



## **Rencontre du Club des villes et territoires cyclables**

**Hôtel de Ville de Paris, 31 mars 2015**

**« Le vélo sans couture »**

**Discours inaugural par Christophe Najdovski  
Maire-adjoint de Paris, en charge des transports, de la voirie, des  
déplacements et de l'espace public**

---

*Monsieur le Président, Madame la Secrétaire Générale, Mesdames et Messieurs, chers amis*

Il y a quelques mois nous accueillions ici à Paris la rencontre nationale annuelle du club des villes et territoires cyclables, je me réjouis aujourd'hui d'accueillir à nouveau une rencontre organisée par le club.

Le hasard faisant bien les choses, c'est en plein débat sur l'adoption du plan vélo parisien 2015-2020 que cette rencontre se déroule, un an après le début du nouveau mandat municipal.

Dans deux mois, l'accueil par la France à Nantes de l'évènement international Velocity sera également l'occasion de renforcer la présence du vélo dans les politiques publiques.

Et il y a une urgence à enfin considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière.

Il y a 10 jours nous vivons un nouvel épisode de pic de pollution dans toute la moitié nord de la France avec un dépassement du seuil d'alerte à la pollution aux PM10 qui a conduit à la mise en place du dispositif de circulation alternée. La succession de ces épisodes de pollution aux conséquences sanitaires dramatiques nous mettent face à l'obligation de faire de nos villes et de nos territoires des lieux capables d'offrir à tous la capacité de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

L'urgence planétaire est aussi présente et nous devons aussi profiter de l'opportunité de l'accueil par la France et par Paris, de la COP 21, pour affirmer l'importance du vélo dans les politiques publiques de réduction des émissions de GES.

À cet égard, le vélo est sans conteste le mode de déplacement le plus efficace en milieu urbain dense ; il nous faut donc améliorer les conditions nécessaires à sa pratique, c'est ce que propose le plan vélo 2015-2020 parisien que nous adopterons au conseil de Paris dans deux semaines.

## **Les grands principes du plan vélo 2015-2020 :**

Le plan vélo 2015-2020 doit permettre de lever les freins à la pratique du vélo que sont la circulation automobile, l'insécurité ou le sentiment d'insécurité, le manque d'aménagement et le manque de stationnement sécurisé.

Nous nous sommes donnés un objectif ambitieux pour atteindre conformément à la charte Vélocity adoptée par un certain nombre de villes françaises en 2009, une part modale vélo de 15% en 2020 (contre 5% aujourd'hui) pour les déplacements domicile-travail et de faire du vélo un mode de déplacement à part entière du quotidien.

**Pour cela, Paris investira 110 millions pour dans les 5 ans, sans compter les investissements liés aménagements réalisés dans le cadre du développement des transports collectifs. Au bas mot, ce sont au total environ 150 millions d'euros qui seront consacrés au développement de la pratique du vélo dans la capitale.**

**Se déplacer à vélo de façon sécurisée, efficace et confortable, tel est l'objectif que nous poursuivons.**

Cela passe par la réalisation d'aménagements continus sur un réseau magistral, avec un Réseau Express Vélo sur l'axe Seine, véritable colonne vertébrale du futur réseau cyclable parisien, mais également des axes nord sud, est ouest reliant également les deux bois parisiens, et trois rocade concentriques sur les boulevards des Maréchaux, suivant le tracé du tramway, sur les boulevards des Fermiers Généraux, suivant le tracé de l'ancien mur du même nom, et sur les grands boulevards au centre de la capitale.

***A ce réseau magistral s'ajoutera un*** Réseau structurant qui viendra compléter le réseau existant avec l'objectif de constituer une couverture totale du territoire par des aménagements adaptés aux axes, aux autres circulations et aux besoins, existants et projetés, des cyclistes.

***L'abaissement généralisé de la vitesse à 30km/h, en dehors d'un linéaire de voirie de quelques grands axes, et la systématisation des doubles sens cyclables, offrira à la fois un cadre apaisé et sécurisé propice au développement de la pratique du vélo.***

***Construire un schéma vélo sans couture, c'est aussi traiter les coupures urbaines***

Avec l'aménagement des 3 P : portes, places et ponts

L'aménagement des portes de Paris pour encourager le lien depuis/vers les communes limitrophes, la mise à double sens systématique des ponts, et le réaménagement des grandes places parisiennes, dont la traversée est souvent réhhibitoire pour beaucoup.

### **C'est également Mettre en œuvre les évolutions réglementaires**

Qui figurent dans le Plan d'Action pour les Mobilités Actives tel que le Cédez-le-passage cycliste ; le Double-sens cyclable (pour toute voie limitée à 30 km/h) ; les sas vélo.

Mais plus que des infrastructures, bâtir un plan vélo c'est bâtir un système de transport écologique et une culture vélo.

### **Favoriser l'Intermodalité et permettre le stationnement**

Nous voulons favoriser l'intermodalité et le stationnement : l'objectif est de développer le stationnement sécurisé en voirie mais également les stations Véligo et les vélos-stations, à proximité des gares et des grands pôles attracteurs urbains. Nous avons beaucoup à apprendre de la ville de Strasbourg sur ce point, pour ne citer qu'elle.

### **Développer le cyclotourisme**

Nous souhaitons également soutenir l'usage du vélo dans sa dimension de loisir, sous la forme d'itinéraires de cyclotourisme, sachant que Paris est sur le chemin de plusieurs véloroutes européennes

### **Ancrer la « culture vélo » : Vélo-écoles et ateliers de réparation**

Un travail est mené en collaboration avec les associations et les acteurs locaux de la ville pour développer la pratique et l'apprentissage du vélo, par la création d'ateliers de réparation associatifs et de vélo-écoles, pour enfants comme pour adultes. Apprendre à faire du vélo, c'est aussi apprendre à être autonome dans sa vie.

### **Enfin, je mentionnerai l'aide à l'achat de vélos.**

Depuis 2009, Paris subventionne l'achat de VAE. Cette La subvention est non seulement maintenue mais élargie pour l'achat de vélos triporteurs ou vélos cargos sans assistance électrique. Par ailleurs, dans le cadre du plan de lutte contre la pollution de l'air, une aide d'un montant de 400 euros sera versée par la Ville pour l'achat d'un vélo en échange de l'abandon de son véhicule motorisé.

### **Je veux saluer également l'effort financier de la Région Ile de France, qui soutient fortement les projets relatifs à la réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables**

Nos concitoyens sont prêts à se déplacer à vélo, pour peu qu'on leur en donne les moyens. En témoignent les nombreuses propositions concernant le vélo faites par les parisiens dans le cadre du budget participatif.

Vous l'aurez compris, nous faisons nôtre, l'objectif d'un vélo sans couture, simple d'utilisation, efficace dans les déplacements, et intégré dans la chaîne intermodale.

C'est à la fois un beau défi pour la construction de villes et de territoires soutenables.

Je vous souhaite, je nous souhaite, de très beaux débats dans cette perspective !