

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Nantes (44)

Réponses de Julie Laernoës, au nom de la liste « Nantes Ensemble »

— le 06/03/2020 à 14:59 —

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.

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

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.

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

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.

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.

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.

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.

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 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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

Action n°11 : je ne m'engage pas

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 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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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. A l'heure des entrées et sorties des écoles, nous donnerons une priorité absolue aux vélos et aux piétons.

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.

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.

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 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.

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.

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.

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.

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 reconvertir 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.

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.

Action n°24 : je ne m'engage pas

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

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.

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

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.

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)

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.

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.

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.

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

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.

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

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.

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

Action n°31 : je m'engage

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

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'élu.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 habitant.e.s. Nous remettrons à plat la question des déplacements longue distance avec l'utilisation systématique du train en France métropolitaine.

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.

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 quelques 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.

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.

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.

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 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.

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.

Soutien renforcé en lien avec les dimanches sans voiture.

Action n°37 : je m'engage

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.

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.

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

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).

Commentaires généraux

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%.