

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Rhône Amont (circonscription H de la Métropole de Lyon) (69)

Réponses de Thomas Spreux, au nom de la liste « Lutte Ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs »

— le 08/03/2020 à 12:58 —

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

Action n°1 : je suis indécis-e

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.

Les associations vélos souhaitent être impliquées tout au long du processus de décision autour du Plan vélo : de la conception jusqu'à la réalisation d'un schéma directeur mais aussi dans la conception d'actions d'accompagnement au changement de pratiques et l'élaboration du budget de ce plan d'actions. Il est également souhaitable que les habitants puissent suivre l'évolution de la réalisation de ces engagements du Plan vélo (via par exemple un outil digital).

Pour augmenter la part modale du vélo d'ici 2026, il faut au minimum doubler le budget alloué au vélo et passer à 30 euros par habitant/an et un budget minimum de 300 millions d'euros pour 2020-2026 sur l'ensemble de la Métropole.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°2 : je suis indécis-e

Créer un réseau express vélo (REV) permettra de relier les communes de la métropole de Lyon entre elles, de périphérie à périphérie, et vers le centre de la métropole, mais aussi de résorber les coupures urbaines.

Le REV devra être composé d'axes lisibles, confortables, sécurisants et continus. Il sera d'une largeur suffisante (d'une largeur supérieure à 3,5 mètres) afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes.

Ce réseau cyclable à haut niveau de services répondra à des normes de tracé adaptées à sa vocation structurante.

Conformément aux recommandations du Cerema il bénéficiera d'une priorité aux intersections pour être attractif et efficace. Outil d'intermodalité, le REV desservira le plus grand nombre de gares, haltes et stations TCL pour favoriser le rabattement à vélo sur les réseaux de tramways, métros et renforcer la complémentarité transports publics + vélo.

C'est pourquoi nous sollicitons l'engagement des candidats à la Ville à soutenir le doublement d'aménagements cyclables dans la métropole de Lyon d'ici 2026, soit 2000 km, comprenant notamment la réalisation d'un Réseau Express Vélo de 150 km.

Les exemples les plus probants pour la circonscription H, sont :

*— la Gare T3 Z.I. Meyzieu difficilement accessible par les cyclistes arrivant de Jonage et des communes de l'est environnantes,
— les gares T3 du centre de Meyzieu et Décines sont mal desservies pour les habitants cyclistes situés au Nord ou Sud de cette ligne.*

— les nœuds structurants de transport public de la Soie et de Laurent Bonneval (circonscription G) sont sans liaison directe par les usagers cyclistes venant de Vaulx-en-Velin Nord.

Action n°3 : je suis indécis-e

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 : – À Vaulx-en-Velin sud : rue de la Poudrette ; avenue Roger Salengro ; route de Genas pour boucler efficacement les Brosses ; les Sept chemins et la Soie

– À Vaulx-en-Velin nord : sur l'avenue Gabriel Peri entre le pont de Cusset et l'avenue Lefèvre (liaison avec le nœud de Laurent Bonnevey dans la circonscription G), continuité de l'avenue du 8 mai 1945 ; continuité de la ligne du C3 : rue Émile Zola, avenue Maurice Thorez, rue Louis Michoy ; avenue Dimitrov ; avenue Grandclément

– À Meyzieu : sur l'avenue Jean Jaurès Nord, l'avenue de Verdun, la rue de La République, l'avenue de La Libération et du 8 Mai 1945 pour arriver jusqu'à Meyzieu Gare, la route d'Azieu, le chemin de Crottait, la route du Château d'eau, l'avenue du Dr Schweitzer / à Décines : sur la rue Michel Servet, le sentier du Biezin (lien avec la circonscription I) la rue de la Fraternité, l'avenue Jean Jaurès, la rue de la République, la rue Carnot

– À Décines : avenue Jean Jaurès entre la rue Anatole France et la route de Jonage ; avenue Édouard Herriot ; rue de la Fraternité ;

un soin particulier doit être accordé à la D55 (entre la route de Vaulx et le chemin du Machet) qui est le principal accès au parc de Miribel depuis Décines et Vaulx-en-Velin

– À Jonage : sur la rue Nationale, la rue de la République, l'avenue Pompidou, le chemin des Poteaux pour arriver jusqu'à Gare Meyzieu Z.I

Les secteurs de Vaulx-en-Velin situés au nord du canal de Jonage ne bénéficient pas de ligne de transport forte type métro ou tramway. À ce titre, la plus grande attention devrait être portée sur la jonction cycliste vers la Soie et vers Laurent Bonnevey pour ainsi combler ce manque.

Action n°4 : je suis indécis-e

Mettre le vélo au cœur des gares de transport en commun pour en faire de véritables pôles multimodaux (vélostation, vélo'v, point info-mobilité, stationnement vélo sécurisé etc...), intégrer le système vélo dès la conception des futures lignes fortes de la circonscription, favorisant ainsi le rabattement à vélo sur le réseau public.

Le gel du nombre de place VL dans les parking relais TCL doit s'accompagner d'une augmentation significative de l'offre de voies cyclables convergeant vers toutes les gares TCL compléter d'arceaux vélos normatifs et sécurisés dans la circonscription semblerait être de bonne augure pour initier une évolution des pratiques actuelles.

Uniformiser tous les passages à niveaux du T3 avec une place réservée et sécurisée pour la traversée des piétons et cyclistes.

Prévoir des sas vélos perpendiculaires aux barrières relevables (idem feux tricolores).

Sécuriser la voie cyclable contiguë au T3 en supprimant les chicanes, potelets (Décines Grand Large par exemple) et tout obstacle au passage de vélo, vélo-cargo bi-, tri-porteur ou charrette à vélo.

Rendre prioritaire la traversée cycliste, sur cette même voie, vis-à-vis des véhicules arrivant perpendiculairement à la voie ferrée.

Supprimer les bordures ou margelles basses inciteraient d'avantage les automobilistes à considérer cette voie cyclable comme une route traversante.

Action n°5 : je suis indécis-e

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. Les traversées de fleuves, rivières, voies ferrées et infrastructures autoroutières sont des points noirs pour les cyclistes. En particulier, le Rhône doit pouvoir être traversé de façon sécurisée.

La création d'une passerelle mode doux surplombant la rocade Est tout en réduisant le nombre de voies de circulations sur l'avenue de la République à Meyzieu et Jean Jaurès à Décines permettrait d'apaiser la circulation à l'entrée de ces communes.

La rocade Sud Meyzieu est un frein aux déplacements actifs aux portes de la métropole pour les habitants et travailleurs venant de Genas.

Une passerelle mode doux permettant de relier directement la Soie au Nord de Vaulx-en-Velin pourrait être une piste de réflexion intéressante.

De même, les liens cyclables entre Vaulx-en-Velin et le Grand Parc de Miribel mériteraient de gagner en lisibilité et en entretien.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : je suis indécis-e

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Objectifs d'ici 2026 :

– Supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels, par exemple en créant des « super îlots » comme dans la ville de Barcelone

– Aménager, au sein de chacune des communes de la métropole, un cœur de ville piéton, et quadrupler le nombre de kilomètres de zones de rencontre dans toute la métropole

Action n°7 : je suis indécis-e

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. La réalisation de la VN33 (voie nouvelle 33) au coeur de Meyzieu, axe Est/Ouest qui syphonnera une partie du trafic de transit venant du Nord Isère ou se dirigeant vers ZI Meyzieu depuis la Rocade Est, traversera 2 groupes scolaires et un collège entraînant l'artificialisation de terres jusque là préservées, ce projet doit notamment être abandonné. Il peut être remplacé à moindre coût par une amélioration de la desserte en transport en commun. Un réseau cyclable unique faisant partie du REV pourrait y voir le jour.

De nombreux exemples de par le monde montrent que de nouvelles voiries automobiles entraînent une augmentation globale du trafic routier, et sont alors rapidement saturées, (paradoxe de Braess) le tout générateur de pollution atmosphérique, visuelle et sonore.

Action n°8 : 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. Avenue Charles de Gaulles, l'avenue d'Orcha, l'avenue Gabriel Peri, l'avenue de Bolhen, l'avenue Garibaldi à Vaulx-en-velin ; L'est de l'avenue de la République à Meyzieu.

Action n°9 : 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.

Objectifs d'ici 2026 :

– Généraliser la zone 30 à toute la métropole, hors axes de circulation principaux : boulevards périphériques, une dizaine d'axes urbains.

– synchroniser les feux pour créer des « ondes vertes » à 25 ou 30 km/h sur les grands axes en zone 30.

Action n°10 : je suis indécis-e

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

Le sas vélo est un aménagement cyclable à part entière et d'une grande utilité pour le cycliste. Il se situe entre le feu tricolore et la ligne pointillée en amont de laquelle doivent s'arrêter les véhicules motorisés. Il permet aux cyclistes d'être mieux visibles des autres usagers de la route, en particulier les poids-lourds qui tournent à droite. Il permet aussi aux cyclistes de se prépositionner sur la partie gauche de la chaussée pour tourner à gauche sans devoir traverser le flot de voitures en mouvement.

Objectifs d'ici 2026 : Généraliser les cédez-le-passage-cycliste au feu (dans toutes les directions), les sas vélos aux feux et les double-sens-cyclables dans toute la métropole.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**Action n°11 : je suis indécis-e**

Offrir du stationnement vélo sécurisé aux cyclistes du Grand Lyon alors qu'ils sont 1 sur 2 à avoir déjà été victimes d'au moins un vol de vélo, et 43 % ont été volés plusieurs fois selon l'enquête de Nova7 en juin 2019 auprès de 2 600 cyclistes, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Les 905 places vélo dans les 17 parcs vélo opérés par LPA sont saturées, ainsi que les 600 places vélo dans les P+R du SYTRAL (ils étaient 2 000 inscrits début 2019). Le vol de vélos est le deuxième obstacle à la pratique du vélo, après l'insécurité routière.

Objectif d'ici 2026 : Quadrupler l'offre de stationnement sécurisé vélo (10 000 places), et en particulier offrir suffisamment de stationnement sécurisé dans les lieux d'intermodalité.

Action n°12 : je suis indécis-e

Donner plus de souplesse à l'embarquement des vélos dans le tramway.

Cette solution autorisée aux heures creuses permet d'augmenter l'attractivité du déplacement multimodale, de pallier aux problèmes liés aux stationnement des vélos dans les gares exposées ou sous-équipées en stationnement.

Action n°13 : je suis indécis-e

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. L'enquête de Nova7 en juin 2019 a établi que 72 % des cyclistes relèvent un manque de solutions pour se garer dans la rue, et 66 % à proximité des lieux de loisirs.

Une enquête réalisée par La Ville à Vélo auprès de 116 propriétaires d'un vélo-cargo et habitant de la métropole en septembre 2019 a évalué que seul 14 % estiment que les arceaux (quand ils existent et sont disponibles) répondent à leur besoin de stationnement sur voirie.

Objectif d'ici 2026 : Tripler les arceaux sur la voie publique (50 000 arceaux) en prenant compte des besoins spécifiques des vélos-cargos dans le choix et le positionnement du matériel.

Action n°14 : 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. Le réseau et les capacités ne sont pas suffisantes pour répondre au besoin de tous les Lyonnais à proximité de leur domicile. L'objectif est d'offrir du stationnement sécurisé diffus pour 48 % des cyclistes qui n'ont aucune solution de stationnement adaptée à leur domicile (type local fermé) et se débrouillent comme ils peuvent selon l'enquête de Nova7 pour la Métropole en juin 2019 : 24 % garent leur vélo dans leur appartement, 14 % dans leur cave, 10 % sur leur balcon...

Objectif d'ici 2026 :

- *Quadrupler l'offre de stationnement sécurisé vélo (10 000 places) en prenant compte des besoins spécifiques des vélo-cargos dans le choix et le positionnement du matériel*
 - *Financer un équivalent de ECORENOV pour la création de local-velo dans les copropriétés et les entreprises.*
 - *Promouvoir activement le programme Alvéole auprès des acteurs publics : collectivités, bailleurs sociaux etc.*
- (<https://programme-alveole.com>)

Action n°15 : je suis indécis·e

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.

Objectif d'ici 2026 : *Renforcer l'information et les contrôles des permis de construire pour garantir le respect des obligations de stationnement vélo.*

Action n°16 : je suis indécis·e

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

Il est urgent de désengorger les villes des camions et repenser la logistique. Les vélos cargos permettent de transporter jusqu'à 500 kg.

Objectifs d'ici 2026 : *Soutenir les « boîtes à vélo » en augmentant et en élargissant l'aide à l'achat de vélo-cargo pour les professionnels, en déployant des solutions de stationnements, etc.*

Action n°17 : je suis indécis·e

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).

Il faut déployer une aide à l'acquisition d'un vélo qui puisse répondre aux déplacements du quotidien (trajet domicile-travail, dépose d'enfants à l'école, courses etc.). Cette offre doit concerner aussi bien des vélos neufs que d'occasion et tous types de vélos : vélos standards, pliants, VAE, cargo, vélos adaptés...

Objectifs d'ici 2026 :

- *Quadrupler l'enveloppe attribuée pour l'aide à l'achat sur tous types de vélos, neufs ou d'occasion*
- *Généraliser le « pack autonomie Vélo » (acquisition d'un vélo à réparer, accompagnement dans la réparation de ce vélo, vélo-école etc.)*

Action n°18 : je suis indécis·e

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).

Pour développer le vélo sous toutes ses facettes, le déploiement des services de location de vélos, courte et longue durée, en complémentarité de l'offre actuelle de location de Vélo'v et Myvelo'v (location longue durée de VAE), est indispensable pour répondre à différents usages (vélos cargos, vélos pliants et remorques, sacoches, sièges enfants, etc.) et pour toucher tous les publics (vélo enfants, tandems pour seniors et personnes en situation de handicap, etc.). Ce service de location doit être disponible dans toutes les communes de la métropole.

Action n°19 : je suis indécis·e

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

Objectifs d'ici 2026 :

- *Mailler le territoire pour que tout Grand Lyonnais ait un atelier ou une vélostation à moins de 3-5 km du domicile ou du lieu de travail*
- *Découpler les vélos-écoles (pour les particuliers, pour les structures sociales, les personnes en insertion ou encore à destination des personnes à mobilité réduite)*
- *Mettre à disposition des locaux adaptés aux ateliers : (https://wiklou.org/wiki/Trouver_un_local)*
- *Soutenir financièrement les ateliers vélos (techniciens employés)*
- *Organiser la fourrière à vélo pour aider à structurer et financer le processus de collecte des vélos abandonnés, par exemple en s'appuyant sur les ateliers membres de la Clavette.*

Action n°20 : je suis indécis-e

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville. *Les Maisons du Vélo sont un outil d'accompagnement au changement de pratiques et de sensibilisation du grand public aux avantages de rouler à vélo en ville en toute sécurité. Il faut soutenir la Maison du Vélo Lyon (ex. : Pignon sur Rue) dans ses actions sur l'ensemble de la métropole et favoriser la création de Maisons du Vélo dans chacune des communes du Grand Lyon de plus de 25 000 habitants (avec un minimum de une par circonscription) en renforçant leurs moyens d'accompagnement et leurs capacités d'accueil et d'information des visiteurs.*

Action n°21 : je suis indécis-e

Créer une agence d'écomobilité, qui coordonne toutes les initiatives contribuant à valoriser les offres alternatives à la voiture individuelle et placer au centre la solution vélo. Elle facilitera l'accès à l'information, accompagnera les changements de pratiques et conseillera les habitants sur les solutions de mobilités alternatives les plus adaptées à leur trajet.

Promouvoir une culture vélo**Action n°22 : 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%.

L'expertise des associations vélos de la métropole de Lyon en matière d'apprentissage sur les déplacements à vélo en circulation permet d'accompagner les établissements dans leurs différents projets « savoir-rouler ».

Objectifs d'ici 2026 :

- Former les élèves de primaire des 59 communes au savoir-rouler
- Continuer l'apprentissage du savoir-rouler dans les 121 collèges de la métropole
- Impulser et suivre le lancement de lignes pédibus, de vélobus dans toutes les communes de la métropole.

Action n°23 : je suis indécis-e

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

Action n°24 : je suis indécis-e

Créer une "journée sans voiture". Pour encourager les Grand Lyonnais et leur donner envie de se déplacer à vélo, il faut développer une culture du vélo urbain. Cela passe par l'organisation d'événements de grande ampleur : Convergence Vélo (dans le cadre par exemple d'une journée sans voiture), Faites du Vélo, bourses aux vélos dans différentes communes de la métropole, etc...

Objectif d'ici 2026 :

Multiplier les événements grand public pour toucher 100 000 personnes par an dans la métropole

Action n°25 : je suis indécis-e

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.

Pour encourager les grands lyonnais à se déplacer à vélo, il faut développer une culture du vélo urbain en remplacement de l'image sportive véhiculée par le tour de France.

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, le nombre de conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes s'accroît également. Il faut donc (in)former au code de la rue d'une manière ludique et massive : partage de la rue, double-sens cyclable (DSC), cédez-le-passage cycliste au feu, stationnement très gênant sur bande cyclable, etc...

Continuer le travail initié avec les polices municipales pour des campagnes de sensibilisation, voire de verbalisation.

Objectifs d'ici 2026 :

- 100.000 personnes touchées par an
- Organiser plusieurs campagnes de communication / an : informatives (généralisation du DSC, M12, danger des angles morts...) ou ludiques pour donner envie de passer à la pratique du vélo au quotidien.

Action n°26 : je suis indécis-e

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : atelier mobile d'auto réparation + formation conduite à vélo en ville.

Ces ateliers seront assurés par les associations vélos de la métropole de Lyon dans le cadre des plans de déplacements de mobilité (PDM) et le coût sera pris en charge à 50 % par la métropole de Lyon.

Objectifs d'ici 2026 :

- Accompagner 700 entreprises (notamment les entreprises de plus de 100 salariés qui sont soumises à un PDM).
- Proposer des incitations financières pour des services vélo, des ateliers de sensibilisation, des formations.

Commentaires généraux

Bonjour. Merci de consulter notre avis sur la question des transports, et en particulier sur les déplacements à vélo.

Je tiens d'abord à préciser que les candidats des listes "Lutte Ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs" n'envisagent pas de devenir les futurs gestionnaires de ce système capitaliste, pas plus au niveau local que national. Si nous nous présentons à ces élections municipales et métropolitaines, c'est pour permettre aux travailleurs qui ne veulent pas se laisser faire par le grand patronat de mettre en avant leur volonté de s'organiser et de défendre leurs propres intérêts.

À l'échelle d'une agglomération comme Lyon, cela signifie que des élus de Lutte Ouvrière feraient tout leur possible pour soutenir les revendications des travailleurs – et plus largement les initiatives des habitants – qui iraient dans le sens des intérêts de la majorité de la population, y compris lorsqu'il faudrait pour cela mener un combat contre les classes possédantes qui, bien que minoritaires, exercent aujourd'hui une véritable dictature contre l'ensemble de la société.

Dans le questionnaire de Vaulx-en-Velin, auquel j'ai également répondu en tant que candidat à l'élection municipale, vous soulignez la nécessité d'aménager des stationnements pour les vélos et des pistes cyclables, de mieux les entretenir, de mettre des locaux à disposition des associations qui encouragent les déplacements à vélo, ou encore d'équiper les écoles pour former les élèves au "savoir-rouler". Tout cela est légitime, mais vous n'ignorez pas que cela demanderait des investissements importants. Bien sûr, cela n'empêchera pas les autres candidats de vous promettre tout ce que vous demandez, au moins jusqu'à ce que s'achève cette campagne électorale, qui s'apparente comme toujours à un formidable festival... du baratin. Car les promesses n'engagent que ceux qui y croient : dès que les élections seront passées, la façade démocratique s'effondrera pour laisser place à la réalité de la vie politique, c'est-à-dire à la guerre de classe que mènent en permanence l'État et les capitalistes contre les classes populaires. Pendant que les grandes entreprises annoncent des records de profits et que les familles les plus riches de ce pays empochent chaque année des milliards d'euros supplémentaires, les communes voient régulièrement baisser les dotations de l'État aux collectivités locales, et ne peuvent même pas assurer l'entretien des équipements indispensables à leurs habitants. Comment alors imaginer le moindre progrès matériel sans s'attaquer aux richesses accumulées par les capitalistes ? Il ne s'agit pas pour nous "d'inciter financièrement les entreprises" à quoi que ce soit, mais de mener le combat pour aller prendre les richesses là où elles se trouvent, et d'arracher le pouvoir à cette grande bourgeoisie ! C'est pour cela que nous militons pour l'organisation des travailleurs contre le grand patronat. Personne n'est mieux placé que les travailleurs eux-mêmes pour connaître leurs besoins et pour organiser la société différemment, car aujourd'hui ce sont déjà eux qui font tout fonctionner, de la fabrication d'un pneu de vélo jusqu'à l'aménagement des pistes cyclables par les agents d'entretien de la voirie !

Par contre, dans ce système capitaliste qui est toujours plus dur avec les salariés, toujours plus doux avec les patrons, je refuse de prendre parti en faveur des cyclistes si cela doit se faire contre bien des travailleurs qui n'ont malheureusement pas d'autre choix que d'utiliser une voiture pour aller bosser. Il me semble par exemple inacceptable de "restreindre les zones de stationnement" dans le simple but de "donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement", alors même que rien n'est fait pour permettre à la majorité des travailleurs de se déplacer sans leur voiture. De toute évidence, tous les déplacements ne peuvent pas se faire à vélo. S'il est sûrement facile pour un élu de "montrer l'exemple", comme vous le suggérez, c'est une autre histoire pour un ouvrier qui vit en banlieue et qui doit se rendre dans une autre banlieue, à l'autre bout de l'agglomération, pour commencer sa journée de boulot à 6h00 du matin ! Sans compter qu'il lui faudrait ensuite refaire le trajet le soir, après huit heures de travail dans des conditions déjà révoltantes, et parfois bien plus ! Il faut en revanche, comme vous le proposez aussi, "améliorer substantiellement les transports en commun dans la ville".

Concrètement, ce dont les travailleurs ont besoin, ce sont des transports en commun modernes, confortables, pratiques, et surtout GRATUITS. Avec des lignes nombreuses, y compris des banlieues vers les autres banlieues, et bien desservies, ce qui implique qu'il faudrait embaucher massivement du personnel dans ce secteur. Là aussi, cela représente un coût important, mais qui ne doit pas se retrouver à notre charge à travers une hausse des impôts ! Il est inacceptable que l'argent public continue à financer les grands travaux du Sytral, pour qu'au final une entreprise comme Keolis (exploitant des TCL) empochent tous les bénéfices. C'est au grand patronat de payer pour les transports, et certainement pas aux travailleurs qui se lèvent le matin pour les enrichir ! Il n'y aurait rien de plus logique que de faire payer ceux qui profitent de notre travail. D'ailleurs, bien des entreprises organisaient autrefois, dans leurs propres cars, le transport de leurs employés de chez eux jusqu'à leurs usines, et ont fini par supprimer ces dispositifs pour laisser payer les travailleurs et les collectivités locales, et donc augmenter leurs profits.

Pour conclure, je suis convaincu que les intérêts des cyclistes, comme ceux de tous les travailleurs, sont opposés à ceux des capitalistes, pour lesquels le secteur des transports n'est qu'un marché comme un autre, sur lequel ils comptent bien réaliser un maximum de profits. Pour améliorer nos conditions de vie, sur les routes comme au travail, notre classe sociale n'a pas d'autre choix que d'engager le combat contre nos exploitateurs.