



Une politique cyclable urbaine départementale

Le Département du Val-de-Marne a défini une politique cyclable, dans le but d'augmenter la part modale du vélo en levant les freins à sa pratique. Cette politique est mise en œuvre par un programme d'actions.

Le schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) constitue l'action essentielle pour créer un réseau d'aménagement cyclable couvrant tout le département.

Le SDIC est élaboré en fonction des pratiques connues de déplacement des cyclistes et en intégrant le réseau des transports en commun, existant ou en projet (Grand Paris notamment). Il veille à ne pas privilégier les liaisons radiales avec Paris mais réaffirme des itinéraires en rocades.

Le SDIC est hiérarchisé entre des itinéraires structurants et secondaires. Les premiers constituent la première maillon du SDIC. Ils accompagnent les grands projets de transports en commun, desservent les grands pôles d'échanges et d'activités et facilitent l'accès aux départements voisins. On compte vingt-trois itinéraires structurants. Les itinéraires secondaires desservent au plus près les bassins de vie, les pôles d'emplois et les équipements départementaux.

Le bilan actuel du SDIC est donné dans le tableau ci-dessous.

Le Conseil départemental réalise lui-même les itinéraires cyclables le long des routes départementales. Il apporte son soutien aux communes qui réalisent les SDIC sur les voies communales, en subventionnant les bandes et pistes cyclables ainsi que les zones de rencontre, les zones 30 et les voies vertes.

Le programme de travaux est défini annuellement avec les communes et permet de réaliser environ dix à vingt kilomètres de pistes cyclables chaque année.

Le Conseil départemental prend compte, dans le cadre de la réunion annuelle du comité vélo départemental, aux maires et aux associations cyclistes, des travaux réalisés et programmés.

On peut saluer la démarche du Département qui réalise de manière très significative des itinéraires

cyclables, progressivement mais dans un cadre réfléchi et cohérent.

Manque d'unanimité

Des limites se font cependant sentir. L'opposition de certains maires (celui de Saint-Maur des Fossés, par exemple) peut bloquer la continuité des itinéraires structurants et empêcher la réalisation des itinéraires secondaires (lire en p.10).

On note aussi une timidité pour implanter les pistes cyclables sur les chaussées, ce qui conduit à les positionner sur les trottoirs, en générant des conflits potentiels avec les piétons et en créant des difficultés de réinsertion dans la voie. En raison du refus des maires de supprimer des stationnements, les pistes ne s'aventurent pas sur les voies où le stationnement est présent ou y prennent la forme de simples bandes cyclables.

Enfin, le détail de ces aménagements ainsi que le mobilier urbain et la signalisation qu'ils engendrent pourraient être améliorés par une concertation renforcée avec les associations cyclistes avant la mise en service de ces équipements.

Franchir les coupures urbaines

A l'inverse, on peut souligner le courage du Conseil départemental de s'attaquer au franchissement des coupures urbaines, nombreuses et importantes dans un département traversé par la Seine et la Marne et par des infrastructures ferroviaires lourdes.

Ces coupures créent, pour les cyclistes et les piétons, des obstacles très difficilement franchissables pour accéder notamment au réseau des transports collectifs.

Elles représentent aussi une insécurité et un inconfort qui entravent l'usage des modes actifs.

Vingt-quatre coupures lourdes ont ainsi été identifiées dans le Val-de-Marne, dont huit prioritaires.

En cherchant des partenariats avec la Région ÎdF et l'Etat (plan régional en faveur de la mobilité durable, CPER, CPRD), le Département a ainsi lancé depuis 2015 la résorption de cinq coupures majeures.

L'aménagement du quai Jean Compagnon, à Ivry-sur-Seine, constitue un bon exemple de résorption d'une coupure lourde. Au départ, ce quai était un espace très « routier », inséré dans un environnement de bretelles d'échangeurs, conduisant à un pont sur la Seine, ce qui dissuadait les cyclistes et les piétons de s'y aventurer. La démolition de deux bretelles a permis le déplacement de deux voies de circulation routière, libérant un espace pour créer une piste cyclable continue et des trottoirs offrant aux piétons et aux cyclistes une vue sur la Seine retrouvée.

Enfin, le Conseil départemental participe au développement des véloroutes et voies vertes, en réalisant deux coulées vertes (Bièvre-Lilas et Tégéval) et en participant à la réalisation de la Scandibérique (EV3) qui traversera le Val-de-Marne sur quinze kilomètres en longeant la Seine.

Mais la politique cyclable du Conseil départemental ne se borne pas à la réalisation d'aménagements cyclables.

En km	SDIC total	SDIC structurant
Réalisé	218	1432
En projet	63	44
A réaliser	230	115
Total	511	302

bles. Elle s'attache aussi à développer des services dont l'absence est considérée comme un frein à la pratique du vélo : stationnement, jalonement, ateliers-vélo...

Les gares

La réalisation d'arceaux-vélo couverts dans les gares et les stations de transports collectifs (RER, métro, bus, TVM) est une nécessité pour favoriser le rabattement des cyclistes vers les transports en commun. L'intérêt de favoriser l'intermodalité est double : pour les cyclistes, en augmentant largement leur capacité de déplacement ; pour les opérateurs

de transport en commun, en élargissant considérablement les zones de rabattement des gares. En passant d'un rayon de 500 m pour les piétons à un rayon de 2 km pour les cyclistes, on multiplie par 16 les possibilités de rabattement autour du réseau principal de transports collectifs.

En prenant en compte les stations du Grand Paris (ligne 15 sud et prolongement ligne 14), ce sont ainsi 74 % des habitants du Val-de-Meuse qui habiteront dans la zone de rabattement cyclable du réseau lourd de transport collectif.

Le Conseil départemental a entrepris d'identifier les besoins en fonction du territoire autour de chaque gare et de proposer des réponses tant en terme de stationnement (localisation sur le parvis et dimensionnement) qu'en terme d'accessibilité à la gare.

Une convention de financement a été passée avec le STIF, permettant d'équiper en 2015 vingt-deux sites sur sept communes volontaires. L'action se poursuit en 2016 pour quinze sites sur six communes.

Sur quelques gares, les parkings-vélo couverts sont complétés par un sta-

Légende :

Etat d'avancement

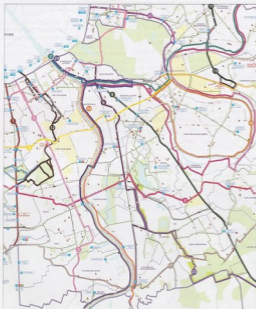
- Structure établie
- Structure en projet
- Structure non établie

Itinéraires

1	de MARCILLY à VINCENNES	11,3 km
2	de CHARENTON-le-PONTOISE à PERRIGNY-SUR-MAINE	14,1 km
3	de CHARENTON-le-PONTOISE à JONVILLE-LE-POINT	11 km
4	de JONVILLE-LE-POINT à PLESSIS-TRÉVISE	10,1 km
5	de PORT-DE-CHARENTON à HILLENNEVILLE-REUX	11,7 km
6	de SAINT-MAURICE à VILLERVALENT SAINT-GEORGES	11,3 km
7	de VERBENNE-RECETTE à RANGIS	7,9 km
8	de CHARENTON-le-PONTOISE à SAINTENY	27,2 km
9	de MARIGNY-ALFORT à SAINTENY	10,9 km
10	de GENTILLY à FRENNES	10,4 km
11	de VERBENNE-RECETTE à FRENNES	7,3 km
12	de VAVY à JETRY	10,1 km
13	de JETRY à BILCON	10,4 km
14	de VILFORTVILLE à VILLERVALENT SAINT-GEORGES	10,1 km
15	de VILFORTVILLE à BEY-SUR-MAINE	26,4 km
16	de LA TOUR DE MAINE	1,6 km
17	de FRENNES à PLESSIS-TRÉVISE	29,0 km
18	de CHARENTON-le-PONTOISE à LA QUEUE-EN-BRE	7,1 km
19	de FONTENAY à CHARENTON	7,1 km
20	de SAINT-MAURICE à JONVILLE-LE-POINT	6,9 km
21	de COLLES-VERTE à BEVES-VALE	9,8 km
22	de COLLES-VERTE à TOULVAL	19,8 km
23	de Fontenay-le-François à	21,3 km

- SDC
- Qualité Verte
- Zone 10

Etat d'avancement des itinéraires structurants du SDC





tionnement sécurisé en consigne (programme Véligo).

Les associations cyclistes restent cependant vigilantes sur cette question du stationnement en gare. En effet, l'espace sur les parvis des gares est rare et cher, et certaines communes, le STIF et la Société du Grand Paris peuvent être tentés de le valoriser autrement pour d'autres usages. Aussi, lorsque des équipements sont prévus, ce qui n'est même pas toujours le cas, ils ont tendance à être sous-dimensionnés, en ne prenant pas en compte l'augmentation constatée de la part modale du vélo.

Rendre visibles les itinéraires

La méconnaissance des itinéraires cyclables est aussi un obstacle à la pratique du vélo. C'est pourquoi le Conseil départemental a entrepris de constituer un jalonnement cyclable du territoire. Cela commence, bien sûr, par les itinéraires structurants du SDIC et doit se poursuivre par un jalonnement autour des gares.

Une étude (SCESR) a été lancée pour un schéma directeur de jalonnement par pôle autour des points durs et des zones à faible visibilité.

La démarche est intéressante mais il faut reconnaître que les jalonnements réalisés ne sont pas toujours convaincants. Ils ont tendance à suivre les voies départementales alors que d'autres itinéraires



Le quai Jean Compagnon à Ivry avant et après les aménagements (pas tout à fait terminés aujourd'hui) : la bretelle démolie est en rouge

cyclables seraient localement plus adaptés. Une concertation plus fine des services départementaux avec les associations locales d'usagers serait sans doute à même de choisir les jalonnements les plus appropriés et les plus sécurisés.

Dans le même objectif, mais avec une autre approche, le Conseil départemental a signé un partenariat avec Géovélo qui a développé une application collaborative utilisable sur internet et les réseaux sociaux. Cette application permet de géolocaliser le meilleur itinéraire cyclable, suivant différents critères. La cartographie peut être complétée et modifiée par les usagers dans le cadre d'une démarche collaborative. Ce service

disponible gratuitement est certainement appelé à s'améliorer et à se généraliser.

Des services

L'entretien et la réparation des vélos est aussi un frein au développement de l'usage du vélo. La réparation des vélos est aujourd'hui assurée par la grande distribution, par quelques vendeurs de vélos et par le tissu associatif, qui n'offrent globalement pas un service efficace capable de répondre à la demande (difficulté d'accès, temps d'attente important, prix élevé).

Pour le Conseil départemental, une filière métier est à recréer, en partenariat avec la chambre des métiers et les missions locales. Le Conseil départemental a prévu de mettre en place une action incitative au développement des ateliers-vélo, notamment sur le parvis des gares, en s'appuyant sur le secteur associatif via des aides financières.

Les associations pensent que cette action pourrait être couplée avec le développement du marquage BICYCODE® contre le vol et avec les recycleries qui remettent en service des vélos usagés dans le cadre d'entreprises d'insertion.



Abri-vélo Véligo en gare RER

D. Burette

D. Burette

Daniel Burette