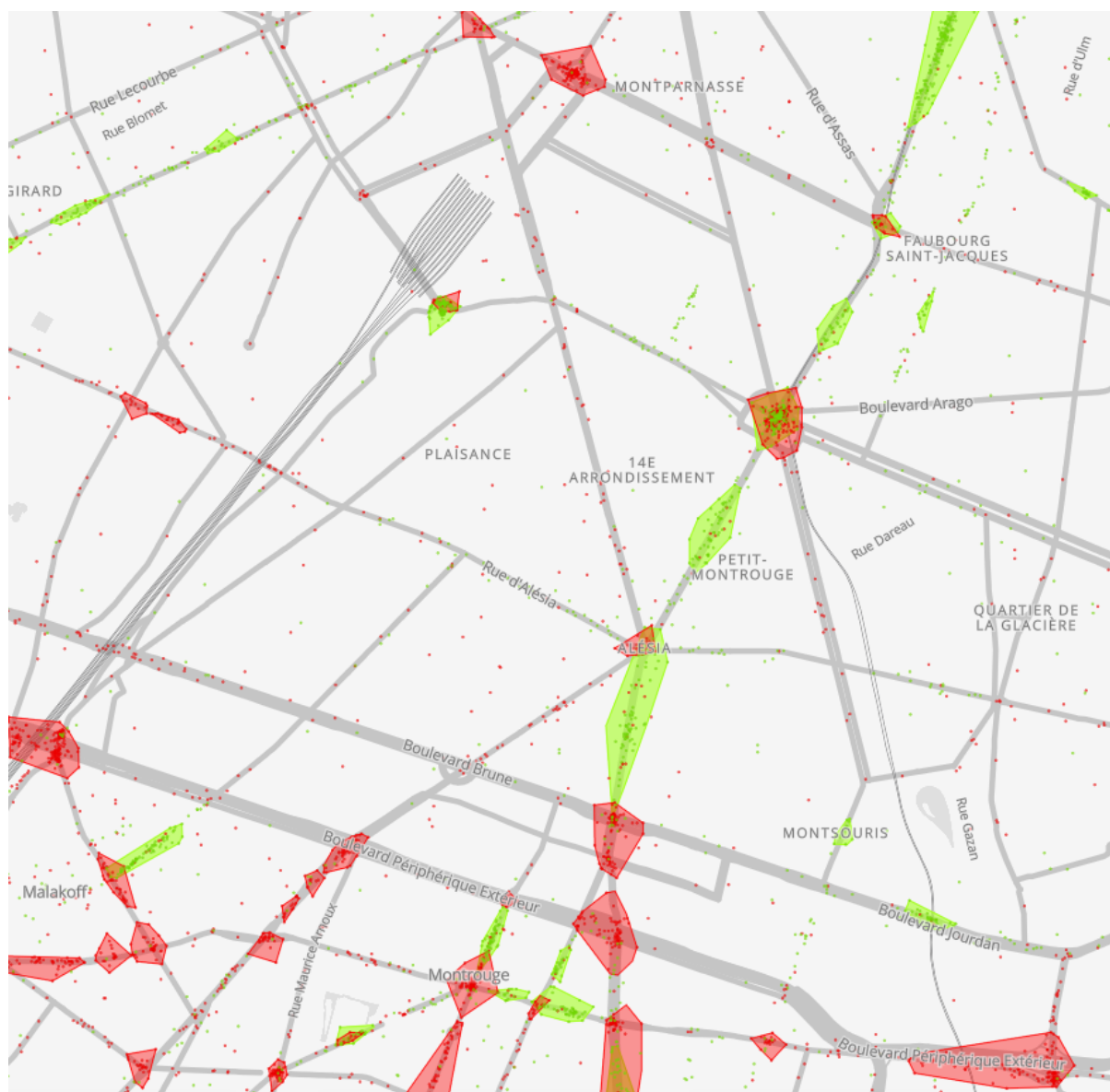
1) Réseau cyclable sécurisé et sans discontinuité

Résultat du baromètre des villes cyclables 2025

Malgré les progrès réalisés ces dernières années, le baromètre des villes cyclables 2025 de la Fédération Française des Usagers et usagers de la Bicyclette (FUB) met en évidence plusieurs points d'amélioration dans le 14^e arrondissement.

Si des axes structurants comme la rue d'Alésia, l'avenue du Général Leclerc, la vélorue du faubourg St-Jacques et de la Tombe Issoire ou la rue Émile Richard ont été réaménagés, le réseau cyclable reste encore discontinu notamment sur les axes Nord-Ouest / Sud-Est avec l'avenue du Maine et le boulevard Raspail ainsi que sur l'avenue Jean Moulin.

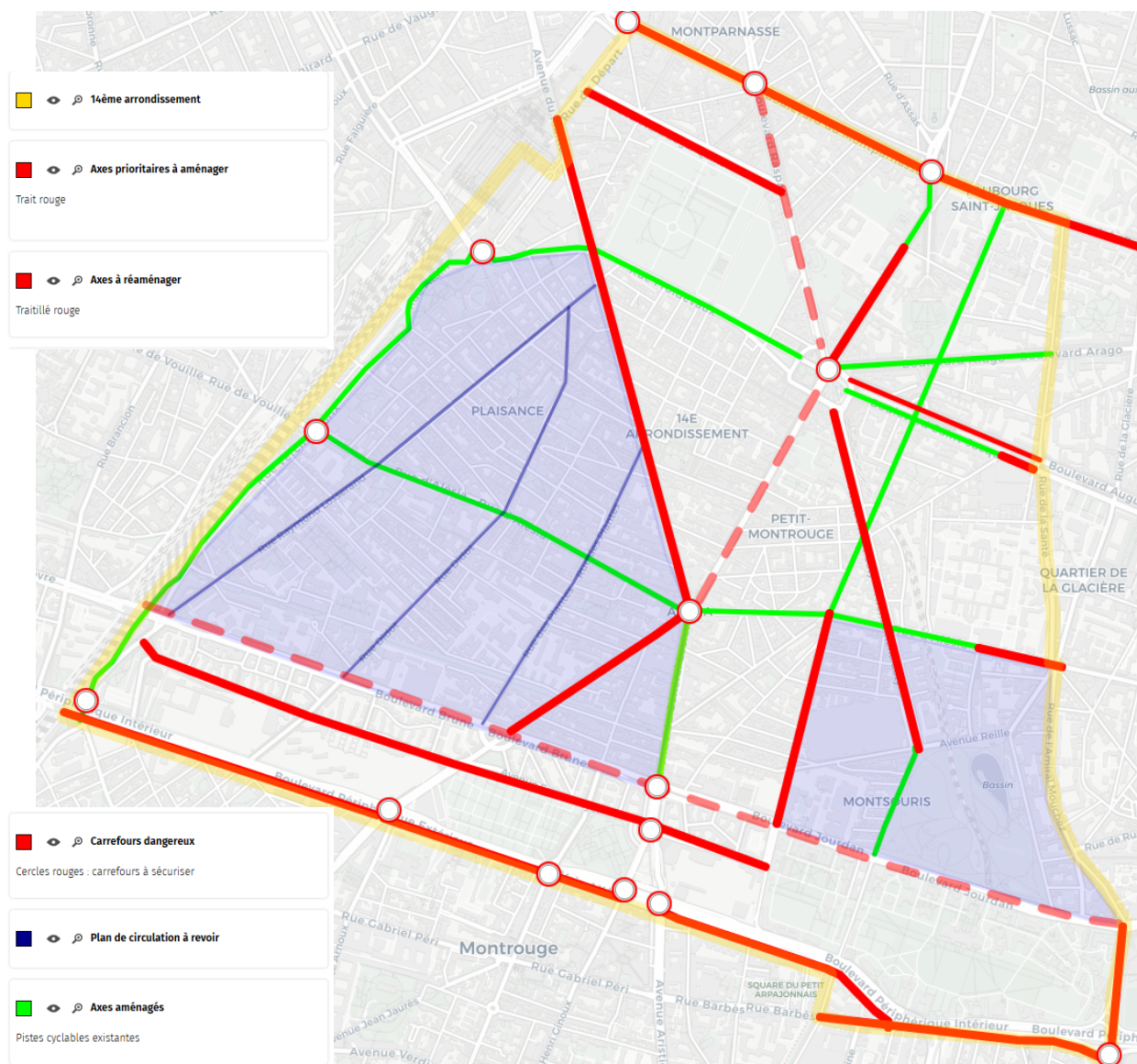
Les places sont problématiques : place du 18 juin 1940 et carrefour de Port-Royal, place Denfert-Rochereau (dont le projet en cours de réalisation présente de nombreuses lacunes en matière de cyclabilité) et place Hélène et Victor Basch (refaite il y a quelques années mais qui reste très complexe à franchir). De même pour les franchissements des portes : porte d'Orléans, porte de Gentilly, porte de Châtillon (où l'on déplore un cycliste tué par un camion fin 2025) et porte de Vanves (réaménagée à minima à de multiples reprises, mais manière insatisfaisante pour la sécurité des cyclistes).



Baromètre Vélo 2025 de la Fédération des Usagers et usagers de la Bicyclette

Propositions de Paris en Selle 14e

La carte ci-dessous représente les propositions de Paris en Selle. Elles sont détaillées dans les paragraphes ci-dessous.



Propositions d'aménagements de Paris en Selle



Avenue du Maine

L'avenue du Maine est un axe majeur de l'arrondissement, qui permet notamment de relier le quartier de la gare Montparnasse à la rue d'Alésia. Elle est empruntée quotidiennement par de très nombreux cyclistes et considérée comme l'un des points noirs de l'arrondissement. Un aménagement cyclable sécurisé sur cet axe nous semble obligatoire, incluant une évolution de la trémie sous la place Raoul Dautry (gare Montparnasse) pour en atténuer le caractère très routier.

Avenue Jean Moulin

Le trafic routier est très dense sur l'avenue Jean Moulin (notamment depuis la modification du sens de circulation avenue du Général Leclerc). La circulation des vélos dans le sens Nord / Sud est anxiogène. La vitesse de circulation des véhicules motorisés sur cet axe est limitée à 30 km/h, mais cette vitesse est peu respectée. L'avenue Jean Moulin est un axe des lignes V2 et V8 du Réseau Vélo Île-de-France (VIF) de la Région. Cet aménagement sera prolongé dans les Hauts-de-Seine sur les communes de Malakoff et Montrouge. Il est nécessaire de prévoir un aménagement sécurisé pour les vélos dans les 2 sens.

Une vélorue sur René Coty et la finalisation du plan de circulation autour du parc Montsouris

L'avenue René Coty permet de relier la place Denfert-Rochereau au parc Montsouris. Un effort a été réalisé ces dernières années pour végétaliser le terre-plein central. L'absence d'aménagements cyclables sécurisés sur l'avenue pousse certains cyclistes à rouler sur ce terre-plein. L'avenue est suffisamment large pour permettre la réalisation d'une vélorue d'un côté de l'avenue et la circulation des véhicules motorisés de l'autre côté de l'avenue. Cet aménagement cyclable permettra notamment de faciliter la venue des familles à vélo au parc Montsouris, mais aussi les déplacements depuis et vers les communes de banlieue sud. Des places de stationnement vélo sont aussi à créer aux différentes entrées du parc Montsouris. Un passage piéton sur plateau surélevé pourrait aussi être réalisé pour permettre aux familles de se rendre au parc en toute sécurité depuis le terre-plein.



Par ailleurs, durant la dernière mandature, une importante démarche concertée de modification du plan de circulation autour du parc Montsouris a été menée, dans l'objectif de favoriser l'accès à ce lieu emblématique de Paris et de maximiser les services qu'il rend (loisirs, repos, rafraîchissement). De nombreuses réalisations ont été menées à bien mais il manque un chaînon absolument crucial : le changement de sens de la circulation générale entre l'avenue Reille et la place Coluche. Cela permettra de supprimer le trafic de transit depuis cette place et tout autour du parc. En conséquence, l'avenue Reille deviendra cyclable depuis le parc vers le 13e. De même, cela permettra d'installer un DSC sur la rue Gazan.

Place du 18 juin 1940 / Boulevard du Montparnasse / Boulevard de Port-Royal / Rue du Départ

L'axe des boulevards du Montparnasse et de Port Royal est à aménager. Cet axe majeur Est-Ouest, à la frontière entre les 5e, 6e, 13e, 14e et 15e arrondissements n'est pas agréable à emprunter à vélo dans ses différentes voies, du fait de la circulation motorisée très importante (taxis, bus...).

Au niveau de la gare Montparnasse, les vélos ne peuvent pas traverser l'avenue du Maine et sont contraints de faire un détour par la place du 18 juin 1940, détour à la fois peu efficace et peu sécurisant étant donné la circulation automobile extrêmement dense sur cette place. La place du 18 juin 1940 est un point noir anxiogène (repéré comme tel par les usagers en réponse au Baromètre vélo 2025 de la FUB). Il est essentiel de revoir l'aménagement et la circulation de cette place et de l'axe boulevard du Montparnasse / Port-Royal

La rue du Départ devrait aussi être apaisée en prévision du réaménagement de l'ensemble du quartier Montparnasse.

Végétaliser et apaiser les HBM (avenues Marc Sangnier, Maurice d'Occagne, Ernest Reyer et Paul Appell)

La ceinture verte entre le boulevard périphérique et les boulevards des maréchaux offre un itinéraire cyclable calme et capacitaire qui constitue une alternative aux pistes cyclables sur les boulevards des maréchaux. Cet axe est-ouest le long des Habitations à bon marché permet également l'accès à de multiples équipements sportifs (stade



Elisabeth, Centre Sportif Jules Noël, piscines Thérèse et Jean Brulé et Didot), éducatifs (école Maurice Occagne, Cité Universitaire), culturels (Théâtre 14) et de loisirs (square Koufra).

Les avenues Maurice d'Occagne et Paul Appell sont globalement peu circulées et possèdent quatre files de circulation et quatre files de stationnement. Ce secteur attire de nombreux automobilistes cherchant une place alors qu'il est fréquenté majoritairement par des enfants et familles à pied ou à vélo pour rejoindre les différents équipements.

Les files de stationnement pourraient être supprimées pour créer un aménagement cyclable sécurisé (qui pourrait servir de délestage au boulevard des maréchaux) et étendre la promenade piétons/cycles entre la porte de Vanves et la cité Universitaire en élargissant les trottoirs / la contre-allée et en végétalisant. Cela permettrait de reconstituer la ceinture verte autour de Paris. Le plan de circulation serait à revoir pour éviter le trafic de transit sur l'ensemble de cet itinéraire. Des stationnements vélos sont à ajouter à proximité des entrées des différents équipements.

Terminer la vélorue de la Tombe Issoire

La vélorue St Jacques / faubourg St Jacques / Tombe Issoire est la plus longue vélorue de Paris. Celle-ci se termine actuellement au niveau de la rue d'Alésia. Toutefois, il manque un dernier tronçon à réaliser entre rue d'Alésia et le boulevard des maréchaux pour avoir un axe cyclable sécurisé qui traverse toute la rive gauche de Paris du Nord au Sud :

- Entre la rue d'Alésia et le square Jules Hénaff, la rue de la Tombe Issoire, a été un modèle de plan de circulation permettant de limiter la circulation de transit dans un quartier résidentiel. Ce tronçon pourrait aussi être transformé en vélorue en réalisant simplement le marquage au sol vélorue
- Entre le square Jules Hénaff et le boulevard des maréchaux, il est nécessaire de soit revoir le plan de circulation, soit réaliser un aménagement sécurisé séparé de la circulation dans le sens Sud / Nord

De manière plus générale, l'ensemble de la vélorue gagnerait à être encore apaisée et surtout végétalisée. Elle constitue une alternative aux grands axes qui sont (ou ont vocation à être) dotés de pistes cyclables mais où la circulation automobile (bruit, pollution, etc.) reste importante, s'agissant d'axes de transit. Pour aller jusqu'au bout de la logique de la vélorue, au bénéfice également des piétons, il serait souhaitable de :



- reprendre ponctuellement le plan de circulation pour finir de tarir la circulation de transit automobile (notamment entre le boulevard du Port Royal et la rue Méchain et entre les boulevards St-Jacques et René Coty) ;
- finir de supprimer le stationnement auto ;
- élargir les trottoirs ;
- végétaliser de manière très ambitieuse.

Végétaliser et apaiser Edgar Quinet

Le boulevard Edgar Quinet est actuellement principalement dédié aux véhicules motorisés avec 2 files de circulations et 6 files de stationnements. Cet espace pourrait être remis à disposition des piétons et des vélos en supprimant notamment des files de stationnement, à commencer par la contre-allée le long du cimetière (en accord avec le code de la rue parisien). Il permettrait de créer une trame apaisée pour relier le quartier de la gare Montparnasse à place Denfert-Rochereau puis au parc Montsouris (cf. proposition de vélorue sur René Coty) tout en étant connecté à la rue Emile Richard. Le boulevard est suffisamment large pour permettre la réalisation d'une vélorue d'un côté tout en conservant la circulation des véhicules motorisés de l'autre côté. L'espace pris sur les véhicules motorisés pourra être utilisé pour la mise en place d'aménagements culturels, sportifs....

Boulevard Raspail

Il s'agit d'un axe direct pour relier la place Denfert-Rochereau au 6e arrondissement. Il est très circulé et les voies de bus n'offrent pas une sécurité suffisante pour la diversité des personnes se déplaçant à vélo.

La largeur de cet axe permet sans difficulté la création de pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté. Conformément au code de la rue parisien, le stationnement devrait être supprimé sur la contre-allée côté ouest entre le boulevard Edgar Quinet et la place Denfert-Rochereau.

Boulevard Adolphe Pinard / boulevard Romain Rolland / avenue du Docteur Lannelongue

Les boulevards Romain Rolland et Adolphe Pinard sont des axes parisiens situés derrière le périphérique et théoriquement limités à 30 km/h. Pourtant, ces boulevards



sont oubliés et utilisés comme axes de délestage du périphérique lorsqu'il est saturé, avec des véhicules roulant souvent à plus de 70 km/h sur plusieurs files. Malgré la largeur très importante de ces boulevards (presque 10 m), ils sont dépourvus de piste cyclable. Cet axe a pourtant un fort potentiel pour relier les équipements sportifs du sud du 14e, les villes limitrophes (Malakoff, Montrouge...) et éviter le boulevard des maréchaux. Un court tronçon de piste cyclable bidirectionnelle a déjà été réalisé début 2023 porte d'Orléans. Cet aménagement, dont la réalisation est techniquement assez aisée, pourrait être prolongé pour créer un axe continu entre la porte de Vanves et la porte de Gentilly.

Franchir les portes en toute sécurité

L'ensemble des portes entre Paris et les communes limitrophes doivent être sécurisées pour permettre une continuité cyclable pour les franchir :

- Porte d'Orléans : identifiée comme un point noir dans le baromètre vélo 2025 de la FUB.
- Porte de Châtillon : un cycliste est décédé le 03/12/2025 à l'intersection avenue Pierre Brossolette (à Montrouge) et le boulevard Romain Rolland.
- Porte de Gentilly et les avenues Pierre de Coubertin / Paul Vaillant Couturier, ainsi que la place Mazagran, identifiés comme un point noir dans le baromètre vélo 2025 de la FUB.
- Porte d'Arcueil : carrefour côté avenue Paul Vaillant-Couturier et liaison avec la promenade de l'aqueduc de la Vanne.
- Porte de Vanves (notamment l'intersection Claude Garamond / Julia Bartet - cf. résultats du baromètre vélo 2025)
- Porte de Montrouge : selon les chiffres de l'ONISR, 3 accidents ont eu lieu en 2024 entre des cyclistes et des véhicules motorisés au croisement de l'avenue Ernest Reyer et l'avenue de la porte de Montrouge. De nombreux cyclistes empruntent le couloir de bus pour rentrer dans Paris en contournant la porte d'Orléans.

Apaiser les boulevards des maréchaux

L'aménagement réalisé devant le parc Montsouris et la Cité Universitaire montre qu'il est possible de réduire la circulation des véhicules motorisés sur une seule file et mettre la piste cyclable sur la route séparée de manière sécurisée du trafic motorisé. Ce principe devrait être la règle sur l'ensemble des boulevards des maréchaux. De cette manière, il est prioritaire de résorber les coupures de la piste cyclable qui subsistent :



côté nord, entre Jean Moulin et Plantes puis en arrivant sur la porte de Vanves ; côté sud, également au niveau de la porte de Vanves.

Il n'est pas non plus acceptable que les veilles de marchés et le jour même (marchés Jourdan et Brune) la piste cyclable sur le trottoir ne soit pas accessible et que les cyclistes soient renvoyés sur la chaussée sans aménagement sécurisé. Une piste cyclable sécurisée sur la chaussée permettrait de résoudre ce problème. Les intersections sont aussi à sécuriser notamment au croisement avec : la rue Raymond Losserand, l'avenue Jean Moulin, la porte d'Orléans, la rue de la Tombe Issoire (accès à la vélorue) ... (cf. accident mortel survenue dans le 15e arrondissement rue Jacques Baudry le 17/10/2025).

Aménagements à revoir

Plusieurs aménagements, dont la réalisation est imparfaite, seraient à revoir et ou à prolonger :

- La rue d'Alésia, notamment entre la rue de la Sibelle et l'avenue Reille en direction du 13e : il manque un aménagement cyclable sécurisé sur ce tronçon et le franchissement du carrefour dénommé place Coluche est franchement périlleux.
- Le nord de l'avenue du Général Leclerc, qui est dépourvu de piste cyclable dans le sens sud-nord, ce qui est impensable s'agissant d'une axe du VIF, la cohabitation avec très nombreux bus et taxis, ainsi que les véhicules de livraison, étant très dangereuse, notamment aux heures de pointe.
- L'avenue Denfert-Rochereau, dans le sens sud-nord : conformément au code de la rue parisien, le stationnement doit être supprimé sur la contre-allée, laquelle accueille la piste cyclable correspondant à l'axe VIF.
- Certains accès à la piste cyclable périphérique de la place de Catalogne : par exemple, la sortie de la piste cyclable depuis Mouchotte vers la place des 5 martyrs du lycée Buffon doit être sécurisée et complétée par une piste cyclable en direction du 15e.
- Finaliser les DSC protégés dans les cas d'axes de transit automobiles à sens unique maintenus : ex. de la rue de la Santé.
- Élargir les pistes cyclables aux anciens standards : ex. du boulevard St-Jacques dans le sens est-ouest dans le 14e.



2) Un arrondissement apaisé, par le plan de circulation

Les habitants du 14e souffrent aujourd'hui du trafic de transit au sein des quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze notamment) qui envoient les automobilistes dans les petites rues pour optimiser les temps de trajets au détriment de la sécurité et tranquillité des riverains. Ce trafic est source de bruit, de pollution et accroît les risques d'accident. Il génère un fort sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h, qui sont pourtant censées être des espaces apaisés.

En plus d'un abaissement de la vitesse, la réduction du nombre de véhicules dans les quartiers résidentiels est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants. Pour retrouver le calme dans ces quartiers et limiter la circulation aux seuls riverains, il est nécessaire de renvoyer le trafic de transit sur les grands axes. Cela suppose de modifier le plan de circulation, par la mise en sens unique de certaines rues ou la création d'impasses, tout en maintenant la possibilité pour les cyclistes de rouler dans les deux sens de circulation et en laissant la possibilité d'accéder en voiture à ces quartiers.

Ce travail de modification du plan de circulation doit être initié en début de mandat, afin d'avoir le temps de le préparer puis de le mettre en œuvre dans les bonnes conditions, avec les consultations et la communication nécessaires pour en faire un projet partagé.

Une réflexion globale sur le plan de circulation est à mener sur les différents axes Nord / Sud : Jean Moulin / Didot / Plantes / Losserand / Ouest / Vercingétorix. La faible largeur de ces rues ne permet pas la mise en place de pistes cyclables. Des bus sont présents sur plusieurs de ses axes (notamment les lignes 58 et 59). Il pourrait être envisagé de réaliser des courtes portions de rues interdites à la circulation sauf bus. Le plan de circulation global serait à étudier pour chacune de ces rues et l'impact pour les riverains (avec la rue d'Alésia circulaire pour les voitures uniquement d'Est en Ouest).

Les modifications des plans de circulation réalisés sur les rues Émile Richard, devant la mairie du 14e, boulevard Edgar Quinet ou la rue d'Alésia sont des réussites. Ils sont plébiscités par les riverains et favorisent la fluidité de la circulation des bus.



Par ailleurs l'apaisement du quartier Montsouris est à terminer, avec notamment l'inversion de sens de l'avenue Reille entre le parc et la place Coluche et la mise en place du double sens cyclable sur la rue Gazan.

De même, de nombreuses autres rues du 14e ne possèdent pas de double sens cyclable : rue Delambre, rue Campagne Première, rue Léopold Robert, rue Liard, rue Cabanis, ... Dans les rues étroites, la suppression des files de stationnement des véhicules motorisés permet de renforcer la sécurité des cyclistes. Aucune rue de l'arrondissement ne devrait avoir 2 files de stationnement de véhicules motorisés.

3) Lutter contre les violences motorisées et apaiser les conflits entre usagers

Amélioration de la gestion des travaux

L'exemple de la place Denfert-Rochereau illustre la nécessité de revoir la politique de gestion des travaux. Pour tous les chantiers de longue durée ayant un impact significatif sur la circulation cycliste, nous demandons que les associations cyclistes soient consultées en amont afin de réfléchir collectivement aux aménagements temporaires, qu'il s'agisse de travaux publics ou de chantiers privés.

Renforcement du contrôle et du respect du code de la route

Nous demandons l'intervention accrue de la police municipale pour :

- Surveiller le respect du code de la route par les véhicules motorisés ;
- Sanctionner les infractions, surtout les plus dangereuses, commises par l'ensemble des usagers ;
- Faire respecter la limitation de vitesse à 30 km/h ;
- Garantir le respect de la priorité accordée aux cyclistes lors des tourne-à-droite.

Les opérations conjointes police/mairie/associations doivent cibler équitablement tous les types d'infractions et ne pas se concentrer uniquement sur les cyclistes.



Minimiser les conflits piétons/cyclistes

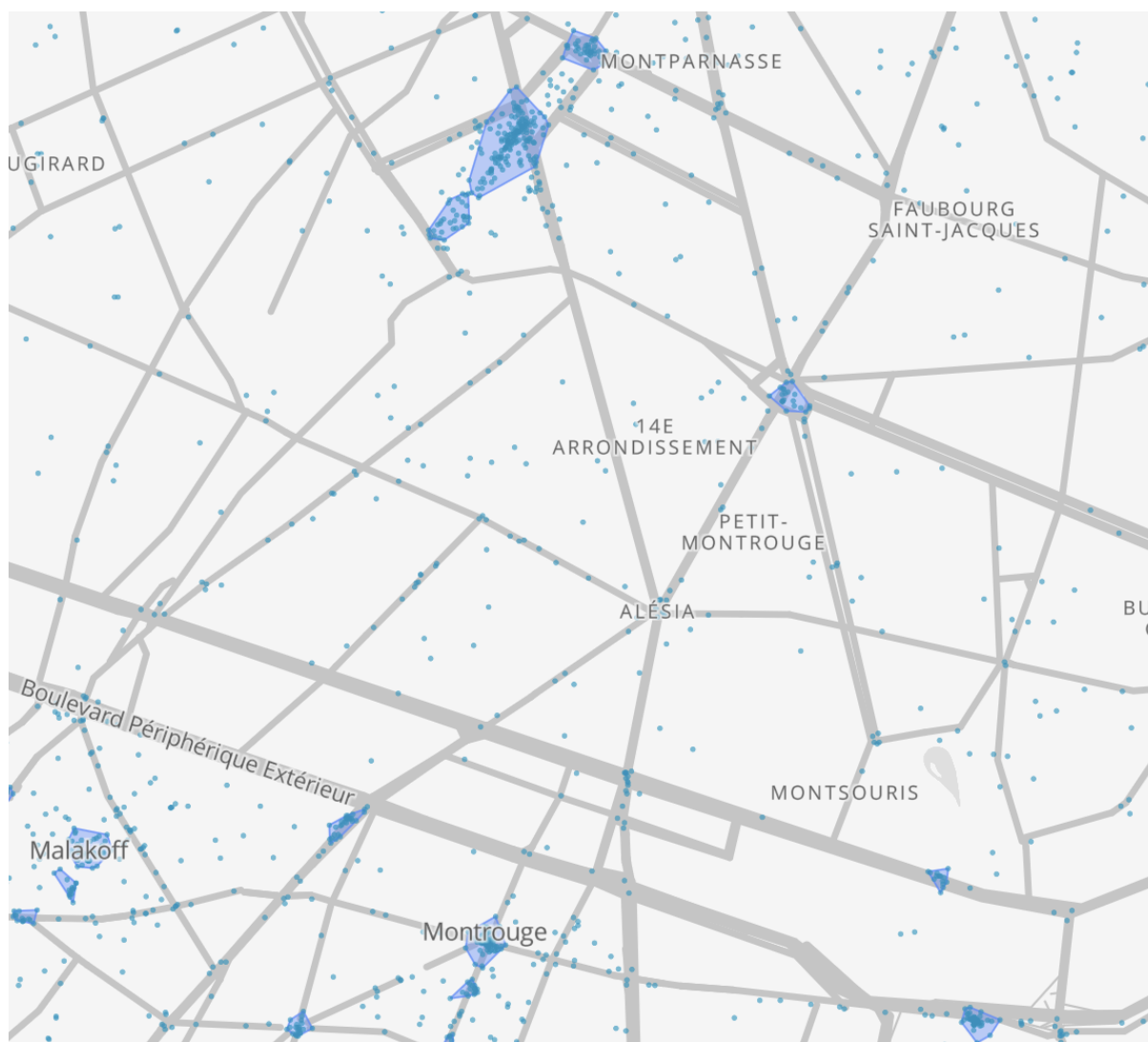
Tous les nouveaux aménagements doivent être pensés pour minimiser les conflits entre piétons et cyclistes, en faisant de la séparation des flux une obligation. L'exemple de la rue Vercingétorix (piste cyclable sur le trottoir) illustre cette nécessité.

La cyclo-logistique doit être intégrée dans les aménagements des rues aux écoles et des cœurs piétons. Une attention particulière doit être portée aux barrières qui empêchent le passage des vélos cargo et autres vélos atypiques (cf. rue Emile Richard).

4) Développer significativement l'offre de stationnement vélo

Pour que la pratique du vélo se développe, des possibilités de stationnement en nombre suffisant et donnant de bonnes garanties de sécurité sont indispensables, à la fois parce que l'on ne peut se déplacer à vélo qu'à condition de pouvoir stationner, et pour lever l'un des deux principaux freins à la pratique du vélo : la crainte du vol. Nous préconisons :

- De compléter les arceaux à vélo, existants mais en nombre insuffisant par du stationnement à créer en amont de chaque passage piéton (sur 5 mètres). La Loi d'Orientation des Mobilités oblige de supprimer les places de stationnement voiture pour améliorer la co-visibilité des piéton·nes et des automobilistes. Une place de stationnement voiture supprimée permet de stationner 8 à 10 vélos.
- De prévoir du stationnement vélo capacitaire (y compris vélo cargos, longtails, ...) pour tous les établissements accueillant du public : dans les écoles, les lieux sportifs et culturels (cinémas, théâtres, ...), les services publics (mairie, tribunal, agence pôle emploi, poste, ...), les gares, les stations de métro, ... des stationnements vélo doivent être créés dans l'enceinte des bâtiments ou, à défaut, à proximité immédiate.
- D'augmenter le nombre de stationnement vélos sécurisés en de nombreux points de la commune afin de permettre à tous les habitants qui ne disposent pas de local à vélo dans leur immeuble d'adopter ce mode de stationnement sécurisé (accessible sur abonnement, via un pass ou un digicode).



Besoins en stationnements vélo issus du Baromètre Vélo 2025 de la Fédération des Usagers et usagers de la Bicyclette

5) Renforcer la concertation et le dialogue

Au cours de la mandature passée, un seul Comité Mobilités actives a été organisé. C'est très insuffisant pour être informé et contribuer aux différents projets en cours sur l'arrondissement.

Pour la prochaine mandature, nous demandons la mise en place d'un Comité vélo dédié, réunissant exclusivement la mairie, les services techniques et les associations cyclistes, permettant de traiter efficacement les sujets du quotidien. Ce comité devrait :



- Avoir une fréquence trimestrielle ;
- Bénéficier d'un ordre du jour communiqué suffisamment en amont pour permettre une préparation adéquate des parties prenantes.

Au-delà des comités, nous souhaiterions organiser des rencontres plus régulières avec les services techniques pour des sessions de travail thématiques.

6) Le vélo accessible à toutes et à tous

Généraliser le “Savoir rouler dans les écoles du 14e arrondissement”

Toutes les écoles du 14e arrondissement doivent intégrer ce dispositif.

Pour permettre à chacun de choisir le vélo, l'apprentissage doit commencer dès le plus jeune âge. Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » vise à apprendre à tous les élèves de primaire à se déplacer à vélo en ville avant l'entrée au collège. La meilleure façon de les encourager à continuer à se déplacer à vélo plus tard !

Généraliser ce dispositif dans les écoles du 14e, c'est former les cyclistes de demain et permettre des pratiques sûres.