



Transport Nantes est un lobby citoyen qui milite pour des politiques ambitieuses en faveur des transports doux – tramway, bus, vélo, pied, PMU, trottinette : à chacun de choisir pour soi.

Notre objectif est de stimuler une augmentation significative de l'offre de transport dans la région nantaise afin d'avoir un réel impact dans les vies de nos concitoyens. Et ce, avec des propositions concrètes et réalisables que nous souhaitons voir devenir des décisions lors de votre prochain mandat.

Questions pour candidat·e·s et partis politiques

en amont des élections municipales 2020

Nous souhaiterions connaître vos réponses aux dix questions suivantes.

Sachant que les compétences du mandat précis auquel vous serez élu.e peuvent changer le sens des questions, nous vous demandons de répondre avec ce que vous vous engagez à réaliser ou ce que vous soutiendrez efficacement et avec passion selon le cas.

Infrastructure vélo et piéton

1. Vélopolitain : Réseau Express Vélo. Sécurité piéton et cycliste. Se déplacer en voiture durant la première moitié du vingtième siècle a posé souvent des difficultés de navigation : des réseaux de petites rues (et dans certaines villes françaises, de grands boulevards) sans réseaux rapide pour faciliter les déplacements de plus longues distance. Le vélo souffre aujourd'hui des mêmes maux.

Afin d'encourager les déplacements à vélo, la région nantaise doit se doter d'un réseaux express vélo qui permet de tisser dans la métropole et sa région une toile cohérente. Nantes Métropole a commencé ce projet avec ses quelques axes structurantes : un bon début malgré certains points faibles, mais largement insuffisant.

Nous avons écrit un manifeste, une pétition à la nouvelle (au nouveau) maire de Nantes. Nous appelons ce projet le Vélopolitain, et il a déjà vu plus de 500 signatures dans son premier mois. Tout déplacement qu'un.e nantais.e choisit de faire à vélo doit être faisable avec une courte distance sur petite rues ou piste cyclable sécurisée, un segment sur le réseau express vélo, suivi d'une courte distance sur petites rues ou piste cyclable sécurisée.

L'expérience dans d'autres villes françaises et européennes montre clairement que ce type d'infrastructure fait exploser la part modale cycliste. Son coût est faible, limité à quelques dizaines de millions d'euros. Le coût est facilement compensé par les infrastructures automobile qu'on évite de construire, qui elles coûtent des centaines de millions d'euros.

- a. Si vous êtes élu·e, est-ce que vous vous engagez à réaliser durant votre mandat un réseau express vélo dans la région nantaise afin que les cyclistes actuels et futurs puissent se déplacer efficacement et en sécurité ?
- b. Afin de fournir une mobilité active et écologique et de réduire les bouchons dans la région nantaise, si vous êtes élu·e, vous engagez-vous au développement d'une infrastructure sécurisante cyclable et piétonne sur le territoire de Nantes Métropole, afin que chaque citoyen puisse choisir équitablement entre les différents modes de transport et sans se voir imposer un mode de déplacement qui favorise de fait les véhicules motorisés. (Prenons comme définition de "sécurisant" que vous pouvez marcher ou faire du vélo avec un enfant de 8 ans sans soucis de sécurité.)

2. Places et ronds-points. Nous sommes entouré·e·s d'espace verts — les "places" qui sont souvent des ronds-points — qui sont quasi-inaccessibles en raison de la circulation automobile autour. (Par "place" nous voulons dire les espaces verts qui peuvent accueillir le public mais qui sont entourées de rues, tel que la Place Canclaux, la Place Mellinet ou le Rond-Point Abel-Durant) Si vous êtes élu·e, est-ce que vous vous engagez à transformer toute place dans votre commune en zone de rencontre (20 km/h avec priorité absolue aux piétons et aux cyclistes) ?

3. Signalisation. La signalisation urbaine dominante est avant tout destinée aux véhicules motorisés. Ce qui sous entend que ceux-ci seraient le seul mode de déplacement.

Pour promouvoir les déplacements à pied et à vélo il faut investir massivement dans une signalétique et un balisage spécifique à chaque mode de déplacement, comme cela existe notamment en Suisse. Si celle-ci est présente en partie dans le centre ville de Nantes elle est peu visible et incohérente dès que l'on s'éloigne du centre.

Si vous êtes élu·e, vous engagez-vous à l'installation intercommunautaire de panneaux de direction destinés aux cyclistes et aux piétons ?

Transports collectifs

4. TER et cars. Nos TER ainsi que nos cars départementaux sont sous-utilisés, avec des fréquences basses, voire inexistantes à certains horaires. L'été, l'accès aux plages ou aux espaces naturels est plus compliqué à cause de créneaux horaires plus faibles qui encouragent l'usage de la voiture personnelle.

- a. Si vous êtes élu·e, vous engagez-vous à augmenter la cadence sur toutes les lignes de TER et de car pour que l'offre soit une alternative crédible à la voiture ?

Un frein supplémentaire à l'usage des transports collectifs est la grande variation d'instruments de tarification. Certaines villes, comme Londres avec sa carte Oyster, permet l'usage de tous les réseaux de transports collectifs avec une seule carte qui, elle, est capable de porter tous les abonnements et tarifs individuels que proposent les plusieurs fournisseurs de transports. (À noter que nous ne parlons pas d'une unification des tarifs, bien que cela serait une bonne chose. Nous parlons uniquement d'un instrument commun

et unique de paiement qui permet de voyager sans réfléchir à chaque changement de véhicule.)

- b. Si vous êtes élu·e, vous engagez-vous à travailler avec les entreprises de transport afin d'offrir aux résidents de la région nantaise un seul moyen de paiement qui puisse servir à se déplacer partout dans la région sans réfléchir ?

Sachant que certains de ces modes sont hors de la compétence de votre future fonction, vous engagez-vous toutefois à engager des démarches et à engager des partenariats auprès des institutions compétentes : la région (TER et Lila) ou une autre intercommunalité pour que cet objectif soit réalisé ?

5. Aéroport. L'aéroport de Nantes Atlantique est peu desservi par transports collectifs, sauf en partant du centre. En outre, la voiture est le seul moyen d'accès à l'aéroport pour les vols tôt en matinée et tard en soirée. L'accès par vélo est fortement découragé, sans parking vélo crédible.

- a. Si vous êtes élu·e, vous engagez-vous à aménager avec une piste cyclable sécurisée la rue de l'Aviation qui permet un accès facile à la zone aéroportuaire tant pour les usagers de l'aéroport que pour les salarié.e.s qui travaillent sur cette zone (2.500 sal. hors Airbus) ?
- b. Vous engagez-vous à la création de places de parking vélo sécurisées à l'aéroport de Nantes-Atlantique suivant l'exemple dans d'autres ville qui le propose avec réussite ?
- c. En outre, vous engagez-vous à atteindre un objectif de 25 % de part modale en transports en commun avant la fin de votre mandat entre les points de connexion entre Nantes Métropole et l'aéroport ?

Politique urbaine et métropolitaine

6. Fournisseur de mobilité. Les villes comme Oslo ont redéfini leur rôle en mobilité : elles sont fournisseurs de mobilité plutôt que fournisseurs de rues. En effet, à chaque fois qu'un·e Nantais·e est obligé de prendre sa voiture pour une démarche en métropole, cela entérine ce "besoin" de voiture et influe également son choix pour son prochain déplacement.

Il n'est pas sans utilité de remarquer que pour qu'un choix soit crédible, la fréquence horaire est importante, généralement au moins toutes les 15 minutes pour les communes éloignées du centre de Nantes.

Si vous êtes élu·e, est-ce que vous vous engagez à faire de nos transports collectifs un système qui offre un choix crédible pour la plupart des voyages aux heures ouvrées des transports collectifs ?

7. Usage officiel. Le fonctionnement de nos villes et de notre métropole est à l'image des agents publics qui l'assurent. Faire la promotion des déplacements en modes actifs suppose que ceux-ci se déplacent majoritairement en utilisant ces modes actifs ou en transports collectifs.

- a. Si vous êtes élu.e, vous engagez-vous à un objectif de 50% des déplacements domicile - travail ainsi que 50% des déplacements professionnels faits sans voiture en utilisant prioritairement le vélo pour les déplacements inférieurs à 5 km et en supprimant une grande partie des véhicules motorisés de fonction ?
- b. Vous mêmes en tant qu'élus.e.s vous engagez-vous à montrer l'exemple et à vous déplacer à vélo y compris pour vous rendre à des réceptions à l'image des élus.e.s des pays nord européens ?

8. Police municipale à vélo. Les cyclistes dans nos villes et dans notre métropole se sentent particulièrement en danger. Les statistiques des urgences viennent confirmer cette représentation de l'insécurité routière. Heureusement ce sont souvent des accidents peu graves mais qui entraînent parfois des arrêts de travail. Ceci constitue un frein à l'usage du vélo et amène les responsables d'entreprise à décourager leurs salarié.e.s l'utilisation de ce mode de transport. Ce qui est paradoxal car d'autres statistiques démontrent que les cyclistes ont moins d'arrêt de travail dûs à la maladie.

- a. Si vous êtes élu.e, vous engagez-vous à la création d'une brigade de police municipale à vélo chargé de veiller à la sécurité des cyclistes et à transférer une partie de l'effectif des ASVP à lutter contre les stationnements dangereux pour les piétons et les cyclistes en dehors des périmètres de stationnement payant (stationnements sur les trottoirs et sur les aménagements cyclables).
- b. Vous engagez-vous à la mise en place d'une vidéo verbalisation pour faire face à l'ensemble des incivilités routières qui mettent en danger les piétons et les cyclistes (stationnements dangereux, vitesse excessive, absence de clignotants, 2RM utilisant les aménagements cyclables, non respect des SAS vélos) ?
- c. Vous engagez-vous avec les associations liées aux différents modes actifs de transports (piétons/vélos) à engager dans la première année de votre mandat une réflexion globale et transparente autour de la réglementation routière afin de renverser les normes qui favorisent de fait les véhicules motorisés en milieu urbain.
- d. Vous engagez vous à l'issue de ces réflexions à engager une phase de tests d'expérimentation sur l'ensemble du territoire de Nantes Métropole afin de valider ces nouvelles normes ?

Purement à titre d'exemple, nous pourrions proposer des expérimentations comme la priorité des piétons et des vélos sur les véhicules motorisés, le dépassement interdit des cyclistes dans les zones 30, la transformation des stops en cédez le passage pour les vélos, la suppression de l'obligation de création de places de parkings voiture, et la création d'une obligation de création de places de parking vélo et sur la voie publique et, en contexte privé, au moins aussi proche des portes d'entrée et de sortie que les places automobiles les plus proches.

9. Formation d'ingénieurs. Les ingénieurs et techniciens voiries ont essentiellement une formation routière. Vous engagez-vous dans la première année de votre mandat à finaliser avec eux un cursus de formation orienté aménagements cyclables urbains en leur offrant des sessions d'étude aux Pays Bas ou au Danemark, pays modèles dans les domaines de la cyclabilité urbaine.

10. Autres propositions. Avez-vous d'autres propositions qui servent à évoluer l'offre et le choix de déplacements dans la région nantaise ?

Merci d'envoyer vos réponses à sondage@transport-nantes.com.

Afin de représenter correctement vos réponses, merci de nous indiquer qui vous êtes et pour qui vous répondez :

Votre nom (ne sera pas partagé publiquement) :

Mél :

Date :

Les réponses sont pour qui ?

Candidat / liste :

Mél :

Twitter :

Web :

Facebook :

Un résumé de vos réponses sera affiché sur notre site web. Les réponses elle-mêmes y seront également disponible.

Nous médiatiserons un retour de sondage par jour maximum. Si nous en recevons plusieurs dans la même journée, nous vous demandons votre patience. Vous avez bien entendu le droit de changer votre position pendant la campagne : il suffit de nous envoyer la modification souhaitée.