



Municipales 2020 :

Nos 11 propositions pour faire de Créteil une ville cyclable !

Municipales 2020 :	1
Nos 11 propositions pour faire de Créteil une ville cyclable !	1
1 - Adopter en début de mandat un plan vélo cohérent et concerté	2
2 - Créer un réseau cyclable continu à partir de l'existant	3
3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous	4
4 - Développer le stationnement et l'aide à l'achat de vélo	5
5 - Promouvoir une culture vélo à Créteil	6
Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités	7
Annexe 2 : Pacte pour le vélo à Créteil	8

Le vélo : une demande forte des habitants !

Le vélo représente aujourd'hui 850000 déplacements par jour de semaine en Ile de France, dont 40% de trajets domicile-travail. Il représente environ 2% des déplacements, et pourtant la demande est immense ! Que ce soit pour aller au travail (40% des déplacements) , faire ses courses ou se promener le week-end avec ses enfants. Le vélo et la marche sont les modes de transport qui ont le plus progressé en Île-de-France entre 2008 et 2018 (+30% et +9%) tandis que la part de la voiture diminuait (-5%). Le nombre de répondants à la deuxième édition du Baromètre des villes cyclables (2019), 180 000 dans toute la France, est lui aussi révélateur.

Il reste un frein majeur à la pratique du vélo : la sécurité. Une majorité de répondants à cette grande enquête menée par la Fédération des usagers de la Bicyclette ne se sentent pas en sécurité à vélo. Il est aujourd'hui temps de répondre à la demande des habitants, et de rendre toutes les villes d'Île-de-France accueillantes pour les cyclistes.



1 - Adopter en début de mandat un plan vélo cohérent et concerté

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est important d'engager une concertation en amont autour de ce plan vélo. Instaurer un comité vélo régulier est par ailleurs indispensable pour mettre en place des aménagements adaptés aux besoins de toutes et tous.

- **Proposition n°1 : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat** qui inclut un réseau cyclable communal, cohérent avec les engagements du territoire GPSEA et du CD94 de porter à 10% la part modale du vélo à l'horizon 2030.

Exemple : la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines est dotée d'un schéma directeur cyclable depuis 2009. "*Son utilisation ne concerne pas que les loisirs. Ce plan se veut utilitaire. C'est pour cette raison que des pictogrammes des principaux équipements (collèges, gymnases, mairies...) y figurent*", précise Yann Maublanc, de la direction transports et déplacements.

- **Proposition n°2 : Mettre en place un comité vélo régulier**, pour consulter les cyclistes et les associations d'usagers, et pour rendre compte de l'action des différents services impliqués (urbanisme – voirie – social – sports...).

Exemple : grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92) a été classée première au Baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux*, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. *Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »



2 - Créer un réseau cyclable continu à partir de l'existant

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de relier rapidement les différents pôles d'attractivité et les transports de la commune. Ce réseau doit être continu, sécurisé, jalonné et confortable pour tous les cyclistes, quels que soient leur âge ou leur niveau.

Lorsque la circulation automobile est dense et la vitesse supérieure à 30 km/h, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de se déplacer à vélo. Un carrefour ou un pont sans aménagement peuvent dissuader les habitants d'utiliser leur vélo. Une succession de pistes cyclables déconnectées les unes des autres resteront souvent inutilisées, à l'image d'une route constamment interrompue par des passages non carrossables.

Créteil possède déjà un réseau Vélo élaboré dans les années 1990 qui comprend des voies mixtes piétons-vélos, des passerelles. Cependant la continuité de ce réseau est très insuffisante, les voies en sont souvent étroites et son état est dégradé localement (avenue JB Oudry, passerelles de Basse Quinte, du Halage et de la Pie). Certaines pistes ont aussi disparu en raison de travaux (avenue Gustave Eiffel). En plusieurs endroits, les pistes cyclables et les trottoirs sont utilisés comme contre-allées pour la circulation des véhicules motorisés. La mise à niveau du réseau vélo existant est donc une priorité à réaffirmer.

Mais améliorer l'existant ne suffit pas, car Créteil a été aménagée pour la voiture plus que pour les mobilités actives. L'enquête de la FUB et le recensement par le MDB montrent des points noirs importants à résorber: carrefour Pompadour, franchissement de la voie rapide RD1, pont de Créteil notamment. La proposition applaudie d'un Réseau Express Vélo (RERV) à l'échelle de l'Île de France concerne particulièrement Créteil qui sera traversée par trois axes de niveau 1.

- **Proposition n°3 : Mise à niveau des pistes cyclables, voies vertes et passerelles piétons-vélos existantes** : remise en état des revêtements dégradés, rafraichissement et mise aux normes du marquage au sol, protection des intersections , suppression des chicanes superflues et des panneaux Stop.
- **Proposition n°4 : Collaborer à la résorption des points noirs importants identifiés par les enquêtes des fédérations d'usagers** : carrefour Pompadour et desserte de la gare de Val Pompadour, Pont de Créteil, franchissements cyclables de la voie rapide RD1, en concertation avec les autres collectivités impliquées (GPSEA, communes voisines de Valenton, St Maur, Maisons Alfort, Alfortville, Bonneuil, CD94) .
- **Proposition n°5. Participer activement à la mise en oeuvre locale du RERV (Réseau Express Régional Vélo)**, réseau continu de pistes cyclables sûres et rapides à l'échelle de l'Île de France (à Créteil : D19 , D86, bords de Marne -D215).
-



3 - Construire une ville apaisée pour tous

Les habitants de Créteil souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo, c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les enfants et les personnes âgées sont en sécurité dans la rue, et où il est agréable d'aller faire ses courses dans les commerces de proximité.

Rediriger le trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour retrouver le calme dans les quartiers résidentiels et développer la pratique du vélo. Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et les nuisances qu'ils engendrent. C'est construire une ville accueillante, dans laquelle il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

L'usage de la voiture doit être limité aux personnes pour lesquelles elle est indispensable (personnes à mobilité réduite, déplacement de marchandises lourdes...)

- **Proposition n°6 : Faire respecter l'espace public déjà dévolu aux piétons et aux vélos** : lutte contre le stationnement abusif, itinéraire temporaire quand un chantier empiète sur un trottoir ou une piste cyclable, fin de l'utilisation des pistes cyclables et trottoirs comme contre-allées pour les voitures (par exemple le long de la D19).
- **Proposition n°7 : Extension progressive des zones 30 à l'ensemble des quartiers résidentiels de Créteil** : double sens cyclable, modification de l'aménagement des rues pour rendre la limitation à 30km/h effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs), pose d'arceaux vélos plus nombreux, généralisation des cédez-le-passage cycliste aux feux.

Exemple : Fontainebleau en Seine-et-Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : *"On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !"* Virginie Perrachon (LR), adjointe au maire en charge des déplacements. A Créteil, l'instauration de la zone 30 du quartier Buttes-Halage-centre ancien a permis d'apaiser la circulation locale et a redonné la possibilité de se déplacer à vélo. Nombre d'habitants y font leurs courses à vélo.



4 - Développer le stationnement et l'aide à l'achat de vélo

Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, la commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu l'habitat collectif – fort développé à Créteil-, où les possibilités de garer son vélo sont très souvent saturées et où le risque de vol/dégradations est important. En deuxième lieu, les parkings près des gares doivent favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun. Enfin les grands pôles d'activité doivent être bien pourvus, car le vélo permet de renforcer l'attractivité du commerce de proximité. Ces réalisations peuvent bénéficier d'aides publiques (ex. programme Alveole).

- **Proposition n°8 : Augmenter la surface des parkings vélos sécurisés dans l'habitat collectif :** enquête auprès des habitants sur leurs besoins, construction d'abris fermés et sécurisés, augmentation de la surface minimale des parkings vélos fermés figurant dans le plan d'urbanisme
- **Proposition n°9 : installer des stationnements sécurisés et des arceaux vélo largement dimensionnés** à proximité de chaque station de métro de la ligne 8 (Echat, Université, Préfecture, Pointe du Lac), des gares RER (Val Pompadour, Ardoines) et près des pôles d'activité (Centre des Impôts, hôpitaux, hotel de Ville,...)

Soutenir l'achat de vélo et les services associés au vélo

Par ailleurs soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques (potentiellement sous conditions de ressources) est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes.

Plus de déplacements à vélo implique aussi de développer les services qui y sont liés, et les entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Cela permet de créer des emplois non délocalisables, et de dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°10 : Faciliter la mise à disposition de vélos et de services:** subvention à la location de longue durée de vélos à assistance électrique, passage à Velib pour les vélos en libre service à la fin du contrat entre Créteil et JC Decaux sur Cristolib, soutenir les activités associatives de services (d'ateliers coopératifs de réparation, vélo-écoles pour adultes)

Exemple : La ville de Suresnes a mis en place une aide à l'achat de vélo à assistance électrique et en 2016, 66 personnes ont bénéficié de cette aide. En 2019, Ile de France Mobilités a mis en place un système de location de longue durée de vélos à assistance électrique pour 40 euros par mois, Veligo Location, qui avait déjà plus de 3000 abonnés fin 2019. A Créteil, le terrain de sport du collège Clément Guyard sert à la vélo-école pour adultes le samedi matin et peut être pérennisé dans cet usage.



5 - Promouvoir une culture vélo à Créteil

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge.

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomie des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo. Créteil peut accompagner cette mesure !

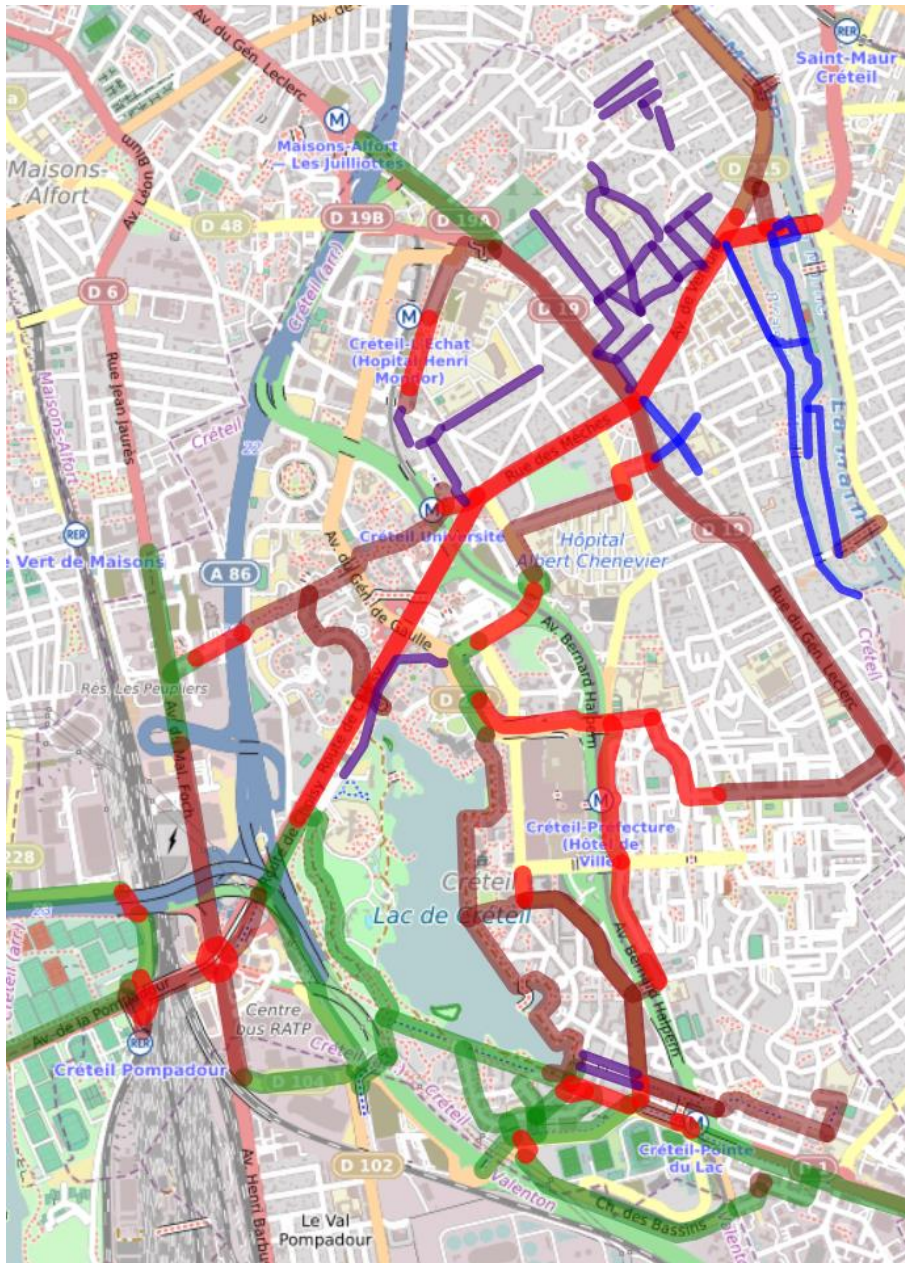
Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent inciter leurs agents à se déplacer à vélo avec l'indemnité kilométrique vélo ou le forfait mobilité durable.

Proposition 11. Soutenir l'apprentissage du vélo et les bonnes pratiques : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école, mettre à disposition des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo, mettre en place des pédibus et vélobus (groupes d'enfants allant à l'école à pied ou à vélo sous la conduite d'un adulte), indemnité kilométrique vélo pour les employés municipaux.

Exemples : la ville de Meudon, pionnière en la matière a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à toutes et tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !

La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'Indemnité kilométrique Vélo pour ses agents dès la rentrée 2018. Depuis, Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités, estime « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté* ».

Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités



Carte des aménagements cyclables de Creteil existants et souhaités. En vert, pistes cyclables existantes protégées de la circulation générale en état correct. En marron : pistes cyclables et voies vertes existantes, protégées de la circulation générale mais demandant une remise à niveau. En rouge : pistes cyclables protégées à créer. En violet : doubles sens cyclables existants (principalement zones 30). En bleu : zones de rencontre (zones 20) existantes. Carte détaillée consultable sous https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/pistes-cyclables-creteil-ptr94_397181#14/48.7868/2.4560



Annexe 2 : Pacte pour le vélo à Créteil

En tant que candidat.e à l'élection municipale de Créteil, je m'engage si je suis élu.e à :

Proposition N°		Oui	Non
	1 - Adopter en début de mandat un plan vélo cohérent et concerté		
1	- Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, cohérent avec les engagements du territoire GPSEA et du CD94 de porter à 10% la part modale du vélo à l'horizon 2030.		
2	- Mettre en place un comité vélo régulier , pour consulter les cyclistes et les associations d'usagers, et pour rendre compte de l'action des différents services impliqués (urbanisme – voirie – social – sports...).		
	2 - Créer un réseau cyclable continu à partir de l'existant		
3	- Mise à niveau des pistes cyclables, voies vertes et passerelles piétons-vélos existantes : remise en état des revêtements dégradés, rafraichissement et mise aux normes du marquage au sol, protection des intersections, suppression des chicanes superflues et des panneaux Stop.		
4	- Collaborer à la résorption des points noirs importants identifiés par les enquêtes des fédérations d'usagers (carrefour Pompadour et desserte de la gare de Val Pompadour, Pont de Créteil, franchissements cyclables de la voie rapide RD1) en concertation avec les autres collectivités impliquées (GPSEA, communes voisines de Valenton, St Maur, Maisons Alfort, Alfortville, Bonneuil, CD94)		
5	- Participer activement à la mise en oeuvre locale du RERV (Réseau Express Régional Vélo) , réseau continu de pistes cyclables sûres et rapides à l'échelle de l'Île de France (à Créteil : D19 , D86, bords de Marne -D215).		



	3 - Construire une ville apaisée pour tous		
6	- Faire respecter l'espace public déjà dévolu aux piétons et aux vélos : lutte contre le stationnement abusif, itinéraire temporaire quand un chantier empiète sur un trottoir ou une piste cyclable, fin de l'utilisation des pistes cyclables et trottoirs comme contre-allées pour les voitures (par exemple le long de la D19).		
7	- Extension progressive des zones 30 à l'ensemble des quartiers résidentiels de Créteil : double sens cyclable, modifier l'aménagement des rues pour rendre la limitation à 30km/h effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs), pose d'arceaux vélos plus nombreux, généralisation des cédez-le-passage cycliste aux feux.		
	4 – Développer le stationnement et l'aide à l'achat de vélo		
8	- Augmenter la surface des parkings vélos sécurisés dans l'habitat collectif : enquête auprès des habitants sur leurs besoins, construction d'abris fermés et sécurisés, augmentation de la surface minimale des parkings vélos fermés figurant dans le plan d'urbanisme		
9	- installer des stationnements sécurisés largement dimensionnés à proximité de chaque station de métro de la ligne 8 (Echat, Université, Préfecture, Pointe du Lac), des gares RER (Val Pompadour, Ardoines) et des arceaux vélos près des pôles d'activité (Centre des Impôts, hôpitaux, hotel de Ville,...)		
10	- Faciliter la mise à disposition de vélos et de services : subvention à la location de longue durée de vélos à assistance électrique, passage à Velib pour les vélos en libre service à la fin du contrat entre Créteil et JC Decaux sur Cristolib, soutenir les activités associatives de services (d'ateliers coopératifs de réparation, vélo-écoles pour adultes)		
	5 - Promouvoir une culture vélo		
11	- Soutenir l'apprentissage du vélo et les bonnes pratiques : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour		



	<p>l'apprentissage à l'école, mettre à disposition des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo, mettre en place des pédibus et vélobus (groupes d'enfants allant à l'école à pied ou à vélo sous la conduite d'un adulte), indemnité kilométrique vélo pour les employés municipaux.</p>		
--	--	--	--

Fait à Le

Signature :