

Liste « Ensemble pour Bures » menée par Thierry Pradère

Résumé : La liste Ensemble pour Bures est très sensibilisée aux enjeux de mobilités douces car elle compte beaucoup de cyclistes, dont deux cyclistes intégraux (ne possédant pas de voiture). Nous sommes dans l'ensemble très favorables aux propositions de l'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) et considérons que l'effort financier de 300.000 euros par an sur la mandature pour y répondre est possible et souhaitable. Après quelques considérations générales, nous commentons ci-dessous plus en détail les suggestions de MDB.

Considérations générales :

Favoriser les mobilités actives, un devoir pour les municipalités.

Marcher dans sa ville ou y circuler à vélo est la première façon de faire du lien entre les habitantes et les habitants. La lenteur du déplacement et sa récurrence permettent des échanges de regards et de sourires et celles et ceux qui circulent ainsi apprennent vite à se reconnaître et échangent des signaux de reconnaissance ou de complicité. Ces signaux ancrent celles et ceux qui les émettent ou les reçoivent au sein d'une communauté, celle d'une ville partagée.

Une autre très grande vertu des mobilités actives est la lutte contre la sédentarité. C'est une urgence de santé publique ! Les cardiologues et les professeurs de sports alertent sur la perte de capacité physique et la baisse de santé associées à la diminution de l'exercice physique, en particulier chez les enfants. Les ophtalmologues alertent sur l'épidémie de myopie qui provient en partie du fait de ne pas passer assez de temps dehors. Les études de santé publique montrent que l'air intérieur est largement plus pollué que l'air extérieur et que l'endroit le plus pollué est l'habacle des voitures.

Enfin, les voitures sont responsables d'environ 60% des gaz à effet de serre (GES) des transports, eux-mêmes responsables de 25% des GES totaux, d'une pollution sonore et d'une pollution de micro-plastiques issus des pneumatiques. Et tout cela n'est qu'une part de l'empreinte des transports : dans les surfaces artificialisées en France, il y a plus de routes que de maisons, des routes qui sont essentiellement vides la plupart du temps. La biodiversité paie un lourd tribut aux transports à cause de la pollution, des collisions mais aussi de la fragmentation des paysages.

Dans ce contexte, la réorganisation des espaces de la ville en faveur des mobilités actives est un impératif qui nécessite des changements de comportements complets de segments entiers de la société. En effet, la voiture est le premier mode motorisé utilisé à l'échelle de l'Île de France, avec une forte prépondérance en grande couronne, en corrélation avec les modes de vie et une moindre desserte en transports collectifs dans ces territoires. À Bures-sur-Yvette, la circulation piétonne et cycliste est compliquée par l'existence de très fortes pentes et des quartiers qui sont à la fois excentrés et difficiles d'accès à vélo mais aussi parfois à pied (. Alors qu'un plan vélo a été réalisé en 2019, Bures manque d'infrastructures cyclables permettant de mettre en sécurité les enfants et de relier les différents quartiers de la ville. Du plan vélo, la municipalité actuelle a mis en œuvre les mesures qui ne coûtaient pas cher : ville à 30km/h et chaudières, et réalisé quelques pistes cyclables, très loin du phasage en cinq ans qui avait été prévu.

Dans ces conditions, Ensemble pour Bures compte animer un débat constant avec la population pour ré-équilibrer l'espace en faveur des mobilités actives et des transports en commun. Nous ferons notre maximum pour mettre en œuvre le plan vélo et faire en sorte que toutes les routes soient équipées de trottoirs suffisamment larges pour permettre à une famille de circuler. Ce redéploiement

des mobilités doit se faire en privilégiant le confort des piétons mais aussi en rassurant toutes les personnes ayant des problèmes pour se déplacer : le passage à des mobilités actives ne concerne bien sûr que les personnes qui le peuvent physiquement. Nous comptons en particulier mettre en place un macaron permettant aux personnes à mobilité réduite de circuler et se garer. À cette condition, la baisse de la circulation automobile bénéficiera à toutes et tous.

Réponses au questionnaire :

Retrouver le plaisir d'être dans l'espace public :

1. La limitation à 30 km/h est la mesure la plus efficace pour protéger cyclistes, piétonnes et piétons, réduire l'insécurité, diminuer le bruit et probablement la pollution. Cette limitation n'est pas suffisamment respectée : des actions de sensibilisation doivent être menées par les écoles et les associations ; la police municipale jouera son rôle de prévention et de sanction.
2. La méthode qui définit Ensemble pour Bures est la co-construction et la concertation en amont des décisions, notamment pour les projets structurants. Nous discuterons donc de toutes les options possibles pour ré-aménager le centre-ville afin de mieux partager l'espace et garantir la sécurité des usagers.
3. Ce point est à discuter avec les habitantes et les habitants; la rue du Haras est exemplaire (bien involontairement) dans le passage en voie sans automobiles ; d'autres rues pourraient en bénéficier. Le carrefour au-dessus de la rue du Haras nécessite une réflexion en vue de son réaménagement (point difficile identifié par le plan vélo).
4. Un travail sera engagé avec les parents, les associations et les riverains afin de promouvoir les bienfaits des mobilités actives et rechercher des solutions aux engorgements provoqués par la circulation automobile aux abords des écoles, avec la volonté de protéger les enfants et leurs parents. Nous mettrons en œuvre les décisions prises dans ce contexte.

Connecter les quartiers de la ville et les communes voisines avec des itinéraires cyclables sécurisés et continus :

La question de l'insécurité est le principal frein à l'abandon de la voiture, en particulier l'insécurité liée à l'absence actuelle de continuité des pistes cyclables. Dans ce contexte, Ensemble pour Bures mettra en œuvre le plan vélo et fera un effort particulier pour le financer.

1. Il est prioritaire d'établir des connexions entre les villes, en premier lieu le long de la route de Chartres (Gometz – Orsay) et le long de l'Yvette (Orsay – Gif) pour le vélotaf, les courses, l'accès aux médecins, les loisirs.

Le fait que le rond-point du 8 mai ne soit connecté à aucune piste cyclable rend son aménagement à la hollandaise peu utile ; ce point doit être résolu.

Une autre priorité est d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable marché-collège, actuellement interrompue à l'entrée de la rue du Docteur Collé.

- 2 & 3. Les points noirs identifiés dans le plan vélo ont été peu traités depuis. La sécurisation de ces points est pourtant un élément fondamental pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes. Les intersections et rond-points sont notamment des zones à risque pour les usagers vulnérables. Nous nous appuyerons sur le travail remarquable déjà réalisé dans le cadre du plan vélo, en concertation avec les habitants, les services municipaux et les associations, pour s'assurer de l'adéquation locale des solutions, en les testant d'abord avec des aménagements provisoires.

4. Le balisage des itinéraires et vers les itinéraires cyclables est une mesure simple, peu coûteuse et très informative ; il sera mis en place dès le début de la mandature.
5. En nous appuyant sur une cartographie piétonne et cycliste précise de la ville, Ensemble pour Bures a la volonté de réhabiliter et/ou rouvrir autant de chemins que possible et de les rendre cyclables, y compris des chemins privés lorsque des accords pourront être trouvés avec les propriétaires.
6. Nous l'avons dit : la continuité des aménagements vélo est primordiale pour aider à l'adoption de ce mode de transport. La coordination avec les villes voisines est donc indispensable.
7. Un budget vélo d'environ 300.000 euros annuellement est une somme non négligeable pour une ville comme Bures. C'est toutefois un montant que nous souhaitons atteindre, en réorientant les priorités et en dégagant des marges de manœuvre, la ville de Bures étant très en dessous de la moyenne des villes de taille comparable en terme de budget d'investissement (et très au-dessus en terme de budget de fonctionnement, signe de l'existence de ces marges de manœuvre).
8. La planification et le suivi avec le comité vélo (Ville, associations, riverains) est essentiel pour une exécution en bonne intelligence des aménagements. La nomination d'un référent vélo pérenne au sein de la mairie permettra de maintenir la vitalité de ce comité vélo.

Une ville qui protège les piétons et les cyclistes : la vision zéro mort, zéro blessé grave

1. La sécurité des usagers est prioritaire ; toutes les adaptations du code de la route suggérées seront réalisées, avec un bémol sur le cédez-le-passage cycliste dans les trois directions à tous les feux (le tourne-à-droite nous semble sans danger, mais les deux autres directions sont à discuter selon les situations).
2. La mise en place de totems pédagogiques était préconisée dans le plan vélo, sa forme finale sera décidée en concertation pour une efficacité optimale.
- 3, 4 & 5. La police municipale sera mobilisée pour faire respecter la loi, les stationnements, et faire un travail de prévention et de pédagogie. La sécurité étant l'affaire de toutes et tous, le dialogue et le travail en bonne intelligence entre tous les acteurs sera notre ligne de conduite.

Éduquer au vélo pour permettre de choisir sa mobilité

- 1, 2, 3 & 4. L'éducation au vélo et plus généralement aux mobilités actives, pour les enfants comme pour les adultes, est essentielle pour permettre à la population de s'en emparer. Toutes les initiatives le permettant auront le soutien de la municipalité. La communication sur les supports institutionnels de la Ville (site, magazine, lettre d'information) sera mise au service de ces initiatives.
5. La mise en place d'une première ligne de vélo-bus a été portée par Bures en Transition et MDB ; elle s'appuyait sur le travail des bénévoles des associations. Le principe du pédibus et du vélo-bus figure dans le programme d'Ensemble pour Bures. Nous pensons que le développement et la pérennisation des vélo-bus et pédibus nécessitent un travail concerté association-parents d'élèves-mairie pour que cela représente une opportunité fiable pour les enfants, pour les parents et que cela participe du désengorgement aujourd'hui dangereux aux abords des écoles aux heures d'entrée – sortie.

Augmenter l'offre de stationnement vélo

1. Les locaux vélos de L. Gardey seront réorganisés.
2. Une attention particulière sera portée au stationnement vélo : les vélos en location de courte durée doivent respecter les trottoirs et les emplacements pour les autres vélos. La municipalité s'en assurera.
3. Les locaux vélos sont une obligation légale et nécessaire dans les immeubles. Aucun permis de construire ne sera délivré sans respecter la loi. De plus, les copropriétés actuelles seront incitées à poser des arceaux lorsque cela est techniquement possible.

Pérenniser un ou une référent(e) mobilité active au sein de la mairie

Bien sûr, voir notre réponse ci-dessus liée au comité vélo.

Ajout d'Ensemble pour Bures :

Certains habitants aimeraient se passer complètement de voiture mais en conservant une pour « les cas où... ». Nous souhaitons mettre en place une offre de prêt de voiture ou de partage de voiture pour permettre à ces personnes de franchir le pas de se passer de posséder un véhicule.