

[pvsm94@gmail.com](mailto:pvsm94@gmail.com)  
<http://www.mdb94.org>  
[https://lstu.fr/Facebook\\_PVSM](https://lstu.fr/Facebook_PVSM)



## LA LETTRE DE PVSM

### Place au Vélo à Saint-Maur

**MARS 2016**

Agenda de l'association.....	1
Saint-Maur.....	2
Compte-rendu de la réunion Mairie de Saint-Maur – PVSM.....	2
Piste cyclable sur le chemin latéral.....	4
Règlement d'urbanisme du futur PLU.....	5
Le vélo, acteur de l'autonomie.....	6
Septodont, une roue d'avance.....	7
L'Indemnité Kilométrique Vélo : le décret enfin signé.....	8
Actions de PVSM.....	9
Campagne sur le stationnement gênant pour les mobilités douces.....	9
Place au Vélo à Saint-Maur soutient Vélocité Avranches.....	10
Candidature de Saint-Maur au clou rouillé.....	11
Adhésion, réadhésion.....	14

### Agenda de l'association

- bourse aux vélos et marquage, 2 avril, place des Marronniers,
- congrès FUB, 8 au 10 avril à La Rochelle,
- journée vélo du conseil municipal des enfants, 11 mai
- convergence vers Paris, 5 juin, départ place d'Adamville.

### Compte-rendu de la réunion Mairie de Saint-Maur – PVSM

**8 décembre 2015**

Présents :

Mairie de Saint Maur : Philippe Cipriano, Clément Mora

PVSM : Anne Meunier, François Ribailly, Daniel Burette, Jean-Pierre Tournon

#### 1) Redéfinition des relations entre la municipalité et l'association

Il a été acté depuis longtemps que des réunions de concertation entre la municipalité, les services municipaux et PVSM devraient se tenir chaque trimestre. Cette fréquence a été tenue effectivement jusqu'au début 2015. Depuis lors, en invoquant différentes raisons, Mr Cipriano a reporté et annulé toutes les réunions prévues. Il s'est donc écoulé près d'un an depuis la dernière réunion.

PVSM considère que ces réunions sont indispensables. Il lui semble nécessaire que la municipalité soit informée des souhaits et des demandes émises par les cyclistes de plus en plus nombreux à Saint-Maur. En outre, PVSM, appuyée par la FUB, conduit des réflexions et réalise bénévolement des études qui peuvent aider la municipalité à orienter sa politique cyclable. Il paraît, enfin, judicieux que les projets de la mairie soient présentés à l'avis de l'association, la mairie conservant tout pouvoir sur les décisions à prendre.

PVSM demande la continuité de ces réunions de deux heures trimestrielles, comme cela a lieu depuis des années. Mr Cipriano estime qu'il doit privilégier ses activités professionnelles pour gagner sa vie et qu'il ne peut consacrer qu'un temps limité à ses fonctions de conseiller municipal délégué. Il ne peut, en conséquence, consacrer à PVSM qu'une réunion de 1H30 maximum par semestre.

La prochaine réunion ne pourra donc être prévue avant juin 2016. PVSM estime cette fréquence insuffisante.

Mr Cipriano reconnaît aussi qu'il n'est compétent que pour la voirie et la circulation, ce qui exclut d'autres aspects de la politique vélo (intermodalité des déplacements, réglementation du PLU, stationnement dans les lieux privés, position des entreprises sur l'IKV ou sur les PDE, etc.).

Il est donc convenu que Mr Cipriano consultera le maire et ses collègues pour organiser d'autres réunions avec PVSM (en particulier, Pierre Delecroix, maire-adjoint délégué à l'urbanisme et Valérie Fiastre, conseillère municipale déléguée aux grands aménagements, au PLU et au cadre de vie).

PVSM propose aussi que certains des articles produits par l'association puissent être inclus dans la revue Saint-Maur Info. Philippe Cipriano donne un accord de principe.

#### 2) Projets cyclables de la ville

Clément Mora présente trois cartes (en PJ) montrant respectivement l'état des lieux de la politique cyclable en janvier 2015, les itinéraires cyclables en projet (en rouge ceux validés par la municipalité) et à l'étude (en bleu) pour la période 2015-2018, enfin les projets prioritaires pour le stationnement des vélos.

Pour le stationnement des vélos, la municipalité se refuse à demander des parkings couverts près des gares RER, qui seraient pourtant largement subventionnés par le STIF et les conseils départemental et régional. L'abri-vélo du RER Saint-Maur-Créteil sera cependant dégagé pour les travaux de la nouvelle gare et pourrait être réinstallé au RER Le Parc. La commune a

continué à installer dans différents endroits de la ville les arceaux vélos achetés par la municipalité précédente. PVSM prend acte de ces nouvelles installations qui vont dans le bon sens mais les juge très insuffisantes par rapport aux besoins qui augmentent plus vite encore par suite de l'accroissement du nombre de cyclistes.

PVSM déplore le refus de la municipalité d'installer des stationnements couverts, pourtant absolument indispensables, près des gares RER. PVSM demande à avoir connaissance du projet de réaménagement du parvis de la gare de la Varenne.

Il est clair pour l'association que les projets de stationnement présentés jusqu'en 2018 (qui ne sont pas quantifiés) sont bien en deçà des besoins ressentis par les cyclistes.

Les projets d'itinéraires cyclables en projet jusqu'en 2018 sont salués par PVSM. Ils visent cependant plus à satisfaire la ballade du dimanche matin le long de la Marne et le long de la ligne RER que l'usage utilitaire au quotidien du vélo, pourtant essentiel et majoritaire dans les déplacements à vélo. Les projets retenus sont même très en retrait par rapport aux projets étudiés par les services et par rapport aux engagements précédents du maire. A l'horizon 2018, ils n'offriront pas aux saint-mauriens les itinéraires cyclables leur permettant d'accéder aux principaux lieux d'activité de la ville.

PVSM rappelle ses propositions simples et peu coûteuses à réaliser, qui consistent essentiellement en une généralisation des zones 30 en dehors des quelques grands axes dévolus aux véhicules motorisés et dans la mise en place d'un jalonnement continu le long des principaux itinéraires cyclables permettant d'accéder aux principaux points d'activité (voir le rappel en PJ).

Philippe Cipriano annonce l'étude par la commune d'une limitation à 30 km/h de la vitesse sur certaines voies communales. Une concertation avec les saint-mauriens aura lieu au premier semestre 2016, pour une mise en place progressive à partir de la rentrée de septembre 2016. La municipalité peut compter sur le plein soutien de PVSM pour une généralisation des zones 30.

### [3\) Etude sur l'accidentologie des cyclistes à Saint-Maur](#)

L'association PVSM remet à Philippe Cipriano les conclusions d'une étude qu'elle a réalisée à partir des données sur cinq ans de la sécurité routière (voir en PJ).

Faute d'alternatives commodes, les cyclistes à Saint-Maur sont amenés à utiliser trois axes routiers très fréquentés qui concentrent les accidents : avenue Foch-avenue du Bac, boulevard de Créteil, boulevard de Champigny-avenue Louis Blanc. 40% des accidents à vélo ont lieu sur ces trois axes qui sont dix fois plus accidentogènes que les autres rues.

Saint-Maur a pourtant toutes les caractéristiques pour devenir une ville cyclable. Sans qu'il soit nécessaire de réaliser des aménagements lourds et coûteux tels que des pistes cyclables, il suffirait de généraliser les zones 30 pour apaiser la circulation, de baliser des itinéraires cyclables continus évitant les grands axes et d'implanter des sas vélos aux carrefours à feux, comme on le voit dans les villes voisines.

En attendant, Saint-Maur est la ville la plus dangereuse du département pour les cyclistes. Quel que soit l'indicateur utilisé (nombre d'accidents par habitant ou par km<sup>2</sup>), le nombre d'accidents (et donc de cyclistes blessés) y est deux fois plus important que dans le reste du Val-de-Marne.

Ce constat justifie pleinement la nécessité d'une ville cyclable qui permettrait d'éviter au moins cinq blessés par an.

Mr Cipriano prend note de cette étude et va réfléchir avec la municipalité sur les suites à y donner.

#### 4) Stationnement vélo et règlement du PLU

Les difficultés de stationnement et le risque de vol des vélos dans les lieux privés (qui concentrent plus de la moitié des vols) sont un obstacle à la pratique du vélo au quotidien. Le PLU peut réglementer le stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureau.

PVSM remet à Mr Cipriano une note sur le stationnement vélo (voir en PJ) qui est un sujet à intégrer dans le règlement du futur PLU. Mr Cipriano, qui n'est pas personnellement compétent, transmettra cette note à ses collègues concernés par le PLU.

PVSM propose à la ville d'organiser avec elle une réunion d'information, voire une journée de formation, destinée aux professionnels de l'immobilier (promoteurs, syndicats) sur la mise en place d'un stationnement vélo dans les immeubles.

#### 5) Evolutions récentes du code de la route

PVSM remet à Mr Cipriano une note sur les évolutions récentes du code de la route concernant les cyclistes, applicable au 1er janvier 2016 (voir en PJ). PVSM envisage de lancer une campagne d'information à l'intention des usagers qui ne respectent pas ces dispositions au moyen de faux PV ou de post-it à apposer sur le pare-brise. La police municipale (mais pas les ASVP) est habilitée à dresser des PV à 135 euros pour stationnement gênant sur les bandes cyclables (comme pour les places handicapés).

Plusieurs de ces nouvelles dispositions du code de la route concernent directement la ville. PVSM sera particulièrement attentif aux carrefours limités à 30 km/h qui devraient logiquement évoluer vers des zones 30 plus étendues.

### **Piste cyclable sur le chemin latéral**

Une première piste cyclable à Saint Maur!



Les grincheux diront qu'elle existait déjà plus ou moins. Il s'agit de l'aménagement du chemin qui longe la voie du RER derrière le cimetière Rabelais. Ils diront aussi qu'il ne s'agit que d'un bout qui part de nulle part pour arriver n'importe où. Et il y a certainement des priorités plus urgentes d'aménagement cyclable. C'est vrai.

Mais il faut reconnaître la portée symbolique de l'évènement de la création d'un premier tron-

çon de piste cyclable à Saint Maur. Et quelle piste! Elle serait presque plus large que longue : 3 mètres de large en double-sens pour les seuls vélos, doublée d'un passage piéton de 1,5 mètre. Le tout en dur et avec une mise à zéro des dénivelées aux carrefours. C'est une voie verte plus qu'une piste.

Même si elle ne nous écoute pas beaucoup, la municipalité se bouge un peu. Ce bout s'inscrit dans les projets qui nous ont été présentés lors de la dernière réunion PVSM-mairie et laisse espérer que la suite suivra.

Cela doit nous inciter à poursuivre nos efforts et nos pressions.

## Règlement d'urbanisme du futur PLU

La partie du règlement qui concerne le stationnement des vélos dans les immeubles est l'article 12 qui impose pour certains bureaux et dans l'habitat collectif neuf ou rénové des stationnements pour les vélos (l'habitat individuel n'est pas concerné).

La norme minimale pour les locaux vélos est de 1,5 mètre carré par logement et de 1,5% de la surface de plancher pour les bureaux (ce qui correspond à environ 0,4 place de vélo par personne et une place pour cinq emplois). Ces chiffres sont à rapprocher de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008 qui a montré qu'il existait en France en moyenne 0,6 vélo par personne. Depuis, ce chiffre a manifestement augmenté compte tenu des ventes de vélos qui se sont accélérées.

Le PLU peut fixer des normes plus élevées, quitte à diminuer les normes en matière de stationnement des voitures.

On constate effectivement (par exemple dans les immeubles récents de la ZAC de la Louvière à Saint Maur) qu'il y a trop d'emplacements pour les voitures (qui ne sont pas utilisés) et pas assez de stationnements pour les vélos. Augmenter le stationnement des vélos dans les immeubles permet ainsi de réduire le coût de la construction : un box pour voiture coûte au minimum 10.000 euros s'il est ouvert et 15.000 euros s'il est fermé, alors que les parkings vélos ne coûtent pratiquement rien. Des exemples réels montrent que l'on peut loger jusqu'à 40 vélos sécurisés sur l'emplacement de trois box.

Il est essentiel que ces espaces dévolus au stationnement des vélos soient correctement installés, ce qui n'est pas toujours le cas. Ils doivent être installés en rez-de-chaussée (et non en sous-sol), être accessibles sans sas coupe-feu impossible à franchir avec un vélo à la main, munis de dispositifs d'accrochage et d'attache au sol, au mur ou au plafond (plus de la moitié des vols de vélos ont lieu dans des espaces privés). Il est nécessaire d'éviter les conflits d'usages avec les poussettes, les motos, les poubelles, les encombrants, etc.

La FUB a lancé une enquête auprès de promoteurs et d'architectes et évalué 28 opérations récentes et a constaté dans la grande majorité des cas l'ignorance des acteurs et le mauvais équipement des locaux-vélos. Il existe pourtant des guides techniques forts bien faits. La FUB a produit un "guide pratique pour les professionnels de l'immobilier sur le stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux (conception et aménagement intérieur)".

PVSM pourrait organiser avec la mairie une réunion d'information destinée aux professionnels de l'immobilier sur ce sujet.



## Le vélo, acteur de l'autonomie

### Le vélo, acteur de l'autonomie

Mr Romain Dallari conseiller en mobilité-Chargé de mission-« Antenne Ouest » de la Plate-forme Mobilité du Val de Marne (PFM) a été assez aimable de consacrer une heure de son temps pour présenter les objectifs et le fonctionnement de la PFM à Place au Vélo à Saint Maur.

La Plate-forme, association loi de 1901, répond au doux nom de « **Wimoov** » et a initié l'accompagnement du public en insertion sur le département du Val de Marne en 2009. Son objet principal est d'accompagner les personnes en insertion sociale vers une situation d'**autonomie en termes de mobilité**. L'objectif final est de favoriser l'accès à l'emploi et à la formation. La PFM souhaite devenir le support « mobilité » des différents acteurs d'insertion œuvrant sur le territoire. Pour cela elle effectue des bilans de compétence et analyse les besoins de mobilité des personnes. Ces dernières sont orientées vers la PFM par différents prescripteurs comme : Pôle Emploi, CAF, CCAS, Espace Insertion, Centres sociaux et maisons de quartiers, Centres de Formation... Une fois le bilan de compétence mobilité établi (analyse des besoins de mobilité et identification de la problématique, évaluation de la mobilité tant au niveau physique que psychosocial, sensibilisation aux transports en commun et à la mobilité durable -bilan CO2- sécurité routière..) ; Wimoov met en œuvre différents services pour accompagner une pédagogie de la formation à la mobilité et aider matériellement l'accès à cette mobilité.

**Exemples** : Apprendre aux personnes à lire un plan, à se servir d'Internet, à se repérer en milieu urbain, à utiliser les transports en commun. Mise à disposition de scooters 50cc et 125cc, de vélos urbains, de vélos à assistance électrique, aide au covoiturage...

Elle agit en partenariat avec Mieux se Déplacer à Bicyclette de Créteil pour une formation vélo avec le Crédit Municipal de Paris et CG94 pour un microcrédit social, avec Renault pour l'acquisition de voiture à tarif réduit.

La PFM veut jouer un rôle de coordination entre les différents acteurs de terrain.

**Actuellement les transports en commun représentent environ 75% des solutions apportées.** Le quart restant concerne les aides financières, les personnes à mobilité réduite et les microcrédits sociaux. Ces derniers financent essentiellement la formation au permis de conduire et l'achat de véhicule d'occasion, à taux zéro.

Sur les dernières années la PFM est intervenue auprès d'environ 1000 personnes/an. **Les actions vers le vélo ont concerné 15 personnes chaque année.** Elles ont consisté essentiellement à diriger ces dernières vers des Bourses aux Vélos.

**Actuellement la PFM a une convention « informelle » avec Partagetarue94.** Les personnes orientées vers cette association par PFM bénéficient d'une réduction de 50% des frais d'inscription. Il existe une forte demande de formation à l'apprentissage du vélo ainsi qu'à sa maintenance.

*Pour résumer le vélo n'est pas oublié, mais petitement évoqué. La PFM est demandeuse d'infos sur la nature et les dates de nos manifestations afin de les diffuser dans son réseau et se dit prête pour une collaboration informelle.*

**Sur les 1000 dossiers traités par la PFM l'an dernier, 11 provenaient de Saint-Maur. L'est du Val de Marne n'est pas prioritaire. Question de revenu par habitant, évidemment.**

## Septodont, une roue d'avance

Septodont est une entreprise de 612 employés spécialisée dans les produits destinés aux professionnels du monde dentaire. Elle est implantée sur deux sites sur notre commune. Cette configuration génère des déplacements fréquents. Des réunions sont organisées au siège (58 bd de Créteil) et les employés de l'autre site (105 avenue Beaurepaire) venaient systématiquement en voiture. Sur les conseils d'un actionnaire de Cyclez, (prestataire de services en flottes de Vélo à Assistance Electrique), M.Schiller, Président de Septodont, a décidé de faire quelque chose de bien pour les salariés, l'entreprise et l'environnement en sautant le pas de l'installation d'une flotte de VAE. Depuis début avril 2015, 6 VAE (3 au siège et 3 sur le site de Beaurepaire) sont mis à la disposition du personnel pour les trajets entre les deux sites.

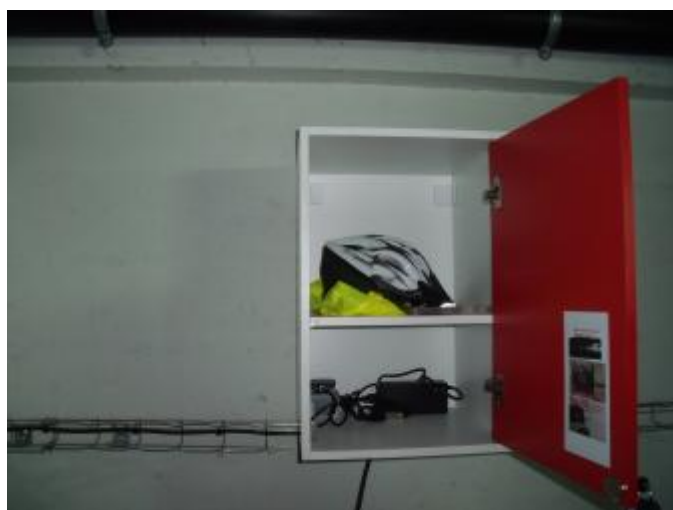


Site du 105 avenue Beaurepaire <----- 2,1 km -----> Site du 58 rue du Pont de Créteil



Le prestataire, Cyclez, donne entière satisfaction. Il a installé les vélos, les bornes et organisé une formation à destination des salariés. La maintenance des vélos donne lieu à des visites régulières et les vélos utilisés depuis presque un an sont en bon état. D'autre part Cyclez fait preuve de réactivité pour la prise en charge des pannes (crevaisson ou autre).

Chez Septodont, chaque VAE bénéficie d'un espace de stationnement couvert, d'un chargeur ainsi que d'un espace de rangement permettant de stocker la chasuble et le casque. Les vélos disposent d'une transmission à cardan, gage d'une utilisation sans souillure des vêtements.



La distance de 2.1 km entre les deux sites est optimale par rapport à la portée la plus

courante d'un vélo (de 900 m à 5 km).

Par ailleurs, les employés utilisant les vélos de la flotte peuvent prendre sur une longue portion le quai de la Pie, en cours d'aménagement cyclable, et ainsi profiter des bords de Marne.

Cette substitution, même partielle, des trajets effectués précédemment en voiture par les VAE a permis de diminuer les rejets en CO<sup>2</sup>.

Christophe Dufour, employé au service maintenance de Septodont est un utilisateur fréquent des VAE. « La production fonctionne 24 h/24 et tout arrêt a des conséquences économiques importantes, il est donc primordial de se procurer les pièces de rechange et d'aller les chercher au plus vite. Rien de mieux que le VAE pour aller chez un fournisseur de Saint-Maur chercher les pièces et réparer au plus vite les machines. Le vélo permet d'être rapide et de ne pas se soucier du stationnement, et là encore c'est un gain de temps. La sacoche permet le transport des pièces en toute sécurité ».



Christophe Dufour apprécie aussi le plaisir de faire du vélo. Malheureusement la distance trop importante entre son domicile et son lieu de travail (25 km) et surtout le manque d'aménagement pour les cyclistes sur son trajet l'empêche de venir au travail à vélo.

Devant le succès de cette expérimentation nous pouvons espérer que Septodont poursuive ses efforts.

Se pencher sur le dispositif de l'Indemnité Kilométrique Vélo qui est enfin arrivé, ou encore participer aux défis « mobilité durable » organisés par, entre autre Cyclez, où des objectifs de déplacements durables sont fixés et doivent être atteints dans un esprit d'émulation des salariés, peuvent être des pistes pour l'approfondissement de cette démarche. Dans tous les cas, nous souhaitons à Septodont une bonne route cycliste.

Nous remercions M. Olivier Schiller, Mme Marie-Pierre Senmartin, et M. Christophe Dufour d'avoir pris de leur temps pour permettre la réalisation de cet article.

## **L'Indemnité Kilométrique Vélo : le décret enfin signé**

[Longtemps attendu, le décret fixant les conditions de versement d'une indemnité kilométrique vélo vient de paraître : mesure encourageante mais très encadrée !](#)

Dans le contexte actuel de multiples crises : énergétique, environnementale, mais aussi économique et sociale, développer le vélo rapidement et ambitieusement aurait bien des atouts. Sobre en énergie et n'émettant aucune pollution, le vélo combattrait efficacement l'épidémie de sédentarité, participant à combler les déficits de sécurité sociale. Accessible et simple, il réduirait les inégalités face à la mobilité quotidienne. Convivial et ouvert, il favoriserait l'attractivité de nos territoires. Économe en matières premières, il permettrait de réduire les importations (notamment de produits pétroliers) et de créer des emplois locaux. Bon marché, il démultiplierait l'efficacité des transports en commun en périphérie et contribuerait à les désengorger en ville dense. Une mesure très attendue, qui a prouvé son efficacité. En 2014, l'expérimentation d'une



Indemnité Kilométrique vélo (IKV) pour les trajets domicile-travail sur un échantillon de dix mille salariés a permis de doubler en six mois le nombre de salariés cyclistes. Introduite dans la Loi de Transition Énergétique, l'IKV est enfin applicable : un décret publié le 12 février en fixe le montant et les conditions d'application.

Si son montant est correct, 25 centimes par km parcouru, son impact reste considérablement réduit, le décret ajoutant de nouvelles conditions restrictives à celles déjà imposées dans la loi de finances rectificative adoptée en décembre.

### Trop de conditions et de contraintes :

- l'IKV est facultative et limitée aux seules entreprises privées
- l'IKV est exonérée de cotisations sociales (pour l'employeur) et d'imposition sur le revenu (pour le salarié) dans la limite d'un plafond annuel de 200 €
- le cumul de l'IKV avec la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun est limité au seul rabattement vers la station la plus proche
- 200 € correspondent à 800 kilomètres par an, soit à une distance domicile-travail d'à peine 2 km sur une moyenne de 200 allers-retours dans l'année. Or, des distances de 4-5 km (15-20 minutes de pédalage) pour aller au travail à vélo sont courantes, encore plus avec la forte croissance du vélo à assistance électrique et le développement des itinéraires cyclables.

En plus du plafonnement kilométrique annuel, l'IKV est non cumulable avec un abonnement TC qui couvrirait un trajet similaire : à première vue logique, cette mesure est perverse. En effet, elle empêche l'indemnisation d'un rabattement à vélo vers un mode rapide (tramway, métro, RER) dès lors qu'un bus, même lent ou peu cadencé, couvre le même trajet, éliminant ainsi l'opportunité du choix du vélo en fonction des horaires, de la météo ou des perturbations de trafic...

La complémentarité vélo-transport en commun peut prendre diverses formes. Le salarié doit pouvoir choisir son mode de transport. Avoir ce choix est un argument qui peut convaincre bien des « autosolistes » de réduire l'usage de leur voiture, au profit d'un cocktail transport aux proportions variables.

Un effort, nous y étions presque ! Salariés, entreprises, malgré ses imperfections, adoptez massivement l'IKV. De leur côté, les signataires de cette tribune s'engagent à faire pression sur le plan d'actions mobilités actives numéro 2, en cours d'élaboration, pour rectifier le tir : rendre l'IKV obligatoire, cumulable, moins plafonnée et ouverte à tous, notamment aux fonctionnaires.

## Actions de PVSM

### **Campagne sur le stationnement gênant pour les mobilités douces**

Depuis quelques semaines quelques adhérents de PVSM mettent des faux PV ou des autocollants indiquant aux automobilistes/motards inciviques ce qu'il en coûte de stationner où cela gêne les usagers de la mobilité douce (piétons et cyclistes).

Si, vous aussi, vous voulez participer à cette campagne de sensibilisation en direction des inciviques motorisés, contactez-nous sur le mail de PVSM (pvsm94@gmail.com) et donnez votre adresse pour que l'on puisse vous faire parvenir des Faux PV et autocollants.

Quelques exemples de contrevenants page suivante :



## **Place au Vélo à Saint-Maur soutient Vélocité Avranches et participe au fonds de solidarité.**

Vélocité, association de cyclistes d'Avranches, bataille depuis de longues années pour permettre l'accès des vélos au site du Mont Saint-Michel en toutes saisons. Ce combat l'a amenée à déposer un recours devant le Tribunal administratif de Caen début 2015.

Mais, le 2 décembre 2015, le Tribunal administratif de Caen a rejeté le recours de Vélocité et a condamné l'association à verser à la commune du Mont-Saint-Michel la somme de 1 500 € au titre des frais de justice. Ce montant est exorbitant pour une petite association non-subsidiée : il est supérieur à son budget de fonctionnement. Vélocité voit ainsi son existence menacée.

Malgré tout, le bureau de Vélocité a décidé à l'unanimité de faire appel auprès de la Cour administrative d'appel de Nantes. Mais cette volonté de faire appel demeurait conditionnée par la possibilité que Vélocité rassemble la somme totale de 1500 euros. Aussi Vélocité a lancé un appel à ses adhérents et sympathisants mais aussi au réseau d'associations cyclistes affiliées à la FUB. La solidarité s'est rapidement manifestée et Place au Vélo à Saint-Maur a pour sa part envoyé une contribution de 100 €.

Au final, Vélocité a récolté une somme dépassant largement le besoin et a reversé l'excédent sur un compte spécifique , prélude à un futur « fonds d'assistance juridique » géré par la FUB et pouvant bénéficier à toutes les associations du réseau FUB.

## Candidature de Saint-Maur au clou rouillé

*PVSM présente la candidature de Saint-Maur au trophée du Clou rouillé remis chaque année par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) à la ville la moins cyclable.*

*La copie de la présentation de candidature figure pages suivantes.*

### Le saviez-vous ?

**Vous êtes adhérents de Place au Vélo à Saint-Maur ?** À ce titre, vous pouvez bénéficier de la convention signée par la **FUB** (Fédération des Usagers de la Bicyclette, association nationale) avec la **FUAJ**.

Ce partenariat permet aux adhérents des associations cyclistes du réseau de la FUB d'obtenir gratuitement la « carte adhérent FUAJ Partenaire », leur ouvrant l'accès aux auberges du réseau Hostelling International (**4 000 auberges à travers le monde**). Les adhérents intéressés peuvent nous contacter sur notre messagerie ([pvsm94@gmail.com](mailto:pvsm94@gmail.com)) pour obtenir l'attestation.





# Place au Vélo à Saint--Maur

Association Loi 1901

3 avenue Émile Zola 94100 Saint--Maur

## Candidature de Saint-Maur au clou rouillé

Saint-Maur est une ville de 75 000 habitants située dans le Val-de-Marne.

Ses municipalités successives ont toujours donné une priorité absolue aux voitures, au détriment des autres modes de déplacement. Par exemple, bien que cela soit interdit, la municipalité encourage et même organise le stationnement des voitures sur le trottoir. Par un jeu subtil de bandes et de goujons de couleurs différentes, elle indique à ses automobilistes les trottoirs où ils peuvent poser deux ou quatre roues (*photo ci-contre à droite*).

Inversement, pour freiner l'arrivée de cyclistes, la municipalité a toujours refusé sur son territoire la continuité des aménagements cyclables réalisés sur les communes voisines.

La passerelle de la Pie, destinée en principe au franchissement



de la Marne par les piétons et cyclistes, illustre bien cette politique : côté Créteil, des itinéraires cyclables

se raccordent naturellement à la passerelle ; côté Saint-Maur, la passerelle se termine brutalement par un escalier de près de six mètres de haut (*photo ci-contre*).

La municipalité impose de conserver cet escalier dans la rénovation programmée de cette passerelle.



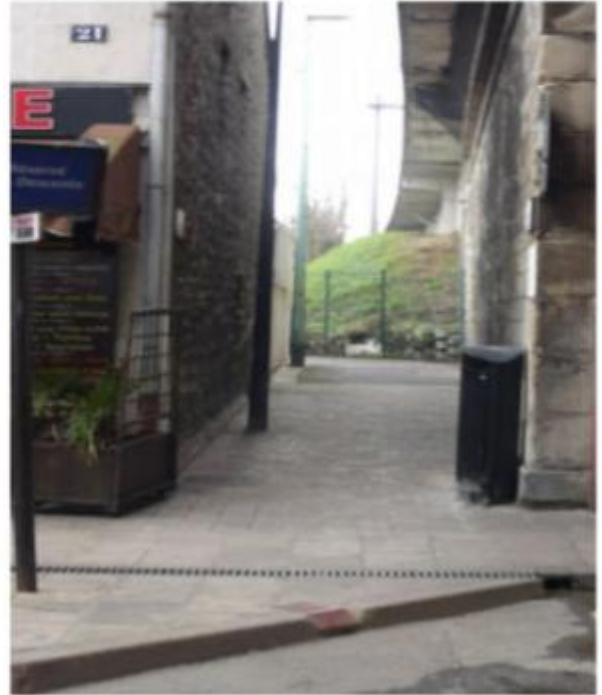
Mais à Saint-Maur comme ailleurs, l'usage de vélo se développe malgré tout. Sa part modale est passée de 1,7% en 2008 à plus de 3% aujourd'hui selon des mesures réalisées par le département. Les jours ouvrables, 500 habitants environ rejoignent à vélo l'une des quatre gares RER situées sur la commune. Pour tenter d'endiguer ce mouvement, la municipalité génère la pénurie. Dans la rénovation en cours du parvis de la gare de La Varenne, elle n'installe que 20 arceaux pour les vélos alors que l'étude préalable a montré que 50 étaient nécessaires.

Elle est la seule commune du département à avoir refusé l'offre du STIF et du conseil départemental d'installer des parkings à vélo couverts près des autres gares (*photo ci-contre*).

Pourtant, poussée par des demandes pressantes et réitérées sous toutes les formes, la municipalité se sent obligée de faire des gestes par quelques aménagements ponctuels et désordonnés sans cohérence ni continuité.



Une illustration en est la première piste cyclable en cours de réalisation à Saint-Maur. Cette piste est largement dimensionnée en largeur avec une emprise totale de cinq mètres (*photo ci-dessous à gauche*). Mais elle ne part de rien, si ce n'est d'un couloir débouchant sur un trottoir (*photo ci-dessous à droite*) pour arriver nulle part dans une impasse. Nous avons quand même tenu à féliciter la municipalité pour cette réalisation symbolique.



L'absence quasi-totale d'aménagements cyclables sur la voirie secondaire conduit inexorablement les cyclistes vers les axes principaux très fréquentés par les véhicules motorisés. L'exploitation des données de la sécurité routière sur cinq années a montré que, sur trois axes principaux traversant la commune, on compte en moyenne un cycliste blessé par an et par kilomètre, ce qui est énorme et représente près de la moitié des accidents de cyclistes. Globalement, le nombre de cyclistes blessés, rapporté à la population, est deux fois plus important à Saint-Maur que dans les autres communes du Val de Marne.

**Place au Vélo à Saint-Maur** a étudié et présenté à la municipalité un plan d'aménagement cyclable peu coûteux et facile à réaliser car basé sur des zones 30 et des DSC, sans travaux significatifs de voirie. Ce plan permettrait aux cyclistes d'éviter les axes les plus dangereux, ce qui devrait permettre de diviser par deux l'accidentologie. Nous pensons que l'attribution du clou rouillé à Saint-Maur constituerait une incitation forte et décisive pour amener la municipalité à mettre en œuvre ce plan.





# Bulletin d'adhésion



**Place au vélo à Saint-Maur** - 3 avenue Émile-Zola - 94100 ST-MAUR-DES-FOSSÉS  
*Association subventionnée par la Mairie de Saint-Maur*

Date : ..... (Validité un an)

S'agit-il d'une réadhésion ?

Type d'adhésion :

Adhésion simple : 10,00 €

Adhésion familiale : 10,00 € + 1,00 € par membre supplémentaire d'une même famille

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

.....

Courriel : ..... @ .....

Téléphone : .....

Autres prénoms dans le cas d'une adhésion familiale :

.....

.....

.....

.....

Remplissez ce document à l'écran puis imprimez la page 14.

Envoyez-la à l'adresse ci-dessus avec votre règlement à l'ordre de « Place au vélo à St-Maur ».