

Réponses à Blain Vivre, stratégie Mobilités pour la Ville de Blain

Face à une circulation déjà saturée, notamment aux heures de pointe sur la RN 171 et la RD 164, la municipalité propose une stratégie globale fondée sur **trois axes complémentaires** : mieux organiser la circulation, développer des alternatives à la voiture solo, et anticiper les besoins futurs.

1. Répondre aux besoins actuels et futurs de déplacements

Constat

- Circulation déjà à saturation, trafic de transit très important, notamment des poids lourds (87% du trafic PL).
- Continuer sans changer les pratiques n'est plus viable.

Propositions

1. Sécuriser la circulation existante

- Élaboration d'un plan de circulation global pour hiérarchiser les axes (transit vs desserte locale).
- Développement des zones 30, zones de rencontre et sécurisation des carrefours.

2. Développer des alternatives crédibles

- Renforcement des liaisons cyclables existantes et création de nouveaux itinéraires.
- Densification de l'offre de cars interurbains (réseau Aléop) aux heures de pointe.

3. Anticiper plutôt que subir

- Intégration systématique de la question mobilité dans l'urbanisme.
- Suivi régulier des données de trafic pour ajuster les aménagements.

2. Mobilités douces : un outil, pas un alibi

La municipalité affirme :

- La nécessité d'un réseau routier pour l'activité économique.
- Le refus de remplacer un besoin routier par des pistes cyclables "alibi".

Engagements

- Associer complètement le débat routier (contournement, RN 171) du déploiement des mobilités douces.
- Aucun aménagement cyclable ne substituera un besoin routier avéré.
- Tout grand projet routier reposera sur des données transparentes et partagées.

3. Infrastructures pour tous les habitants

Proposition d'un plan d'infrastructures lisible et progressif.

Quartiers excentrés

- Raccordement au réseau cyclable intercommunal.
- Création de points-relais aux entrées de ville (arrêt de car, stationnement vélo/auto).

Familles et enfants

- Chemins scolaires sécurisés.
- Déploiement de vélobus/pédibus.

Personnes âgées et à mobilité réduite

- Mise aux normes des trottoirs sur les axes prioritaires.

- Amélioration des arrêts de car et développement du transport solidaire.

Sécurité pour tous

- Généralisation de la zone 30 et contrôles renforcés.
- Installation de radars pédagogiques et aménagements pour réduire la vitesse.

4. Articulation entre les modes de déplacement

Objectif : **réduire le transit dans les rues habitées sans pénaliser la mobilité.**

Principes

- La route assure la desserte économique.
- Les transports publics deviennent une vraie alternative pour les trajets quotidiens.
- Les mobilités douces prennent en charge les déplacements courts.

Mesures

- Création de pôles d'échanges multimodaux aux entrées de ville si augmentation des trajets transports en commun Blain- Nantes, Blain-Savenay , Blain – Nort sur Erdre
- Suivi annuel du bruit, de la sécurité et du trafic pour ajuster les aménagements.

5. Relations avec l'État, la Région et le Département

Trois exigences fortes :

1. Transparence totale

- Publication intégrale des études de trafic, sécurité et environnement.
- Réunion publique annuelle "État –Région- Département – Blain".

2. Front commun des élus

- Coordination entre Blain, la Communauté de communes, les communes voisines et les associations blinoises (Blain Vivre, Blain à Vélo). COPIL
- Défense de solutions à l'échelle du corridor RN 137–RN 171.

3. Conditionnement des projets

- Exiger des contreparties en matière de sécurité, réduction du transit et mobilités alternatives.

6. Calendrier, financements et partenariats

Calendrier

- **Année 1–2** : lancement du plan de circulation, chemins scolaires, négociations avec Région/Département.
- **Année 3–4** : réalisation des liaisons cyclables manquantes, création des pôles d'échanges.
- **Sur le mandat** : suivi annuel des données et maintien du dialogue institutionnel.

Financements

- Département (aménagements routiers et cyclables)
- Région (transport collectif)
- État : DSIL(Dotation de soutien à l'investissement Local), Fonds vert (Etat : Amélioration du cadre de vie, aménagements cyclables), sécurité routière

Partenaires

- Département, Région, État
- Communauté de communes, communes voisines
- Associations d'usagers (vélo, riverains, commerçants)

7. Une transition respectueuse des réalités économiques et sociales

Principes :

1. **Pas de contraintes sans alternatives** (ex. pas de piétonisation sans solution de report).
2. **Concertation systématique** avec les acteurs économiques.
3. **Accompagnement plutôt que contrainte** (sensibilisation, pédagogie).
4. **Évaluation honnête** des mesures, avec possibilité de les réviser après 6–12 mois.

Conclusion

La stratégie proposée repose sur une approche globale et progressive, alliant :

- **organisation intelligente de la circulation,**
- **développement des mobilités alternatives,**
- **sécurisation pour tous,**
- **transparence institutionnelle,**
- **et prise en compte des réalités économiques locales.**

Elle vise un objectif clair : **réduire durablement le trafic des poids lourds de transit et améliorer la qualité de vie, sans pénaliser les habitants ni l'activité économique.**