

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

## Nantes (44)

### Réponses de Nicolas Bazille, au nom de la liste « Lutte ouvrière- Faire entendre le camp des travailleurs »

– le 06/03/2020 à 22:26 –

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

##### Action n°1 : je suis indécis-e

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.*

##### Action n°2 : je suis indécis-e

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.*

##### Action n°3 : je suis indécis-e

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.*

#### Développer un réseau cyclable cohérent

##### Action n°4 : je suis indécis-e

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.*

#### **Action n°5 : je suis indécis-e**

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.*

#### **Action n°6 : je suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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.

#### **Action n°10 : je suis indécis-e**

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 expliciter (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.*

#### **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).*

**Action n°12 : je suis indécis-e**

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.*

**Action n°13 : je suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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.

**Action n°15 : je suis indécis-e**

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.

**Action n°16 : je suis indécis-e**

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.*

**Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo****Action n°17 : je suis indécis-e**

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.*

**Action n°18 : je suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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

**Action n°22 : je suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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

**Action n°24 : je suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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 suis indécis-e**

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.*

**Promouvoir une culture vélo****Action n°28 : je suis indécis-e**

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 suis indécis·e**

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 suis indécis·e**

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.*

**Action n°31 : je suis indécis·e**

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

**Action n°32 : je suis indécis·e**

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

**Action n°33 : je suis indécis·e**

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.

**Action n°34 : je suis indécis·e**

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 suis indécis·e**

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.

**Action n°36 : je suis indécis·e**

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 suis indécis·e**

Adopter l'éco-conditionnalité pour les autorisations d'occupation de l'espace public. Soutenir les organisateur·rice·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 suis indécis·e**

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.*

**Action n°39 : je suis indécis·e**

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**

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

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

1. Développer les pistes cyclables, cela tombe sous le sens et ne devrait même plus être l'objet d'un débat. Mais pour se rendre à vélo au travail, encore faut-il avoir un travail, et un travail assez proche de chez soi. La préoccupation principale des travailleurs à Nantes, dans la métropole et ailleurs est d'avoir un travail et de le garder. Cela passe par la conscience que le monde du travail doit se mobiliser contre le grand patronat, alors que de grands groupes capitalistes tels que Carrefour, Airbus ou la Société Générale ont récemment annoncé la suppression de milliers de postes, de même d'ailleurs que l'État – par exemple, la suppression de 500 postes d'ici à 2022 au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), chargé notamment de mener des études destinés à favoriser et sécuriser la pratique du vélo.

2. L'idée qu'il faut développer les déplacements à vélo, ou d'ailleurs les transports en commun, est largement consensuelle. La question la plus importante est cependant la suivante : qui paye ? Pour notre part, nous sommes favorables à ce que le patronat prenne à sa charge l'entièreté des coûts directs et indirects des aménagements urbains et des transports, à vélo notamment. Nous refusons que les travailleurs et les plus pauvres aient à supporter ces frais. L'essentiel des richesses produites par les travailleurs est accaparée par les capitalistes, petits et grands, c'est à ceux-là de payer et non aux travailleurs. Faire payer les travailleurs, qui produisent toutes les richesses mais n'en touchent qu'une fraction sous la forme de leur salaire, revient en fait à les amputer d'une partie de leur salaire, à les voler une seconde fois, en somme à leur faire supporter les frais de leur propre exploitation.

3. Les travailleurs vivent là où leurs salaires leur permettent. Et cela ne correspond pas nécessairement à ce qu'il y aurait de plus rationnel du point de vue des déplacements et de l'organisation des mobilités. C'est, encore une fois, à ceux qui dirigent cette société, c'est-à-dire aux capitalistes, d'assumer les problèmes qu'engendrent l'organisation économique et sociale dont ils tirent profit. De ce point de vue, il serait légitime que le temps de transport soit décompté du temps de travail.

L'organisation rationnelle de la production, du logement et des transports ne pourra se faire qu'à condition d'être planifiée en fonction des besoins de tous, ce qui présuppose d'arracher aux capitalistes, les Peugeot, Michelin, Bolloré et autres, la direction de la société en fonction des profits qu'ils espèrent faire, c'est-à-dire d'exproprier les grandes entreprises et les grandes banques pour les mettre sous le contrôle des travailleurs eux-mêmes. Ce n'est qu'une fois la société débarrassée de la dictature du profit qu'il sera possible de réorganiser rationnellement la production, le logement et les transports – les transports en commun comme l'ensemble des mobilités dites « actives », vélo en tête.