

***En préambule, nous souhaitons rappeler que, lors de notre rencontre, était présente Madame Véronique de Boysson, présidente de Blain Vivre, également engagée sur la liste Écouter et Agir.***

***Ces deux engagements nous interrogent quant à l'impartialité nécessaire dans ce contexte de campagne électorale. Il nous semblait important de le signaler, afin que chacun puisse apprécier simplement le cadre dans lequel ces échanges ont eu lieu.***

**1. Comment envisagez-vous de répondre aux besoins de déplacements actuels et futurs des habitants, dans une ville dont la circulation est déjà saturée aux heures de pointe ?**

La saturation aux heures de pointe existe dans de nombreuses communes (Nort-sur-Erdre, Redon, Savenay...) et résulte de la croissance démographique et de l'activité économique intense de notre Région, s'accompagnant de flux toujours plus importants.

**A notre sens, 2 sujets seront au cœur des projets de demain :**

- **Comment faire pour que les personnes utilisant leur voiture sur ces horaires puissent faire autrement pour viser le désengorgement aux heures de pointe ?**

La voiture ne peut pas disparaître de notre territoire - mais nous avons besoin de mener un double projet : améliorer les offres alternatives à la « voiture individuelle » (Transport en commun / Transport à la demande / vélo / marche / covoiturage) tout en améliorant le partage de la voirie entre ces différents modes de déplacement. Ces deux approches sont nécessaires, car en milieu rural il est quasi impossible de se passer d'une voiture, mais son utilisation peut être optimisée afin d'éviter notamment "l'autosolisme". Les autres modes de déplacement doivent également être soutenus et encouragés pour peu que les infrastructures le permettent. Par ailleurs, le partage de la route doit faire l'objet d'une attention particulière, de pédagogie également, sachant que tout un chacun peut être un jour automobiliste et le lendemain cycliste ou piéton, par exemple. Les différents usages ne doivent pas être antagonistes, mais cohabiter pour une meilleure sécurité des utilisateurs.

- **Le contournement tel qu'imaginé par l'État et le Département étant abandonné, quelle(s) alternative(s) pour le trafic des poids-lourds et quel(s) aménagement(s) sur l'axe actuel ?**

La question du passage des poids lourds par Bougard pour rejoindre la RN 171 ou le fait de pouvoir orienter les flux via le périphérique nantais seront à étudier. Ces questions devront être abordées avec l'ensemble des partenaires concernés (associations, État, région, département et collectivités locales). Cela nécessitera également l'étude des routes et des ouvrages envisagées pour cette déviation.

**2. Comment garantissez-vous que le développement des mobilités douces ne devienne pas un simple alibi politique venant remplacer, sans alternative crédible, un projet routier structurant ?**

Ces deux volets ne sont pas à mettre en opposition, il y a une complémentarité à trouver entre les déplacements de courte distance, et ceux de moyennes et longues distances.

Le projet routier de contournement est abandonné. Nous pouvons faire toutes les projections, la décision prise par l'État est de ne pas mener ce projet routier. La comparaison avec le contournement réalisé à Bouvron n'est plus d'actualité, les règles environnementales et les politiques de réduction des consommations foncières ont évolué depuis, l'état des finances également.

Le développement des mobilités actives (et des transports en commun) n'est pas un alibi, mais une réponse à apporter aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux des habitants. Les mobilités actives, c'est moins de dépenses, une meilleure santé et moins d'émissions de gaz à effet de serre.

La voiture est et restera un moyen de déplacement dans nos territoires ruraux, mais nous pouvons agir et accompagner les habitants sur les trajets pour lesquels l'alternative est possible :

- Pour les trajets de courte distance sur des offres de mobilités actives,
- Pour les trajets de moyenne et longue distance sur des transports en commun (bus, transport sur solidaires ou à la demande, ...) et de covoiturage.

### **3. Quelles infrastructures concrètes prévoyez-vous pour permettre à tous les habitants – y compris les plus éloignés du centre, les familles, les personnes âgées – de se déplacer en sécurité ?**

Les besoins en mobilités sont très variés, en fonction des distances à parcourir et des publics (jeunes, familles, seniors, etc). En termes d'infrastructures, nous pouvons évoquer plusieurs sujets :

- Blain Initiatives Citoyennes souhaite, dans le cadre d'un atelier citoyen, identifier des routes secondaires en campagne pouvant servir actuellement de voie de transit, et de les réserver aux riverains et vélos. Un plan de mobilité rurale pourrait être élaboré, identifiant les différents axes ciblés afin d'assurer un maillage vers le bourg de Blain et entre les villages de Saint Emilien et Saint Omer.
- Le développement des abris vélos sécurisés auprès des nœuds majeurs du réseau, notamment auprès des arrêts de cars.
- Pour les personnes âgées ou en situation de handicap, pouvoir soutenir les démarches de mobilités solidaires, pour répondre aux besoins de déplacements, mais également rompre l'isolement en proposant un accompagnement.

Ces projets ou réflexions doivent être menés avec les habitants, pour prendre en compte leurs besoins et leurs contraintes.

#### **4. Quelle articulation proposez-vous entre mobilités douces, transports publics et trafic routier, afin d'éviter que la suppression du contournement ne se traduise par davantage de nuisances pour les riverains ?**

Le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire le fait de passer d'un mode de déplacement à un autre pour un même trajet, devra être au cœur de nos réflexions dans le prochain mandat, en lien avec Pays de Blain Communauté.

Il existe déjà des offres avec des stationnements sécurisés pour les vélos auprès de l'arrêt de car place Jollan de Clerville, mais ces offres doivent être développées sur d'autres nœuds du réseau, avec l'appui de la Région Pays de la Loire.

Concernant la réduction des nuisances pour les riverains, plusieurs pistes sont à explorer et à défendre lors des rencontres avec les partenaires, notamment au sein du Comité de Pilotage de la RN 171.

- Aider les riverains à isoler phoniquement leur logement
- Sécuriser les franchissements piétons et vélo à plusieurs endroits
- Revoir le revêtement de la RN 171 pour réduire les nuisances sonores
- Diminuer la vitesse des véhicules sur les portions les plus à risques
- Sécuriser les places de stationnement qui longent le Boulevard de la Résistance.

#### **5. Quels engagements prenez-vous pour obtenir enfin de l'État et du Département la clarté, les informations et la coopération que nous attendons depuis trop d'années ?**

Dans la continuité de la méthode que nous souhaitons mettre en place au niveau local, c'est-à-dire d'associer l'ensemble des forces vives du territoire, nous proposerons au département et à l'état de mettre dans le tour de table les associations et les riverains, pour garantir la transparence et l'information dans une volonté de coopération et de résorption des difficultés.

#### **6. Disposez-vous d'un calendrier précis ? De financements identifiés ? De partenaires institutionnels engagés ?**

A ce stade, nous ne disposons pas de calendrier précis, ni de financement. L'ensemble des parties prenantes devront être dans le tour de table pour trouver une solution pérenne et efficace aux nuisances constatées.

#### **7. Enfin, comment garantissez-vous que la transition vers des mobilités plus propres ne se fasse pas au détriment des réalités quotidiennes des habitants, des commerçants et des entreprises du territoire ?**

Les réalités des habitants sont très diverses, il n'y a pas de réponse unique.

50 % des déplacements au sein de Pays de Blain communauté font moins de 3 kms. Pour ce type de trajet, le soutien vers des mobilités actives est une piste à explorer. Ce changement ne doit pas se faire « au détriment de », il faut qu'il puisse résulter d'un choix, d'une démarche, d'un encouragement des habitants de changer la culture de l'usage "tout voiture".

Des actions menées localement par des associations montrent que la question « de l'habitude » de la voiture est très présente, mais que des alternatives peuvent exister. Par ailleurs, des études montrent que la mise en œuvre de mobilités douces au sein des bourgs n'entraîne pas un impact négatif sur l'activité commerciale, bien au contraire. Par ailleurs, des parkings de proximité existent dans le bourg de Blain.

Pour les trajets de plus longue distance, le développement de l'offre en Transport en Commun (lignes de bus ou transport à la demande ou solidaires) ou de covoiturage sont des services à développer. Une ligne de covoiturage à haut niveau de service va d'ailleurs être réalisée prochainement (Blain – Fay-de-Bretagne – Le Temple de Bretagne – Saint-Herblain). Pour des publics plus précaires, fragiles ou en incapacité de conduire, un soutien auprès de l'association de mobilités solidaires sera à assurer sur le long terme.

Aussi, il convient de poser la question des mobilités en liant les besoins de déplacements avec la politique résidentielle. Le fait d'habiter à proximité d'offres alternatives à la « voiture solo » peut être déterminant, encore faut-il pouvoir le faire (quantité de logements disponibles, coût du logement,).