

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Massy (91300)

Réponses de Nicolas Samsoen, au nom de la liste « Massy Pour Vous »

– le 06/03/2020 à 18:13 –

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.

Financer à hauteur de 25 € / hab / an en exploitant au mieux les divers appels à projets (département, région, état ...). Consulter les associations à toutes les étapes des projets, l'avis unanime des mairies ayant témoigné au congrès de la FUB 2020 est qu'une politique vélo réussie se construit avec l'exigence des associations. L'agglomération CPS a déjà une charte de qualité des aménagements à améliorer en s'inspirant de celle du département de 2009 qui reste une référence.

Oui à un vrai plan mobilités actives, notamment vélo, déjà engagé mais qui doit être amplifié.

Le montant de 25 €/hab (soit 1,25 M€/an) n'est pas absurde mais cela dépend beaucoup de ce que l'on compte dedans. Nous avons pris un engagement un peu différent mais qui va dans le même sens : consacrer au minimum 50% de nos investissements « voirie » à l'amélioration des circulations piétons et vélos.

Action n°2 : je m'engage

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

La CPS semble être un bon échelon pour établir un schéma de circulations douces cohérent, continu, sans coupures. En plus d'un responsable vélo et d'un comité vélo communal, mettre en place la même chose au niveau de l'agglomération.

Le comité vélo inclurait des représentants des associations, du monde éducatif et culturel, des commerçants, des entreprises, des services techniques, des élus ...

Il faudra voir ensemble s'il faut cibler exclusivement vélo ou mettre en place un comité mobilités chargé, entre autres, du vélo.

Action n°3 : je m'engage

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

Former associations, techniciens de la mairie, de l'aménageur PSA, de l'agglo, de l'EPAPS, et élus (en 2019 la conférence du Cerema à #ParlondVeloMassy2020 a eu un franc succès.

Les encourager à se déplacer à vélo.

Aujourd'hui beaucoup d'aménagements cyclables sont réalisés par PSA Paris Sud Aménagement sans réelle concertation et sans volonté nette de donner plus de place au vélo. Cette volonté doit être politique et le fait des élus, pas des aménageurs

Pas forcément d'accord sur le constat mais ok sur les besoins de formation.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 : je m'engage

Créer un réseau express vélo Le collectif vélo Ile de France appelle à la construction d'un Réseau Express Régional Vélo (RER V) constitué d'un maillage d'aménagements cyclables de qualité, efficaces et continus pour toute l'Ile-de-France :

<https://rerv.fr/>. Ce réseau passe par Massy il est important de le réaliser.

Massy est aussi traversée par 2 branches de la Véloscénie mais les touristes à vélo s'y perdent et fuient cette zone.

Travailler à l'échelle plus large, et pas seulement CPS, est un axe de progrès majeur.

Soutien sans réserve au projet de RER V.

Action n°5 : je m'engage

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : Ces axes sont pour la plupart déjà bien identifiés par les schémas de circulations douces du département 2003-2015 (Massy est desservie par plusieurs itinéraires départementaux ID32, ID17, ID18, ID20...) de l'agglomération 2011-2014 et 2018, de la ville, par les véloroutes et par le RERV mais la plupart n'ont jamais vu le jour, c'est à faire.

De plus, la réalisation est en-dessous des exigences pour augmenter la part modale du vélo et on voit des axes départementaux auparavant piste cyclable transformés en "voie verte" sur trottoir, trop étroite pour être partagée avec les piétons.

Augmenter le niveau d'exigence de qualité des réalisations : pas de "voies partagées vélo piéton" (exemple récent quartier de la Bonde Massy Europe), pas de pistes inconfortables (exemple récent D920 Massy Antony), pas de bandes cyclables trop étroites sans zone anti-empiétement (Avenue de Paris)...etc

Il faut également un cheminement confortable, sans obstacle, direct et lisible pour les piétons et les PMR. Ainsi, entre autres avantages, quand un aménagement cyclable longe un cheminement piéton les piétons et PMR peuvent circuler sur l'espace qui leur est dédié sans devoir pour plus de confort empiéter sur l'espace vélo, évitant des conflits désagréables pour tous.

La formulation proposée nous semble un peu trop rigide. Tout à fait d'accord pour augmenter les pistes cyclables, pour être plus exigeant qu'aujourd'hui sur leur qualité, et cela vaut aussi pour les piétons.

Néanmoins, le propre d'intervenir sur la ville constituée est d'obliger à faire des compromis. Le vélo est trop souvent la "variable d'ajustement" j'en suis conscient ; n'allons pas trop loin dans l'autre sens. Donc "augmenter le niveau d'exigence" oui, mais il faut des compromis raisonnables.

Action n°6 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Jalonner correctement les grands axes inter-communaux, départementaux et nationaux. En local, communiquer sur les axes à privilégier pour rejoindre les écoles, les commerces, les lieux culturels...

A noter toutefois que tout ne dépend pas de la commune ou de l'agglomération.
Le jalonnement des pôles d'activités est important.

Action n°7 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines En finir avec les aménagements qui s'arrêtent en limite de commune.

100% d'accord avec l'objectif. Pas toujours si facile néanmoins.

Action n°8 : je suis indécis-e

Mettre le vélo au cœur Penser modes actifs avant de penser fluidité du trafic automobile : par exemple à Atlantis 50.000 voyageurs par jour aux gares RER, TGV, bus qui continuent à pied (et à vélo s'il y avait plus de stationnement sécurisé et un meilleur réseau cyclable) et pourtant la ville envisage une 2x2 voies pour les 6.000 voitures (environ 6500 personnes transportées) !

Les nouveaux quartiers comme Atlantis sont faits de résidences occupant un vaste espace privé clôturé sans cheminement public, les piétons - et les vélos - n'ont d'autre choix que de suivre les mêmes itinéraires que les voitures ce qui est pénalisant et inconfortable (allongement du trajet, bruit, pollution, danger). Proposer des quartiers ouverts.

Voir notre réponse à la question 5. Il faut assurément faire plus de place au vélo et ne pas le traiter en variable d'ajustement. En particulier, devant la gare de Massy Palaiseau, on peut faire mieux. D'accord pour rouvrir ensemble le débat et trouver des compromis raisonnables.

Action n°9 : je m'engage

Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019. MDB propose une carte sur son site, relayé par l'Institut Paris Région https://geoweb.iau-idf.fr/webapps/app/cartoviz3D_MDB/ (Exemple le carrefour des 4 fourchettes) à consulter et prendre en compte.

Voir aussi la carte des points noirs et des tronçons à aménager relevés par les contributeurs aux baromètres 2017 et 2019 de la FUB.

Les piétons aussi sont mis en danger par les coupures urbaines : rétablir le trottoir supprimé sous le pont du RER en bas de l'avenue de Paris, ouvrir l'ancienne passerelle de Massy-Palaiseau 24/24 (et l'autoriser aux vélos)

Le traitement des points noirs est une priorité, notamment les deux passages convergeant vers le rond point Mandela Il n'est pas exact de parler de trottoir supprimé en bas de l'avenue de Paris ; on peut discuter de l'opportunité de supprimer à terme une voie de circulation mais il n'y a pas eu de suppression.

A noter par ailleurs que le carrefour des Quatre Fourchettes est situé intégralement sur la commune de Chilly-Mazarin.

Action n°10 : je m'engage

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Suivre de près les signalements Vigilo et les résoudre : <https://app.vigilo.city/> Paris-Saclay

le suivi de Vigilo est déjà bien fait par l'agenda 21 qui relaie au service concerné

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°11 : je suis indécis·e

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Créer des zones à faible circulation dans certaines rues (par exemple voie sans issue sauf vélo piéton, ainsi seuls les riverains y circulent en voiture à vitesse réduite ; une simple jardinière au milieu de la rue peut suffire) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

Oui sur l'objectif. Attention néanmoins :

-Le trafic de transit est quantitativement aujourd'hui très bas

-Ne dressons pas des murailles autour de Massy

-Il y a des contraintes de droit (Si nous faisons ce que nous voulons, nous devrions presque fermer les autoroutes qui traversent Massy... ;-))

Action n°12 : je m'engage

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons.

Engagement faible car il nous semble peu probable que la législation permette un jour une régulation communale sur le sujet.

Mais si c'est possible, on le fera.

Action n°13 : je suis indécis·e

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Exemples hors Massy mais concernant les élus communautaires : ring des Ulis, de Mondétour, de Corbeville, Christ de Saclay... autant d'exemples encourageant l'automobile et empêchant radicalement les déplacements à vélo ou à pied. A Massy abandonner la création de 2x2 voies en ville.

La question ne nous semble pas très claire.

Ok pour ne pas encourager, à l'échelle de Massy ou de l'agglomération, les infrastructures routières massives. Mais Massy ne décide pas seule et le principe même de l'agglomération est le compromis.

Ok pour des voies plus réduites dans Massy, le meilleur exemple étant le projet de transformation de l'avenue de l'Europe en Bd urbain.

Action n°14 : je suis indécis·e

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Les nouvelles 2x2 voies en ville sont un obstacle aux déplacements à pied et dans une moindre mesure à vélo.

Voir commentaire précédent.

Plutôt oui. On a tendance à réduire les voiries. Il y a néanmoins quelques continuités qu'on ne peut pas totalement ignorer.

La question de la fin de l'aménagement de certaines rues, aujourd'hui pensées à 2x2 dans Atlantis, en particulier l'avenue Carnot, méritera d'être rediscutée.

Action n°15 : je suis indécis·e

Transformer en boulevard urbain limité à 50 km/h : le boulevard de l'Europe D120 en limitant la vitesse à 30 km/h entre la mairie et l'avenue du Maréchal Juin D 59

Pour le dire crûment, cela nous fait mal de ne pas pouvoir dire formellement oui car la transformation de l'avenue de l'Europe est un projet que nous avons initié et qui nous semble prioritaire. Nous avons engagé en lien avec le CD91, et c'est un très gros projet, la transformation de l'avenue de l'Europe en bd urbain entre la 188 et le rond point du 18 juin. Mais aller jusqu'à l'avenue du Mal Juin serait une dépense supplémentaire très importante et honnêtement moins prioritaire que la partie "en ville".

Quant à la limitation à 30, à discuter mais pas forcément convaincu.

Action n°16 : je suis indécis·e

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Généraliser les zones 30 et systématiser les double-sens cyclables ce qui doit s'accompagner d'actions pour avoir un effet réel (écluses avec by-pass vélo, plateaux traversants qui sécurisent aussi les piétons...)

Limitier la vitesse à 30 km/h y compris sur les axes dits structurants (cela n'augmente pas le temps de trajet mais améliore grandement la sécurité des usagers vulnérables).

Créer des zones de de rencontre plus vastes, par exemple une boucle entre le marché et la poste Ferry : rue du clocher, rue Ferry, rue Gambetta, bas de la rue Péri, rue de la division Leclerc

Même remarque, cela nous fait mal de ne pas pouvoir dire oui sans être un peu malhonnête.

Oui à la généralisation des zones 30 que nous avons engagée.

D'accord pour améliorer, rediscuter, envisager d'autres dispositifs, notamment les chicanes ou la largeur de chaussées.

Mais il faut prendre le temps d'emmener les gens. Nous pourrions sans doute être plus radicaux après l'ouverture de la ligne 18 (voir notre commentaire général à la fin)

Action n°17 : je ne m'engage pas

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : Le creusement du tunnel rue Léon Migaux est une opportunité à saisir pour créer un axe majeur de circulation douce entre le collège Diderot (Vieux Massy) et l'école L. de Vinci (Atlantis) en passant par le centre commercial, le parc des Tuileries, la future gare, la mosquée, l'école Rosa Parks...

Pour que ça fonctionne il est indispensable de rendre le tunnel agréable ce qui ne peut se faire qu'en l'absence de voitures.

Étudier la possibilité d'un alternat pour les bus afin de réserver un maximum d'espace aux vélos et piétons.

Il faut que les voitures puissent emprunter ce tunnel pour ensuite rejoindre directement le secteur de la Bonde.

En revanche, on renouvelle l'engagement que la voie allant ensuite vers Diderot soit exclusivement vélos/piétons.

Ok pour voir comment on rend dans ces conditions le tunnel praticable par les vélos et les piétons dans de bonnes conditions.

Action n°18 : je suis indécis·e

Transformer en zone piétonne autour des marchés les jours de marché

Instaurer un dimanche par mois une journée sans voiture comme c'est le cas dans Paris.

Ok pour étudier ensemble ces deux propositions intéressantes.

Action n°19 : je m'engage

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

sans exceptions, avec des cédez-le-passage cycliste aux feux toutes directions.

Il faut juste se demander si les sas vélos restent indispensables quand il y a un cédez-le-passage.

Action n°20 : je ne m'engage pas

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Occupons-nous vraiment de la sécurité des enfants : réduire les risques d'accidents et favoriser les mobilités douces pour l'accès des enfants à l'école, au collège, au lycée

Dans certains cas faciles le faire de façon pérenne, par exemple réaménager l'arrière de l'école Gambetta en rue aux enfants, les voitures n'étant autorisées que pour l'accès au gymnase en roulant au pas (à étendre rue Eugène Crétel entre Péri et Clos d'Origny)

Ok pour étudier. Pas d'engagement à faire.

Action n°21 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement le stationnement auto occupe une place déraisonnable en surface en ville et contraint les déplacements alternatifs.

On cite souvent l'exemple d'immeubles récents avec des parkings en sous-sol vides ou utilisés à autre chose ce qui reporte le stationnement en surface qui devient alors insuffisant (exemple Gymnase Atlantis rue Victor Basch les voitures se garent sur la bande cyclable ; cf signalements Vigilo)

Tout à fait d'accord. Mais sans doute pas de solution facile.

Action n°22 : je ne m'engage pas

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Action n°23 : je suis indécis·e

Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.

encourager les automobilistes à marcher 300 m

Dans une ville comme Massy, cela ne se pose pas en termes "d'entrée de ville". D'accord en revanche pour encourager les automobilistes à marcher un peu. Le gymnase Atlantis est un exemple concret avec le parking de la mairie et le parking de la mosquée situés à proximité.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°24 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé gares, lieux publics, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Il faudra analyser ensemble les priorités. Pas de doute sur les gares. Pour les "lieux publics", il faut regarder ce qui est vraiment utile. N'encombrons pas non plus inutilement l'espace public.

Action n°25 : je ne m'engage pas

Donner plus de souplesse à l'embarquement des vélos dans le tramway. permettre l'embarquement des vélos dans le T12, dans les bus Massy-Polytechnique (la côte est dure), dans les bus départementaux (pour les longues distances)

Ca n'est pas une compétence municipale ou intercommunale.

Action n°26 : je suis indécis·e

Offrir du stationnement vélo sécurisé véligo augmenter l'offre.

cf action 24. Attention à la compétence.

Action n°27 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. veiller avec soin à la qualité de leur mise en place

Oui, en acceptant l'idée que dans une approche frugale, un lampadaire ou un panneau d'affichage peuvent aussi servir dans certains cas d'accroche vélos.

Action n°28 : je suis indécis·e

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Ok pour étudier. cf 24 attention à ne pas encombrer l'espace public.

Action n°29 : je m'engage

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

Oui en priorisant. Les équipements sportifs et culturels nous semblent la première priorité. Pour les écoles, situées à proximité et pour lesquelles la marche à pied est plus pertinente que le vélo, cela peut passer après.

Action n°30 : je suis indécis·e

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Cette interdiction est déjà en vigueur dans le Code de la Route.

A étudier au cas par cas. Une bonne discussion pour un comité vélo/mobilité. Difficile de prendre un engagement général.

Action n°31 : je m'engage

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Pour le PLU, c'est déjà le cas.

Ok sur l'idée de subventionner... à voir à quelle hauteur pour que cela reste raisonnable.

Action n°32 : je m'engage

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

Ok sur l'objectif, reste à définir l'ambition ;-)

Action n°33 : je ne m'engage pas

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.
Massy devient assez dense pour cela. Le dernier kilomètre coûte cher et pollue beaucoup.

A étudier. Quelques doutes sur la faisabilité mais pourquoi pas ?

Action n°34 : je ne m'engage pas

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).
Ces aides ne seront pas limitées aux vélos à assistance électrique VAE mais étendues au vélo "musculaire" ainsi qu'à l'achat de kits d'électrification.

A ce stade, pour les particuliers, il y a une aide VAE régionale adéquate. A voir selon l'évolution.

Pour les entrepreneurs, à regarder, pas forcément à l'échelle communale.

A noter que nous proposons d'étendre le pass-permis pour les jeunes pour permettre l'achat d'un vélo.

Action n°35 : je m'engage

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).
location longue durée à l'exemple de Bordeaux

De tels sujets méritent d'être traités à l'échelle de l'agglomération.

Action n°36 : je m'engage

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.
toutes les associations du "système vélo".

Cela ne crée pas un "droit à subvention"... ;-)

Action n°37 : je ne m'engage pas

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

Il nous semble que la recyclerie sportive joue déjà un peu ce rôle. A discuter pour évoluer ensemble.

Promouvoir une culture vélo

Action n°38 : je suis indécis·e

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

La formulation est trop fermée pour qu'on puisse dire oui sans réserve.

Sur le fond, oui et c'est même une priorité et ça a déjà commencé avec un container de 30 vélos disponible dans les écoles pour l'apprentissage. Ce container est actuellement à Roux-Tenon. L'objectif est que tous les enfants de CM1 passent le permis vélo.

Il y a encore beaucoup à faire mais ça a déjà commencé !

Action n°39 : je m'engage

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

A ce stade, le container amovible qui "crée l'événement" nous semble une bonne réponse.

Action n°40 : je m'engage

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Favoriser et encourager les déplacements à vélo de l'ensemble de la mairie (réduire l'usage des voitures de service y compris pour l'entretien)

No comment ;-)

Action n°41 : je m'engage

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Oui, en partenariat et sur la base du volontariat du personnel !

Action n°42 : je m'engage

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

Déjà en place

Action n°43 : je suis indécis·e

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Pourquoi pas ? Les pedibus avaient été soutenus, mais seul un existe encore. Cela mérite sans doute d'être ré-encouragé. Par ailleurs, l'école est souvent « trop proche » pour que le parcours vélo ait un sens. Mérite discussion...

Action n°44 : je ne m'engage pas

Accroître le soutien à les actions du "Collectif Vélo Massy" comme l'évènement "Parlons Vélo Massy" ou encore la Convergence Francilienne organisée par MDB

Vous trouvez vraiment qu'on ne vous soutient pas ?...

Action n°45 : je m'engage

Adopter l'éco-conditionnalité pour les autorisations d'occupation de l'espace public. Améliorer l'accueil des cyclistes sur les événements :

Indiquer "comment s'y rendre à vélo ?" sur les plans d'accès (à faire aussi pour tout autre plan d'accès)

Prévoir du stationnement vélo

Prévoir des services (vestiaires,...)

Cela demande ensuite d'être précisé, mais tout à fait d'accord.

Action n°46 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Appliquer le Code de la route en ce qui concerne le stationnement.

Voir dans Vigilo les catégories "incivilités récurrentes" et "véhicule ou objet gênant" pour savoir où agir en premier !.

... dans les limites de ce qui est faisable.

Action n°47 : je m'engage

Lancer 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 battre en brèche les idées reçues.

Re-lancer serait plus exact. Car il nous semble qu'on en a déjà fait pas mal.

Action n°48 : je suis indécis·e

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : les entreprises, par exemples à Massy Europe ou à Atlantis, se plaignent des accès difficiles en voiture individuelle : les encourager à réfléchir autrement, à un autre usage de la voiture (fin de l'autosolisme), au temps de travail, au lieu de travail, leur rappeler la proximité de l'offre de transports en commun, encourager l'intermodalité TC + vélo + marche, etc, et développer à Massy un système vélo qui permettra à leurs employés de venir et de se déplacer en inter-site à vélo en toute sécurité.

ok pour inciter. Faut-il inciter "financièrement" les entreprises ? Il y a d'autres moyens d'utiliser l'argent public.

Commentaires généraux

1/ Sur un tel questionnaire, avec des questions parfois très fermées, cela pourrait être utile d'avoir une option Oui mais... ou Non mais... Cela oblige à ne pas répondre à certaines questions ou, pour être rigoureusement honnêtes, à répondre non quand c'est à 80% oui...

2/ Nous pensons qu'au-delà des mobilités actives, la plus grande priorité est le développement des transports en commun, à court et moyen terme.

Cela a très concrètement été une occupation forte pour N. Samsoen fin 2017 et début 2018 pour sauver le projet de Ligne 18 qui va permettre une profonde transformation de notre commune, permettant de la faire passer d'une logique de « grande couronne » principalement organisée autour de la voiture à une logique de « petite couronne » où TC et mobilités actives prennent le pas avec des déplacements en voiture plus contraints.

Nous devons nous préparer à cette révolution.

C'est pour cela que nous avons assumé d'écrire dans notre programme ouvert à tous « réduire progressivement la place de la voiture ».