

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Nantes (44)

Réponses de Julien Bainvel, au nom de la liste « Laurence Garnier Mieux Vivre à Nantes »

– le 06/03/2020 à 14:32 –

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.

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.

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.

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 cycliste associant l'ensemble des acteurs concernés se réunira 6 fois par an .

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 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.

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 « 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.

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...)

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 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...

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.

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 départements.

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.

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

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.

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.

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.

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.

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 usagers-ère-s autorisés.

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.

Action n°11 : je m'engage

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).

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.

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.

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)

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.

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.

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

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

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.

Formation des écoliers au permis vélo et Mise en oeuvre 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-Felix 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 certains 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).

Action n°16 : je m'engage

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 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.

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.

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

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.

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

Action n°19 : je m'engage

Planter 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.

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.

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.

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.

Action n°21 : je m'engage

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

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

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.

Mise en œuvre progressive

Action n°23 : je m'engage

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

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

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).

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...

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Action n°30 : je m'engage

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.

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

Action n°31 : je m'engage

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

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)

Action n°32 : je m'engage

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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

Création des randos-vélos évoquées ci-dessus.

Action n°37 : je m'engage

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.

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.

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.

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...

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).

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

Commentaires généraux

Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e