



Monsieur Vincent SADOT

Président

Association « Place au vélo à Saint-Maur »

21 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny
94 100 SAINT-MAUR DES FOSSES

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité m'adresser un questionnaire sur la politique cyclable en tant que candidat à l'élection cantonale de Saint-Maur Ovest des 20 et 27 mars prochains. Je vous en remercie.

Je répondrai à votre questionnaire dans le corps de ce courrier en développant ce qui me semble devoir être une politique en matière de circulations douces, ce qui couvrira je pense une grande partie de vos questions. Il me semble en effet difficile pour un candidat aux élections cantonales, non membre de la municipalité ce qui est mon cas, de répondre aussi précisément et de manière chiffrée à vos questions (sur la proportion de budget voirie ou le pourcentage de zones 30 par exemple). Je rappelle également que Nathalie DEMAREST, ma suppléante, a assisté au café débat sur la sécurité routière qui était organisé à Saint-Maur.

Je suis favorable à la **mise en place et au développement d'une politique globale en matière de circulations douces, qui doit viser à améliorer les déplacements urbains et encourager les déplacements non motorisés** : mise en place d'une "trame verte" avec un réseau de sentiers et voies piétonnes (notamment dans le centre ville - rue Baratte Cholet à Saint-Maur par exemple), création de cours urbaines, développement des zones 30, plan local de modération de la vitesse.

L'objectif de cette politique globale doit être de promouvoir un meilleur partage de la rue entre véhicules, piétons et cyclistes en appliquant plusieurs principes :

- penser chaque nouvel aménagement comme une opportunité de réduire la vitesse

sheliere@saintmaurouest.fr
www.saintmaurouest.fr



- favoriser la connexion entre les modes doux de circulation et les transports en commun
- engager une politique de stationnement favorable au partage de l'espace public
- favoriser l'usage du vélo en ville.

Dans cette perspective, la municipalité doit lancer un plan de développement des déplacements cyclables qui s'inscrit dans cette démarche plus globale de mixité d'usage des espaces publics. Pour dynamiser la pratique cycliste, un plan vélo doit donner des orientations pour les réalisations futures.

Ce plan doit concilier plusieurs enjeux : déplacements, environnement, sécurité, convivialité des espaces. Pour faciliter plus encore la desserte des pôles de vie urbains et des points d'échange avec les transports en commun, le réseau des pistes et bandes cyclables doit être étendu et la mise en place d'appuis vélos développée. Par ailleurs, pour augmenter les possibilités de cheminement des cyclistes, il faut étudier la possibilité pour les cyclistes d'utiliser certaines voies à sens unique (double sens cyclable). Cette possibilité est envisageable en généralisant la limitation de la vitesse à 30 km/heure dans les voies communales, ce qui permet une meilleure cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes.

Nous sommes donc favorables à la **multiplication des zones 30 dans Saint-Maur**. Notre commune étant particulièrement en retard dans ce domaine, il faudra attendre de nombreuses années avant que Saint-Maur devienne une ville 30 ! Cette politique de multiplication des zones 30 doit se faire en concertation avec les riverains et les associations de quartier et par de nombreuses expérimentations. Si on peut proposer des zones 30 sur les voies communales, les routes départementales qui accueillent la circulation de trafic intercommunal resteraient quant à elles limitées à 50 km/heure.



La limitation de la vitesse permet la mise en place d'une circulation mieux partagée entre les automobilistes, les deux roues et les piétons, et de renforcer la sécurité routière. En outre, cela permet de faciliter les échanges entre les quartiers, la création de liaisons cohérentes et sécurisées pour les déplacements non motorisés, la desserte des équipements publics (notamment les gares, mais aussi les écoles), l'amélioration de la qualité des espaces publics avec le souci d'améliorer l'esthétique du cadre urbain. Tous ces enjeux relèvent d'une autre manière d'envisager l'espace public, celui de son partage par tous.

Enfin, cette volonté s'inscrit également dans la nécessité d'économiser l'énergie et de préserver l'environnement. La réduction de la vitesse, la limitation de l'usage de l'automobile en incitant à l'utilisation de modes de transport non motorisés et des transports en commun sont autant de moyens pour contribuer à réduire la consommation d'énergie et à réduire les nuisances de bruit et de pollution.

S'agissant de la politique favorisant la pratique du vélo en ville, qui doit s'inscrire dans cette démarche de mixité d'usage des espaces publics, je suis favorable à de nombreux

aménagements : développement des pistes cyclables bien sûr, appuis vélos installés dans les endroits stratégiques (gares RER, écoles, collèges, lycées, équipements administratifs, culturels et sportifs, zones de commerces....), parkings à vélo couverts et sécurisés, équipement des stations bus de parkings à vélo, développement de l'accès des vélos dans les trains et les RER, développement du double sens cyclable, développement du vélo pliable et du vélo à assistance électrique, obligation de locaux de stationnement réservés aux vélos dans les nouvelles constructions (exemple de Sceaux).

Au niveau du département, celui-ci peut agir en proposant un parc de vélos pour ses agents, en créant de véritables parkings à vélo dans les collèges et en développant les pistes et itinéraires cyclables pour que les collégiens se rendent à vélo à leur collège, en étudiant la possibilité d'une coulée verte cyclable à travers le département (en prolongeant ce qui existe entre Charenton et Paris), et enfin en réfléchissant sur la réduction de 20% de la circulation voiture dans le



cadre du plan de déplacements prévus pour 2020. Le Conseil général pourrait aussi subventionner ou financer certaines actions comme l'achat des vélos électriques.

Enfin, pour développer la pratique du vélo, il faut sensibiliser les jeunes à cette pratique à l'école, dans les centres de loisirs, les collèges..., développer la charte du cyclisme dans les écoles, inciter les médecins généralistes à sensibiliser leurs patients à la pratique du vélo (bon pour la santé et lutte contre l'obésité), insister sur la contribution du vélo à la lutte contre les pollutions et rassurer les futurs cyclistes en rappelant le faible nombre d'accidents.

Pour finir, je répondrai à deux questions.

En matière de politique cyclable, comme sur beaucoup d'autres sujets, je ne crois pas beaucoup au clivage gauche-droite. J'estime que la défense de l'environnement, l'écologie, n'appartiennent à aucun parti et ne sont ni de droite ni de gauche, comme beaucoup d'autres enjeux, elles dépassent ces clivages. Elle est une nécessité et une urgence que chacun d'entre nous doit s'approprier et porter dans son action quotidienne. Comme vous le savez, je suis proche de Corinne LEPAGE, ancien ministre de l'Environnement, présidente de CAP 21 et je suis soutenu par Yann WEHRLING, ancien secrétaire national des Verts, porte-parole du Mouvement Démocrate. Je suis donc particulièrement sensible à ces questions de développement durable et de préservation de notre cadre de vie.

Concernant l'aménagement des quais des bords de Marne de la Pie, la concertation est en cours et je souhaite que le maximum de Saint-Mauriens s'exprime, qu'ils habitent le quartier de la Pie ou non, sur cet aménagement attendu depuis de nombreuses années. Personnellement, je privilégie les propositions de réalisation d'une voie à sens unique avec

une largeur de voie réduite afin de réduire la vitesse des véhicules. Elles ont en outre l'avantage d'être réalisables sur l'ensemble de ce secteur des bords de Marne entre le Pont de Créteil et le Pont de Bonneuil. Sur les deux propositions correspondantes, j'ai une préférence pour l'hypothèse n°5 avec une piste cyclable



Adamville Ovest, Saint-Maur Créteil, Les Bagaudes, Le Vieux Saint-Maur, Le Parc, La Pie Ovest.

bidirectionnelle côté Marne, ce qui facilitera la pratique du vélo sur cette partie des bords de Marne. L'autre solution (partage du trottoir entre piétons et cyclistes) nous paraît moins pertinente car l'exemple des bords de Marne à La Varenne montre bien les difficultés de partage de la promenade entre piétons et cyclistes.

Espérant avoir répondu à vos questions et restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Stéphane HELIERE