

Vœu présenté par Geneviève Garrigos et les élu-e-s du Groupe PEC relatif à la promotion des moyens de lutte contre le vol de bicyclettes

Considérant la politique de promotion des déplacements à deux-roues non-motorisés de la Ville de Paris, structurée par le Plan Vélo de 2015 et relayée depuis par de très nombreuses initiatives, comme l'ajout aux 1000 km existants de plus de 50 km de voies cyclables provisoires dans le contexte de la pandémie Covid-19, ayant vocation à être pérennisées ;

Considérant le succès de cette politique, avec, par exemple, jusqu'à plus de 17 000 passages quotidiens au Totem du Boulevard de Sébastopol ou plus 11 000 au Totem de la Rue de Rivoli, ainsi que le succès de la piste cyclable de l'avenue Gambetta mise en place en début d'année dans le 20^{ème}, mais également le dépassement du cap des 400 000 abonné-e-s franchi pour Vélib' en septembre 2020 ;

Considérant les bienfaits de cette politique pour les Parisiennes et les Parisiens ainsi que l'ensemble des usager-e-s de la Ville, en proposant à celles et ceux qui peuvent circuler à vélo une mobilité plus respectueuse de l'environnement que les options motorisées, rapide pour se déplacer en ville et à l'impact positif sur la santé ;

Considérant qu'afin de lutter contre les vols, le recel ou la revente illicite de bicyclettes, les vélos vendus neufs par des commerçant-e-s doivent faire l'objet d'un marquage depuis le 1^{er} janvier 2021, et que cette obligation est étendue aux vélos d'occasion vendus par des professionnel-e-s depuis le 1^{er} juillet 2021 ;

Considérant que ce marquage permet que le numéro unique à chaque vélo soit inscrit dans la base de données répertoriant les identifiants pour retrouver plus facilement les propriétaires en cas de vol ;

Considérant que ce sont plus de 400 000 bicyclettes qui sont volées chaque année sur le territoire national, selon les chiffres d'une étude réalisée par l'Institut fédératif de recherche sur les économies et sociétés industrielles, en partenariat avec le CNRS, et que, selon la Préfecture de Police de Paris, plus de 6500 plaintes ont été déposées en 2020 pour des vols de bicyclettes, en nette augmentation par rapport à 2019 ;

Considérant qu'un vol de bicyclette engendre, pour la victime, des préjudices qui peuvent décourager les Parisiennes et les Parisiens d'acheter un vélo ;

Considérant que la Ville de Paris agit contre le vol de bicyclettes en proposant ou relayant, en plus des plus de 60 000 places disponibles en surface—dont des arceaux dont le nombre va encore être substantiellement augmenté grâce à un nouveau schéma directeur—, des solutions de stationnement sécurisées comme les vélo stations ou les parkings souterrains ;

Considérant en particulier les espaces de stationnement importants dans les bâtiments des bailleurs sociaux partenaires de la Ville de Paris, dont beaucoup s'engagent pour le développement de places dédiées pour le stationnement sécurisé des vélos ;

Considérant que le bailleur social Elogie-Siemp a initié une procédure d'appel d'offres pour la concession de service concernant un périmètre de près de 1 830 places voitures dans ses parkings, dans les 3^e, 10^e, 11^e, 12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 17^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements de Paris ;

Considérant l'augmentation de la prise en compte de la sécurisation des bicyclettes stationnées, comme en témoigne le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare ;

Considérant la disponibilité, depuis plus d'une quinzaine d'années, de solutions de marquage des bicyclettes (qu'il s'agisse de gravage, d'injection de résine, de micro-percussion, d'autocollant unique...) dont l'usage ne s'est pourtant pas généralisé, alors même qu'une large utilisation rendrait ces solutions en davantage efficaces ;

Considérant que, selon une étude de la société Foxintelligence, le marché de l'occasion en ligne est en forte croissance (il représentait 9% des achats non-alimentaires en 2020), qu'un-e cyberacheteur-se sur trois a effectué un achat d'occasion en 2020 et que ce mode d'achat est largement utilisé pour les bicyclettes d'occasion ;

Considérant l'absence d'incitation au marquage des bicyclettes sur les plateformes de vente ligne à ce jour ;

Considérant que la Ville de Paris mène, dans le champ de la sécurisation des deux-roues non-motorisés stationnés, des expérimentations utiles aux Parisiennes et aux Parisiens ;

Le Conseil d'arrondissement émet le vœu que :

- La Ville de Paris enjoigne aux plateformes de vente en ligne les plus utilisées par les Parisiennes et les Parisiens pour l'achat et la vente de bicyclettes—telles que Leboncoin, Facebook Marketplace, Nextdoor ou eBay—de proposer aux vendeur-se-s non-professionnel-le-s de remplir un champ correspondant au marquage de leur bicyclette au moment de la mise en vente. La plateforme pourra également proposer un filtrage des annonces qui permette de ne retenir que les annonces pour lesquelles un marquage a été renseigné ;
- La Ville de Paris propose, au-delà des actions déjà engagées, des opérations de sensibilisation des Parisiennes et des Parisiens en faveur du marquage des bicyclettes, et de promotion des aides disponibles pour les copropriétés concernant le financement d'installation de parkings vélos sécurisés, afin de lutter efficacement contre le vol ;
- La Ville de Paris mette à la disposition des Parisiennes et des Parisiens, d'ici à la fin de l'année 2021, un bilan des expérimentations conduites à Paris en matière de stationnement protégé et de solutions de sécurisation des bicyclettes ;
- La Ville de Paris mette à jour de manière mensuelle les informations disponibles sur son site et relatives aux solutions de stationnement sécurisées offertes aux Parisiennes et aux Parisiens ;
- La Ville de Paris invite tous les bailleurs sociaux de son territoire à prendre en compte cet enjeu dans le cadre de leurs appels d'offres, afin d'assurer la qualité, la quantité et la durabilité de ce service utile aux Parisiennes et aux Parisiens ;
- La Ville de Paris demande aux bailleurs sociaux de pratiquer un audit des parkings dont ils sont propriétaires dans l'arrondissement pour identifier les possibilités de mutations de places de stationnement en parking sécurisé pour vélo.