

Questions		
Candidats / Parti politique / Canton	L. JEANNE et A.THIROUX (UMP UDi Modem) : Champigny n°1	B.HELIN et B.JENVOINE (PS PRG) : Créteil n°2
1) Faites-vous du vélo en ville (en famille, pour le loisir, au quotidien) ?	Oui, en famille pour le loisir de façon régulière	Occasionnellement mais très conscient de l'utilité de ce modes de déplacement et de la nécessité de mieux partager l'espace public
2) Quels sont les avantages à faire du vélo pour l'usager et/ou la collectivité ?	Réduction de la pollution	Pour l'usager : préserver sa santé et lui permettre de faire de lutter contre les gaz à effet de serre. Pour la collectivité : lutter contre les GES, Partage de l'espace public .
3) Selon vous, le vélo comme moyen de transport utilitaire est-il dangereux en ville ? Si oui, pourquoi ? Souhaitez-vous y remédier et par quelle(s) mesure(s)?	Oui au regard des aménagements mal conçus ou inexistants sur Champigny. Pour nous les voies départementales doivent être les voies prioritaires pour des aménagements sécurisés spécifiquement dédiés à la pratique du vélo au quotidien, c'est l'offre d'infrastructures qui créées l'utilisation de ce mode de transport.	Non et avec des aménagements et de la signalétique sûrement pas
4) Connaissez-vous les résultats des études menées sur l'accidentologie comparée à vélo/en voiture ?	Une baisse moyenne des accidents de 30% est constatée en ville grâce à l'usage du vélo en fonction du nombre de trajets. Cette moyenne reste très aléatoire entre les villes en fonction des aménagements mis en place.	Oui
5) Selon vous, faut-il lutter contre la vitesse en ville ? Si oui, par quels moyens?	Il convient de mettre en place un plan global de circulation avec des aménagements adaptés en ville en fonction des types de routes et mieux pacifier la route en ville.	Oui grâce à des aménagements et de la signalétique et un schéma de déplacement à l'échelle de la collectivité
6) Comptez-vous respecter et faire respecter les lois en vigueur (Article L228-2 du Code de l'Environnement, décret 2008 quant aux Doubles Sens Cyclables, Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits [...] des personnes handicapées, Article R417-10 du code de la route relatif au stationnement sur les pistes cyclables et trottoirs) ?	L'objectif est de tendre vers une application de ces dispositions avec des approches pragmatiques.	Oui
7) Connaissez-vous la part des déplacements à vélo dans votre canton ? Si oui, à quel objectif chiffré souhaitez-vous parvenir ? En quelle année ? Comment comptez-vous procéder pour atteindre ce but ?	Aucune donnée au niveau du canton, mais cette part reste très faible à Champigny avec moins de 0,5%. Ce résultat pourrait être doublé durant le mandat. Pour nous les voies départementales doivent être les voies prioritaires pour des aménagements sécurisés spécifiquement dédiés à la pratique du vélo au quotidien.	Oui à hauteur de ce que s'est fixé l'agglomération de la plaine centrale et le département actuel
8) Quel pourcentage du budget Voirie souhaitez-vous consacrer aux aménagements cyclables ? (somme / habitant).	Une somme de 7 euros par habitant et par an pourrait être envisagé soit un budget départemental de près de 10 millions d'euros.	?
9) Souhaitez-vous lutter contre la discontinuité cyclable ? Si oui, comment ?	Oui en établissant un réseau global au niveau départemental avec une approche concertée avec chaque ville.	Oui par la continuité cyclable et un schéma d'aménagement

<p>10) Y a-t-il des services vélo (jalonnement cyclable, location de vélo, stationnement, multimodalité....) que vous souhaiteriez mettre en place ou défendre si vous êtes élu auprès du Conseil départemental et des autres acteurs du territoire?</p>	<p>Oui inter modalité avec une véritable politique de concertation avec chaque ville du département.</p>	<p>Pourquoi pas</p>
<p>11) Souhaitez-vous encourager l'usage professionnel de la bicyclette pour certains employés du Département ? Comment ?</p>	<p>Oui pour les services de proximité en particulier sur les nombreux sites du Conseil Départemental sur Créteil. Cette approche est plus compliquée sur l'ensemble du Département compte tenu des distances.</p>	<p>Pourquoi pas</p>
<p>12) Quelle concertation souhaitez-vous avec les associations de défense des mobilités « actives » (marche, vélo...) et des personnes à mobilité réduite?</p>	<p>? Effectuer un travail de concertation et de prescription en amont et d'évaluation en aval.</p>	<p>Rencontre écoute concertation voire élaboration selon les moyens alloués</p>
<p>13) Souhaitez-vous participer à une visite de terrain à vélo en ville, avec des membres de l'association Partage ta rue 94, afin d'échanger sur ces points et de constater par vous-même les points positifs et les points à améliorer (L'association peut vous prêter un bon vélo de ville) ?</p>	<p>Nous disposons déjà de vélo et nous sommes favorables à une visité partagée de notre ville.</p>	<p>Déjà prévu</p>

C.DELAHIE et C.PLAN (FG) : Cachan	J.TERRIBLE et A.LAHMER (EELV) : Nogent
Quotidiennement. Pour tout déplacement dans Cachan ou Paris.	Je fais beaucoup de rollers et un peu de vélo en loisir (2 à 3 fois par semaine)
Sport pour l'utilisateur, non pollution pour la collectivité.	Pour l'utilisateur: Meilleure santé, et souvent gain de temps Pour la collectivité: Santé de la population, moins de fréquentation des transports en commun et des routes déjà surchargés, diminution du trafic et donc moins de besoins en voirie, moins de pollution. Côté ludique et potentiel de développement économique local (vente, réparation, location...)
Le danger vient essentiellement des véhicules à moteur. Il faut que chaque usager d'une voie de circulation ait sa partie spécifique, si possible séparée matériellement des autres. Et les croisements de circulation doivent être expressément balisés. On peut prendre exemple sur des villes comme Amsterdam ou Berlin encore mieux. Lors de chaque aménagement d'une voie, il faut, en amont, consulter les associations d'utilisateurs (dont les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, mais aussi les habitants en tant qu'experts d'usage) et prendre en compte leurs attentes. Les comités de quartiers peuvent être de bons vecteurs de la concertation. La question de la RD920 (ex N20) et de l'aménagement des trottoirs et pistes cyclables, en déshérence depuis tant d'années doit être une priorité.	Très dangereux car nous empruntons des voies surchargées d'automobilistes déjà très stressés le matin et le soir. Il faut absolument apaiser les vitesses en ville par le plus de zones 30 possible. Généraliser les contre sens cyclables, aménager les itinéraires cyclables les plus empruntés.
Non	Non et j'aimerais les avoir !!
La vitesse en ville est un facteur déterminant du nombre et de la gravité des accidents. Je suis pour la généralisation, dans les zones de haute densité d'habitats, de « ville 30 » où la vitesse est limitée partout à 30, sauf quelques axes.	Voir réponse à la question 3 plus ajouter des radars de feux rouge et des indicateurs de vitesse en prévention
Faisons effectivement déjà respecter les lois qui existent, avant de prendre de nouvelles mesures. Le double sens cyclable en zone 30 est une bonne chose.	Absolument. De plus, il règne un laxisme insupportable à l'encontre des chauffards. Cela dit, il faudra aussi verbaliser les cyclistes non respectueux des autres et en particulier des piétons, encore plus fragiles.
Je ne connais pas ces chiffres, mais la discontinuité des pistes cyclables, les entrées-sorties mal pensées, le manque de balisage cohérent et visible, et le manque de stationnements protégés n'incitent personne à se déplacer à vélo au quotidien.	Non, je ne les connais pas, les villes ne communiquent rien la dessus, je pense qu'elles ne s'y intéressent même pas. Nous avons un retard phénoménal en aménagement pour les vélos. Je travaillerai avec les associations locales de cyclistes et l'association nationale "le club des villes et territoires cyclables" Notre ville a construit un nouveau parking au centre-ville offrant plus de 200 places supplémentaires, donc je supprimerai les places de stationnement de l'Av principale d'un côté pour créer une piste cyclable à la place (40 places de stationnement en moins) Je créerai des parkings à vélo dans tous les lieux fréquentés, et celui de la gare sera gardé ou vidéo surveillé.
Cela me semble impossible à chiffrer ainsi. Mais il est certain qu'il faut repenser la ville pour favoriser et sécuriser les déplacements à vélo.	Je ne sais pas répondre à cette question, aucun chiffre ne sont connus et délivrés par la mairie

<p>Il ne faut plus tolérer des pistes cyclables en pointillé ! Soit par des aménagements maçonnés, soit par des marquages très visibles dans les croisements, la continuité est indispensable. Je pense que les temporisations de feux rouges doivent être repensées pour tenir compte des vélos.</p>	<p>Dans des villes très denses comme les nôtres, la plus grande partie des aménagements servent à rejoindre les lieux les plus fréquentés ou les gares. Nous aurons peu de discontinuité. Seulement 3 à traiter. Une pour aller vers le bois de Vincennes et donc Paris mais notre canton touchant le bois, ce sera facile à améliorer, l'autre allant vers le parc du Tremblay, il faudra trouver un accord avec le département pour prolonger l'existant, et une pour aller au RER Val de Fontenay, il faudra se concerter avec Fontenay et le département. Il faudra aussi nous inscrire dans les voies vertes et bleues d'IDF.</p>
<p>Les vélib s'arrêtent à Arcueil. Profitons de la mise en place du bicanton Arcueil Cachan pour inclure Cachan dans leur périmètre en aménageant de nouvelles stations. Par ailleurs, des aides financières à l'achat de vélos électriques pourraient être mises en œuvre. L'aménagement futur de la gare de la ligne 15, doit absolument comporter des stationnements vélos sécurisés et protégés, en nombre supérieur à la demande pour absorber l'augmentation prévisible quand les autres points évoqués plus haut seront en place.</p>	<p>Le jalonnement cyclable et piéton, le Vélib, atelier réparation (une association dans des locaux communaux)</p>
<p>Oui, mais c'est à traiter au cas par cas.</p>	<p>A ce jour, je ne sais pas. Sinon, étudier la mise en place du remboursement kilométrique "modes actifs", pour les employés du département</p>
<p>Voir réponse à la question 3.</p>	<p>Des représentants doivent faire partie des commissions de travail</p>
<p>Pourquoi pas ? Ce serait avec plaisir. Mais j'ai mon vélo ! (je suis le seul candidat du Front de Gauche 94 avec un casque cycliste sur la photo !)</p>	<p>Je l'ai déjà fait 2 fois. Une fois avec une association locale, une fois avec un représentant d'une association nationale</p>

E.RABARDEL et H.THMIMI (FG) : Vitry n°2	C.HERVY et L.LESOUFFACHE (FG / EELV) : Thiais
Trop rarement et pour les loisirs seulement.	OUI (vélo à assistance électrique sur demande) dès que possible mais pas pour les trajets domicile travail
Pour l'utilisateur : santé, économies et gain de temps. Pour la collectivité : réduction des nuisances sonores et de la pollution, amélioration de la sécurité, reconquête de l'espace public.	Santé et environnement
La dangerosité de la pratique du vélo varie évidemment selon les endroits (types de voies, existence ou non d'aménagements pour les cyclistes, importance du trafic...). Mais les dangers naissent d'abord de la culture selon laquelle l'automobile serait prioritaire sur tous les autres modes de déplacements. Remédier à cette situation est un des objectifs premiers des politiques menées par le Département. Elles visent notamment à résorber les coupures urbaines (24 sont identifiées dans le Val-de-Marne), à favoriser le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile, à développer les aménagements améliorant la sécurité et le partage de l'espace public, et à favoriser le l'utilisation du vélo par la création d'itinéraires cyclables, d'aires de stationnement, de jalonnement spécifique, et en renforçant la lutte contre le vol. Par ailleurs, le Département intervient auprès des détenteurs du pouvoir de police afin qu'ils fassent respecter les réglementations (lutte contre le stationnement sauvage notamment). Le travail de prévention en direction des usagers est aussi essentiel. Pour ce qui concerne le Département, des initiatives de préventions doivent être plus particulièrement menées en direction des collégiens, notamment dans le cadre du « Conseil général des collégiens ».	Oui du fait du comportement des conducteurs de véhicules. Piste cyclable sur route et sur trottoir (pour les enfants et les adultes accompagnants)
Nous ne disposons pas d'éléments spécifiques sur les accidents de vélo dans le département. Nationalement, le nombre d'accidents mortels de cyclistes a diminué de 30% ces 10 dernières années alors que la pratique du vélo a augmenté. Pour autant, la mortalité des cyclistes et des piétons reste beaucoup trop importante. La sensibilisation, le respect du Code de la route et des bonnes pratiques, le développement des aménagements sécurisants et concertés sont indispensables pour réduire le nombre et la gravité des accidents impliquant des cyclistes.	Non et quid accidentologie 2 roues (motorisées) et véhicules (voiture, camions et bus)
Les limitations de vitesse dépendent des pouvoirs de police exercés par les villes (voies communales) ou l'Etat (RD). Elles sont évidemment utiles, mais par-delà les limitations il est nécessaire de favoriser le ralentissement des véhicules motorisés par des aménagements spécifiques: plateaux au niveau des cheminements piétons, chicanes, réduction du nombre de voies ou de leur largeur, etc... Mais il faut que ces aménagements soient fait en concertation avec tous les usagers de l'espace public, afin qu'un équipement utile au ralentissement des automobiles ne soit pas un facteur de danger pour les autres usagers.	Repenser les plans de circulation et de stationnement en hiérarchisant les voiries en terme d'usage et de vitesse
L'application de ces lois dépend des choix locaux et des décisions des mairies, mais le Département doit intervenir auprès des villes afin que leur mise en œuvre effective favorise les déplacements des cyclistes, des personnes à mobilité réduite et des piétons.	OUI si je suis élue (proposition plan Vélo à l'échelle du département)
Nous n'avons pas d'éléments sur la part des déplacements vélos sur le canton. Sur le département, cette part approchait les 2% en 2010 et l'objectif du plan de déplacement départemental pour 2020 est de 5%. L'atteindre passe d'abord par la réalisation du Schéma départemental d'itinéraires cyclables (500 km en 2020), la desserte des principaux équipements dont les nouvelles gares du Grand Paris express, l'encouragement à l'utilisation du vélo en intermodalité, le renforcement du jalonnement et du stationnement. Aujourd'hui, nous estimons les déplacements vélos sur le Département à 75.000 par jour.	Non mais trop faible selon moi

<p>D'abord, où en est-on aujourd'hui dans le Val-de-Marne ? Même s'il est complexe d'additionner la part des coûts d'aménagements à vocations multiples (sécurisation, site propre d'un TC, amélioration des cheminements piétons...) avec des programmes spécifiques, on peut toutefois estimer que le Conseil général engage chaque année entre 7 et 10 millions d'Euros pour améliorer la pratique du vélo en Val-de-Marne. L'objectif pour les années à venir est a minima de conserver cette proportion, c'est-à-dire être au-dessus de 10% du budget de la politique départementale en matière de transports et de déplacements. Plus généralement, il faut considérer que l'ensemble des aménagements de voirie favorise le partage de l'espace public, sa sécurisation et bénéficie ainsi de fait aux cyclistes. Au bout du compte, l'objectif doit être de mener une politique globale qui privilégie la mobilité durable (transports en commun, vélos, piétons, personnes à mobilité réduite).</p>	<p>Pas de données chiffrées à ma disposition, je suis plus sur une logique d'objectifs de résultats (km de voiries dédiées ou adaptées, maillage) que de moyens même si ces derniers sont nécessaires.</p>
<p>: La continuité cyclable est un enjeu essentiel pour favoriser ce mode de déplacement. Le Conseil général travaille à cet objectif au travers de plusieurs axes : la réalisation de 23 itinéraires structurants dans le cadre du Schéma départemental d'itinéraires cyclables, le rabattement vers les gares ou les pôles générateurs de déplacements (dont les zones d'emploi), une meilleure coordination avec les villes pour mailler les cheminements, la sollicitation de la Région et de l'Etat pour résorber les grandes coupures urbaines.</p>	<p>Plan Vélo</p>
<p>Permettre une augmentation de la part des déplacements vélo ne peut se faire seulement par la création d'aménagements. Il faut aussi agir pour lever les freins à l'utilisation du vélo. Les deux principaux sont le jalonnement et le stationnement (1900 places nouvelles sont prévues dans les gares ou station de TCSP dans les 4 prochaines années par le Conseil général). Au-delà, le Département doit aider à des initiatives ou projets locaux : ateliers vélo et maintenance en particulier. 3 ou 4 gares du Grand Paris Express devraient être dotées de ce type d'équipement, à l'initiative du Conseil général.</p>	<p>Stationnement vélo à proximité des transports en commun structurants (RER métro Tram TVM..) Economie sociale et solidaire : atelier de réparation vélos classique et électrique - promotion de vélos produits en France</p>
<p>La mobilisation du Conseil général en direction des agents passe pour l'instant par de la sensibilisation : mise à disposition de vélos pour les trajets professionnels, préconisation d'itinéraires pour aller d'un site à l'autre, participation à la semaine de la mobilité. Trois axes d'amélioration devront être pris en compte dans l'avenir : améliorer le stationnement vélo dans les équipements départementaux, aller vers le remboursement des frais kilométriques comme le permet maintenant le plan vélo national, et s'équiper de vélos à assistance électrique.</p>	<p>Stationnement sécurisé et douche sur lieux de travail</p>
<p>Au niveau départemental, une réunion annuelle est organisée entre le Conseil général et les associations afin de leur présenter les projets de l'année. S'y ajoutent une ou deux réunions du comité vélo sur des enjeux plus globaux. Il y a sans doute des efforts à faire pour mieux associer les représentants des usagers sur les principaux projets. Dans le cadre des futurs comités de canton, cette question doit naturellement trouver toute sa place.</p>	<p>Démarche de démocratie participative et mise en lien des acteurs locaux (présidents associations...) En tant qu'administratrice du CEREMH (Centre de Recherche sur la Mobilité et le Handicap), le sujet des personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées..) m'intéresse particulièrement.</p>
<p>Pourquoi pas ?</p>	<p>OUI Votre avis m'intéresse</p>

<p>M.CHIKOUCHE et I.SANTIAGO (PS / EELV) : Alfortville</p>
<p>Nous sommes des cyclistes très occasionnels car nous manquons malheureusement de temps pour faire du vélo lors de nos loisirs sur les quais de Seine ou de Marne à Alfortville. Toutefois il nous est déjà arrivé d'utiliser Vélib', ne serait-ce que pour gagner du temps à l'occasion d'un déplacement professionnel dans Paris intra-muros par exemple. A nos côtés au sein de notre équipe «Toujours plus pour Alfortville», l'un des candidats de la majorité municipale à ces élections départementales, notre collègue Damien Houbron, utilise quant à lui son vélo pour ses déplacements quotidiens et a donc une connaissance très concrète des problématiques spécifiques à la circulation en vélo.</p>
<p>Outre son caractère écologique de préservation de l'environnement, mais aussi de maintien en forme, le vélo permet sans doute, dans bien des cas, un gain de temps non négligeable dans les déplacements urbains. Mais on sait que se déplacer en ville n'est pas sans danger quand on est piéton ou cycliste. Chaque année en France des piétons ou des conducteurs de 2 roues sont malheureusement victimes d'accidents graves en milieu urbain. On a d'ailleurs constaté l'an dernier une hausse de la mortalité des usagers de la route vulnérables: les piétons (+8 %), les cyclistes (+8 %) et les cyclomotoristes (+6 %) même si les chiffres de la Prévention Routière montrent qu'ils restent toutefois inférieurs au nombre de personnes victimes d'accidents de voitures en France. Pour autant, lorsqu'on est comme nous des élus locaux engagés dans l'action publique communale ou départementale, il est prioritaire de vouloir continuer à vouloir faciliter et développer les circulations douces, et d'améliorer la sécurité des déplacements en rééquilibrant l'espace public en faveur des piétons et cyclistes. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous avons tant milité avec le Sénateur-Maire d'Alfortville Luc Carvounas pour obtenir du Conseil général l'achèvement, aujourd'hui en cours, des travaux de réfection des berges de Seine et de poursuite d'aménagement de la piste cyclable sur le Quai de la Révolution à Alfortville.</p>
<p>Pour les raisons que nous avons exprimées dans la précédente question, chacun doit aujourd'hui veiller à sécuriser l'espace public en concertation avec les associations et les usagers dans les quartiers. A Alfortville, le dialogue que nous avons engagé ses dernières années, avec les associations «Jonathan Do Rego» (installation d'un radar pédagogique sur le Quai Blanqui et d'un radar sur le Pont du Port à l'Anglais) et «Place au Vélo» (organisation de journées de sensibilisation à l'occasion de balades urbaines, bourses aux vélos, etc.) porte ses fruits. De même, les échanges «citoyens» avec les riverains que nous organisons notamment avec notre collègue d'Alfortville élue au Handicap, permettent de définir de nouveaux cheminements piétonniers en ville (avec la réfection, l'agrandissement et l'accessibilité des trottoirs, la maîtrise du stationnement, etc.) Sans doute devons-nous faire davantage, et ces élections départementales sont l'occasion pour nous de réaffirmer la nécessité de développer d'autres modes de déplacements en dehors des grandes voiries et programmant les actions nécessaires à leur mise en oeuvre. C'est d'ailleurs le cas au sein du Conseil général comme en témoigne notamment le schéma départemental qui recense l'ensemble des itinéraires de pistes cyclables aujourd'hui cofinancées par le Conseil général et le Conseil régional ; d'autre part, deux coulées vertes sont actuellement en cours d'aménagement dans le Val-de-Marne, une allant de l'Hay-les-Roses à Vitry, l'autre de Créteil à Villecresnes ; enfin, élue au Conseil d'Administration du Parc Interdépartemental des Sports de Choisy financé par le Conseil général, j'ai à cœur depuis des années de favoriser les liaisons douces depuis Alfortville et de développer l'important réseau de pistes cyclables à l'intérieur du Parc.</p>
<p>Comme nous l'avons indiqué dans une précédente réponse, le dernier bilan de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière indique que malheureusement, 3.388 personnes ont perdu la vie en 2014 sur les routes de France, soit 120 de plus que l'année précédente (+3,7%). En 2014, cette même étude nous indique que le nombre d'accidents corporels a aussi augmenté (+ 1,7%), tout comme le nombre des blessés (+2,5%) et des blessés hospitalisés (+ 2,9%, soit 741 personnes). Cette hausse de la mortalité touche particulièrement les usagers vulnérables: les piétons (+8 %), les cyclistes (+8 %) et les cyclomotoristes (+6 %). Et dans une moindre mesure les automobilistes (+3%).</p>
<p>C'est un combat permanent que nous avons tous à mener pour la sécurité, et en premier lieu celle de nos enfants par des installations urbaines à l'échelle locale ou départementale (installation de radars pédagogiques et réels, ralentisseurs aux abords des écoles, installation de zones 30 comme nous l'avons fait sur plusieurs voies à Alfortville, etc.).</p>

Réduire la vitesse en ville permet de renforcer la sécurité de l'ensemble des personnes qui utilisent l'espace public (piétons, vélos, personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, et automobilistes), de diminuer le nombre d'accidents et leur gravité. Réduire la vitesse en ville, c'est aussi diminuer les nuisances sonores. Il nous faut à ce titre continuer à aménager sur certaines voies des éléments de ralentissement (chicane, gendarme couché, etc.) et bien sûr poursuivre le développement des zones 30 dans les voiries de quartier afin que les vitesses soient réduites aux abords de lieux fréquentés en particulier par les enfants et leurs familles : à Alfortville, nous avons mis en zone 30 par exemple la rue conduisant à la médiathèque et au Pôle culturel, très fréquentée par les piétons.

Nous ne connaissons pas les chiffres des déplacements à vélo sur notre canton. Mais nous pensons que les pratiques cyclistes utilitaires se développent dans les villes d'autant mieux que l'espace public est rééquilibré en faveur des piétons et des cyclistes. Et pour cela il est important que les élus locaux et départementaux mesurent tous les enjeux et les bénéfices du développement d'autres modes de circulation en ville.

Le Conseil général du Val-de-Marne consacre chaque année un budget très important à la préservation et à l'amélioration du cadre de vie des Val-de-Marnais, en aménageant notamment un très important réseau départemental de pistes et de voies comme je l'indiquais dans une précédente réponse. Il faut savoir qu'à ce jour, ce sont 27 itinéraires que le département espère voir en service d'ici à 2020 avec l'objectif à terme de 300 kilomètres d'itinéraires cyclables. Ces 5 dernières années, 90 km d'itinéraires cyclables ont à ce titre été aménagés dans le département, financés par l'ensemble des collectivités de la région jusqu'aux communes. Le vélo est bien présent désormais dans les projets urbains et notamment ceux liés au maillage du territoire par des transports publics, qui incluent leur liaison cyclable, comme le tramway Paris-Orly, le tramway T 7, celui de l'Est TVM ou le T-Zen 5. Nous souhaitons d'ailleurs qu'au lendemain de ce prochain renouvellement départemental, toutes ces questions relatives à la sécurité des piétons bien sûr, mais aussi au développement des pistes cyclables et de la pratique du vélo, continuent d'être des priorités de l'exécutif départemental.

Vous avez raison, l'une des questions majeures de ces aménagements cyclables réside dans les coupures urbaines, dont le nombre atteint 100 à l'échelle de la région, et 25 au niveau du Val-de-Marne, essentiellement dues aux franchissements de fleuves, rendant difficile la circulation aux cyclistes et aux piétons. Certaines d'entre elles sont d'ores et déjà en voie d'aménagement comme la passerelle GRT gaz Vitry-Alfortville et l'encorbellement du Pont de Choisy. D'autres devront patienter, comme le pont de Nogent malheureusement. A noter toutefois que les cyclistes peuvent agréablement traverser la Marne des guinguettes de Champigny au port de Nogent du printemps à l'automne grâce à un passeur de rives gratuit qui fait la navette sur son bac toutes les dix minutes.

Une autre condition pour développer l'usage du vélo est celle du stationnement. Une question qui devrait trouver sa réponse prochainement grâce à l'implantation de 1800 arceaux couverts sur 92 sites du département d'ici trois ans. Mais sans doute nous reste-t-il encore beaucoup à faire pour développer, encourager, faciliter et sécuriser l'usage de la bicyclette dans notre Département. Et cela passe sans doute par davantage de dialogue, de collaboration et de concertation avec les associations, comme cela se pratique déjà à l'échelle des communes pour échanger sur les points positifs et bien sûr les points à améliorer.
Bravo en tout cas à l'association Partage ta rue 94 pour leur action de sensibilisation!

Absence de réponse

Absence de réponse

Absence de réponse

A.LIPIETZ et A. STAGNETTO ONANA (EELV) : Villejuif
<p>Au quotidien et pour le loisir en couple.</p>
<p>Pour l'utilisateur : c'est plus rapide qu'à pieds ou en voiture, et c'est une occasion de se dégourdir les jambes (mais il ne faut pas respirer trop fort en ville !).</p> <p>Pour la collectivité : ça ne pollue pas du tout et ça prend beaucoup moins de place sur l'espace public. A terme, l'amélioration de la santé représente des économies considérables pour la Sécurité sociale.</p>
<p>Oui c'est assez dangereux et en tout cas stressant quand on ne dispose pas de piste ou de bande dédiée.</p> <p>Nous (EELV et l'Avenir à Villejuif) en avons fait un des thèmes importants aux élections municipales de l'an dernier, et nous l'avons emporté dans le cadre d'une coalition des partis d'opposition à l'équipe précédente. Nous n'avons pas la délégation « Circulations » mais sommes en charge du Plan Local d'Urbanisme. Et présentons une quadruplette aux élections départementales.</p> <p>Le département dispose d'un Schéma Départemental des itinéraires Cyclables (SDIC), d'un programme « Allons au collège autrement » et d'un fonds de soutien que naturellement nous comptons renforcer pour accélérer la mise en place des 19 itinéraires connectés du SDIC. Voyez le programme et donc les positions de EELV 94 sur le vélo : https://valdemarne.eelv.fr/wp-content/blogs.dir/202/files/2015/02/Programme-EELV-Val-de-Marne.pdf , point 1.4 , en particulier mesure 22.</p> <p>Mais l'essentiel se joue localement, car la voirie est de la responsabilité de la ville (Villejuif, qui est aussi le canton) et surtout de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre, la CAVB, dont notre maire est par chance en charge de la voirie. Notre élue en charge du PLU est train de mettre en place un réseau vélo connecté et « séparatif » (les bandes cyclables passant par les sentes et petites rues), et d'autre part notre politique municipale est de mettre la plus grande partie des rues de la ville en zone 30.</p>
<p>Oui. Et ce n'est pas normal que des gens qui font l'effort de ne pas encombrer les chaussées et de ne pas polluer subissent des accidents plus graves.</p>
<p>Bien sûr par la réglementation (zone 30, zones partagées), mais il faut la faire appliquer, d'où la nécessité d'agents de ville pour la police administrative et aussi de dispositifs physiques (carrefours et passages surélevés).</p>
<p>Oui ! et c'est surtout le travail de notre équipe municipale. Ce mois-ci, nous sommes candidats aux départementales, et, à part les aspects « investissements » (mises aux normes handicapés des bâtiments appartenant au département, avenues à statut départemental) nous ne pourrions pas grand chose une fois élus au département. Car la décision revient en définitive au « local ».</p>
<p>Pour l'instant c'est quasi-nul. La municipalité de Villejuif était jusqu'en 2014 profondément hostile au vélo, ce qui se voit sur les cartes des pistes cyclables de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre : il y a une sorte de « trou » sur notre ville. Les seules pistes ou bandes cyclables viennent presque toutes de la réfection récente d'une route départementale, la RD 7, mais elles servent de parking, et nous n'avons pas encore recruté d'agents de ville. Idem pour les handicapés. Nous en sommes à l'étape de la sensibilisation. Voyez ici d'où nous partons : http://www.lavenirvillejuif.fr/spip.php?article145</p>
<p>Notre équipe PLU a lancé d'abord une étude participative sur les circulations douces, dont les conclusions seront adoptées en avril. Nous ne nous fixons pas d'objectif chiffré en terme de fréquentation, il faut d'abord mettre en place un réseau connecté (voir plus haut) crédible pour les éventuels cyclistes.</p>
<p>La voirie est chez nous essentiellement de la compétence de la communauté d'agglomération, et la Route départementale 7 est déjà équipée de pistes cyclables, les autres routes départementales étant peu propices à la pose de pistes dédiées : elles seront doublées par un circuit parallèles (voir plus haut).</p>
<p>Alors que nous avons l'intention de solliciter activement la Communauté d'agglomération, nous ne pouvons que constater que celle-ci est en crise financière, suite aux diminutions drastiques de Dotations de l'État (le « Pacte de compétitivité et de responsabilité » -sic- diminue celles-ci de 11 milliards en 3 ans).</p> <p>En revanche, nous allons déployer dès cette année un réseau de géothermie qui permettra aussi de mettre en place des bandes et pistes cyclables.</p>

Notre élue PLU élabore un plan de réseau continu (voir plus haut) qui bien sûr sera relié aux plans vélo du département (SDIC) et de la Communauté d'agglomération.

Bien entendu, cela fait partie de notre plan vélo à Villejuif et nous renforcerons le plan de soutien du département, tout en veillant à des parkings vélo sur les nouvelles gares du métro.

Pour ce qui est des « points service-vélos » (réparation etc) nous comptons encourager, depuis le département, l'économie sociale et solidaire, ce que nous faisons déjà à la Communauté d'Agglo, par une convention avec l'association Wimoov qui va se déployer sur l'agglomération.

La culture de notre département est assez hostile au vélo considéré comme une régression par rapport aux conquêtes sociales qui ont fait passer l'ouvrier de la bicyclette à la voiture. À Villejuif, même les tentatives de fournir des vélos de fonction électriques ne rencontrent pas un grand succès. Nous pouvons envisager des « primes de transport » intégrant l'usage du vélo, pour le moment pénalisé.

Sur notre ville-canton, Les Ateliers de l'Avenir à Villejuif avaient appelé une consultante, Mme Lesens, pendant la campagne municipale qui a parcouru les rues à pieds avec des militant-e-s de la cause-vélo. Voyez les conclusions ici : <http://www.lavenirvillejuif.fr/spip.php?article44> . Depuis notre élection, un contrat de consultant « circulations douces » a été passé qui élabore le plan dans le cadre du PLU, avec des séances de travail régulières et publiques auxquelles participent les associations et pratiquants du vélo sur la ville ou d'handicapés. Il devrait être adopté en Avril.

Très volontiers, après la campagne, et dans le cadre de l'élaboration de notre plan vélo.

D. LANOË et M. LEGOURD ROCHETEAU (PG / Société civile) : Cachan

Très peu et pas tous ! Nous sommes avant tout piétons et usagers des transports en commun.

Pour l'usager-e, la pratique régulière du vélo contribue à l'activité physique nécessaire pour contrer les effets de la vie sédentaire... tant qu'il est possible d'éviter les pics de pollution. C'est souvent le mode de déplacement le plus rapide et efficace, pour un prix modique ("l'énergie la moins chère, c'est l'énergie musculaire !").

Pour la collectivité, le vélo ne contribue ni à la pollution de proximité (oxydes d'azote, ozone, particules fines...), ni à l'émission de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone notamment). Il épargne les réserves d'énergies non renouvelables. Il prend beaucoup moins de place que la voiture individuelle sur la voirie.

Quelle que soit son utilisation (trajets domicile-travail, pour aller faire ses courses, pour le loisir, seul, en famille...), le vélo en ville reste dangereux dans notre département (alors que c'est beaucoup moins le cas dans d'autres pays). Les causes sont à chercher dans les aménagements insuffisants, dans le manque de culture du partage de la voirie entre usager-e-s de différents modes de transport (y compris la question des angles morts des camions), dans la vitesse excessive et le non-respect du Code de la route, ainsi que dans le manque de visibilité des cyclistes.

Les solutions que nous préconisons sont :

- le développement de véritables réseaux de pistes cyclables (et non de simples bandes cyclables) bien interconnectées, sur des trajets réellement utiles, avec une attention particulière au franchissement des obstacles (traversée des grandes voies de circulation, passage des lignes de RER et de train, des autoroutes, voire des aqueducs) qui coupent nos territoires ;
- des campagnes de prévention, en milieu scolaire comme parmi les adultes, sur le respect des autres usager-e-s de l'espace public, sur le respect des règles de sécurité routière (clignotants, vérification de la présence des piétons et cyclistes lorsqu'on tourne avec un véhicule à moteur...), sur la prise en compte des angles morts des véhicules tant par leurs conducteurs que par les cyclistes, sur les dispositifs permettant aux cyclistes d'être vus ;
- la diminution de la vitesse des véhicules en milieu urbain combinant réglementation et aménagements incitant à ralentir ;
- au-delà de la prévention, la répression des comportements dangereux.

Selon les espaces considérés, les compétences des villes, du département, de la région et de l'Etat sont en jeu. Il importe donc de mener des actions coordonnées avec tous les partenaires institutionnels, en relation avec les associations et collectifs représentatifs des usager-e-s. C'est aussi une question d'efficacité pour réduire les risques dès la conception, en s'appuyant sur l'expertise des usager-e-s. La bande cyclable le long de la RD 61 à Arcueil, aujourd'hui abandonnée, n'aurait jamais vu le jour avec un tel apport. Un autre contre-exemple est donné par la piste cyclable de l'avenue Carnot à Cachan, qui relève du parcours du combattant, bien que récente.

Les automobilistes constituent environ la moitié des victimes d'accidents mortels, les cyclistes, moins de 5 %.

A l'intérieur des quartiers résidentiels, des zones 30 voire des zones 15 peuvent permettre une meilleure cohabitation entre les différents usages de l'espace public. Ces mesures, comme celles sur les contre-sens cyclables, relèvent pour l'essentiel des communes. Lors des élections municipales de l'an dernier, nos candidats à Cachan avaient proposé le classement de l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception de la N20. Sur les voies traversantes, dont les départementales, en zone urbaine, il est nécessaire de faire respecter la limitation de la vitesse à 50 km/h, voire nécessaire de multiplier les portions où la vitesse maximale autorisée est abaissée à 30 km/h. La synchronisation des feux tricolores, la restriction en largeur des voies dédiées à la circulation, peuvent contribuer à diminuer la vitesse réelle des véhicules (effet psychologique ou simple mesure technique empêchant de prendre de la vitesse au-delà du raisonnable).

Pour ce qui concerne le respect de la loi, cela va de soi pour tout républicain - qualificatif que nous revendiquons. La question qui a le plus d'acuité pour des élus départementaux, c'est le respect des dispositions concernant les personnes en situation de handicap dans les aménagements urbains. Le surbaissement des bordures de trottoirs dans les rénovations des voiries départementales de sorte que les fauteuils roulants (et les poussettes) puissent circuler librement et en sécurité doit être traité avec rigueur.

Comme noté plus haut, les double-sens cyclables relèvent pour l'essentiel des communes.

Pour ce qui est de faire respecter la loi par les particuliers (stationnements dangereux), c'est à l'Etat (police, justice) qu'il revient d'agir. Ce qui n'empêche en rien les élus départementaux d'intervenir auprès de la préfecture pour insister sur le règlement des problèmes quand ils sont constatés de manière récurrente en tel ou tel lieu.

<p>Non, nous ne disposons pas de cette donnée statistique. Il serait intéressant de mesurer les déplacements internes au canton, qui a une certaine cohérence géographique, et avec les villes et cantons avoisinants, qui sont largement accessibles en vélo.</p> <p>Les pistes d'amélioration sont pour nous :</p> <ul style="list-style-type: none">- de meilleurs aménagements cyclables, mieux connectés entre eux et avec les destinations principales des cyclistes (établissements scolaires, lieux de travail, lieux culturels, équipements sportifs...)- un travail de sensibilisation des entreprises du territoire pour favoriser l'usage du vélo parmi leurs salarié-e-s,- un travail sur l'interface vélo-transports en commun (multimodalité des déplacements urbains)
<p>En termes d'objectifs, les budgets de voirie doivent pour nous viser avant tout à l'amélioration de la sécurité du réseau existant. Et cela passe notamment par les aménagements cyclables. Mais à ce stade, nous ne pouvons vous donner de chiffre précis, ce qui nous demanderait de pouvoir déjà nous appuyer sur les services départementaux.</p>
<p>C'est l'un des enjeux majeurs : mise en cohérence des aménagements locaux, traversée des obstacles, aménagement des grands carrefours sécurisant pour les cyclistes.</p>
<p>Le stationnement sécurisé des vélos, que ce soit à proximité des équipements publics ou à proximité des transports en commun pour favoriser la multimodalité, le développement de lieux de réparation de vélos, gérés par des entreprises de l'économie solidaire, le prêt de vélos, les bourses d'échanges entre usager-e-s, sont des services que nous souhaitons développer.</p>
<p>Au-delà de la seule question du vélo, nous pensons nécessaire de penser en concertation avec les personnels départementaux un plan de déplacements des personnels, partant de leur vécu et répondant par la combinaison entre transports en commun, covoiturage, mise à disposition de vélos de fonction.</p>
<p>Notre réflexion sur la planification écologique est basée sur la concertation de tous les acteurs concernés, secteur par secteur, de manière décentralisée, de manière à établir les besoins à satisfaire, les moyens à dégager et le calendrier des réalisations. Dans ce cadre global, la question de la mobilité ne peut être traitée qu'en relation avec les associations que vous citez, d'abord pour faire l'état des lieux, ensuite pour concevoir les réponses à apporter, et enfin pour suivre les réalisations, vérifier que les objectifs sont atteints, réorienter au besoin. Cette démarche doit se traduire de manière globale, à l'échelle du département, au cours du mandat, et de manière plus fine et décentralisée, projet d'aménagement par projet d'aménagement.</p>
<p>Le temps d'ici l'élection est trop court, mais nos élu-e-s seront intéressé-e-s par l'expérience dès le début de leur mandat. Et, quel que soit le résultat des élections, nous souhaitons maintenir le contact avec vous pour travailler aux projets.</p>