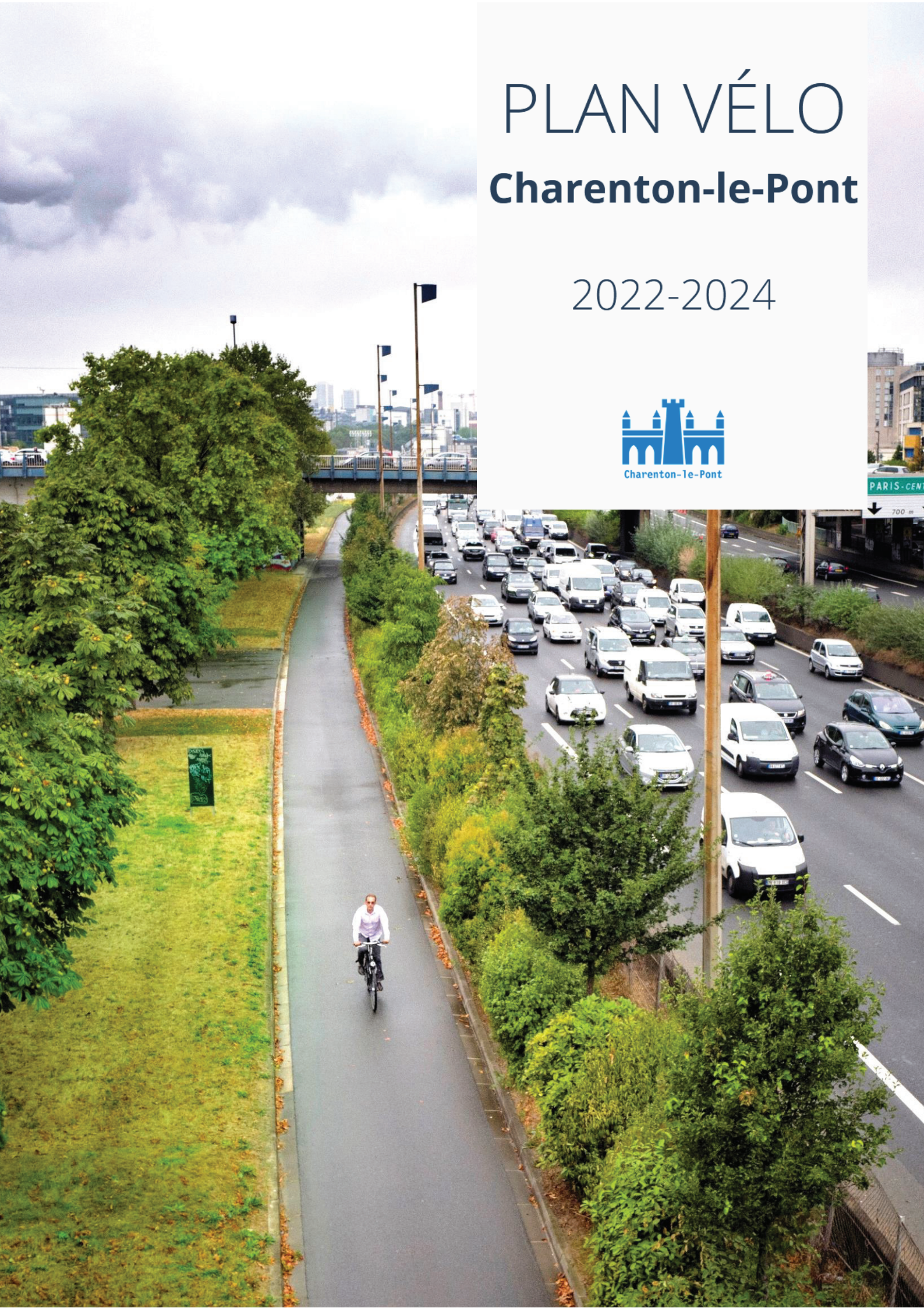


PLAN VÉLO

Charenton-le-Pont

2022-2024





PLAN VÉLO DE LA VILLE DE CHARENTON-LE-PONT

2022-2024

Décembre 2021



UN PLAN VÉLO SUR MESURE : ENSEMBLE, ADAPTONS LA VILLE D'AUJOURD'HUI AUX BESOINS DE DEMAIN



La Municipalité de Charenton-le-Pont est engagée pour améliorer les mobilités propres et douces sur son territoire. A cet égard, notre ville vient de franchir un nouveau cap en élaborant un Plan vélo. Celui-ci expose les multiples actions que nous mènerons afin d'être exemplaires en matière de déplacements cyclables.

Notre ambition est d'offrir à tous les Charentonnais la possibilité de se déplacer à vélo au quotidien, facilement et en toute sécurité mais aussi d'inciter la venue des salariés de nos entreprises à bicyclette. Il convient de donner une juste place aux vélos dans notre commune qui est volontaire pour accompagner l'accroissement de son usage.

Fruit d'une large concertation, le Schéma Directeur Cyclable de Charenton est une feuille de route qui rythmera les réalisations de notre équipe au cours du mandat.

Pour l'élaborer, nous avons voulu fédérer et coordonner les initiatives des différents partenaires (Région Ile-de-France, Département du Val-de-Marne, Métropole du Grand Paris, associations d'usagers, entreprises ...) pour assurer la cohérence et la réussite de la politique cyclable charentonnaise.

Il permet de programmer et de planifier les actions à mener pour favoriser ce mode de déplacement pratique, économique, fiable et sportif, excellent pour la santé comme pour l'environnement.

Cet ambitieux Plan vélo est à la hauteur des enjeux qu'il convient de relever face au dérèglement climatique et traduit notre engagement pour améliorer l'existant tout en préparant l'avenir.

Le vélo est aujourd'hui un moyen de locomotion résilient qui doit servir à apaiser notre ville. Pour le promouvoir, la Municipalité accompagnera ses utilisateurs, partagera de façon équilibrée l'espace public, développera l'offre de services et veillera au respect des règles de circulation.

Bonne Lecture !

Hervé GICQUEL
Maire de Charenton-le-Pont
Vice-Président du Conseil Départemental

CHARENTON, UNE VILLE DURABLEMENT EN MOUVEMENT



Depuis plusieurs années, la ville de Charenton-le-Pont agit en faveur de la pratique du vélo. Ce Schéma Directeur Cyclable est un outil primordial du développement des déplacements cyclistes, devenu un enjeu majeur de société. Il définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo. Face à l'évolution des modes de transport et la lutte contre le réchauffement climatique, il convient dorénavant d'organiser de manière équilibrée le partage de la voirie : plus de places pour les piétons, les bus, la nature et, bien sûr, le vélo.

Au-delà de viabiliser et sécuriser un réseau cyclable hiérarchisé et continu par des aménagements et de la signalisation, notre système vélo global inclut une offre de stationnement de qualité, le développement de services associés (réparation, location...) et de l'apprentissage, la prévention du vol, le rayonnement d'une culture vélo tout comme l'accompagnement solidaire pour une mobilité durable et inclusive.

Afin d'être le plus efficace possible, ce Schéma Directeur Cyclable a été élaboré grâce à des pratiques collaboratives et participatives particulièrement innovantes, aussi bien avec les partenaires institutionnels qu'avec les associations cyclistes et les Charentonnais. Un comité de suivi s'assurera de la bonne réalisation des objectifs fixés.

POURQUOI UN PLAN VÉLO ?

- Accompagner l'évolution actuelle des déplacements, répondre aux besoins en termes de sécurité, continuité, efficacité, cohabitation et anticiper l'arrivée de nouveaux usagers
- Donner une place aux modes actifs de manière équilibrée pour un partage harmonieux avec les autres modes de déplacement
- Faciliter la pratique du vélo par des aménagements et des services adaptés
- Inciter à la pratique du vélo en levant les freins et en changeant les comportements
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores

LE PLAN VÉLO A POUR OBJECTIF D'ADAPTER LA VILLE
D'AUJOURD'HUI AUX BESOINS DE DEMAIN POUR :



DÉVELOPPER UN PLAN VÉLO DANS UN ENVIRONNEMENT ÉQUILIBRÉ POUR QUE DEMAIN, IL FASSE TOUJOURS BON VIVRE À CHARENTON !

Pour rendre Charenton une ville pleinement cyclable et permettre à chacun de rouler à vélo dans toutes les rues, en se sentant en pleine sécurité, ce Plan vélo 2022-2024, structuré autour de 6 axes stratégiques, comporte les mesures phares suivantes :

- La construction de 4,6 km de nouvelles pistes cyclables sécurisées ainsi que de 7,6 km de double-sens cyclables supplémentaires
- La sécurisation de l'ensemble des lieux accidentogènes, notamment les carrefours
- La connexion de la Ville à un vaste réseau cyclable régional par le biais du RER Vélo et du Plan vélo métropolitain
- La généralisation de la limitation à 30 km/h, l'abaissement de la vitesse à 20 km/h dans les rues les plus résidentielles et la création de deux nouvelles zones de rencontre
- Le déploiement systématique des signalisations cyclistes (sas vélo, cédez le passage cycliste au feu rouge, etc)
- La création de plus de 400 nouvelles places de stationnement pour les vélos (arceaux) amenant le total à 700 places sur notre territoire, ainsi que de plus d'une centaine de places sécurisées dans des abris fermés répartis à travers les différents quartiers de la ville
- L'installation de 6 bornes de gonflage et de 2 stations de réparation en libre-service
- L'accès à la formation de tous les enfants charentonnais à la conduite d'un vélo et aux règles de l'espace public
- La sensibilisation de tous les usagers au partage de la rue et au respect mutuel des règles de sécurité
- L'installation d'un atelier d'auto-réparation et la reconduction de la bourse aux vélos
- La poursuite des aides financières pour l'acquisition, la réparation et le marquage antivol du vélo
- Le renforcement des contrôles de la police municipale sur le respect du code de la route
- Un entretien suivi des pistes cyclables

POUR RÉALISER CET OBJECTIF, PLUS DE 2,5 MILLIONS D'EUROS VONT ÊTRE INVESTIS

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION : POURQUOI UN PLAN VÉLO ?

LES ATOUTS DU VÉLO.....P. 12

- 1) UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET UNE PRÉSERVATION DE LA SANTÉ.....P. 12
- 2) UN MOYEN DE TRANSPORT FIABLE ET UNE DIVERSIFICATION DES USAGES.....P. 12
- 3) UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS ET UN MODE DE DÉPLACEMENT ÉCONOMIQUE.....P. 13
- 4) UNE VOIRIE REQUALIFIÉE ET SÉCURISÉE, UN RÉSEAU EFFICACE ET CONFORTABLE.....P. 13
- 5) UNE FILIÈRE ÉCONOMIQUE FLORISSANTE.....P. 14
- 6) UNE ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE RENFORCÉE.....P. 14

DES OBJECTIFS AMBITIEUX.....P. 14

- 1) DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO.....P. 14
- 2) DÉFINIR UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT, CONTINU ET SÉCURISÉ, AU SEIN D'UN MAILLAGE MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL EFFICIENT.....P. 15
- 3) ORGANISER UN PARTAGE DE LA VOIRIE ÉQUILIBRÉ ET UN CADRE DE VIE APAISÉ.....P. 15
- 4) DÉPLOYER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT QUALIFICATIVE ET SÉCURISÉE.....P. 15
- 5) PROPOSER DES SERVICES ASSOCIÉS, L'APPRENTISSAGE ET LA PROMOTION DE L'USAGE DU VÉLO.....P. 15
- 6) CONSTRUIRE ET ÉVALUER EN COLLABORATION, CONCERTATION, ET PARTENARIATS.....P. 16

UN CADRE VOLONTARISTE.....P. 16

- 1) STATIONNEMENT.....P. 16
- 2) VOIRIE.....P. 16
- 3) LIMITATION DE VITESSE ET JALONNEMENTS.....P. 17
- 4) BUDGET.....P. 17

DIAGNOSTIC : LE VÉLO À CHARENTON AUJOURD'HUI

CONTEXTE ET RÉALISATIONS.....P. 19

- 1) DES RUES APAISÉES DANS UNE VILLE DENSE AUX POLARITÉS MULTIPLES.....P. 19
- 2) LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS.....P. 22
- 3) LE STATIONNEMENT VÉLO.....P. 26

DISPOSITIFS EXISTANTS.....P. 27

- 1) AVOIR ACCÈS AU VELO.....P. 27
- 2) LE PASS'VÉLO.....P. 28
- 3) APPRENDRE LE VÉLO.....P. 29
- 4) FACILITER L'USAGE DU VÉLO.....P. 30
- 5) DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO.....P. 31
- 6) FAVORISER L'IMPLANTATION D'ACTEURS ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIFS DYNAMIQUES.....P. 32

PRATIQUE DU VÉLO À CHARENTON.....P. 33

- 1) LA PLACE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL.....P. 33
- 2) LA MONTÉE EN CHARGE DES LOCATIONS VÉLIB' ET DEMANDES D'AIDES FINANCIÈRES À L'ACHAT D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE.....P. 34
- 3) L'ACCIDENTOLOGIE VÉLO.....P. 35
- 4) LE BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2019 DE LA FUB (FÉDÉRATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE).....P. 35
- 5) LES ENQUÊTES AUPRÈS DES CHARENTONNAIS.....P. 36

ÉVALUATIONS ET RECOMMANDATIONS.....P. 40

- 1) ÉVALUATIONS.....P. 40
- 2) RECOMMANDATIONS.....P. 40

CONSULTATIONS.....P. 41

- 1) PARTENAIRES INSTITUTIONNELS.....P. 41
- 2) ASSOCIATIONS CYCLISTES.....P. 43
- 3) LES CHARENTONNAIS.....P. 44

PROSPECTIVE ET PLAN D'ACTION : PLAN VÉLO CHARENTON

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES.....P. 51

- 1) CONNECTER CHARENTON À UN VASTE MAILLAGE CYCLABLE.....P. 51
- 2) AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES.....P. 54
- 3) SÉCURISER LES JALONNEMENTS ET RENFORCER LA LISIBILITÉ DES ITINÉRAIRES.....P. 62
- 4) FAVORISER UN PARTAGE ÉQUILIBRÉ DE L'ESPACE PUBLIC ET CONFORTER LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE.....P. 65

STATIONNEMENT.....P. 68

- 1) AUGMENTER L'OFFRE DE MANIÈRE ÉQUILIBRÉE SUR LE TERRITOIRE.....P. 68
- 2) FAVORISER L'ACCÈS À UN STATIONNEMENT SÉCURISÉ.....P. 70
- 3) OPTIMISER LA GESTION DES VÉLOS ABANDONNÉS.....P. 71
- 4) INTENSIFIER LA VERBALISATION ET ÉTENDRE LA VIDÉO-VERBALISATION DES VÉHICULES MOTORISÉS STATIONNANT SUR LES BANDES CYCLABLES.....P. 71

SERVICES.....P. 73

- 1) DÉVELOPPER L'ACCÈS AU VÉLO.....P. 73
- 2) FACILITER LA RÉPARATION ET LA SÉCURISATION DES VÉLOS.....P. 74

FORMATION, SENSIBILISATION ET ACCOMPAGNEMENT.....P. 75

- 1) GÉNÉRALISER L'APPRENTISSAGE DU VÉLO.....P. 75
- 2) SENSIBILISER À UNE CULTURE VÉLO À TRAVERS DES ÉVÈNEMENTS DÉDIÉS.....P. 75
- 3) SOUTENIR LES USAGERS ET LES ACTEURS DU VÉLO.....P. 76
- 4) RENFORCER L'EXEMPLARITÉ DE LA MAIRIE.....P. 76

COMMUNICATION.....P. 77

- 1) INFORMER ET MOBILISER AUTOUR DU PLAN VÉLO.....P. 77
- 2) PROMOUVOIR LE VÉLO.....P. 78

ÉVALUATION.....P. 80

- 1) COMITÉ DE PILOTAGE.....P. 80
- 2) ASSOCIATIONS CYCLISTES.....P. 80
- 3) MISE EN PLACE D'UN COMITÉ DE SUIVI.....P. 81
- 4) INSTALLATION DE COMPTEURS À VELOS ET ANALYSES D'INDICATEURS....P. 81
- 5) LE BAROMÈTRE DE LA FUB.....P. 82
- 6) ENTRETIEN ET MAINTENANCE DU RÉSEAU ET DES ÉQUIPEMENTS.....P. 82

ANNEXES





INTRODUCTION
**POURQUOI UN
PLAN VÉLO ?**

Le vélo, parce qu'il réduit significativement la pollution de l'air, apparaît comme un **outil indispensable à la transition écologique** et à l'amélioration du bien-être en ville.

En France, le secteur des transports figure comme le principal émetteur de gaz à effet de serre (1/3 de ces émissions, dont 50 % rejetées par les voitures individuelles). Il représente également près d'un tiers de la consommation d'énergie finale, en grande partie due à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens (données ADEME, l'Agence de la transition écologique). 45 % des trajets domicile-travail des actifs habitant la Métropole font moins de 5 km et 60 % des trajets de la vie quotidienne font moins de 7 km, soit moins de 30 minutes en vélo.

Il devient donc d'intérêt public de favoriser l'usage du vélo en milieu urbain en le rendant accessible au plus grand nombre dans les meilleures conditions. Dans ce contexte, la Ville de Charenton a décidé de définir un Plan Vélo ambitieux sur les trois prochaines années afin d'organiser et de développer la pratique cycliste sur l'ensemble de son territoire. Ce plan s'inscrit dans la continuité du **Plan Climat Air Energie du Territoire** (PCAET) dont il constitue une mise en action opérationnelle.

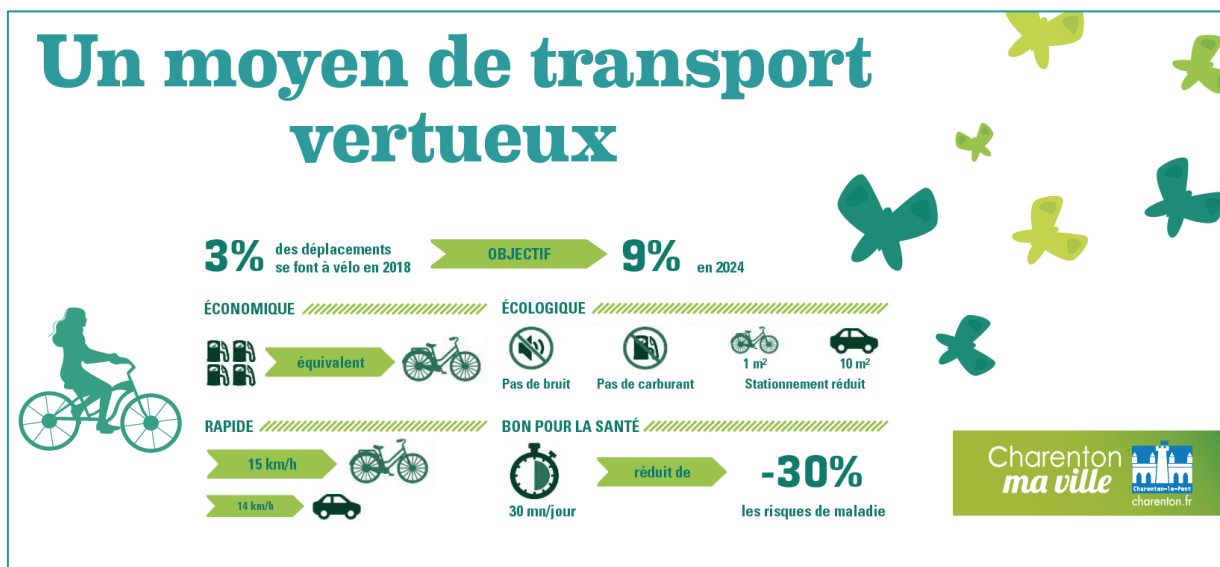
LES ATOUTS DU VÉLO

1) UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA PRÉSERVATION DE LA SANTÉ

Il est à présent clairement établi que le vélo est un moyen de transport tout à la fois bénéfique au bien-être, quel que soit l'âge (une demi-heure de vélo par jour réduit sensiblement les risques de maladies cardio-vasculaires) et à la **réduction des diverses pollutions** (atmosphériques et sonores). Sa pratique permet de limiter l'usage de la voiture et donc de **diminuer les émissions de gaz à effet de serre**, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air.

2) UN MOYEN DE TRANSPORT FIABLE ET UNE DIVERSIFICATION DES USAGES

Traditionnellement perçu comme un objet de loisirs, le vélo est appelé à devenir un **moyen de transport au quotidien** à part entière, de nature à satisfaire différentes utilisations (travail, études, achats, démarches, logistique, sport...) ; il est ainsi désormais identifié comme



le moyen de transport **le plus rapide et le plus efficace** sur de petites distances (de 2 à 5 km) en milieu urbain, avec un stationnement simplifié.

Départ	Arrivée	Temps en voiture	Temps en vélo
Hôtel de Ville	Gymnase Nelson Paillou	7'	3'
Ecole Valmy	Médiathèque de Bercy	5'	4'
Métro Liberté	Lycée Robert Schuman	6'	4'
Place Henri IV	Théâtre des 2 Rives	4'	3'
Ecole Valmy	Gymnase Tony Parker	10'	7'
Rue de la Cerisaie	Centre Commercial Bercy II	7'	6'
Lycée Robert Schuman	Marché du Centre	7'	4'
Ecole Aristide Briand	Conservatoire	5'	4'

Le vélo offre également une alternative agréable dans la zone urbaine dense qu'est la nôtre face à la congestion des routes et la saturation des transports en commun sur les trajets domicile-travail.

On assiste à une démocratisation de l'usage du vélo, loin des clichés d'une majorité d'employés et cadres du tertiaire. De plus en plus de femmes et de professions intermédiaires l'utilisent au quotidien.

3) UNE ACCESSIBILITÉ POUR TOUS ET UN MODE DE DÉPLACEMENT ÉCONOMIQUE

7 millions de Français rencontrent des difficultés dans leurs déplacements quotidiens et près d'un quart déclare avoir déjà renoncé à un emploi ou une formation faute de moyen pour se déplacer. Après la marche, le vélo est le **mode de transport le plus économique au kilomètre parcouru**. C'est une solution de mobilité économique qui représente également un coût bien inférieur aux autres modes de déplacements grâce à des infrastructures plus légères.

4) UNE VOIRIE REQUALIFIÉE ET SÉCURISÉE, UN RÉSEAU EFFICACE ET CONFORTABLE

En complément du report partiel du trafic motorisé sur le vélo, une meilleure insertion urbaine des infrastructures cyclables permet aussi d'améliorer qualitativement les voiries en tant qu'espaces publics. Un réseau cyclable continu, de qualité et sécurisé est gage d'efficacité en permettant une **interconnexion** avec le réseau métropolitain, régional et une **intermodalité** avec les transports en commun.

Un meilleur partage de l'espace public entre automobilistes, cyclistes, piétons et autres usagers contribue au **renforcement de la sûreté** de chacun et à l'**amélioration du confort des piétons** et des cyclistes.

En ville, enfin, toutes les études montrent que l'augmentation de la population cycliste dans la circulation routière a des effets bénéfiques sur la **sécurité** : plus la présence des cyclistes est importante, plus les automobilistes sont incités à lever le pied.

5) UNE FILIÈRE ÉCONOMIQUE FLORISSANTE

Au regard du tissu économique, le vélo constitue d'une part, une filière à part entière susceptible d'engendrer **un nombre substantiel d'emplois locaux** (vente d'engins, de pièces détachées et d'accessoires, entretien, réparation, transformation, customisation,...) mobilisant de nouveaux acteurs (comme par exemple les enseignes "Les cyclistes branchés" et "Latte Lié Vélo") et favorise, d'autre part, la **fréquentation des commerces de proximité** pour des achats quotidiens.

6) UNE ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE RENFORCÉE

Le Plan vélo répond aux **besoins croissants des Charentonnais** qui sont de plus en plus nombreux à vouloir se déplacer avec ce moyen de transport. La pratique du vélo améliore la qualité de vie des habitants en diminuant la congestion des voiries et en libérant des espaces publics au cœur de la ville, rendant ainsi les commerces de proximité plus dynamiques.

Le Plan vélo répond également à une demande de plus en plus forte des entreprises : elles attendent que les villes qui les accueillent facilitent les transports de leurs salariés, favorisant ainsi leurs implantations dans nos territoires. C'est un facteur de **maintien de nos emplois locaux** comme **d'attractivité pour de nouvelles entreprises**.

Les nouvelles infrastructures aménagées dans le cadre du Plan triennal permettront d'attirer également de nouveaux incubateurs d'emplois et habitants utilisant le vélo comme mode de déplacement urbain principal. Cette image d'une **ville plus inclusive**, tournée vers la

transition écologique, constituera pour Charenton une rampe de lancement vers la **ville de demain**.

DES OBJECTIFS AMBITIEUX

Consciente des enjeux définis, la Ville de **Charenton** se fixe résolument des objectifs ambitieux qu'elle entend atteindre dans le cadre d'un programme triennal.

1) DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Le Plan vélo a pour objectif de dépasser les obligations de la loi LOM et de tripler la part modale du vélo dans les transports urbains d'ici à 2025.

Ce plan vise à **faciliter la circulation des cyclistes** et également à **élargir les publics réguliers du vélo** en y intégrant de nouvelles catégories de pratiquants jusqu'alors peu nombreux, tels que les femmes, les enfants et les personnes âgées. Les plus gros freins à la pratique du vélo sont le sentiment d'insécurité au cours du déplacement et la peur du vol, suivi de la difficulté de garer son vélo. Le Plan Vélo a ainsi pour ambition de répondre aux besoins des cyclistes actuels mais aussi d'**anticiper l'arrivée de nouveaux pratiquants**. À titre de comparaison, l'ADEME estime qu'à Paris, en 2030, la part modale du vélo explosera entre 19,6 % et 28,5 %, contre un peu plus de 5 % aujourd'hui.

2) DÉFINIR UN RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT, CONTINU ET SECURISÉ, AU SEIN D'UN MAILLAGE MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL EFFICIENT

Cette croissance du nombre de cyclistes doit nécessairement s'accompagner de travaux d'aménagements pour créer un **réseau cyclable qualitatif, hiérarchisé, sécurisé et connecté** formant un **maillage dense, continu et cohérent** du territoire communal, tout en s'insérant dans une échelle métropolitaine et régionale.

Jusqu'à une période récente, les infrastructures routières n'étaient pas adaptées pour organiser la cohabitation de plusieurs modes de transport individuels. Il devient désormais indispensable de les modifier, afin de constituer de véritables **itinéraires cyclables interconnectés avec le réseau de transport régional**, contribuant ainsi à l'**intermodalité** des déplacements urbains en phase avec les changements de notre époque, plus soucieuse de la protection de la Planète. Pour cette raison, des infrastructures pérennes seront déployées en matière de jalonnements et de stationnement.

3) ORGANISER UN PARTAGE DE LA VOIRIE ÉQUILIBRÉ ET UN CADRE DE VIE APAISÉ

Les aménagements réalisés devront permettre un **partage de la voirie** sécurisé, apaisé et durable **entre les différents types d'usagers**, gage de la réussite de ce Plan Vélo. La sécurité des piétons, qui constituent la majorité des usagers charentonnais de la voirie, doit demeurer une exigence primordiale dans

l'élaboration de ce plan. Il conviendra de résorber les points délicats de cohabitation avec les cyclistes.

4) DÉPLOYER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT QUALITATIVE ET SECURISÉE

Le réseau cyclable devra **assurer l'accès aux principaux pôles de la ville et favoriser l'intermodalité**. La complémentarité du vélo avec les autres modes de déplacement urbain passe également par l'implantation d'une offre de stationnement dense et qualitative située à proximité des principaux pôles de transport public et permettant un accès facile et rapide aux centres d'attractivité de la ville (comme le lycée Robert Schuman, les établissements culturels et sportifs, etc.), aux lieux de fréquentation et à côté de l'habitat collectif et individuel. En complément d'installation d'arceaux, la **sécurisation du stationnement résidentiel** permettra de lutter contre le vol et le sentiment d'insécurité. En France, il disparaît 400.000 bicyclettes par an, soit une toutes les minutes.

5) PROPOSER DES SERVICES ASSOCIÉS, L'APPRENTISSAGE ET LA PROMOTION DE L'USAGE DU VÉLO

Un schéma cyclable ne se résume pas à encourager l'usage du vélo au quotidien pour rejoindre une gare, se rendre au travail, faire des courses ou tout simplement se promener. Au-delà de la viabilisation et de la sécurisation du réseau (marquage, signalisation...), un Plan Vélo constitue un **système global**. Pour faciliter la pratique du vélo, la Ville s'emploiera donc à **développer des services associés**, tel l'apprentissage à l'usage urbain des petits et des grands, afin de juguler les appréhensions

et les divers freins psychologiques ou sociologiques à la pratique du vélo. Il convient, en effet, de l'appréhender comme un véhicule en tant que tel, pour permettre un partage de la voie publique en bonne intelligence et en toute sécurité entre chaque usager. Enfin, il s'agira de faire rayonner une **culture vélo** et d'accompagner tous les publics vers une mobilité plus durable, notamment les plus fragilisés, via une poursuite des **aides financières**.

6) CONSTRUIRE ET ÉVALUER EN COLLABORATION, CONCERTATION ET PARTENARIATS

L'ensemble de cette démarche se conçoit bien entendu dans un esprit de **concertation systématique avec l'ensemble des Charentonnais** afin de favoriser la participation citoyenne. Les cyclistes, les piétons et leurs représentants associatifs, ainsi que les autres usagers et les partenaires institutionnels sont associés de manière collaborative afin d'avancer tous ensemble dans la même direction.

La Ville s'emploie également à développer des **partenariats financiers** avec certains acteurs institutionnels, ce qui permettra d'engager sur les trois prochaines années les investissements substantiels indispensables à la réussite de ce plan, tout en préservant une bonne gestion des deniers publics.

UN CADRE VOLONTARISTE

Ce Schéma Directeur Cyclable sera mis en œuvre par des **leviers d'actions** dont il conviendra de mesurer l'efficacité au fur et à mesure.

1) STATIONNEMENT

L'offre de stationnement globale devra être maintenue de manière **suffisante et équilibrée** pour les véhicules motorisés (automobiles et 2 roues), et le transfert de stationnement de surface vers les parcs en ouvrage sera incité.

2) VOIRIE

L'organisation de la voirie sera repensée dans le but de **favoriser les dessertes locales** tout en **dissuadant les circulations de transit**, accidentogènes et sources de nuisances sonores et atmosphériques, parfois abusivement suggérées par des applications de trajet.

Les carrefours à feux tricolores présentant une dangerosité seront dûment répertoriés et feront l'objet de réajustements techniques afin de **garantir la sécurité des usagers cyclistes et piétons**. En effet, il est établi que c'est lors du franchissement de ces croisements que les cyclistes sont les plus vulnérables, exposés à un risque physique qu'il convient de réduire drastiquement.

Afin que les piétons de tout âge et de toute condition se sentent pleinement en sécurité sur les trottoirs, ces derniers **s devront également être libérés des bandes cyclables** existantes qui avaient été installées dans un autre contexte il y a quelques années.

3) LIMITATION DE VITESSE ET JALONNEMENTS

Les zones de rencontre limitées à 20 km/h, créées notamment en **cœur de ville** afin de permettre une **coexistence harmonieuse** entre automobilistes, cyclistes et piétons et dont la réussite est probante, sont appelées à se multiplier. Par extension, la circulation devra être **apaisée dans les zones résidentielles** en privilégiant le confort acoustique et la sécurité des riverains. Enfin, le sens de circulation sera alterné sur les itinéraires menant aux zones d'attractivité afin d'en pacifier les accès.

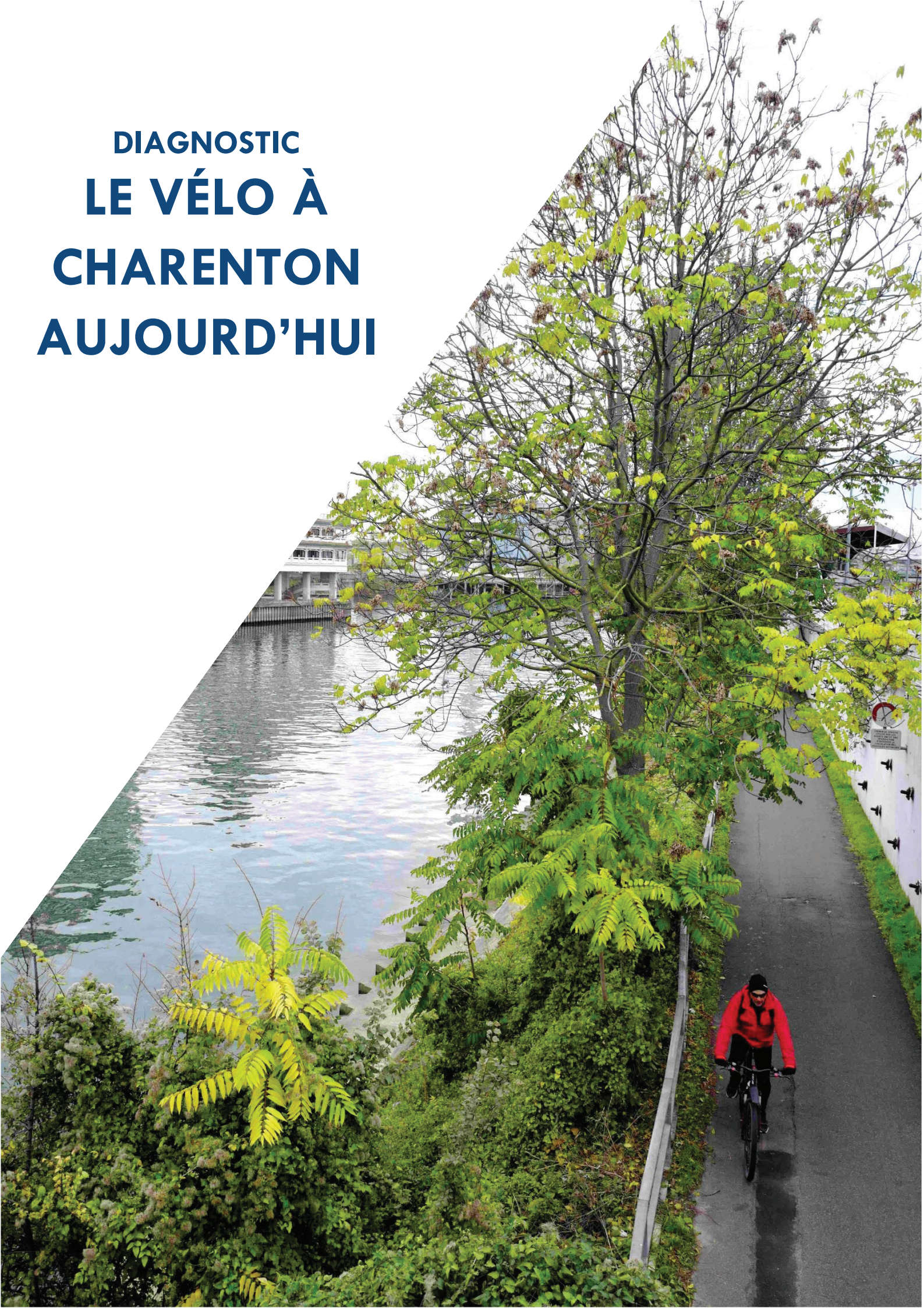
4) BUDGET

Le budget qui sera défini par les élus devra être adapté à la fois à la réalisation des objectifs fixés et aux capacités financières de la collectivité, tout en s'appuyant sur des **partenariats financiers** efficaces permettant un juste équilibre.

L'organisation de ce plan vélo s'appuiera en outre sur une planification rigoureuse afin d'en permettre une mise en œuvre dans des délais cohérents.



**DIAGNOSTIC
LE VÉLO À
CHARENTON
AUJOURD'HUI**



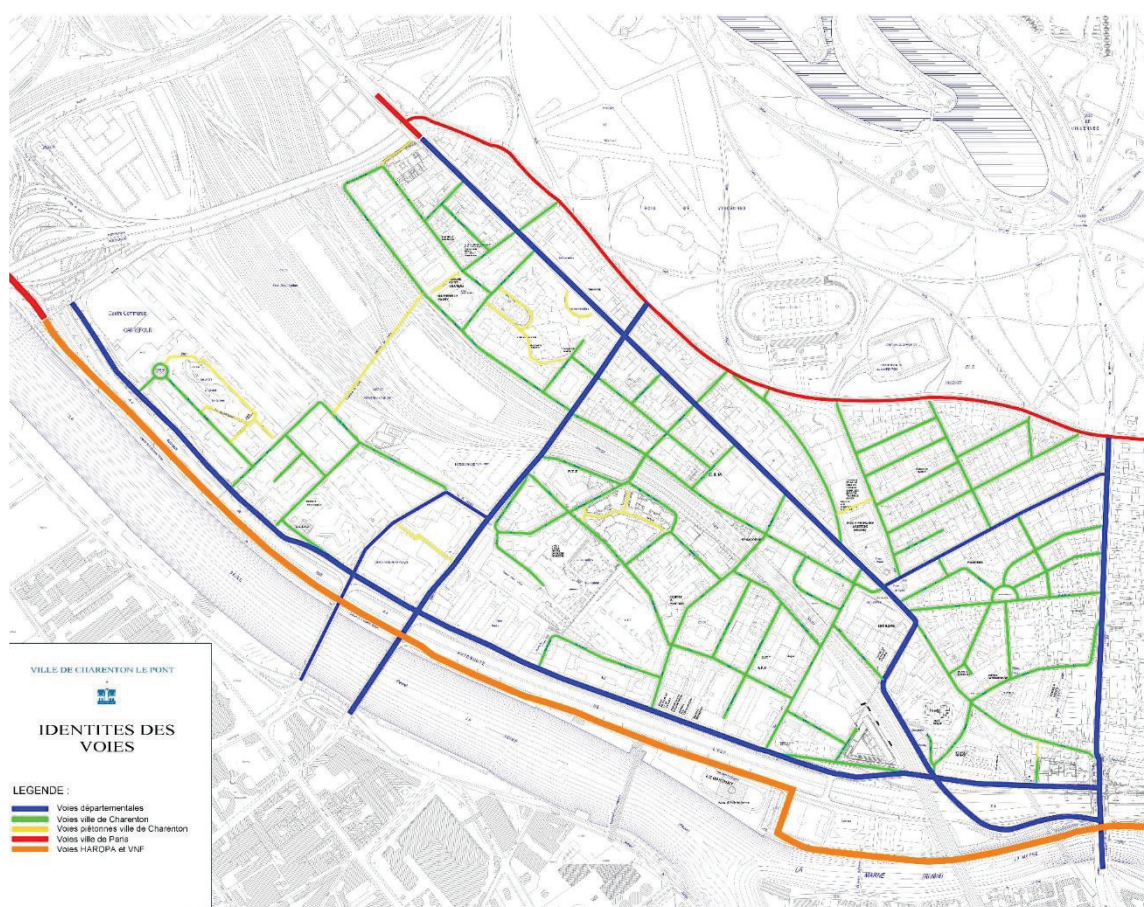
CONTEXTE ET RÉALISATIONS

1) DES RUES APAISÉES DANS UNE VILLE DENSE AUX POLARITÉS MULTIPLES

Charenton, ville limitrophe du 12^{ème} arrondissement de Paris, a une densité de population élevée (16 245 habitants / km²) pour une superficie et une voirie contraintes. Sur 1,85 km², 26 km de voirie se répartissent ainsi en **14 km de voirie communale** et **8 km de voirie départementale** (rue de Paris, quai de Bercy, quai des Carrières, avenue de la liberté, rue de la République et une voie

classée à grande circulation, l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny), **ainsi que 4 km sous la domanialité d'Haropa-VNF** (Chemin de l'Ancienne Ecluse et Chemin de Halage). Certains de ces axes étant déjà intégrés dans le **Schéma Départemental d'Itinéraires Cyclables** et dans l'Euro Vélo 3.

L'avenue de Gravelle longeant le bois de Vincennes et se trouvant au débouché du périphérique parisien (à la sortie porte de Charenton) constitue également une voie d'accès privilégiée. Trois bretelles de sorties de l'autoroute de l'Est (A4) desservent également la ville (Charenton Gravelle, Charenton Centre, Charenton Bercy).



Plan 1 - Identité des voies existantes



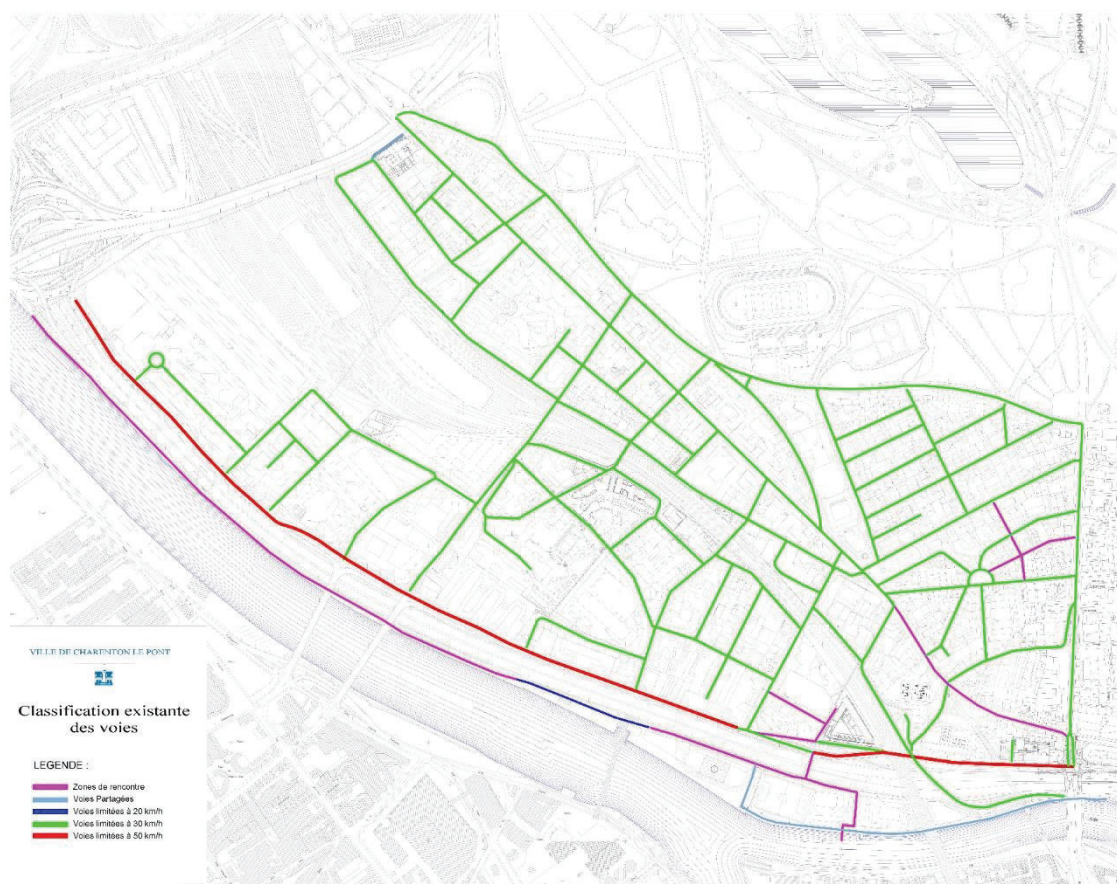
Plan 2 - Polarités de la Ville

Le territoire comporte **six pôles de centralité** (emploi, éducation, sport, associatif, administratif, attractif-commerce) répartis de façon plutôt équitable sur un **territoire dense** et propre à satisfaire l'ensemble des besoins de la population. Néanmoins, le **quartier de Bercy**, situé au Sud-Est de la Ville, se trouve relativement **enclavé**, du fait de la présence de l'échangeur de Bercy, de l'autoroute A4 et du périphérique, qui constituent une véritable frontière avec la ville de Paris difficile à franchir pour les modes doux.

Charenton demeure toutefois **connectée avec les villes environnantes par le réseau public de transport urbain** qui comprend deux stations de métro de la ligne 8 (Liberté et Charenton-Ecoles) et huit lignes de bus (dont deux noctiliens) desservant pratiquement tous ses quartiers ; cependant, 20.000 véhicules motorisés la parcourent quotidiennement. En effet, chaque jour près de 15.000 salariés entrent à Charenton pour venir y travailler, tandis que 15.000 actifs charentonnais en sortent pour aller travailler à l'extérieur ; ce à quoi s'ajoute une importante circulation de transit.

La municipalité a décidé, depuis 2014, **l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h** sur la plus grande partie de sa voirie et même à 20 km/h en zone de rencontre, ce qui a eu pour effet d'apaiser la plupart des rues.

La municipalité a déjà engagé une politique en faveur du vélo depuis plusieurs années. Ainsi, certains aménagements ont déjà été réalisés.



Plan 3 – Classification des voies existantes

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

1,5 km de pistes cyclables
 1,3 km de bandes cyclables
 3,1 km de zones de rencontre
 0,9 km de double-sens cyclable
 0,9 km en voie partagée

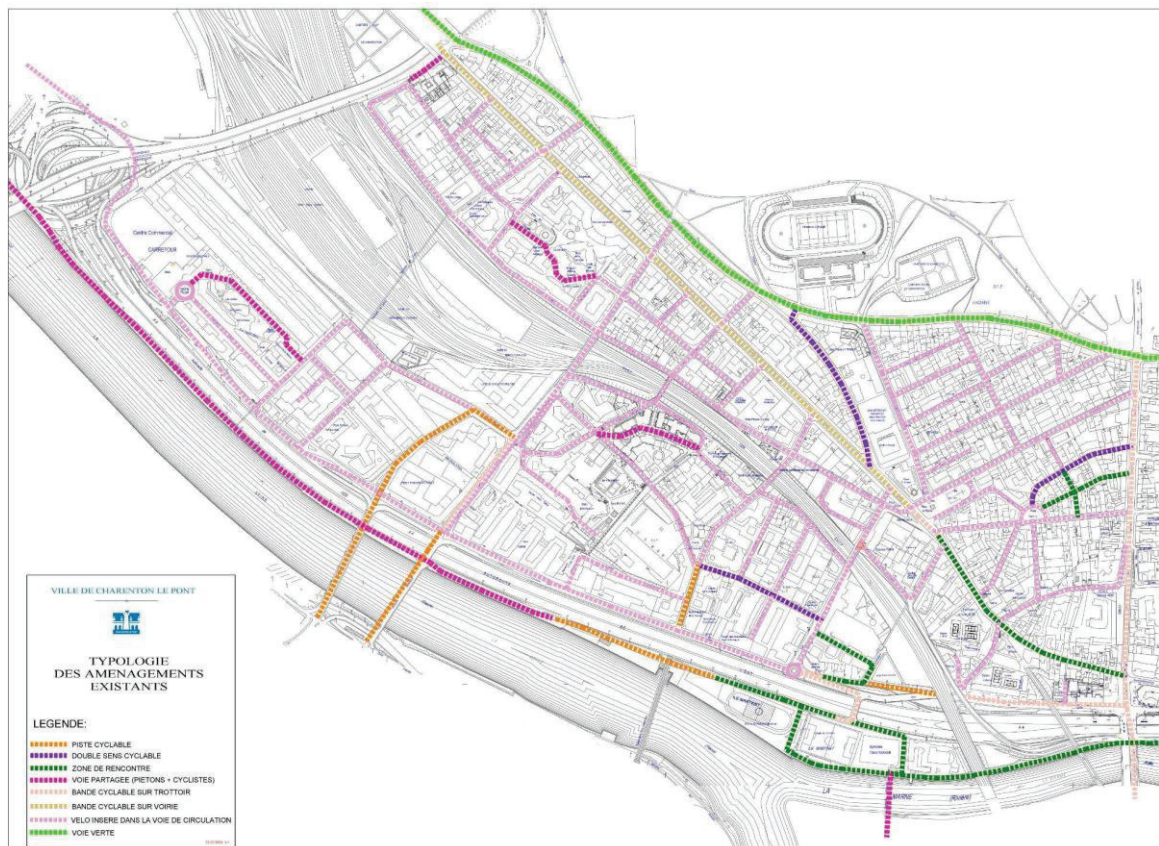
2,2 km à 50 km/h
 19,7 km à 30 km/h
 3,36 km à 20 km/h
 299 places de stationnement vélo
 10 places abritées de stationnement vélo

2) LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

A) DES INFRASTRUCTURES DE VOIRIE

Pistes cyclables

Séparées du reste de la circulation par une bordure matérialisée, elles constituent l'aménagement le plus apprécié et le plus demandé par les cyclistes, car le plus sécurisé, mais exigent un investissement important sur les grands axes. Bien qu'elles constituent un aménagement privilégié, elles demeurent encore trop rares sur notre territoire (1,4 km) : une partie de la rue des Bordeaux (unidirectionnelle), du Quai des Carrières, de la rue de l'Arcade, du chemin de l'Ancienne Ecluse et de l'avenue de la Liberté.



Plan 4 - Typologie des voies existantes

Double-sens cyclables

Ils existent dans des voies à sens unique (avenue Anatole France, rue du Parc et rue Paul Eluard) et contribuent à réduire les vitesses des engins motorisés. Ils sont appelés à se généraliser dans les rues répondant aux caractéristiques requises.



Bandes cyclables sur voirie

Tracées sur la chaussée, elles délimitent un espace réservé aux vélos. Elles sont surtout adaptées aux voies moyennes et étroites où la circulation automobile est modérée. A ce jour, seules quelques voies en sont pourvues : la majeure partie de la rue de Paris (de la rue de la République à Anatole France, une partie de l'avenue de la Liberté).



Zones de rencontre et voies partagées

Elles constituent un compromis favorable au partage de l'espace public et sont amenées à s'étendre dans le cadre du Plan Vélo (rue de Paris, entre rue Arthur Croquette et rue du Pont, rue Robert Schuman, rue Fragonard, rue Thiebaut, chemin de Halage, une partie du Quai des Carrières, du chemin de l'Ancienne Écluse et de la rue Labouret).



Bandes cyclables sur trottoirs

Uniquement matérialisées par un marquage au sol, elles ont été tracées il y a plusieurs années, principalement sur de grands axes (une partie de l'avenue de la Liberté, l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, une partie du quai des Carrières et place de l'Eglise) et constituent des points de friction entre cyclistes et piétons. Elles sont vouées à être remplacées par des voies dédiées exclusivement aux cyclistes.



B) DES AMÉNAGEMENTS AUX CARREFOURS À FEUX

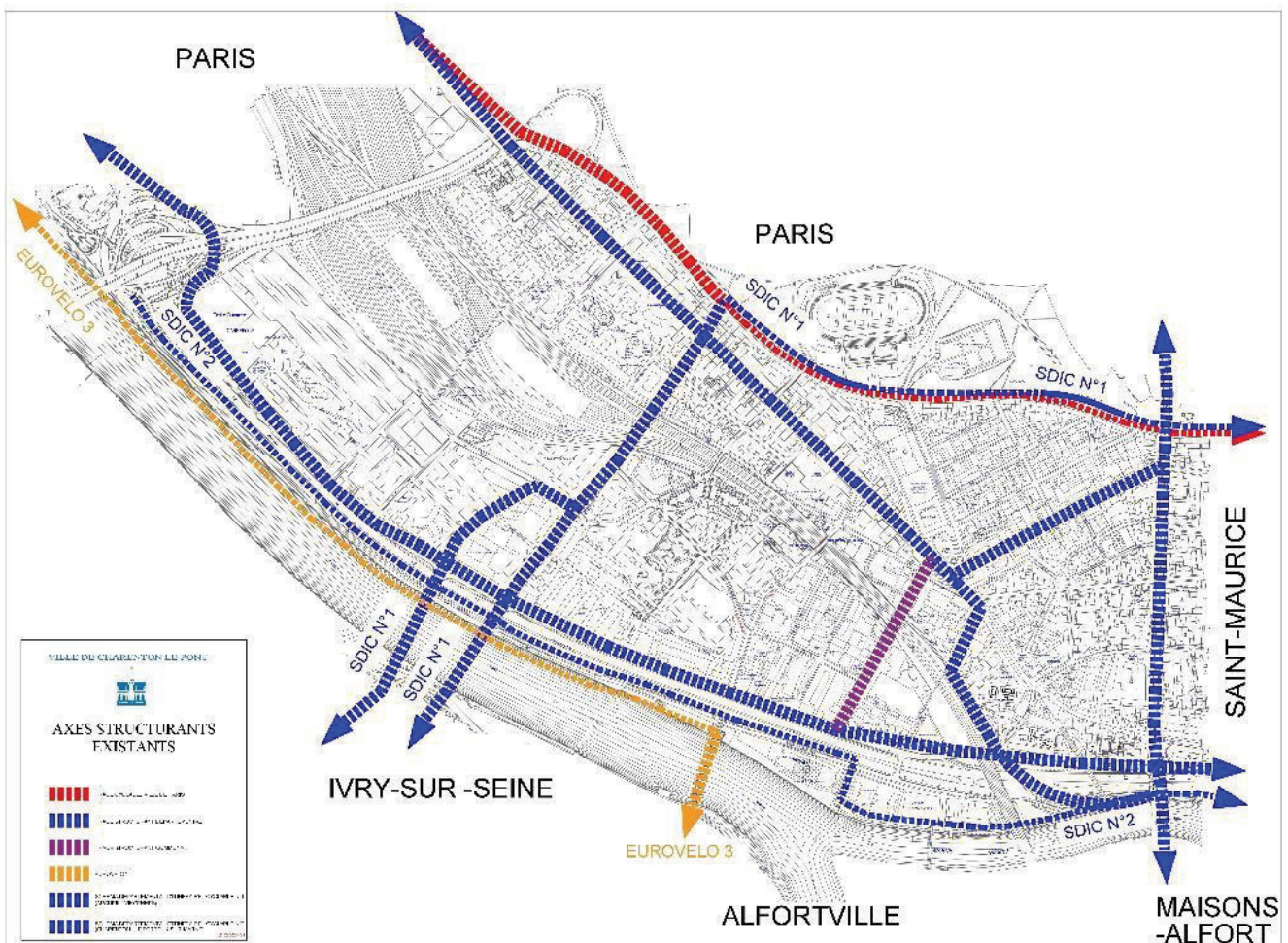
Quelques **sas** vélos ont été matérialisés à la suite d'aménagements récents sur des voies départementales (rue de Paris et rue de la République).

A l'entrée de la Ville, avenue de la Porte de Charenton, une signalétique verticale « Cédez le passage au feu rouge » a été apposée.

Des **feux tricolores** spécifiques aux cyclistes ont été implantés à certains carrefours présentant un caractère de dangerosité : angle rue P. Eluard et rue des Bordeaux, angle quai des Carrières et rue de la Mairie, angle rue Schuman et rue Victor Hugo).

C) LES AXES STRUCTURANTS DE LA VILLE ET LES POINTS SENSIBLES

La Ville de Charenton présente la particularité d'être traversée par plusieurs axes structurants (Plan n°5), **du nord au sud et d'est en ouest**. Ces axes font l'objet d'un **trafic automobile important** (rue de Paris, avenue De Lattre de Tassigny et avenue de la Liberté, quai des Carrières/Bercy, rue de la République, avenue de Gravelle, rue Victor Hugo).



Plan 5 - Axes structurants

Une **vingtaine de points sensibles** ont été recensés. Ces points constituent des ruptures de continuité urbaine et donc des zones accidentogènes.



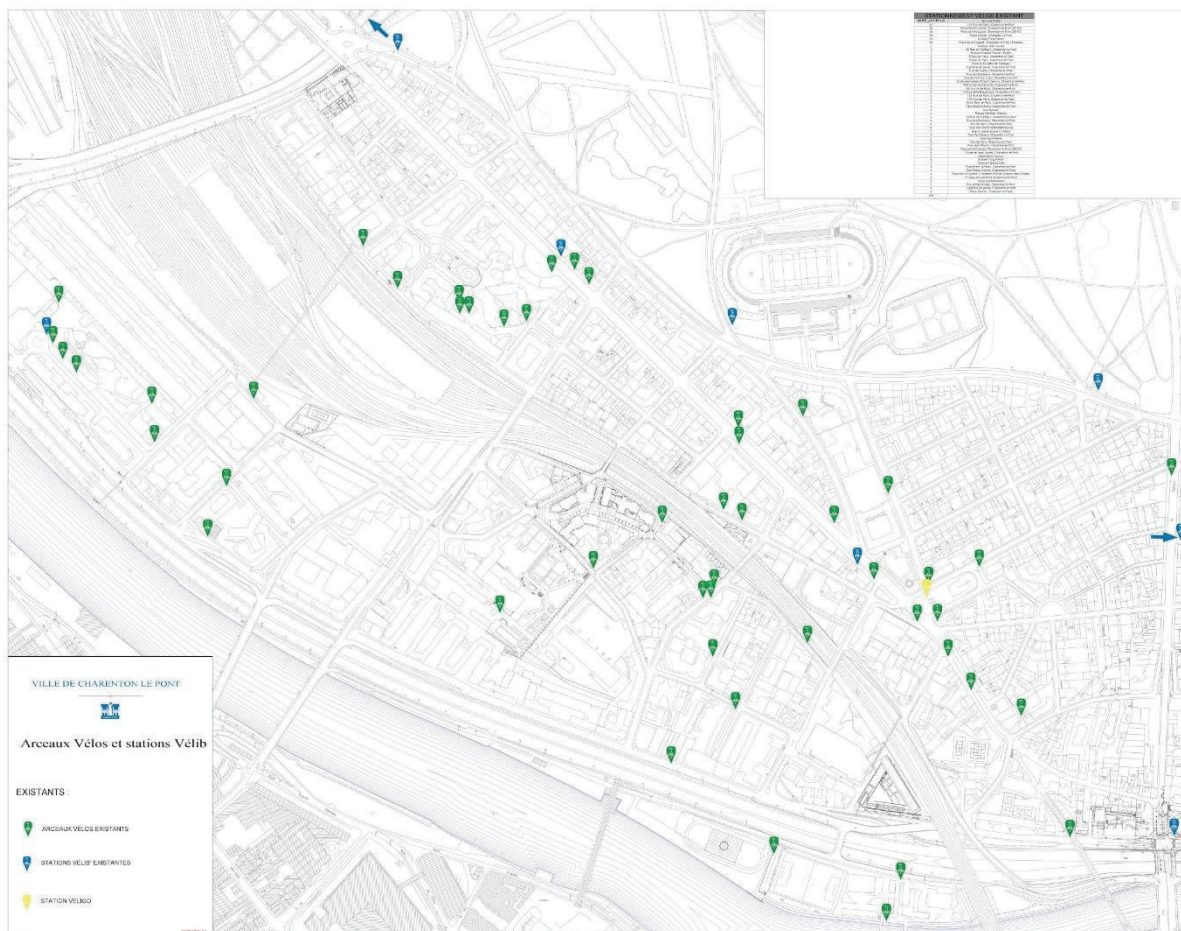
Plan 6 – Points sensibles

3) LE STATIONNEMENT VÉLO

Un effort opéré depuis plusieurs années, et intensifié en 2021, a permis la création d'une offre de stationnement vélo dont **le nombre d'arceaux se chiffre actuellement à 253**. Un **abri Véligo** de 10 places a été installé par les services du département du Val-de-Marne à proximité immédiate de la sortie du métro Charenton-Écoles, place de l'Église.



Dans le cadre du PLU, la Ville impose par ailleurs à toutes les nouvelles constructions de prévoir des locaux fermés et accessibles réservés au remisage des vélos.



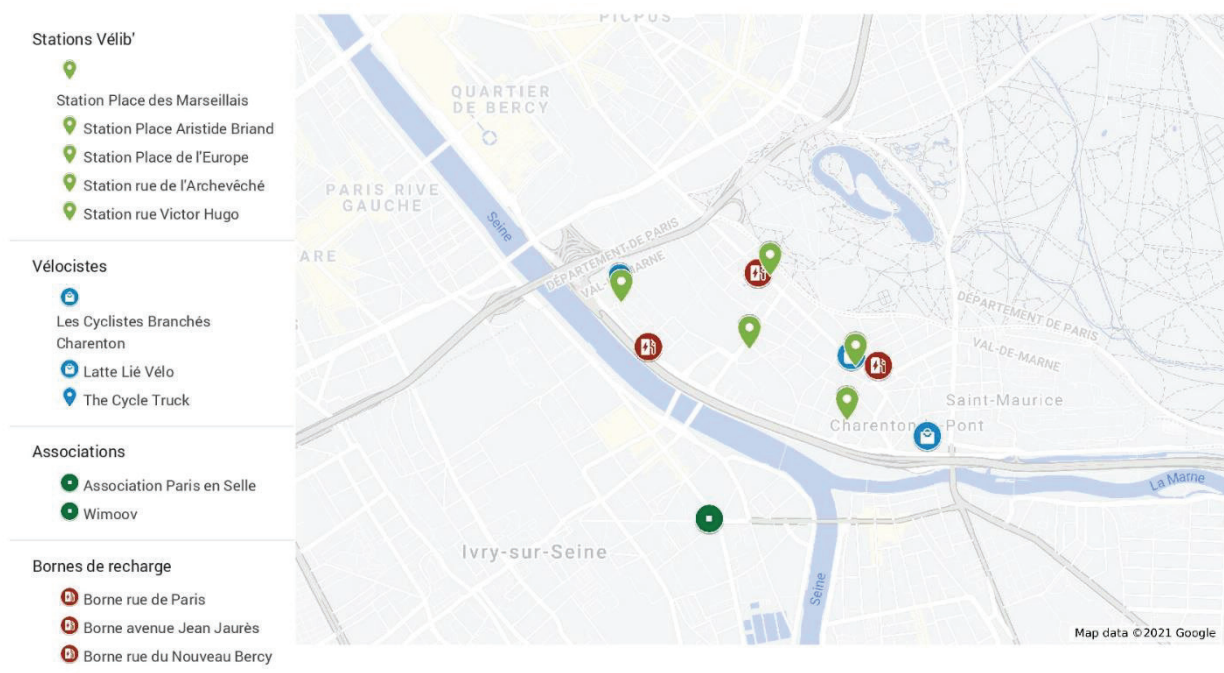
Plan 7 – Stationnements vélo et stations Vélib' existants

DISPOSITIFS EXISTANTS

La Ville de Charenton-le-Pont a mis en place de nombreux dispositifs pour **favoriser la pratique du vélo** de façon à répondre à différents objectifs.



Services Vélo existants



1) AVOIR ACCÈS AU VÉLO

L'achat d'un vélo peut représenter un investissement coûteux, en particulier si ce vélo est équipé d'une assistance électrique. La première étape pour inciter les Charentonnais à pédaler consiste donc à faciliter l'accès à des bicyclettes, sous la forme de vélos partagés ou d'aides financières pour acquérir son propre équipement.

A) STATIONS VÉLIB' SUR LA COMMUNE

La Ville de Charenton-le-Pont était équipée de trois stations Vélib', soit 89 bornes en libre-service. **Deux nouvelles stations Vélib'** ont été installées en septembre 2021 rue Victor Hugo et rue du Séminaire de Conflans afin de renforcer le maillage de la ville. En complément, cinq stations situées sur l'avenue de Gravelle ou à Saint Maurice sont limitrophes de la commune et sont donc directement

accessibles. Toutes les stations proposent des Vélib' mécaniques et électriques.

B) AIDE À L'ACQUISITION D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

De janvier 2018 à décembre 2020, la Ville de Charenton a proposé une aide pour l'achat d'un VAE à l'ensemble des résidents. La Ville remboursait aux Charentonnais 30 % du prix d'achat de leur vélo, dans la limite de 400€ par foyer, aide cumulable avec celle proposée par Ile-de-France Mobilités. **430 vélos à assistance électrique** ont ainsi été financés, pour un budget total de 145 737 €. Depuis l'arrêt du dispositif, les Charentonnais sont orientés directement vers l'aide d'Île-de-France Mobilités.

C) PARTENARIAT AVEC WIMOOV

Le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de la Ville de Charenton a tissé un partenariat avec l'association Wimoov. Membre du groupe SOS, cette association accompagne les publics en situation de fragilité vers une **mobilité autonome, durable et responsable**. Le CCAS est désormais prescripteur et peut orienter directement les bénéficiaires potentiels vers Wimoov afin qu'ils bénéficient de solutions de mobilité sur mesure. Plus de 2 000 Charentonnais sont potentiellement concernés (bénéficiaires du RSA, de Pôle Emploi ou de la Mission locale).



D) RELAIS VÉLIGO

Un relais Véligo est disponible à Latte Lié Vélo. Les Charentonnais peuvent ainsi bénéficier de ce service de **location longue-durée proposé par Ile-de-France Mobilités** pour s'essayer au vélo électrique.

E) FLOTTE DE VÉLOS À L'USAGE DES AGENTS DE LA VILLE

AFIN DE DEVELOPPER L'UTILISATION DU VELO PAR LES AGENTS MUNICIPAUX, ET AINSI CONTRIBUER A L'EXEMPLARITE DE LA MAIRIE, LA VILLE A FAIT **L'ACQUISITION DE PLUSIEURS VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE**, DONT UN VELO-CARGO. CES VELOS SONT A LA LIBRE DISPOSITION DES AGENTS MUNICIPAUX ET DES ELUS POUR LEURS DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS.

2) LE PASS'VÉLO

Dans le but de rendre la **pratique du vélo accessible et abordable** pour les foyers les plus modestes, la Ville de Charenton-le-Pont a lancé en mai 2021 un dispositif complémentaire, accessible sous conditions de ressources : le **Pass'Vélo**. Ce dispositif permet de bénéficier de :

- **L'achat d'un vélo à moitié prix.** La Ville prend en charge 50 % du montant d'achat d'un vélo (neuf ou d'occasion, adulte ou enfant) et des accessoires de sécurité (antivol en U, casque et gilet réfléchissant). Cette prise en charge est plafonnée à 200 € pour un vélo adulte ou 100 € pour un vélo enfant. Ce dispositif permet d'avoir accès à un vélo mécanique, alors que les subventions d'Ile-de-France Mobilités ne concernent que des vélos à assistance électrique au coût plus élevé.
- **Un marquage antivol offert** pour sécuriser son vélo.
- **Jusqu'à 50 € offerts sur les frais de réparation** d'un vélo, selon les mêmes modalités que le « coup de pouce vélo ».

- **Un cours de remise en selle offert** pour gagner en agilité à vélo, et à terme se sentir à l'aise pour circuler en ville.

La Municipalité a souhaité compléter ce dispositif avec une offre dédiée aux jeunes. Les lycéens boursiers, étudiants boursiers et jeunes (16-26 ans) en insertion résidant à Charenton bénéficient ainsi d'un abonnement annuel Vélib' V-Max Solidaire offert.

La Municipalité ambitionne de toucher 380 bénéficiaires avec ce dispositif, pour une **enveloppe globale de 68 730 €**.

Le Pass'Vélo s'appuie sur un **réseau de partenaires**, acteurs locaux du vélo, dont des structures de l'économie sociale et solidaire : Latté Lié Vélo (Charenton-le-Pont), Les Cyclistes Branchés (Charenton-le-Pont), l'atelier de la Cour Cyclette (Alfortville), MonVélo94 (Saint Maurice), Emmaüs Liberté (Ivry), La Pagaille (Ivry) et Decathlon Paris Rive Gauche (Paris).



3) APPRENDRE LE VÉLO

Pour adopter le vélo comme moyen de locomotion, il est nécessaire de savoir rouler et de se sentir en confiance lorsque l'on circule à vélo en ville. Cela implique d'apprendre le vélo, puis de gagner en agilité jusqu'à être suffisamment à l'aise pour se sentir en sécurité dans la circulation.

A) LE PERMIS VÉLO

Afin de favoriser l'apprentissage du vélo, la Ville de Charenton organise depuis plusieurs années un "permis vélo" à destination des élèves de CM1. Organisé sur le temps scolaire, le permis vélo comporte une partie théorique assurée par les enseignants et une partie pratique dispensée en partenariat avec la Police Municipale ; les enfants obtiennent à l'issue de la journée leur Attestation de Première Education à la Route (APER). **Environ 300 enfants sont ainsi formés chaque année.**



Des parcours d'apprentissage du vélo et stands de prévention routière sont également proposés ponctuellement **par la Police Municipale** à l'occasion d'événements municipaux.



B) COURS DE REMISE EN SELLE

Certaines personnes ne se sentent pas suffisamment en confiance pour pédaler en ville, ou craignent de remonter à vélo après une longue interruption ou un accident. Afin de permettre aux Charentonnais qui le souhaitent de remonter sur selle et de gagner en aisance à vélo, la Ville de Charenton a proposé des cours de remise en selle et perfectionnement au printemps 2021. Quatre **cours en petit comité** ont ainsi été animés par la **vélo-école de Montreuil**. Parmi les participants se trouvaient notamment des personnes âgées ou en situation de handicap.



4) FACILITER L'USAGE DU VÉLO

Il ne suffit pas d'avoir un vélo et de savoir l'utiliser pour se déplacer à vélo au quotidien : il faut aussi pouvoir stationner son vélo en sécurité, l'entretenir, le réparer lorsqu'il est cassé... C'est la raison pour laquelle la Ville de Charenton-le-Pont a déployé plusieurs services à destination des cyclistes.

A) MARQUAGE ANTIVOL

Depuis janvier 2021, la Ville de Charenton incite ses habitants à sécuriser leur vélo en **finançant la moitié du marquage antivol réalisé chez les vélocistes locaux**. Dans les six premiers mois du dispositif, 116 Charentonnais ont bénéficié de cette aide financière pour

sécuriser leur vélo. Ce dispositif s'inscrit en cohérence avec le Plan national "Vélo et mobilités actives" qui a rendu obligatoire le marquage antivol des vélos vendus par des professionnels.



B) ATELIERS DE RÉPARATION

De septembre 2020 à mars 2021, la Municipalité a organisé une **dizaine d'ateliers de réparation mobiles** à différents emplacements de la ville. Ces ateliers visaient à faciliter l'accès des Charentonnais au "Coup de pouce vélo", un dispositif national déployé au printemps 2020 pour encourager la pratique du vélo par les Français. Ce dispositif offrait une prise en charge jusqu'à 50€ pour la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau des réparateurs référencés. En l'absence de réparateur de vélos implanté sur la commune, la Municipalité a organisé la venue d'ateliers de réparation itinérants : **163 Charentonnais ont ainsi pu bénéficier du "Coup de pouce vélo"** près de chez eux.



Deux nouveaux commerces (vélocistes) sont désormais installés sur la commune et proposent des services de vente et réparation de vélos aux Charentonnais. Un réparateur itinérant vient également une fois par mois place Henri d'Astier (quartier de Bercy II).

C) RECHARGE DES VÉLOS ÉLECTRIQUES

Les Charentonnais peuvent recharger leurs vélos à assistance électrique en se branchant sur l'une des **16 bornes bleues** de recharge pour voiture électrique à travers la ville.



5) DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO

En cohérence avec le plan national "Vélo et mobilités actives", la Ville a déployé plusieurs actions de sensibilisation auprès des Charentonnais afin que le "réflexe vélo" soit adopté plus largement.

A) DÉFI MOBILITÉ

La Ville de Charenton a été pilote du Défi Mobilité organisé par le territoire Paris Est Marne et Bois et l'association Ecophylle, en partenariat avec l'ALEC-MVE, BruitParif et AirParif. Ce programme qui se déroule sur le temps



scolaire a vocation à informer et **sensibiliser les élèves sur l'impact de leurs déplacements quotidiens**. Trois classes de CM1-CM2 ont analysé leurs déplacements, rencontré des experts et cartographié la ville, avant de proposer à la Municipalité des axes d'amélioration pour développer les mobilités douces.

B) JOURNÉE DE LA MOBILITÉ ET SENSIBILISATION DU GRAND PUBLIC

À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, la Ville organise des **animations autour du vélo et des mobilités douces**. Ces animations varient selon les années : bourse aux vélos, balade à vélos, jeux autour de la mobilité, atelier d'(auto)réparation, parcours d'apprentissage...

De plus, une **page web** a été créée sur le site municipal afin de faciliter l'accès à toutes les informations liées au vélo à Charenton.

Charenton Durable

Samedi 18 septembre 2021

BOURSE AUX VÉLOS ET AUTRES ANIMATIONS

Place Aristide Briand

ATELIER D'AUTO-RÉPARATION
MARQUAGE ANTIVOL
BALADE À VÉLO AU FÉMININ
JEUX SUR LA MOBILITÉ DURABLE
PARCOURS D'APPRENTISSAGE ENFANT
ATELIER PLAN VÉLO - STAND PASS'VÉLO...

10h-17h : Animations
10h-12h30 : Dépôt de votre vélo
14h-17h : Vente de votre vélo

INFORMATIONS : charenton.fr ou 01.46.76.46.72

SEMMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ
ecophylle
wilmov
Charenton ma ville

6) FAVORISER L'IMPLANTATION D'ACTEURS ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIFS

La Ville soutient les acteurs économiques et associatifs qui souhaitent développer une activité en faveur des mobilités douces à Charenton-le-Pont. Des partenariats ont ainsi été noués avec les deux **vélocistes** charentonnais implantés en 2020 et 2021 : les Charentonnais peuvent s'y rendre pour bénéficier d'un marquage antivol à moitié prix (cf. 1.2.c) ou pour utiliser leur Pass'Vélo (cf. 1.2.d). Ces commerçants participent aux événements municipaux autour du vélo dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité.

Le **club cycliste** Team 94 Cycling s'est également installé à Charenton en 2021 et sa section vélo loisirs propose des balades entre femmes. La Ville soutient également les **initiatives citoyennes**, comme le projet de création d'un atelier d'autoréparation de vélo qui a été relayé dans la communication municipale et inauguré dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité.



Bourse aux vélos à Charenton – sept. 2021

PRATIQUE DU VÉLO À CHARENTON

1) LA PLACE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

A) ÉTUDE INSEE SUR LES MODES DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL 2017

Lors d'une étude réalisée pour l'INSEE en 2017, **près de 3 % des actifs charentonnais ont déclaré utiliser le vélo pour effectuer leur trajet quotidien domicile-travail**, ce qui situait Charenton à peu près au même niveau que Vincennes et légèrement derrière Montreuil. Les transports en commun sont apparus largement majoritaires dans les modes de déplacement utilisés (55,6%) en raison de la très bonne desserte dont bénéficie la Ville (2 stations de métro, 8 lignes de bus).

Depuis la réalisation de cette enquête et la survenue de la crise sanitaire en 2020, constat est fait que la pratique quotidienne du vélo a augmenté. Il devient par conséquent nécessaire de développer l'intermodalité afin de privilégier les déplacements doux pouvant se combiner sur l'ensemble du territoire Charentonnais pour les trajets domicile-travail.

TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL INFÉRIEURS À 5 KM

Source : Insee, recensement de la population 2017



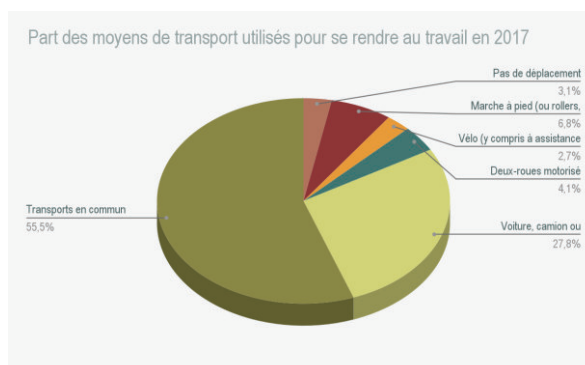
60,3 %

SONT RÉALISÉS EN VOITURE



5 %

SONT RÉALISÉS À VÉLO



Source : Insee, RP2017 exploitation principale

B) ENQUÊTE DE MOBILITÉ NATIXIS - COMMUNAUTÉ BPCE 2020

Cette étude réalisée sur l'ensemble des collaborateurs du groupe BPCE (8 588 réponses) comporte un focus sur le site Natixis de Charenton comprenant **1704 répondants** de 45 ans de moyenne d'âge. Un peu plus de la moitié des salariés déclare venir au travail en transports en commun (contre une moyenne de 68% en Ile de France) et un tiers en voiture. **7 % prennent le vélo** et parcourent en moyenne 6 km pour un vélo classique et 9 km pour un vélo électrique. Les répondants résident en moyenne à 19 km de leur lieu de travail et mettent 58 minutes pour le rejoindre par les transports en commun. Les cyclistes sont principalement motivés par des **raisons liées à la santé, à l'écologie, à la rapidité et à l'autonomie**. Seuls 4% des utilisateurs réguliers en sont mécontents, craignant de s'exposer à la pollution et de ne pas être en sécurité.

La majorité des répondants se déclarent **intéressés par la mise en place de pistes cyclables**, mais également par une incitation financière (qui pourrait les pousser à un report modal vers le VAE) et par la mise en place de lieux de stationnement sécurisés.

VARIABLES DE CHOIX TOTAL RÉPONDANTS N=8 588 :

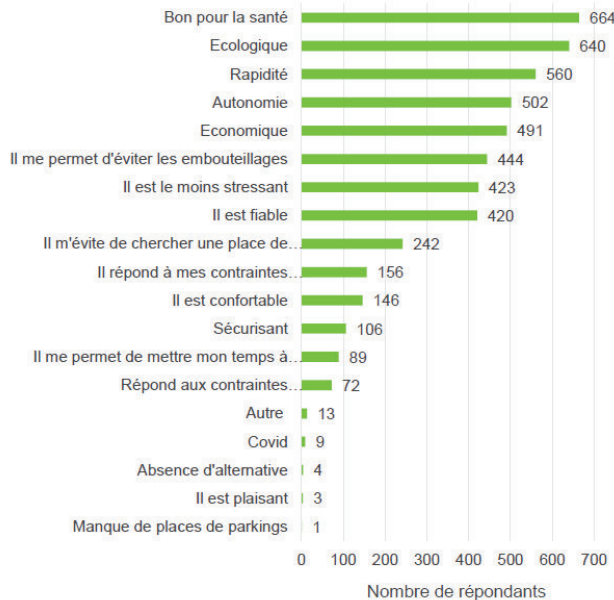


Les cyclistes sont principalement motivés par des raisons liées à la **santé**, l'**écologie** et la **rapidité**

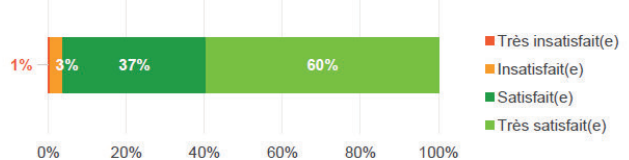


4% d'insatisfaits parmi les utilisateurs de **modes actifs**

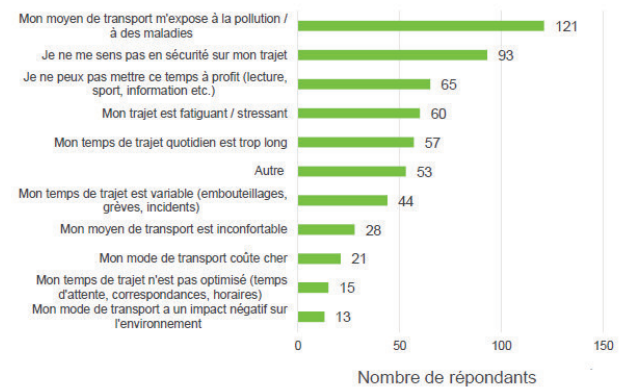
MOTIVATIONS - MODES ACTIFS (N=916)



TAUX DE SATISFACTION DES MODES ACTIFS (N=917)



RAISONS DE L'INSATISFACTION - MODES ACTIFS (N=263)



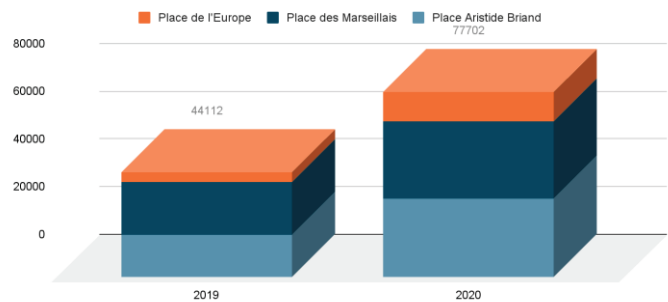
Source : Enquête mobilité interne Natixis 2020 - Traitement et analyse par Ekodev

2) LA MONTÉE EN CHARGE DES LOCATIONS VÉLIB' ET DES DEMANDES D'AIDES À L'ACHAT D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Les données chiffrées à notre disposition indiquent une forte montée en charge de l'utilisation du vélo à Charenton sur les dernières années.

D'une part, les données fournies par **Vélib'** indiquent une **nette progression du nombre d'utilisateurs** de ce service sur les 3 dernières années : 752 abonnés Vélib' à Charenton en juin 2019, 1 385 en juin 2020, 1 320 en juin 2021.

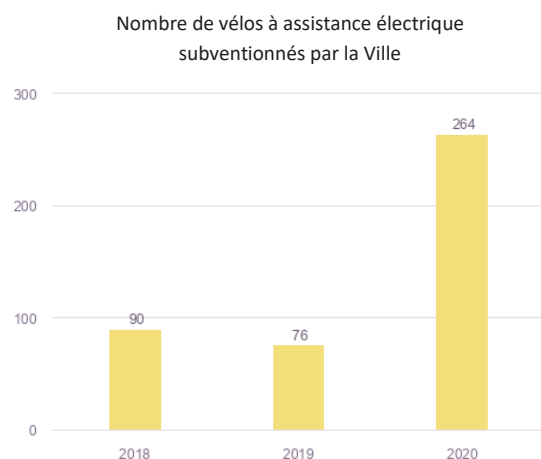
Nombre de locations de Vélib' par station et par an



Le nombre de locations ayant pour destination et/ou origine Charenton a plus que doublé sur la même période, passant de 6 359 en juin 2019 à 14 690 en juin 2021. Les Vélib' sont utilisés principalement pour se déplacer entre Charenton et d'autres communes à proximité, pour un trajet de 20 minutes en moyenne. Moins de 10% des trajets se font au sein de Charenton.

D'autre part, l'évolution du nombre de vélos à assistance électrique subventionnés par la Ville

entre 2018 et 2020 témoigne également d'une forte croissance de la pratique du vélo. En effet, le **nombre de vélos subventionnés a triplé**, passant de 90 vélos en 2018 à 264 vélos en 2020. La Ville a également triplé son enveloppe budgétaire allouée à cette subvention pour répondre à l'engouement des Charentonnais pour les VAE.



3) L'ACCIDENTOLOGIE VÉLO

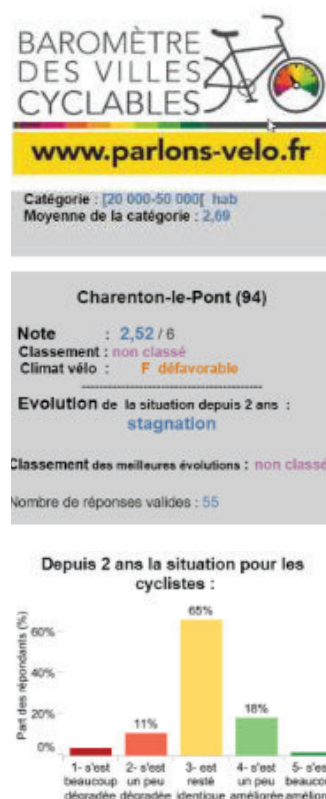
L'accroissement du nombre d'usagers du vélo augmente mathématiquement leurs risques d'implication dans des accidents de la circulation. Ce mécanisme se vérifie dans les chiffres officiels. Ainsi, au cours du second semestre 2020, trois accidents corporels ont concerné un ou plusieurs vélos (ce qui représente 13 % des accidents survenus à Charenton), alors que pour le **1er semestre 2021, cinq accidents** de même nature sont à déplorer. Jusqu'à présent, les véhicules motorisés (voitures, camionnettes) étaient à chaque fois mis en cause pour un manquement de prudence, d'attention ou de priorité. Il est à noter un paramètre nouveau pour les deux derniers accidents survenus au 1er semestre 2021, puisqu'ils impliquent des trottinettes électriques avec des vélos. Ce phénomène est à prendre en considération dans une perspective d'apaisement de la circulation.

4) LE BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2019 DE LA FUB

Charenton a obtenu la **note de 2,52 sur 6** au baromètre des villes cyclables 2019 de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), alors que la note moyenne des villes de sa catégorie (+ de 20 000 habitants) est de 2,69.

65% des personnes interrogées ont ainsi exprimé un sentiment de stagnation dans la situation des cyclistes sur les deux dernières années et disent attendre des améliorations.

Il faut noter toutefois que cette enquête n'a pas été effectuée sur un échantillon représentatif de la population, mais repose sur un dispositif de contribution libre et que **seuls 55 cyclistes Charentonnais ont répondu**.



5) LES ENQUÊTES AUPRÈS DES CHARENTONNAIS

A la suite de la concertation sur le projet Charenton Bercy et d'une enquête auprès des scolaires, la Ville de Charenton a proposé aux Charentonnais deux sondages liés à la pratique cycliste permettant de déterminer et d'évaluer au mieux l'existant et les besoins sur la commune. Le premier portait spécifiquement sur le stationnement réglementé. Le second sur la pratique du vélo à Charenton.

A) CONCERTATION DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS - PROJET QUARTIER CHARENTON-BERCY 2019

Les 75 participants des différents ateliers organisés en 2019 sur l'évolution du quartier Charenton-Bercy ont en premier lieu souligné **l'enclavement du quartier** et les difficultés à rejoindre Paris et le Bois de Vincennes, les autres villes voisines, ainsi que le centre-ville. **L'accessibilité faible des berges et l'étroitesse de la passerelle de Valmy**, notamment, ne favorisent pas la pratique du vélo. Ils se sont exprimés pour un partage clair des circulations comprenant l'aménagement de vastes espaces, pour l'élargissement de la passerelle qui la rendrait plus praticable et pour un accès pratique aux berges. La prolongation de la rue Baron Le Roy est espérée comme pouvant



constituer un nouvel axe structurant permettant de relier facilement Charenton-Bercy à Paris-Bercy pour les piétons et pour les cyclistes en évitant l'échangeur.

B) ENQUÊTE ECO-MOBILITÉ AUPRÈS DES SCOLAIRES 2020

Cette enquête, menée en 2020 auprès des jeunes écoliers, collégiens et lycéens scolarisés à Charenton par le biais d'un questionnaire en ligne, a recueilli **près de 400 réponses**. Environ 80 % des élèves ayant répondu habitent à moins d'1 km de leur établissement et ont un temps de trajet inférieur à 15 minutes ; trajets qu'ils effectuent à pied dans leur immense majorité. Seuls 21 jeunes déclarent effectuer le trajet domicile-établissement scolaire à vélo au moins trois jours par semaine, ce qui est peu (en comparaison la trottinette à trois fois plus d'adeptes). Pour 65 % des réponses, le vélo apparaît surtout comme **dangereux par manque d'aménagements dédiés**. Les scolaires réclament un marquage au sol systématique dans les rues à sens unique y compris pour le double-sens cyclable lorsque la largeur de la voie le permet. Il ressort également des réponses fournies que les jeunes trouvent le vélo peu confortable, peu pratique et chose plus étonnante, moins d'un quart d'entre eux l'estiment bon pour la santé.

C) SONDAGE MUNICIPAL "STATIONNEMENT" 2020

Le sondage sur le stationnement a eu lieu en octobre 2020. Les résultats ont été communiqués aux Charentonnais dans le *Charenton Magazine* de Décembre 2020/Janvier 2021. Au total, 302 charentonnais ont participé.

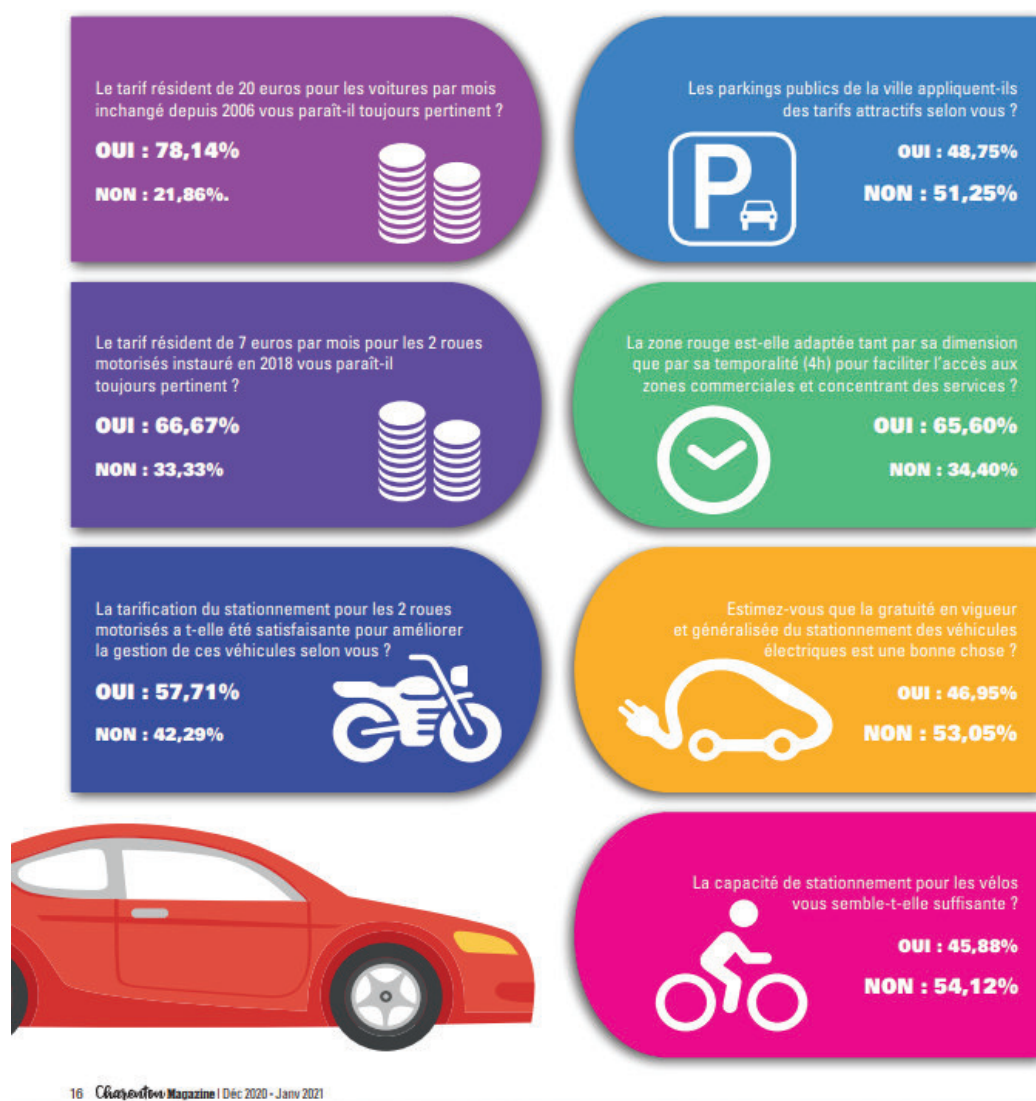
Une question portait notamment sur la capacité de stationnement pour les vélos. **54 % des personnes ayant répondu considéraient**

que le stationnement pour les vélos était insuffisant sur la ville et 26 % des commentaires avaient trait au **besoin de sécuriser et/ou abriter** le stationnement vélo.

CONCERTATION

Votre avis sur le stationnement réglementé

Durant le mois d'octobre chaque habitant a été invité à participer activement et directement à l'amélioration du plan de stationnement en répondant à un questionnaire sur cette thématique essentielle. Vous avez été 302 à vous exprimer, à donner votre opinion et à formuler des propositions. Grâce à cette forte mobilisation, la Municipalité va à présent pouvoir dresser les nouvelles lignes de son dispositif.



D) SONDAGE MUNICIPAL "PRATIQUE DU VÉLO" 2021

Un sondage spécifiquement dédié à l'usage du vélo a été réalisé du 04 février au 31 mars 2021. Il a reçu la participation de 589 personnes sur le site internet de la Ville, 51

personnes ont répondu sur un format papier. Au total, **640 personnes** ont contribué à cette enquête.

Une restitution détaillée a été communiquée dans le *Charenton Magazine* de mai 2021 dont voici les enseignements principaux :

- La majorité des personnes sondées font du vélo régulièrement (67% des sondés)
- Les sondés utilisent le vélo principalement pour leurs loisirs ou se rendre au travail
- Ils se déplacent dans Charenton ou dans un rayon de 10 km
- Ils ont recours à un vélo classique pour la majorité
- Leur usage du vélo est complémentaire à d'autres modes de circulation, dont principalement les transports en commun et la marche à pied



< EN DIRECT >





Les attentes exprimées par les Charentonnais dans le cadre du sondage municipal « La pratique du vélo » 2021

Ces éléments ont été pris en compte pour la réalisation du Schéma directeur cyclable.

E) ENQUÊTE AUPRES DES BAILLEURS SOCIAUX 2021

Le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de Charenton-le-Pont a également mené une enquête auprès des bailleurs sociaux afin de

prendre connaissance de ce qui était proposé en termes de mobilités cyclables pour les locataires du parc social et de les inciter à aménager des espaces sécurisés de stationnement. Cette enquête a alimenté le diagnostic sur les infrastructures et services existants dans la Ville.

ÉVALUATIONS ET RECOMMANDATIONS

1) ÉVALUATIONS

Le vélo est un **mode de déplacement toujours plus présent à Charenton**, d'années en années, faisant l'objet de nombreux facteurs d'incitation. **Des obstacles demeurent cependant à sa pratique** comme la discontinuité du réseau et le manque de sécurité ; points noirs clairement identifiés. La cohabitation entre cyclistes et automobilistes d'une part et entre cyclistes et piétons, d'autre part, reste par ailleurs à améliorer.

Lisibilité

- Un manque de cohérence et de lisibilité des aménagements
- L'absence de signalisation systématique pour les vélos

Continuité et maillage

- L'absence de continuité entre les pistes cyclables existantes
- Des voies départementales structurantes mais dépourvues d'aménagements cyclables pour relier les quartiers

Sécurité

- Une insécurité des déplacements cyclistes sur plusieurs secteurs
- Une dangerosité pour les piétons quand les bandes sont sur les trottoirs
- Un stationnement illicite de véhicules motorisés sur certaines bandes cyclables constituant des obstacles
- Un manque d'éclairage sur certaines voies

Stationnement

- Une insuffisance de parking à vélos aux abords des principaux pôles d'attractivité
- Un besoin de sécurisation accrue du stationnement des vélos
- Une demande nouvelle de la part des syndicats de copropriété

Services

- Une insuffisance de l'offre Vélib' dans le Sud de la Ville
- Une demande de poursuite des ateliers réparation et de l'apprentissage

2) RECOMMANDATIONS

Afin de garantir continuité, sécurité et efficacité de la pratique cycliste, il a été identifié plusieurs **grands principes d'aménagement** qui constitueront les axes majeurs de travail de la Ville dans le cadre du plan triennal.

Voirie

- Aménager des pistes cyclables en site propre sur les artères principales et assurer une capillarité en bandes cyclables ou zone de circulation apaisée
- Généraliser le double-sens cyclable dans toutes les rues ayant une largeur suffisante
- Créer des bandes ou pistes cyclables sécurisées
- Étendre les zones de rencontre et créer de nouvelles limitations à 20 km/h
- Éviter la cohabitation entre piétons et cyclistes sur les trottoirs
- Réduire le trafic de transit

Signalétique

- Déployer des panneaux de signalisation "cédez-le-passage cycliste au feu rouge" et des feux cyclistes
- Systématiser le sas sécurisé aux feux tricolores

Stationnement

- Multiplier les arceaux de stationnement
- Installer des parkings sécurisés
- Améliorer la visibilité à l'approche des passages piétons par l'installation de stationnement vélos
- Accompagner les bailleurs sociaux et les syndicats dans la recherche de solutions de stationnement vélo pour leurs résidents

Services

- Développer l'offre Vélib
- Installer des bornes de gonflage et des stations de réparation
- Amplifier l'offre d'apprentissage

CONSULTATIONS

L'action de la Ville s'accompagne d'une **démarche de concertation d'une ampleur inédite** avec l'ensemble des acteurs concernés par le sujet, lesquels constituent des interlocuteurs privilégiés régulièrement consultés tout au long du processus. Le Plan Vélo a ainsi été **conçu de manière collaborative, consultative et concertative**.

1) LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Ces partenaires répartis selon leurs compétences et leurs implantations géographiques se rapportant au Plan Vélo.

Les gestionnaires de Voies

- **Département du Val-de-Marne** au titre des axes structurants et des voies à grande circulation (rue de Paris ; avenue de la Liberté et rue de l'Arcade ; avenue De Lattre de Tassigny ; quai de Bercy et quai des Carrières ; rue de la République)
- **Haropa et Voies Navigables de France** au titre du chemin de l'Ancienne Écluse et du chemin de Halage aux confluents de la Seine et de la Marne,
- **Ville de Paris** au titre de l'échangeur de Bercy

Les villes et territoires limitrophes assurant une continuité territoriale

- **Paris XIIème arrondissement** au titre de l'entretien et du revêtement de la voie verte Avenue de Gravelle au sujet de laquelle les maires des deux communes limitrophes ont formulé une saisie afin d'obtenir une

requalification de cet itinéraire cyclable

- **Saint-Maurice**
- **Maisons-Alfort** par le pont de Charenton
- **Alfortville** par la passerelle commune qui fait actuellement l'objet d'une réflexion concernant sa mise aux normes et la rénovation de la structure de ce véritable axe cyclable, seul lien permettant de relier les deux villes (la création d'une nouvelle rampe normée étant envisagée côté Alfortville pour faciliter les flux de piétons et de cyclistes)
- **Ivry-sur-Seine** de par les deux ponts Nelson Mandela et la passerelle aux câbles
- **Le Territoire Paris Est Marne et Bois** dans le cadre du PCAET

La Ville de Charenton échange régulièrement avec ces collectivités à propos de l'évolution des voies d'accès à son territoire, et ce avec la préoccupation constante de les rendre conformes aux exigences de la pratique cycliste.

Pour cette raison, **les deux ponts Nelson Mandela** reliant Charenton à Ivry, qui constituaient une importante coupure urbaine, ont fait l'objet, après concertation, d'importants travaux menés par le Conseil Départemental du Val-de-Marne, ayant pour finalité de renforcer la sécurité des cyclistes et le confort des piétons. 902 mètres de pistes cyclables ont ainsi été créés, ainsi qu'une rampe vélo/piéton (et un escalier pour les piétons) permettant de relier en toute sécurité la rive droite du Pont et le chemin de l'ancienne écluse. 24 nouveaux candélabres ont également été implantés afin de répondre aux besoins de luminosité exprimés par les cyclistes. Ces travaux, d'un montant de 9

millions d'euros pour le volet aménagements et de 4,5 millions d'euros pour le volet réparation des ouvrages d'art, ont été pris en charge par le Département du Val-de-Marne.



La connexion à un réseau efficace :

- **Département du Val-de-Marne** au titre du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables 94
- **Région Île-de-France** au titre du RER Vélo
- **Métropole du Grand Paris** au titre du Plan vélo Métropolitain
- **Union Européenne** au titre de l'Eurovélo 3

La constitution d'un réseau cyclable régional et métropolitain est un objectif de travail partagé par ses institutions et auquel la Ville de Charenton s'est ralliée résolument.

En complément des partenaires institutionnels énumérés ci-dessus, la Ville de Charenton a également adhéré en 2021 au **Club des Villes et Territoires cyclables**,



acteur national majeur en matière de politiques et de réalisations cyclables pour un meilleur partage de la rue.

La collaboration avec la ville de **Montreuil**, pionnière en matière de politique cyclable, a été particulièrement enrichissante aussi bien avec M. Olivier Stern, Maire Adjoint en charge des mobilités, de la ville cyclable et du stationnement, qu'avec leurs services techniques.

2) LES ASSOCIATIONS CYCLISTES

Afin de bénéficier de leur expertise technique et de leur point de vue utilisateurs, les associations cyclistes franciliennes ont régulièrement été consultées dans l'élaboration du diagnostic et du projet du Plan Vélo. Leur avis constructif et leur participation active ont permis de gagner en efficacité.

A) PARIS EN SELLE - PARIS EST MARNE ET BOIS



Parmi les objectifs de cette association qui vise à promouvoir l'usage sécurisé du vélo sur le Territoire figure le suivi de la mise en œuvre des infrastructures et équipements cyclables. Plusieurs membres de cette association habitent Charenton et s'impliquent fortement dans le processus. Ainsi, depuis juillet 2020 a été créé un comité technique qui a participé à établir un diagnostic complet de la Ville et à co-construire les plans d'aménagements tels qu'ils sont ici présentés. Une tournée préalable à vélo puis des sessions régulières de travail ont été organisées en 2021. Les points noirs d'aménagements, la signalétique, les doubles-sens cyclables, le stationnement et les jalonnements ont ainsi été étudiés et traités.



B) PARTAGE TA RUE 94



Cette association vise à promouvoir les déplacements des cyclistes, mais aussi des piétons et des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Les membres de cette association sont basés à Créteil et sont intéressés par l'amélioration des aménagements visant à rendre la voirie et les espaces publics charentonnais plus accessibles, plus sûrs et plus confortables, notamment dans l'axe joignant Paris à Créteil via Maisons Alfort. Leur collaboration a permis également de relayer la communication afin d'amplifier la consultation citoyenne.

C) COLLECTIF VÉLO ÎLE DE FRANCE (EN LIEN AVEC LE DÉPARTEMENT)



Ce collectif regroupe plus de 40 associations sur la Région et s'intéresse surtout aux grands axes. Les échanges portent avec ses représentants principalement sur l'aménagement des voies départementales traversant Charenton. C'est ce collectif qui porte le projet du RER Vélo avec la Région Ile-de-France.



3) LES CHARENTONNAIS

La consultation des usagers a bénéficié d'un dispositif expérimental et innovant facilité par un travail en transversalité entre les services de la Ville et la mise à disposition d'une plateforme numérique interactive dédiée à la démocratie participative.

A) UN DISPOSITIF EXPÉRIMENTAL ET INNOVANT

Cette consultation a pris une **forme hybride alliant cinq ateliers de rue à différents points de la Ville et des modules numériques**.

La phase de concertation relative au plan vélo s'était fixée plusieurs objectifs avec plusieurs niveaux de participation :

- Un niveau **informatif** : un état des lieux des aménagements et des services existants et projetés (incluant l'ensemble de plans de la Ville (Zone 30, 50 actuelles et à venir, emplacements des stations Vélib' ; des arceaux vélos, des pistes cyclables...) et un rappel des règles de la sécurité routière).
- Un niveau **consultatif**. Il avait pour objectif de visualiser les besoins en arceaux vélos identifiés par les cyclistes et de prioriser leurs futures installations. Il offrait aux habitants la possibilité de choisir l'emplacement de certains aménagements (bornes de gonflage et stations de réparation) dans un cadre prédéterminé, ainsi que de solliciter l'installation d'un abri sécurisé à proximité de leur domicile...
- Un niveau **concertatif**. Les habitants et usagers de l'espace public étaient invités à nourrir une réflexion globale sur le partage de l'espace public par les différentes mobilités et les

améliorations à apporter. Chaque utilisateur disposait de la possibilité d'ajouter des points spécifiques sur la Ville et d'indiquer les zones sujettes au croisement des mobilités et qui mériteraient une réflexion pour une possible amélioration. Il était également possible de « liker » chaque option et de les commenter.

La démarche se présentait ainsi de la manière suivante :

- Un volet présentiel avec des ateliers de rue animés par les services et les élus
- Un volet numérique avec des modules participatifs en ligne (utilisable durant les ateliers également) possible notamment par la mise à disposition de tablettes numériques connectées
- Des rencontres et des interactions productives entre les usagers de l'espace public et la municipalité
- Un suivi et une prise en compte des contributions avec une restitution globale en octobre/novembre 2021



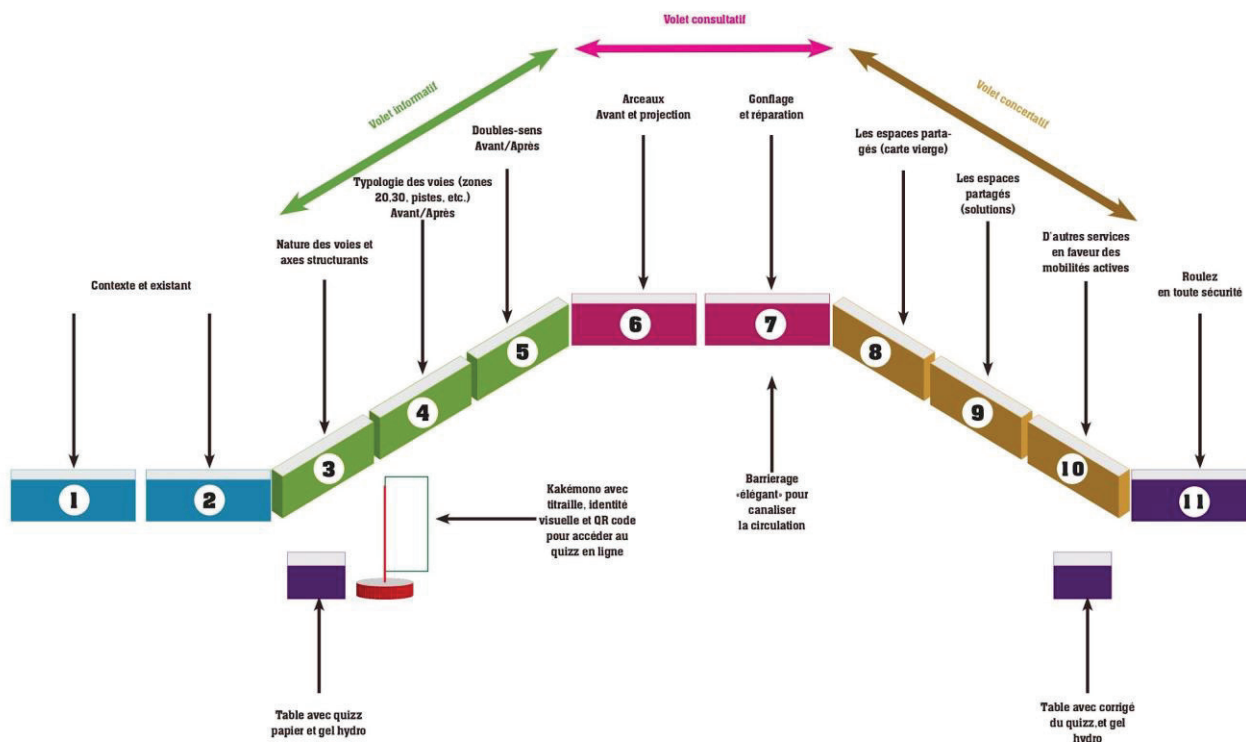
Les objectifs étaient les suivants :

- Apporter des informations au public sur le plan vélo de manière générale (État des lieux du plan vélo à Charenton) de manière dynamique et interactive.
- Consulter sur les préférences relatives à la place des prochains arceaux vélos et les bornes de gonflage et de réparation
- Concerner sur les espaces utilisés par l'ensemble des mobilités
- Faciliter l'inscription des Charentonnais pour bénéficier de places dans les abris sécurisés.
- Développer des méthodes participatives innovantes sur la Ville

Les ateliers de rue ont opté pour une forme à l'image de ses objectifs :



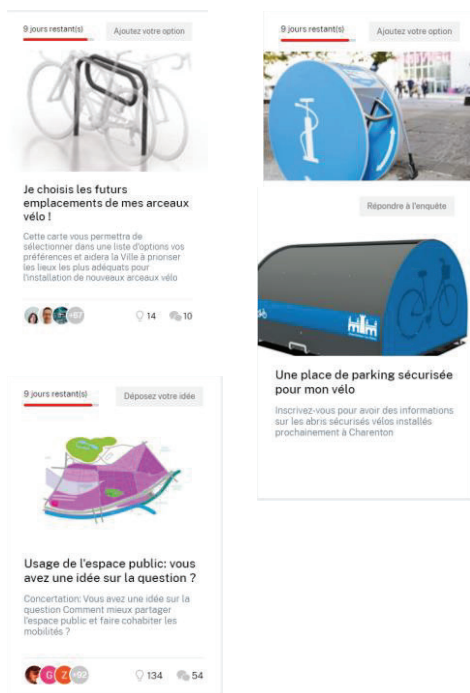
PLAN VELO Configuration des ateliers de rue



Le format numérique du plan vélo disposait de **7 modules**. Certains ont apporté de l'information :



D'autres offraient aux utilisateurs la possibilité de contribuer individuellement et de manière interactive :



Ce format a favorisé une participation « à la carte », adaptée et non contraignante : les utilisateurs ont pu ainsi donner leurs avis sur l'espace public sans obligatoirement passer par les autres étapes.

B) LES CONTRIBUTIONS DES CITOYENS

Parmi les modules permettant une participation habitante (au nombre de trois), le volet de la concertation a très largement mobilisé les charentonnais. **La question de l'usage de l'espace public est une thématique prégnante** et l'appropriation qui a été réalisée de la carte interactive a certainement rendu compte de cet intérêt.

Le module du quizz a offert une dimension pédagogique et un caractère ludique à la démarche. Il a permis d'appréhender la **connaissance des Charentonnais sur le réseau circulaire de la Ville**, en complément des cartes informatives qui étaient présentées.

Quelques éléments significatifs :

- 73 personnes ont participé au quizz
- 50% des participants ignoraient que la rue de Paris est sous la responsabilité du département
- 69% des participants savaient que le quai de Bercy et le quai des Carrières sont des voies départementales.
- 53.3% des participants ignoraient que l'avenue de la Liberté étaient une voie départementale
- 63.3% des participants savaient que le chemin de halage n'est pas une voie communale
- 86.7% des participants savaient que la piste cyclable de l'avenue de Gravelle est une voie traversant Charenton mais sous la responsabilité de la Ville de Paris.



Le module consultatif a permis de prioriser les futures implantations d’arceaux vélos. En ce qui concerne les bornes de réparation et de gonflage, **les participants ont pu voter pour différents points de la Ville.** Les Charentonnais ont été nombreux à exprimer leurs besoins en matière d’abris sécurisés.

Quelques éléments significatifs :

- 85 personnes ont voté pour prioriser les installations des arceaux vélo. Les emplacements qui ont recueilli le plus de vote sont au niveau du 12 avenue Jean Jaurès, du 8 avenue du Général de Gaulle, place des Marseillais et 8 rue du Président Kennedy.
- 80 personnes se sont exprimées pour choisir les emplacements des bornes de gonflage et stations de réparation vélo. Les lieux qui ont recueilli le plus de vote sont au niveau du 16 avenue Jean Jaurès, 43 rue de Paris, place de la Coupole, 3 avenue du Général de Gaulle, 5 avenue de la Liberté.

- La proposition d’un nouveau service de stationnement sécurisé grâce à un système d’abonnement résidentiel à un arceau dans un abri sécurisé installé sur l’espace public a suscité beaucoup d’engouement. 161 personnes ont déclaré leur intérêt pour obtenir 178 places dans les futurs abris sécurisés. L’ensemble des quartiers sont concernés par les demandes, avec une prédominance dans le quartier Centre où l’habitat ancien est le plus important.



Le module cartographique a suscité beaucoup d’intérêt et un engouement généralisé pour la démarche mise en œuvre. Ce système a permis une **priorisation des thématiques et lieux concentrant l’attention des Charentonnais.** L’appropriation par des participants de ce module a permis d’élargir à des sujets hors champ et transverses, ce qui a largement enrichi la construction du Plan Vélo.

Quelques éléments significatifs :

- 182 personnes ont contribué à ce module. 272 ont quant à elles voté pour des propositions. Ainsi **454 personnes** ont participé en tout.
- Les **cinq contributions de l'association Paris en Selle** sont celles qui ont suscité le plus d'engouements.
- La majorité des contributions concerne **le quai des Carrières/quai de Bercy puis la rue de Paris, l'avenue de Gravelle**, et l'avenue De Lattre de Tassigny. Elles portent sur divers sujets:
 - Une insécurité des jalonnements cyclistes dans ces axes ainsi qu'au niveau de l'avenue de la Liberté
 - Le stationnement gênant de véhicules sur la bande rue de Paris
 - La dangerosité de certaines intersections
 - La connexion difficile pour les cyclistes entre le quartier de Bercy et le Centre, le Quai des Carrières, la Seine ou Paris
 - Le conflit entre piétons et cyclistes avenue De Lattre de Tassigny, avenue de Gravelle, parvis de l'école Aristide Briand
 - La difficulté de rejoindre l'avenue Jean Jaurès depuis la rue de Paris
 - L'accès limité au chemin de Halage par le gymnase Tony Parker
 - La dégradation de la piste parisienne de l'avenue de Gravelle
 - Le manque de continuité rue Victor Hugo
 - Le cheminement dangereux des écoliers aux horaires d'entrée et de sortie d'écoles
- La vitesse excessive des voitures
- Les conflits d'usage avec les trottinettes
- L'absence de panneaux M12 et de SAS devant les feux tricolores
- L'absence d'éclairage sur le chemin de halage
- L'absence de stationnement sécurisé vélo
- Le manque d'arceaux vélo devant les commerces
- **En complément à la question relative aux espaces de partage des mobilités, de nombreuses contributions transverses** ont été apportées : elles concernent des demandes de pédagogie et de sensibilisation au respect mutuel des usagers et du code de la route pour tous, une intensification de la verbalisation et du respect du code de la route, la diffusion d'une carte avec les jalonnements cyclables de la ville, l'apprentissage pour adulte du vélo, etc.
- Des demandes supplémentaires pour les arceaux vélo et les bornes de gonflage ont été également exprimées.



Les ateliers de rue du plan vélo, couplés à l'usage de la plateforme numérique ont permis la sensibilisation et la **participation d'un public large et diversifié** sur l'usage du vélo et le partage de l'espace public. L'ensemble des contributions ont été traitées, analysées et intégrées dans le Plan Vélo communal. Au total, nous estimons qu'avec les cinq ateliers de rue, **le plan a touché environ 600 charentonnais.**

Il y a eu 475 inscriptions en ligne. De nombreux charentonnais se sont déplacés et ont participé sans s'inscrire systématiquement sur le site internet. Le **bilan** de la consultation et les réponses apportées par la Ville aux interrogations et suggestions qui ont émergé lors de la phase consultative ont été **communiqués via le journal municipal, la rubrique vélo du site Internet de la ville et la plateforme participative.**

< EN DIRECT >



PLAN VÉLO

Les premiers chiffres de la consultation

Initiée le 3 juillet, la phase participative du Plan vélo a pris fin le 30 septembre. Avec le plan vélo, la Municipalité souhaite adapter la Ville d'aujourd'hui aux besoins de demain et faire de Charenton une ville plus apaisée et toujours aussi agréable à vivre. Cette mutation forte, la Ville a tenu à la construire avec la participation des habitants qui ont été nombreux à répondre présent puisque cette consultation a suscité 600 contributions. Preuve que les questions liées aux nouvelles mobilités et à la démocratie participative sont deux thématiques qui font parfaitement écho aux attentes des habitants.

600 La consultation du Plan Vélo a suscité 600 contributions.

80 participants ont choisi leurs emplacements favoris pour les bornes de gonflage et réparation

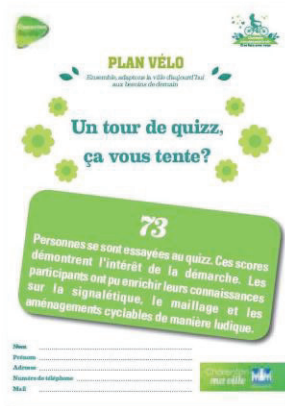
85 participants se sont prononcés sur leurs emplacements préférés pour les futurs arceaux.

Les 6 emplacements arrivés en tête sont :

- 12, avenue Jean Jaurès
- 8, avenue du Général de Gaulle
- Place des Marseillais (ex aequo)
- 8, rue Kennedy (ex aequo)
- 107, rue de Paris
- 3, place Henri IV

Les 5 emplacements arrivés en tête sont :

- 16, avenue Jean Jaurès
- 43, rue de Paris
- Place de la Coupole
- 3, avenue du Général de Gaulle
- 5, avenue de la Liberté



Retrouvez dès à présent l'ensemble des contributions et dans quelques semaines les réponses aux questions ainsi suscitées sur lafabriquecitoyenne.charenton.fr

USAGE DE L'ESPACE PUBLIC : VOUS AVEZ UNE IDÉE SUR LA QUESTION ?

Un module concertatif du Plan vélo interrogeait les participants sur la meilleure manière de partager l'espace public. Les contributeurs ont été nombreux à s'interroger et, via une carte interactive, à pointer les sites nécessitant une attention particulière afin de faire harmonieusement cohabiter tous les modes de déplacements. Les axes ayant suscité le plus d'intérêt sont les suivants :

1

2

3

A person wearing a blue hoodie and a black backpack is riding a green bicycle away from the camera on a cobblestone path. The path is lined with trees that have bright yellow autumn leaves. In the background, there are parked cars, including a white van, and a blue parking sign with a white 'P' and a white 'V' below it. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

**PROSPECTIVE ET
PLAN D'ACTION
PLAN VÉLO
CHARENTON**

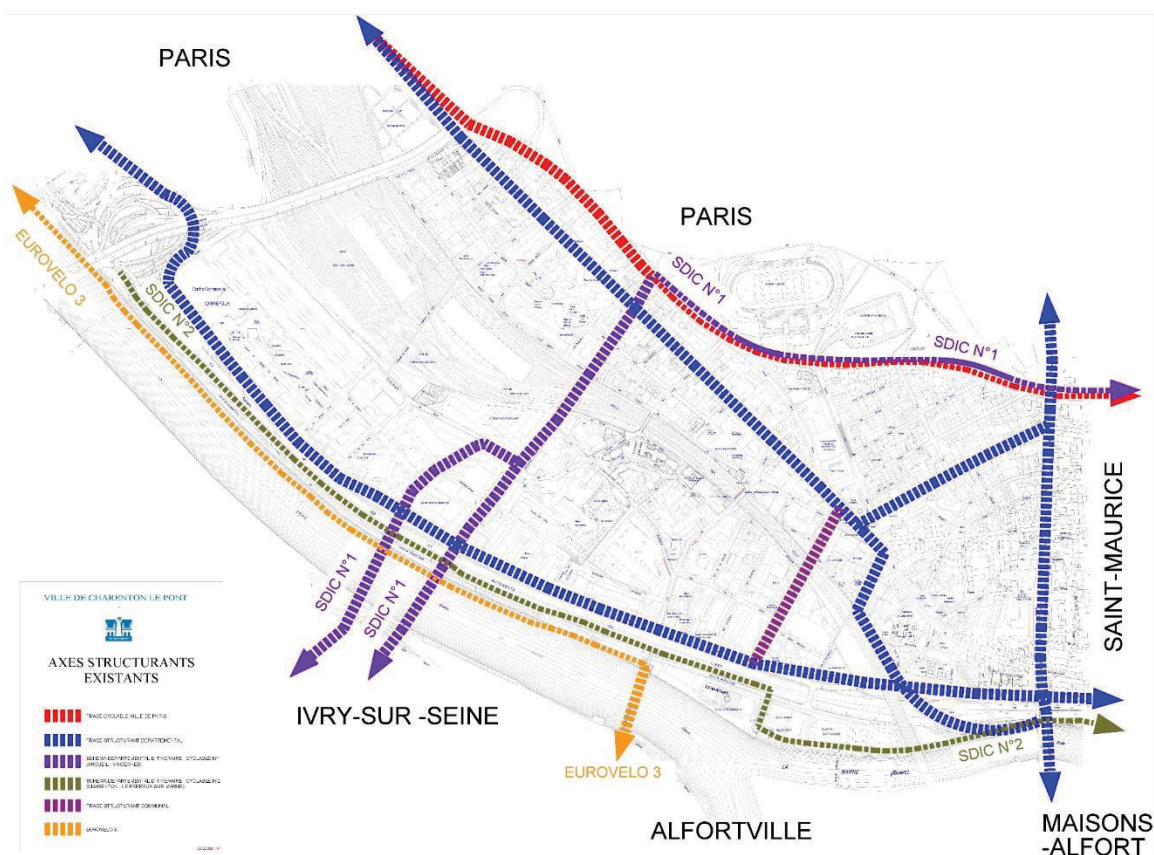
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

1) CONNECTER CHARENTON À UN VASTE MAILLAGE CYCLABLE

De par le futur maillage, Charenton se trouve au carrefour de tous les axes cyclables franciliens. Il est donc essentiel que le Plan Vélo prévoie les connexions nécessaires avec l'ensemble des réseaux existants et ceux en cours de structuration. Ainsi, Charenton se situera **au cœur des principaux pôles de déplacements cyclables de la région Ile-de-France.**

A) ACCÈS PARIS ET SEINE

Dans le cadre des projets d'aménagement des deux Bercy (Charenton et Paris), il est envisagé de **rapprocher les deux quartiers et de les reconnecter à la ville**, de part et d'autre de l'échangeur, par l'aménagement de nouvelles voies intégrant les déplacements doux (la future extension de la rue Baron-le-Roy et la passerelle Valmy réaménagée). Il est également envisagé un **franchissement de l'A4 transformé en boulevard urbain** afin d'accéder à la Seine et au chemin de halage.

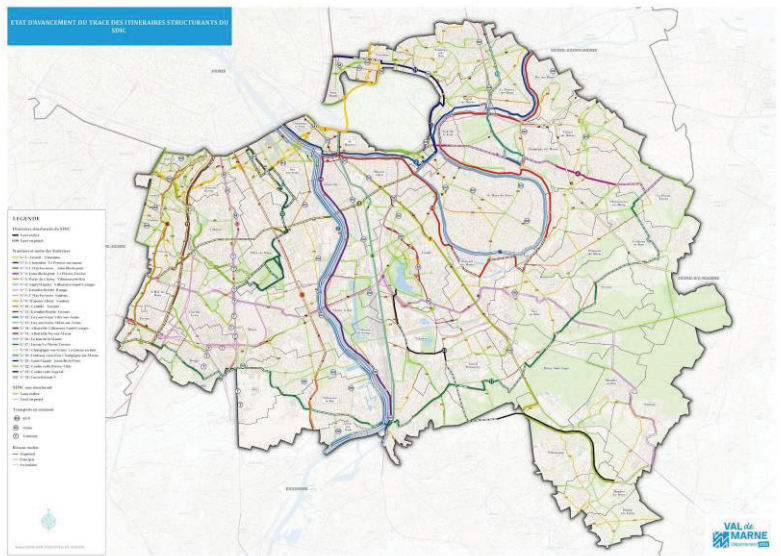


Plan 8 – Axes cyclables structurants du Plan Vélo

B) LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DU VAL DE MARNE

Approuvé en 2002, il traverse en **deux axes transversaux** la Ville de Charenton :

- Axe n°1 (Arcueil à Vincennes) en passant par l'avenue de la Liberté et l'avenue de Gravelle. Ces voies feront l'objet de requalifications pour insérer des pistes cyclables sécurisées.
- Axe n°2 (Charenton au Perreux sur Marne) en passant par le chemin de l'Ancienne Écluse et le chemin de Halage.



C) LE PLAN VÉLO MÉTROPOLITAIN

Adopté en 2021, il comprend **8 axes structurants** dont 2 traversent Charenton, d'est en ouest :

- Axe n°4 (Bourg la Reine à Créteil par Paris Concorde et Bastille) en passant par la rue de Paris et la rue Arthur Croquette. Ces voies feront l'objet de requalifications pour insérer des pistes cyclables sécurisées.
- Axe n°7 (Boulogne Billancourt à Joinville le Pont) en passant par l'avenue de la Liberté et l'avenue de Gravelle. Le Pont Nelson Mandela, qui se situe à son débouché, a déjà fait l'objet d'un processus de requalification par l'aménagement de pistes bidirectionnelles.



D) LE RER VÉLO

Porté par le Collectif Vélo Île-de-France et soutenu par la Région Île-de-France qui l'a doté depuis le 21 avril d'un financement garanti de 300 millions d'euros, le RER Vélo a pour objectif de construire un **réseau continu de 650 km de pistes cyclables de qualité, larges, sécurisées et efficaces**, calqué sur le réseau de RER. Ce projet est articulé autour de deux phases de construction, dont la première avec cinq premières lignes prévues pour 2024-2025. Et la phase 2 sortira de terre à horizon 2030. La Ville de Charenton soutient ce projet et verra son territoire traversé par l'axe E1 Paris-Châtelet/Tournan-en-Brie lors de la première phase.

Face à la saturation des grands axes routiers, il se présente comme une alternative permettant de traverser Charenton rapidement sur son axe sud, de façon sécurisée. **Cet itinéraire transitera par le territoire charentonnais en accédant par la porte de Bercy pour emprunter le Chemin de l'Ancienne Écluse puis le Chemin du Halage, avant de se poursuivre vers le Pont de**

Charenton en direction de Maisons-Alfort. Cet itinéraire permettra ainsi de relier Paris à sa périphérie Est. Dépourvu de véhicules motorisés (à l'exception de la zone longeant les infrastructures sportives jusqu'à la zone de stockage), il fera l'objet d'aménagements complémentaires en tenant compte du cahier des charges validé par les associations et les collectivités locales et des besoins recueillis auprès des utilisateurs (aménagement de voirie, éclairage renforcé, signalisation, ...) et s'articulera entre zone de rencontre (due aux activités économiques liées à la Seine et à la Marne) et pistes cyclables bidirectionnelles.

E) L'EUROVÉLO 3

S'étendant de l'Espagne à la Norvège sur plus de 5 000 kilomètres, l'Eurovélo 3 permet de traverser sept pays sur des itinéraires cyclables. Cette véloroute européenne, qui prend le nom de "**Scandibérique**" en France, permet de parcourir 1 700 kilomètres depuis juin 2018 et emprunte à Charenton le chemin de l'Ancienne Écluse jusqu'à la passerelle aux câbles pour rejoindre la ville d'Ivry-sur-Seine.



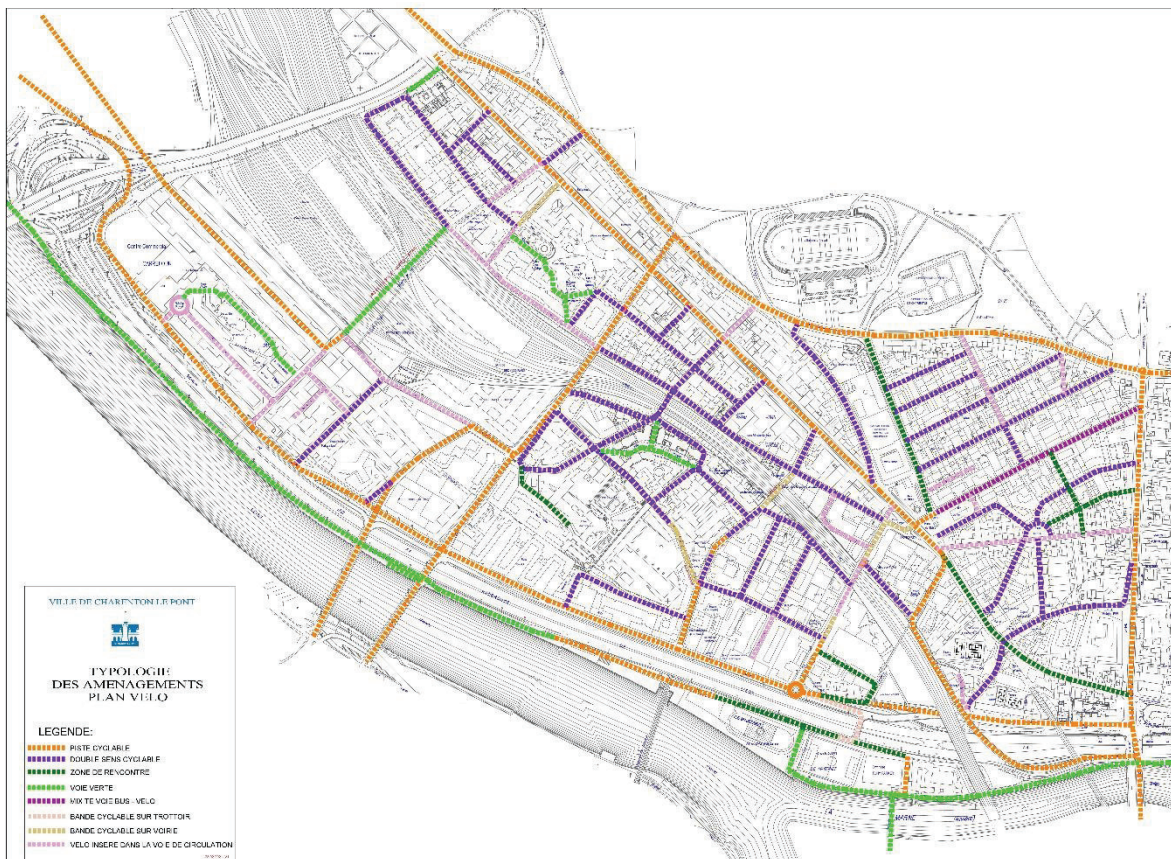
2) AMÉLIORER LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES

A) STRUCTURATION D'UN RÉSEAU CYCLABLE HIERARCHISÉ ET COHÉRENT

En tenant compte de la spécificité des différentes voies et du milieu urbain particulièrement dense, la déclinaison des aménagements doit répondre à la configuration des lieux hérités de l'histoire, des flux et des usages.

Ainsi, selon le contexte des espaces publics existants, il sera procédé aux aménagements adéquats répondant aux **exigences réglementaires et techniques** des déplacements doux.

À cet effet, les aménagements réalisés intégreront les **recommandations du Cerema**. Ce dispositif a pour finalité d'assurer un maillage exhaustif et cohérent du territoire. Ce **maillage** sera **structuré** de manière hiérarchisée, avec des **aménagements sécurisés en site propre** pour les axes structurants où la circulation est la plus importante ; une **capillarité** sera assurée en bandes cyclables, zone de circulation apaisée ou double-sens cyclable **dans les rues résidentielles** à travers l'ensemble des quartiers. Une attention particulière aux **intersections** sera portée car il s'agit des points les plus accidentogènes pour les cyclistes.



Plan 9 – Typologie des voies du Plan Vélo

B) DÉPLOIEMENT D'AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE (OU DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES)

Il est prévu d'insérer des **pistes cyclables sécurisées et séparées** sur la majorité des axes structurants lorsque les dimensions des voies le permettront afin d'assurer une **continuité** des déplacements entre quartiers.

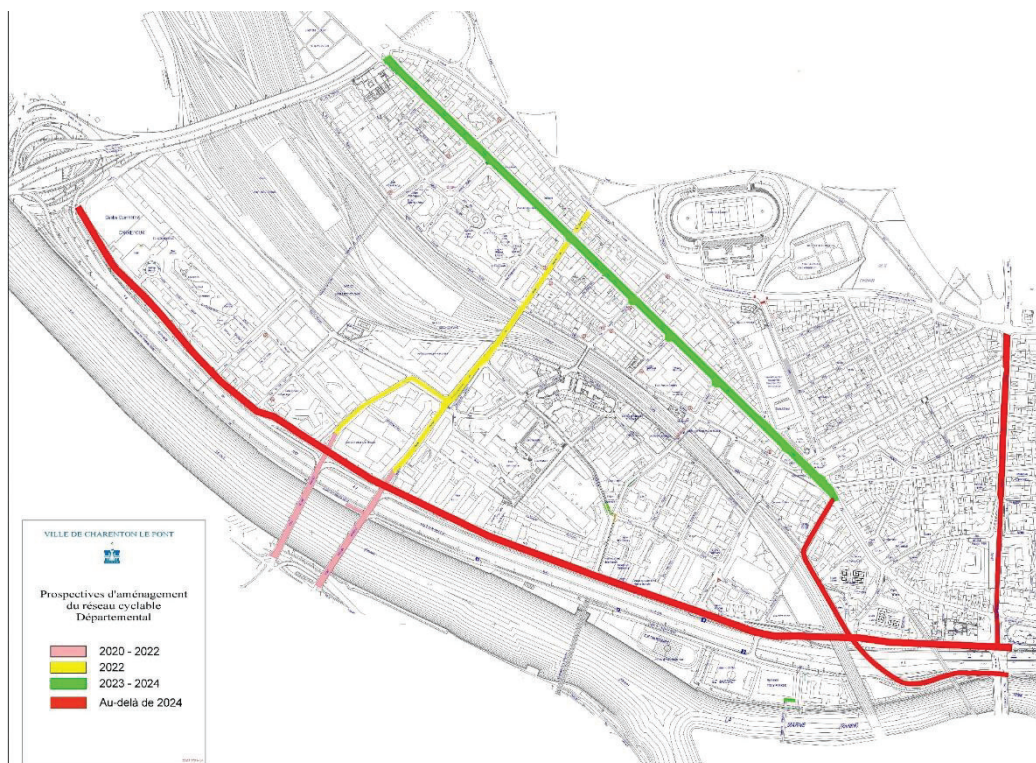
Ainsi, la rue de Paris, dans sa section comprise entre la ville de Paris et la rue Arthur Croquette, le Quai de Bercy, le Quai des Carrières, l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, l'avenue de la Liberté, la rue de l'Arcade, la rue Arthur Croquette, la rue Victor Hugo entre le rond-point et le carrefour avec les rues Paul Eluard et Robert Schuman, rue du Pont, certaines sections de la rue des Bordeaux et du Chemin de l'Ancienne Écluse ainsi que le prolongement futur de la rue Baron Leroy, seront pourvus de pistes cyclables. Enfin, la piste située avenue de Gravelle fera l'objet d'une requalification en piste bidirectionnelle par la ville de Paris.

C) TRAITEMENT DES COUPURES URBAINES

Un travail de recensement mené en concertation avec les associations cyclistes a permis de répertorier une liste de points sensibles mettant en cause la continuité du réseau cyclable et d'y apporter des solutions.

Point sensible n°1 : pont rue des Bordeaux (Plan n°14 en annexe)

Il s'agit de permettre aux vélos de remonter en double-sens cyclable la rue des Bordeaux. Afin de compenser le danger constitué par le rétrécissement de la voie à hauteur de la passerelle SNCF, une bande cyclable sera matérialisée sur la chaussée depuis le carrefour de la rue Saint Pierre jusqu'au carrefour avec la rue de Conflans pour sécuriser le cheminement des cyclistes. Dans le même temps, le trottoir côté Ouest sera élargi afin de sécuriser le cheminement piétons.



Plan 10 – Prospective d'aménagements du réseau cyclable départemental

Point sensible n°3 : carrefour rue des Bordeaux et rue de l'Archevêché (Plan n°16 en annexe)

Dans la continuité de la piste cyclable existante de la rue des Bordeaux (entre Quai des Carrières et le carrefour P. Eluard), un feu tricolore spécifique aux cyclistes sera implanté afin de sécuriser la traversée du carrefour.

Les cyclistes pourront, soit tourner à droite dans la rue Paul Eluard, soit en continuité poursuivre dans la rue des Bordeaux en double-sens cyclable, soit tourner à gauche dans la rue de l'Archevêché, également en double-sens cyclable ; la traversée étant matérialisée au sol par une bande cyclable de couleur verte bien visible marquant la priorité des vélos sur les engins motorisés, afin de favoriser leur insertion dans le sens de la montée.

À cette occasion, une partie des espaces publics feront l'objet d'une végétalisation pour agrémenter le cadre de vie et renforcer la place de la nature en ville.

Point sensible n°5 : jonctions mail allée Ronsard avec les rues Jean Pigeon, Président Kennedy et l'Archevêché (Plan n°18 en annexe)

Dans la continuité de la voie verte qui traversera le mail Ronsard, il convient d'assurer l'insertion des cyclistes vers d'une part la rue Jean Pigeon, et d'autre part la rue de l'Archevêché et la rue du Président Kennedy. Cela s'accompagnera d'une matérialisation au sol des cheminements à devoir suivre, ainsi que l'implantation d'une signalétique verticale reposant sur un cédez le passage pour pouvoir s'insérer dans la circulation de ces 3 voies.

Point sensible n°9 : jonctions rue Robert Grenet et jardins du Cardinal de Richelieu avec rue du Nouveau Bercy, place Henri d'Astier et place de l'Europe (Plan n°23 en annexe)

Dans la continuité de la voie verte qui traversera la rue Robert Grenet, les jardins du Cardinal de Richelieu et la place Henri d'Astier, il convient d'assurer l'insertion des cyclistes aux extrémités que constituent la rue du Nouveau Bercy et la place de l'Europe. Cela s'accompagnera d'une matérialisation au sol d'un cheminement à devoir suivre, ainsi que l'implantation d'une signalétique verticale reposant sur un cédez le passage pour pouvoir s'insérer dans les voies adjacentes.

Point sensible n°8 : rond-point Victor Hugo (Plan n°22 en annexe)

En perspective de l'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'intégralité du quai des Carrières, il convient d'assurer un contournement sécurisé du rond-point permettant tout à la fois de s'insérer sur la voie cyclable de la rue Victor Hugo ou de poursuivre son trajet sur le quai des Carrières ainsi que de rejoindre l'île Martinet. A cet effet, en amont du giratoire, il est prévu de supprimer une voie d'insertion, ce qui aura pour effet de pacifier la vitesse des véhicules motorisés et de maintenir une aire de livraison aux abords des commerces. Sera créée une piste bidirectionnelle faisant la jonction entre le quai des Carrières (en provenance du Pont de Charenton) et la rue Victor Hugo. En aval du rond-point, une traversée cycliste sera matérialisée par un cheminement de couleur verte bien visible (dont le coefficient de glissance aura préalablement été étudié) pour faciliter l'accès vers la bande sur trottoir, située côté autoroute, et permettant l'accès aux infrastructures sportives de l'île Martinet et au chemin de halage. La traversée principale sera

assurée par un cheminement de couleur verte en amont du rond-point.

Point sensible n°11 : carrefour rue de l'Arcade et rue Necker (Plan n°25 en annexe)

Avec l'inversion de la piste cyclable unidirectionnelle, située rue de l'Arcade entre le quai de Bercy et la rue Necker, il est nécessaire de sécuriser la traversée des cyclistes au carrefour. Aussi, la piste actuelle sera prolongée et un accompagnement matérialisé sur la chaussée permettra une traversée en tenant compte de la signalisation tricolore du carrefour. Il en sera de même pour la traversée du carrefour avec la rue Necker avec une matérialisation sur chaussée.

Point sensible n°12 : carrefour rue de Chanzy et rue du Petit Château (Plan n°26 en annexe)

Afin de permettre aux cyclistes débouchant de l'allée des Tilleuls ou provenant de la rue du Général Chanzy d'accéder à la rue du petit Château, un double-sens cyclable sera matérialisé sur la chaussée avec une aide à la traversée du carrefour.

Point sensible n°13 et 18 : jonctions allée des Tilleuls et parvis de la Coupole avec rue Chanzy, rue Fragonard et avenue Winston Churchill (Plans n°27 et 32 en annexe)

Dans la continuité de la voie verte qui traversera l'allée des Tilleuls côté impair et le parvis de la Coupole, il convient d'assurer l'insertion des cyclistes aux extrémités qui constituent la rue du Général Chanzy, la rue Fragonard et l'avenue Winston Churchill. Cela s'accompagnera d'une matérialisation au sol d'un cheminement à devoir suivre ainsi que l'implantation d'une signalétique verticale reposant sur un cédez le passage pour pouvoir s'insérer dans les voies adjacentes.

Point sensible n°14 : carrefour rue de Paris et avenue Anatole France (Plan n°28 en annexe)

Avec l'aménagement de pistes unidirectionnelles sur la rue de Paris, il conviendra de sécuriser la traversée du carrefour avec l'avenue Anatole France dont le sens de circulation aura été inversé par un marquage continu au sol permettant de bien identifier le cheminement des cyclistes et l'implantation de bordures séparatives de chaque côté de la circulation.

Point sensible n°16 : coeur de Ville (Plan n°30 en annexe)

Afin de parvenir à un cheminement continu et sécurité des piétons et des cyclistes vers la zone Cœur de Ville, différents aménagements vont être réalisés :

- Création rue de Paris le long de la place Ramon d'une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens Paris vers la rue Arthur Croquette, située sur chaussée extérieure en lieu et place de l'actuel stationnement motorisé
- Réalisation de traversées matérialisées au sol, conditionnées au feu tricolore, à hauteur du carrefour avec la rue de la République, et à la hauteur du carrefour avec la rue Alfred Savouré
- Dans le sens Cœur de Ville vers Paris, une piste bidirectionnelle sera créée entre la rue Alfred Savouré et la rue de la République. Elle sera protégée à hauteur de la place de l'Eglise par une bordure séparative de la voie de circulation. À l'intersection avec la rue de la République, un feu tricolore spécifique aux cyclistes sera implanté pour sécuriser la traversée qui sera matérialisée par une bande verte bien visible indiquant la priorité aux vélos. Cette piste se poursuivra en piste unidirectionnelle vers Paris, le long de la

place Aristide Briand avec une traversée sécurisée en direction de la rue Victor Hugo à hauteur du carrefour à feu. Cet aménagement aura également pour conséquence le déport des places de stationnement vers l'intérieur de la chaussée

- Une piste cyclable unidirectionnelle remontant le début de la rue de la République le long de la place de l'Église permettra de rejoindre l'avenue Jean Jaurès, ses commerces, le marché et le complexe sportif rénové. Les deux voies de circulation seront maintenues suite au réaménagement du trottoir place Aristide Briand, au niveau de l'arrêt de bus
- Le trafic sera apaisé par le rétrécissement à deux voies de circulation à hauteur de la Place de l'Église : l'une permettant de desservir la rue A. Savouré, la rue Gabrielle et la rue de Paris (vers l'Hôtel de Ville), la seconde desservant la rue Arthur Croquette
- Une nouvelle traversée piétonne en baïonnette sera créée à hauteur de la sortie du métro Charenton Écoles de part et d'autre de la rue de Paris, pour mieux desservir les voies adjacentes. Elle permettra aux piétons de traverser en parfaite sécurité grâce à la signalisation tricolore qui sera déplacée en vis-à-vis de la rue Alfred Savouré

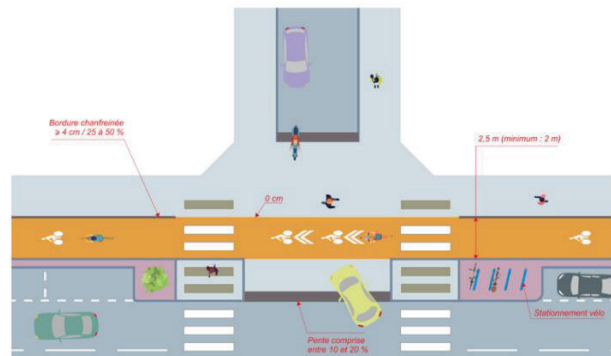
Point sensible n°17 : rue Victor Hugo (Plan n°31 en annexe)

Considérée comme axe structurant de la Ville, la rue Victor Hugo doit permettre un cheminement sécurisé des cyclistes dans les deux sens de circulation.

Dans la partie comprise entre le rond-point Victor Hugo et le carrefour avec les rues Robert Schuman et Paul Eluard, une piste cyclable

unidirectionnelle de chaque côté sera aménagée. Sur cette même section, les deux stations de bus feront l'objet d'un aménagement quai bus.

Un trottoir traversant sera aménagé rue Robert Schuman (qui dessert le lycée) à la jonction avec la rue Victor Hugo, selon les principes établis par le Cerema.



Au carrefour de la rue Victor Hugo avec la rue Robert Schuman, un passage piéton sera créé en vis-à-vis du n°7 bis de la rue Victor Hugo pour sécuriser davantage la traversée des usagers empruntant les transports collectifs.

A hauteur des numéros 12 et 14 de la rue V. Hugo, le parvis sera aménagé pour faciliter l'accès des piétons à la zone commerciale. Il sera agrémenté d'espaces paysagers, contribuant à l'embellissement du cadre de vie et permettant également de sécuriser et de dissocier le cheminement piéton de celui des vélos qui emprunteront une nouvelle piste cyclable séparative.

L'offre de stationnement sera modifiée en application des recommandations du Cerema ; elle consistera pour chacun des passages piétons à la suppression de tout emplacement motorisé situé dans la limite de 5 mètres en amont pour rendre une visibilité parfaite de la traversée piétonne.

De façon concomitante, seront créés deux emplacements motorisés, dont une place pour personne à mobilité réduite, ainsi qu'un parking pour vélos.

Au carrefour avec la rue Paul Eluard, la traversée des cyclistes s'accompagnera d'un feu cycliste et d'une bande sécurisant les traversées. L'actuel passage piétons sera décalé et le trottoir côté Paul Eluard sera élargi, afin de permettre aux habitants de rejoindre en toute sécurité les commerces situés côté pair. En raison de l'étroitesse de la voie, particulièrement à l'emplacement du pont SNCF, les cyclistes seront insérés directement dans la circulation. Pour autant, des deux côtés de la voie, un marquage sera renforcé pour attirer la vigilance des automobilistes.

Au carrefour de la rue Victor Hugo avec la rue du Cadran, un plateau surélevé sera installé pour pacifier l'insertion des véhicules provenant de la rue du Cadran en sens unique. L'intersection sera requalifiée pour sécuriser les croisements, avec un élargissement du trottoir. Dans la section comprise entre la rue du Cadran et la rue de Conflans, une bande cyclable sera matérialisée côté pair de la chaussée et la circulation motorisée sera réduite à une voie dans chaque sens.

A hauteur de la station de bus située au droit du n°36 de la rue Victor Hugo, un quai bus sera créé côté impair entre la rue de Conflans et la rue du Maréchal Juin. Dans cette portion, le trottoir fera l'objet d'un élargissement côté impair afin de rendre le cheminement des piétons plus aisé et les vélos seront insérés directement dans la voie de circulation

Point sensible n°19 : avenue Jean Jaurès (plan n°33 en annexe)

Cette artère desservant le marché aux comestibles fera l'objet d'un important

réaménagement afin de créer une zone apaisée et de favoriser les déplacements doux. Elle sera ainsi dans une première phase mise en sens unique de circulation de la rue Victor Basch vers l'avenue Stinville en 2022. Cet espace sera aménagé en zone de rencontre limitée à 20 km/h avec priorité donnée aux piétons, puis aux cyclistes et enfin aux véhicules motorisés. Ces derniers lorsqu'ils proviendront de l'avenue de Gravelle seront déviés via l'avenue Stinville, la rue Guérin et la rue Victor Basch. Une signalétique verticale indiquera le sens interdit sauf cyclistes. Les jours de marché (mercredi matin et samedi matin) la circulation des engins motorisés sera même totalement interdite dans la zone de rencontre. Deux autres phases d'aménagement suivront en 2023 et en 2024.

Point sensible n°20 : rue du Pont (plan n°34 en annexe)

Une piste cyclable unidirectionnelle descendante allant de la rue du Pont vers le Pont de Charenton serait réalisée afin de parfaire la liaison entre les grands axes de Charenton et la Ville de Maisons-Alfort. Une végétalisation du parvis permettra de renforcer la place de la nature en ville.

Avenue de Gravelle

La voie verte actuelle située sur le trottoir côté Bois de Vincennes fera l'objet d'une requalification par la Ville de Paris. De son côté la Ville de Charenton ajoutera des logos vélos au sol devant le passage piétons situé à l'angle de l'Avenue de Gravelle et de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny afin de faciliter l'insertion des cyclistes dans le tournant. Une démarche d'harmonisation de la signalétique avec la Ville de Saint-Maurice sera effectuée à ce carrefour stratégique. La pose d'un radar pédagogique est également envisagée.

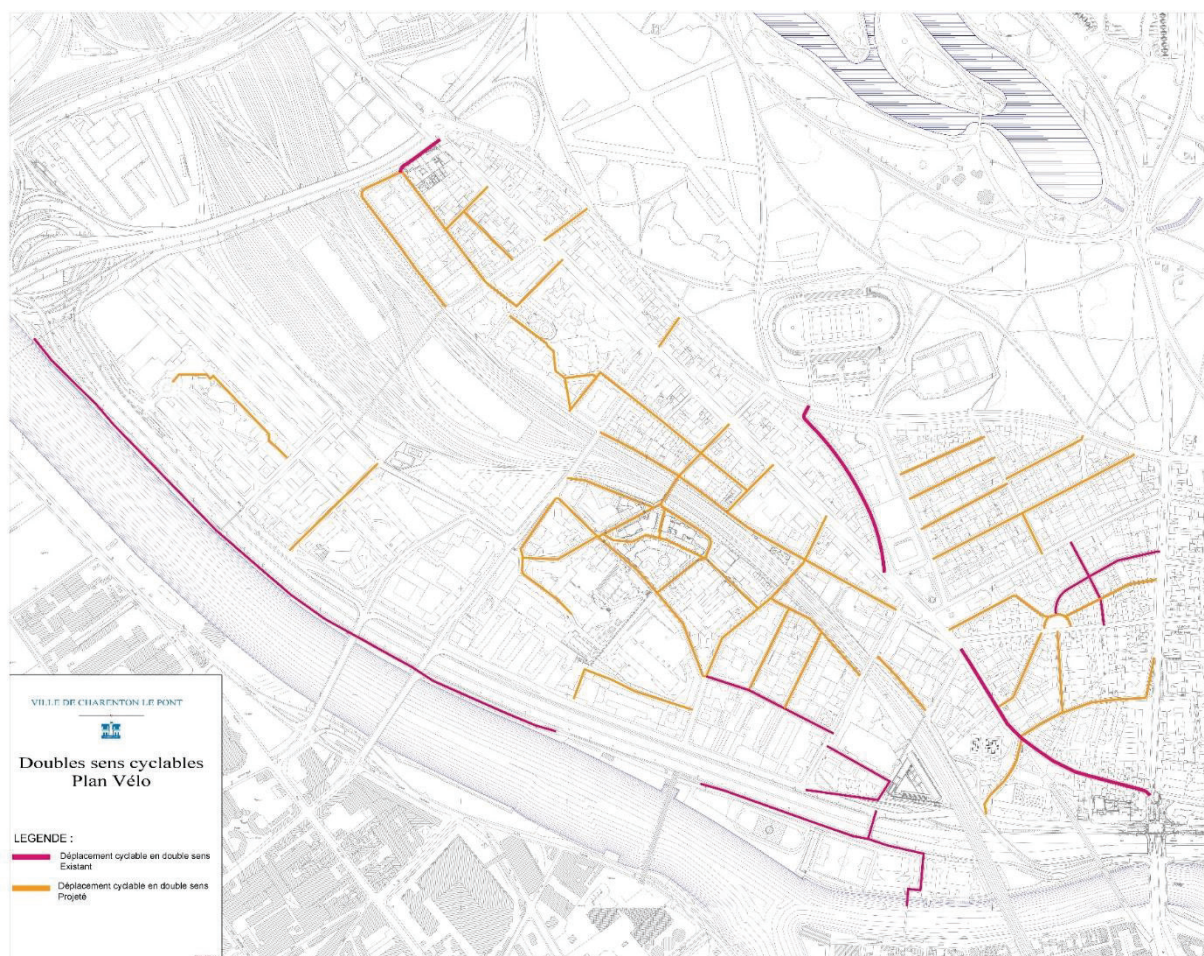
D) GÉNÉRALISATION DU DOUBLE-SENS CYCLABLE POUR LES VOIES À SENS UNIQUE

Toutes les voies à sens unique situées à l'intérieur d'une zone 30 sont autorisées à la circulation à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différente prise par le Maire. Pour parvenir à un maillage complet de la ville, le double-sens cyclable sera ainsi généralisé, à l'exception des voies où la configuration ne le permet pas pour des raisons de danger :

- Rue Victor Hugo, entre rue de Conflans et rue de Paris
- Rue de Conflans, entre rue de Paris et rue Victor Hugo
- Rue de la République
- Rue Alfred Savouré (section à l'arrière de l'église)
- Rue du Maréchal Juin
- Rue Arthur Croquette
- Rue du Nouveau Bercy, entre rue de l'Entrepôt et rue de l'Hérault
- Rue Gabrielle

Ces aménagements présenteront l'intérêt d'éviter les détours par les grands axes, d'optimiser les jalonnements plus courts et plus directs, de proposer une meilleure lisibilité des itinéraires, de réduire les risques d'accident avec un meilleur contact visuel entre les cyclistes et les automobilistes et de rendre les trottoirs à l'usage des piétons. **Afin de renforcer la sécurité, certains aménagements seront apportés** (rue de la Mairie, rue Alfred Savouré, etc.) et des marquages au sol au niveau des passages piétons permettront de signaler à ces derniers l'arrivée de cyclistes potentiels à contre-sens. Des marquages au sol "Cédez-le-passage cyclistes" seront également matérialisés en fin de section de certaines voies.





Plan 11 – Double sens cyclables du Plan vélo

E) RAILS POUR VÉLO DANS LES ESCALIERS

En raison de différences topographiques ne pouvant être compensées par des rampes, certaines liaisons sont pourvues d'escaliers qui seront équipés de **goulottes pour faciliter le déplacement des vélos et résorber des ruptures : rue de l'Embarcadère et passerelle Valmy**. L'installation d'un rail, tel celui déjà implanté pour connecter la passerelle d'Alfortville depuis le chemin de halage, permet aux usagers à bicyclette de monter ou descendre les marches à côté de leur vélo sans le porter. Le rail de l'escalier reliant la rue de l'Embarcadère à la rue du Cadran bénéficiera en particulier aux lycéens se déplaçant à vélo voulant rejoindre le centre-ville sans passer par la partie sud de la rue Victor Hugo.



3) SÉCURISER LES JALONNEMENTS ET RENFORCER LA LISIBILITÉ DES ITINÉRAIRES

A) DISSOLUTION DES POINTS SENSIBLES

En concertation avec les associations cyclistes, des zones accidentogènes présentant un risque pour la pratique cyclable ont été répertoriées et feront l'objet d'aménagements spécifiques.

Point sensible n°2 : angle rue des Bordeaux (Plan n°15 en annexe)

Face au 21 bis rue des Bordeaux, les places de stationnement motorisés situées dans le virage, qui constituent un danger pour les cyclistes et automobilistes au niveau de la visibilité, seront retirées au profit d'une piste cyclable sécurisée ; les places motorisées seront quant à elles, pour la plupart, reportées sur le côté opposé ou compensées ailleurs.

Point sensible n°4 : angle rue de l'Archevêché (plan n°17 en annexe)

Face au 6 rue de l'Archevêché, le mur du site RTE limite la visibilité pour les véhicules motorisés descendant la rue. Avec l'insertion d'un double-sens cyclable dans cette voie, il est nécessaire de procéder au déplacement de places de stationnement motorisés sur la partie impair de la voie. Ainsi, cette disposition permettra aux automobilistes de bien visualiser les cyclistes remontant la rue en sens inverse. Un passage piéton surélevé sera de surcroît matérialisé face au 6 rue de l'Archevêché afin, d'une part, de permettre aux piétons une traversée sécurisée, et d'autre part, de ralentir la vitesse dans cette zone sensible.

Point sensible n°6 : chemin de l'Ancienne Écluse (Plans n°19 et 20 en annexe)

Deux secteurs, situés aux extrémités d'une piste cyclable bidirectionnelle existante, présentent un danger avec la voie de circulation desservant une zone de stockage industrielle. Il est prévu de supprimer les chicanes existantes et de faciliter l'insertion vers la voie de circulation par une jonction linéaire complétée par une signalisation verticale "Cédez le passage cyclistes".

Point sensible n°7 : parking Tony Parker (Plan n°21 en annexe)

Afin de sécuriser les espaces aux abords des gymnases Tony Parker, source de nombreuses collisions, il est prévu une meilleure répartition des différents flux (piétons, cyclistes, automobilistes) sur des voies qui leurs seront réservées pour éviter les conflits. Un cheminement spécifique pour piétons sera réservé le long de la clôture de l'enceinte sportive. Une bordure permettra de départager cet espace avec la piste cyclable bidirectionnelle. Le stationnement sera reporté sur l'autre partie du parking en limite de parcelle. Plusieurs aménagements végétalisés seront intégrés au site pour le rendre plus agréable et renforcer la nature en ville. Enfin, une voie verte sera matérialisée en amont avec la passerelle d'Alfortville, et l'installation d'un miroir offrira également une meilleure visibilité.

Place Aristide Briand

Cette place est actuellement le théâtre de courses sauvages à vélo. Des barrières vélos vont être disposées afin de limiter la circulation devant l'école et sécuriser la place pour les piétons. Le trajet de la future piste ne passera

plus à cet endroit. Les cyclistes effectueront un crochet depuis la rue de Paris par la rue de la République et tourneront à gauche dans l'avenue Jean Jaurès afin de rejoindre la zone de rencontre.

B) INSTALLATION DE FEUX CYCLISTES ET EXPÉRIMENTATION DE LA SUPPRESSION DU RÉPÉTITEUR AU FEU

Les **feux tricolores cyclistes** seront implantés dans les voies où le double-sens cyclable débouche sur un carrefour à feux afin de renforcer la sécurité pour la traversée dudit carrefour.

Cela concernera les carrefours suivants :

- Rue du Port aux Lions et rue de l'Hérault
- Rue de Valmy et rue de Paris
- Avenue de la Liberté et rue de Paris
- Cœur de Ville
- Rue Guérin et rue République
- Rue de Bordeaux et rue de l'Archevêché
- Rue Mouquet et rue de Paris
- Rue Victor Hugo (en vis-à-vis de la rue Paul Eluard)

Les **signaux répéteurs de feux**, placés à mi-hauteur, afin de permettre aux automobilistes de voir la couleur des feux situés à plus de 2 mètres de haut ont pour conséquence de faire



avancer ces derniers jusqu'à la limite du feu, au détriment de la sécurité des cyclistes et des piétons. En complément de la matérialisation des sas vélo, il sera **expérimenté leur suppression** sur quelques carrefours des voies communales (Avenue de Gravelle) avant d'envisager une éventuelle extension sur le reste du réseau.

Concernant la rue de Paris, il conviendra d'étudier avec le Département s'il est possible de dissocier le répétiteur voiture et un propre aux vélos, avec expérimentation du déport du répétiteur au bout du sas vélo.

Afin de faciliter l'insertion des cyclistes au croisement entre la rue Guérin et l'avenue de Gravelle, il sera proposé d'instituer une alternance régulière de priorité.

C) DÉPLOIEMENT DES CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTES AU FEU ROUGE MULTI-DIRECTIONNELS

Les **cédez-le-passage cyclistes au feu** sont des panonceaux placés sous le feu tricolore qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une ou des flèches la ou les directions autorisées. Cette signalisation **autorise le cycliste à franchir le feu rouge, sans marquer l'arrêt, sous réserve de respecter la priorité** aux autres usagers, y compris les piétons. Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panonceau de type M12.



Ce dispositif, dont l'objectif est d'accroître la sécurité des cyclistes, doit permettre de rendre plus fluide la circulation en dissociant le démarrage des véhicules motorisés et celui des vélos. Cette mesure sera **adaptée à chacun des carrefours à feux tricolores** de Charenton en tenant compte de leur configuration.

D) SYSTÉMATISATION DU SAS CYCLISTE

Cet espace, appelé "**sas Vélo**", situé entre 2 lignes d'arrêt au carrefour à feu, permet aux cyclistes de s'arrêter devant les véhicules motorisés afin d'être mieux visibles, et de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner et bien en vue devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité. Il évite en particulier qu'un vélo reste caché dans un angle mort.

Ce marquage sera **généralisé à l'ensemble des carrefours à feux tricolores et fera l'objet de verbalisation en cas de non-respect.**



E) AMÉLIORATION DE LA VISIBILITÉ NOCTURNE

Dans le cadre des aménagements du **chemin de halage et de l'ancienne écluse** liés au

passage du RER Vélo, la visibilité de cet axe en période de nuit sera améliorée, notamment au niveau de la passerelle aux câbles et sur la section comprise entre le gymnase Tony Parker et le pont de Charenton. Cet **éclairage** permettra de réduire la dangerosité actuelle des jalonnements nocturnes. Il devra répondre à des impératifs de limitation de la pollution lumineuse avec une gestion optimisée du déclenchement et une économie d'énergie.



F) RENFORCEMENT DU SIGNALLEMENT D'ITINÉRAIRES SENSIBLES PAR UNE COULEUR AU SOL

Afin de mettre en évidence certains axes où le cycliste est en situation de vulnérabilité face aux véhicules motorisés et de renforcer la vue de ces itinéraires cyclables, **un revêtement de couleur verte** sera apposé sur la chaussée par le biais d'une peinture non glissante. Il en sera ainsi autour du rond-point Victor Hugo, en zone coeur de Ville comprenant la traversée de la rue de la République, au carrefour rue des Bordeaux et rue de l'Archevêché, devant le gymnase Tony Parker (sur l'île Martinet), à la jonction Place Henri d'Astier-Place de l'Europe, au carrefour allée des Tilleuls et rue du Général Chanzy et à l'angle rue de Paris et avenue Anatole France.

4) FAVORISER UN PARTAGE ÉQUILIBRÉ DE L'ESPACE PUBLIC ET CONFORTER LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

A) ZONE 30

L'ensemble de la voirie communale, sauf exceptions, est limité à 30 km/h depuis février 2014. Une signalisation verticale indique clairement cette limitation aux entrées de ville. Le quai des Carrières et le quai de Bercy, actuellement encore limités à 50km/h en tant que voies départementales, passeront également à une limitation à 30 km/h. En abaissant la vitesse des véhicules à 30 km/h, la cohabitation de tous les usagers de la rue devient possible.



Afin de renforcer le respect des limitations de vitesse, des radars pédagogiques supplémentaires seront déployés sur les voies suivantes : quai des Carrières, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et rue Victor Basch.

B) ZONE DE RENCONTRE ET ZONE DE LIMITATION À 20 KM/H

La création de plusieurs zones de rencontre est prévue sur plusieurs axes (la rue du Séminaire de Conflans au titre de l'école Notre Dame des Missions, de la médiathèque du Patrimoine et de l'accès sud au parc de Conflans desservant la chapelle de Conflans, l'avenue Jean Jaurès) pour faciliter le partage de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers et favoriser le commerce de proximité ainsi que l'accès à la piscine pour une vie locale et économique dynamisée. Les piétons y bénéficieront d'une priorité absolue sur l'ensemble des autres modes de déplacement. La circulation des cyclistes sera autorisée dans les deux sens en cédant la priorité aux piétons.

La vitesse de 30 km/h est appelée à diminuer à 20 km/h sur près de la moitié des voies pour apaiser les zones les plus résidentielles où les modes de déplacements doux (piétons et cyclistes)



seront favorisés pour un usage familial. La limitation de la vitesse à 20 km/h concernera en premier lieu les rues résidentielles les plus étroites ainsi que les voies présentant un danger répertorié.

Ainsi, afin de permettre aux piétons et aux vélos de descendre la rue de Paris dans sa partie piétonne en toute sécurité, la signalisation au sol de la zone 20 sera renforcée, de sorte qu'elle ne fasse plus de doute aux yeux des automobilistes et des motocyclistes.



Plan 12 – Typologies des voies du Plan vélo

C) VOIE VERTE

Cet aménagement, en site propre, **réservé exclusivement aux circulations douces**, sera créé dans plusieurs quartiers de la ville afin d'apaiser les modes de déplacement.

Plusieurs sites répondant à ces critères ont été identifiés, parmi lesquels l'allée Ronsard, la rue Robert Grenet, l'allée du Cardinal de Richelieu, la place Henri d'Astier, l'allée de la Terrasse, l'allée des Tilleuls, la passerelle d'Alfortville et la future passerelle Valmy.

D) RUE SCOLAIRE

Alors que la sortie de l'école est souvent un lieu d'attente, de passage et de rencontre, cette zone a tendance à se transformer en dépose-minute pour permettre d'approcher au plus près de l'établissement scolaire. Les stationnements sont alors désordonnés et peuvent s'avérer risqués pour les parents et élèves qui arrivent à pied ou à vélo.



Afin d'assurer leur sécurité, dans ce type de rues, il sera **expérimenté une fermeture de la circulation aux véhicules motorisés** aux heures d'entrées et de sorties des classes, au moyen d'un agent chargé du trafic. La circulation resterait accessible aux piétons et aux cyclistes, afin d'encourager les parents d'élèves et les élèves à utiliser ces modes de déplacement. En concertation avec l'établissement, les parents d'élèves et les représentants des cyclistes, une expérimentation sera initiée pour sécuriser l'accès d'une école aux heures d'entrée et de sortie des classes. Ce dispositif correspond à la **proposition qui fut la plus populaire** de l'ensemble des contributions de la consultation citoyenne.

E) MIXITE BUS-VÉLOS DANS LES VOIES RÉSERVÉES AUX BUS

Le couloir de bus, instauré en site propre, **rue de la République**, devrait intégrer également la circulation des cyclistes dans le sens avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny vers le centre ville, afin de permettre la cohabitation bus-vélo et assurer un jalonnement plus efficace et sûr, selon les recommandations du Cerema. Une signalétique verticale conforme à ces dispositions sera implantée à l'entrée de voie au carrefour avec l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.



F) RÉDUCTION DU TRAFIC DE TRANSIT

Les relevés de flux motorisés révèlent une importante circulation de transit sur plusieurs axes du territoire de Charenton, avec pour conséquence des nuisances sonores et atmosphériques, mais aussi une accidentologie accrue.

La municipalité souhaite **neutraliser la partie terminale de la rue Arthur Croquette servant de bretelle d'accès à l'autoroute A4**, car cette dernière est essentiellement empruntée par des véhicules de transit, roulant à vive allure et provoquant des nuisances sonores et atmosphériques. Cette fermeture contribuerait à l'amélioration de la qualité de l'air et renforcerait la sécurité des usagers en cœur de Ville empruntant les mobilités douces. Une demande a été formulée en ce sens en direction de la préfecture pour qu'une expérimentation soit lancée à ce sujet.

La circulation de transit indésirable sera combattue sur les autres voies par des **aménagements spécifiques** (réduction du nombre de voies de circulation, inversion du sens de circulation) dans le but d'apaiser les modes de déplacement, de mieux partager les espaces publics et de **décourager les « itinéraires malins »** recommandés par certaines applications. Ainsi, l'avenue Anatole France empruntée depuis l'avenue de Gravelle par de nombreux véhicules en provenance de Paris, par la porte de Charenton et par le périphérique, verra son **sens unique inversé**, ce qui dissuadera les automobilistes d'emprunter cet itinéraire malin pour poursuivre leur trajet vers l'autoroute A4.

Concernant l'avenue Jean Jaurès, le trajet direct depuis l'avenue de Gravelle vers le cœur de ville sera dévié par l'avenue de Stinville, une partie de la rue Guérin et la rue Victor Basch. Ce dispositif aura également pour objectif de

décourager cet itinéraire. Nonobstant, les cyclistes pourront emprunter l'avenue Jean Jaurès en double sens sur toute sa longueur.



STATIONNEMENT

1) AUGMENTER L'OFFRE DE MANIÈRE ÉQUILBRÉE SUR LE TERRITOIRE

A) AUGMENTER LE NOMBRE D'ARCEAUX À TRAVERS LA VILLE

Une insuffisance persiste en matière de parcs de stationnement **aux abords des principaux pôles d'attractivité de la ville et de certains quartiers résidentiels**. De plus, les équipements installés ne présentent pas toujours les garanties de sûreté attendues par les usagers.

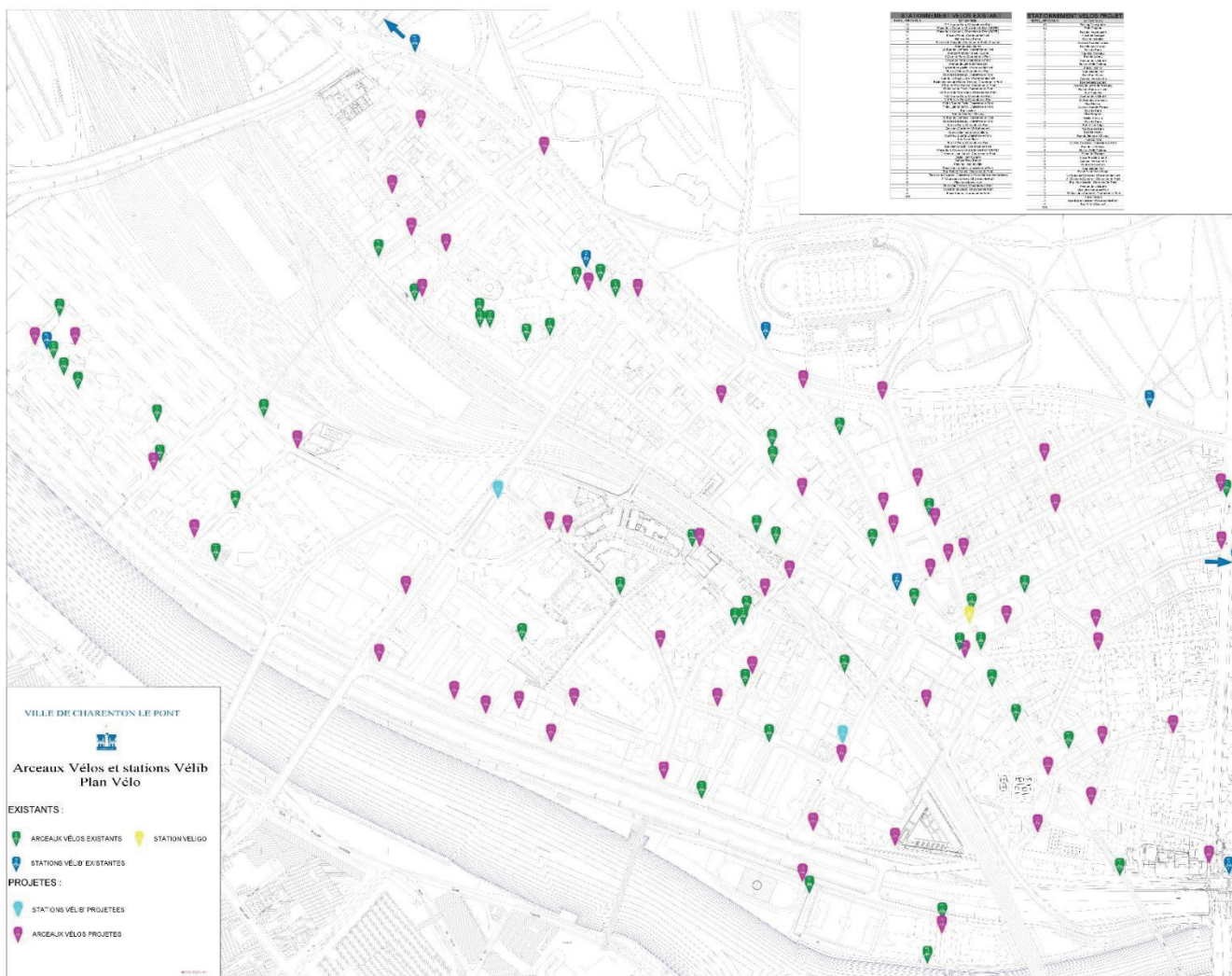
Au regard des carences constatées et des besoins exprimés lors des consultations, un programme d'actions a été défini consistant en l'installation **de 203 nouveaux arceaux** qui seront implantés aux endroits où les manques les plus manifestes ont été constatés.

Suite aux résultats de la consultation, les sites suivants seront prioritairement aménagés : 12 avenue Jean Jaurès, 8 avenue du Général de Gaulle, place des Marseillais et 8 rue du Président Kennedy. Tel qu'il a été implanté depuis 2021, le **nouveau modèle d'arceau**, d'une longueur suffisante, permettra d'accrocher deux vélos de toutes tailles en

évitant qu'ils s'emmêlent avec la possibilité de l'accrocher en deux points pour plus de sécurité. Ils seront installés selon les normes de distance recommandées par le Cerema. A cela s'ajoute la volonté de la municipalité de renforcer l'intermodalité. Cela doit se traduire par la mise en place d'emplacement de stationnement vélos à **proximité des deux stations de métro et des arrêts de bus** desservant les huit lignes.



Ainsi, la Ville sera maillée de façon équilibrée, avec la **création de 406 nouvelles places**, ce qui facilitera à la fois l'accès aux principaux points d'attractivité mais aussi au stationnement en pied d'habitation.

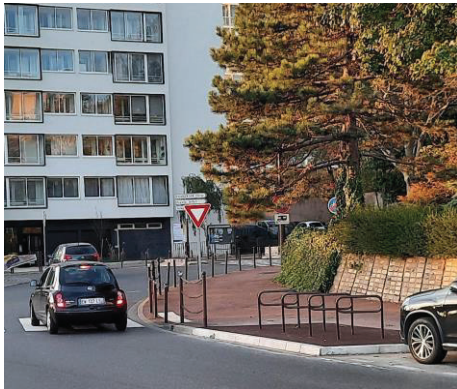


Plan 13 – Stationnement vélo et stations Vélib' du Plan Vélo

B) REMPLACER LES STATIONNEMENTS AUTOMOBILES À PROXIMITÉ DE PASSAGES PIÉTONS PAR DU STATIONNEMENT VÉLO

En application de la loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, certaines mesures doivent être prises pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons.

En conséquence, à chaque réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées communales, les stationnements motorisés seront systématiquement remplacés par des **stationnements cyclistes dans les 5 mètres en amont du passage piétons.**



Sur les voies départementales, le Département du Val de Marne remplace également les places de stationnement situées avant les passages piétons par du stationnement vélo. Ce processus doit être achevé d'ici 2026 en application de la loi LOM et complètera l'offre municipale.

2) FAVORISER L'ACCÈS À UN STATIONNEMENT SÉCURISÉ

La configuration générale de l'urbanisme charentonnais, reposant sur un grand nombre d'immeubles anciens ne disposant ni de parking souterrain, ni de cour intérieure, ni de local vélo, ne permet pas dans la plupart des cas un stationnement sécurisé des vélos. Or la

peur du vol est un des principaux obstacles à la pratique du vélo.

Pour répondre aux besoins croissants exprimés à l'occasion des consultations, la Ville prévoit une **campagne d'implantation d'abris vélos sécurisés collectifs à usage résidentiel** aux endroits où convergent les principales demandes et où la faisabilité le permet. Cette nouvelle offre de stationnement permettra aux Charentonnais sans solution de stationnement à domicile de garer leur vélo en toute tranquillité. Une vigilance particulière sera apportée à l'**intégration esthétique dans le paysage urbain** du modèle implanté. L'accès sera soumis à un contrôle via un badge individuel ou une application et il s'effectuera **sur abonnement**. Plus d'une centaine de places seront proposées. Une station à grande capacité sera installée en centre-ville et une dizaine de boxs seront déployés à travers chaque quartier pour assurer un maillage optimal. Un accès ponctuel sera également disponible en centre-ville sur ticket. Il sera possible de réserver une place avant son arrivée.

En complément, la Ville souhaite optimiser son offre de stationnement par l'aménagement d'emplacements vélos sécurisés **dans les parkings en ouvrage** gérés par un concessionnaire ainsi que d'emplacements destinés aux agents de la Ville sur les principaux sites. Ainsi, le parking souterrain du futur ensemble immobilier situé à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue de Gravelle devrait, selon le vœu de la Ville, être pourvu d'abris vélos sécurisés en complément des emplacements motorisés.

3) OPTIMISER LA GESTION DES VÉLOS ABANDONNÉS

Les vélos abandonnés occupent inutilement de la place, réduisent l'offre de stationnement vélo et dégradent visuellement l'espace public. Lorsqu'un vélo dégradé pourra être identifié comme abandonné par certains indices (absence de roue, roue ou cadre tordu, pneus crevés, chaîne cassée, etc.) un autocollant rouge visible expliquant la **procédure d'enlèvement** y sera apposé. Pour les vélos identifiés (bicycode, ...) une tentative sera faite pour contacter le propriétaire le plus tôt possible.



Au bout de deux semaines, le vélo sera enlevé par la Police municipale pour être **mis en fourrière**. Lors de l'enlèvement, les vélos seront traités avec soin, en évitant toute dégradation, afin de réduire les coûts de remise en état par leurs propriétaires. La destruction de l'antivol sera évitée autant que possible. Si le propriétaire se présente pendant l'enlèvement, le vélo n'étant plus considéré comme abandonné, l'enlèvement sera interrompu immédiatement, la justification de la propriété pouvant se faire par la présentation de la clé (ou du code) déverrouillant l'antivol.

À la fourrière, **les vélos seront entreposés de façon sécurisée** pour éviter les vols, et idéalement à l'abri des intempéries, d'autant plus pour les vélos électriques, afin d'éviter

leur détérioration rapide. Sur le site <https://www.charenton.fr/velo>, les informations concernant les vélos abandonnés devront être exhaustives et facilement accessibles.

Les vélos mis en fourrière et non récupérés après une longue période (au minimum deux mois) devront dans la mesure du possible être **réemployés**, par exemple en les proposant au **don à des associations** qui pourraient les remettre en état, ou en utilisant leurs pièces détachées pour permettre d'en réparer d'autres.

4) INTENSIFIER LA VERBALISATION ET ÉTENDRE LA VIDÉO-VERBALISATION DES VÉHICULES MOTORISÉS STATIONNANT SUR LES BANDES CYCLABLES

Nombreuses furent les contributions citoyennes à signaler le stationnement illégal de véhicules motorisés sur les bandes cyclables, notamment celle de la rue de Paris. Le centre de supervision urbaine gérant l'ensemble du parc de caméras de **vidéoprotection** de la ville, renforcé par le passage de patrouilles de la police municipale, permet d'identifier en temps réel les **véhicules motorisés stationnant en toute illégalité sur les bandes cyclables** ; stationnement qui constitue un véritable danger pour les vélos.

Ce dispositif sera **étendu sur de nouvelles zones** afin de couvrir au mieux les axes concernés. **Ces véhicules seront systématiquement verbalisés** et au besoin conduits en fourrière, ceci afin de décourager pour de bon ce type de comportement.

Il est à noter que le non-respect des aires de livraison sera également particulièrement surveillé et réprimé ; des contributions citoyennes nous apprennent en effet que des livreurs trouvant leur emplacement réservé indûment occupé se retrouvent parfois contraints de stationner à cheval sur la bande cyclable, ce qui est dangereux et interdit.



EN BREF

6,1 km de pistes cyclables
1,1 km de bandes cyclables
2,4 km de zones de rencontre
8,5 km de double-sens cyclable
3,4 km en voie verte
0 km à 50km/h
12 km à 30km/h
15,8 km à 20km/h
465 arceaux soit 705 places de stationnement dont 10 abritées
1 station et 9 box de stationnements sécurisés

SERVICES

1) DÉVELOPPER L'ACCÈS AU VÉLO

Afin de faciliter l'accès au vélo pour l'ensemble de la population, les dispositifs en place pourront être pérennisés :

- Les Charentonnais auront toujours accès aux cinq stations **Vélib'** de Charenton, ainsi qu'à un relais Véligo via un des vélocistes charentonnais
- Le partenariat avec l'association **Wimoov** qui propose des solutions de mobilité personnalisée aux personnes en situation de fragilité (cf. I.2.a) sera maintenu dans la durée
- Le **Pass'Vélo** qui permet aux ménages modestes de bénéficier d'aides financières pour acheter, sécuriser et faire réparer leur vélo (cf. I.2.b), est amené à être reconduit chaque année après bilan du dispositif et délibération en Conseil Municipal.

Deux autres dispositifs complémentaires seront déployés :

A) METTRE À DISPOSITION DES VÉLOS MÉCANIQUES POUR LES FOYERS MODESTES ET POUR LES JEUNES

Bien que le dispositif municipal Pass'Vélo facilite l'achat d'un vélo pour les foyers modestes, certains habitants peuvent choisir de ne pas acquérir cet équipement (pour des raisons budgétaires, par crainte du vol de leur vélo en l'absence de stationnement sécurisé ou car ils estiment que leur usage ponctuel du vélo ne nécessite pas un achat...). La municipalité envisage de mettre à disposition de ces ménages un service de prêt de vélos mécaniques pour une durée allant d'une

journée à plusieurs semaines. Ce service serait complémentaire au Vélib' car il permettrait d'avoir accès à un vélo sur une durée plus longue et à un prix moindre. La gestion du prêt de vélos serait assurée par l'épicerie solidaire Le Petit Plus, qui est en contact direct avec les bénéficiaires potentiels de ce service, et/ou par l'Espace Jeunesse municipal.

B) EXPÉRIMENTER LA LOCATION DE VÉLO-CARGOS POUR DES COURTES DURÉES

Le service Véligo d'Île-de-France Mobilités a prouvé l'intérêt de mettre à disposition des vélos électriques de différents modèles pour que les Franciliens puissent tester leur usage dans la durée avant de les adopter. Pour autant, certaines personnes n'ont qu'un usage ponctuel du vélo cargo ne justifiant pas d'en acheter un en propre. Afin de favoriser l'économie du partage, de permettre aux Charentonnais d'avoir accès à un vélo cargo selon leur besoin ou tout simplement de tester ce nouveau mode de déplacement, la Ville de Charenton envisage de déployer un service de location de vélo cargo pour de courtes durées. Une étude du besoin auprès des habitants et commerçants ainsi qu'une expérimentation permettront de définir au mieux le projet et ses modalités.

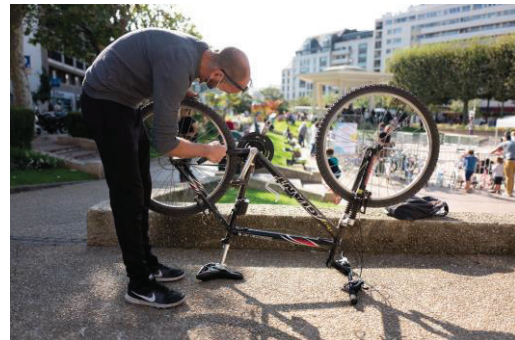


2) FACILITER LA RÉPARATION ET LA SÉCURISATION DES VÉLOS

La Ville de Charenton-le-Pont déploiera des **bornes de gonflage et totems de réparation** sur son territoire. Pratiques d'utilisation, ces bornes à disposition du public facilitent l'usage du vélo pour le plus grand nombre par le biais d'une solution de dépannage simple. Ces équipements permettent aux cyclistes d'avoir accès librement, 24h sur 24h et gratuitement aux outils les plus utiles pour l'entretien de base de leur vélo (gonflage, crevaison, réglage des freins, d'une selle, refixation du dérailleur...). Cyclistes débutants ou confirmés pourront ainsi devenir plus autonomes dans l'entretien et la réparation de leur vélo. Ce projet, **lauréat du Budget participatif écologique et solidaire de la Région Île-de-France**, a été intégré au Plan Vélo : dans le cadre de la concertation citoyenne, les Charentonnais se sont prononcés sur les emplacements souhaités pour ces bornes qui seront installées début 2022.

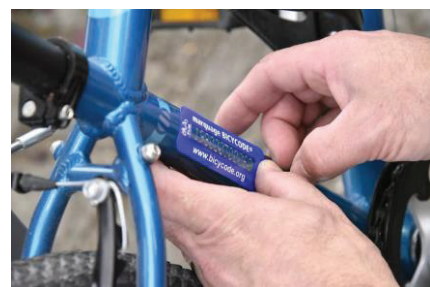


Un **atelier d'auto-réparation** est actuellement en projet. Porté par un Charentonnais avec le soutien de la Ville, la première édition de cet atelier s'est tenue lors de la Journée de la mobilité 2021. Un atelier vélo participatif et solidaire met à disposition des outils, des pièces détachées et des conseils pour permettre aux cyclistes d'entretenir et de réparer eux-mêmes leurs vélos. Il favorise l'échange de savoir-faire, le réemploi et l'autonomie. Pour encourager cette initiative, la Ville souhaiterait mettre à disposition ponctuellement un espace municipal pour héberger de nouvelles éditions de cet atelier d'auto-réparation.



Des **ateliers de réparation de vélos** seront également organisés de manière ponctuelle lors d'événements municipaux dédiés aux mobilités.

Enfin, le financement par la Ville de 50% du **marquage antivol** pour tous les Charentonnais sera amené à être reconduit après bilan du dispositif et délibération en Conseil Municipal.



FORMATION, SENSIBILISATION ET ACCOMPAGNEMENT

1) GÉNÉRALISER L'APPRENTISSAGE DU VÉLO

La Ville amplifiera l'apprentissage du vélo dans les écoles par la mise en place du programme « **Savoir rouler à vélo** ».



Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. 10 heures de cours sont réparties selon trois étapes : savoir pédaler (maîtriser les fondamentaux) ; savoir circuler (découvrir la mobilité vélo en milieu sécurisé) ; savoir rouler à vélo (circuler en situation réelle). Une attestation est délivrée à chaque enfant à l'issue de la formation. Le Savoir rouler à vélo sera dispensé à **toutes les classes de CM1** de la Ville à partir de 2022. **Des ateliers autour du vélo** (balade à vélo, atelier de réparation, quizz ludique et pédagogique...) seront également proposés **dans les centres de loisirs de la Ville**.



Un **apprentissage du vélo pour adultes** pourra également être proposé dans le cadre de

l'évolution du dispositif du Pass'Vélo. Ainsi, un cycle de 10 à 15 heures de cours d'apprentissage du vélo pourrait être offert par la Ville aux bénéficiaires du Pass'Vélo. Ces cours seraient assurés par une vélo-école, comme l'ont été les cours de remise en selle. Les **cours de remise en selle** gratuits pour adultes et enfants pourront également être reconduits en fonction de la demande.

Enfin, les **parcours d'apprentissage et stands de prévention routière** continueront à avoir lieu ponctuellement lors d'événements municipaux.

2) SENSIBILISER À UNE CULTURE VÉLO À TRAVERS DES ÉVÈNEMENTS DÉDIÉS



La municipalité continuera à proposer des événements de sensibilisation autour des mobilités douces, notamment en participant à la fête nationale **Mai à Vélo** et à la **Semaine européenne de la mobilité, ainsi que lors de la Journée du Développement Durable**. À ces occasions, la bourse aux vélos initiée en 2021 sera reconduite. La Ville réfléchira à de **nouvelles initiatives** pour sensibiliser à l'usage du vélo et aux alternatives aux voitures.

La Ville est en cours d'acquisition d'un **vélo triporteur adapté aux personnes à mobilité réduite** afin d'organiser des sorties **pour les seniors**, sur le modèle de ce qui est proposé par l'association « À vélo sans âge ». Ces balades offrent aux personnes dépendantes des promenades à vélo, au grand air et en toute sécurité, dans le but de renouer avec la vie de quartier, prendre l'air, créer un pont entre les générations, avec les pilotes bénévoles et favoriser les rencontres.



Enfin, des **balades à vélo pour personnes handicapées** pourront être proposées lors d'événements avec la mise en place de circuits adaptés en petit groupe et de matériels adéquats par le biais d'associations spécialisées. Le vélo adapté permet l'accès à une pratique de loisir doublée d'une activité physique tout en développant l'autonomie.

3) SOUTENIR LES USAGERS ET LES ACTEURS DU VÉLO

La municipalité poursuivra ses dispositifs d'**aides financières** afin d'accompagner les publics dans la pratique du vélo de manière inclusive et solidaire, telle qu'elle le fait déjà avec l'aide au **marquage antivol** et le **Pass'Vélo**.

À l'image du soutien apporté à l'atelier d'auto-réparation en cours de création, ou aux partenariats formés entre la Ville et les

vélocistes locaux, la Municipalité continuera d'apporter son **soutien aux projets associatifs, citoyens ou entrepreneuriaux** visant à encourager et faciliter la pratique du vélo sur son territoire.

Avec le boom de l'e-commerce, du click-and-collect accéléré par la crise sanitaire et la limitation de la circulation automobile dans le cadre de la ZFE, le



défi de la logistique urbaine s'accroît. Le développement de la livraison en ville a un impact lourd sur la pollution de l'air. Solution propre, rapide et nécessitant peu d'espace logistique urbain tout en fluidifiant la circulation, la **cyclologistique** est un mode de livraison en plein essor. Sera ainsi étudié au cours du Plan Vélo le **dispositif innovant ColisActiv'** que le Territoire Paris Est Marne et Bois expérimente afin d'envisager son éventuelle extension sur notre commune. Ce programme propose de favoriser les modes actifs, marche et vélo, pour la livraison de colis, en apportant des financements extérieurs pour rendre économiquement concurrentiels ces modes de livraison.

4) RENFORCER L'EXEMPLARITÉ DE LA MAIRIE

La Municipalité souhaite faire preuve d'exemplarité et favoriser l'utilisation du vélo par les agents. Un **Plan de mobilité** est à l'étude au sein de l'administration et la mise en place d'une prise en charge par l'employeur des frais de trajets des salariés utilisant un moyen de transport propre et alternatif (vélo, covoiturage) sera examinée. L'objectif sera de soutenir les collaborateurs engagés dans ces mobilités et d'accompagner ceux qui veulent délaisser l'usage de la voiture individuelle vers

un mode de déplacement domicile-travail plus durable.



La **flotte de Vélos à Assistance Électrique (VAE)** mise à disposition des services municipaux a également vocation à s'accroître, tout comme les places de stationnement vélo. Enfin, la Ville a pour projet de développer une **brigade de Police Municipale à vélo** qui permettra de mieux contrôler les comportements inappropriés.



COMMUNICATION

Le Plan vélo à Charenton s'impose comme un dispositif conséquent répondant à une nécessaire prise en compte des mutations des mobilités des habitants. Ce dispositif répond aussi à des enjeux sociétaux prégnants que sont, d'une part, le partage de l'espace public, et, d'autre part, la transition écologique.

Un plan de communication évolutif et polymorphe a ainsi été établi dès 2021.



1) INFORMER ET MOBILISER AUTOUR DU PLAN VÉLO

A) POURSUIVRE LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION MULTIDIRECTIONNELLE

Tous les supports traditionnellement déployés sur la ville (site internet dans sa rubrique dédiée à la pratique cycliste, dans les actualités, les pages Facebook et Instagram, la newsletter hebdomadaire, le magazine mensuel, les communiqués de presse, les supports d'affichage, etc.) seront utilisés pour poursuivre l'information et la mobilisation

autour du Plan Vélo, déjà largement initiée depuis le printemps 2021.

Les entrées de lecture et les angles rédactionnels seront renouvelés afin de montrer le dynamisme et l'innovation du projet. Seront également présentés les aménagements et services réalisés au fil du plan triennal.

Les canaux seront adaptés en fonction des cibles principales, à savoir :

- les cyclistes, tout d'abord, dans leur individualité comme au sein de leurs communautés (associations, collectifs, etc.) ;
- les autres usagers de l'espace public (piétons et conducteurs d'automobiles et de deux-roues motorisés).

La communication trouvera ainsi des **résonances** au fil des années et facilitera la **capitalisation** pour **inscrire le Plan vélo durablement dans la ville**, dans les usages des habitants, mais aussi pour promouvoir les résultats de ce dispositif au-delà des frontières communales. Une nouvelle mobilisation pourra être initiée afin de tirer **bilan** du Plan Vélo à la fin du plan triennal via les outils consultatifs (enquête, plateforme numérique).

B) DÉPLOYER L'IDENTITÉ VISUELLE ET LE SLOGAN DÉDIÉ DANS LES SUPPORTS DE COMMUNICATION

Pour créer un fil conducteur, la valise de communication comprenant palette de polices, de couleurs, logo, slogan et baseline sera déployée pour toutes les thématiques évoluant autour de la pratique cycliste, du partage de l'espace public et de la transition écologique. Tous ces éléments seront réutilisés et déclinés dans les supports du Plan Vélo, à l'image des panneaux d'exposition des ateliers

de rue et leur signalétique (flamme, kakémono...).



2) PROMOUVOIR LE VÉLO

Il s'agira de dépasser la simple logique informative en levant les freins et barrières psychologiques pour changer durablement les comportements liés à la mobilité et susciter de nouvelles habitudes. Ainsi, un ensemble d'actions de communication contribuera, au long cours, à rendre les modes actifs plus attractifs.

Cette promotion sera axée sur la sécurité, le civisme, la santé mais aussi l'intérêt pratique (souplesse d'usage, liberté, fiabilité, rapidité), écologique (baisse du bruit et des émissions de GES, décongestion du trafic), économique (pour l'utilisateur, l'entreprise et les commerçants) et le plaisir de faire du vélo.

A) ENRICHIR LA RUBRIQUE VÉLO DU SITE DE LA MAIRIE

Pour faciliter l'accès aux informations portant sur le vélo et encourager les bonnes pratiques, la



Ville

enrichira progressivement la rubrique vélo de son **site** créé début 2021 au fil des réalisations des objectifs du Plan Vélo.

Une vigilance particulière sera accordée pour que le vélo s'inscrive dans **une offre générale de mobilité** et non plus comme un unique objet de loisirs, en promouvant la multiplicité de ses usages.

B) PUBLIER ET DIFFUSER UNE BROCHURE PLAN VÉLO ET UN DÉPLIANT DE POCHE « LE VÉLO A CHARENTON »

Des supports matérialisés ou dématérialisés seront conçus pour permettre aux Charentonnais comme aux cyclistes traversant la ville d'accéder aisément aux itinéraires communaux et régionaux ainsi qu'à l'ensemble des services proposés aux sur la ville.

La Ville éditera et diffusera une **brochure** papier et numérique, dédiée au **Plan Vélo**, afin de présenter à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs de la consultation, les projets en faveur du vélo à Charenton : les actions déjà en place, les grands objectifs du Plan vélo, les aménagements, stationnements, services et sensibilisation arrêtés, ainsi que le calendrier et les modalités de leur déploiement.

Pour augmenter la visibilité du vélo et valoriser la volonté politique de la Ville de mettre en avant ce mode de transport, sera également publié un **dépliant de poche papier et numérique** (conseils, astuces, adresses et circuits), tels que le plan des itinéraires cyclables aménagés, la localisation des stations Vélib', abri Véligo, bornes de gonflages et stations de réparation publiques, mais aussi les coordonnées des réparateurs vélo et associations, le rappel des règles de sécurité routière ou encore une liste de conseils pour lutter contre le vol.

C) CRÉER UNE CARTE INTERACTIVE DES ITINÉRAIRES CYCLABLES AVEC LEURS SERVICES AUX USAGERS

Pour offrir une vision globale, pratique et incitative, une **carte interactive** faisant figurer les aménagements cyclables et les services aux usagers sera développée. Elle présentera un plan de jalonnement des itinéraires cyclables et inclura l'offre de stationnement, de réparation, de gonflage, de location en libre-service. Chaque usager pourra ainsi trouver facilement son chemin et les services mis à disposition. La carte interactive de la Région Ile-de-France sera également renseignée.

D) RÉALISER UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION SUR LE PARTAGE DE LA RUE EN TOUTE SÉCURITÉ

Espace de circulation, la rue est également un lieu de vie où différents usagers se côtoient. Chacun doit s'adapter aux conditions spécifiques de circulation des uns et des autres. La sécurité des déplacements en ville nécessite que chacun se conforme au Code de la route et que les usagers se respectent mutuellement. Les piétons, les enfants, les personnes âgées et handicapées restent les plus vulnérables et leur protection est une priorité.



Une nouvelle campagne, ciblée sur le « Partage de la rue », pourra être lancée dans le sillage de celle du Plan vélo et dans le cadre du même plan de communication. Elle devra permettre de **sensibiliser** tous les usagers (cyclistes, automobilistes, piétons, motards, trottinettes) au respect **des règles de sécurité** et principes de prudence, afin que chacun puisse circuler en toute sérénité. Les droits et devoirs de chacun seront ainsi mis en avant, avec le rappel du code de la route et les recommandations d'écoconduite. L'adoption de comportements prudents et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation sera encouragée ; une vigilance toute particulière sera apportée à l'avenue De Lattre de Tassigny, où le trottoir est accidentogène.

E) VALORISER DES ITINÉRAIRES MALINS ET SÉCURISÉS

Les temps de parcours à vélo sont souvent surestimés par le public. Pour promouvoir la pratique des mobilités douces et



permettre aux non-cyclistes de se projeter dans cette nouvelle pratique, la Ville implantera des **panneaux de signalisation indiquant la distance et la durée de trajet à pied et à vélo** entre les différents pôles d'attractivité de la ville. Dans un objectif de service mais aussi de communication, le **temps de parcours** pour rejoindre une destination permettra de valoriser la fiabilité et la rapidité du vélo.

Par ailleurs, à travers des supports et des balades lors d'évènements, des **itinéraires malins et sécurisés** seront proposés afin de découvrir les déplacements dans la Ville sous un nouvel angle.

ÉVALUATION

1) COMITÉ DE PILOTAGE

Dans le cadre du plan triennal, le Comité de pilotage se réunira à cadence régulière afin de procéder à un état des lieux des avancées suivantes : réalisation des travaux dans le respect des délais fixés, état des crédits consommés, mise en place des services à la population prévus, points d'étape avec les partenaires institutionnels.

2) ASSOCIATIONS CYCLISTES

Les séances de travail entre la Ville et les associations se poursuivront tout au long du déroulement du plan triennal pour prendre en compte dans la mesure du possible les remarques exprimées par rapport aux aménagements en cours ou réalisés. A cet effet, les représentants de l'association **Paris en Selle Paris Est Marne & Bois** resteront les acteurs privilégiés dans le suivi de la mise en œuvre du Plan Vélo ainsi que son évaluation lors de **comités techniques dédiés**.



3) MISE EN PLACE D'UN COMITÉ DE SUIVI

Tout au long du projet, le Comité de suivi se réunira à intervalles réguliers afin de s'assurer de la bonne conduite des objectifs fixés dans le timing préalablement défini. La première rencontre a eu lieu le 28 juin 2021.

L'objectif du Comité de suivi est de réunir divers acteurs charentonnais en capacité de partager leur expertise en raison de leur implication dans la vie locale ou de leur spécialité dans leur domaine d'intervention. Les membres du Comité de suivi ont pour **rôle d'être informés du Plan Vélo de la ville et de suivre sa bonne réalisation.**



Le Comité de suivi du Plan Vélo est composé de 37 personnes :

- élus locaux issus de la majorité et de l'opposition ;
- acteurs associatifs locaux (Association Valentin Haüy, Association Seniors Charenton, Association des Familles de Charenton) ;
- acteurs économiques locaux (Natixis, Club Gravelle Entreprendre, association de commerçants Charenton Quartier, Bistrot de Charenton, vélocistes présents à Charenton) ;
- habitants impliqués sur les questions de mobilité (membres d'associations de 60 millions de piétons, de cyclistes

Paris en Selle, de motards Amicale Dollar, de taxis...);

Les membres du Comité de suivi représentent, de par leurs expertises, **la diversité des pratiques de déplacements et des usagers de la ville**, et permettent donc de faire entendre différentes voix tout au long du projet.

Ce lieu d'échanges se tiendra une fois par an afin d'évaluer et de faire un bilan régulier des actions mises en œuvre dans le cadre de ce Plan vélo.

4) INSTALLATION DE COMPTEURS À VÉLOS ET ANALYSE D'INDICATEURS

Deux éco-compteurs à vélo ont été acquis par la Ville afin de mesurer précisément les flux de cyclistes. Ils sont installés à des points stratégiques du territoire, de part et d'autre de la chaussée et permettent de mesurer le nombre d'usagers à différents points de la ville, son évolution dans le temps en fonction des aménagements réalisés et d'évaluer l'impact de la part modale du vélo. Dans un premier temps, ils ont été installés rue de Paris. **Deux nouveaux éco-compteurs** seront acquis par la Ville. Le Département du Val-de-Marne va également implanter un **compteur permanent pédagogique** au pied de la future rampe vélo-piéton du pont Nelson Mandela amont.



Il sera également procédé à une **analyse fine des données d'utilisation des applications cyclistes** afin de mesurer l'évolution du positionnement de Charenton. Ainsi, grâce au **capteur** de l'association Paris en Selle installé quai de Bercy (côté Paris, au niveau de Lafarge), nous pourrions estimer l'évolution des passages à l'entrée de Charenton sur le chemin de halage qui sont à l'heure actuelle de l'ordre de :

- 2.000 et 3.000 passages/jour (pic jusqu'à 4.300) ;
- 15.000 et 20.000 passages/semaine (pic jusqu'à 25.000).

Les applications telles que Géovélo pourront aussi permettre d'**étudier les itinéraires les plus empruntés** et d'enrichir l'interprétation des données issues des comptages mécaniques.

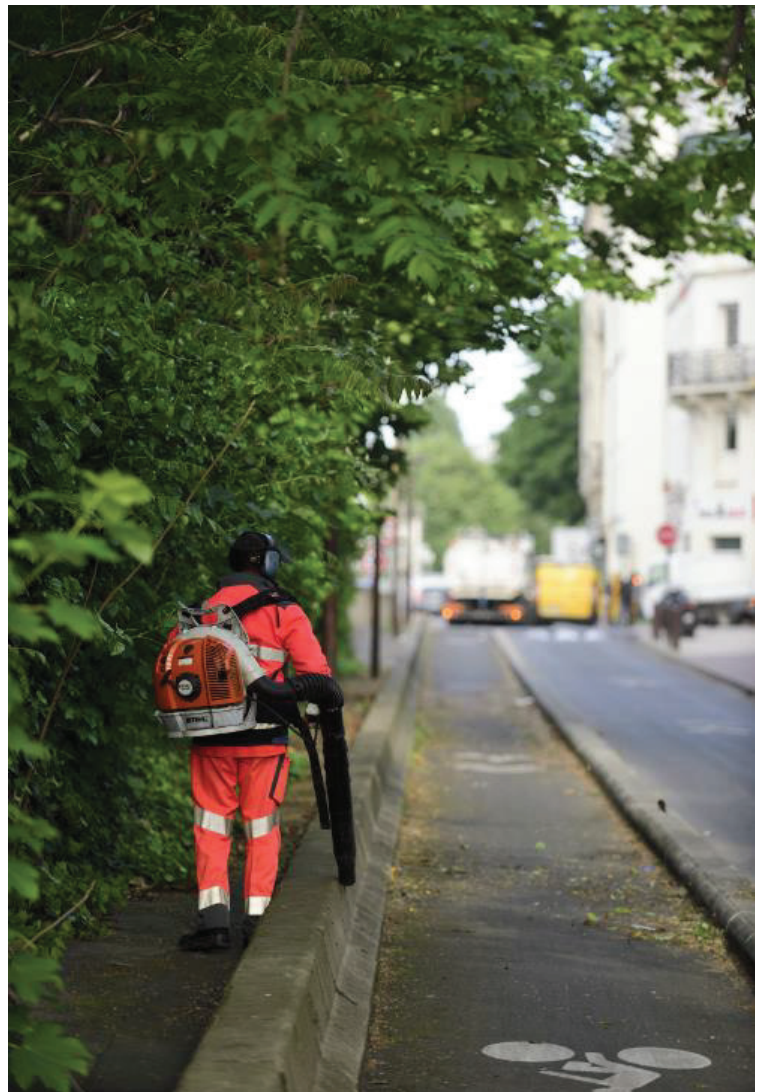
5) LE BAROMÈTRE DE LA FUB

Les résultats du second baromètre de la FUB de 2019, analysés dans la partie diagnostic, seront complétés par ceux de la troisième édition de l'automne 2021 et pourront être considérés comme des points de référence ; plus de 130 contributions concernant Charenton seront analysées. Le baromètre suivant (2023) devrait permettre d'évaluer et de **comparer l'évolution des résultats et l'impact sur le ressenti des cyclistes de la politique cyclable mise en œuvre à Charenton.**

VOTRE AVIS COMPTE !
 PARTICIPEZ À LA PLUS GRANDE ENQUÊTE CITOYENNE SUR LE VÉLO.
 JUSQU'AU 30 NOVEMBRE, SUR BAROMETRE.PARLONS-VELO.FR

6) ENTRETIEN ET MAINTENANCE DU RÉSEAU ET DES ÉQUIPEMENTS

La Ville assurera, au-delà des nouveaux aménagements, **une maintenance et un entretien réguliers** de l'ensemble du réseau cyclable ainsi que des équipements connexes, démarche indispensable au bon déroulement du plan vélo. En effet, toute détérioration et toute déprédation peuvent avoir des conséquences négatives immédiates sur la pratique cycliste.





VILLE DE CHARENTON-LE-PONT

48, rue de Paris
94220 Charenton-le-Pont

www.charenton.fr/velo/