



Labo 258

Thématique
Ville Zéro Carbone
Mobilité

Piloté par : Annie-Claude Thiolat		Mode de production Ateliers ○ Nombre de rencontres, auditions etc... 2 puis travail réseaux
--	--	--

Les questionnements de départs
 Problématiques, inquiétudes, défis ...
 C'est quoi une ville zéro carbone, et plus particulièrement la mobilité ?
 Les habitants dans leur ensemble sont plutôt adeptes de la voiture, comment les faire changer ? les aspirations environnementales sont-elles suffisantes, réellement partagées ? Nantes a une offre importante en termes de mobilité mais est-elle suffisamment connue ? bien utilisée ?
 La mobilité zéro carbone doit être une tendance générale à laquelle répondent dans l'ordre de performance : la marche, le vélo, les transports en commun, l'auto partage et le covoiturage > comment faire choisir ces modes de façon privilégiée.
 La voiture reste encore un critère de réussite sociale, comment s'en défaire ou le reporter sur d'autres modes tels que le vélo ?
 Comment faire passer les usagers d'une logique de possession à une logique d'utilisation ? comment mieux partager ?
 Comment transformer ses déplacements en multimodalité utile (économie, santé, bien être, environnement, climat, etc.)

Les atouts de Nantes, ce sur quoi on peut compter <ul style="list-style-type: none"> - Une tendance aux zones 30 - Début de zones de rencontre - Des aménagements cyclables en hausse - Un bon système de vélo partagé + vélo location longue durée (standard été VAE) - Une offre transport public riche et en évolution avec un réseau express (Chronobus et Busway) - Des véhicules TC respectueux - Une carte transport opérationnelle pour la multimodalité - Une offre d'auto partage - Une offre covoiturage - Un club mobilité entreprises - Les Boîtes à vélo - Réfléchir sur la logistique urbaine <p>Toutes les dimensions d'une ville en transition mais à mettre en œuvre</p>	Les manques / axes de progrès / controverses / divergences <ul style="list-style-type: none"> - Une généralisation logique des zones 30 et leur respect - Une lisibilité et continuité cyclable, plus de pistes en site propre, - Trop de pistes sur les trottoirs créant des zones de conflit accidentogènes - Absence de verbalisation /non-respect des aménagements - Manque de campagne comportementale, informative des différents modes - Mieux diffuser les informations vers les publics qui en ont besoin - L'impression d'insécurité hors horaires standards (favorise la voiture.) - Partage de l'espace public souvent houleux et à risque - Part modale vélo à augmenter de 9% (donc à gagner sur la voiture) alors que l'espace cyclable est prioritairement pris aux piétons - Culture routière des aménageurs et opérateurs - On est trop souvent dans l'entre soi et cercles convaincus 	Des inspirations ? <ul style="list-style-type: none"> - Généraliser le 30 en centre-ville et zone 30 plus cohérentes et longues ailleurs - Augmenter le nombre de zones de rencontres - Copier le système voiture sur le vélo : stationnements nombreux et sécurisés, plus de priorité vélo, nombreux axes express, - Application nantaise permettant de connaître son gain de temps, gain d'argent, meilleure option mobilité autre que voiture sauf covoiturage ou autopartage, gain de points donnant des avantages. - Communiquer clairement sur l'offre de mobilité nantaise - Rétablir les aides VAE - Mettre en place une carte mobilité très large TAN +++ (ex Rennes, Dijon) - Augmenter le nombre de stationnement vélo - Augmenter la signalétique des temps de déplacement à pied et à vélo - Indiquer le nombre de stationnement vélo sur les panneaux lumineux (idem voiture) - Formation des intermédiaires
--	--	--

		<p>Que toutes les mobilités à tendance zéro carbone soient faciles, intuitives, prioritaires</p> <p>Que les modes soient facilement conjugables (marche/vélo, TC/covoiturage)</p> <p>Que tous les permis de construire délivrés soient assortis de clauses mobilité : stationnements vélos exemplaires, faciliter le covoiturage...</p>
<p>Les changements à opérer, la direction à prendre Transitions, mutations, innovations</p> <ul style="list-style-type: none"> - Libérer l'espace public de toutes les voitures qui peuvent être remplacées par un autre mode - Arrêter de ne pas communiquer sur le temps perdu en voiture - Créer une vraie carte de mobilité rassemblant le maximum de services - Former, informer puis verbaliser (le contrat /la contrainte) > faire respecter l'espace public notamment le stationnement de plus en plus invasif et dangereux pour piétons, cyclistes et TC là où il est interdit - Créer de véritables campagnes comportementales validés par les experts d'usage - Revoir les modes d'informations sur l'offre multimodale, - Ne plus donner l'impression d'être trop tolérant à l'usage intempestif de la voiture - Susciter la motivation au changement par des avantages évidents pour ceux qui en font l'expérience - Collaborer avec les associations expertes mais aussi les écouter et suivre leurs préconisations - Informier, partager et appliquer les principes d'une Ville en transition, ne pas être trop discrète 		
<p>Ce qui nous rassemble (valeurs par exemple) Nantes a toutes les cartes en main pour être une vraie ville en transition, Un travail mené de longue date (plan climat, déplacement, alimentation, logement...) Une aspiration à être une ville du bien vivre, du partage, de la solidarité Une ville verte</p>	<p>Les acteurs, citoyens, organisations à impliquer demain</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asso experts d'usage - Aménageurs et opérateurs de mobilité - Associations d'usagers, de locataires, les entreprises, les établissements s de formation 	<p>Une action phare ça serait ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une carte multimodalité couplée à une application/infos/jeu/crédit gain - Communiquer sur les réductions de GES dues à l'effort collectif en termes de mobilité
<p>Et si vous deviez résumer l'ambition en deux-affirmations ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Devenir une vraie ville en transition dans une résilience acceptable par le plus grand nombre - Que les aménagements, décisions stratégiques et politiques soient vraiment mis en œuvre et respectés - Prioriser réellement les modes non ou peu émissifs CO² 		