

## **Intervention C.M 09-06-29 sur le rapport Vélo en L.S**

Après la condescendance dont vous aviez fait part à la suite de l'intervention de Mme de Luca l'an dernier (quasiment jour pour jour), lorsque ce rapport vélo en libre service nous avez été proposé, vous ne pouvez plus cette fois ci utiliser la même défense à savoir : dire qu' « il ne s'agit pas d'arrêter un dispositif, pas plus sur le mobilier urbain que sur les vélos. Il s'agit de fixer une procédure dite de dialogue compétitif qui va nous permettre premièrement de relancer le contrat du mobilier urbain, éventuellement de le compléter, deuxièmement d'étudier un dispositif de Cristolib »

Cette défense était dotant plus maladroite puisque la procédure de dialogue compétitif avait été lancée avant même la délibération du C.M du 7 juillet 2008, puisque nous apprenons dans le rapport à l'ordre du jour que la procédure date du 18 avril 2008 avec comme date butoir pour réceptionner les candidatures le 21 mai 2008.

Cependant une fois ce constat fait, nous pouvons traiter du dossier. Plusieurs points nous laissent pantois.

D'un point de vue de la politique cyclable. Comment mettre en place des vélos en libre service sur un territoire où les pistes cyclables en sont quasiment absentes ? Les 11 kms de pistes cyclables sur le territoire, dont quasiment la moitié autour du lac, n'offrent pas un maillage suffisant aux usagers des circulations douces, afin de se déplacer en toute sécurité sur le territoire communal. En effet lorsqu'on regarde la carte des pistes cyclables ([http://mdb94.org/IMG/pdf/plan\\_pistes\\_creteil.pdf](http://mdb94.org/IMG/pdf/plan_pistes_creteil.pdf)), on regarde avec une certaine admiration le nombre de secteurs non desservis par des pistes cyclables, et celles débouchant sur un cul de sac. Pour imaginer ce point de vue, c'est un peu comme si la voie expresse s'arrêtait au beau milieu, sans possibilité d'embranchement, ça ne viendrait pas à l'idée des urbanistes en revanche lorsqu'il s'agit de pistes cyclables, cela ne semble pas poser de problèmes. Vous allez nous répondre que ceci est une compétence de la communauté d'agglomération, cependant les circulations douces également, et cela ne vous dérange pas pour détourner cette compétence.

D'autre part, l'idée selon laquelle un système de vélo en libre service peut s'installer sur une seule ville est une vision minimaliste, à défaut d'erroné, des déplacements cyclistes. En effet, et c'est d'autant plus vrai lorsque la ville en question est ville préfecture, qu'elle décide de se couper de son territoire.

Concentrons-nous pour l'instant sur les déplacements, « intra-Créteil ». Le vélo est censé être un complément des transports en commun, pas un concurrent. Comment se rendre aux stations vélos, lorsque celles-ci ne desservent pas les habitations ? Le choix de l'implantation des stations n'est pas idiot, si elles n'avaient pas été les seules sur le territoire de Créteil : les stations distantes les unes des autres d'environ 1 km, ce qui fait de ce dispositif un maillage inférieur au maillage bus sur la ville de Créteil. Ce qui de fait fera de ce système un gadget et pas un véritable moyen de transport. De plus, les stations de métro ne seront pas desservies, ce qui empêche les utilisateurs, notamment extérieur à la ville, de prendre le vélo en sortant du métro pour aller jusqu'à leur lieu de travail, d'étude, de loisirs ou autre.

Passons maintenant aux déplacements de et vers les communes proches : Qu'en sera-t-il des cristolien(ne)s souhaitant atteindre les stations de RER Saint Maur Créteil ou Le Vert de Maison ? Qu'en sera-t-il des usagers des services administratifs dont dispose un chef lieu de département ? Qu'en sera-t-il des usagers de la base de loisirs et du parc départemental l'entourant ?

L'an dernier nous vous avons présenté l'exemple d'Orléans pour vous démontrer qu'il était possible de ne pas coupler mobilier urbain et vélo. Nous allons cette fois ci vous parler de la Plaine Commune, dans l'optique de vous présenter un système basé sur la coopération entre

villes d'une agglo, et nous terminerons par le projet du C.G 94, pour avoir même une vision plus globale.

La Communauté d'Agglomération Plaine Centrale a lancé mercredi 24 juin, son système de vélo en libre service, sur 4 des 8 villes composant la communauté d'agglomération et ce afin d'optimiser le dispositif. Au lieu d'éparpiller les 450 vélos et 50 stations sur un territoire trop vaste, il a semblé opportun de réduire pour le moment le territoire occupé par Velcom à Saint Denis, Aubervilliers, La Courneuve et l'Île Saint Denis (environ 220.000 habitants pour une superficie de 27,41 km<sup>2</sup>). Il est prévu un avenant à ce contrat qui engloberait les 4 autres villes ne bénéficiant pas pour le moment de ce dispositif (Epinay-sur-Seine, Pierrefite, Stains, Villetaneuse : 130.000 habitants pour une superficie de 15,68 km<sup>2</sup>), notamment lorsque ces communes disposeront davantage de pistes cyclables et autres infrastructures permettant un usage raisonnable du vélo comme moyen de déplacement. Nous avons demandé l'an dernier d'attendre au moins la fin des contrats de mobilier urbain dans les autres villes de l'agglo afin de négocier ensemble pour que le système de vélo en libre service y soit implanté tout comme à Créteil. Nous verrons comment sera perçu le cavalier seul de Créteil par les habitants des deux autres villes de l'agglo.

L'an dernier aussi nous vous avons parlé du projet du CG 94. L'étude suit son cours à l'heure actuelle. D'ailleurs à titre d'information, une réunion du comité partenariat a lieu mardi 7 juillet à 15h à l'hôtel du département, si jamais quelqu'un venait à être intéressé par ce projet au sein de la commune.

L'étude menait par le CG 94 vise plusieurs points. Tout d'abord à déterminer les modalités de mise en place d'un système de vélo en libre service, et sur quelle partie du territoire, le mettre en place (zone de pertinence). Ensuite, l'étude cherche à approfondir des services complémentaires, tels que peuvent être des zones de stationnement supplémentaires pour les vélos aux abords des gares SNCF, RER et Métro, mais aussi mettre en service un dispositif de location longue durée et ce sur l'ensemble du département, afin de fournir un service malgré tout aux communes qui ne verraient pas leur territoire couvert par le système de vélo en libre service.

Une précision qui n'est pas dénuée d'importance, Créteil a une place centrale dans la définition de la zone de pertinence dans l'étude du CG. Effectivement comment peut-on imaginer que la ville préfecture du département puisse ne pas faire partie de ce système départemental ?

Au vu des nombreux arguments présentés dans l'énoncé ci-dessus, nous ne parvenons pas à comprendre l'intérêt pour ce dispositif vélo en libre service, si ce n'est pour faire du greenwashing, ce dont le président de la république raffole ces temps-ci.