

## De : Michaël Sertain – Ville de Creil

- Quelle politique générale en faveur des modes (de déplacements) actifs (vélos et piétons) souhaitez-vous mettre en place ?
  - Nous souhaitons vivement développer les modes de circulations douces (vélos, piétons) par plusieurs actions et notamment la sécurisation et la signalisation des voies cyclables. Mais aussi par l'aménagement de nouveaux sentiers pédestres de balades. Nous souhaitons également développer le transport fluvial pour diminuer la circulation des camions à destination des usines toujours en activités de Creil.
  
- Quel objectif vous fixerez-vous concernant la part modale (ou pourcentage) des déplacements effectués en vélo au niveau de la ville/agglomération ?
  - Creil demeure le centre névralgique de l'agglomération qui attire vers sa gare des milliers de voyageurs quotidiennement (environ 20 000 par jours) et ces derniers viennent aussi de plus loin que les frontières de l'agglomération. Pour développer un véritable plan de circulation douces il sera nécessaire de travailler avec les autres communes de l'agglomération pour créer les connexions des réseaux cyclables. Pour faciliter l'usage du vélo en ville il sera également nécessaire de créer des parkings à vélos sécurisés aux différents points stratégiques (gare, administrations, centres sportifs et de loisirs et lieux culturels).
  - La problématique de la circulation creilloise réside dans les mouvements des habitants entre le quartier gare et les quartiers sud de la ville (Plateau Rouher, Cavées et Moulin). En effet, pour les quartiers nord de la ville le mode piéton est souvent le plus utilisé par les habitants pour se déplacer vers la gare. Pour les quartiers sud, la problématique est double il y a la distance et la topographie car tous ces quartiers sont positionnés sur un plateau qui impose une montée importante avec des pentes très importantes ce qui limite fortement l'utilisation du vélo par une grande partie de la population. Ce constat est notamment visible par la « sur-fréquentation » des lignes de bus sur ces trajets le matin et le soir.
  - Tenant compte de ces problématiques il est raisonnable de poser 2 objectifs chiffrés distincts en fonction des lieux de résidences pour ce qui concerne l'accès au quartier gare. Pour les quartiers nord 50 % et pour les quartiers sud 20 %.
  - Pour l'ensemble des déplacements en ville et dans l'agglomération, un objectif de 15 à 25 % serait selon nous déjà une réussite au terme du mandat.
  
- Quels moyens financiers y consacrez-vous ?
  - Nous ne souhaitons en aucune façon augmenter les impôts locaux donc les moyens attribués devront être trouvés dans les ressources déjà existantes quelles soient communales ou communautaires. Les investissements à réaliser

seront à décider en concertation avec les autres communes de l'agglomération. Une gestion responsable des finances publiques associée à une politique de réduction des coûts de fonctionnement devrait nous permettre de dégager les moyens pour réaliser nos objectifs. Donner un montant ne serait pas réaliste à l'heure actuelle.

- Créez-vous une ligne budgétaire spécifique sur cette thématique ?
  - Oui et elle sera intégrée à notre plan de révision de la circulation en ville.
  
- Quelle organisation et quels moyens humains proposerez-vous à Creil et au sein de la communauté d'agglomération, pour mettre en œuvre votre politique concernant les modes actifs ?
  - Dans les 2 cas les services voirie et transport seront concernés par le projet et les personnes déjà en poste se verront confiés des missions particulières liées aux modes actifs.
  
- Y aura-t-il au sein de votre équipe municipale un adjoint en charge de ces questions ?
  - Les missions de l'adjoint en charge des transports intégreront ces modes de déplacements.
  
- Etes-vous favorable à la participation active de la ville de Creil à l'[Observatoire des mobilités actives des villes de l'Oise de plus de 5000 habitants](#), mis en place par plusieurs associations isariennes, dont l'au5v ? (Voir aussi [conférence-débat du 22 novembre 2013](#))
  - Oui
  
- Pourriez-vous détailler vos propositions et vos projets concernant :
  - L'application de la Loi sur l'air (L 228-2 du Code de l'Environnement / obligation de créer des itinéraires cyclables à l'occasion de chaque chantier de rénovation de voie urbaine) ?
    - Nous y sommes favorables et nous ferons appliquer la loi dans tous les programmes de rénovation.
  
  - Le déploiement, voire la généralisation, des double-sens cyclables et du cédez-le-passage-cycliste-au-feu (tourne-à-droite) dans toute la ville ?
    - Nous y sommes tout à fait favorables.
  
  - Le réaménagement des abords de toutes les écoles, collèges et lycées de la commune afin de créer une zone de circulation apaisée, voire libérée de toute circulation automobile, et la création de stationnement vélos au sein de ces établissements (en lien avec leurs gestionnaires) ?
    - Nous sommes favorables à la mise en zone 30 ou 20 de tous les abords des équipements scolaires, sportifs et loisirs. De plus, nous veillerons à l'installation de ralentisseurs aux abords immédiats de ces établissements. Et comme précisé plus haut nous y associerons la création de parking à vélo sécurisé.
  
  - L'aménagement de garages à vélos sécurisés et visibles au niveau de la gare ?
    - Comme précisé plus haut cela est prévu au programme.

- La mise à zéro de tous les bateaux (bordures basses), au franchissement des trottoirs le long d'un itinéraire cyclable ?
  - Cette mesure bien qu'utile engendrerait des investissements très importants. A l'heure actuelle cela n'est pas à l'ordre du jour à court terme mais le sera à plus long terme une fois que les finances de la ville le permettront.
- La mise à zéro de tous les bateaux (bordures basses des trottoirs), au niveau de tous les passages protégés pour piétons (accessibilité PMR) ?
  - Cela est indispensable et obligatoire.
- Une plus grande sévérité envers le stationnement sauvage sur les trottoirs et les bandes cyclables avec un montant d'amendes dissuasives (lorsque la loi autorisera les communes à en fixer le montant), des contrôles fréquents des polices et la mise en place de protections physiques pour empêcher ce stationnement ?
  - Cela est spécifié dans notre programme, nous n'aurons aucune tolérance pour le stationnement irrégulier et sauvage.
- La communication sur l'usage des modes actifs ?
  - La promotion des avancées en matières de circulation par modes actifs sera assurée via le journal de la commune qui fera état des nouvelles pistes cyclables, des nouveaux sentiers, des rénovations en cours, de l'ouverture des parkings à vélo...
- L'expression de la démocratie locale, en associant et en impliquant les associations d'usagers, dont l'au5v, à l'élaboration de tout projet concernant les déplacements et/ou modes actifs ?
  - Nous y sommes très favorables.
- La diminution du trafic de transit en concertation avec les instances départementales et/ou régionales ?
  - Nous y sommes favorables et la révision du plan de circulation que nous proposons en a l'objectif afin de ré-orienter le trafic de transit vers les voies rapides qui contournent Creil.
- L'augmentation de l'offre de stationnements vélos (arceaux !) en surface ?
  - Favorable et prévu.
- La mise en place de sas vélos aux feux rouges ?
  - Favorable et prévu.
- Que pensez vous de notre proposition de limiter la vitesse sur l'ensemble de la ville à 30 km/h (à l'exception d'une liste restreinte d'axes structurants, comme développé dans le document ci-joint "Ville à 30") ?
  - Nous sommes tout à fait favorables à ce type de limitation et notamment aux abords des installations (éducatives, sportives et loisirs) fréquentées par des enfants. C'est par cette première étape que nous débuterons le projet « Ville à 30 » à court terme. En ce qui concerne son déploiement aux autres rues et axes nos structurants cela se fera par étape, quartier par quartier en tenant compte à

chaque fois des contraintes de circulation et de fluidité du trafic.

Questions spécifiques à Creil :

- Nous avons mis en place à Creil un atelier participatif et solidaire (formation à la réparation, recyclage et vente de pièces et de vélos d'occasion, lieu d'échanges et de rencontres autour du vélo). Cet atelier est bridé dans son développement par ses conditions précaires d'hébergement (garage sans eau, ni électricité).  
Comptez vous le soutenir ? Si oui comment ?
  - Nous souhaitons soutenir les actions solidaires et les associations. Nous serons donc très attentif à toutes demandes émanant des associations qui vise à partager, à mieux vivre ensemble. Sans pour autant faire des promesses, nous aurons toujours une démarche positive pour les associations qui sur le terrain apportent des réponses concrètes à des problématiques réelles.
- Comment comptez-vous appliquer le Schéma Intercommunal des Circulations Douces de la CAC ?
  - Aujourd'hui c'est la CAC qui en collaboration avec le département pilote la mise en œuvre du schéma. N'ayant pas participé à son élaboration, nous devons dans un premier temps en mesurer les impacts et faire le bilan de ce qui aura été mis en place et des chantiers toujours en attente de réalisation. Il est évident que nous continuerons le travail engagé en y apportant si nécessaire des modifications ou améliorations. La ville de Creil respectera ses engagements vis à vis de la CAC et du département.
- Auriez-vous d'autres éléments de réflexion ou d'information à nous communiquer ?
  - Quelques points :
  - Tout d'abord, Il faudra lutter contre le stationnement sauvage ou interdit sur les trottoirs afin de laisser libre le passage aux piétons et notamment des parents avec poussettes ou des personnes âgées avec caddies. De plus un nettoyage régulier et un entretien des zones fleuries redonneront le goût au Creillois de circuler à pied en ville.
  - Les habitants ou leurs représentants associatifs pourront apporter leur contribution aux commissions de travail en relation avec les déplacements urbains (routiers, piétons, vélo...)
  - Nous sommes tout à fait conscient des problématiques liées au partage de la chaussée par plusieurs modes de déplacements et à la protection des plus vulnérables (piétons et cyclistes). Il est donc tout naturel de mettre en œuvre en collaboration avec les habitants et les associations un code de la rue pour bien partager et vivre ensemble les déplacements.