

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Nantes (44)

## Réponses de Margot Medkour, au nom de la liste « Nantes en Commun »

– le 28/02/2020 à 18:07 –

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

#### Action n°1 : je m'engage

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.*

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.

#### Action n°2 : je m'engage

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

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.

### Action n°3 : je m'engage

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

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

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.

## Développer un réseau cyclable cohérent

### Action n°4 : je m'engage

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 « Vélopérip'h' ».

*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.*

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/>

### Action n°5 : je m'engage

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.*

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/>

#### Action n°6 : je m'engage

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.

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

#### Action n°7 : je m'engage

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.*

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.

#### Action n°8 : je m'engage

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

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.

### Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

#### Action n°9 : je m'engage

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons. Centre-ville et zones sensibles (écoles, ZTL, etc.) notamment.

Le problème des angles-mort est réel. Le radar de détection fait partie des solutions mais est difficilement applicable actuellement. Nous agissons 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).

#### Action n°10 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°11 : je suis indécis-e

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).*

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 étoiles 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.

### Action n°12 : je m'engage

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

*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.*

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.

### Action n°13 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°14 : je m'engage

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 répétiteurs, révision du cadencement des feux, marquage original des sas vélo (avec symboles), etc.

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.

### Action n°15 : je m'engage

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.

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.

### Action n°16 : je ne m'engage pas

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.*

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

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°17 : je m'engage

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.*

Nous sommes tout à fait favorables à cette proposition

### Action n°18 : je m'engage

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.

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.

### Action n°19 : je m'engage

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

*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.*

### Action n°20 : je m'engage

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

*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.*

### Action n°21 : je m'engage

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

### Action n°22 : je m'engage

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

### Action n°23 : je m'engage

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

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

#### Action n°24 : je m'engage

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

*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).*

#### Action n°25 : je m'engage

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

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

#### Action n°26 : je m'engage

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.*

#### Action n°27 : je m'engage

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.*

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

## Promouvoir une culture vélo

#### Action n°28 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

*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.*

#### Action n°29 : je m'engage

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.*

#### Action n°30 : je ne m'engage pas

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.*

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.

#### Action n°31 : je m'engage

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

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.

#### Action n°32 : je m'engage

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

### Action n°33 : je m'engage

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.

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.

### Action n°34 : je m'engage

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.*

### Action n°35 : je m'engage

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.

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

### Action n°36 : je m'engage

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.

### Action n°37 : je ne m'engage pas

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

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.

### Action n°38 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°39 : je m'engage

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

*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).*

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.

## Commentaires généraux

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/>