

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Marly-le-Roi (78160)

Réponses de Alexis Genel, au nom de la liste « Oxygène, du Souffle pour Marly »

– le 12/03/2020 à 15:01 –

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 : je m'engage

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

voir la suite du questionnaire dans le manifeste à télécharger

Veillez trouver dans le cadre ci-dessous l'intégralité de nos réponses aux 13 questions posées par votre référent, via le questionnaire rattaché au manifeste. Nous pouvons vous mettre à disposition nos réponses via un fichier format word ou pdf: nous n'avons pas pu identifier si le chargement d'un tel fichier était possible via le présent site

Commentaires généraux

1. Allez-vous adopter un plan vélo ambitieux pour les transports, le loisir et la santé, financé et concerté en début de mandat, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables ?

Oui, nous nous sommes engagés dans notre programme à lancer une grande concertation citoyenne qui aura pour but « d'équilibrer toutes les mobilités ». Cette démarche est plurielle car elle prend en compte le vélo, trottinettes, ..., mais aussi les usages piétons, voitures et transports collectifs. Y seront abordés les questions de stationnement, circulation, ...

Notre candidature à l'élection municipale de mars 2020 se positionne dans une volonté de concrétiser des avancées significatives dans ce domaine, en collaboration avec les associations de notre ville et l'ensemble de la population. Notre plan vélo, qui sera donc co-construit, se fera également en lien étroit avec la communauté d'agglomération, qui porte la compétence Transport.

2. Prévoyez-vous un budget municipal participatif d'investissement pour les projets vélos, trottinettes, piétons pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie ? Si oui, merci de le préciser en pourcentage ou en montant.

Le programme que nous proposons pour Marly est celui « [d'] une ville de l'engagement et de la confiance ». C'est ainsi que le programme que nous proposons aux marlychois entend « instaurer une gouvernance renouvelée et participative ». Nous avons prévu, dans cet esprit, de mettre en place un budget participatif et la concertation citoyenne sur les mobilités pourrait aboutir à un mécanisme de ce type. Nous en définirons ensemble le moment venu les modalités de fonctionnement.

3. Prévoyez-vous un comité vélo/mobilités régulier se réunissant au minimum 4 fois par an ? (le comité représente les cyclistes de la commune. Il est force de proposition sur les aménagements cyclables. Il participe aux discussions et à l'étude d'investissement. Le budget participatif permet de faire avancer rapidement les actions jugées prioritaires ne nécessitant pas d'investissements lourds).

La grande concertation citoyenne que nous prévoyons sur le sujet des mobilités porte en son sein l'idée de rencontres régulières. Il est évident que votre collectif y aura toute sa place, au même titre que d'autres qui pourraient également se manifester. Dès l'élection nous définirons ensemble les modalités de fonctionnement de cette réflexion commune ainsi que les outils de suivi. Clairement, de façon plus pérenne, nous souhaitons garantir la mise en oeuvre d'un plan pluriannuel au travers d'un groupe de travail Mobilités qui reprend en termes d'ambition votre vision du comité mobilités. Notre programme prévoit un rendez-vous annuel ouvert à la population sur l'état d'avancement de la transition écologique à Marly, mais la concertation pourra proposer, pour le suivi des projets spécifiques, des jalons plus fréquents.

Un réseau cyclable cohérent

4. Prévoyez-vous de créer un réseau d'itinéraires cyclables continus et sécurisés pour relier sans difficultés tous les quartiers de la commune entre eux en commençant par la liaison entre chaque quartier et la gare, le collège et le lycée (transport) puis chaque quartier et la forêt de Marly (loisir, santé) ?

Nous devons gérer le vélo d'une façon globale dans une ville avec une configuration atypique (axe de transit, secteur historique, forte dénivelé, ...). Nous allons mener la démarche selon les 3 usages du vélo que l'on constate dans la Ville :

- le vélo à usage urbain en remplacement d'autres moyens de mobilité : un usage « utilitaire » pour remplacer des courts déplacements du quotidien, accomplis jusqu'à présent essentiellement en voiture individuelle, par des trajets à vélo.
- le vélo loisir qui est pour le bien être ou le dépassement de soi, soit donc l'usage historique, qui est appelé à se maintenir

voire à se développer en s'appuyant sur les futures facilités de déplacements.

- le vélo familial, souvent avec enfants, et qui s'adresse à des acteurs éventuellement moins habiles sur un cycle que les deux précédents usages. Cet usage familial peut lui-même recouper les usages utilitaires et de loisir

Les besoins des uns et des autres ne sont pas forcément les mêmes et il est important de conduire une concertation large pour en définir le meilleur des scénarios.

Nous sommes convaincus que le prochain mandat doit traduire une conviction forte que l'enjeu d'un réseau cyclable doit être pris en compte dans toute réflexion ou évolution de voirie. Cela nous amènera progressivement à disposer d'un maillage de plus en plus large. Cette ambition se positionne dans un temps long du fait des investissements qu'il peut impliquer.

Nous considérons la création de pistes cyclables sécurisées comme un enjeu majeur des années à venir. Nous choisirons avec le comité mobilité par quels axes commencer. Nous pensons notamment aux routes qui permettent de se rendre à la gare, aux établissements scolaires, aux équipements publics, vers les Grandes Terres et les autres commerces ainsi qu'à destination de la forêt, du Parc de Marly et des communes voisines.

5. Seriez-vous favorable à passer la plupart des rues de la ville de Marly le Roi en zone 30 (pour augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées), la vitesse à 50 restant l'exception, là où rouler en voiture à 50km dans Marly est sans danger ?

C'est une question majeure, qui sera à intégrer dans le cadre de la concertation sur les Mobilités. Il y a un enjeu de sécurité routière important sur notre commune. Ce type de mesures, auquel nous pensons bien évidemment, doit entrer dans un ensemble cohérent, compréhensible et efficace.

Nous avons conscience que 2 facteurs de succès sont incontournables pour qu'une zone 30 soit effective :

- L'aménagement urbain : se contenter d'ériger des panneaux « Zone 30 » et rien d'autre n'a d'utilité que pour dire « on l'a fait ». Cela n'est pas notre volonté. Nous souhaitons un plan complet de circulation pour toutes les mobilités, pour que chaque usage puisse bénéficier de ses espaces de circulation et de stationnement

- L'adhésion de la population : décrier « d'en haut » ce type d'aménagement sans y associer la population est voué à l'échec. Nous cherchons à ce que cela se concrétise par un changement des usages locaux, au bénéfice à la fois de la qualité de vie et de la décarbonation. .

Nous souhaitons avant tout créer un état d'esprit différent, une approche concrète des mobilités, une réalité partagée, qui, à l'usage, apportera une véritable qualité de vie améliorée.

6. Prévoyez-vous de revoir à l'échelle de l'Intercommunalité Saint Germain Boucles de Seine et du Département, des connexions cyclables véritablement continues et sécurisées entre le réseau cyclable de Marly et celui des communes voisines dans le cadre du Plan Vélo concerté en cours. Par exemple, pour la côte du Coeur Volant, trop pentue et dangereuse, une alternative devrait être recherchée.

Lors de l'adoption du plan vélo intercommunal, il a été explicitement acté, à la demande notamment de Noëlla Arnaudo, Alexandra Duhazé et Laurent Ribault, Conseillers Communautaires Marlychois, que la partie qui concerne Marly puisse être améliorée, voire retravaillée. Laurence Bernard, Maire du Pecq et Vice-présidente transports de la Communauté d'Agglomération s'y est engagée.

Le plan vélo de l'intercommunalité a donné lieu à des réalisations concrètes, comme la nouvelle piste cyclable en bord de seine (Louveciennes, Le Port Marly), ou un nouveau et troisième garage Véligo (co-financé à 70% par la Région, 30% par la Communauté d'Agglomération). A Marly, rien pour le moment. Nous aurons à coeur de rattraper ce retard, et, toujours en concertation, à oeuvrer à un plan cyclable cohérent à l'intérieur de la ville et connectée avec les communes voisines. La mise à l'étude d'un itinéraire alternatif à la Côte du Coeur Volant pourra être recherchée, mais devra trouver l'adhésion de la Ville de Louveciennes ou du Domaine de Versailles, dans l'hypothèse d'un tracé par l'Ouest. Un contournement Est qui éviterait l'Avenue des Combattants via le Val de Cruye, appelée de ses voeux par des associations marlychoises depuis plusieurs années, pourrait être une alternative aussi. Il est cependant prématuré de s'engager sur ce sujet dans la mesure où la concertation que nous souhaitons mettre en place devra s'en emparer et faire des propositions.

7. Prévoyez-vous de vous engager pour connecter le réseau de l'intercommunalité au Réseau Express Régional Vélo ? Les 33 associations du Collectif Vélo Île-de-France appellent tous les élus de notre région à construire ce Réseau Express Régional Vélo. L'objectif est de munir la métropole parisienne d'axes structurants pour faciliter le déplacement du cycliste au quotidien. La Région Île de France est très à l'écoute de ce projet ([site https://rev.fr/](https://rev.fr/)).

Le RER V est une idée intéressante sur laquelle nous portons un regard favorable. Nos représentants au sein de l'intercommunalité auront à coeur d'encourager à cette connexion.

De plus, nous sommes convaincus qu'une transversale Saint Germain en Laye, Versailles, Saint Quentin en Yvelines par Marly-le-Roi est un besoin.

8. Seriez-vous favorable à étudier, comme à Strasbourg, Bordeaux ou Dijon, des « vélorues », axes où les vélos peuvent circuler au milieu de la route sans être doublés par des voitures (imposant aux automobilistes de cohabiter sans s'octroyer la place dominante) ? Cette formule, adaptée aux rues en double sens cyclable pas trop large, ne nécessite pas d'aménagement cyclable particulier excepté la pose de panneaux et sécurise cyclistes et piétons dans les zones de fréquentation dense.

Le pragmatisme nous conduit être ouvert à toutes les formes d'aménagements qui permettront de développer la pratique du vélo dans notre ville. La concertation que nous mettrons en place nous permettra d'analyser les bonnes pratiques (dont celles que vous citez mais pas uniquement), d'étudier les différentes possibilités d'aménagements et de fixer un cap permettant de

mettre tous ces dispositifs en cohérence sur notre territoire.

Nous nous ferons également accompagner, outre les associations locales et les habitants, par des experts qui nous aiderons à construire et développer notre projet pour Marly

Un environnement pour développer le vélo

9. Prévoyez-vous un stationnement cycliste sécurisé contre le vol près de la gare ? L'aide de la région Ile de France devrait faciliter la tâche avec un financement particulier inclus dans son « Plan vélo » pour augmenter les places de stationnement vélos à 50 000 places d'ici 2025 dans les gares.

Tout à fait, c'est indispensable pour encourager les habitants à venir en vélo. Les parkings Véligo, co-financés par la Région et la CASGBS, sont, en outre, sans impact direct sur les finances de la Ville

A noter qu'à Marly, 70% des usagers de la SNCF viennent à pied à la gare. Il est donc pertinent d'intégrer cette ambition dans un dispositif global sur les mobilités.

10. Prévoyez-vous de faciliter le stationnement vélo près des commerces et si oui comment ?

Le stationnement des vélos est un enjeu du commerce de demain. Nous avons une ambition forte pour les développer avec, entre autres, l'appui d'un « manager de centre-ville ». Il aura, notamment, pour mission de travailler cet aspect avec les commerçants et la Mairie.

Nous sommes favorables à des équipements intégrés dans la ville, dans une démarche qualitative. Le stationnement de vélo revêt plusieurs aspects car laisser un vélo toute une journée en proximité d'une gare ou poser son vélo 5 minutes le temps d'acheter le pain ne sont pas à traiter de la même façon.

11. Prévoyez-vous de faciliter le stationnement cycliste résidentiel d'une part par des adaptations de PLU en pied d'immeubles neufs ou existants, d'autre part par la création d'abris vélos sécurisés sur la voie publique d'une dizaine de places répartis dans la ville là où l'habitat ancien est prépondérant (exemple à Lille) ?

Dans le cadre de la concertation sur les Mobilités que nous lancerons dès le début de notre mandat, nous sommes prêts à étudier ce type de besoins. Nous serons vigilants à l'esthétique de ces équipements et à l'usage qui pourrait en être fait, afin de les intégrer au mieux dans notre ville.

12. Seriez-vous favorable à soutenir les associations de services vélo (ateliers de réparation (mobiles), gardiennage de vélo), mettre des locaux à disposition de ces associations et faire de l'initiation au vélo dans les écoles et centres de loisirs ?

Oui, le tissu associatif est une richesse pour notre ville. Notre volonté est de pouvoir accompagner les actions des associations au service du plus grand nombre et du bien commun et, à ce titre, favoriser l'utilisation du vélo à tout son sens. Nous souhaitons également favoriser l'essor du vélo accompagnant l'équipement des habitants via des systèmes d'achat d'occasion (de type Troc vélo).

L'espace de co-création que nous prévoyons dans le programme d'Oxygène aura vocation à accueillir une activité type « repair-café ».

Marly

Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

13. Seriez-vous favorable à : • un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) ET la distance de sécurité à respecter à côté d'un vélo : 1 mètre en ville et 1 mètre 50 hors agglomération ?

- une expérimentation des double-sens cyclables, des cédez-le-passage cycliste aux feux et plus de sas vélo ?
- des panneaux qui annoncent l'entrée en agglomération, la limitation de vitesse, la priorité aux piétons et aux vélos ?

Oui, notre concertation sur les Mobilités doit permettre des avancées concrètes mais aussi encourager les usages et permettre de communiquer largement sur les enjeux des circulations douces.

La communication et la pédagogie seront des axes de travail importants. Encore une fois, nous souhaitons avant tout créer un état d'esprit différent, une approche concrète des mobilités, une réalité partagée, qui, à l'usage, apportera une véritable qualité de vie améliorée.

Nous sommes prêts à lancer des expérimentations à court terme, bénéficiant des nouvelles dispositions que nous autorisent le législateur. Notre territoire est idéal pour cela.

Nous partageons l'idée que la signalisation et les panneaux doivent être repensés dans leur ensemble pour être lisibles et adaptés aux différentes mobilités.

Avec nos remerciements anticipés.

Nous comptons sur votre collectif, si nous sommes élus, pour être acteur de notre future concertation sur les mobilités afin d'apporter votre expertise et votre connaissance de ces sujets.

Plus globalement, nous restons disponibles pour échanger avec vous, plus en détail, sur nos visions et ambitions -probablement partagées- sur les mobilités.