

# Municipales 2026

## Enjeux de mobilité : engagez-vous ! Synthèse des préconisations

**18 juin 2025**

Ce document a été co-écrit par un groupement d'acteurs et actrices engagé sur les thématiques des mobilités :

- 60 millions de piétons
- Alternatiba
- Association Nantaises Déplacement Environnement
- Association des Usagers des Transport des Pays de la Loire
- Écopôle
- Fer-Nantes
- Les Boites à vélos - Nantes
- Les Shifters Loire-Atlantique
- Place au vélo
- Rue de l'Avenir
- Virage Énergie Climat

*Ce document donnera lieu à des fiches thématiques plus spécialisées qui seront publiées au fur et à mesure de leur écriture.*



PAYS DE NANTES

Association labellisée Centre Permanent  
d'Initiatives pour l'Environnement



# Table des matières

Préambule.....	3
I – L'aménagement des villes et territoires.....	4
I.1. Ville des courtes distances et « de vie » du 1/4 d'heure (fiche n°1).....	4
I.2. Construire une politique routière pour rééquilibrer l'usage des routes (fiche n°2)	
.....	5
I.3. Aménagements et continuités cyclables (fiche n°3).....	5
II – Politique piétonne (fiche n°4).....	6
III – Accompagner les changements de pratique.....	6
III.1. Acculturation (fiche n°9).....	6
III. 2. Politique tarifaire juste, sociale et simple pour les transports en commun (fiche n°10).....	7
III. 3. Partage de l'espace public (fiche n°11).....	8
IV – La coopération territoriale et inter-institutionnelle.....	8
IV. 1. SERM (fiche n°5).....	8
IV.2. Usage de la Loire pour le transport de marchandises (fiche n°6).....	9
I.1. IV.3. L'aérien (fiche n°7).....	10
IV.3. Zone à Faible Émissions (fiche n°8).....	10
V – Mobilité professionnelle et scolaire.....	11
V.1. Domicile / travail (fiche n°12).....	11
V.2. Domicile / écoles (fiche n°13).....	11
V.3. Déplacement professionnel (fiche n°14).....	11
V.4. Logistique et fret (fiche n°15).....	12
VI – Multimodalité / intermodalité (fiche n°16).....	13
VII – Ils et elles partagent ces mêmes idées .....	14
Signataires.....	14

## Préambule

Accompagner les enfants à l'école, aller à la fac, rejoindre son lieu de travail, retrouver des amis, de la famille, effectuer ses déplacements professionnels, livrer matières premières et marchandises aux entreprises et magasins etc. Nos mobilités (transport de marchandises et déplacement des personnes) sont au cœur de nos vies quotidiennes et des activités économiques. Nos déplacements sont contraints par les manières dont nous aménageons nos territoires et la manière dont nous faisons société. Par conséquent **le changement de mobilité ne repose pas uniquement sur des comportements individuels mais interroge l'ensemble de notre mode de vie et de l'organisation du fonctionnement urbain.**

Les conséquences négatives de ces mobilités sont nombreuses :

- Aggravation du changement climatique par les émissions de GES (gaz à effet de serre) : *nos mobilités représentent 46 % des émissions de GES de Nantes Métropole (PCAET 2025).*
- Danger pour notre santé à cause de la pollution dues aux particules fines : *La mauvaise qualité de l'air est responsable de 40 000 morts par an en France, s'ajoutent à cela le stress, le manque d'activité physique, les accidents....*
- Atteintes à l'environnement et à la biodiversité dues au développement des infrastructures et l'étalement urbain : *Les aménagements liés à la voiture occupent 60% de l'espace alors qu'une voiture reste en moyenne 95% de son temps en stationnement.*
- Dépendance aux énergies carbonées.
- Augmentation des temps de trajets : *En 2023 les actifs parcourraient en moyenne 2km en plus, par rapport à 2009, pour occuper un emploi*
- Inégalité de l'offre de transport générant un déséquilibre social et des territoires : *le manque de transports publics dans les communes périphériques ne permet pas suffisamment aux habitants et habitantes de se déplacer sans voiture.*

Pour répondre à ces enjeux nous faisons des **propositions pour se déplacer moins et autrement de manière plus écologique, juste et inclusive.**

**Chaque solution choisie devra répondre positivement aux enjeux environnementaux, sociaux et territoriaux.** Nous proposons que l'efficacité de chaque projet d'aménagement soit évaluée en termes de report modal, d'impact sur les temps de trajet ou d'accessibilité du territoire.

## I - L'aménagement des villes et territoires

La mobilité dans sa globalité doit être **conçue comme un éco-système dans lequel tous les modes de déplacement sont interconnectés**. La ville elle-même doit être réorganisée pour être plus favorable aux modes actifs et aux transports en commun au détriment de l'autosolisme.

### I.1. Ville des courtes distances et « de vie » du 1/4 d'heure

Le concept de la « ville du 1/4 d'heure » est déjà bien connu des aménageurs de l'agglomération Nantaise et peut être précisé avec celui de la « ville des courtes distances » dont l'objectif est d'offrir aux habitants l'ensemble des services nécessaires à moins de 15 min à pied.

Cela passe par le **développement d'une métropole multipolaire appuyée sur un réseau de centralités denses** où chaque quartier et centre-bourg, constitue une centralité locale vivante **dotée de fonction urbaine complète** laissant des espaces interstitiels moins denses et de la place à la nature (trame verte).

Cette forme urbaine devrait permettre de limiter les besoins de déplacements, notamment pour des motifs fréquents comme les courses ou les trajets domicile-travail, en limitant la dépendance à la centralité nantaise et aux grands centre commerciaux.

### PISTES D'ACTIONS

- Développer la mixité fonctionnelle associant habitat, emplois et services dans les projets d'urbanisme (réorganisation de l'existant ou nouveaux projets in extenso)
- Assurer la cohérence entre les projets d'urbanisme et les plans de mobilité

Vigilance : Créer les conditions de rencontre et de mixité sociale pour ne pas créer des quartiers privilégiés ou uniquement d'habitat social.

## I.2. Construire une politique routière pour rééquilibrer l'usage des routes

Depuis des décennies l'usage de la voiture a été favorisé par l'aménagement d'infrastructures dédiées. **Chaque nouveau projet routier a des conséquences irréversibles sur l'environnement sans pour autant que le bénéfice soit prouvé.** En revanche chaque nouvelle route conduit à un usage accru de la voiture au détriment du développement des alternatives possibles.

### PISTES D'ACTIONS

- S'engager pour ne pas construire de nouvelles routes.  
*Exemple : Opposition au projet du pont de Bellevue.*
- Rééquilibrer l'usage des routes en promouvant systématique des aménagements favorables aux alternatives actives et transports en commun.

## I.3. Aménagements et continuités cyclables

Les aménagements cyclables se multiplient dans le but d'encourager les déplacements à vélo et c'est une bonne chose. Cependant certains aménagements sont réalisés de manière discontinue ce qui complique la pratique et peut devenir dangereux.

### PISTES D'ACTIONS

- Appliquer le référentiel des aménagements cyclables voté au Conseil Métropolitain notamment dans les zones denses en travaillant les carrefours et les connexions entre les axes. Sur les nouveaux projets comme sur les anciens
- Aménagement de la circulation à vélo claire, visible et lisible par tous.  
*Exemple : signalisation verticale et horizontale, mise en valeur des zones à risques*
- Créer des voies cyclables cohérentes et de qualité pour contourner les zones piétonnes denses.

## II - Politique piétonne

Peu importe les modes de déplacement que nous utilisons au quotidien, **nous sommes toutes et tous d'abord des piétons aux besoins et capacités différentes.**

S'investir sur une politique piétonne, c'est mener une réflexion globale sur les déplacements piétons du quotidien et tendre vers l'aménagement d'une ville et d'une vie de courtes distances.

### PISTES D'ACTIONS

- Créer une délégation dédiée aux déplacements à pied
- Attribuer un budget piétons permettant de développer des projets
- Rendre les cheminements piétons sûrs : entretien des revêtements, accessibilité PMR, marquage des passages piétons, éclairages...
- Matérialiser des itinéraires piétons et informer sur les temps de parcours.
- Libérer les trottoirs des obstacles tels que le stationnement sauvage des automobiles, des bacs poubelles « ventouses », de mobiliers temporaires, etc. La sensibilisation à ce problème avant la verbalisation est nécessaire.
- Encourager la réappropriation de l'espace public par les piétons en rendant le cadre plaisant : propreté, toilettes, bancs, ombrage...

## III - Accompagner les changements de pratique

### III.1. Acculturation

Tout changement implique des réticences en particuliers s'ils sont ressentis comme des injonctions. Montrer à voir et proposer des expériences peut aider à accompagner les changements pour les personnes qui sont prêtes à changer de mobilité.

### PISTES D'ACTIONS

- Rendre témoin et faire vivre les effets positifs (santé, cadre de vie...) d'une politique en faveur des mobilités durables.
- Créer des outils de mesure pour rendre visible les résultats.
- Poursuivre les actions de sensibilisation et d'accompagnement avec les acteurs et actrices du territoire notamment en soutenant les structures associatifs.

*Exemple : conduite à vélo, défis climats, atelier auto-réparation de vélo...*

- Communiquer et former autour de la légitimité du partage de la rue entre les modes de déplacement et de l'apaisement du trafic routier.  
*Exemple : code de la rue, déplacement piéton en zone de rencontre, usage des trottinettes et monoroues, rappels du code de la route et de la signification des aménagements...*
- Aller à la rencontre des habitants pour comprendre leurs besoins.  
*Exemple : organiser des balades commentées avec les habitants et habitantes des quartiers ou salariés d'entreprises...*

### **III. 2. Politique tarifaire juste, sociale et simple pour les transports en commun**

Les questions de mobilités durables révèlent les inégalités sociales qui peuvent être atténuées à l'aide d'une politique tarifaire juste, sociale et simplifiée.

#### **PISTES D'ACTIONS**

- Renforcer la tarification sociale et solidaire des transports en commun plutôt que la gratuité. *Exemple : Gratuité des scolaires et sous condition et extension des réductions en fonction des revenus*
- Intégration tarifaire et homogénéisation des tarifs à l'échelle d'un plus grand territoire que la Métropole (transport régionaux, trains, cars...).  
*Exemple : billet unique intégrant la grande périphérie.*
- Simplification des procédés de paiement, d'obtention des cartes... *Exemple : distribution automatique des titres gratuits pour les ayants-droits. Plateformes de paiement mutualisé entre différents réseaux*

### III. 3. Partage de l'espace public

La réduction de la place de la voiture sur l'espace public doit permettre aux habitants de circuler plus sereinement à pied mais aussi à vélo. Des conflits d'usage qui existaient entre la voiture et les piétons commencent à se déporter entre les cyclistes - trottinettistes et les piétons.

Un partage de l'espace public repose sur des comportements individuels mais surtout sur une lisibilité des aménagements.

#### PISTES D'ACTIONS

- Dissocier systématiquement les pistes cyclables des trottoirs et créer des voies cyclables adaptés à différentes types de cycles (cyclo-mobilité pro, vélos adaptés...)
- Rendre visible et compréhensible les zones de circulation par la signalétique verticale et horizontale, notamment dans les aires piétonnes, les zones de rencontre et les zones dangereuses
- Réorganisation de la circulation cycliste en zone piétonne :  
*Exemple : proposer des stationnements de vélos en bout de rues ou de zones piétonnes pour encourager à poser garer son vélo en dehors*
- Rechercher une meilleure sécurisation des cyclistes sur la voirie commune en ralentissant le trafic automobile
- Privilégier les continuités des modes actifs pendant les temps de travaux
- Supprimer le transit automobile dans les rues résidentielles pour sécuriser les mobilités actives

## IV - La coopération territoriale et inter-institutionnelle

Les questions de mobilité dépassent les limites administratives de la métropole. Il est donc nécessaire de **travailler en coopération avec les institutions d'échelle différentes** (Département, Région, État), **ainsi que les acteurs économiques**, pour mettre en œuvre des schémas de mobilité durable qui **répondent aux enjeux d'une transition des mobilités**.

### IV. 1. Service Express Régional Métropolitain

Les mobilités qui interviennent sur le territoire de Nantes Métropole ne concernent pas uniquement ses résidents. **L'aire d'attraction de la métropole s'étend sur plus de cent communes et génère de nombreuses entrées et sorties** quotidiennes pour de multiples motifs (emplois, livraisons, loisirs, santé, visites, ...) pesant environ 300 000 déplacements par jour.

La mise en place au plus vite d'un **Service Express Régional Métropolitain sera un véritable atout dans l'accompagnement des changements de mobilité**, appuyé tant sur un développement du réseau ferroviaire que sur le développement / renforcement de lignes de car express.

## PISTES D'ACTIONS

- Considérer le train comme un outil de déplacement urbain, à l'échelle des communes et des grandes polarités de l'agglomération
- Penser le SERM comme un réseau qui puisse proposer une alternative complète à la voiture individuelle à tous moments, alliant services hors pointes et amplitude horaire accrue.
- Déployer les moyens de porter le projet collectivement. *Exemple : gouvernance avec les collectivités et acteurs concernés (Communes + Région + SNCF, engagement des moyens financiers nécessaires.*

Vigilance : Nantes Métropole doit assurer sa place dans la gouvernance de ce projet qui dépasse son territoire.

## IV.2. Usage de la Loire pour le transport de marchandises

L'utilisation du fleuve pour le transport de marchandise semble être pertinente, notamment pour desservir le centre-ville. Le PLUDR avait déjà proposé des mesures pour développer le transport fluvial à l'échelle de l'estuaire de la Loire de Saint-Nazaire à Nantes et à remonter jusqu'à Ancenis voire Angers.

## PISTES D'ACTIONS

- Travailler avec les collectivités et acteurs propositionnels en amont et aval de Nantes (Saint-Nazaire, Ancenis, Angers)
- Aménagement de plateforme multimodales liées à des quais fluviaux dans toute l'agglomération
- Permettre de mutualiser les flux du dernier kilomètre pour la cyclologistique

## I.1. IV.3. L'aérien

La trajectoire visée par le nouveau PCAET ne prend en compte que les émissions du SCOPE 1, ce qui atténue grandement l'impact du transport aérien qui est de loin le transport le plus émetteur. Des solutions existent pour réduire son impact.

### PISTES D'ACTIONS

- Étendre la durée du couvre feu
- Limiter le trafic aérien, réduire le nombre de vols
- Limiter les investissements publics à l'amélioration des conditions de sécurité ou la limitation des nuisances et non à l'accroissement de la capacité de l'aéroport
- Limiter la publicité dans l'espace public (abribus, affichage 4x4)

## IV.3. Zone à Faible Émissions

La question de la qualité de l'air sont primordiales pour des questions évidentes de santé. **L'outil ZFE a fait ses preuves dans plusieurs villes européennes concernant la qualité de l'air, cependant son utilisation ne répond pas aux enjeux écologiques et contribue à aggraver les injustices sociales.** Sa mise en place doit être cohérentes aux transitions écologiques sociales et justes.

### PISTES D'ACTIONS

- Mettre en place une zone suffisamment large et cohérente au regard des problématiques de qualité de l'air pour ne pas déplacer le problème autour du périphérique.
- Assurer un réseau de déplacement alternatif sûr et efficace dans ces zones (P+R périphériques et transports en commun efficaces en relai).
- Prendre en compte les émissions totales des véhicules dans l'évaluation de la vignette pour privilégier les véhicules électriques légers.
- Mettre en œuvre une politique sociale d'application de la ZFE pour que les personnes les plus précaires et/ou dépendantes de la voiture ne soit pas sanctionnées davantage.

## V - Mobilité professionnelle et scolaire

### V.1. Domicile / travail

En moyenne les actifs se déplacent de plus en plus loin pour rejoindre leur lieu de travail ce qui les oblige à prendre leur voiture.

#### PISTES D'ACTIONS

- Encourager les acteurs économiques à proposer un forfait mobilité attractif favorisant notamment les transports en commun et le covoiturage
- Permettre d'expérimenter des alternatives gratuitement. *Exemple : prêt de vélo, période d'essais d'autopartage gratuite...*
- Travailler un schéma de stationnement, notamment vélo, permettant à chaque habitant de mettre en sécurité son moyen de transport (cibles quartiers historique et prioritaires)

### V.2. Domicile / écoles

Le sentiment d'insécurité est un des facteurs déterminant dans le choix du mode de déplacement de la maison à l'école.

#### PISTES D'ACTIONS

- Limiter la circulation aux abords des écoles. *Exemple : mise en place de rue scolaire*
- Encourager l'autonomie des enfants et les alternatives à la voiture pour aller à l'école. *Exemple : gratuité des transports, aide à la mise en place de pédibus et vélobus sécurisés et rendre visible les cheminements piétons aux enfants*

### V.3. Déplacements professionnels

Nombre d'emplois nécessitent de se déplacer sur le territoire dans le cadre de leur mission. Aujourd'hui il existe des possibilités pour se déplacer autrement qu'en voiture, avec ou sans matériel (VAE, vélo cargo, transport en commun...) en particulier pour ce qui est des déplacements à courte distance et/ou dans le périmètre des transports urbains.

## PISTES D'ACTIONS

- Exemplarité des collectivités. *Exemple : encourager la multimodalité, investir dans des équipements, mettre en place des politiques internes sur le sujet, prendre en compte dans les commandes publiques et les événements,*
- Encourager les acteurs économiques à changer leur mode de déplacement en interne. *Exemple : Ouvrir des espaces d'information pour les entreprises pour répondre aux questions régulières (assurances des biens et personnes, dangerosité, pénibilité...), prévoir un schéma foncier adapté à ces nouvelles pratiques (espace artisanaux ou industriels dans les zones denses, espaces de stockage de matériel roulant), aide à la location courte ou moyenne durée, financement d'études et de processus d'accompagnement au changement...*

## V.4. Logistique et fret

Actuellement les questions de dessertes logistiques et de fret ne sont pas suffisamment traitées dans le nouveau PCAET. Pourtant les enjeux sur ce sujet sont nombreux et les alternatives possibles. Si aucune strate de collectivité n'a une délégation officielle dans la gestion des flux de marchandises, la métropole, de par son rayonnement économique et son pouvoir d'attraction doit s'emparer du sujet.

## PISTES D'ACTIONS

- Étendre les zones d'accès aux transporteurs disposant d'un certificat « d'effort de décarbonation » et améliorer le dispositif existant
- Mettre en place des plateformes d'accès au rail ou au fleuve pour irriguer les centres.
- Engager une politique foncière active pour mettre en place un réseau de plate-formes logistiques du dernier kilomètre.
- Mettre en place des réseaux de mutualisation dans les centres urbains pour assurer les flux du dernier (ou du premier) kilomètre pour la cyclo-logistique

## VI - Multimodalité / intermodalité

Le maillage du réseau de transport en commun est globalement satisfaisant à l'intérieur du périphérique, mais peut être amélioré, notamment pour les longues distances internes (nord-sud / Est-Ouest), les liaisons avec la grande périphérie et les liaisons inter-quartiers.

### PISTES D'ACTIONS

- Renforcer le maillage du réseau TC pour éviter la concentration des flux dans le secteur central de l'agglomération et permettre des liaisons inter-quartiers plus rapides.
- Développer un réseau de lignes express hors heures de pointes et accédant directement au secteur central.
- Développer l'aspect qualitatif des pôles d'échange aux nœuds d'interconnexion, en particulier qualitativement pour le confort de l'usager (optimisation des horaires pour des temps d'attente réduits, services à l'usager, bancs...).
- Développer de nouvelles pratiques en adaptant les capacités d'emport de vélos à bord des trains (trains + fréquents et aménagés en conséquence) et des cars en zones non urbaines.
- Veiller à l'accessibilité PMR des cheminements piétonniers liés à l'usage des transports en commun.
- Accroître le nombre de parkings relais, pour les voitures aux portes de Nantes, pour les vélos dans les gares et stations multimodales, près des arrêts de car dans le territoire autour de la Métropole.

## VII - Ils et elles partagent ces mêmes idées

### Signataires

