



2015 DVD 99 Programme vélo 2015-2020. Demande des subventions correspondantes auprès du Conseil régional d'Ile de France. Délégation en matière de marchés publics. Subvention pour l'achat de vélos triporteurs et de vélos cargos sans assistance électrique.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La municipalité parisienne porte une politique en faveur des modes de déplacement doux dans le but de réduire les nuisances liées au bruit et à la pollution, améliorer le cadre de vie et maîtriser l'usage de la voiture particulière. Cette politique se traduit en particulier par le réaménagement de l'espace public en faveur de ces modes doux. Cette volonté s'est traduite dans le programme d'investissement de mandature par une enveloppe budgétaire d'un montant inédit de 110 M€ en faveur des infrastructures et actions dédiées à la pratique du vélo et à sa promotion. A ce montant s'ajoutent les investissements incluant la création de pistes cyclables, pour des transports collectifs (prolongement du tramway T3, lignes à haut niveau de service sur les quais de Seine et rocade des gares...) et pour la requalification de certains grands axes (Avenue du Général Leclerc par exemple), pour un montant qui peut être estimé à environ 40 M€.

Lors de la dernière Enquête Globale de Transport (EGT) de 2010, la part modale du vélo atteignait 3 %, soit un triplement depuis 2001. Ceci représente 255 000 déplacements quotidiennement réalisés par des parisiens en vélo. Aujourd'hui cette part modale est proche de 5 % et l'objectif que s'est fixée la Ville de Paris pour cette mandature est d'atteindre une part modale vélo de 15 % en 2020, conformément à la charte Vélocity à laquelle adhère la Ville.

Le Vélib' participe à cette augmentation de la pratique du vélo à Paris depuis 2007. De l'ordre de 35 % des déplacements à vélo sont effectués en Vélib'. Fin 2014, on compte 286 000 abonnés annuels, près de 40 millions de locations ont été réalisées en 2014. Vélib' continue à progresser en nombre d'abonnés, et en nombre de locations. Avec plus d'un vélo loué chaque seconde, Vélib' a rempli son objectif : développer la pratique du vélo à Paris et en proche banlieue et devenir un moyen de transport incontournable.

L'aide de la Ville de Paris à l'achat d'un véhicule à assistance électrique, mise en place depuis 2009, contribue également au développement de la pratique du vélo. L'élargissement de cette aide à d'autres types de cycles tels les triporteurs sans assistance électrique peut être envisagé à court terme.

La pratique du vélo augmente, et change également. Le profil du cycliste se diversifie, les proportions de cyclistes selon le sexe et l'âge tendent à s'équilibrer. En outre, 10% des trajets réalisés en vélo sont intermodaux. Ces évolutions traduisent de nouveaux usages et invitent à concevoir des aménagements qui répondent aux besoins et aux exigences de chacun.

Le schéma d'orientation pour le développement du vélo à Paris adopté par le Conseil de Paris lors de sa séance des 7 et 8 juin 2010 a permis de réaliser les programmes de 2010 à 2013. Le linéaire d'aménagements cyclables cumulait 732,5 km fin 2013, qui se répartissent entre pistes, bandes, couloir bus et double sens cyclables.

Une enquête réalisée en mai 2013 auprès des cyclistes a alimenté le bilan du plan vélo de la précédente mandature et a permis de tirer certains enseignements quant aux aménagements cyclables parisiens. Les pistes cyclables en site propre sont les plus plébiscitées par les cyclistes car elles offrent les conditions de déplacements les plus confortables et sécurisantes pour tous. Les couloirs bus, bien que très utilisés, sont quant à eux moins appréciés par les cyclistes car ils peuvent être saturés sur les couloirs empruntés par plusieurs lignes de bus et peuvent engendrer certains conflits d'usage. Enfin, la création de zones de circulation apaisée a permis d'instaurer des double sens cyclables dans les rues à sens unique de ces espaces et ainsi de démultiplier les possibilités d'itinéraires cyclables. Ce dispositif a été évalué, un bilan de cette pratique a montré qu'elle n'était pas dangereuse et tout à fait en adéquation avec une circulation limitée à 30 km/h dans des voies peu larges.

La poursuite du maillage doit donc se faire au regard de la multiplication du nombre des cyclistes, de la diversification des usages (vélocargos, augmentation du nombre de vélos à assistance électrique) et des différents types d'aménagements existants pour proposer les solutions les plus adaptées. Les aménagements de ce nouveau plan vélo se doivent d'être plus confortables, et plus sécurisants. La diminution de la pollution constitue également un enjeu car les cyclistes y sont directement exposés. Outre les mesures générales que nous prenons pour la qualité de l'air, cela invite à privilégier les aménagements en site propre sur les axes les plus circulés, car il est avéré que la concentration en polluant varie sensiblement à quelques mètres près.

Les projets en faveur des vélos se doivent de plus d'être élaborés dans une perspective plus large, englobant l'ensemble des usagers de l'espace public et notamment les piétons. Un aménagement cyclable participe à l'aménagement de l'espace public, les opportunités offertes par chaque projet pour créer de nouveaux espaces végétalisés, planter de nouveaux arbres ou plus généralement embellir l'espace public parisien seront étudiées.

La création d'aires de stationnement doit également se poursuivre. Il existe à ce jour plus de 30 000 places de stationnement vélo sur la voirie. Néanmoins, ces aires de stationnement ont des taux de remplissage très disparates. De plus, un certain nombre de pôles attracteurs ne dispose pas à ce jour d'aires de stationnement vélo. Au final, et malgré la forte augmentation du nombre d'arceaux vélo (+ 13 000 places entre 2008 et 2013), l'offre n'est ni complète, ni pleinement satisfaisante car un cycliste sur deux utilise du mobilier de voirie non spécifique pour attacher son vélo. Cela s'explique pour partie par des aires mal dimensionnées et pas suffisamment proches des lieux desservis.

Par ailleurs, aucun stationnement sécurisé n'existe sur l'espace public et à proximité de pôles multimodaux. 27 parcs de stationnement concédés, sur l'ensemble des 147 existants, proposent des aires de stationnement sécurisé vélo. La création de stationnement sécurisé est donc prioritaire car le vol de vélo est une crainte pour le cycliste et un frein à la pratique du vélo. Cela est d'autant plus vrai pour les vélos les plus onéreux, à l'instar des vélos à assistance électrique qui se multiplient.

Afin de faciliter et de sécuriser la circulation des cyclistes sur la voirie, des évolutions des règles de circulation (sas vélo, cédez-le-passage cyclistes...) doivent également accompagner la mise en place de ce réseau cyclable. Le sas vélo permet aux cyclistes de se placer devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité à un carrefour à feux, notamment pour tourner à gauche lorsqu'il y a plusieurs files de circulation. Il oblige par ailleurs les véhicules motorisés à s'arrêter en amont du sas en les éloignant ainsi des passages piétons. Un objectif de 7 000 nouveaux sas vélo est envisagé sur la mandature dans le cadre du programme de modération de la vitesse.

En outre, ce plan vélo intègre d'autres axes de développement qui sont le pendant indispensable à la création d'aménagements pour faire de Paris une ville cyclable de renommée en permettant et en encourageant toutes les pratiques du vélo. Dans ce sens, la création de vélo-écoles et d'ateliers de réparation, à l'instar de celui de la maison du vélo, sera appuyée et soutenue par la ville.

Le cyclotourisme est également en plein essor, Paris est traversée par trois vélo-routes (l'avenue Verte Paris - London, la Véloscénie et prochainement l'Euro-Vélo-route 3) qui font de Paris une ville cyclo-touristique. Cette offre doit se décliner également dans les quartiers parisiens afin de proposer une offre touristique alternative.

L'essor du vélo s'accompagnera également de campagnes de sensibilisation et de manifestations pour promouvoir le vélo. Enfin, les outils Internet seront offerts à destination des usagers cyclistes de l'espace public pour leur permettre de faire remonter leurs remarques et suggestions par le biais notamment de l'application « Dans ma rue » qui permet aux parisiens de relever les dysfonctionnements sur la voirie.

L'élaboration de ce plan vélo a été nourrie des enseignements tirés des phases de concertation par le biais des rencontres et échanges avec les mairies d'arrondissement (pour recueillir leurs propositions et affiner le contenu du plan), de différents comités vélos, d'une consultation sur Internet et d'un appel à contribution des groupes politiques du Conseil de Paris.

Ainsi, un questionnaire sur le plan vélo 2015 - 2020, ouvert aux cyclistes et non-cyclistes, Parisiens ou non, a été mis en ligne entre le 15 décembre 2014 et le 11 janvier 2015. 7004 personnes y ont répondu, et ces nombreuses réponses, sur la satisfaction des aménagements existants, les souhaits formulés par chacun pour aménager prioritairement des axes ou encore la bonne connaissance des conditions de circulation des cyclistes, ont alimenté ce plan vélo afin qu'il réponde aux besoins et attentes des cyclistes parisiens, présents et futurs. Cette concertation a permis d'asseoir le bien fondé des projets proposés, de prioriser ce programme et de recueillir de nouvelles propositions qui sont venues étoffer ce plan vélo. En particulier, le boulevard Voltaire et le boulevard Haussmann sont les axes à aménager les plus plébiscités. La création d'aménagements à destination des cyclistes place de la Bastille est également très demandée. Les résultats et bilans de ce questionnaire internet sont décrits en annexe 2.

L'investissement inédit au profit de la pratique du vélo et de sa promotion traduit une volonté politique forte pour faire du vélo une alternative fiable et efficace à l'usage de la voiture. Cet investissement correspond au cumul de différentes actions budgétaires que nous pouvons décomposer comme suit :

- 63 M€ pour l'aménagement de pistes cyclables,
- 7 M€ pour le stationnement vélo,
- 30 M€ qui financeront le programme Paris à 30 km /h, et notamment la mise à double sens cyclable de l'ensemble des rues (hors grands axes maintenus à 50 km/h),
- environ 40 M€ sur les projets de transport en commun et de réaménagement des grands axes,
- 10 M€ pour l'aide à l'achat/subventions (mesures du plan antipollution, VAE...).

Le dispositif de subvention pour l'achat de vélos à assistance électrique se poursuit et son élargissement aux triporteurs et vélos cargos sans assistance électrique est proposé pour les particuliers au titre de l'aide au développement de véhicules propres.

Aménagements cyclables

Réseau principal

Le réseau cyclable est aujourd'hui dense à Paris mais comporte encore certaines lacunes : certains axes structurants sont interrompus, certains itinéraires difficilement lisibles et certains axes majeurs proposent des aménagements dans le seul sens unique de circulation. Il est donc proposé de compléter le réseau existant en l'articulant autour d'un réseau principal, véritable ossature du réseau cyclable, doté d'aménagements qualitatifs et bidirectionnels.

Ce réseau principal s'organisera autour de trois axes et trois rocales : les axes nord - sud, est - ouest et Stalingrad - Bassin de l'Arsenal (puis à terme Cité Universitaire via la place d'Italie) et les rocales des maréchaux, des fermiers généraux et des grands boulevards et boulevard Saint-Germain. L'aménagement des quais de Seine se poursuivra également. Certains de ces axes (quais hauts de la Seine en rives gauche et droite, axe Stalingrad - Bassin de la Villette/ bassin de l'Arsenal/place d'Italie/Cité Universitaire, axe Châtelet/Sébastopol/boulevard de Strasbourg/ Stalingrad/porte d'Aubervilliers et portion centrale de l'axe Est-Ouest, rue de Rivoli) pourront dessiner un réseau express vélo, caractérisé par des aménagements continus et homogènes de type piste bidirectionnelle, dont la largeur garantira le confort, la sécurité et la cohabitation de l'ensemble des cyclistes.

Réseau structurant

Un réseau secondaire viendra alors compléter le maillage du territoire en équipant des axes structurants et en offrant ainsi une couverture complète du territoire en aménagements cyclables.

Le réseau structurant complète ainsi le réseau principal en se ramifiant sur tout le territoire parisien pour assurer une couverture fine du réseau cyclable. Plusieurs types d'intervention sont proposés pour étoffer ce réseau : la création d'aménagements sur les axes les plus circulés, la création de nouveaux itinéraires, des compléments d'aménagement pour mailler le réseau, l'ouverture aux vélos de couloir bus à contresens ou encore le renfort de l'offre dans les bois.

Des ruptures existent dans le réseau et seront résorbées dans le cadre de ce plan vélo (franchissement de la Seine, des portes ou traversée de certains jardins).

Réseau complémentaire

Par ailleurs, hormis un réseau de grands axes à 50 km/h, les zones 30 seront généralisées, avec pour conséquence la création de double sens cyclables dans les rues à sens unique des zones 30, et des conditions de circulation apaisées et mieux adaptées à une cohabitation entre les différents usagers de l'espace public.

Ce plan vélo a pour objectif d'équiper les voies qui seront maintenues à 50, qui constituent de fait les axes les plus inhospitaliers pour les cyclistes. Toutefois, des aménagements cyclables seront également réalisés dans des zones 30, existantes ou futures, en adéquation avec les orientations du réseau cyclable, car ces zones apaisées ne constituent pas de manière systématique un espace confortable et sécurisé à même de suppléer des aménagements en site propre.

Des aménagements complètent également le réseau structurant, pour proposer des itinéraires de promenades, lever des discontinuités identifiées et remédier aux difficultés diagnostiquées.

Enfin, un certain nombre d'aménagements non satisfaisants, au moins temporairement, doivent être modifiés afin d'être améliorés ou optimisés.

Stationnement

En premier lieu, il convient de poursuivre le renfort de l'offre de stationnement de surface en installant des aires de stationnement sur l'espace public. Le déploiement de ces nouvelles aires de stationnement doit s'adapter au besoin des cyclistes et en particulier, le renfort de l'offre doit correspondre à une densification, en proposant des aires de plus petite capacité mais plus nombreuses pour une meilleure couverture du territoire et permettre d'équiper les lieux attracteurs (musées, bibliothèques, centres culturels, sportifs, ou encore les rues commerçantes) dont l'offre est aujourd'hui insuffisante.

Il est prévu d'aménager de l'ordre de 10 000 places de stationnement de surface supplémentaires dans ce plan vélo. La création d'aires de stationnement deux roues en amont des passages piétons pour sécuriser la traversée des piétons en dégagant la co-visibilité entre piétons et automobilistes participera à ce renfort.

En outre, une étude portant sur l'offre nouvelle de stationnement sécurisé, de petite capacité mais démultipliée sur le territoire parisien, va être engagée afin de proposer un service complémentaire aux cyclistes parisiens, à proximité de leur lieu de travail, de leur résidence, des zones d'activités ou de loisir. Il pourrait s'agir de la mise en place de boxes d'une dizaine de places, dont les dimensions permettront leur insertion sur une place de stationnement, ainsi que dans des recoins urbains (sous les métros aériens par exemple).

Il est également prévu d'inciter et d'accompagner la mise en place de stationnement sécurisé dans les copropriétés ou dans le parc des bailleurs sociaux, dont certains espaces, et en particulier les parkings, sont disponibles. L'équipement des parcs de stationnement concédés sera également poursuivi. Un abonnement mutualisé permettra alors d'accéder à ce réseau de stationnement sécurisé pour proposer une couverture complète du territoire parisien.

Intermodalité

L'intermodalité apparaît comme un enjeu crucial pour doper la pratique du vélo à Paris. 2,3 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement en transports en commun entre Paris et la petite ou grande couronne. La portion de parcours réalisée *intramuros* pourrait l'être à vélo mais aucune offre de stationnement sécurisé n'existe à ce jour dans les gares ou stations parisiennes.

Le STIF subventionne la mise en place de consignes sécurisées Véligo accessibles pour les seuls abonnés à un Pass Navigo. La Ville pourrait, en association avec la SNCF et la RATP, mettre en service de telles consignes dans des gares RER, des terminus de tramway ou des gares de correspondance métro.

Une offre de vélo-stations complémentaire à Véligo, de plus grande ampleur et accessible à tous les usagers, doit être proposée dans les grandes gares parisiennes. Dans un premier temps, les gares de Montparnasse et de Lyon pourraient proposer de telles vélo-stations, en réutilisant par exemple les souterrains du Maine et Van Gogh, qui pourraient être fermés partiellement ou totalement à la circulation. La capacité de ces vélo-stations pourrait être de l'ordre de plusieurs centaines de place dans un premier temps avant de les agrandir en fonction de la demande. Une étude d'opportunité a montré l'intérêt de créer de telles vélo-stations, indispensables pour permettre les trajets multimodaux.

Tourisme

Il est prévu de revisiter le jalonnement cycliste de Paris et les 11 itinéraires qu'il renseigne. Ce réseau n'apparaît plus pertinent aujourd'hui compte tenu du maillage du réseau cyclable qui s'est largement densifié. Il est peu utilisé, et même peu connu des cyclistes. En adéquation avec la volonté affichée de

proposer une offre de tourisme durable à Paris, la création de quelques itinéraires à vocation touristique seulement est prévue. Un nouveau jalonnement est dès lors nécessaire pour renseigner ces itinéraires touristiques, le réseau cyclable actuel ainsi que les voies vertes nationales (Véloscénie et Avenue Verte London Paris) et l'Euro-vélo-route (EV3) traversant Paris.

En s'appuyant sur ces itinéraires cyclotouristiques, une offre de tourisme alternative pourrait être proposée à Paris, à partir des aménagements mais également d'une communication idoine et du développement du label « Accueil Vélo » qui distingue les établissements aptes à accueillir des cyclotouristes.

Réglementation

Afin de faciliter la progression des cyclistes dans l'espace public, il est prévu de généraliser en 2015 le cédez-le-passage cycliste aux feux, aujourd'hui établi dans les zones 30, à l'ensemble des carrefours parisiens. Cette mesure est un facteur de sécurité pour les cyclistes qui leur permet de s'extraire du flux de la circulation générale et d'éviter le phénomène de l'angle mort dans les mouvements de tourne à droite.

Vélib'

Par ailleurs, le service Vélib', lancé en juillet 2007, a démontré qu'il était un grand succès populaire, il a fortement participé à réconcilier les Parisiens avec le vélo, et à faire de Paris une ville plus cyclable. Depuis 2007, les vélos ont été largement améliorés (panier, selle, vitesses... tout a été revu), de nouvelles formules d'abonnement ont été mises en place pour les étudiants ou pour les usagers utilisant Vélib' plus d'une demi-heure par trajet, l'application Vélib' permettant de connaître le nombre de Vélib' et les emplacements disponibles s'est développée, le blog et les réseaux sociaux, puis le café parisien « Exki Vélib' » ont permis de fédérer une communauté autour du Vélib', et des événements comme les 24 heures Vélib' ou « Roule ma Poule » à Pâques sont devenus des temps forts de cette communauté cycliste.

Pour pouvoir continuer à répondre à ce succès populaire qu'est Vélib', la Ville reste entièrement mobilisée, aux côtés de l'entreprise JCDecaux, pour continuer à améliorer la qualité de service, notamment la régulation, et pour faire face aux difficultés liées au vandalisme.

En 2017, le contrat Vélib' arrive à échéance. Son renouvellement et l'évolution du service sont d'ores et déjà en cours de préparation. La nouvelle génération de Vélib' sera plus métropolitaine, permettant d'étendre encore davantage la pratique du Vélib' dans l'agglomération parisienne, de toucher de nouveaux usagers, de permettre de nouveaux trajets et de renforcer l'intermodalité. Les Vélib' électriques devraient également faire leur apparition, facilitant les trajets en dénivelé, et les trajets plus longs et plus lointains, notamment dans le cadre d'un périmètre élargi.

Lancée à l'été 2014, l'expérimentation P'tit Vélib' a par ailleurs permis d'initier les petits Parisiens à l'apprentissage et à la pratique du vélo. Cette expérimentation devrait être renouvelée à l'été 2015.

Vélo-écoles et ateliers de réparation

Il existe aujourd'hui des vélo-écoles ou des ateliers de réparation à Paris animés par des associations, c'est le cas de la Maison du vélo, qui loue des vélos et dispense des cours à destination des plus jeunes ou des adultes. Ces démarches rencontrent un véritable succès, les demandes sont nombreuses de la part des usagers, et les associations sont prêtes à s'investir pour créer de nouveaux ateliers. La Ville de Paris appuiera et encouragera ces associations en fournissant du matériel (vélos, petit outillage...) et en

montant des projets par le biais des différentes instances de la mairie (politiques de la ville, centres sociaux ou d'animation, activités extrascolaires...).

Communication

Il est primordial de communiquer sur le vélo, tant pour offrir aux cyclistes toutes les informations nécessaires à la pratique du vélo, quotidien, touristique, sportif ou autre, dans Paris, que pour promouvoir cette pratique et accompagner l'engagement de la Ville. Des événements de promotion et de sensibilisation ponctueront dans ce sens cette mandature, par exemple à l'occasion de la Semaine de la Mobilité.

Les cyclistes parisiens doivent également pouvoir faire remonter aux services de la ville les avaries rencontrées sur la voirie et l'espace public qui les pénalisent. L'application « Dans ma rue » permet aujourd'hui de signaler les anomalies constatées dans la rue. Des améliorations devront être apportées afin d'adapter cette application aux cyclistes.

La contribution des cyclistes est indispensable à l'amélioration des aménagements et des services qui leur sont proposés. Dans ce sens, la consultation par internet sur le Plan Vélo a été une première étape. Mais des consultations devront se répéter, par exemple, pour le renfort d'offre de stationnement sur voirie. Un diagnostic de l'offre existante et de son utilisation sur la base d'une remontée de données usagers permettra d'obtenir une information fine et pertinente qui nourrira les réflexions sur les campagnes de déploiement.

Participation financière de la Région Ile de France

Le Conseil régional d'Ile de France a voté dans sa séance du 19 juin 2014 un ajustement du Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable, dont le volet relatif à la politique régionale en faveur des déplacements à vélo clarifie la priorisation des objectifs régionaux et les modalités d'intervention. La région prévoit trois dispositifs de soutien, dans le cadre desquels la ville de Paris pourrait solliciter des participations financières pour un certain nombre de ses projets.

• Soutien aux projets relatifs à la réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables

La participation financière de la Région s'applique aux travaux relatifs à des itinéraires et équipements cyclables répondant aux sept priorités régionales suivantes :

1. compléter le réseau cyclable structurant de niveau 1 en accompagnant notamment les opérations définies au schéma vélo de la ville de Paris ;
2. développer les itinéraires d'accès cyclables aux réseaux armatures de transport public afin d'améliorer la desserte des pôles, gares et station ;
3. améliorer l'accès par les circulations douces aux équipements régionaux : lycées et CFA ;
4. proposer des espaces de stationnement vélos (arceaux avec deux points d'accroche, abris, espaces clôturés, boxes etc...) ;
5. jalonner l'espace public afin d'assurer la lisibilité des itinéraires cyclables dans le cadre de plans d'ensemble de jalonnement, ou sur un itinéraire structurant régional avec une logique de hiérarchisation, d'objectifs et d'axes prioritaires ;
6. généraliser le partage de la rue par la mise en œuvre de plans globaux de mise en zone 30 à une échelle communale ;

7. développer la perméabilité cyclable des territoires urbains par la mise en œuvre de plans globaux de mise à double sens cyclables des voies à sens unique.

Les itinéraires et équipements cyclables sont financés à hauteur de 50 % maximum de la dépense hors taxes subventionnable s'ils répondent aux priorités 1 à 5 ; de 30 % s'ils répondent aux priorités 6 et 7, dans la limite des différents plafonds de dépense subventionnable fixés.

- **Réaliser un réseau de vélo de loisirs, de tourisme durable et de véloroutes**

L'un des critères d'éligibilité concerne les études, procédures et travaux relatifs à des itinéraires et équipements cyclables reconnus et identifiés comme véloroutes sur la carte du schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Les projets sont financés à hauteur de 60 % maximum des dépenses hors taxes subventionnables.

- **Soutien à la mise en œuvre d'un volet services et communications autour du vélo**

La participation financière de la Région s'applique aux projets de réalisation de points de réparation/entretien fixes ou mobiles ayant un volet social, de réinsertion et de recyclage.

Le taux d'intervention de la Région est de 50 % maximum du coût hors taxes, dans la limite des plafonds de dépense subventionnable fixés.

La délibération que je vous soumetts aujourd'hui permettra de solliciter du Conseil régional toutes les subventions auxquelles la ville de Paris peut prétendre pour le programme vélo 2015-2020. Les demandes seront adressées chaque année à la Région, qui déterminera au vu des dossiers qui lui seront transmis le montant éligible pris en compte pour le calcul des subventions.

Mise en œuvre du programme vélo 2015-2020

Pour permettre la mise œuvre de ce programme, qui constitue l'une des grandes opérations de cette mandature, et conformément à l'article L.2122-22 4° du Code général des collectivités territoriales, je vous propose de m'autoriser à prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords cadres de travaux, fournitures et services nécessaires à la réalisation des opérations du programme vélo 2015-2020, ainsi que toutes décisions concernant leurs avenants et décisions de poursuivre.

Afin d'assurer un suivi régulier et lisible de ces opérations, un bilan annuel sera présenté au Conseil de Paris et dans les conseils des arrondissements concernés, permettant d'en connaître l'avancement.

Instauration d'un dispositif de subvention pour l'achat de vélos triporteurs ou vélos cargos sans assistance électrique

Le dispositif de subvention mis en place depuis 2009 et destiné à aider à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE) mais aussi de cyclomoteurs électriques se poursuivra dans les mêmes conditions, à savoir un montant d'aide fixé à 33% du prix d'achat TTC dans la limite de 400 € TTC par matériel neuf acheté.

Si le dispositif actuel permet déjà d'aider les Parisiens à acquérir un vélo triporteur à assistance électrique, il ne prévoyait pas de subvention pour ceux optant pour un modèle sans assistance électrique pourtant tout

à fait adapté à un usage personnel, par exemple dans le cadre de déplacement avec de jeunes enfants. Considérant le coût important de ce type de cycle, il est proposé de les rendre éligibles à un dispositif de subvention spécifique, dans les mêmes conditions financières que le dispositif VAE. Il en serait de même pour les vélos cargos.

Toute personne physique domiciliée à Paris sera éligible à cette aide, dans la limite d'une seule subvention par bénéficiaire.

Les dépenses relatives aux opérations du programme vélo 2015-2020 seront imputées au chapitre 23, article 2315, rubrique 822, mission 61000-99-013 du budget d'investissement de la Ville de Paris, au titre des exercices 2015 et suivants, sous réserve de financement.

Les recettes seront constatées au chapitre 13, article 1322, rubrique 822, mission 61000-99-013 du budget d'investissement de la Ville de Paris.

Les dépenses relatives à la subvention des vélos triporteurs et vélos cargos sans assistance électrique seront imputées au chapitre 204, article 20421, rubrique 822, mission 90010-99-190 du budget d'investissement de la Ville de Paris au titre des exercices 2015 et suivants, sous réserve de financement.

En conclusion, je vous demande :

- d'approuver le programme vélo 2015-2020, exposé ci-avant et décrit en annexe 1,
- de m'autoriser à solliciter les subventions correspondantes auprès du Conseil régional d'Ile-de-France, et à prendre toute décision en résultant,
- de m'autoriser à prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords cadres de travaux, fournitures et services nécessaires à la réalisation de ce programme,
- d'approuver la création d'un dispositif de subventionnement des Parisiens pour les aider à acquérir un vélo triporteur ou un vélocargo sans assistance électrique.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2015 DVD 99-1 Programme vélo 2015-2020. Demande des subventions correspondantes auprès du Conseil régional d'Ile de France. Délégation en matière de marchés publics. Subvention pour l'achat de vélos triporteurs et de vélos cargos sans assistance électrique.

**Le Conseil de Paris,
siégeant en formation de Conseil Municipal**

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L.2122-22-4 ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Madame la Maire de Paris lui demande d'approuver le programme vélo 2015-2020 et de l'autoriser à solliciter les subventions correspondantes auprès du Conseil régional d'Ile de France, et à prendre toute décision en résultant ;

Vu l'avis du Conseil du 1er arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 2ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 3ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 4ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 5ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 6ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 7ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 8ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 9ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 10ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 11ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 12ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 13ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 14ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 15ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 16ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 17ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 18ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 19ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 20ème arrondissement en date du _____

Sur le rapport présenté par Monsieur Christophe NAJDOVSKI au nom de la 3ème Commission ;

Délibère:

Article 1 : Le programme vélo 2015 - 2020 est approuvé.

Article 2 : Madame la Maire est autorisée à solliciter les subventions correspondantes auprès du conseil régional d'Ile-de-France, et à prendre toute décision en résultant.

Article 3 : Madame la Maire de Paris est autorisée à prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords cadre de travaux, fournitures et services

nécessaires à la réalisation des opérations du programme vélo 2015-2020, ainsi que toutes décisions concernant leurs avenants et décisions de poursuivre.

Article 4 : Une présentation annuelle du bilan d'avancement du programme vélo 2015-2020 comportant notamment, une présentation des marchés passés ou à passer contribuant à la réalisation des opérations sera faite au Conseil de Paris et aux conseils des arrondissements concernés.

Article 5 : Les dépenses seront imputées au chapitre 23, article 2315, rubrique 822, mission 61000-99-013 du budget d'investissement de la Ville de Paris, au titre des exercices 2015 et suivants, sous réserve de financement.

Article 6 : Les recettes escomptées de la Région Ile de France seront constatées au chapitre 13, article 1322, rubrique 822, mission 61000-99-013 du budget d'investissement de la Ville de Paris.

2015 DVD 99-2 Programme vélo 2015-2020. Demande des subventions correspondantes auprès du Conseil régional d'Ile de France. Délégation en matière de marchés publics. Subvention pour l'achat de vélos triporteurs et de vélos cargos sans assistance électrique.

**Le Conseil de Paris,
siégeant en formation de Conseil Municipal**

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L.2121-29 ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Madame la Maire de Paris lui demande l'autorisation d'instaurer un dispositif de subvention pour l'achat de vélos triporteurs et vélos cargos sans assistance électrique et de signer les conventions correspondantes avec les bénéficiaires ;

Vu l'avis du Conseil du 1er arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 2ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 3ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 4ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 5ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 6ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 7ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 8ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 9ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 10ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 11ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 12ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 13ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 14ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 15ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 16ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 17ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 18ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 19ème arrondissement en date du _____

Vu l'avis du Conseil du 20ème arrondissement en date du _____

Sur le rapport présenté par Monsieur Christophe NAJDOVSKI au nom de la 3ème Commission ;

Délibère:

Article 1 : Pour renforcer son action en faveur des modes de déplacement les moins polluants, le Conseil de Paris instaure un dispositif de subvention aux personnes physiques domiciliées à Paris faisant l'acquisition d'un vélo triporteur ou d'un vélo cargo sans assistance électrique.

Article 2 : Le dispositif prendra effet au 1^{er} juillet 2015.

Article 3 : Le montant de la subvention est fixé à 33 % du prix d'achat TTC du vélo triporteur ou du vélo cargo sans assistance électrique, dans la limite de 400 euros par matériel neuf acheté. La subvention n'est attribuée que dans le cadre d'une convention conclue entre la Ville de Paris et les bénéficiaires. Une seule subvention sera attribuée par bénéficiaire pendant toute la durée du dispositif.

Article 4 : La Maire de Paris est autorisée à signer les conventions avec les bénéficiaires. Un modèle de convention est joint en annexe à la présente délibération (annexe 3).

Article 5 : Les dépenses seront imputées au chapitre 204, article 20421, rubrique 822, mission 90010-99-190 du budget d'investissement de la Ville de Paris, au titre des exercices 2015 et suivants, sous réserve de financement.