

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Massy (91300)

Réponses de Dawari Horsfall, au nom de la liste « MASSY VERTE ET CITOYENNE »

– le 08/03/2020 à 09:10 –

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.

La co-construction sera la règle pour l'ensemble des projets à Massy y compris ce qui concerne l'utilisation du vélo.

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 ...

Des représentants des conseils citoyens seront membres du comité vélo car c'est dans les quartiers en politique de la ville que l'utilisation du vélo est la plus basse et de loin.

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

C'est une démarche globale et nouvelle qui va nécessiter une formation des personnels. L'accent devra concerner l'ensemble du noyau familial (enfants et Parents).

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.

Elle devra s'inscrire dans un plan "mobilité" global et concerté, en amont du projet.

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-emporiage (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.

Ces investissements pourront être mis en place dans le cadre des budgets participatifs que nous proposons.

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...

Cela rejoint encore la question d'un plan concerté et transversal qui non seulement permettra de meilleures conditions de pratique du vélo mais impactera le quotidien des habitants.

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.

L'échelon régionale devra aussi être envisager du fait par exemple de la frontière avec la ville d'Antony.

Action n°8 : je m'engage

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.

La question de la mobilité doit être réfléchi de manière globale. Chaque opération immobilière privées ou publics devra intégrer la place de la pratique du vélo.

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)

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

Pour atteindre ces objectifs et permettre la pratique du vélo dans les meilleures conditions, il faut des effectifs, du personnel formé et en nombre suffisant, chose sur laquelle nous nous engageons.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°11 : je m'engage

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.

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.

Action n°13 : je m'engage

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.

Action n°14 : je m'engage

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.

Action n°15 : je m'engage

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

Action n°16 : je m'engage

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...)

Limiter 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

Action n°17 : je m'engage

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.

Action n°18 : je m'engage

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.

Cette journée sans voiture sera un moment festif sur la sensibilisation sur la pratique du vélo.

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.

Action n°20 : je suis indécis-e

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)

A cette étape, une concertation avec les associations et les parents devra nous permettre de déterminer la faisabilité de cette action.

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)

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.

Notre réflexion n'est pas encore aboutit sur ce point.

Action n°23 : je m'engage

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

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.

Action n°25 : je m'engage

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)

Action n°26 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé véligo augmenter l'offre.

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

Action n°28 : je m'engage

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.

Action n°29 : je m'engage

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

Action n°30 : je m'engage

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.

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.

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.

Action n°33 : je m'engage

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.

Action n°34 : je m'engage

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.

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

Action n°36 : je ne m'engage pas

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".

La problématique du manque de locaux sur la ville est très pénalisante pour les associations quelques soit leur domaine d'activité. Beaucoup d'entre elles attendent depuis plusieurs années des locaux. Nous ne pouvons nous engager à favoriser les associations de "vélo" mais augmenter l'offre sur la ville.

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.

Promouvoir une culture vélo

Action n°38 : je m'engage

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%.

Action n°39 : je m'engage

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

C'est déjà le cas à Massy.

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)

J'ai fait le choix de ne pas conduire de voitures ou d'engins motorisés pour des questions écologiques. Je me déplace donc majoritairement à pieds.

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).

Action n°42 : je m'engage

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

C'est fait à Massy.

Action n°43 : je m'engage

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

Une concertation avec les parents est un préalable à cette démarche.

Action n°44 : je suis indécis·e

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

Des critères de subventions seront définis avec les habitants en toute transparence. Le critère écologique sera un critère important. Mais à ce stade on ne peut s'engager à accroître le soutien à telle ou telle association car cela se fait surtout sur la base d'un projet et au regard du budget que la ville peut y consacrer.

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,...)

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 !.

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.

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.

L'incitation sera faite , mais elle ne sera pas financière. C'est aux entreprises aussi de s'intégrer dans la démarche dans une logique de gagnant-gagnant.

Commentaires généraux

Le vélo est un mode de déplacement qu'il faut développer. Mais il doit non seulement se faire dans une démarche concertée en amont ,mais aussi s'inscrire dans une logique globale et transversale.

Avec la natation , le vélo est un marqueur d'inégalité fort. C'est dans les familles les moins aisées que la pratique du vélo est la moins importante et de très loin. C'est pourquoi c'est l'ensemble du noyau familial qu'il faut sensibiliser notamment dans les quartiers en politique de la ville afin que la pratique du vélo devienne une culture familiale.