

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Nantes (44)

Premier tour

– le 13/03/2020 –

Action n°1

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 4 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 115 millions d'euros

Ce nouveau plan, plus ambitieux, doit être dimensionné pour le futur et l'objectif de 12 % de part modale à conquérir sur celle de la voiture. Il devra inclure un réseau express Vélopolitain, un maillage optimum du territoire et comprendre la construction d'un vrai système vélo.

Il faut qu'il soit accompagné par :

- *Un comité de suivi spécifique se réunissant au moins 4 fois par an (associations, expert extérieur, universitaires...).*
- *Une charte de qualité des aménagements cyclables.*
- *Un budget cohérent avec l'objectif de part modale, soit 30 euros par habitant, ou doublement, au minimum, du plan vélo en cours).*
- *Une réduction drastique de la place de la voiture.*

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Le budget annuel de 115 millions d'euros est intenable avec un budget de 481,4 millions d'€ (en 2019). Nous prévoyons 60 millions d'€ d'investissements sur le plan vélo 2020-2025 pour ainsi tenir l'objectif 2030 : 12 % de part modale vélo.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Le plan de déplacement urbain fixe l'objectif de 12 % de part modale pour 2030. Face aux enjeux actuels écologiques, économiques, de santé et de bien-être nous considérons que cet objectif manque d'ambition. Nous fixons pour le même horizon de 2030 un objectif de 20%. Il ne pourra pas être atteint sans une priorité claire donnée aux modes de déplacements actifs et collectifs sur les modes motorisés individuels. Le budget pour le mandat de 6 ans est porté ainsi à 125 millions d'euros. Tous les aspects permettant de rendre de nouveau le vélo populaire et sûr seront abordés.

Nous avons intégré dans notre programme le réseau express Vélopolitain que Transport Nantes propose. Nous proposons un changement de méthode dans la mise en œuvre du plan de vélo et donc un comité de suivis nous parait une bonne idée.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous proposons un Plan Vélo Métropolitain doté de 90 M€ sur le prochain mandat.

Nous proposons la création d'un Réseau Vélo Sécurisé, Large et Continu.

Nous nous engageons à créer un comité de suivi opérationnel (Conseil cycliste) pour étudier les itinéraires vélo avec les habitants et les 11 maires de quartier.

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Il est grand temps d'aménager la ville avec un vrai schéma global de déploiement à l'échelle de l'agglomération. Nantes Ensemble adoptera un plan vélo ambitieux dès le début du mandat en affectant un budget de 115 millions d'euros pour le mandat.

Notre politique se construit avec les habitant.e.s et les associations. Nous nous engageons à systématiser des marches et parcours exploratoires pour identifier tous les freins à la mobilité à pied ou à vélo et construire ensemble des voiries apaisées avec des règles de partage de la rue simplifiées. Cet objectif passe par une réduction du trafic automobile, la fin des priorités données à la voiture, une réduction du parc de voitures au profit d'un parc partagé (moins de stationnement automobile et plus de stations d'autopartage dans les quartiers).

Parce qu'on a vraiment plus de temps à perdre, planifions ensemble les premiers aménagements à mettre en place le lendemain du 22 mars.

1. Aménagement rapide avec de la peinture et des potelets partout aux points les plus chauds identifiés par les usagères et les usagers et les associations (avec priorité sur le Pont Anne de Bretagne, le Boulevard Dalby et la Place Canclaux)
2. Dimanche 21 juin 2020, ce sera une Fête de la musique ... sans voiture !
3. Tolérance zéro pour le stationnement illicite sur trottoir, et aménagement cyclable, en élargissant les fonctions des ASVP.
4. Plus de soutien aux associations de services vélo et à la logistique urbaine à vélo, exploitons ce contexte propice pour soutenir ces actrices et ces acteurs de la transition.
5. Exemplarité : nous limiterons les frais de bouche et de déplacement : dans sa ville, une Maire se déplace en vélo

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous devons favoriser l'adoption du réflexe vélo et ne pourrons répondre à ces enjeux sans moyens financiers. C'est pour cela que j'ai proposé le doublement du budget du dernier plan vélo, permettant un engagement de 26€/an/habitant, c'est à dire 100M€ sur l'ensemble du mandat, mais également de réaliser un réseau express vélo ou Vélopolitain.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°2

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Cette madame ou ce monsieur vélo élu-e, reconnu-e et légitime, doit être accompagné.e par une équipe vélo renforcée à la Direction des Transports. Un comité vélo régulier (experts d'usage associatifs) devra se réunir tous les 2 mois, (et non une fois par trimestre comme actuellement).

Par ailleurs, il est nécessaire d'animer le groupe des élu.e.s référent.e.s vélos des 24 communes de la métropole. Avec l'appui des associations expert d'usage, diffuser la culture vélo, stimuler et accompagner les projets cyclables des communes pour inciter à compléter le dispositif métropolitain par des plans vélos ou déplacements doux communaux (PCDD).

Enfin il faut que les référent-e-s des pôles métropolitains aient une véritable compétence vélo. Il faut les inciter à se déplacer à vélo et à accepter des sorties techniques avec Place au Vélo. Avoir plus d'exigences avec les référents vélo des pôles afin d'apporter des réponses équivalentes sur l'ensemble du territoire, exiger le respect des cahiers des charges et charte de qualité des aménagements.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous nous contenterons du comité de suivi opérationnel précédemment cité. Nous souhaitons en effet éviter d'alourdir l'organisation des échanges en multipliant les comités, ainsi leur coût.

De plus, nous souhaitons développer une culture multimodale des transports qui puisse être adaptée aux besoins de chacun.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

La Métropole aura une équipe dédiée au développement du vélo. Elle sera formée pour connaître les meilleures pratiques actuelles et soutenue activement afin que les enjeux du vélo soient pris en compte dans toutes les facettes de la politique métropolitaine. Notre vision étant dans sons essence collaborative et mené par les personnes concernés nous souhaitons bien évidemment travailler avec la communauté des cyclistes en ouvrant des espaces de discussion et en s'appuyant sur des outils collaboratifs tels que Vigilo. Nous souhaitons également ouvrir les données sur l'usage du vélo et des transports en commun en open data pour donner davantage de ressources aux communautés d'usagers et leur permettre d'être force de proposition. Il est indispensable de travailler avec les collectifs vélos pour repenser de manière efficace et cohérente les trajets en ville autour du vélo.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Un élu municipal et un élu métropolitain seront chargés de la politique vélo à l'échelle de la ville et de la Métropole.

Un conseil cyclise associant l'ensemble des acteurs concernés se réunira 6 fois par an .

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Nantes Ensemble souhaite faire avec les citoyen.ne.s et les associations afin de valoriser l'expertise d'usage.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Au-delà du référent vélo dans les services, un adjoint délégué au vélo et aux mobilités douces sera également désigné. Je veillerai également à ce que la "culture vélo" soit développée auprès de l'ensemble des agents de la Ville et de la Métropole et particulièrement de ceux travaillant sur des projets en lien avec l'espace public.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°3

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

Les inciter à se déplacer à vélo et à accepter des sorties techniques avec Place au Vélo.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous souhaitons organiser systématiquement des balades sur le terrain en amont des projets pour se rendre compte de l'existant,

tester les aménagements envisagés de manière éphémères pour trouver le meilleur aménagement et échanger avec celles et ceux qui pratiquent ces trajets tous les jours. Nous augmenterons le nombre de vélos mis à disposition des agents de Nantes Métropole.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous formerons l'ensemble des techniciens naturellement. Mais plus largement nous sensibiliserons les agents de la Ville et des structures "satellites" de la ville et de la Métropole.

Les conducteurs de la SEMITAN, les salariés de NGE qui se déplacent en voiture dans le cadre de leur travail, seront également formés aux bonnes pratiques.

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Les formations que reçoivent maintenant les technicien.ne.s ont bien évolué mais il est clair que la culture automobile est largement présente dans les esprits des concepteur.rice.s de voirie et des aménageurs. Nantes Ensemble s'engage à renforcer l'équipe en charge de la politique cyclable dans les services tout en formant l'ensemble des technicien.ne.s et référent.e.s de pôle. Les technicien.ne.s en charge de l'espace public doivent être d'abord des praticien.ne.s dans leur propre territoire et connaître les pratiques dans d'autres villes françaises ou étrangères.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Je veillerai à ce que la "culture vélo" soit développée auprès de l'ensemble des agents de la Ville et de la Métropole et particulièrement de ceux travaillant sur des projets en lien avec l'espace public.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°4

Créer un réseau express vélo sans coupure et sans perdre la priorité vélo, permettant de rouler régulièrement à 25 km/h et assurant une circulation prioritaire en périphérie « Vélopériph' ».

Ce réseau cyclable à haut niveau de service doit permettre également d'emprunter des trajectoires pénétrantes vers le centre-ville ou inter-quartiers, avec une priorité totale sur le trafic motorisé.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous préférons créer des pistes cyclables de manière ciblée et rationnelle pour poursuivre l'achèvement du réseau Nantais, en priorité pour aller des zones résidentielles aux zones d'activités industrielles comme par exemple :

- Création d'un réseau cyclable sécurisé sur le Boulevard Dalby.
- Création d'un réseau cyclable sécurisé sur la route de Paris depuis la porte de Carquefou jusqu'à Chohonnière.
- Développement de la voie cyclable longeant l'Erdre pour rejoindre le parc de la Roseraie.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Un réseau express vélo est indispensable pour permettre de se déplacer efficacement sur des moyennes et longues distances au niveau de la métropole. Il desservira les principales zones d'activité et points attracteurs (enceintes sportives, culturelles etc.) de la Métropole et permettant de traverser facilement le périphérique. Il doit être lisible et simple. Par défaut la priorité des cyclistes doit être gardée aux intersections.

Ce réseau express vélo est composé à la fois d'axes principaux facilement identifiables et d'un maillage pour éviter l'effet de réseau en étoile.

Il s'appuiera sur le réseau actuel qui sera modifié en concertation avec les habitant.e.s et associations afin de définir les priorités.

Le réseau complet prévu est disponible sous forme de carte : <http://u.osmfr.org/m/407653/>

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Création de véloroutes pour relier les communes de la Métropole : identification des trajets domicile travail les plus empruntés et priorisation de leur aménagement.

Réalisation d'une cartographie du réseau vélo comme pour le réseau TAN en mettant en œuvre une signalétique adaptée (couleur, direction, numéro de ligne...)

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Nous créerons un réseau express vélo de 100Km à l'horizon 2030, 50km réalisés pendant le mandat. Un réseau cyclable structurant et à haut niveau de service permettra de rallier facilement le centre-ville à partir des quartiers de première couronne et des communes périphériques de la métropole. Ces aménagements seront sécurisés : signalétiques claires à l'image des lignes de tram ou de chronobus, entretien régulier, axes physiquement séparés du flux automobile pour les rendre accessibles à un enfant de 8 ans.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Cette demande rejoint ma proposition de créer un Vélopolitain, réseau express, sécurisé, maillant l'ensemble du territoire.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°5

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération. Il s'agit d'assurer un réel maillage du territoire et donc de connecter le réseau magistral alias Vélopolitain, les axes structurants, les axes secondaires et les axes de liaisons en précisant leur définition clairement, sans oublier toutes les liaisons fluviales possibles (ex franchissement Erdre). *Ce maillage du territoire doit répondre à des exigences de qualité et de sécurité. Développer et redimensionner des pistes cyclables d'une largeur minimale de 2m par sens de circulation, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation, et rendant les cyclistes prioritaires dans la majorité des cas, en organisant la synchronisation des feux favorablement aux cyclistes et en supprimant les stationnements automobiles en épi. Améliorer ou entretenir la qualité des revêtements, éliminer les passages sur rails de train ou tramway très accidentogènes, veiller à utiliser une couleur distincte pour les pistes et bandes cyclables, prévenir et traiter les déformations par racines, mettre en place systématiquement l'éclairage pour piétons et cyclistes, l'harmonisation de la signalisation, la numérotation des axes, etc. Pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité, il faut jalonner les itinéraires menant à toutes les gares, grandes écoles et pôles universitaires, commerces, loisirs, équipements municipaux, théâtres, piscines, stades, etc. Il convient de rendre ces itinéraires visibles, lisibles, bien identifiables par tous les usager·ère·s. L'usage d'une couleur au sol différente (type corail par exemple) est à privilégier si possible, surtout sur les débuts de voie et les traversées de route.*

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous souhaitons un maillage cohérent et multimodal du territoire pour les transports. Nous basons notre analyse sur le plan d'investissements vélo de Nantes Métropole.

Nous recenserons les aménagements des zones accidentogènes de la ville en concertation avec les différentes associations d'usagers de la route. Nous corrigerons ensemble ce qui doit l'être.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous prévoyons un maillage de voies dédiées à la courte et moyenne distance à l'intérieur de Nantes. Ce maillage doit permettre de desservir les points d'attraction au niveau du quartier (bâtiments scolaires, équipements sportifs de quartier, bâtiment administratif, centre commercial, etc..).

Ces voies sont équipées d'une infrastructure vélo séparée du trafic motorisé sauf si celui-ci est faible et apaisé.

Ce réseau devra être suffisamment rassurant pour être utilisé par un public allant des enfants de primaire jusqu'au coursier à vélo.

La multiplicité des voies de ce maillage ne permet pas une communication de ces voies au niveau global, cependant la signalisation et la lisibilité du réseau permet de se repérer localement (au niveau des quartiers) et de facilement rejoindre le réseau express.

La signalisation des priorités aux intersections est claire et uniforme : revêtement de couleur lorsque la priorité est conservée, revêtement normal si elle est perdue. Les intersections complexes (carrefour ou giratoire) sont aménagées pour la sécurité et l'efficacité du franchissement par les cyclistes.

Une attention appuyée sera portée pour éviter les conflits du cycliste avec les autres usagers : piétons, stationnements motorisés, transports collectifs.

Les données remontées par des outils collaboratifs tels que Vigilo seront utilisées afin de garantir la qualité des équipements. Il s'appuiera sur le réseau actuel et sera modifié en concertation avec les habitant·e·s et associations afin de définir les priorités.

Dès 2020, nous réaménagerons les principaux points noirs remontés par le baromètre vélo organisé par la FUB (par-exemple le boulevard Dalby)

Le réseau complet prévu est disponible sous forme de carte : <http://u.osmfr.org/m/407653/>

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous créerons un réseau Vélo Sécurisé, LArge et Continu (réseau S.L.A.C) : vélorues dans chaque quartier (rue dédiée vélo ou rue avec un sens unique voiture et double sens cyclable sécurisé), aménagement de carrefours cyclables

Réalisation d'une cartographie du réseau vélo comme pour le réseau TAN en mettant en oeuvre une signalétique adaptée (couleur, direction, numéro de ligne...)

Installation d'un point d'accueil vélo par quartier : aire de services avec pompes à vélo, abris, point d'eau, points de recharge électrique...

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous lancerons, dès 2020, les travaux nécessaires pour que chaque Nantais·e puisse trouver un réseau cyclable sécurisé à moins de 500 mètres de son domicile. Ce réseau sera réalisé en cohérence avec le REV et sera connecté aux principaux arrêts de transports collectifs. Par ailleurs, la signalétique est un point important de repérage pour les cyclistes et les piétons.

Certains aménagements nantais et métropolitains sont aujourd'hui sous-utilisés faute de panneaux directionnels indiquant la destination et le temps de parcours vélo ou piéton. Il s'agit d'un sujet en pleine évolution avec l'utilisation des smartphones. Cependant, le balisage reste essentiel et incontournable. Ainsi, nous proposons de :

- Systématiser la signalétique locale (verticale et horizontale) avec indication de temps de parcours pour les piétons et cyclistes, aussi bien en centre-ville que dans les quartiers et les communes de l'agglomération nantaise ;
- Généraliser les plans de ville dans les quartiers, adaptés aux déplacements de proximités (piéton et vélo) ;

- Renforcer le déploiement de plan de proximité dans les abris voyageurs du réseau TAN ;
- Développer massivement une signalétique par marquage au sol pour les cyclistes.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

L'investissement prévu et annoncé de 26€/an/habitant ne se limitera pas à la création d'un vélopolitain. Il servira également au développement et à la sécurisation de l'ensemble du réseau cyclable de la Métropole. Il passera notamment par l'harmonisation de la couleur au sol du réseau cyclable. Les croisements pourront être retravaillés pour favoriser la continuité cyclable et éviter les arrêts des vélos aux carrefours.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°6

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines. Il est nécessaire de créer des connexions entre les bassins de vie et les bassins d'emploi, et donc de relier le réseau cyclable métropolitain et celui des communautés de communes voisines, en relation avec le conseil départemental de Loire Atlantique.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous étendrons le programme Biclo à l'ensemble des quartiers jusqu'aux portes du périurbain, avec un service de ramassage et de répartition plus réactif, notamment en fin de soirée. Nous développerons les bornes de paiement sur les stations. Aussi, nous limiterons la métropolisation de la ville: nous favoriserons un réseau maillé et multipolaire en coopération avec les quartiers, les entreprises, les communes, le département.

Nous agirons en concertation avec les autres communes et le département pour créer un réseau cyclable cohérent à l'échelle départementale et inter-communale.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Une part importante des trajets concerne des personnes qui ne résident pas dans la métropole, c'est donc indispensable.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Création de véloroutes pour relier les communes de la Métropole : identification des trajets domicile travail les plus empruntés et priorisation de leur aménagement.

Réalisation d'une cartographie du réseau vélo comme pour le réseau TAN en mettant en oeuvre une signalétique adaptée (couleur, direction, numéro de ligne...)

Coopération réelle sur tous les sujets liés aux déplacements entre Nantes Métropole et les communautés de communes du département.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Un travail pourra être entrepris avec le Conseil Départemental sur ce sujet en lien avec la création du Vélopolitain et du réseau secondaire qui lui sera relié.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°7

Mettre le vélo au cœur des projets urbains. Exiger des acteur·trice·s de la fabrique de la ville une prise en compte systématique du vélo et sensibiliser à la culture vélo les architectes, urbanistes, promoteur·trice·s et entreprises mandatées sur la réalisation des projets.

Toute réhabilitation ou réaménagement devra respecter scrupuleusement la Loi Laure et donc s'accompagner d'un aménagement cyclable. Il faut intégrer systématiquement le vélo dans tous les dossiers, en y réduisant la place dédiée à la voiture.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Le respect des lois est bien sûr une de nos priorités notamment la loi Laure.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Mettre le vélo au cœur des projets est un objectif en soi. Mais ce que nous voulons c'est bâtir une ville accueillante pour toutes et tous en mettant au centre le bien-vivre. Et pour cela le vélo est un formidable outil : écologique, économique, favorisant l'autonomie de chacun. La loi Laure sera évidemment respectée : chaque réaménagement de la voirie est une occasion de réaliser des aménagements cyclables et piétons avec un souci de cohérence, continuité et qualité.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Le vélo doit tenir une place centrale dans les futurs projets urbains mais également dans les mises à niveau d'aménagements existants. L'exemple de la Gare Nord de Nantes est l'exemple à ne plus reproduire.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°8

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.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

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.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Un réseau sécurisé est un réseau entretenu. Les feuilles, les débris, la signalétique, les marquages au sol... doivent être régulièrement entretenus.

Les applications seront un des outils pour assurer une meilleure réactivité des services municipaux et métropolitains. La communauté cycliste pourra également s'appuyer sur les maires de quartiers, interlocuteurs des Nantais au quotidien pour résoudre rapidement les difficultés rencontrées.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Ce travail sera renforcé et se basera sur les signalements qui pourront être faits sur l'application Nantes dans ma poche ou les autres applications partenaires comme Vigilo.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°9

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. Centre-ville et zones sensibles (écoles, ZTL, etc.) notamment.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous souhaitons mettre l'accent sur la formation, la prévention et l'aménagement voirie. En effet, la meilleure des sécurités est la conscience collective des usagers. Chacun a sa part de responsabilité.

Les solutions techniques peuvent être utiles dans certains cas, mais ne doivent entamer cette conscience du vivre ensemble. Il est pour nous essentiel que les usagers de la route sachent se partager la route, et respecter chacun.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Le problème des angles-morts est réel. Le radar de détection fait partie des solutions mais est difficilement applicable actuellement. Nous agirons donc sur d'autres leviers à la source du problème. D'abord en réduisant le nombre de véhicules lourds en ville, par exemple grâce à une incitation à utiliser le vélo (et ses déclinaisons cargo, remorques) pour la livraison du dernier kilomètre. Ainsi qu'en mettant en place des infrastructures qui par construction évitent les problèmes d'angle-mort (carrefours à la néerlandaise par-exemple).

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

En attente du travail législatif, ne dépend pas de la ville

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous travaillerons également avec l'ensemble des acteurs pour diminuer au maximum la présence des poids lourds dans le centre ville et développer des modes de livraisons plus durables et responsables pour les derniers kilomètres.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

C'est une question réglementaire nationale, un arrêté de ce type sera vraisemblablement jugé illégal

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous sommes prêts à travailler avec les professionnels en fonction de l'évolution de la législation.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°10

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.

Il faut rendre les villes et centres-villes actifs, apaisés et attractifs (3A). Impliquer et accompagner les habitants, les commerçants, les associations, les écoles à travers une communication spécifique et expliquer (Mairie, Police Municipale, associations...). Mettre en place des animations et des temps forts.

La suppression du trafic de transit dans tous les quartiers résidentiels permet d'abaisser le trafic à moins de 1 500 véhicules/jour et le concentrer sur les grands axes (voies hiérarchisées, piétonisation ponctuelle, mise en tête bêche, mise en semi impasse).

Il faut initier la création de vélorues, multiplier les zones à trafic limité (ZTL) et les faire respecter. Il est important de garantir leur contrôle et appliquer des consignes strictes aux usager·ère·s autorisés.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous aménagerons le réseau viaire de la ville en concertation avec les habitants des quartiers et les différents types d'usagers de la route.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

La structure de notre réseau cyclable repose sur trois niveaux : le réseau express, un maillage structurant et un apaisement des zones résidentielles.

Les deux premiers niveaux ont été abordés précédemment. L'apaisement des zones résidentielles est important car c'est notamment de là que commencent et finissent la plupart des trajets à pied et en vélo. Travailler sur le plan de circulation peut permettre d'éviter l'utilisation de certaines rues comme des voies de transit à des coûts relativement bas et sans gêner les trajets cyclistes et piétons, c'est donc un outil prioritaire à utiliser. Certains aménagements tels que les vélorues peuvent être intéressants si utilisés à bon escient : notre objectif n'est pas de faire de l'affichage mais d'avoir un impact positif concret. Nous n'utiliserons donc pas de vélorue si les conditions nécessaires expérimentées par ailleurs ne sont pas réunies.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous généraliserons le 30 km/h à Nantes pour apaiser la ville, prendre en compte la vitesse moyenne réelle des automobilistes et supprimer les changements de vitesse d'un quartier à un autre, d'une rue à une autre et parfois même sur une même rue.

C'est un signal fort que nous envoyons sur ce sujet que nous préférons aux choix d'autres candidats d'ajouter des zones 30.

Nous reverrons le plan de circulation et aurons un traitement quartier par quartier grâce à nos 11 maires de quartier.

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Réduire la place de la voiture individuelle en inversant la hiérarchie des modes de transports est essentiel. Donnons priorité à la marche et au vélo, puis aux transports en commun, en proposant des alternatives crédibles à la voiture.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

En complément, nous doublerons le nombre de rues en zone 30, zone piétonne et zone apaisée en passant de 250 à 500 km de voirie, mais également en étendant la ZTL.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°11

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse (rendue obligatoire pour les agglomérations les plus polluées par la dernière loi d'orientation des mobilités) permettant de limiter progressivement la circulation de véhicules polluants dans les zones d'habitation et notamment à proximité des établissements abritant des publics sensibles.

La ZFE devra intégrer différentes catégories de véhicules (y compris ceux des particuliers) et sa mise en œuvre doit permettre la définition d'un calendrier réaliste de sortie de tous les véhicules à énergie fossile d'ici 2030 (2025 pour les véhicules diesel).

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous préférons un aménagement non-discriminant du réseau, pour que toutes personnes puissent se déplacer avec un moyen de transport adéquat indépendamment de leurs revenus. La ZFE est, d'un point de vue opérationnel, un système de péage déguisé.

Nous prônons, par exemple, la reprise de la végétalisation de la ville, la baisse du nombre de voitures par l'aménagement de parkings-relais et la gratuité du réseau TAN de 7h à 9h et de 17h à 19h.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous souhaitons mener une réflexion dans chaque quartier avec les habitantes sur les rues que nous pouvons rendre aux piétons, afin de lutter contre la pollution de l'air, les rues passants devant les écoles seront également rendues piétonnes pour en faire des zones plus agréables à vivre et des cours de récréations moins polluées. Pour permettre la réduction globale de la place de la voiture en ville nous souhaitons sortir du réseau en étoile des transports en commun en réservant tout ou partie de la ceinture des boulevards du XIXème siècle (ceinture Doulon – Chantenay) aux transports en commun et aux vélos. Ceci permettra de proposer sur ce parcours une ligne de Chronobus qui connectera efficacement l'ensemble des lignes de tram actuelles, quatre des lignes Chronobus existantes (C1, C6, C3, C2), une ligne Chronobus qui sera prolongée (C7), huit lignes de bus mais aussi le futur Navibus (entre Chantenay et Trentemoult). Les transports en communs. Nous souhaitons

également mettre en place la gratuité des transports pour les personnes gagnant moins de 1600 € par mois, sur la base du quotient familial avec un formulaire en ligne facilement accessible, y compris sur mobile. Le seuil de 1600 € correspondant au revenu médian en France.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

La diminution de la place de la voiture est notre objectif. Pour celles et ceux qui ne peuvent pas se déplacer sans leur voiture, nous mettrons en place des dispositifs incitant à recourir à des véhicules propres et non émetteurs de gaz à effet de serre.

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Nous ne mettrons pas en place de zone à faible émission car la mesure est discriminatoire socialement pour les personnes qui n'ont pas les ressources pour changer de véhicules. Nous passerons toute la ville à 30km/h pour les voitures. Par ailleurs, nous élargirons l'espace piétonnier dans les lieux à forte fréquentation. A noter que le passage de 50 à 30 km/h fait baisser la consommation d'environ 40 % sur des trajets urbains.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Je suis favorable à la mise en place d'une ZFE qui devra être étudiée, même si la qualité de l'air à Nantes fait partie des meilleures des Métropoles françaises. Dans un premier temps, je souhaite donc étendre la ZTL pour diminuer la circulation en centre-ville. Par ailleurs, de nouvelles règles de livraisons s'appliqueront à partir de la Rentrée 2020 pour favoriser l'utilisation de véhicules non polluants.

Sur la question de la sortie complète des véhicules thermiques d'ici 2030 et diesel d'ici 2025, j'y suis favorable, cette mesure ne me semble pas réalisable à l'échelle du mandat prochain. On ne peut demander à un habitant du centre-ville de Nantes d'avoir le même rapport à la voiture qu'un habitant de Mauves-sur-Loire. Même en imaginant développer encore plus notre réseau de transports en commun, ce sont probablement les plus en difficultés qui pâtiront d'une telle interdiction.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°12

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.

L'abaissement de la vitesse de circulation motorisée à 30km/h est obtenue en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, bypass (voie parallèle à la chaussée permettant aux vélos de contourner un obstacle)) et en développant des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Ce style de réaménagement des voiries de la ville doit se faire en concertation avec les différentes associations d'usagers de la route et les habitants des quartiers. Il ne doit pas être imposé par la mairie.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

L'essentiel de la voirie sera limité à 30km/h. Nous voyons actuellement qu'il ne suffit pas de mettre de la peinture indiquant la limitation à 30km/h pour qu'elle soit respectée. Nous utiliserons donc tous les aménagements disponibles pour la rendre effective. Cela ira de pair avec une végétalisation accrue des voies.

De plus, grâce aux changements de plan de circulation, certaines rues actuellement utilisées pour du transit ne le seront plus que pour les résidents ce qui facilitera l'adoption de tels aménagements.

Nous voulons également faire en sorte qu'il y ait dans chaque quartier une place piétonne. De plus autour des parcs et des écoles, les voitures ne pourront plus circuler afin de sécuriser les abords de ces lieux très fréquentés par les familles.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

développer les zones rencontres

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous sommes les seuls à nous engager dans la voie de la généralisation du 30 km/h comme expliqué ci-dessus, hors quelques grands axes structurants (cf. retour d'expérience des communes qui l'ont mis en place)

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Bien des places de quartiers sont stérilisées par le stationnement et une voirie disproportionnée par rapport aux besoins de circulation (exemple, le triangle entre la rue Geoffroy Drouet et la rue Préfet Bonnefoy) : le moindre espace est occupé par la voiture, pas de banc, pas de plantation. Pour que ces places deviennent des lieux de vie, nous prévoyons : la ville à 30km/h à l'intérieur du périphérique, des zones de rencontre dans les cœurs de quartier et la transformation progressive des petites places publiques de quartier en lieu de vie et de rencontre. Ces évolutions passent par une concertation étroite avec les habitant.e.s pour faire un projet partagé au niveau de la décision, de la réalisation et de la vie du lieu.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous doublerons le nombre de rues en zone 30, zone piétonne et zone apaisée en passant de 250 à 500 km de voirie.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°13

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

Cette généralisation devra être poursuivie, faire l'objet d'une signalisation efficace et d'une suppression du stationnement pour donner de la visibilité, ou pour réaliser des îlots de mise en sécurité. Contrôler leur usage par les deux-roues motorisés et verbaliser systématiquement.

Inciter toutes les communes de la métropole à faire de même.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Ce type d'aménagements devra recevoir l'accord des autres usagers, ainsi que des habitants.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

La limitation de vitesse à 30km/h étant généralisée, les double-sens cyclables le seront aussi.

Les sas vélo ne sont pas toujours une bonne solution : ils seront utilisés à bon escient, une modification de l'intersection sera privilégiée si nécessaire.

Le cédez-le-passage cycliste aux feux sera généralisé et fera l'objet de communication car ce dispositif est trop méconnu.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

expérimentation lumineux au sol pour sas vélo

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Généralisation des sas vélo trop peu connus et respectés aujourd'hui.

Mise en place des cédez le passage cyclistes partout où cela est possible sans mettre en danger la sécurité des usagers.

Augmentation du nombre de double sens-cyclables partout où cela est possible sans mettre en danger la sécurité des usagers.

Nous travaillerons avec nos 11 maires de quartiers à un maillage cyclable de chaque quartier. Vélorues dans chaque quartier (rue dédiée vélo ou rue avec un sens unique voiture et double sens cyclable sécurisé), aménagement de carrefours cyclables.

Verbalisation des mauvais comportements de l'ensemble des usagers.

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°14

Mener des expérimentations de signalisation : tourne à gauche aux feux, tourne à droite aux stops, feux détecteurs de vélo pour donner la priorité, feux verts anticipés pour sas vélo, suppression de feux répéteurs, révision du cadencement des feux, marquage original des sas vélo (avec symboles), etc.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous sommes ouverts à l'expérimentation, notamment en lien avec la question écologique, mais en respectant le code de la route et avec l'accord des autres usagers, ainsi que des habitants.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

L'utilisation de l'expérimentation est une volonté de notre part afin de pouvoir tester rapidement différentes solutions. Ces expérimentations feront l'objet de mesures et de recueil d'avis.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

La force et l'intérêt des Maires de quartiers sera de pouvoir expérimenter dans un quartier, ce qui peut parfois être plus compliqué ou plus long à mettre en oeuvre à l'échelle d'une ville de plus de 300 000 habitants.

L'expérimentation sera au cœur de la nouvelle gouvernance nantaise. Ce qui fonctionne pourra ensuite être généralisé

Expérimentation de revêtements innovants sur certains tronçons : pistes cyclables photoluminescentes et dalles photovoltaïques

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Nous revendiquons le droit à l'expérimentation dans les aménagements de voirie.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous continuerons à expérimenter de nouveaux dispositifs donnant priorité aux vélos : priorité donnée aux croisements ou installation de feux tricolores anticipés pour les SAS vélo.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°15

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Généraliser le dispositif d'éco-mobilité scolaire en développant des aménagements cyclables sécurisés dans un rayon minimum de 1 km de l'école.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Ce type d'aménagement nous paraît très difficile à mettre en œuvre. Cependant, les quartiers qui souhaitent l'expérimenter seront soutenus par la municipalité.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Autour des parcs et des écoles, les voitures ne pourront plus circuler, afin de sécuriser les abords de ces lieux très fréquentés par les familles. Le maillage structurant ainsi que l'apaisement résidentiel devra à terme permettre à un enfant de primaire de se rendre à l'école à vélo.

Pendant le développement de ce maillage, un grand soin sera mis pour permettre en priorité ces trajets.

Il sera aussi possible d'envisager des dispositifs de vélobus.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Formation des écoliers au permis vélo et Mise en œuvre du savoir rouler : nous offrirons à chacun la possibilité de savoir rouler en ville. La formation de nos jeunes est une priorité.

L'accès à l'école doit se faire le plus possible par des modes doux. Cela nécessitera également d'équiper nos écoles d'abris vélos couverts et adaptés.

Nous expérimenterons sur le quartier Hauts Pavés Saint-Félix la pose de ralentisseur dans toutes les rues encadrant les écoles pour limiter le trafic et la vitesse et sécuriser les parcours.

Nous expérimenterons également la restriction de la circulation aux abords de certaines écoles en lien avec la communauté éducative.

Le réseau Vélo sécurisé, large et continu sera élaboré en lien avec les établissements scolaires (ainsi que les pôles commerçants).

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

La sécurité pour aller à vélo à l'école d'abord accompagné, puis au collège et au lycée de manière autonome est une priorité affichée du projet écologiste. Cela passera par une généralisation des plans d'éco-mobilité scolaire à tout le primaire, en reliant les pistes cyclables aux écoles, mais aussi aux établissements du secondaire en concertation avec le Département et la Région. À l'heure des entrées et sorties des écoles, nous donnerons une priorité absolue aux vélos et aux piétons.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous généraliserons le dispositif d'écomobilité scolaire et créerons un permis piéton/vélo pour chaque enfant avant ses 11 ans. Ce dispositif permettra de sécuriser les abords des écoles et permettra de créer des locaux sécurisés pour les vélos et les trottinettes dans les écoles et les équipement publics.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°16

Étendre la zone de stationnement payant pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Diminuer le stationnement en surface en centre-ville sans créer de nouveaux parkings souterrains. Dans les onze quartiers, privilégier la zone bleue pour les rues commerçantes.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous préférons réduire le nombre de stationnements disponibles plutôt que d'étendre la zone payante.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous lancerons une étude pour rendre payant l'ensemble du stationnement dans tous les quartiers de Nantes, avec gratuité pour les habitants du quartier, afin que stationner sa voiture près de chez soi ne coûte rien et que la prendre pour aller se garer ailleurs à Nantes occasionne un coût de stationnement systématique.

N'ayant pas de visibilité aujourd'hui sur l'impact financier d'une telle mesure pour la collectivité et pour le pouvoir d'achat des Nantais, nous la formulons uniquement comme un objet d'études.

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Pour une ville apaisée, il est temps de repenser l'usage de la voiture. Nous n'autoriserons plus aucun nouveau parking en centre-ville ni de nouveau franchissement routier de la Loire. Les rues des quartiers nantais sont envahies par le stationnement, ce qui en fait des rues mortes. Il faut remplacer progressivement les stationnements par des espaces verts et un cadre urbain propice à la marche et au vélo.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pour chaque réaménagement de quartier, la question devra se poser dans le dialogue et la concertation avec les habitants et les riverains, tout comme celle de la suppression des stationnements en épi. Dans chaque nouveau projet d'aménagement

urbain ou de redéfinition d'un plan de circulation, nous devons nous poser cette question pour répondre à un objectif global de réduction de la place de la voiture sur l'espace public.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°17

Offrir du stationnement vélo sécurisé dans toutes les stations importantes et gares de la ville et de la métropole, pour favoriser l'intermodalité, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Créer une offre de parkings aux abords de Nantes et de toutes les gares de l'agglomération, pour pouvoir y laisser la voiture et continuer à vélo. Cette offre doit avoir les mêmes conditions de gratuité que lorsque l'on emprunte ensuite les transports en communs. Pour cela, il faut pouvoir préalablement y déposer en toute sécurité son propre vélo ou avoir accès à une offre de vélo en libre-service.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous soutiendrons la place du vélo parmi la diversité de l'intermodalité, par exemple en profitant du programme alvéole de la FUB.

De plus, notre programme prévoit:

- L'implantation de 4000 places de stationnement pour vélos supplémentaires.
- L'implantation de 700 nouvelles places d'abris vélos.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous sommes tout à fait favorables à cette proposition

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Le développement de l'offre de stationnement pour permettre l'intermodalité est indispensable.

Créer des points accueil vélo dans les lieux d'intermodalité

Construction de 4 P+R supplémentaires

Révision de la billetterie pour avoir un ticket unique tous modes de transports

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous créerons un train express du quotidien assurant un passage à minima toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures le reste de la journée. Dans ce cadre, nous amplifierons les connexions entre les gares, le réseau TAN et le réseau cyclable métropolitain pour proposer une alternative efficace à la voiture. L'offre de stationnement vélo sécurisé devra être décuplée dans les gares, sur les principaux points de connexion du réseau TAN et adaptée aux différents besoins (actifs, entreprises/livreurs à vélo, visiteurs, voyageurs ...). Par ailleurs, nous intégrerons l'abonnement bicloo dans tous les abonnements illimités TAN, première étape de la création d'un réel abonnement mobilité.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

7000 places supplémentaires seront créées sur le mandat (2700 places supplémentaires dans les parkings en ouvrage et les P+R, 2000 appuis vélos supplémentaires sur l'espace public, 800 places Gare Nord et 1500 Gare Sud)

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°18

Donner plus de souplesse à l'embarquement des vélos dans le tramway. Initier une expérimentation en faisant une étude de tranches horaires en journée et en sélectionnant les portions de trajet autorisées, etc.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous sommes ouverts à l'expérimentation, étudié de façon précise en fonction des besoins locaux.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pour permettre une plus grande facilité d'usage combiné entre le tramway et le vélo, nous souhaiterions expérimenter différentes possibilités, celles que vous proposez notamment mais également pourquoi pas des espaces vélo spécifiques.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Oui à l'expérimentation en dehors des heures de pointe. L'embarquement des vélos dans le tramway est effectivement trop restreint aujourd'hui.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Cette question pourrait être étudiée en accord avec la SEMITAN. Pour l'heure, il semble trop tôt pour s'engager sur une telle démarche d'autant que le niveau de service devra être renforcé lors de la mise en place de la gratuité des transports et la baisse des abonnements. En revanche, l'installation de 10 stations mobilités permettra de renforcer et d'améliorer les conditions de multimodalité avec les transports en commun.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°19

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les “arrache roue”) dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

Reconduire des expériences telles que « mes emplettes à bicyclette » en lien avec le recensement des besoins effectué par Place au Vélo et par enquête auprès des habitants.

Un besoin de stationnement a été identifié par exemple près de la place Graslin, place Royale, dans les rues piétonnes, aux abords des musées, et des divers commerces.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Comme évoqué ci-dessus en lien avec nos maires de quartiers. Le réseau vélo Sécurisé, Large et Continu sera élaboré en lien avec les pôles commerçants dans chacun de nos 11 quartiers.

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

L'objectif de 12% de part modale vélo nécessite de renforcer massivement toutes les solutions de stationnements, arceaux vélos sur voirie, espaces sécurisés ... Les attaches roues peuvent être source de dégradation du vélo et faciliter le vol. Ils devront être remplacés par des arceaux. L'offre de stationnement vélo sera renforcée aussi bien en centre-ville que dans tous les quartiers nantais. Nous nous engageons que dans chaque rue de Nantes le nombre de places vélos soit à minima identique au nombre de place de voitures. Concrètement, cela veut dire neutraliser 1 place de parking sur 7 pour y mettre trois appuis vélo classique qui peuvent accueillir 6 vélos et 1 place pour un vélo cargo.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

7000 places supplémentaires seront créées sur le mandat (2700 places supplémentaires dans les parkings en ouvrage et les P+R, 2000 appuis vélos supplémentaires sur l'espace public, 800 places Gare Nord et 1500 Gare Sud)

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°20

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.

Harmoniser et généraliser un nombre important de stationnements en parc couvert en les rendant le plus accessible possible et en facilitant leur accès par une carte valable dans tous les parkings ou, pour le stationnement ponctuel, par carte bancaire à l'entrée du parking.

Intégrer dans le PLUM l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP.

Subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés moins récentes par appel à projet par quotas annuels. Généraliser cette création dans l'habitat social où le programme Alvéole accompagne les projets. Inciter à reconverter des places de parking voiture en stationnement sécurisé vélo dans les immeubles.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

La question des stationnements vélo fera l'objet d'une réflexion avec les promoteurs dans le cadre de la création d'un label « Logement vert ».

Le plan Vélo associera étroitement les bailleurs sociaux afin de faciliter la mise à disposition de places de stationnement vélo et aussi de vélos disponibles pour les habitants.

Julie Laernoes (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous installerons dans chaque quartier un ou plusieurs parkings vélos sécurisés et accompagnerons la création de locaux vélos dans les copropriétés privées

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°21

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

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Les écoles nantaises sont aujourd'hui mal équipées. Besoin d'abris vélos bien dimensionnés et couverts.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°22

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.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Oui avec l'accord de la FFMC44

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Mise en œuvre progressive

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°23

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

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous expérimenterons, pour les transports de documents ou de matériels, la livraison à vélo et les triporteurs (sociétés éthiques) entre les sites municipaux.

De plus, nous étudierons des solutions pour favoriser la circulation des professionnels dans le centre-ville, en concertation avec les entreprises : stationnement réservé, autoriser les techniciens à utiliser les voies de bus, plate-forme de réservation électronique...

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Notre objectif est de limiter le trafic motorisé dont celui des camions de livraison.

Pour cela nous utiliserons tous les outils disponibles pour privilégier les livraisons à vélo, dont les aires de livraison

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Limiter le nombre de poids lourds obligera à développer d'autres solutions, propres. Les vélos cargos doivent disposer d'aires logistiques.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous souhaitons faciliter les livraisons réalisées à vélos et en véhicules à faible émission. Ainsi, nous déploierons massivement les pratiques encore trop peu mises en valeur comme les entrepreneur.e.s à vélo, véritable source d'inspiration et manière de repenser la ville. Nous les soutiendrons par des subventions et la mise à disposition de locaux adaptés. Nous améliorerons les conditions de circulation et d'arrêt des professionnels mobiles qui utilisent des véhicules propres (livreurs, réparateurs, services à domicile ...). Nous développerons également une plateforme logistique mutualisée à la périphérie de la métropole (en lien avec les voies ferrées et le fleuve) avec des points de livraisons de proximité, tout en agissant pour

favoriser la consommation de produits locaux, la réparation et le réemploi de marchandise.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Cette mesure sera à étudier pour chaque réaménagement urbain.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°24

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).

Réintroduire l'aide à l'achat d'un vélo (électrique ou non) pour les particuliers sous condition de ressources et maintenir l'offre pour les familles et les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélo pliant).

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous mettrons ce sujet au débat avec l'ensemble des acteurs pour définir ensemble la pertinence de tels dispositifs, le niveau éventuel d'accompagnement, le public cible, les conditions de participation...

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous prioriserons la mise à disposition de vélos aux Nantais.es (cf. action ci-dessous).

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous maintiendrons le dispositif existant pour les familles et les entrepreneurs

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°25

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).

Ramener la durée de location longue durée VAE à 6 mois ou doubler le nombre de vélos en offre de location longue durée.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous étendrons, notamment, le programme Bicloo à l'ensemble des quartiers jusqu'aux portes du périphérique, avec un service de ramassage et de répartition plus réactif, notamment en fin de soirée. Nous développerons les bornes de paiement sur les stations.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Tout ce qui peut donner de la fluidité et de la souplesse à ce type d'offres doit être mis en œuvre, notamment la question de la durée des contrats de location.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous mettrons à disposition 30 000 vélos à travers les maisons associatives du vélo et de la marche qui seront créées dans chaque quartier. Ces vélos seront mis à disposition gratuitement pour les jeunes de moins de 26 ans.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous installerons dans chaque mairie de quartier des points relais vélo: information et location courte ou longue durée.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°26

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

Les associations assurant une série de services et prestations (vélo-écoles, ateliers de réparation, appui aux entreprises, bourses aux vélos d'occasion, Eco-mobilité, changements de pratiques, opérateurs Bicycode) doivent pouvoir compter sur un soutien durable.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Les associations et collectifs sont des experts d'usages, et seront des coconstructeurs des politiques cyclables de la Métropole. En associant ces acteurs à la construction des politiques, nous serons plus efficaces. Nous éviterons la création d'infrastructures mal conçues.

Nous travaillerons avec ces acteurs pour recenser l'ensemble des problèmes d'aménagement du réseau actuel pour y apporter des réponses concrètes et rapides, et leur permettre de disposer de locaux adaptés et dimensionnés convenablement, en tenant compte de notre souhait de former à la pratique du vélo tous les écoliers de 6 à 11 ans.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous renforcerons le soutien aux associations de services à vélo et à la logistique urbaine à vélo afin d'encourager ces actrices et acteurs de la transition. (+ éléments complémentaires relatifs à l'action n°26)

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°27

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

Une maison du vélo en gestion associative, pourra accueillir les acteurs associatifs vélo et donner une visibilité à la politique cyclable de la ville. Elle sera un centre de ressource documentaire en lien avec les points info vélo de la métropole, services vélo précités (voir proposition précédente).

Installer des points-relais info vélo dans les mairies annexes/maisons de quartier/maison des associations.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Il sera aussi envisagé des « maisons du vélo mobiles » afin de proposer de l'information et de la réparation au plus proche des lieux d'activité des habitant.e.s

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Installation de points infos vélo dans les mairies annexes, mairies de quartier, dont le rôle sera renforcé par la création de 11 Maires de quartier.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Au-delà d'un enjeu écologique, la place du vélo à Nantes est un enjeu social et de proximité. Nous créerons dans chaque quartier des maisons associatives du vélo et de la marche où, en plus de la mise à disposition de vélo, les Nantais.es pourront participer à des ateliers de réparations. Par ailleurs, l'implantation de proximité permettra de favoriser les liens avec les établissements scolaires et les maisons de quartier.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous privilégierons l'installation dans chaque mairie de quartier des points relais vélo: information et location courte ou longue durée.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°28

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%.

Confier aux associations spécialisées la formation qui doit être dispensée pour mettre en œuvre le Savoir rouler à l'École. Il s'agit de constituer un vrai pôle métropolitain d'animateur-trice-s mobilité vélo. Financer un poste de coordination en association sur le savoir rouler dans l'agglomération.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

OUI, mais nous ne financerons pas de poste dédié de coordinateur.

Nous encouragerons la création de nouveaux stationnements vélos, notamment dans les écoles primaires.

Les questions de prévention routière seront, en priorité, réalisées par les fonctionnaires de la police municipale.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Déjà évoqué ci-dessus (permis vélo, savoir rouler...). Il s'agit notamment de former tous les écoliers de 6 à 11 ans en s'appuyant sur les associations expertes.

Création de randos-vélo pour découvrir le patrimoine de la ville les premiers dimanches de chaque mois.

Lancement d'un événement sportif « Les boucles de Nantes » au printemps pour tout public.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

En lien avec les maisons associatives du vélo et de la marche créées dans chaque quartier.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Le programme Alvéole pourra être déployé, en complémentarité de la généralisation du dispositif d'écomobilité scolaire, là où il sera demandé.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°29

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

Outre la flotte de vélo, il convient de créer 2 à 3 pistes d'éducation routière comme celle de la Beaujoire pour généraliser plus rapidement le Savoir rouler.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous préférons utiliser pour la formation, un matériel municipal et des circuits re-déployables au sein des établissements.

Les vélos et la signalisation seront mis à disposition des élèves lors de journées de formation.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Ce sujet sera évoqué avec l'ensemble des acteurs, dans le cadre des réflexions sur le déploiement du Permis Vélo auprès des écoliers de la Ville.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

En lien avec les maisons associatives du vélo et de la marche créées dans chaque quartier.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°30

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

En libre accès dans les parcs et lieux publics ces pistes doivent permettre l'apprentissage du vélo en toute autonomie.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous étudierons une création raisonnée de ce type d'infrastructure, en fonction des besoins des habitants.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous n'avons pas envisagé cette proposition car notre plan vélo permettra de sécuriser largement les pistes cyclables ce qui permettra l'apprentissage directement sur place.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Notre objectif étant de former au savoir rouler les élèves nantais, nous auront besoin de pistes d'apprentissages ouvertes à tous avec des créneaux réservés aux scolaires.

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

En lien avec les maisons associatives du vélo et de la marche créées dans chaque quartier.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Ces pistes seront créées autant que de besoins.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°31

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

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Mon principal moyen de locomotion est déjà le vélo puisque je n'ai pas de voiture par choix.

Nous limiterons le plus possible l'usage des voitures de fonction en les réservant aux événements exceptionnels.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

En tant que maire et élu-e-s nous utiliserons au maximum les moyens de transport efficaces... donc le vélo. C'est d'ailleurs déjà un moyen de transport privilégié parmi nos candidats.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Les élus doivent être exemplaires. Nous avons pris l'engagement de diminuer au maximum les déplacements en voiture au profit des modes doux (marche, vélo, transports publics).

Nous prioriserons auprès des élus les déplacements en mode doux (vélos mais aussi transports en commun)

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Enfin, en tant que candidat.e.s, nous adoptons déjà des pratiques alternatives à la voiture à l'image de notre tête de liste que se déplace quotidiennement à vélo ou de membres de l'équipe qui se passent totalement de voiture individuelle. En tant qu'élus.e.s, nous réduirons au minimum les véhicules de fonction pour privilégier le vélo et les transports collectifs aussi bien pour se rendre à des réunions de travail, des réceptions, ou des temps d'échanges avec les habitants.e.s. Nous remettrons à plat la question des déplacements longue distance avec l'utilisation systématique du train en France métropolitaine.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous créerons une flotte vélo mise à la disposition des élus pour leurs déplacements.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°32

Sensibiliser les agents au strict respect du code de la route et donc des aménagements cyclables et piétons.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Déjà évoqué : formation des techniciens, agents, et salariés des structures satellites.

Rédaction d'un code de la rue pour les agents et le grand public pour rappeler les droits et devoirs de chaque usager de l'espace public.

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°33

Équiper la Police Municipale en vélos adaptés, rapides, fiables et bien équipés, permettant de répondre aux impératifs d'urgence et/ou de poursuite (VAE). Les agent-e-s devront disposer d'équipements de sécurité, d'une formation spécifique et être à l'écoute des usager-ère-s-cyclistes, et faire montre d'un comportement exemplaire.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous favoriserons une police de proximité à pied et à vélo, qui serve à prévenir les dérives et les incivilités par sa présence et sa connaissance du terrain. La police municipale ne doit pas servir d'effectif de réserve pour la police Nationale.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous souhaitons augmenter le nombre de patrouilles à vélo, afin d'être plus accessibles pour les habitant-e-s, de faire de la sensibilisation auprès des automobilistes. Elle-même usagère du vélo, la police municipale sera consciente et force de proposition pour améliorer concrètement l'usage quotidien du vélo.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Les agents de police municipale, dont les effectifs seront doublés, et qui seront présents, avec la création d'antenne, dans chacun des 11 quartiers nantais, disposeront d'une flotte de vélo. Ils seront comme tous les agents formés.

Idem pour les ASVP qui verront leurs missions recentrées sur la lutte contre les comportements dangereux.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

La police municipale a un rôle essentiel à jouer pour réduire les incivilités mais on connaît les limites de la répression. Aussi, un travail éducatif est tout aussi nécessaire pour apprendre à ménager l'espace public, à le considérer comme un "commun" qu'on partage, qu'on embellit ensemble (opération ma rue est un jardin). Nous ne sommes pas favorables à la vidéoprotection dans l'espace public mais nous considérons que le contrôle des infractions de circulation peut être facilité par tout moyen technique mais passe aussi par une présence plus visible des agents de la police municipale, y compris à vélo.

Notre objectif est de rendre la rue accueillante pour tou.te.s, ce qui signifie notamment :

- Assurer une accessibilité universelle permettant à tous de se déplacer quel que soient les âges, les handicaps ;
- Pouvoir se déplacer sur les trottoirs existants, c'est faire respecter la loi : pas de stationnement à cheval sur les trottoirs, verbalisation des arrêts sur trottoirs, respect des règles d'accessibilité et dégagement des cheminements de tout obstacle, en veillant à la qualité des sols pour éviter les chutes parfois fatales pour les personnes âgées.
- Pouvoir flâner, se reposer sur un banc.
- Concevoir une rue à hauteur des yeux des enfants, aujourd'hui inutilement exposé aux dangers du fait notamment des masques du stationnement devant les traversées.
- Apporter un soin à l'espace, tout aussi important dans les quartiers périphériques que dans le centre.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous renforcerons la flotte vélo de l'ensemble des services municipaux et métropolitains, en adéquation avec leurs besoins et leurs contraintes, pour inciter et faciliter l'usage du vélo dans le cadre professionnel.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°34

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

Inciter à la mise en place de ce dispositif dans l'ensemble des communes de l'agglomération.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous avons voté l'expérimentation de l'IKV à Nantes et Nantes Métropole, nous resterons cohérents avec nos positions dans le respect des évolutions législatives.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Le plan de déplacement de l'administration métropolitaine doit être la vitrine des politiques vertueuses en matière de mobilité liée au travail (trajet entre le domicile et le travail, déplacements professionnels). Le vélo, mais aussi le bus et le tramway sont les modes à privilégier pour le personnel municipal. Au-delà des mesures déjà prises pour réduire l'empreinte carbone des activités de l'administration, un travail axé sur cette question sera mené avec les représentants du personnel en fonction des métiers et des besoins de déplacement.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Le forfait mobilité durable est déjà mis en place auprès des agents de la Ville de Nantes et de Nantes Métropole et fait partie des engagements pris par l'ensemble des candidats de gauche de la Métropole.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°35

Créer une "journée sans voiture". Mettre en place deux journées sans voiture le jour de Faites du vélo (1er dimanche de juin) et lors de la semaine de la mobilité (septembre).
Instituer un dimanche tournant dans chacun des 11 quartiers, soit 13 dimanches sans voiture.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Ce type d'initiative ne doit pas être imposé à tous. En effet, elle doit être comprise et acceptée par tous pour être porteuse de sens.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Organiser des week-ends sans voiture dans un quartier, puis un autre, avec des événements festifs autour du vélo → pour encourager les premiers usages du vélo

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Nous sommes ouverts à la création d'une Journée sans Voiture le jour de la Fête du Vélo.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Nous organiserons un dimanche par mois sans voiture, que les Nantais.e.s puissent reconquérir l'espace public et nous donnons rendez-vous le dimanche 21 juin 2020 pour une fête de la musique sans voiture.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pour tester et promouvoir les nouveaux usages, le dimanche et le mercredi après-midi certaines rues de quartier seront réservées aux piétons et aux vélos, redevenant ainsi des espaces pour les enfants, les familles et les personnes âgées .

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°36

Accroître le soutien à Faites du Vélo ou sa déclinaison sur des événements phares du territoire (comme Faites du vélo à Débord de Loire) et mettre en place des défis mobilité famille à ces occasions.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Pas de commentaire

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Création des randos-vélos évoquées ci-dessus.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Soutien renforcé en lien avec les dimanches sans voiture.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous discuterons, dès le début du mandat, des moyens que Nantes Métropole peut vous apporter que ce soit dans le cadre de la convention pluriannuelle qui vous lie à la collectivité que dans le cadre des actions menées en partenariat chaque année.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°37

Adopter l'éco-conditionnalité pour les autorisations d'occupation de l'espace public. Soutenir les organisateur-riche-s d'événements accueillant du public par des mesures d'accompagnement subventionnées : services vélo, traces GPS, exemple de communication informations pratiques, solutions de stationnement.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

En ce qui concerne l'éco-conditionnalité, nous préférons mettre en place des mesures incitatives.

Nous préférons mettre à disposition du matériel municipal, à titre gracieux ou non, plutôt que de distribuer des subventions.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Nous souhaitons limiter drastiquement l'usage des espaces publics par des acteurs commerciaux. Dans cette mesure nous préférons soutenir efficacement les organisateurs d'événements aux changements de comportements plutôt que de les pénaliser.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

A condition que cela ne pénalise pas les petites structures.

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Pour atteindre l'objectif de 12% de part modale, il faudra mettre 60 000 personnes à vélo. Toutes les opportunités pour expliquer, inciter, communiquer en direction du grand public et des organisateurs d'événements seront utilisées. Progressivement, introduire ces clauses dans les conventions signées entre la Ville et les associations organisatrices.

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous accompagnerons les acteurs pour aller vers l'écomobilité de tous les événements organisés sur l'espace public notamment en proposant des stationnements vélos.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°38

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable S'engager sur une tolérance zéro envers le stationnement illicite récurrent dont les bandes cyclables et les trottoirs, le stationnement longitudinal non respecté, et le débordement dans les bandes cyclables par tous les moyens appropriés.

Besoin spécifique par exemple autour du parc expo de la Beaujoire, des stades et gymnases, Trocardière, salles culturelles, festives, etc.

Les moyens à dispositions sont par exemple : la vidéo verbalisation, voiture LAPI (véhicule équipé d'un système qui permet de lire des plaques d'immatriculation), verbalisation systématique au passage de policiers, élargissement des fonctions des ASVP.

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Nous visons une politique de tolérance et de médiation.

Nous ne verbaliserons pas les stationnements de deux roues sur les trottoirs, tant que le stationnement n'est pas gênant. Par contre, nous verbaliserons tous les stationnements inappropriés sur les pistes cyclables et les aménagements.

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Mais la verbalisation des comportements à risque fait partie des solutions à court terme, de même que la réduction de la place accordée à la voiture. Le problème sous-jacent à ces stationnements illégaux est le manque d'accès en transport en commun ou vélo avec le plan logement, développer l'accès aux zones d'activités et d'emplois en créant de nouvelles lignes. Nous sommes réservés sur la mise en place d'outils de répression high-tech, qui n'augurent pas d'une société désirable.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Evolution des missions des AVSP, création d'un code de la rue, s'appuyer sur les caméras et sur les ASVP et policiers municipaux pour sanctionner les stationnements illicites, les comportements dangereux, le non-respect des sas-vélos...

Julie Laernoès (Nantes Ensemble)

Nantes Ensemble affirme qu'une tolérance zéro sera appliquée pour le stationnement illicite sur les trottoirs et les aménagements.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Nous mettrons en place la vidéo verbalisation grâce à un véhicule équipé via le système de Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation (LAPI), pour lutter contre le stationnement illicite rendant dangereux la pratique du vélo ou les déplacements piétons.

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Action n°39

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.

Exemples d'actions à mener : soutenir et cofinancer une campagne organisée par les associations « parole de cyclistes et piétons », apposer à l'arrière de chaque véhicule communal ou communautaire un rappel type « Je respecte le code de la route, je protège les piétons et les cyclistes » (rappel de l'engagement du conducteur et message aux autres usager-ère-s).

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Les plans de communication ne seront pas tournés vers du « victim-bashing ». Ces plans de communication seront orientés afin de montrer pourquoi l'usage du vélo est un bienfait pour les pratiquant-es mais aussi pour les usager-ères des autres modes de transport.

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Adoption du code de la rue, coécrit avec les acteurs concernés, et large communication grand public.

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Pas de commentaire

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Pas de commentaire

Commentaires généraux

Hugo Sonnier (Nantes en exemple)

Pas de commentaire

Margot Medkour (Nantes en Commun)

Merci pour le travail colossale que vous menez !

Nos propositions sont disponibles ici : <https://municipales2020.nantesencommun.org/project/refaire-du-velo-un-mode-de-transport-populaire-et-sur/>

Valérie Oppelt (NantesAvecVous)

Pas de commentaire

Julien Bainvel (Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes)

Pas de commentaire

Julie Laernoës (Nantes Ensemble)

Se déplacer en sécurité et en réduisant son empreinte carbone sera la priorité de notre mandature. Notre objectif : inverser la hiérarchie des modes de déplacement pour mettre le paquet sur les modes doux, au premier rang desquels la marche et le vélo, les transports en commun et réduire la part des déplacements motorisés. Nous mettrons les moyens nécessaires à la hauteur de notre ambition : multiplier par 4 la part modale du vélo, pour passer à 12%.

Johanna Rolland (Nantes en confiance)

Pas de commentaire

Nicolas Bazille (Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs)

Ne souhaitant pas faire de promesses suspendues en l'air, nous avons fait le choix de ne pas répondre dans le détail à l'ensemble de votre questionnaire. Les rapports de force électoraux sont tels que Lutte ouvrière n'est pas en situation de conquérir une municipalité. Mais nous pouvons avoir des élus. Des élus Lutte ouvrière seraient alors les yeux et les oreilles des travailleurs pour dénoncer les injustices dont les classes populaires sont victimes. Ils soutiendraient les luttes des familles ouvrières en les aidant à porter leurs revendications. Dans tous les choix auxquels une municipalité peut être confrontée, où les intérêts des travailleurs, des chômeurs et des pauvres s'opposent à ceux des classes aisées, ils choisiraient le camp des travailleurs et des plus démunis. Telle est notre démarche dans ces élections municipales.

C'est dans cette perspective que nous tenons à faire les observations suivantes :

1. Développer les pistes cyclables, cela tombe sous le sens et ne devrait même plus être l'objet d'un débat. Mais pour se rendre à vélo au travail, encore faut-il avoir un travail, et un travail assez proche de chez soi. La préoccupation principale des travailleurs à Nantes, dans la métropole et ailleurs est d'avoir un travail et de le garder. Cela passe par la conscience que le monde du travail doit se mobiliser contre le grand patronat, alors que de grands groupes capitalistes tels que Carrefour, Airbus ou la Société Générale ont récemment annoncé la suppression de milliers de postes, de même d'ailleurs que l'État – par exemple, la suppression de 500 postes d'ici à 2022 au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), chargé notamment de mener des études destinés à favoriser et sécuriser la pratique du vélo.
2. L'idée qu'il faut développer les déplacements à vélo, ou d'ailleurs les transports en commun, est largement consensuelle. La question la plus importante est cependant la suivante : qui paye ? Pour notre part, 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. Nous refusons que les travailleurs et les plus pauvres aient à supporter ces frais. L'essentiel des richesses produites par les travailleurs est accaparée par les capitalistes, petits et grands, c'est à ceux-là de payer et non aux travailleurs. Faire payer les travailleurs, qui produisent toutes les richesses mais n'en touchent qu'une fraction sous la forme de leur salaire, revient en fait à les amputer d'une partie de leur salaire, à les voler une seconde fois, en somme à leur faire supporter les frais de leur propre exploitation.
3. Les travailleurs vivent là où leurs salaires leur permettent. Et cela ne correspond pas nécessairement à ce qu'il y aurait de plus rationnel du point de vue des déplacements et de l'organisation des mobilités. C'est, encore une fois, à ceux qui dirigent cette société, c'est-à-dire aux capitalistes, d'assumer les problèmes qu'engendrent l'organisation économique et sociale dont ils tirent profit. De ce point de vue, il serait légitime que le temps de transport soit décompté du temps de travail. L'organisation rationnelle de la production, du logement et des transports ne pourra se faire qu'à condition d'être planifiée en fonction des besoins de tous, ce qui présuppose d'arracher aux capitalistes, les Peugeot, Michelin, Bolloré et autres, la direction de la société en fonction des profits qu'ils espèrent faire, c'est-à-dire d'exproprier les grandes entreprises et les grandes banques pour les mettre sous le contrôle des travailleurs eux-mêmes. Ce n'est qu'une fois la société débarrassée de la dictature du profit qu'il sera possible de réorganiser rationnellement la production, le logement et les transports – les transports en commun comme l'ensemble des mobilités dites « actives », vélo en tête.