

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Massy (91300)

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

— le 10/03/2020 à 14:03 —

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.

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.

Action n°2 : je suis indécis-e

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 ...

Action n°3 : je suis indécis-e

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'agglomération, 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

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 : je suis indécis-e

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.

Action n°5 : 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 : 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-empoiement (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 avoir à plus de confort empiercer sur l'espace vélo, évitant des conflits désagréables pour tous.

Action n°6 : je suis indécis-e

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...

Action n°7 : je suis indécis-e

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.

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.

Action n°9 : 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. 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 suis indécis-e

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

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.

Action n°12 : je suis indécis-e

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 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.

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.

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

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...)

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 suis indécis-e

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 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.

Action n°19 : je suis indécis-e

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)

Action n°21 : je suis indécis-e

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 suis indécis·e

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

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**Action n°24 : je suis indécis·e**

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

Action n°25 : je suis indécis·e

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 suis indécis·e

Offrir du stationnement vélo sécurisé véligo augmenter l'offre.

Action n°27 : 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. veiller avec soin à la qualité de leur mise en place

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.

Action n°29 : je suis indécis·e

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

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.

Action n°31 : 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.

Action n°32 : je suis indécis·e

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 suis indécis·e

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 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).

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 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).

location longue durée à l'exemple de Bordeaux

Action n°36 : je suis indécis·e

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".

Action n°37 : 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.

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%.

Action n°39 : je suis indécis·e

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

Action n°40 : je suis indécis·e

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)

Action n°41 : je suis indécis·e

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 suis indécis·e

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

Action n°43 : je suis indécis·e

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

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

Action n°45 : je suis indécis·e

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 suis indécis·e

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 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.

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.

Commentaires généraux

Nous n'avons pas rempli votre questionnaire car nous ne nous retrouvons pas dans la manière dont les questions sont posées, et que nous ne présentons pas de catalogue de promesses électorales : nous sommes une liste de combat du côté des exploités.

Par exemple, aller en vélo au travail, c'est bien, mais encore faut-il avoir un travail, et un travail près de chez soi. Aller faire ses courses en vélo, c'est bien, mais encore faut-il avoir les moyens de les payer. La préoccupation principale des travailleurs, à Massy comme ailleurs, c'est d'avoir un travail et de le garder. C'est d'avoir un vrai salaire qui permette de vivre. C'est d'avoir un logement suffisamment grand pour sa famille avec un loyer pas cher.

Même si le développement du déplacement à vélo et les pistes cyclables sont évidemment quelque chose d'utile pour la société, nous ne sommes d'ailleurs pas d'accord avec une partie significative de vos propositions.

→ Vous choisissez d'opposer les automobilistes aux cyclistes ou aux piétons, alors que pour nous, la véritable opposition dans cette société, est entre le monde du travail et le monde du capital. Nous sommes contre l'idée d'accroître encore les difficultés de transport des travailleurs qui ont besoin de leur véhicule. Par exemple, nous sommes contre le développement du stationnement payant.

→ Vous proposez de faire payer un plan vélo aux habitants. Nous refusons que les travailleurs et les plus pauvres aient à supporter ces frais. Au contraire, nous sommes favorables à ce que le patronat prenne à sa charge l'entièreté des coûts directs et indirects des aménagements urbains et des transports, à vélo notamment. Que Carrefour, Ericsson, Cora, SAFRAN, Fnac, pour ne citer que quelques groupes capitalistes installés sur la commune, financent les aménagements. L'essentiel des richesses produites par les travailleurs est accaparé par les capitalistes, petits et grands, c'est à ceux-là de payer et non aux travailleurs.

Les travailleurs vivent là où leur travail et leurs salaires le leur permettent. Et cela ne correspond pas nécessairement à ce qu'il y aurait de plus rationnel du point de vue des déplacements. Il faudra renverser l'organisation économique actuelle, le capitalisme, pour pouvoir réorganiser rationnellement la production, le logement et les transports – les transports en commun ou le vélo. Ce qui présuppose d'exproprier les grandes entreprises et les grandes banques pour les mettre sous le contrôle des travailleurs eux-mêmes.