

Conseil de Paris

Séance des 13 et 14 avril 2015

Avis du Conseil Parisien de la Jeunesse sur le Plan Vélo 2015-2020

La Ville de Paris a élaboré un plan d'actions en faveur des modes de déplacements doux, qui se traduit notamment par le réaménagement de l'espace public et le déploiement de mesures visant à développer la pratique du vélo. L'ambition est d'atteindre, d'ici 2020, les objectifs de la « charte Vélocity » avec 15% des déplacements en vélo, contre 3% actuellement.

LE CONSEIL PARISIEN DE LA JEUNESSE, conformément à la saisine que lui a adressée la Maire de Paris le 2 décembre 2014,

- À la lecture des éléments d'information mis à la disposition des membres du Conseil Parisien de la Jeunesse et notamment du document « Plan Vélo 2014 – 2020 » de la Direction de la Voirie et des Déplacements, du « Plan d'Actions pour les Mobilités Actives » ainsi que des grandes orientations du Plan Vélo Parisien 2015-2020 ;
- Suite à la rencontre du 10 février 2015 avec des représentants de l'Agence de la Mobilité de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris ;
- Suite à la rencontre du 24 mars 2015 avec M. Christophe NAJDOVSKI, Adjoint à la Maire de Paris en charge des Transports, de la Voirie, des Déplacements et de l'Espace public ;
- À la lecture du projet de délibération 2015DVD99 et de ses annexes, transmis aux membres du CPJ le 31 mars 2015 ;
- Et compte tenu des échanges, réflexions et débats de ses membres ;

EST D'AVIS QUE :

L'ambition de la Ville de Paris d'augmenter le nombre de déplacements réalisés à vélo s'inscrit dans un contexte marqué par l'intensification des risques sanitaires et environnementaux liés aux effets conjugués du manque d'activité physique d'une part, et de la pollution atmosphérique d'autre part, mais également une prise de conscience collective des menaces qui pèsent sur nos sociétés en matière de santé publique et de qualité de vie, notamment en milieu urbain dense.

Les mesures préconisées dans le Plan Vélo 2015-2020 constituent, pour les membres du Conseil Parisien de la Jeunesse, une réponse encourageante et concrète pour relever ce double défi.

À cet égard, les membres du Conseil Parisien de la Jeunesse se félicitent de la prise en compte, dans le projet présenté par la municipalité, de plusieurs des préoccupations qu'ils ont exprimées, à l'occasion de leur rencontre avec M. NAJDOVSKI : amélioration des outils numériques disponibles tels que l'application « Vélib' » et « Dans ma rue », permettant aux cyclistes de signaler les problèmes et dysfonctionnements divers et d'en garantir le suivi par les services compétents ; développement de circuits cyclistes touristiques ; mise en place d'un dispositif de binômes composés d'usagers débutants et de cyclistes expérimentés, s'inspirant de l'initiative bruxelloise *Bike expérience*.

Les membres du CPJ souhaitent par ailleurs attirer l'attention du Conseil de Paris sur les points suivants :

1. La part des jeunes de moins de 20 ans parmi les usagers du vélo est faible (7%). Il conviendrait de définir des modalités pour sensibiliser et développer les usages des plus jeunes, d'encourager les établissements scolaires à mettre en place le « permis piéton » et le « permis vélo » à destination des enfants et de soutenir fortement les initiatives d'écoles-vélo. Dans le même ordre d'idée, la première année d'abonnement à Vélib' pourrait être gratuite pour les nouveaux utilisateurs jeunes et l'extension de l'offre Jeune Vélib'Passion offrant quinze minutes gratuites, actuellement proposée aux jeunes entre 14 et 26 ans, pourrait être étendue jusqu'à 30 ans.

2. Le sentiment d'insécurité étant identifié comme l'un des principaux freins à la pratique du vélo, les mesures destinées à renforcer la sécurité des pistes cyclables devraient faire l'objet d'une sensibilisation spécifique pour rassurer les citoyens réticents.

3. La Ville de Paris pourrait plus fortement inciter un certain nombre d'opérateurs à renforcer les aménagements pour les vélos, sur les espaces dont ils ont la responsabilité (exemple du nouveau parvis de la Gare Saint-Lazare, géré par la SNCF, qui ne dispose que d'un très faible équipement en accroches-vélos). En outre, un renforcement des espaces de stationnement pourrait être envisagé près des établissements scolaires, universitaires et, de manière générale, de l'ensemble des équipements publics.

4. À l'image de ce qui se pratique à Londres, de nouveaux services pourraient être proposés au niveau des grandes zones de vélos-stations, tels que l'installation de douches et de casiers, pouvant inciter les salariés à se rendre sur leur lieu de travail en vélo.

5. Les pratiques sportive et ludique du vélo pourraient être développées et confortées par l'utilisation d'outils numériques sur les équipements (bornes ou vélos) ou *via* des applications. La mise à disposition d'informations telles que les kilomètres parcourus, la dépense de calories, le rythme cardiaque sont autant d'éléments pouvant concourir à favoriser l'augmentation du nombre d'usagers.

Les membres du Conseil Parisien de la Jeunesse souhaitent que cet avis soit utile aux débats, qu'il contribue à l'adoption et à la mise en œuvre du Plan Vélo 2015-2020 et qu'il puisse éclairer les travaux et décisions du Conseil de Paris.