

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.

Commentaire :

Exemple de possibilité de financement : La Ville doit donner l'exemple en instituant l'indemnité kilométrique vélo pour ses agents (mesure immédiatement applicable).

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.

Commentaire :

Le comité vélo régulier ne devrait pas être constitué uniquement d'experts d'usage associatifs mais également de citoyens de la commune qui veulent oeuvrer sur l'ensemble des problématiques vélo de la ville.

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.

Commentaire :

Les initiations à la pratique du vélo, pour se sentir assez à l'aise pour circuler à vélo au quotidien, seront largement promues et développées, pour les citoyens mais aussi les employés municipaux. Autre levier d'importance déjà cité, la Ville doit instituer l'indemnité kilométrique vélo pour ses agents (mesure immédiatement applicable).

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.

Commentaire :

Une des mesures phares de notre programme : passer toute la ville à 30 km/h et faire évoluer la hiérarchie voiture/vélos sur la voirie.

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.

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 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.

Commentaire :

Le vélo est aujourd'hui sous-exploité : son potentiel est énorme. L'objectif du Plan de développement urbain (PDU) – un triplement de la part modale (de 4 % aujourd'hui à 12 % en 2030) – ne doit être vu que comme un intermédiaire, puisqu'une part modale de 30 %, voire 40 %, comme certaines villes néerlandaises ou danoises, est envisageable. Il reste énormément à faire pour mettre en place un « système vélo » qui combine aménagements, modification des règles de voirie, services, et évolutions culturelles dans le respect de la sécurité des piétons, notamment sur les voies partagées vélos/piétons.

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 ne m'engage pas

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 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.

Commentaire :

Une des mesures phares de notre programme : passer toute la ville à 30 km/h et faire évoluer la hiérarchie voiture/vélos sur la voirie.

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).

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.

Commentaire :

Une des mesures phares de notre programme : passer toute la ville à 30 km/h et faire évoluer la hiérarchie voiture/vélos sur la voirie.

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

Commentaire :

Pourquoi des boutons poussoirs déclenchés par les cyclistes, pour obtenir le feu vert, comme pour les piétons ?

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.

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.

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.

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.

Commentaire :

Nous agissons au développement de l'embarquement des vélos à bord des transports collectifs. Il sert l'intermodalité, car il peut être utilisé par un public local non motorisé (jeunes, précaires, autres).

Nous insisterons donc auprès de la Métropole, pour que, à l'occasion du renouvellement des bus et des tramways, de meilleurs équipements soient prévus : emplacements polyvalents, plateformes abritées à l'arrière, 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.

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.

Commentaire :

Au moins des abris extérieurs.

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.

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.

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 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.

Action n°31 : je m'engage !

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

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 ne m'engage pas

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.

Commentaire :

Question sans objet : il n'y a pas de police municipale à Rezé.

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.

Commentaire :

Levier d'importance déjà cité, la Ville doit instituer l'indemnité kilométrique vélo pour ses agents (mesure immédiatement applicable).

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.

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 m’engage !

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.

Commentaire :

Nous ne saisissons pas bien "traces GPS"...

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.

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

Une des mesures phares de notre programme : passer toute la ville à 30 km/h, et faire évoluer la hiérarchie voiture/vélos sur la voirie. Avec le développement massif de la part modale cycliste que nous prônons, les aménagements que nous développerons, même nombreux et bien conçus, risquent d’être saturés. Une bonne solution pour minimiser ce problème à peu de frais est de généraliser la vitesse à 30 km/h, sur toutes les voies. Car une ou un cycliste entraîné avec un bon vélo peut facilement rouler à 30 km/h, et peut donc rouler au milieu de la chaussée, sans pouvoir être dépassé

par les autos. Cela désengorgera les aménagements cyclables pour des cyclistes moins rapides ou moins aguerris