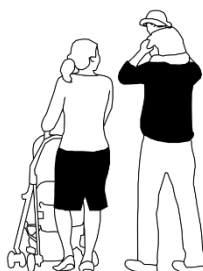
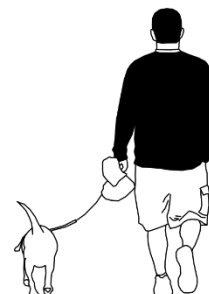
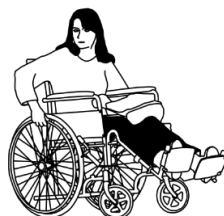


# Schéma directeur des modes actifs

## Phase 2 - Propositions d'aménagement



Juillet 2019

## Objet du document :

Ce document a pour objet l'analyse des forces et faiblesses de l'offre existante et la définition des opportunités et menaces du territoire Nîmois en termes d'itinéraires dédiés aux modes actifs.

Ce schéma directeur est réalisé à l'échelle de la commune de Nîmes. Il prend en compte les projets d'urbanisations futurs et les chantiers à venir (projet de la ligne T2 du TCSP...). Cependant, il prend également en compte les réseaux existants à une plus vaste échelle qu'ils soient départementaux ou intercommunaux. La condition et la qualité de raccordement de ces réseaux au réseau communal Nîmois sont étudiées.

## Maitrise d'ouvrage – Ville de Nîmes :

**Les élus de la Ville de Nîmes**

**Services techniques de la Ville de Nîmes :**

Direction de la Voirie

Services :

Voiries Travaux neufs

Circulation, stationnement

**Réalisation :**

**CODRA**

**Ont collaboré :**

Département du Gard – Nîmes Métropole – Syndicat Mixte du Vistre – Associations d'usagers

**Juillet 2019**

**Copyright** illustrations page de garde : Lluisa Iborra – The noun project

Indice	Date	Etabli par	Relu par	Libellé des modifications
V1	30-04-19	P.C.		
V2	15/05/19	P.C.		
V3	09/07/19	P.C.		
V4	16/07/19	P.C.		

## Modes actifs ?

« Les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers et les nouveaux modes de déplacements : gyropodes... »

(Développer les modes actifs sur les territoires, Ademe, 2016)

Bien que pendant longtemps délaissés par les politiques publiques, au profit d'une planification privilégiant l'usage de la voiture, les modes actifs se révèlent être des moyens de déplacements efficaces pour de faibles distances dans un contexte urbain et périurbain dense. Les modes actifs viennent en complémentarité à des stratégies de déplacements intermodales de plus en plus identifiables (bus, BHNS, car, train), efficaces et innovantes (covoiturage, vélo en libres service ...).

Ils répondent à des enjeux territoriaux forts :

- d'apaisement et de partage raisonné de l'espace public,
- d'alternative au tout-voiture,
- de qualité de l'air et de réduction des émissions de gaz à effets de serre,
- de réponse aux objectifs de développement durable
- de bien être territorial

Les modes actifs sont des leviers qui peuvent engendrer des externalités positives sur le territoire en termes d'amélioration du cadre de vie, d'abaissement des nuisances sonores ou encore en matière de santé publique. La marche à pied ou la pratique du vélo entrent dans le cadre des activités physiques du quotidien conseillés pour tous dans une démarche de sport-santé. Ces modes de déplacements permettent l'adoption d'une meilleure « hygiène » de vie et permettent la prévention de certaines maladies chroniques. Ils permettent également d'adopter un autre regard vis-à-vis du territoire et d'approfondir sa connaissance de la ville.



## Sommaire :

Rappel des points forts du diagnostic .....	6
Un réseau d'itinéraires cyclables restant à structurer.....	6
Des itinéraires déjà existants mais discontinus .....	6
Des aménagements hétérogènes .....	7
Des axes routiers appartenant à différents gestionnaires de voirie.....	9
Un réel potentiel de développement des modes actifs.....	11
Des axes de demande identifiés .....	13
Les enjeux identifiés.....	15
Les projets d'aménagement de voirie à prendre en compte.....	16
La mise en service de la ligne T2 Diagonal.....	16
Extension de la ligne T1 .....	17
La transformation du boulevard Allende.....	17
Le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc.....	17
Le prolongement de la Voie Urbaine Sud .....	18
Requalification du Vistre de La Fontaine.....	19
Revalorisation du Vistre (hors zone urbanisée).....	20
Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables du Département du Gard.....	21
L'extension de la voie verte de Caveirac.....	22
La création d'un itinéraire vers La Bastide.....	23
Futures requalifications des routes départementales .....	23
Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole.....	23
Un réseau cyclable maillé et continu à l'horizon 2030.....	24
Un réseau cyclable mieux structuré .....	24
Les tronçons à aménager et à améliorer.....	28
L'aménagement proposé pour chaque liaison cyclable.....	30
La priorisation des liaisons cyclables .....	32
La temporalité de mise en œuvre des liaisons .....	34
Le réseau complémentaire pour les vélos.....	39
Les points durs pour les vélos.....	41
Rappel de l'état actuel.....	42
Propositions de traitement des points durs .....	43
Les giratoires de grande dimension (points durs n°7, 10, 12, 13, 14, 15) .....	43
Les giratoires de taille moyenne (points durs n°1, 16) .....	43



Intersections non aménagées sur les avenues Pompidou et Jean Jaurès (point dur n°2) .....	44
Quai de La Fontaine (point dur n°3) .....	44
Square Antonin (point dur n°4) .....	45
Intersections de grande dimension (points durs n°5, 6, 8) .....	46
Avenue du Général Leclerc (point dur n°9) .....	46
Franchissement du viaduc ferroviaire sur la route d'Alès (point dur n°17) .....	46
Synthèse des linéaires des liaisons cyclables .....	48
Le linéaire cyclable à construire .....	48
Le linéaire cyclable selon les catégories d'aménagement .....	49
La stratégie de modération de la vitesse .....	50
Des actions pour améliorer les conditions de déplacements des piétons .....	52
Des actions pour accompagner les aménagements et favoriser la pratique des modes actifs .....	54
Accompagner les initiatives locales .....	54
Faire émerger de nouveaux services vélos .....	54
Sensibiliser et promouvoir l'écomobilité scolaire .....	55
Accompagner les entreprises dans leurs démarches en faveur des mobilités durables .....	55
Développer le marquage antivol des vélos .....	55
Mettre en place des équipements et des services .....	56
Le stationnement vélo dans la gare de Nîmes .....	56
Equiper l'ensemble des pôles générateurs de déplacements en arceaux vélo .....	57
Location de vélos .....	59
Informier et sensibiliser le public .....	60
Communiquer sur les actions en faveur des modes actifs et sur les avantages de leur usage .....	60
Edition d'une carte des aménagements cyclables, d'une carte des temps piétons .....	60
Créer des challenges mobilité active, en s'appuyant sur les supports numériques .....	60
Les engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) .....	62
Evolutions législatives et recommandations .....	62
EDPM : de quels engins parle-t-on ? .....	63

# Rappel des points forts du diagnostic

## Un réseau d'itinéraires cyclables restant à structurer

### Des itinéraires déjà existants mais discontinus

**Le territoire de la Ville de Nîmes est déjà partiellement couvert par des itinéraires cyclables.** Toutefois, tous ne présentent pas les mêmes caractéristiques ni les mêmes fonctions. **La grande majorité d'entre eux ont davantage une fonction utilitaire, pour les déplacements du quotidien,** et relient des points présentant un intérêt particulier pour les habitants du territoire. Les itinéraires utilitaires couvrent partiellement le centre-ville (ex : avenue Jean Jaurès, boulevards de ceinture de l'Ecusson), mais souffrent de discontinuités pour bien relier les différents secteurs de la commune, les zones d'activités et les centres commerciaux. Par exemple, l'avenue de la Liberté dispose d'aménagements cyclables, mais ceux-ci s'interrompent au sud de la commune, ne permettant pas les déplacements vers la zone commerciale Carré Sud. De plus, l'absence d'aménagements et le caractère routier sur l'avenue Leclerc représentent un frein pour les déplacements à vélo vers la zone d'activités de Nîmes Sud. Quant à l'avenue de Beaucaire, elle dispose d'aménagements cyclables protégés, mais la connexion n'est pas assurée avec le boulevard Courbet (au niveau du centre-ville). Par ailleurs, plusieurs axes structurants, tels que l'avenue Dayan, disposent de bandes cyclables, peu adaptées au trafic supporté. Le boulevard Salvador Allende présente une situation particulière sur le territoire. Il présente un fort potentiel pour les déplacements à vélo, au regard de sa configuration périphérique, mais souffre d'aménagements hétérogènes (parfois des pistes, parfois des bandes) et d'un manque d'aménagements sur certains tronçons, ce qui limite fortement le confort pour les usagers non expérimentés. Les carrefours giratoires du boulevard Allende sont peu accueillants pour les cyclistes et pénalisent l'ensemble de l'axe du point de vue de ces usagers.

**Un itinéraire à vocation de loisirs dessert également le territoire.** Il s'agit de la voie verte longeant le Vistre au sud de la commune, se prolongeant par un chemin rural vers le secteur des Costières. Bien que sa vocation principale consiste à découvrir ce secteur attractif du territoire, il pourrait également devenir le support de déplacements utilitaires en permettant un déplacements vers le secteur de La Bastide (Parc des Sports et des Loisirs). La future création d'un parc linéaire aux abords du Vistre de La Fontaine dans le centre de Nîmes, ainsi que la requalification du Vistre au sud, pourraient contribuer à mettre en place un itinéraire continu entre le centre-ville et le secteur de La Bastide. Toutefois, son tracé resterait sinueux et peu direct, limitant son intérêt pour les déplacements utilitaires.

**Par ailleurs, aucune vélo-route ou voie verte de statut régional ne dessert la ville.** Le Département du Gard prévoit de prolonger la voie verte actuelle desservant Caveirac vers l'entrée de Nîmes. Il s'agit d'une opportunité pour aménager un itinéraire vélo structurant traversant la ville de Nîmes, sur un axe restant à définir. A terme, cet axe cyclable structurant pourrait se prolonger par une nouvelle voie verte vers les communes à l'est.

**Globalement, les itinéraires utilitaires sont prédominants mais manquent de continuité et de cohérence dans leur aménagement.** Il n'existe pas encore de véritable réseau cyclable maillé et lisible à l'échelle communale, malgré un effort récent de création de plusieurs itinéraires vélos confortables. En outre, en dehors du secteur le plus dense de la Ville, les routes principales souffrent d'une absence d'itinéraires cyclables continus, qui permettraient pourtant une liaison vers les pôles économiques situés au sud de la Ville.

Au total, **la Ville de Nîmes dispose à ce jour de 35 km d'itinéraires cyclables,** dont 20 km d'itinéraires longeant les principaux axes routiers présentant des pistes ou des bandes cyclables (boulevard Allende, route de Beaucaire...) et 12 km d'itinéraires sur des rues de desserte locale, aménagées en général sous forme de bandes cyclables ou de couloirs bus / vélo.

## **Des aménagements hétérogènes**

**La nature des aménagements des itinéraires est variée.** Dans le cœur urbain, si des **pistes cyclables** sont aménagées sur plusieurs axes, tels que le boulevard Gambetta, le boulevard Courbet ou l'avenue Jean Jaurès, **des aménagements plus légers** (zone 30, couloir bus ouvert aux vélos) sont aménagés sur les autres rues du secteur. Ces aménagements permettent la mixité des usages de voirie.

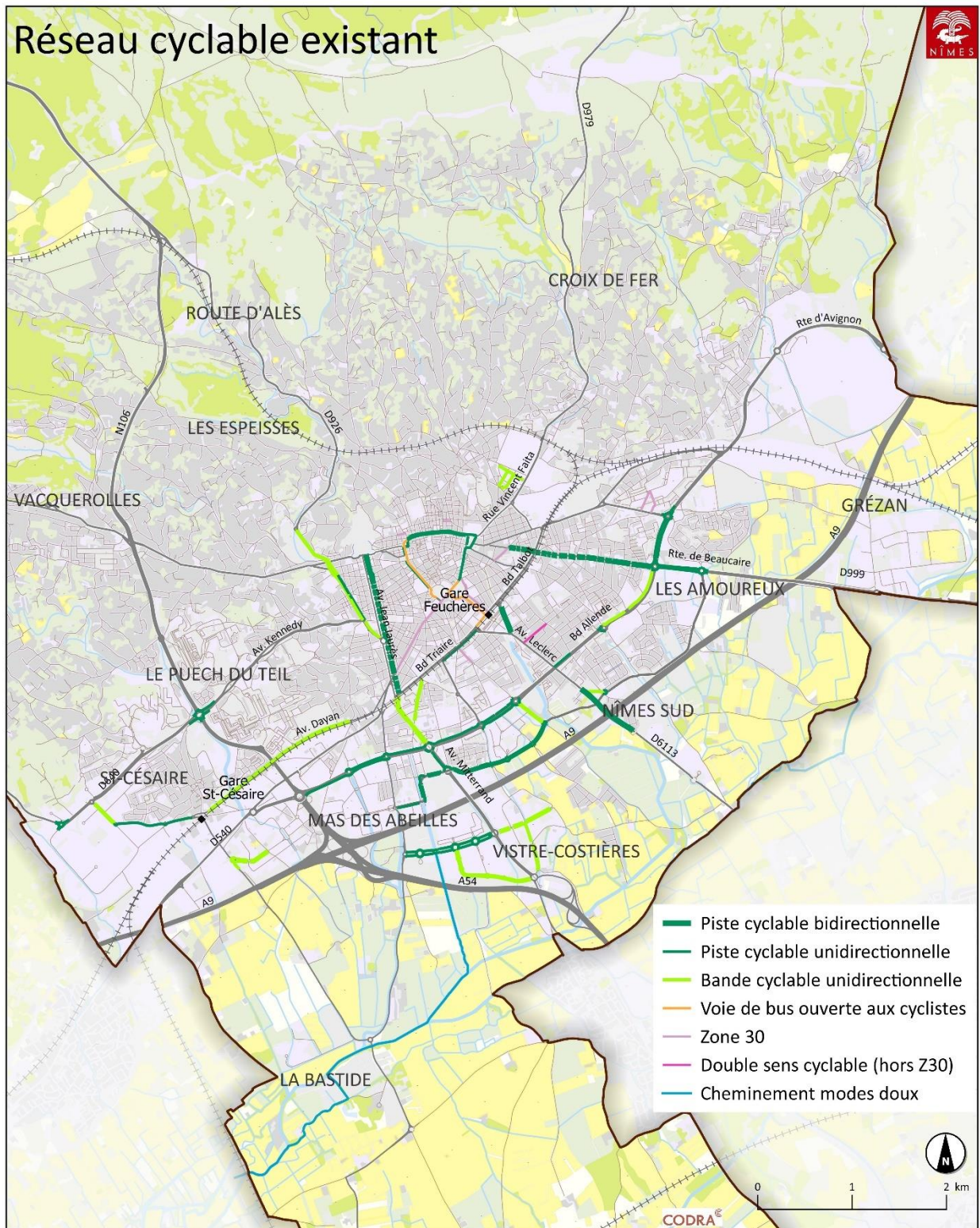
**Dans les autres secteurs de la commune, plusieurs voies disposent d'aménagement cyclables**, notamment le boulevard Allende, la route de Beaucaire et la route de Dayan. Toutefois, les aménagements ne sont pas systématiquement bien adaptés à leur contexte. A titre d'exemple, certains tronçons du boulevard Allende, ainsi que la route de Dayan, présentent des bandes cyclables non sécurisées, en même temps qu'une circulation importante et une vitesse élevée, rendant peu confortables les déplacements à vélo. En outre, des points durs de circulation subsistent, en particulier lors de croisements entre les voies routières structurantes, souvent dans des carrefours giratoires.

En revanche, peu d'aménagements cyclables empruntent des routes agricoles ou des cheminements naturels sur le territoire de la commune.

**Les itinéraires cyclables présentent d'importantes discontinuités dans leurs aménagements**, peu de grands itinéraires bénéficiant d'un même type d'aménagement en continu. En outre, certaines catégories d'aménagements comme les pistes cyclables présentent des traitements différents selon les secteurs dans lesquels ils sont implantés.



Figure 1 : Les itinéraires cyclables par type d'aménagement



## **Des axes routiers appartenant à différents gestionnaires de voirie**

**En agglomération, la plupart des voies sont gérées par la Commune de Nîmes.** Voie structurante majeure à l'échelle de la commune, le boulevard Allende a été récemment rétrocédé à la Commune, qui en assure donc la gestion, l'entretien et les éventuels travaux de réaménagement.

**Quant aux routes situées en dehors de l'espace urbanisé, elles sont sous domanialité départementale.** La limite est marquée par l'avenue Jean Jaurès à l'ouest, le boulevard Allende au sud et le boulevard Gambetta ou la voie ferrée au nord.

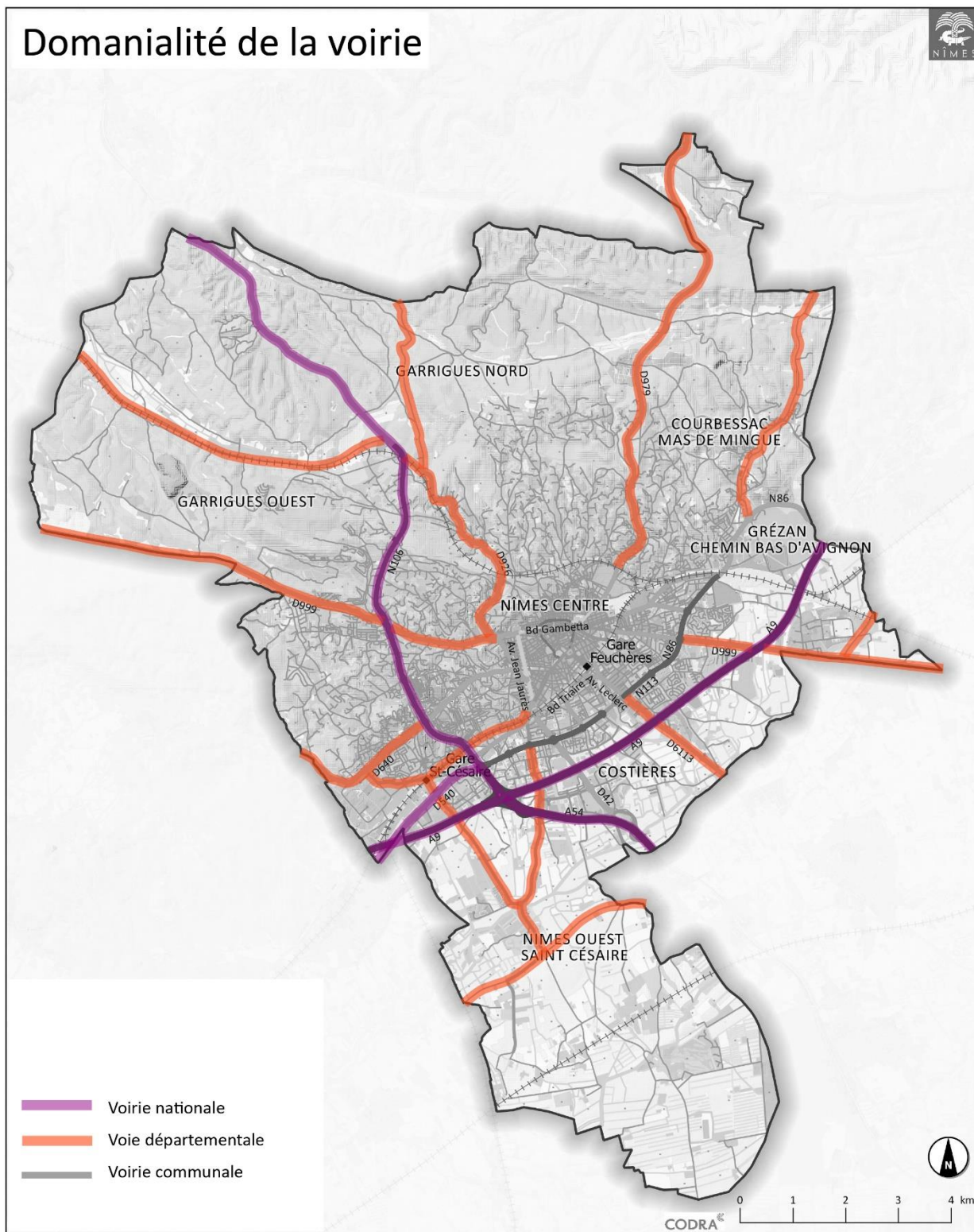
La distinction des gestionnaires de voirie pour les différentes routes présente une importance pour cette démarche, dans la mesure où elle détermine le rôle des acteurs institutionnels. **En agglomération, la Commune sera maître d'ouvrage des projets de requalification des voiries, quel que soit leur statut.** Toutefois, pour les routes gérées par le Département, les projets doivent faire l'objet d'une validation par les services du Conseil Départemental. Elles pourront aussi bénéficier d'un financement de la part du Département.

**Hors agglomération, le Département reste maître d'ouvrage des projets sur les routes départementales.** Les projets de requalification de routes départementales dans les années à venir pourront intégrer des aménagements cyclables, en continuité des aménagements sur des routes communales, dans le cadre d'un travail partenarial avec la Ville de Nîmes.

Les nouveaux itinéraires proposés dans ce schéma empruntent aussi bien des axes communaux (ex : boulevard Allende), que des axes départementaux (ex : avenue Pierre Mendès France), nécessitant une coordination étroite entre les actions menées par les différents gestionnaires de voirie.



Figure 2 : Domanialité de la voirie



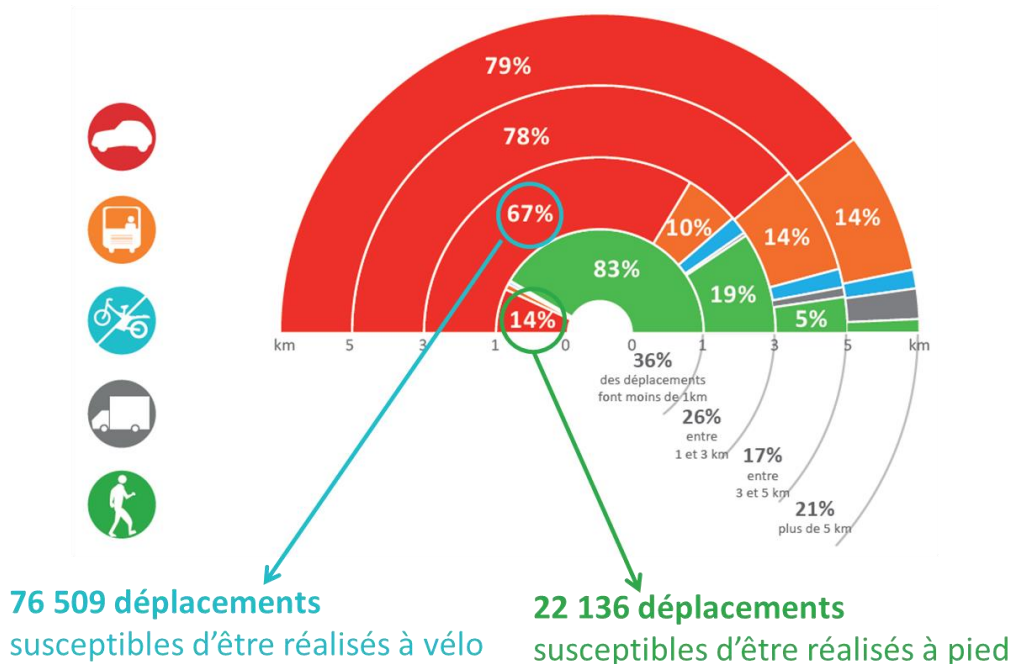


## Un réel potentiel de développement des modes actifs

Dans la Ville de Nîmes, les modes actifs présentent une part modale à considérer, avec une part importante de la marche mais plus faible pour le vélo. L'exploitation des données de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Nîmes Métropole (2017) permet de révéler l'existence d'un **potentiel de développement des modes actifs**. Comme le montre le schéma suivant, une part importante des déplacements de courte distance reste aujourd'hui réalisée en voiture, démontrant un potentiel de report vers les modes actifs, notamment le vélo.

Figure 3 : Les modes utilisés selon la distance du déplacement

Les nîmois réalisent 439 200 déplacements quotidiens :



Le report modal entre les modes mécanisés (voiture et deux roues motorisés) et les modes actifs (marche et vélo) a fait l'objet de deux hypothèses, plus ou moins ambitieuses, tenant compte de la possibilité réelle de réaliser ce déplacement à pied ou à vélo (à partir notamment de la distance du déplacement).

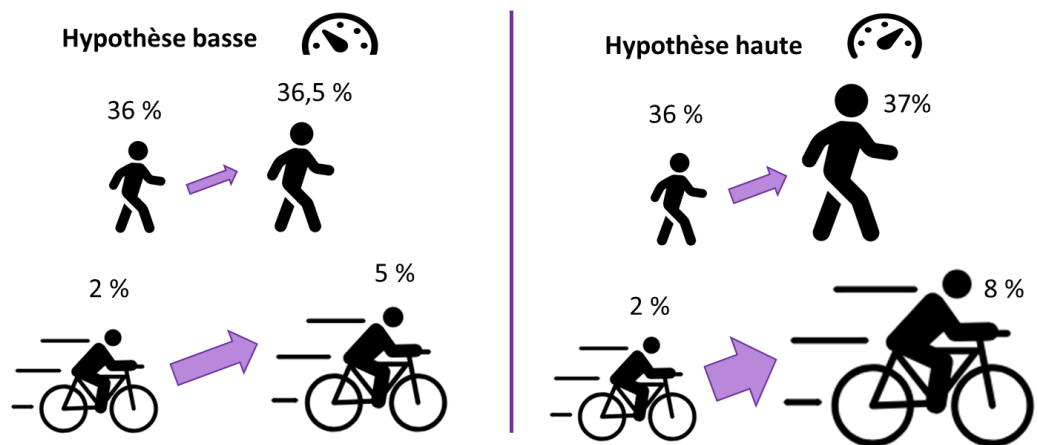
L'hypothèse basse suppose un report de la voiture vers la marche à pied de 10% pour les déplacements de moins de 1 km, ainsi qu'un report de la voiture vers le vélo de 10% pour les déplacements de 1 à 5 km.

Quant à l'hypothèse haute, elle suppose un report vers la marche à pied de 20% pour les déplacements de 1 km, ainsi qu'un report vers le vélo de 20% pour les déplacements de 1 à 5 km.

Dans les deux hypothèses, le potentiel de développement de la marche à pied est relativement faible. Ce mode bénéficie en effet déjà d'un fort taux d'usage, la plupart des déplacements potentiellement réalisables à pied étant déjà effectués par ce mode.

En revanche, dans chacune des hypothèses, **le potentiel de développement du vélo est important**. Même en considérant un report modal faible vers le vélo, sa part modale pourrait plus que doubler sur le territoire de l'agglomération. En effet, une grande partie des déplacements courts (entre 1 km et 5 km) sont aujourd'hui réalisés en voiture, alors qu'une partie d'entre eux pourrait être réalisée à vélo.

Figure 4 : Potentiel d'évolution de la pratique des modes actifs



## **Des axes de demande identifiés**

A travers une analyse des mobilités, en particulier des déplacements de moins de 3 km réalisés plus de 5 000 fois par jour, les résultats de l'EMD (2017) permettent d'identifier **les principaux axes de demande pour les mobilités à vélo.**

**La grande majorité des axes de demande identifiés sont au départ du centre-ville de Nîmes**, en direction des grandes générateurs de déplacements de la commune, situés à proximité directe du centre-ville ou en périphérie de celui-ci. Il s'agit des axes suivants :

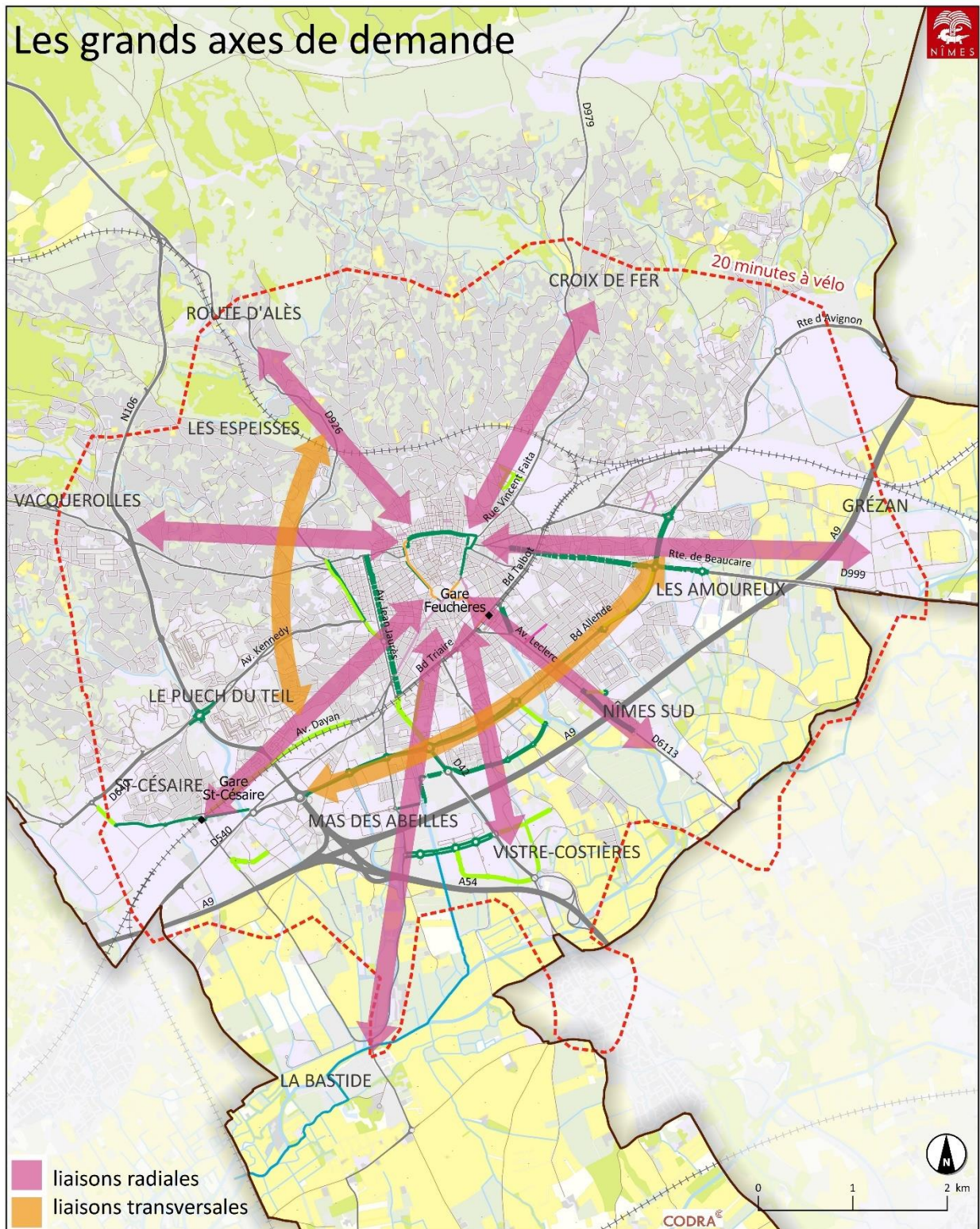
- Entre l'Ecusson et la zone d'activités de Grézan, desservant notamment le quartier résidentiel des Amoureux
- Entre l'Ecusson et la zone d'activités de Nîmes Sud, desservant le secteur au sud de la commune
- Entre l'Ecusson et la zone de Vistre-Costièrre, desservant notamment la Ville Active et la zone commerciale du Carré Sud
- Entre l'Ecusson et le secteur de Saint Césaire, permettant une liaison vers le pôle d'échanges et la zone d'activité situées dans ce secteur, ainsi que vers le Centre Hospitalier, localisé à proximité
- Entre l'Ecusson et le secteur de Vacquerolles, assurant également une liaison vers le secteur résidentiel situé à l'ouest du centre-ville (secteur de La Fontaine)
- Entre l'Ecusson et la Route d'Alès, desservant des secteurs pavillonnaires et des équipements scolaires
- Entre l'Ecusson et le secteur de la Croix de Fer, desservant notamment le site Hoche de l'Université de Nîmes, ainsi que de nombreux équipements et commerces locaux
- Entre l'Ecusson et le secteur de La Bastide, regroupant de nombreux équipements sportifs (mais se trouvant relativement à l'écart du centre-ville)

De plus, **deux axes cyclables ressortent dans les secteurs périphériques au centre urbain :**

- Entre le secteur des Epeisses et Le Puech du Teil, desservant notamment des secteurs résidentiels et des zones d'activités
- Entre le secteur des Mas des Abeilles et le secteur Les Amoureux, desservant une grande partie des pôles d'emploi de la ville, concentrés au sud de celle-ci



Figure 5 : Les grands axes de demande pour la mobilité cyclable



## Les enjeux identifiés

A l'issu du diagnostic les enjeux suivants ont été identifiés :

- Mener une réflexion d'ensemble sur le développement des modes actifs, intégrant tous les services concernés, tous les motifs et tous les publics
- Garantir l'intégration de la politique de modes actifs de Nîmes dans la politique globale menée par la Métropole dans le Plan de Déplacements Urbains (en cours de révision)
- Répondre aux difficultés ressenties par les usagers, notamment celles liées aux conditions de sécurité sur la voirie, afin de proposer un réseau d'itinéraires qui les encourage à pratiquer les modes actifs
- Développer des liaisons pour les modes actifs sur les principaux axes de demande identifiés, notamment entre le centre de Nîmes et les faubourgs, ainsi que vers les grands pôles
- Requalifier progressivement les routes desservant le territoire et pacifier la circulation sur ces lieux, afin de favoriser l'usage de la marche pour les déplacements de proximité
- Résorber les coupures et les points noirs pour l'usage du vélo, notamment au niveau des intersections, afin d'encourager la pratique du vélo
- Soutenir l'émergence d'une véritable culture sur les modes actifs auprès des élus, des techniciens et de la société civile
- Améliorer les conditions de rabattement en modes actifs vers les pôles d'échanges et assurer une bonne cohabitation entre le BHNS (actuel et futur) et le vélo
- Mieux informer le public sur les itinéraires existants (jalonnement, plans, plaquettes) et sensibiliser le public aux bénéfices de la pratique des modes actifs (ex : établissements scolaires)



# Les projets d'aménagement de voirie à prendre en compte

## La mise en service de la ligne T2 Diagonal

Une deuxième ligne de transport en commun en site propre (bus à haut niveau de service) est en cours de construction à Nîmes. A terme, elle offrira une liaison entre le CHU et le SMAC, via le centre-ville. Le segment Ouest (entre le centre et le CHU) sera livré mi-2020, tandis que le tronçon Est (entre le centre et le SMAC) sera livré en 2022. Tout comme les infrastructures de la ligne T1, les couloirs bus du T2 seront ouverts aux vélos, permettant d'offrir un axe transversal pour les vélos dans la ville. Dans le cadre de ce schéma, l'insertion des vélos dans les intersections, ainsi que les connexions entre les autres liaisons vélo et le site propre du T2, devront faire l'objet de préconisations, afin de garantir la cohérence du réseau futur.

Figure 6 : Le tracé de la ligne T2



Source : Nîmes Métropole



## Extension de la ligne T1

L'actuelle ligne T1 fait l'objet d'une extension entre son terminus actuel, au sud de Nîmes, et le sud de Caissargues. Elle devrait être livrée mi-2020. Comme pour le reste du tracé, le T1 disposera d'un site propre pour les bus sur ce nouveau tronçon. Des pistes cyclables sont également prévues sur la RD 42 dans le cadre de ce projet, afin de permettre la liaison vers Caissargues. Toutefois, le couloir bus existant sur l'avenue François Mitterrand entre le rond-point du Colisée et le terminus actuel n'est pas ouvert aux vélos, représentant donc une interruption pour ces usagers. Le schéma modes actifs devra proposer un aménagement permettant d'assurer cette continuité.

Figure 7 : Le tracé de l'extension de la ligne T1



Source : Nîmes Métropole

## La transformation du boulevard Allende

Le boulevard Allende, récemment rétrocédé du Département à la Commune, fait actuellement l'objet d'une transformation progressive en boulevard urbain, à travers plusieurs mesures, notamment la réduction partielle de la vitesse de 70 km/h à 50 km/h à proximité des intersections (dans un premier temps), la création de carrefours giratoires (sans feux) à toutes les intersections, l'aménagement de carrefours à feu en section courante, avec traversées piétonnes, la suppression des passerelles piétonnes... Le but est de créer des feux réguliers de manière à améliorer les conditions de traversée des piétons et à limiter le flux de véhicules dans le giratoire. Plusieurs aménagements seront réalisés à court terme, dès l'année 2019 : réaménagement complet de l'intersection Allende / Mendès France, avec mise en place d'un carrefour giratoire disposant de pistes cyclables, et création d'un carrefour à feux au niveau de la rue de Bouillargues (à proximité de Mendès France), en lien avec la suppression de la passerelle piétonne existante à cet emplacement. Cette transformation permettra de pacifier la circulation sur cet axe et d'améliorer son degré d'adhérence avec son environnement urbain. Il s'agit d'une excellente occasion d'y insérer le vélo à travers des aménagements homogènes sur tout son linéaire, garantissant la lisibilité et la continuité de son tracé.

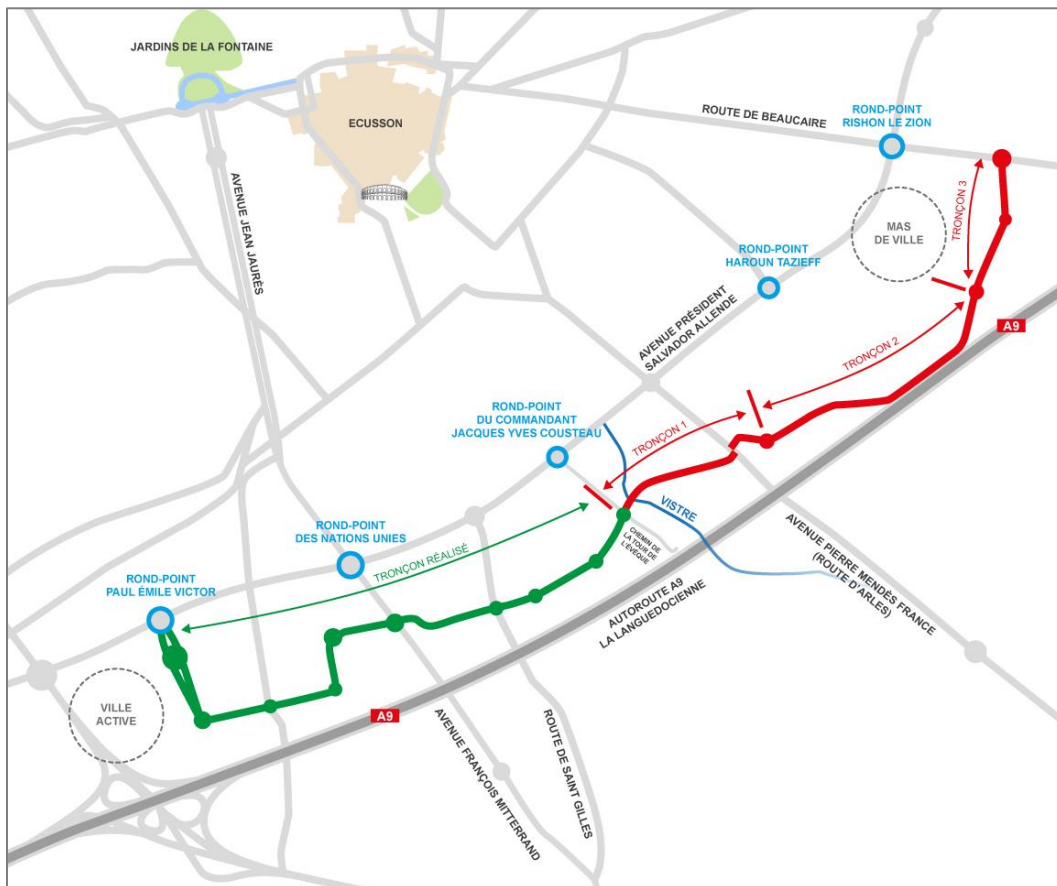
## Le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc

La Ville de Nîmes étudie actuellement le réaménagement de cet axe, comprenant la création d'une bande cyclable côté Est (en direction de la gare). Cet aménagement a vocation à devenir l'un des tronçons d'une liaison structurante pour les vélos à l'échelle communale, comme présenté dans la suite du présent document.

## Le prolongement de la Voie Urbaine Sud

Inscrite au PDU de Nîmes Métropole, la Voie Urbaine Sud, située entre le boulevard Allende et l'autoroute A9, doit permettre de fluidifier la circulation au sud de la commune, tout en délestant le boulevard Allende, et de mieux desservir ce secteur de la commune en cours de développement. Suite à un premier tronçon entre la Ville Active et le chemin de la tour de l'Évêque, cet axe sera prolongé jusqu'à la route de Beaucaire à l'horizon 2022, permettant d'offrir une liaison transversale au sud de la ville. Cet axe accueillera des itinéraires sécurisés et confortables pour les modes actifs, sous la forme de trottoirs et de pistes cyclables, offrant une alternative au boulevard Allende pour certains déplacements au sud de la Ville.

Figure 8 : Prolongement de la Voie Urbaine Sud



Source : Ville de Nîmes

## Requalification du Vistre de La Fontaine

La Commune de Nîmes prévoit de requalifier le site des anciennes Pépinières Pichon, en créant un parc linéaire le long du Vistre de La Fontaine, à l'horizon 2025. Cette vaste coulée verte (14,5 ha), traversant la ville de nord à sud, disposera d'un cheminement large et continu pour les modes actifs tout son linéaire. Elle permettra donc d'offrir une liaison continue entre le secteur du Triangle de la Gare et le secteur de La Tour de l'Evêque. A terme, dans la perspective d'un réaménagement des autres segments du Vistre, cette nouvelle coulée verte pourrait faire partie d'une voie verte plus longue, desservant le sud de la commune, en liaison vers les communes limitrophes. Sa vocation principale consiste à assurer des promenades de loisirs.

Figure 9 : Projet de Parc urbain le long du Vistre de La Fontaine



Source : Ville de Nîmes



## Revalorisation du Vistre (hors zone urbanisée)

Le Vistre fait actuellement l'objet d'une requalification par l'EPTB, intégrant la création de cheminements pour les modes actifs sur les chemins de halage. Une partie de ces aménagements a déjà été réalisée, notamment au sud-ouest de Nîmes. La partie centrale, de part et d'autre de l'autoroute A54, reste à réaliser. Une fois que ce cheminement sera aménagé, il permettra une connexion avec la future coulée verte du Vistre de La Fontaine, assurant donc un déplacement continu entre le centre-ville de Nîmes et le secteur de La Bastide pour les vélos. Toutefois, suivant le tracé sinueux du Vistre, cette liaison disposera plus d'une vocation de loisirs que d'une vocation utilitaire.

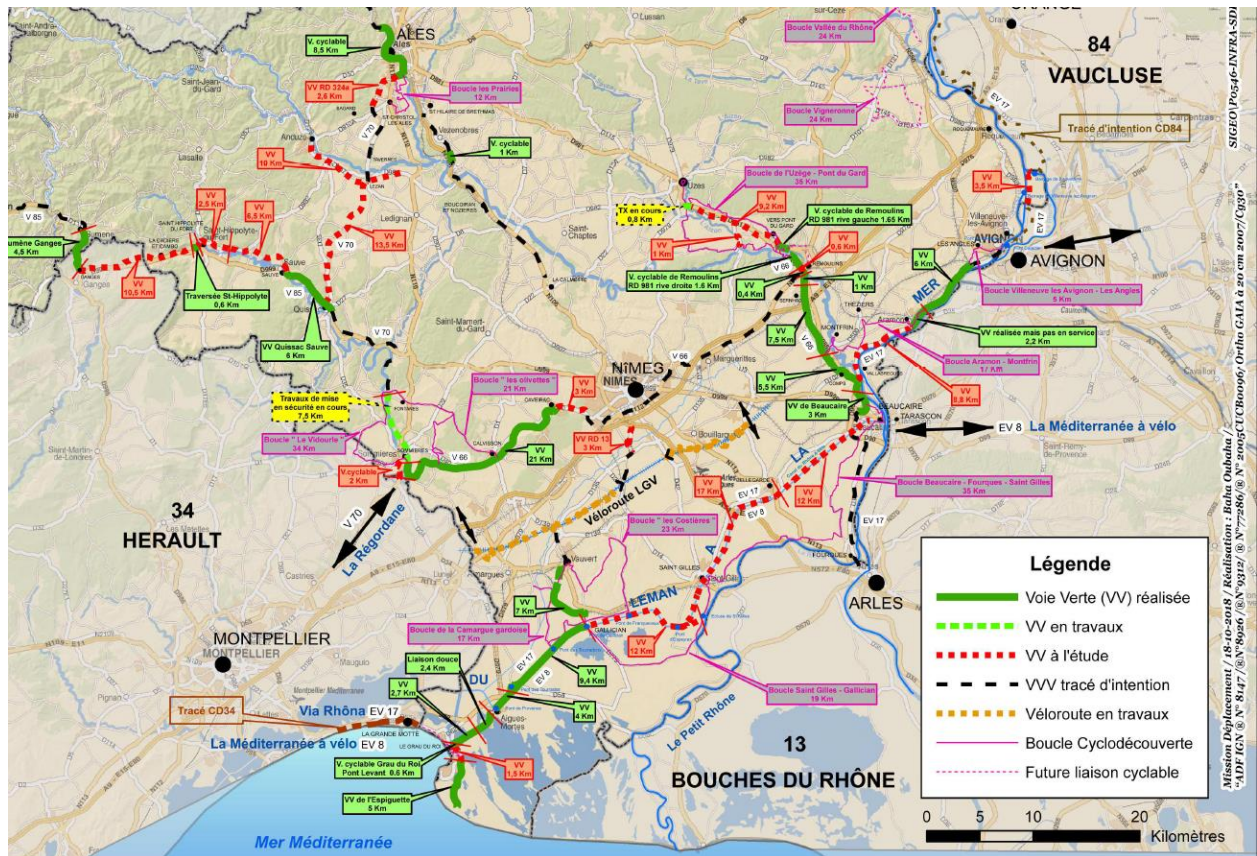
Figure 10 : Cheminements doux le long des rivières dans la plaine de Nîmes



Source : EPTB Vistre

# Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables du Département du Gard

Figure 11 : Schéma Directeur des Aménagements Cyclables du Département du Gard



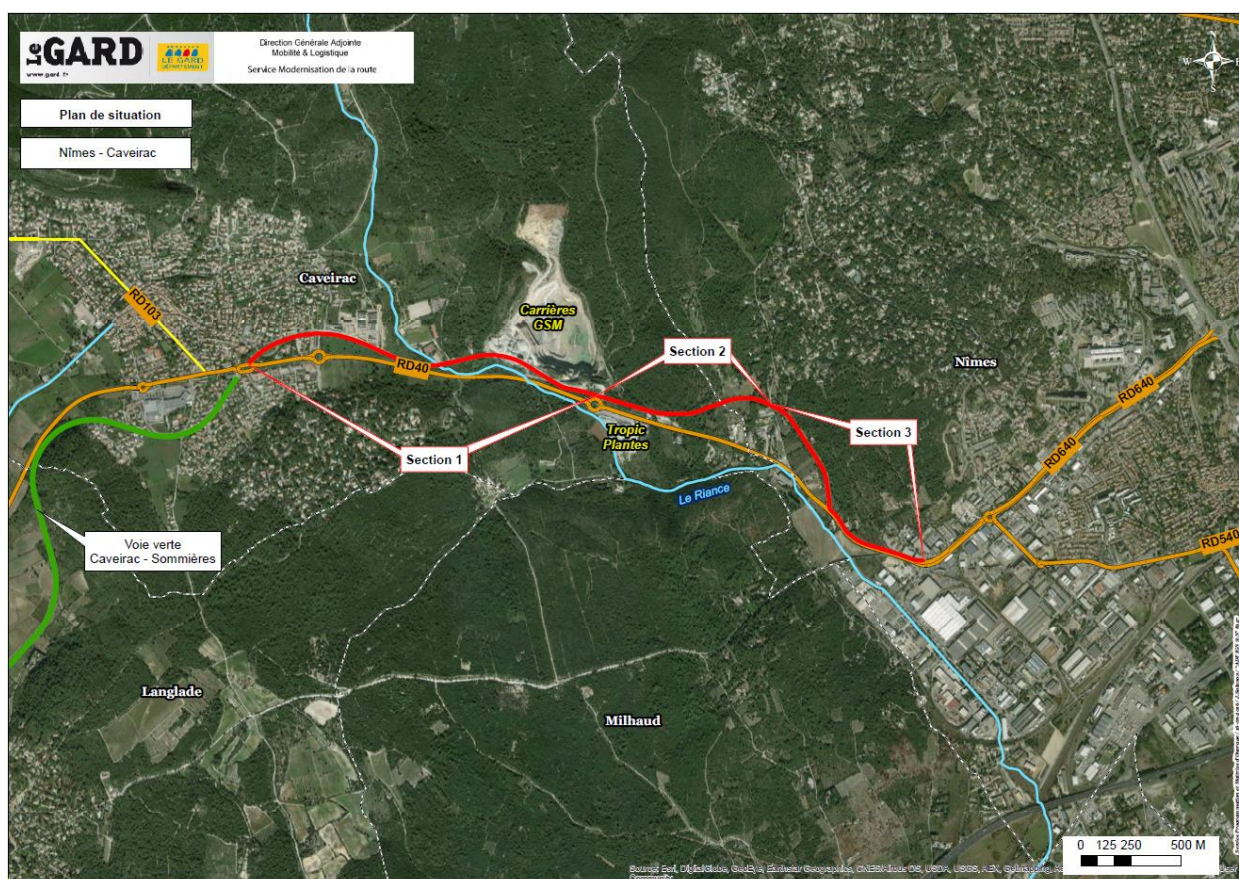
Source : Département du Gard

Le SDAC du Département, approuvé en 2006, définit plusieurs itinéraires à l'échelle départementale, identifiés en tant qu' « axes départementaux structurants ». Parmi ces axes, deux concernent plus particulièrement la ville de Nîmes. Ils sont présentés ci-dessous.



## L'extension de la voie verte de Caveirac

Figure 12 : Voie verte de Caveirac



Source : Département du Gard

Dans le cadre du déploiement de son réseau de voies vertes, le Département du Gard étudie actuellement le prolongement de la voie verte Sommières – Caveirac vers la Commune de Nîmes, empruntant notamment des emprises le long de la RD 40 jusqu'au rond-point Joliot Curie (point d'entrée à Nîmes). Les premiers travaux débuteront en 2020 pour le débroussaillage, la dépose des rails et le broyage du ballast. Cet aménagement permettra donc une liaison entre Nîmes et Caveirac, ainsi que vers les communes plus à l'ouest, pour les vélos. Il est à rappeler que l'itinéraire du futur T2 sera ouvert aux vélos, permettant une liaison entre le centre de Nîmes et l'Ouest de la Commune. Toutefois, le segment entre le terminus du T2 et la voie verte de Caveirac n'est pas aujourd'hui assurée. Des propositions sont réalisées dans le cadre du présent schéma pour résorber cette discontinuité.

A plus long terme, le Département a l'intention de prolonger cet itinéraire vers Remoulins, à l'Est, en traversant la commune de Nîmes. De cette manière, un des itinéraires est-ouest structurants proposés dans le cadre du présent schéma disposera en même temps d'une vocation utilitaire à l'échelle locale et d'une vocation touristique à l'échelle du Gard, préfigurant la mise en place de cet itinéraire entre Sommières et Remoulins (via Nîmes). Il devra faire l'objet de propositions spécifiques en termes de confort, continuité et jalonnement, afin d'être en mesure d'accueillir ces publics avec des besoins différents.



## **La création d'un itinéraire vers La Bastide**

Le Département a réalisé des études concernant la faisabilité d'un itinéraire vélo sur la RD 13, dans le cadre du SDAC. Cet itinéraire pourrait faire partie d'une voie cyclable entre Nîmes et la mer. Il sera sous maîtrise d'ouvrage du Département sur certains tronçons, notamment hors agglomération. Les fossés existants le long de la RD 13 pourraient faire l'objet de pistes cyclables. Toutefois, les travaux n'ont pas encore été programmés. Ils ne verront pas le jour avant 2022, car de nombreux aménagements sont prévus à court terme, la priorité étant donnée à la voie verte de Caveirac.

## **Futures requalifications des routes départementales**

Plusieurs routes départementales, telles que la RD 6113 et la RD 999 pourront faire l'objet de projets de requalification dans les prochaines années, représentant une opportunité pour implanter des aménagements cyclables sur ces axes, dans le cadre de la mise en œuvre du schéma modes actifs.

Concernant la RD 999, il semble envisageable de créer un aménagement cyclable sur cet axe à moyen terme. En effet, les emprises disponibles permettraient de réaliser cet aménagement. De plus, au regard de l'état de la chaussée, le Département devra intervenir sur cet axe pour refaire le revêtement. Cette intervention pourrait avoir lieu d'ici 5 ans environ. Toutefois, il sera nécessaire de réaliser une étude de circulation, pour s'assurer de ne pas dégrader la circulation sur cet axe.

## **Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole**

Le PDU de Nîmes Métropole, en cours d'élaboration, vise à définir une politique complète de déplacements à l'échelle de la Métropole, intégrant la thématique des modes actifs dans la ville de Nîmes. Les scénarios de la stratégie de mobilité sont en cours d'étude au moment de la réalisation du schéma modes actifs. Toutefois, certaines priorités ressortent déjà de ce document, pouvant accompagner la mise en œuvre du schéma modes actifs.

Ce document de cadrage identifie la transformation du boulevard Allende comme une priorité en termes de mobilité à l'échelle de l'agglomération. En effet, il prévoit la requalification du boulevard Allende en boulevard urbain. Il pourrait accueillir une ligne de transports collectifs structurante entre Bernis et Marguerittes, en remplacement de l'actuelle ligne 11. Sa requalification globale constitue une bonne occasion pour y implanter des pistes cyclables, en accord avec les propositions du schéma directeur modes actifs.

De plus, la création d'une piste cyclable sur la RD 999 est aussi considérée comme prioritaire dans le PDU. Cet aménagement permettra un déplacement vers Grézan, desservant le projet urbain du Mas Lombard, ainsi que vers Rodihan et la gare de Manduel.

# Un réseau cyclable maillé et continu à l'horizon 2030

## Un réseau cyclable mieux structuré

Afin de mieux structurer et de donner de la lisibilité au réseau cyclable, **un réseau armature composé d'itinéraires structurants** a été identifié. Desservant tous les secteurs de la commune et les principaux pôles générateurs de déplacements (centre-ville, établissements scolaires, zones d'emploi et de commerce, pôles de loisirs), celui-ci s'appuie sur :

- **Des itinéraires radiaux**, au départ du centre-ville, pour relier directement les autres secteurs urbanisés
- **Des itinéraires transversaux**, reliant différents quartiers et connectant les itinéraires radiaux
- **Des itinéraires de loisirs** projetés par la Ville ou le Département, tels que la voie verte de Caveirac ou l'itinéraire prévu le long du Vistre de La Fontaine

Ce réseau armature est ensuite complété par des liaisons secondaires, visant à obtenir un maillage plus fin, des itinéraires pour rejoindre les liaisons structurantes ou offrant une alternative à un itinéraire structurant.

Au sein de ce réseau armature, deux vocations se distinguent :

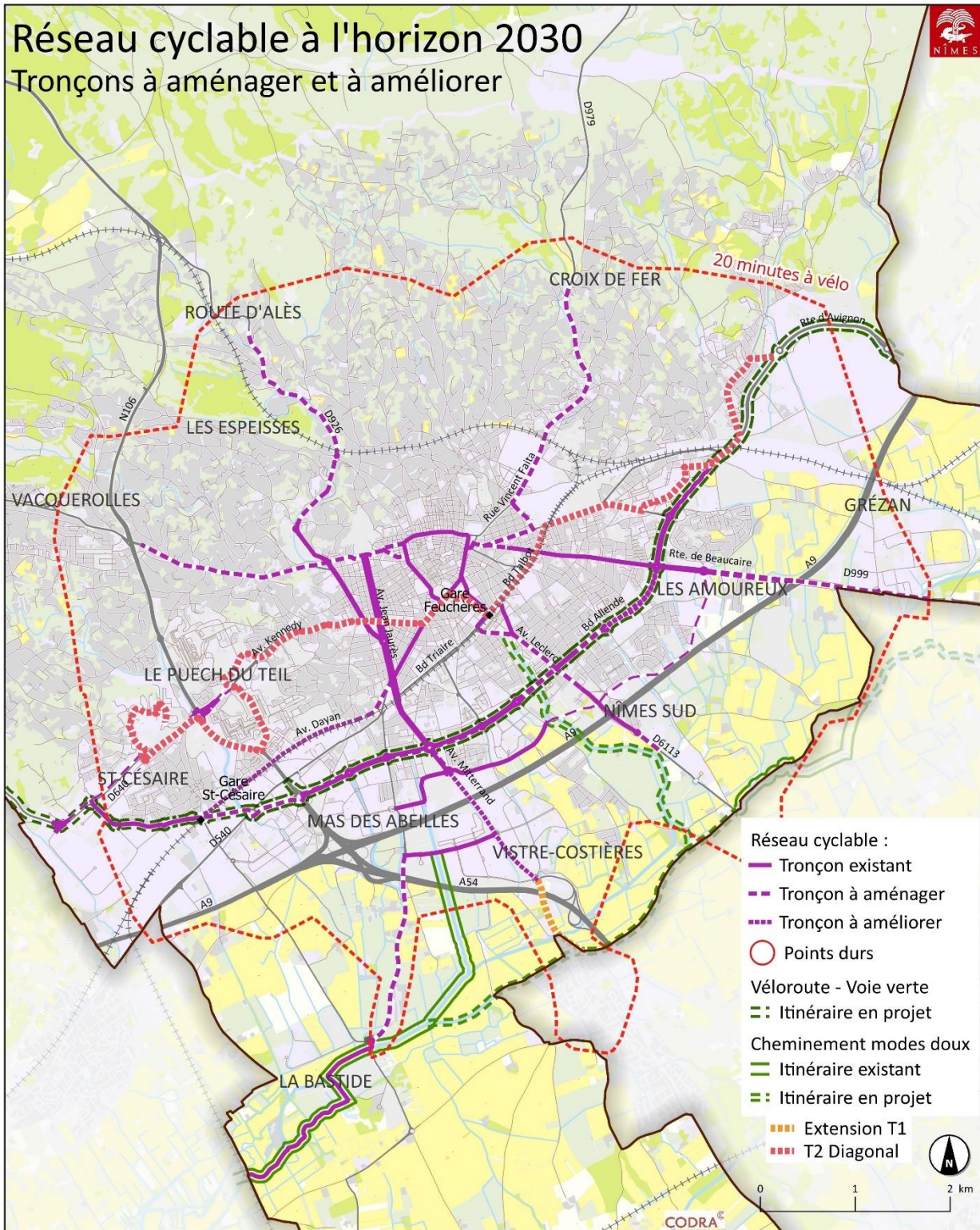
- **Une vocation utilitaire**, concernant la majorité des itinéraires, en cohérence avec l'objet principal du Schéma Directeur, avec l'objectif de proposer des trajets directs, rapides et très lisibles.
- **Une vocation de loisir**, qui s'adressent à des cyclotouristes sur de longues distances (ex : voie verte de Caveirac), ou pour les habitants ou touristes qui souhaitent rejoindre les principaux équipements de loisirs (ex : chemin de halage du Vistre)

Il est important de noter dès à présent que certains itinéraires à vocation de loisir, comme la voie verte de Caveirac, sont de fait à vocation mixte : en ville, la voie verte emprunte des aménagements cyclables urbains, qui desservent des quartiers et points d'intérêts, notamment le boulevard Salvador Allende. Cependant, le public cyclotouriste, ne connaissant pas le territoire, présente des besoins spécifiques (aires d'accueil, signalétique...). Ces aménagements devront donc intégrer des équipements permettant de signaler leur statut et de renforcer leur lisibilité à l'échelle élargie.

De même, des itinéraires à vocation utilitaire pourraient très bien être empruntés par des touristes ou des personnes en vélo de loisir, pour rejoindre un itinéraire, une boucle ou pour raccourcir le parcours, par exemple en passant par l'avenue Claude Baillet (Carré Sud) pour rejoindre le Vistre au niveau de La Bastide, sans le long détour par le Vistre de La Fontaine.

Globalement, ce réseau armature « cible » s'appuie sur le réseau existant mais le structure en identifiant de véritables liaisons, continues, sur lesquelles des **tronçons manquants** et des **points durs** restent à aménager pour que celles-ci soient attractives et produisent tous leurs effets. Les aménagements qu'ils devraient recevoir sont également définis dans le cadre de la présente démarche.

Figure 13 : Réseau armature à l'horizon 2030





**Le réseau armature a été divisé en plusieurs liaisons**, radiales ou périphériques, desservant les principales destinations communales. Chacune de ces liaisons est identifiée par une couleur et une lettre spécifiques, permettant de renforcer la lisibilité du réseau armature pour les acteurs locaux et les usagers. Cette représentation cartographique pourrait préfigurer la création d'un plan des itinéraires cyclables à destination du grand public, montrant de manière claire et pédagogique les itinéraires offrant un bon niveau de service entre les grands secteurs du territoire.

Les liaisons du réseau « armature » sont listées ci-dessous :

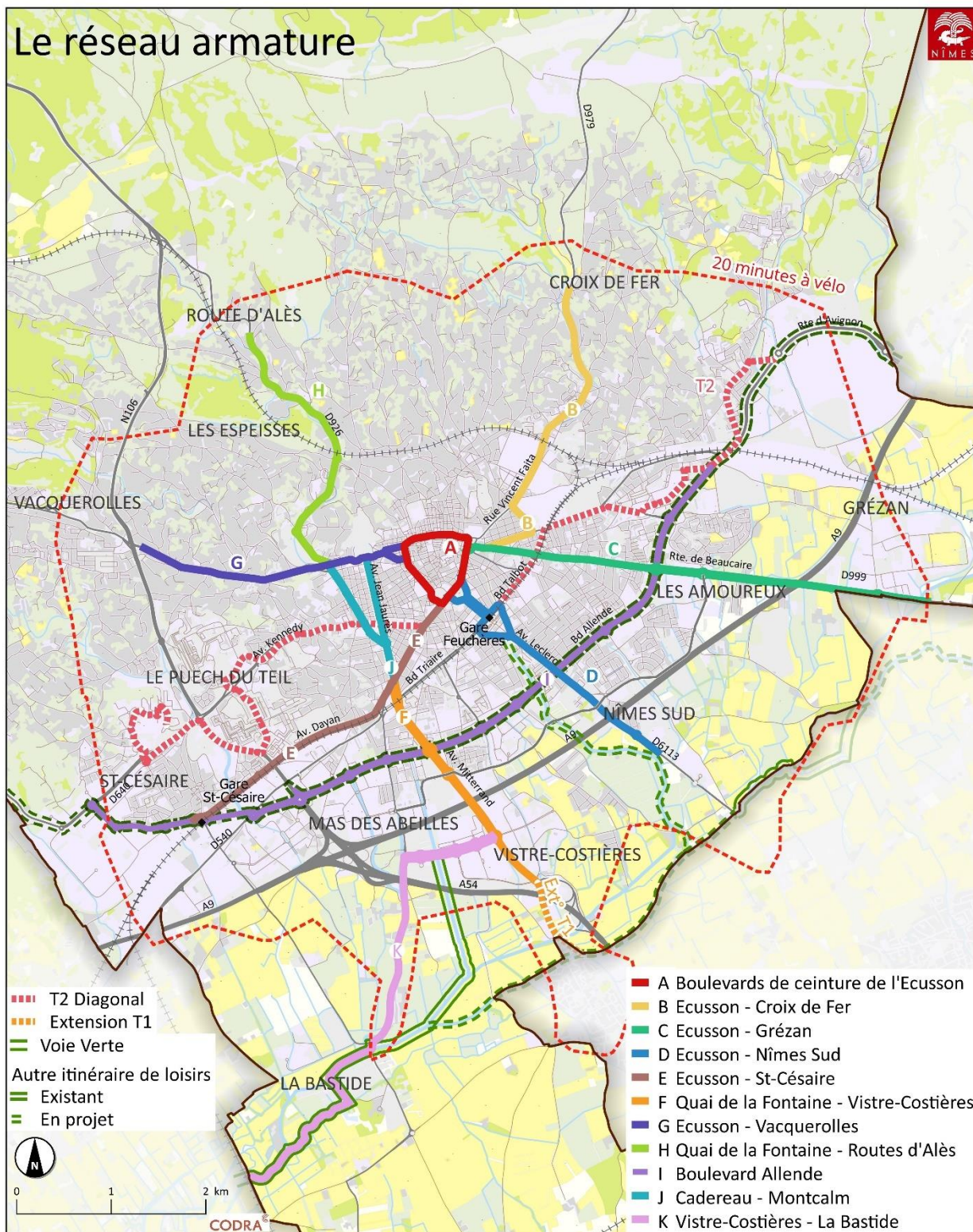
**Liaisons radiales :**

- A. Boulevards de ceinture de l'Ecusson
- B. Ecusson – Croix de Fer
- C. Ecusson - Grézan
- D. Ecusson – Nîmes Sud
- E. Ecusson – Saint-Césaire
- F. Quai de la Fontaine – Vistre - Costières
- G. Ecusson - Vacquerolles
- H. Quai de la Fontaine – Route d'Alès

**Liaisons périphériques :**

- I. Boulevard Allende
- J. Caderau - Montcalm
- K. Vistre – Costières – La Bastide

Figure 14 : Le réseau cyclable armature de Nîmes



## Les tronçons à aménager et à améliorer

Pour mettre en œuvre ce réseau armature, avec l'ensemble de ses liaisons structurantes, ainsi que le réseau secondaire, il sera nécessaire de réaliser de nouveaux aménagements cyclables, en continuité des aménagements existants.

Ces nouveaux aménagements peuvent concerner :

- **Des tronçons à aménager**, ne disposant d'aucun aménagement actuellement
- **Des tronçons à améliorer**, présentant un aménagement qui n'est pas adapté pas au contexte urbain ou routier
- **Des points durs à lever**, représentant des lieux d'insécurité routière ou d'inconfort pour la pratique du vélo

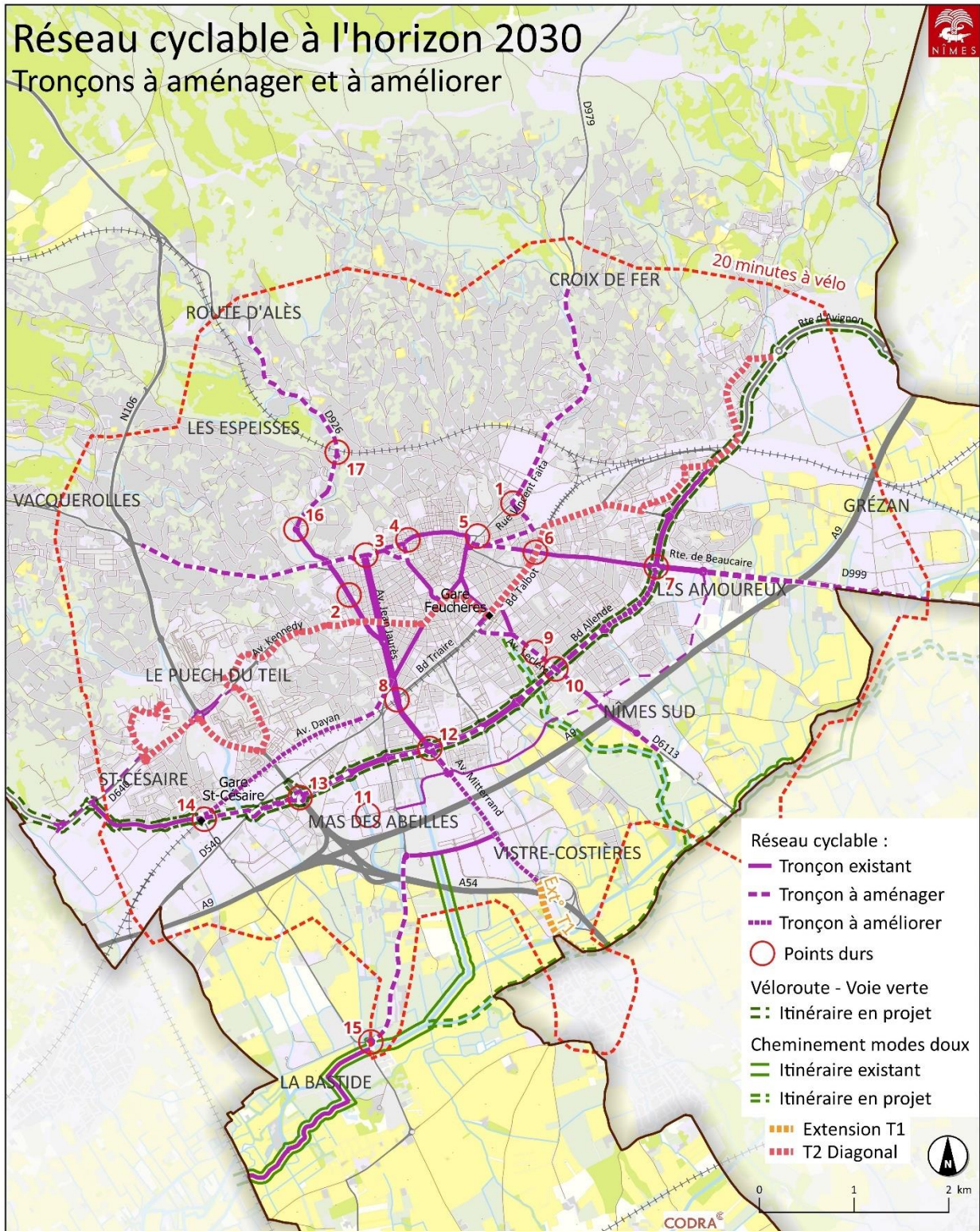
Les points durs identifiés sur la carte sont des intersections entre les itinéraires cyclables et le réseau routier représentant un sentiment d'insécurité pour les cyclistes (souvent des carrefours giratoires). Ces points sont plus complexes à aménager, parfois plus coûteux, mais le soin de leur aménagement, quel qu'il soit, conditionne l'attractivité de l'ensemble de l'axe sur lesquels ils se trouvent. La levée d'un point dur permettra ainsi de rendre pleinement opérants les aménagements de tronçons existants ou à réaliser, de part et d'autre du point dur.

Les parties suivantes visent à préciser les caractéristiques de chaque liaison :

- **Le rôle assuré par la liaison au sein du réseau armature**
- **Les voies empruntées**
- **Les quartiers desservis**
- **Les points d'intérêts desservis**
- **La distance totale, à aménager et restant à aménager**
- **Les points durs à traiter.**
- **Les préconisations d'aménagement pour chaque liaison**



Figure 15 : Les tronçons à aménager et à améliorer



## L'aménagement proposé pour chaque liaison cyclable

L'aménagement proposé pour chaque liaison cyclable est directement défini à partir des trois variables suivantes :

- **Le niveau de trafic sur l'axe concerné** : plus il est important, plus la séparation de l'aménagement cyclable sera nécessaire
- **La vitesse sur l'axe concerné** : plus elle est élevée, plus la séparation sera nécessaire
- **L'emprise de voirie disponible** : plus elle est large, plus la proposition d'un site propre pour les vélos sera faisable

Ensemble, **ces facteurs contribuent à définir le degré de cohabitation entre le trafic automobile et les vélos**. Un axe routier structurant à fort trafic et à vitesse élevée nécessite l'implantation d'une piste cyclable afin de sécuriser les déplacements à vélo, tandis qu'un axe à faible trafic et à vitesse limitée autorise la création d'une bande cyclable ou l'insertion des vélos sur la chaussée générale. Notons par ailleurs que dans le cas d'une cohabitation difficile dans les conditions actuelles, il est également possible de proposer une modification de la réglementation de la voirie (ex : création d'une zone 30), en agissant sur la circulation automobile et non seulement sur l'implantation d'aménagements cyclables.

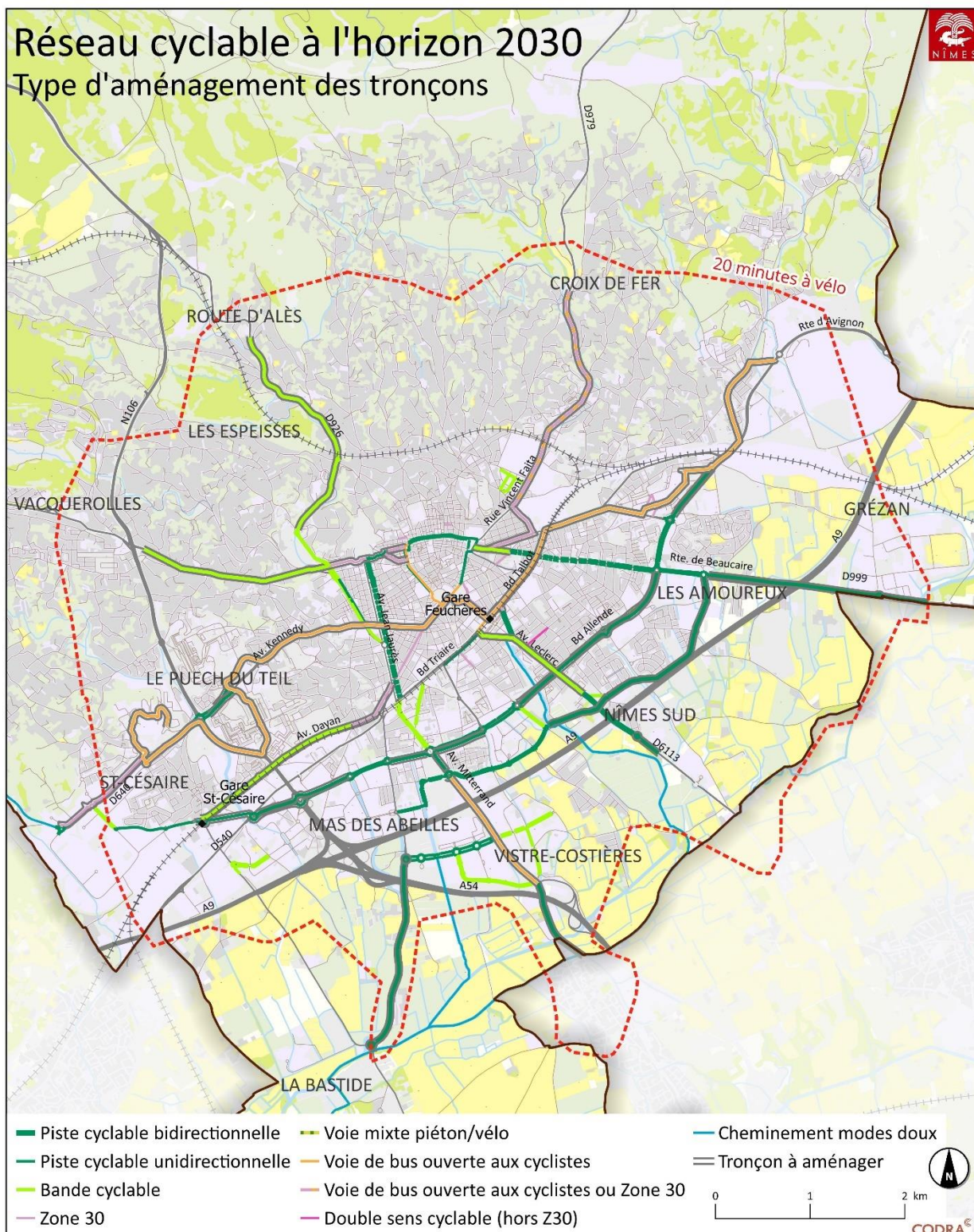
De manière générale, **les aménagements proposés dans cette démarche sont les suivants** :

- **Pistes cyclables** : voiries présentant un statut structurant pour la circulation automobile, ainsi qu'une circulation ou une vitesse importantes, dont la vocation pour les véhicules n'a pas vocation à évoluer radicalement dans les années à venir, mais dont le statut multimodal pourra être renforcé (ex : boulevard Salvador Allende, RD 6113, RD 999, RD 13...)
- **Bandes cyclables** : voiries de liaison communale, situées en générale en zone urbanisée ou présentant une largeur contrainte, ne permettant pas la création d'aménagements dédiés, nécessitant parfois une réduction de la circulation automobile à terme (ex : avenue Leclerc, route de Sauve, route d'Alès, avenue Dayan...)
- **Zone 30** : voies situées en zone urbaine dense, souvent dans des secteurs résidentiels, avec une faible largeur, pouvant se prêter à une réduction de la vitesse pour favoriser l'usage du vélo (ex : rue Pierre Semard, Rue Sully, Quai de La Fontaine)
- **Couloir bus ouvert au vélo** : aménagement en site propre pour les bus dont la dimension est suffisamment large pour permettre une insertion confortable des vélos, dans le prolongement des aménagements déjà réalisés pour le T1 (ensemble de l'itinéraire du futur T2, itinéraire existant du T1, sur l'avenue François Mitterrand, permettant de rejoindre le rond-point de Saint-Gilles (et la future extension du T1 vers Caissargues)
- **Voie mixte piéton / vélo** : aménagement proposé uniquement sur les routes disposant d'un espace très contraint, d'un niveau de circulation non adapté à la pratique du vélo et d'un accotement relativement large permettant de faire cohabiter les piétons et les vélos

La carte ci-dessous représente de manière détaillée l'ensemble des aménagements proposés pour le réseau modes actifs. Elle distingue également les tronçons existants des tronçons à aménager / à améliorer.



Figure 16 : Les tronçons à aménager et à améliorer



## La priorisation des liaisons cyclables

Une **évaluation multicritères des aménagements** a été menée pour l'ensemble des liaisons proposées dans ce schéma, prenant en compte aussi bien le linéaire restant à aménager, la demande potentielle, les lieux d'intérêt desservis, les points durs résorbés, el relief, etc.... Cette analyse a permis d'attribuer une note globale à chaque liaison, déterminant son niveau de priorité dans le cadre de cette réflexion d'ensemble.

Les résultats détaillées de cette analyse multi-critères sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Linéaire à aménager (coût des travaux)	Pourcentage du linéaire restant à aménager	Demande potentielle	Lieux d'intérêt desservis	Points durs résorbés	Ecart de relief (en m)	Note moyenne (sur 20)
A	< 1 km	0%	Très élevée	+++	1	+ 0	18
B	> 2km	100%	Elevée	++	2	+ 51	11
C	> 2km	119%	Elevée	+	2	+0	12
D	1 à 2 km	77%	Modérée	++	2	+0	14
E	> 2km	245%	Elevée	+++	0	+0	12
F	< 1 km	75%	Modérée	+++	2	+0	16
G	> 2km	100%	Modérée	++	1	+64	9
H	> 2km	100%	Elevée	+	2	+51	10
I	1 à 2 km	51%	Modérée	+++	5	+0	15
J	< 1 km	0%	Modérée	++	1	+0	15
K	> 2km	38%	Modérée	+++	1	+ 18	13

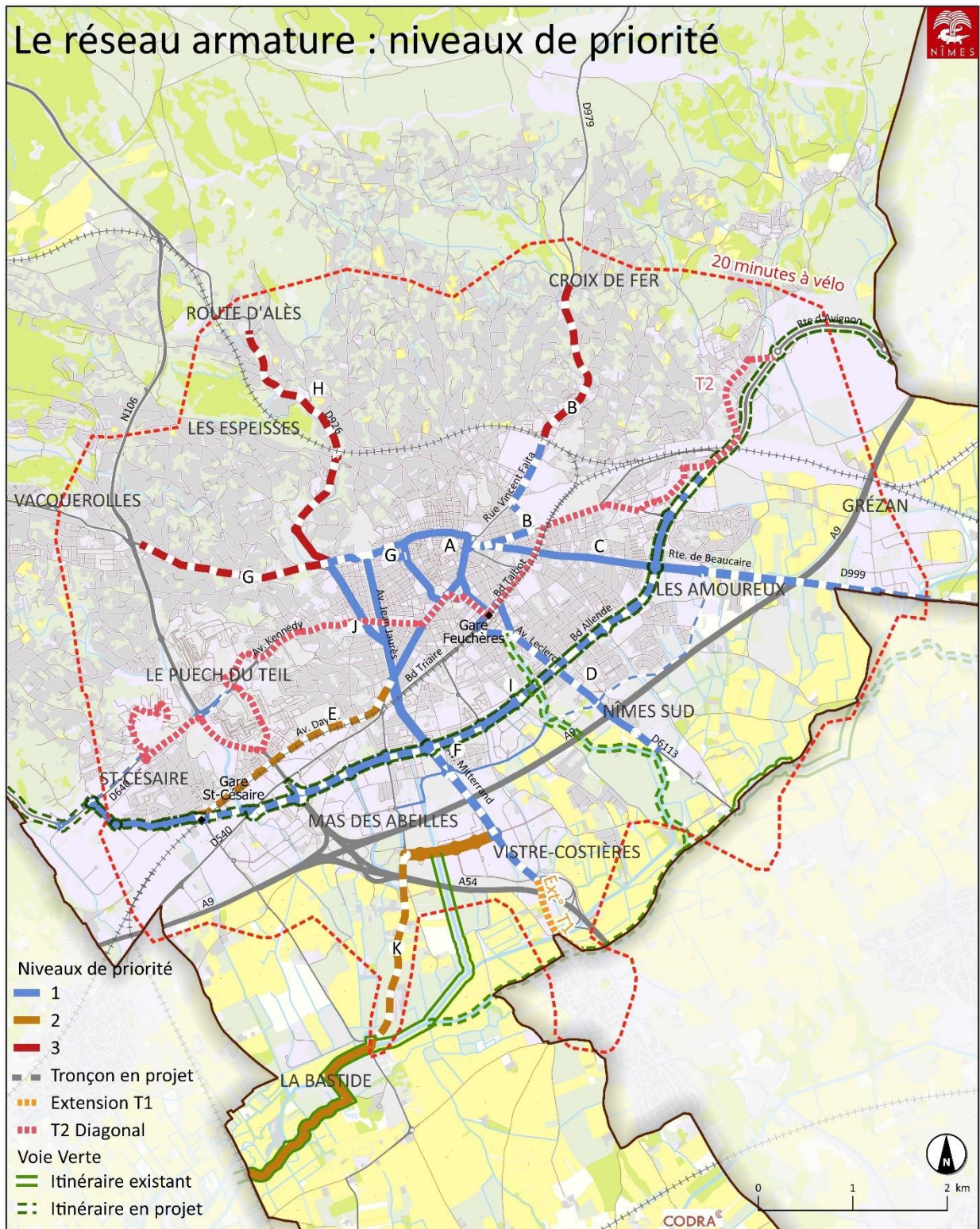
Au-delà de cette analyse considérant chaque liaison cyclable comme une réalisation à part entière, certaines liaisons ont fait l'objet d'une segmentation par tronçons, permettant d'apporter une réponse aux déplacements vers certains secteurs ou équipements spécifiques, tels que les quais de la Fontaine ou le site Hoche de l'Université de Nîmes. Il est par ailleurs, précisé que la liaison K dessert un lieu relativement éloigné du centre-ville (secteur de La Bastide), le rendant moins prioritaire par rapport aux axes desservant des équipements dans le secteur dense.

La carte ci-dessous représente de manière cartographique la priorisation des itinéraires. **Trois niveaux de priorité ont été définis dans ce schéma.** Les liaisons cyclables ont été affectées à l'une des catégories selon les résultats de l'évaluation multi-critères :

- **Priorité 1** : liaisons A, C, D, F, I, ainsi que tronçon de la liaison G vers le quai de La Fontaine, tronçon de la liaison B vers le site Hoche de l'Université
- **Priorité 2** : liaisons E, K
- **Priorité 3** : liaison H, ainsi que tronçon de la liaison B au nord de la voie ferrée et tronçon de la liaison G hors agglomération



Figure 17 : Les niveaux de priorité du réseau armature



## La temporalité de mise en œuvre des liaisons

L'ensemble du réseau cyclable ne sera pas mis en place à court terme, mais sera déployé au cours d'une période estimée à 10 ans. Toutefois, **certaines actions structurantes**, telles que les aménagements cyclables sur l'avenue du Général Leclerc ou sur le boulevard Allende, **verront le jour à court terme**, permettant de s'engager rapidement la mise en œuvre du schéma modes actifs et de sensibiliser les habitants à la pratique du vélo dans la commune.

**Différents horizons temporels ont été définis** pour les aménagements cyclables, à partir des informations sur les projets déjà validés par la Ville et ses partenaires, ainsi qu'à partir des résultats de la priorisation des actions.

**Trois horizons temporels ont été définis**, permettant d'obtenir une vision du déploiement progressif du réseau à l'horizon 2030 :

- **Horizon 2020** : couloir bus du T2 entre le centre-ville et le Centre Hospitalier Universitaire, bandes cyclables sur l'avenue du Général Leclerc
- **Horizon 2022** : couloir bus du T2 entre le centre-ville et le SMAC Paloma, pistes cyclables sur le boulevard Allende (entre le boulevard Boegner et la route de Beaucaire), zone 30 sur les rues Sémard et Sully vers le site Hoche, pistes cyclables / bandes cyclables sur les quais de la Fontaine, pistes cyclables le long de la voie urbaine sud, mise en service de la voie verte de Caveirac
- **Horizon 2025** : tronçons manquants du boulevards Allende (de part et d'autre de Boegner et de Beaucaire), zone 30 / bandes cyclables sur l'avenue Dayan, bande cyclable sur la route d'Alès vers le collèges Rostand, piste cyclable sur la RD 13 vers Bastide, voie verte le long du Vistre de La Fontaine
- **Horizon 2030** : bandes cyclables sur la route de Sauve, bandes cyclables sur la route d'Alès, bandes cyclables sur la rue Vincent Faïta

Les cartes ci-dessous représentent les aménagements réalisés dans chaque temporalité de mise en œuvre du schéma modes actifs, montrant clairement les étapes de déploiement progressif du plan d'actions.



Figure 18 : Réseau cyclable à l'horizon 2020

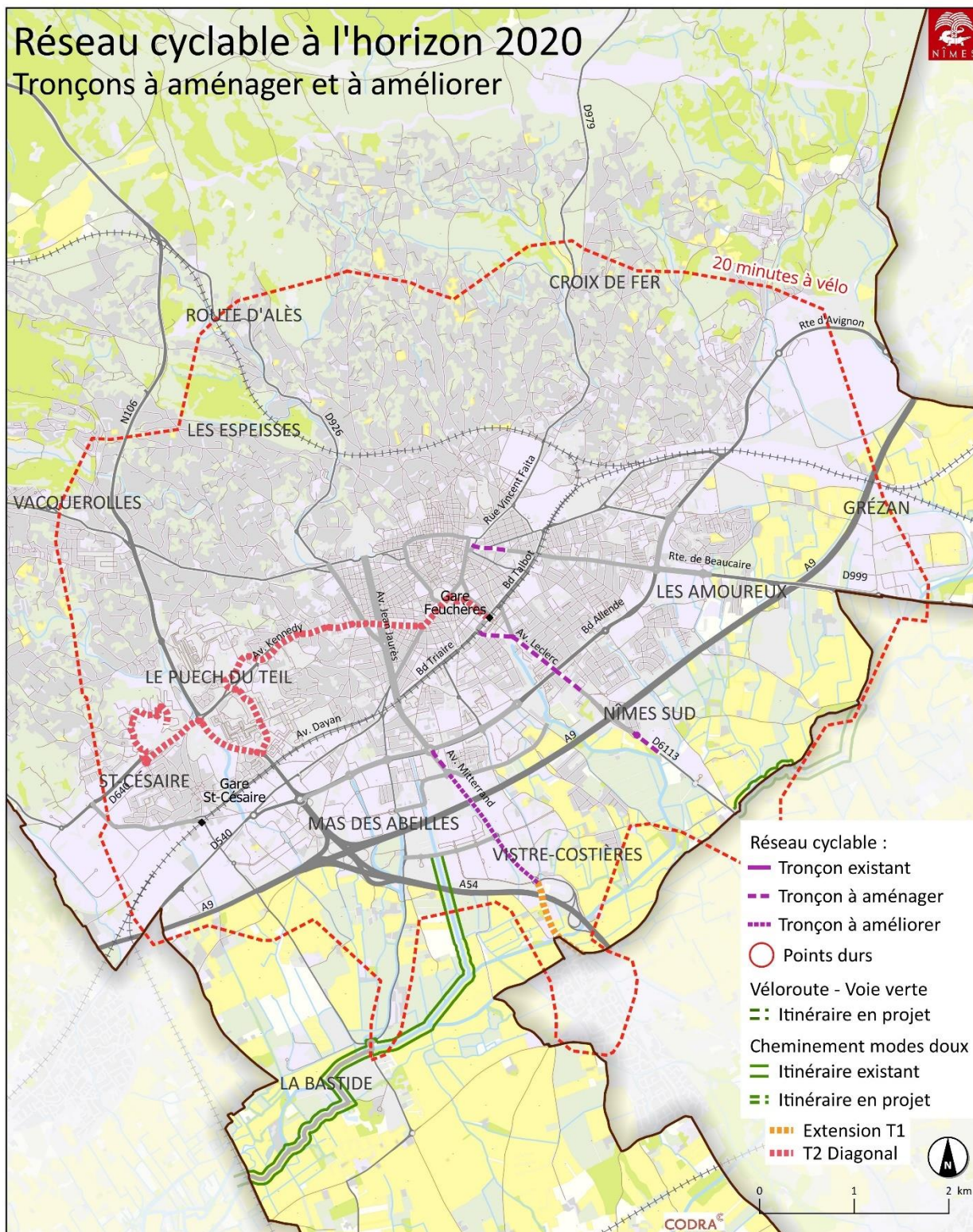




Figure 19 : Réseau cyclable à l'horizon 2022

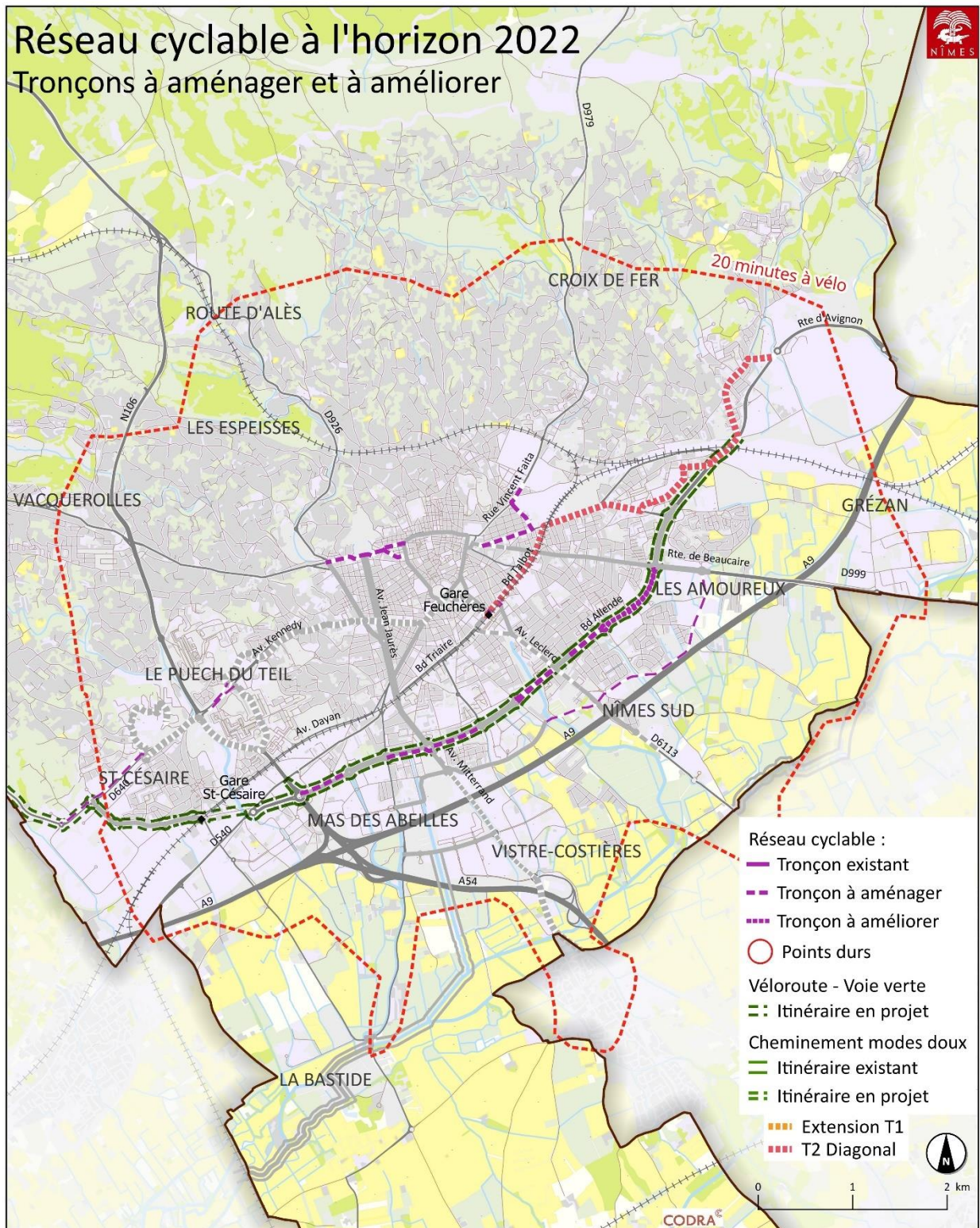




Figure 20 : Réseau cyclable à l'horizon 2025

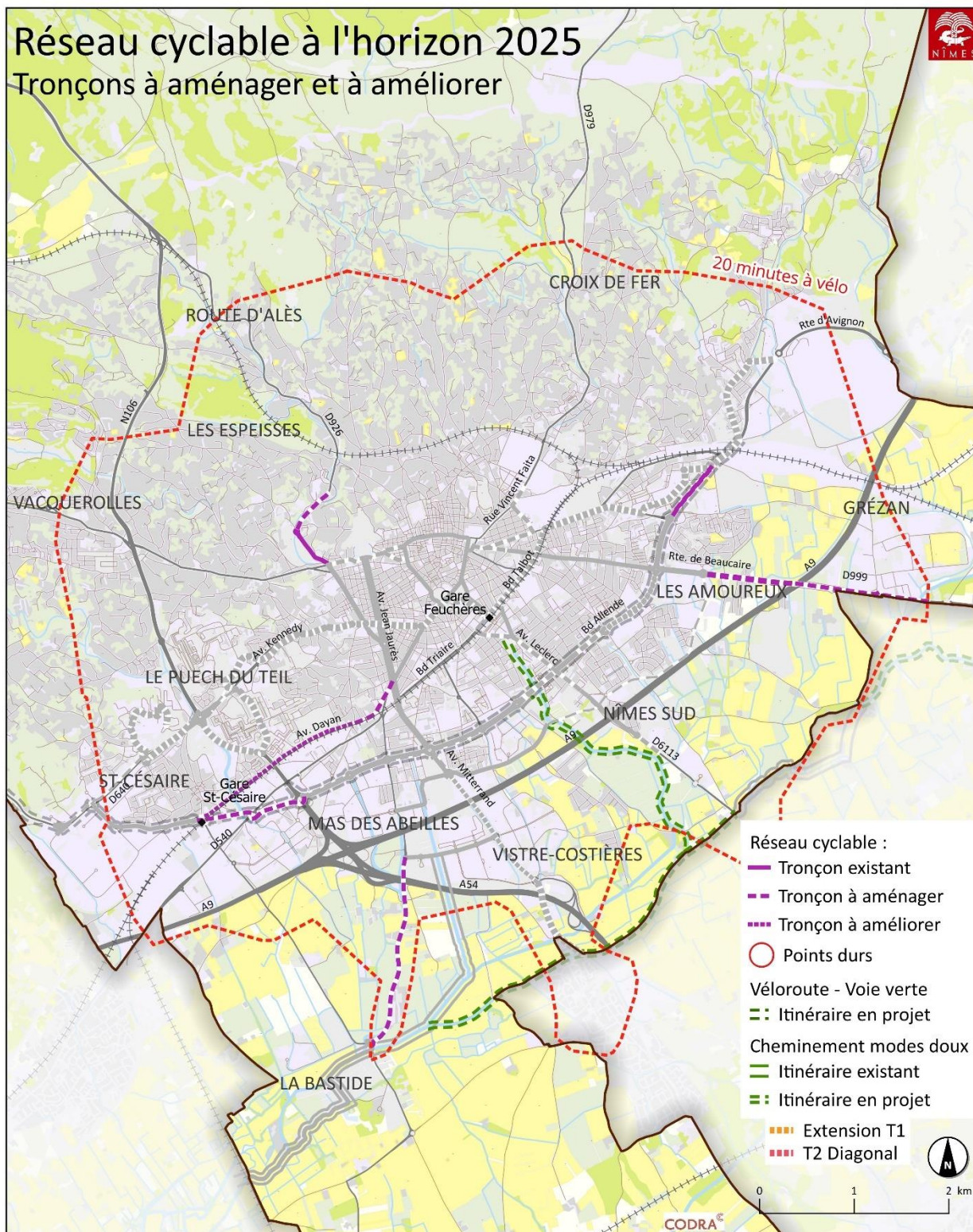
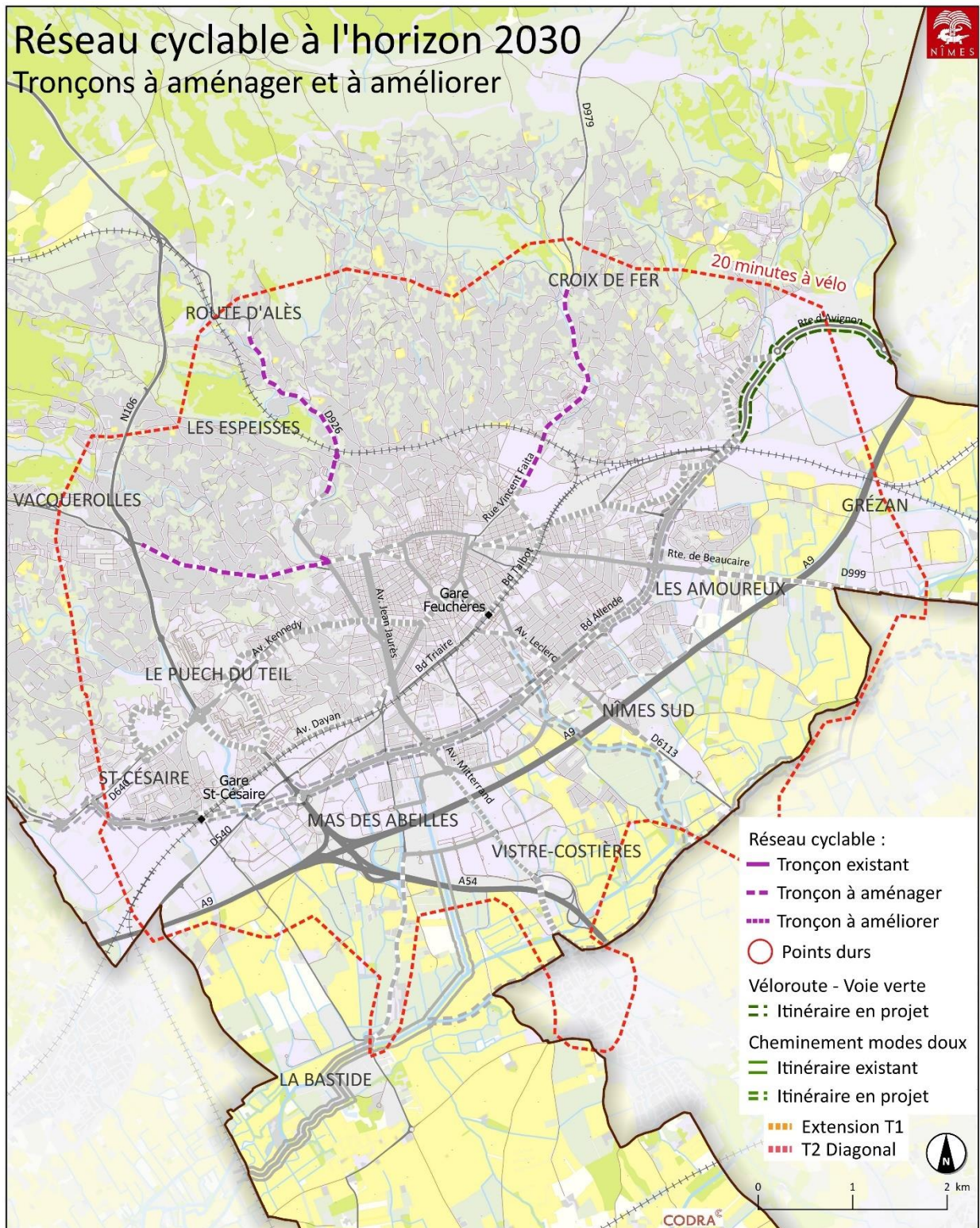




Figure 21 : Réseau cyclable à l'horizon 2030



## Le réseau complémentaire pour les vélos

Un réseau cyclable complémentaire a été identifié, répondant à l'objectif de desservir plus finement le territoire, à la fois en direction de destinations locales présentant un intérêt économique ou de loisir, ou en direction des différents secteurs résidentiels du territoire.

Comme pour le réseau structurant, la définition des liaisons secondaires s'appuie sur le réseau déjà existant, complété de nouveaux tronçons vers des pôles d'intérêts et/ou en résorption de coupures dans les itinéraires.

Ces itinéraires complémentaires permettent des déplacements transversaux et des liaisons vers les voies structurantes, pour des déplacements plus rapides en fonction des trajets à réaliser. Les itinéraires complémentaires peuvent aussi constituer des variantes aux itinéraires structurants, pour des cyclistes recherchant un itinéraire plus apaisé que sur les grands axes, leur permettant de choisir un trajet aller et retour différent pour une même destination, et contribuant ainsi à l'attractivité de l'ensemble du réseau. Plus pacifiés que les itinéraires structurants, mais moins directs, ces itinéraires complémentaires participent à la qualité du cadre de vie et permettent à chacun d'avoir un aménagement cyclable à proximité de son domicile, relié au réseau structurant.

De nombreux itinéraires secondaires représentent un complément aux les projets d'aménagements à venir tels que le couloir bus / vélo du T2 ou la Voie Urbaine Sud. Des aménagements sont en effet proposés sur l'axe de T2 Diagonal ou en prolongement de celui-ci. En premier lieu, il est proposé d'aménager une piste cyclable sur l'avenue Kennedy au niveau du secteur Pissevin, permettant une continuité avec l'axe du T2 (évitant aux cyclistes un détour vers le sud pour suivre le tracé du T2).

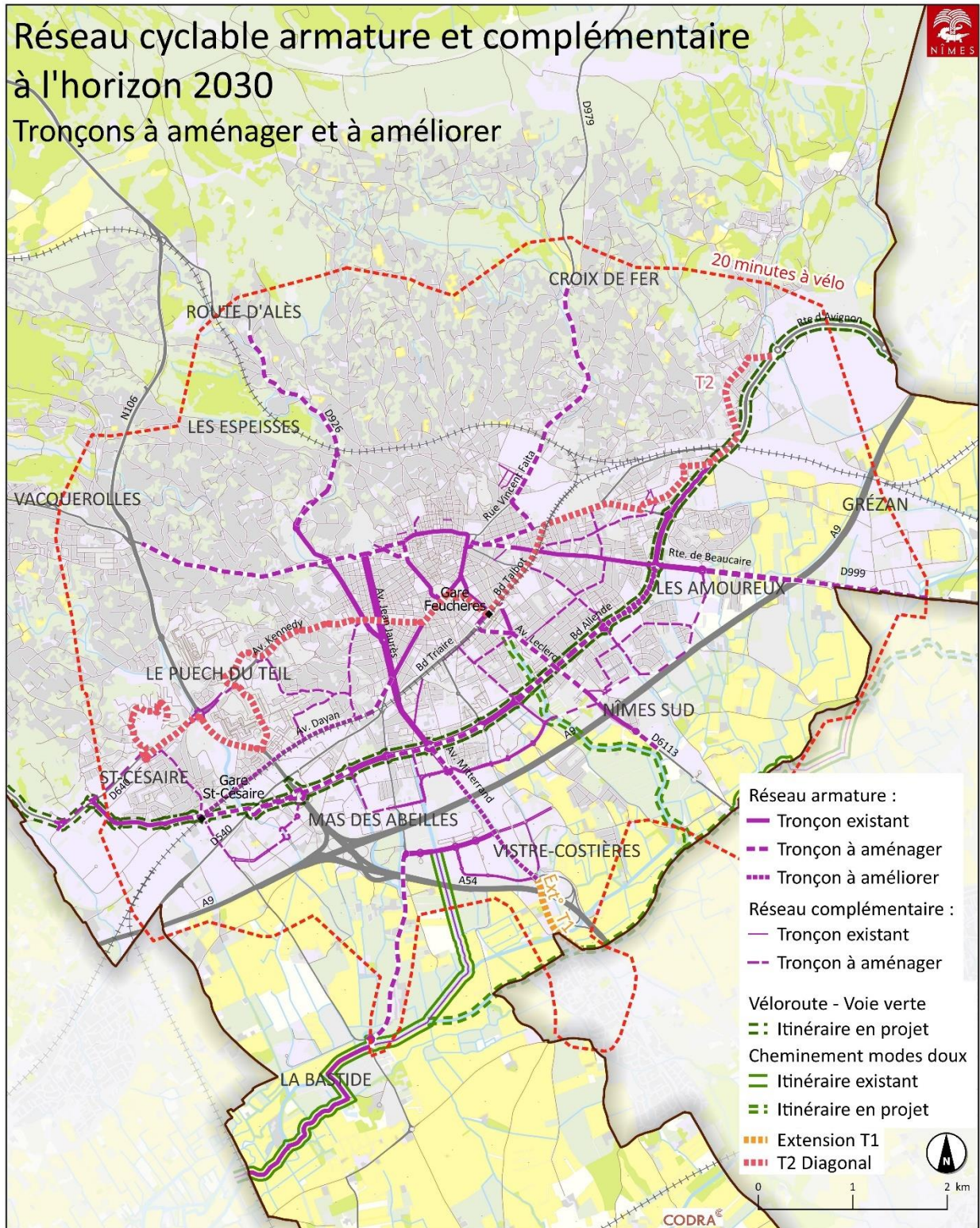
En deuxième lieu, un aménagement est proposé sur la contre-allée de l'avenue Kennedy, afin d'assurer la connexion entre le futur terminus du T2 et la voie verte de Caveyrac. Ces aménagements permettent donc un accès au centre-ville pour les vélos à travers une pacification de la circulation sur ces contres-allées, en complément de l'itinéraire plus structurant, empruntant le boulevard Allende.

Dans les faubourgs autour de l'Ecusson, il est proposé de réglementer l'ensemble des rues (hors voies structurants) en zone 30. Ces rues ne nécessitent aucun aménagement spécifique pour être parfaitement circulables à vélo. En dehors des faubourgs, il est proposé de créer des itinéraires sur des voies locales desservant finement les quartiers, sous la forme de bandes cyclables. Certaines de ces rues sont toutefois en sens unique, pouvant générer des détours pénalisants pour les cyclistes. Le Plan national Mobilité actives visait déjà à généraliser les doubles-sens cyclables. Lancé en septembre 2018, le nouveau Plan Vélo national vise à généraliser ces aménagements, y compris dans les rues limitées à 50 km/h.

Le Plan national vélo fixe aussi l'objectif de généraliser les sas vélo aux feux. Ceux-ci permettent au cycliste de redémarrer plus confortablement et en étant plus en sécurité, devant la file de véhicules. Le sas vélo peut s'accompagner d'un « cédez le passage cycliste aux feux », lorsque le carrefour le permet (géométrie facilement appréhendable, bonne visibilité...).



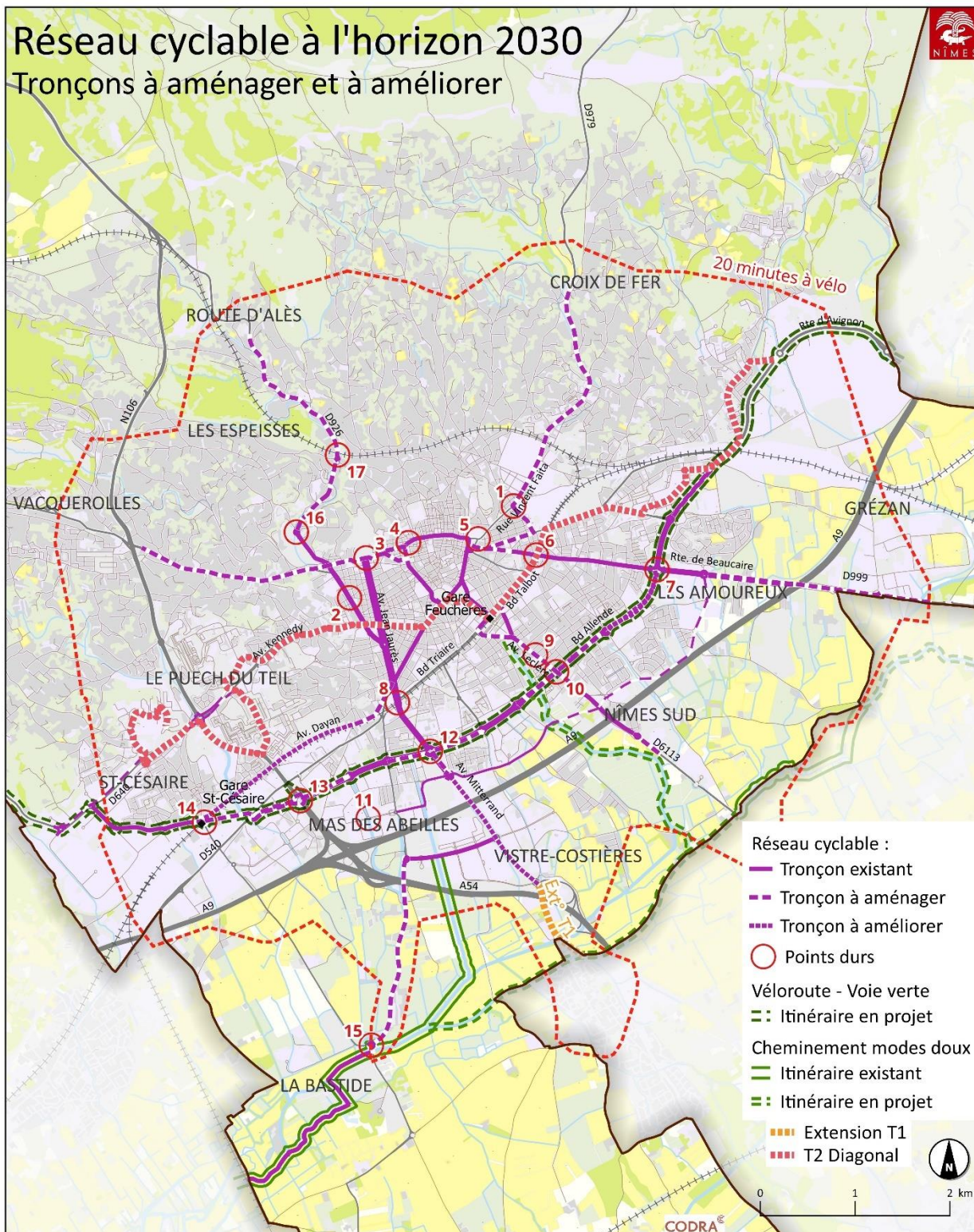
Figure 22 : Le réseau complémentaire pour les vélos





# Les points durs pour les vélos

Figure 23 : Les points durs du réseau cyclable



## Rappel de l'état actuel

Les points durs de circulation identifient des secteurs précis du territoire sur lesquels la circulation des vélos est particulièrement contrainte au regard du contexte d'aménagement dans lequel elles se trouvent. Ces points, souvent des points de croisement entre des itinéraires cyclables et des routes structurantes à l'échelle du territoire, constituent des zones dans lesquels la sécurité des cyclistes est mise à mal et où elle pourrait être améliorée par des aménagements mieux adaptés à leur contexte. Ces difficultés sont provoquées par des conditions difficiles de circulation, d'insertion des vélos, de vitesse ou encore de visibilité.

Une grande partie des points durs identifiés sont localisés sur le boulevard Salvador Allende, qui dessert une part importante des zones d'activités et des zones de développement de la Ville, et permet un accès vers les grandes destinations à proximité du territoire. Ces points durs correspondent toujours à des carrefours et représentent un véritable frein à la pratique du vélo sur cet axe. Soulignons aussi que le boulevard Salvador Allende constitue une coupure entre le sud et le nord de la Ville, notamment pour les itinéraires vélo situés sur les axes transversaux (ex : route de Beaucaire).

Par ailleurs, les autres points durs présentent des situations très variées. Ils sont dus à la présence de giratoires sans aménagements vélo (ex : avenue Faïta), à des carrefours à feux très routiers (ex : Gambetta / Faïta), à des itinéraires peu lisibles (ex : square Antonin) ou à l'absence d'aménagements en traversée de la voie ferrée (ex : avenue Jean Jaurès)...

Dans certains cas, comme sur l'avenue Leclerc, les discontinuités sont courtes mais très dommageables pour le réseau cyclable de la ville (ce lieu fait l'objet d'un projet de bande cyclable par la ville). La continuité de ces itinéraires contribuerait en effet à mettre en relation les tronçons existants, afin de constituer un réseau à l'échelle communal et au-delà.

La liste complète des points durs pour les modes actifs est détaillée ci-dessous :

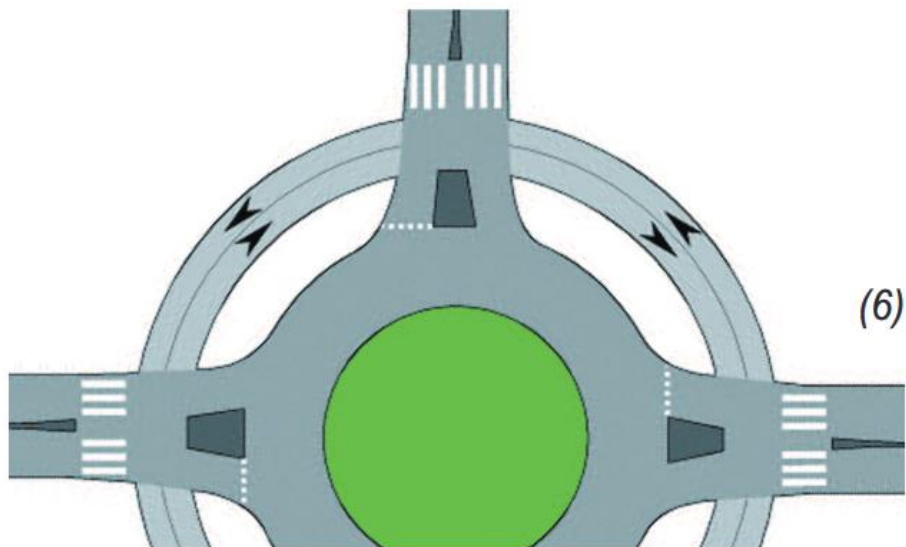
- **1. Giratoire Faïta / Sully**
- **2. Intersections non aménagées sur l'avenue Pompidou**
- **3. Quai de la Fontaine**
- **4. Square Antonin**
- **5. Intersection Gambetta / Faïta**
- **6. Intersection Beaucaire / Talabot**
- **7. Giratoire Allende / Beaucaire**
- **8. Intersection Jean Jaurès / Triaire**
- **9. Avenue du Général Leclerc**
- **10. Giratoire Allende / Leclerc**
- **11. Voies internes à la Ville Active**
- **12. Giratoire Allende / Mitterrand**
- **13. Giratoire Allende / Boegner**
- **14. Giratoire Allende / Roquairol**
- **15. Giratoire Générac / Mas de Cheylon**
- **16. Giratoire Alès / Cigale**
- **17. Franchissement de la voie ferrée sur la route d'Alès**



## Propositions de traitement des points durs

### Les giratoires de grande dimension (points durs n°7, 10, 12, 13, 14, 15)

Figure 24 : Principes d'aménagement d'un itinéraire cyclable sur un giratoire de grande dimension

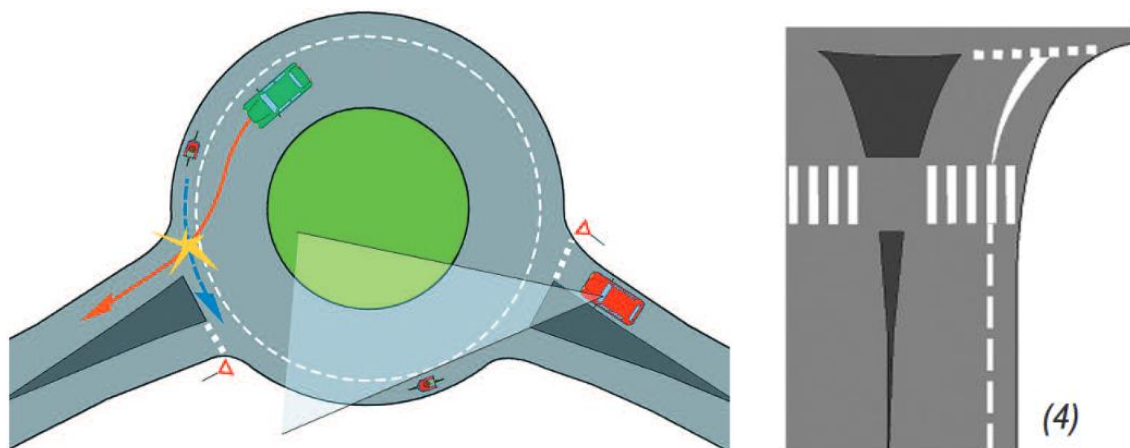


Source : Cerema

Dans ce type de giratoires, présentant des conditions de déplacements délicates pour les cyclistes (vitesse, poids lourds, emprises routières larges, etc...), il est recommandé d'aménager une piste cyclable de contournement complet du giratoire. Cet aménagement supprime complètement le risque de certains types d'accidents sur l'anneau, mais reporte les conflits (refus de priorité en entrée et cisaillements en sortie de piste) au niveau de la traversée des branches. Il est généralement préférable d'aménager des pistes bidirectionnelles plutôt qu'unidirectionnelles. En effet, ces dernières sont souvent prises à contresens entre deux branches pour raccourcir les mouvements de tourne-à-gauche. L'aménagement d'une piste bidirectionnelle nécessite toutefois plus de place que celui d'une piste unidirectionnelle. S'il est décidé d'accorder la priorité aux cyclistes qui contournent le giratoire, on veillera à ce que les vitesses soient maîtrisées et que la visibilité entre cyclistes et usagers motorisés soit garantie. L'orthogonalité des trajectoires devra être recherchée.

### Les giratoires de taille moyenne (points durs n°1, 16)

Figure 25 : Principes d'aménagement d'un itinéraire cyclable sur un giratoire de taille moyenne



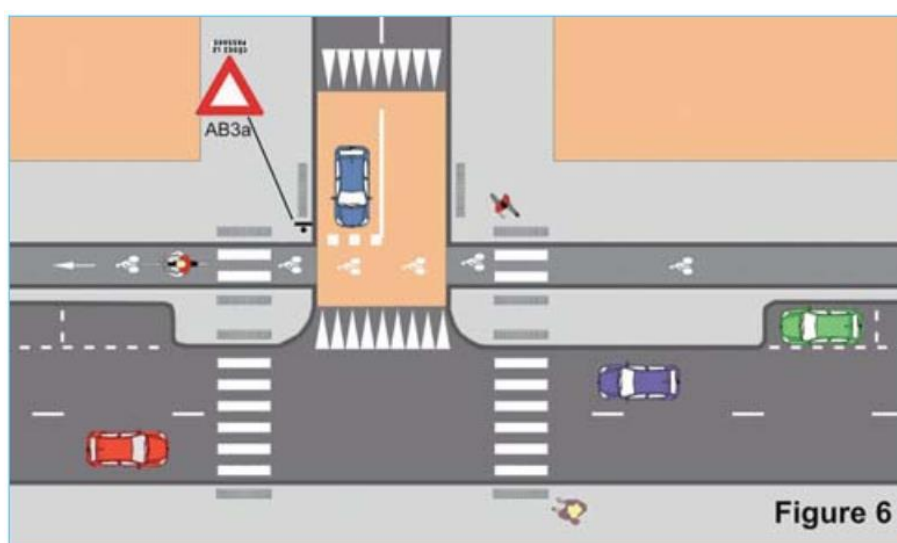
Source : Cerema



Dans ces giratoires, il est proposé d'aménager des bandes cyclables dans l'anneau, permettant de guider le cycliste et de souligner la continuité de l'itinéraire sur le giratoire. Précisons que pour cela, il sera indispensable que la bande existe également en amont et en avant du giratoire. Toutefois, la sécurité apportée par cet aménagement n'est pas évidente, surtout aux entrées, où le cycliste n'est pas dans le champ de vision de l'automobiliste et aux sorties, où il risque d'être dépassé par un véhicule quittant l'anneau. Il n'est donc pas conseillé de rendre obligatoires ces bandes cyclables pour les cyclistes. De plus, il est préconisé de prolonger la bande cyclable sur les branches du giratoire jusqu'à l'anneau, en aménageant un petit îlot au point d'entrée sur l'anneau. Cette disposition est également valable pour la sortie du giratoire. Cette solution permet d'éviter au cycliste d'être coincé contre la bordure du trottoir par des poids lourds venant de la même entrée. Elle a l'avantage de ne pas offrir de surlargeur aux véhicules motorisés.

### **Intersections non aménagées sur les avenues Pompidou et Jean Jaurès (point dur n°2)**

*Figure 26 : Principes d'aménagement d'un itinéraire cyclable au croisement entre une piste cyclable et un voie non prioritaire*



Source : Cerema

L'avenue Pompidou et l'avenue Jean Jaurès disposent de bandes cyclables ou de pistes cyclables, mais celles-ci disparaissent souvent au niveau des intersections. Il semble important d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable, afin de marquer la priorité des vélos (qui circulent sur un axe prioritaire) et de renforcer le confort et la sécurité de ces usagers. Il est donc préconisé d'aménager un plateau et de faire traverser la piste cyclable au niveau du plateau, permettant bonne continuité de l'itinéraire cyclable. De ce fait, la voiture qui accède ou sort de la voie secondaire est fortement ralentie, ce qui est en cohérence avec sa perte de priorité.

### **Quai de La Fontaine (point dur n°3)**

*Ce point a été traité dans la liaison G du réseau armature.*

## Square Antonin (point dur n°4)

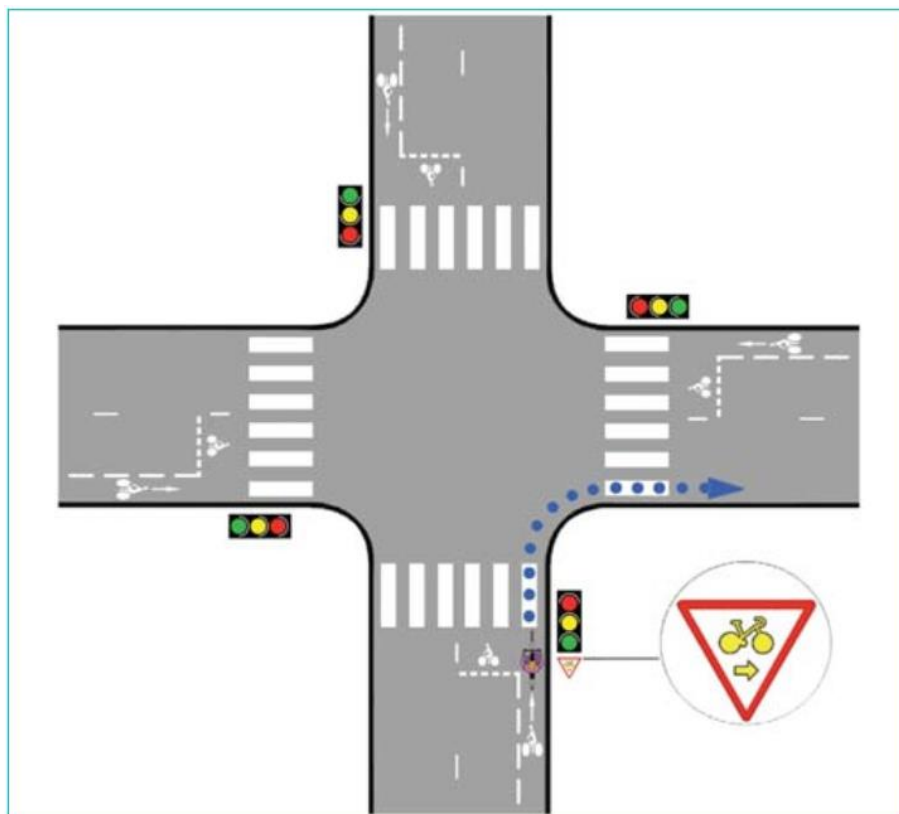
Figure 27 : Aménagement cyclable sur le square Antonin



Ce lieu représente un point dur pour les vélos car la piste cyclable existante se déporte sur l'intérieur du square (en direction de la Maison Carrée), mais aucune signalétique n'accompagne ce changement d'itinéraire. Le cycliste peut donc faire face à une incompréhension de l'aménagement et il est tenté de continuer son déplacement tout droit, en empruntant un espace public destiné aux piétons. Il est donc proposé de mettre en place un jalonnement vertical, renforcé par une signalétique au sol, montrant clairement le parcours à suivre par le cycliste, permettant d'assurer la continuité de cet itinéraire et de renforcer le confort des cyclistes, comme de l'ensemble des usagers de cet espace public.

## Intersections de grande dimension (points durs n°5, 6, 8)

Figure 28 : Principes d'aménagement d'un itinéraire cyclable au sein d'un carrefour de grande dimension



Source : Cerema

Les grandes intersections peuvent être source d'inquiétude chez les cyclistes et représentent souvent un frein à la pratique du vélo, en raison de la multiplication des conflits possibles avec les véhicules motorisés sur ces emplacements. Afin de limiter fortement ces difficultés, il est préconisé d'améliorer la visibilité des cyclistes, en aménageant des SAS vélo. Ces aménagements permettent à ces usagers de se placer devant la circulation automobile au feu vert, leur permettant non seulement d'être plus visibles par les automobilistes, mais aussi de quitter le carrefour avant les autres véhicules, en les protégeant de la plupart des conflits. En fonction du trafic existant, il est également préconisé d'implanter des cédez-le-passage cycliste, permettant aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge, tout en cédant le passage aux véhicules circulant sur la voie transversale et aux piétons. Cette disposition favorise la création d'un mouvement de tourne à droite dédié exclusivement aux cyclistes, en les séparant notamment des mouvements de tourne à droite des véhicules motorisés, pouvant être source d'accidents. Par ailleurs, il sera également possible de marquer la continuité du parcours vélo sur le carrefour, par exemple à travers un damier un des pictogrammes vélo, favorisant la prise en compte des vélos et réduisant les possibilités de conflit, notamment avec les voitures en tourne-à-gauche sur le carrefour. L'intérêt de ces aménagements est le fait qu'il sont relativement peu coûteux, tout en améliorant fortement la circulation des vélos.

### Avenue du Général Leclerc (point dur n°9)

Ce point a été traité dans la liaison D du réseau armature.

### Franchissement du viaduc ferroviaire sur la route d'Alès (point dur n°17)

Le franchissement de ce viaduc représente un point dur pour les vélos en raison du rétrécissement de la voie et de sa trajectoire en courbe. Les possibilités d'aménagement restent très limitées, en raison de la



présence des piliers du viaduc. Il est donc préconisé de modérer la vitesse (limitation à 30 km/h) et d'inclure un panneau de signalisation indiquant la présence de vélos, permettant d'améliorer autant que possible les conditions de confort et de sécurité pour ces usagers.

# Synthèse des linéaires des liaisons cyclables

## Le linéaire cyclable à construire

A ce jour, la **Ville de Nîmes compte 35,1 kilomètre d'itinéraires cyclables**, toute vocation et tout type d'aménagement confondu (pistes, bandes, couloir bus, etc).

Le tableau ci-dessous détaillé le linéaire de liaisons à aménager pour mettre en œuvre le schéma modes actifs, selon les liaisons concernées :

Liaison	Linéaire existant (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Linéaire à améliorer (en km)	Linéaire total (en km)
A	2,3			2,3
B		3,3		3,3
C	2,0	2,9		4,9
D	0,7	1,6		2,3
E	0,6	0,6	2,0	3,2
F	1,0	1,4		2,4
G		2,8		2,8
H	0,5	2,6		3,1
I	3,4	4,1	0,9	8,4
J	2,5			2,5
K	1,0	2,0		3,0
<b>Réseau Armature</b>	14,0	21,3	2,9	38,2
<b>Itinéraires complémentaires</b>	21,2	18,1		39,3
<b>Total</b>	<b>35,1</b>	<b>39,4</b>	<b>2,9</b>	<b>77,4</b>

Parmi le linéaire existant pour les vélos, plus de 20 km sont valorisés dans le cadre de la mise en place du réseau « armature » et un nombre identique de km est valorisé pour la mise en place du réseau « complémentaire ». La création du réseau cyclable conduit à **un linéaire total de 77,4 km, c'est-à-dire un doublement du linéaire cyclable.**

Il est à noter que la hausse du linéaire total est dans les faits plus importante que celle indiquée ici, car ces calculs ne tiennent pas compte des projets envisagés, notamment, la création du T2, l'extension du T1, le Vistre de la Fontaine...

## Le linéaire cyclable selon les catégories d'aménagement

Chaque tronçon cyclable à créer a fait l'objet d'une proposition d'aménagement, selon les caractéristiques de la voie concernée et du contexte urbain (comme précisé dans la partie « L'aménagement proposé pour chaque liaison cyclable », plus haut). Le tableau présenté ci-dessous permet de détailler le linéaire cyclable à créer, selon la catégorie d'aménagement, pour chaque liaisons cyclable :

Liaison	Type d'aménagement	Linéaire à réaliser en km
A	Point dur n°4 - Square Antonin	-
B	Zone 30	0,9
	Bandes cyclables	2,4
	Point dur n°1 - Giratoire Faïta / Sully	-
	Point dur n°5 - Intersection Gambetta / Faïta	-
C	Bandes cyclables	0,4
	Pistes cyclables	2,5
	Point dur n°6 - Intersection Beaucaire / Talabot	-
D	Bandes cyclables	1,4
	Pistes cyclables	0,2
	Point dur n°9 - Avenue du Général Leclerc	-
E	Zone 30	0,6
	Bande cyclable	2,0
F	Couoir bus ouvert aux vélos	1,4
	Point dur n°8 - Intersection Jean Jaurès / Triaire	-
G	Pistes cyclables	0,3
	Zone 30	0,5
	Chaucidou	2,0
	Point dur n°3 - Quai de la Fontaine	-
H	Chaucidou	2,6
	Point dur n°16 - Giratoire Alès / Cigale	-
	Point dur n°17 - Franchissement de la voie ferrée	-
I	Pistes cyclables	5,0
	Point dur n°7 - Giratoire Allende / Beaucaire	-
	Point dur n°10 - Giratoire Allende / Leclerc	-
	Point dur n°12 - Giratoire Allende / Mitterrand	-
	Point dur 13 - Giratoire Allende / Boegner	-
	Point dur 14 - Giratoire Allende / Roquairol	-
J	Points durs n°2 - Traversée des rues transversales	-
K	Pistes cyclables	2,0
	Point dur n°15 - Giratoire Générac / Mas de Cheylon	-
<b>TOTAL RESEAU ARMATURE</b>		<b>24,2</b>
Itinéraires complémentaires	Bandes cyclables	18,1
<b>TOTAL RESEAU COMPLEMENTAIRE</b>		<b>18,1</b>
<b>TOTAL - ENSEMBLE DES TRONCONS</b>		<b>42,3</b>



## La stratégie de modération de la vitesse

L'écusson de Nîmes, entièrement piétonnier, est entouré de nombreux quartiers de faubourgs, à vocation majoritairement résidentielle, présentant un bâti assez ancien. Ces quartiers se caractérisent en règles générales par des voiries très contraintes en termes d'espace. La chaussée reste très étroite, tout comme les trottoirs. Malgré cela, les niveaux de circulation peuvent être assez importants, par exemple sur la rue Clérisseau, au nord de boulevard Gambetta. La pratique de la marche à pied reste difficile dans ces secteurs, en raison du faible espace réservé aux piétons et de la pression de la circulation, qui frôle souvent les passants. Au regard de leurs caractéristiques, ces secteurs se prêtent bien à la mise en place de zones de circulation pacifiée. **Il est donc préconisé de mettre en place des zones 30 dans l'ensemble des voies situées dans les faubourgs de Nîmes appartenant à la catégorie de « desserte locale » dans la hiérarchie du PLD (2016).** Les axes structurants sont exclus de ces zones. Cette pacification de la circulation permettrait non seulement d'améliorer les conditions de déplacements des modes actifs (piétons, vélos), en favorisant la vie riveraine, mais aussi de dissuader le trafic de transit, en le reportant vers les boulevards de ceinture de l'écusson.

En termes d'aménagement, la configuration actuelle de la voirie se prête déjà assez bien à la mise en place de cette réglementation, sans changements importants. Des ralentisseurs pourront être implantés ponctuellement sur les rues présentant des lignes droites de linéaire élevé. Surtout, **il est proposé de marquer les points d'entrée aux zones 30** à travers des aménagements de réduction de la vitesse et d'indication de la réglementation de la circulation. Le but est d'informer les automobilistes de manière très visible sur le fait qu'ils rentrent dans un espace à circulation modérée, permettant de favoriser la circulation des modes actifs. Les types d'aménagement d'entrée en zone 30 sont variés : panneaux signalant la zone 30 et rappelant les règles de circulation, plateau surélevé signalant l'entrée dans une zone réglementée et donnant la priorité aux piétons se trouvant sur le trottoir, chicanes, mobilier urbain, arbres...

**Figure 29 : Principes d'aménagement d'une entrée en zone 30**



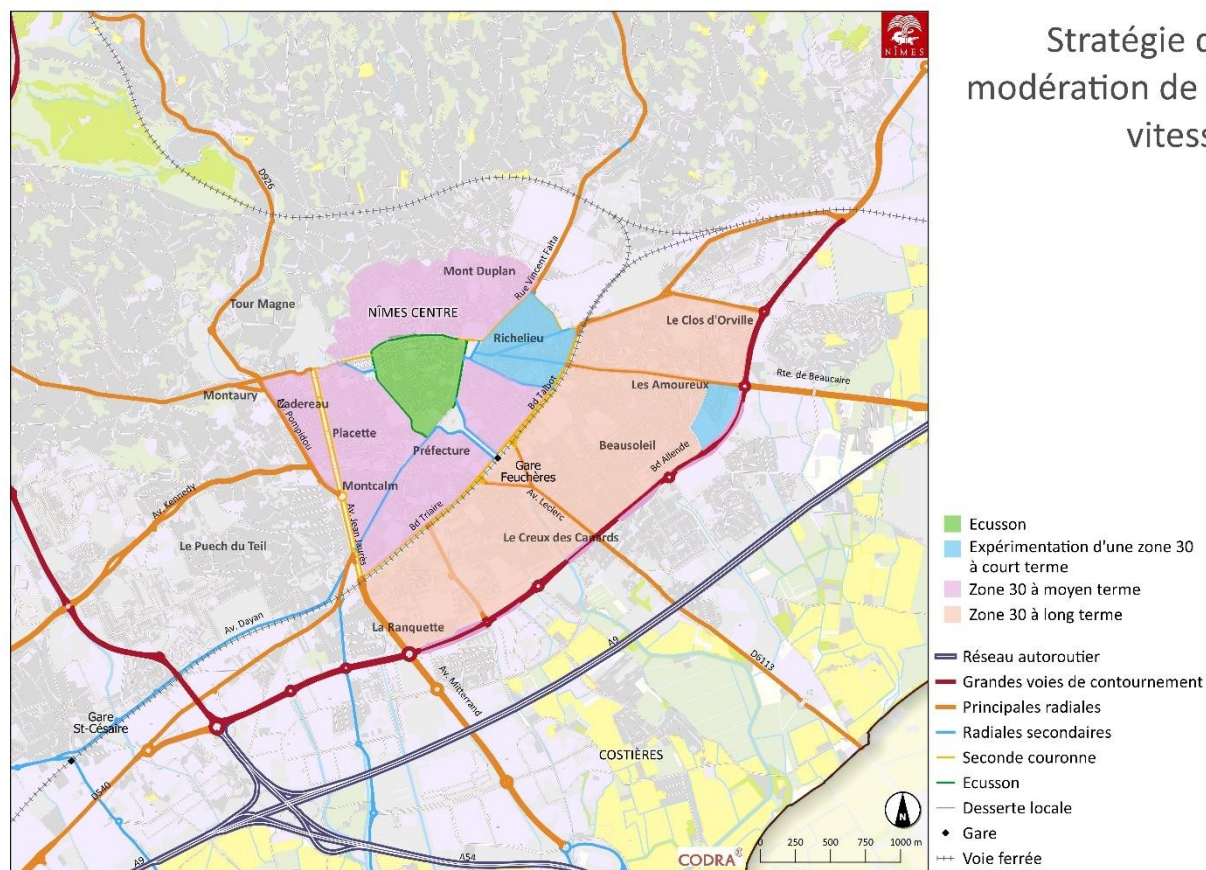
Source : Cerema

Figure 30 : Exemples d'aménagement d'une entrée en zone 30



Dans un premier temps, il est préconisé d'expérimenter la mise en place d'une zone 30 dans l'un des quartiers situés dans la zone concernée, avec des aménagements relativement légers et réversibles, permettant de tester cette mesure, avant de la pérenniser et de la généraliser sur le reste des faubourgs. Le quartier des Oliviers, longeant le boulevard Allende, se prête parfaitement à cette expérimentation, au regard des équipements existants, notamment le groupe scolaire Jean Jacques Rousseau et le collège des Oliviers, générant des importants flux piétons, ainsi que des vitesses relativement élevées constatées dans cet axe. Le quartier Richelieu, pourrait aussi se prêter à la mise en place de cette expérimentation, au regard de sa vocation très locale et de son trafic relativement élevé, en cohérence avec la proposition visant à créer un itinéraire cyclable sur cet axe (voir liaison B). De plus, il est proposé de mettre en place une zone 30 sur la rue de la Gaffone, permettant d'améliorer la desserte du collège Rostand pour les modes actifs.

Figure 31 : Stratégie de modération de la vitesse





## Des actions pour améliorer les conditions de déplacements des piétons

Le diagnostic du schéma directeur modes actifs a montré que **la marche à pied est déjà fortement pratiquée dans la ville de Nîmes**. D'après les résultats de la dernière Enquête Ménages Déplacements (2017), 36% des déplacements sont réalisés à pied à l'échelle de la Ville, cette part dépassant 50% dans le centre-ville. Par ailleurs, l'enquête réalisée dans le cadre de cette démarche a montré que la grande majorité des déplacements pouvant être réalisés à pied, sont déjà réalisés avec ce mode. A la différence du vélo, le potentiel de développement de la marche reste faible.

Toutefois, six secteurs ont fait l'objet d'une analyse approfondie quant aux conditions de déplacements des piétons dans le cadre du diagnostic, faisant ressortir des problématiques particulières selon les secteurs. Cette analyse permet d'établir **des recommandations pour les différents secteurs**, pouvant également s'appliquer aux autres parties de la ville présentant des conditions similaires :

- **Maison Carrée – Rue du Général Perrier et ces abords** : ce secteur présente des conditions excellentes pour les piétons sur la plupart des rues. Il est toutefois recommandé de renforcer le nombre de bancs publics, de mettre en place des animations éphémères dans les rues à l'écart de l'activité commerciale et, éventuellement, de développer le jalonnement piéton afin d'améliorer la lisibilité des parcours dans ce secteur
- **Triangle de la Gare (secteurs de part et d'autre de la voie ferrée)** : ce secteur présente une situation contrastée. Les conditions des piétons sont plutôt qualitatives au nord, avec l'avenue Feuchères donnant une grande place à la circulation des piétons, mais des faubourgs se caractérisant par des trottoirs étroits et une forte circulation. Au sud de la gare, la situation est plus difficile, car le boulevard Talabot et la gare routière présentent une configuration très routière, les piétons étant cantonnés sur des parcours délimités par des barrières. Il est donc préconisé de pacifier la circulation dans les faubourgs (ex : zone 30) dans l'ensemble du secteur et d'aménager des cheminements piétons plus directs, répondant aux parcours « intuitifs » des piétons au sud de la gare, permettant de supprimer progressivement les barrières rendant obstacle à ces parcours.
- **Croisement du carrefour Boulevard Allende et de l'Avenue Mendès France** : ce carrefour donne la priorité à la circulation routière. Le niveau de circulation et la vitesse restent élevés, rendant très difficiles les déplacements à pied. Ce carrefour est en cours de réaménagement avec la création d'un giratoire avec une piste cyclable, ce qui permettra de rendre plus compact l'espace consacré à la circulation et d'améliorer fortement les conditions de traversée des piétons. A l'intérieur des espaces résidentiels, les espaces publics étant souvent dégradés, il est préconisé de les réaménager et d'implanter des activités générant des animations piétonnes, telles que des jeux pour enfants ou des équipements sportifs...
- **Secteur du Collège Mont Duplan, aux abords de l'avenue du Mont Duplan** : dans ce secteur, les conditions de déplacements à pied restent relativement difficiles : la rue Vincent Faïta présente une circulation élevée, des trottoirs étroits et un faible nombre de traversées piétonnes, malgré la forte activité commerciale, l'avenue du Mont Duplan est marquée par une forte circulation et par des cheminements discontinus, et les rues locales au nord se caractérisent par une circulation faible et par des trottoirs assez étroits. La principale recommandation consiste donc à pacifier la circulation dans cette zone, afin d'améliorer les conditions de déplacements des piétons, dans cette zone se

caractérisant par un conflit entre les activités riveraines et le trafic automobile. La présence du Parc du Mont Duplan représente aussi un potentiel pour développer des animations à ses abords, permettant donc d'étendre son attractivité sur les rues aux alentours.

- **Secteur du Lycée Philippe Lamour et du Collège les Oliviers, aux abords du boulevard Allende** : malgré la présence de ces établissements scolaires, la circulation à pied dans le secteur reste difficile. Le boulevard Allende se caractérise par une circulation élevée, représentant une coupure pour les déplacements des piétons, malgré l'existence d'un passage piéton sécurisé devant le lycée. A l'intérieur des secteurs résidentiels, les conditions de déplacements à pied sont plus confortables, grâce à la circulation plus limitée, mais les trottoirs restent souvent étroits ou discontinus. Deux recommandations peuvent donc être formulées : transformer progressivement le boulevard Allende en boulevard urbain, permettant notamment de résorber son effet de coupure pour les piétons (cet action fait partie de la stratégie de Nîmes Métropole et de la Ville de Nîmes) et réglementer en zone 30 les rues intérieures, permettant donc de pacifier les parcours des piétons (cette action fera l'objet d'une expérimentation à court terme).
- **Secteur de l'Université Vauban** : ce secteur, appartenant aux faubourgs Nord de Nîmes, se caractérise par des trottoirs très étroits et parfois inexistantes. Si la plupart de ces rues fonctionnent de fait comme des espaces partagés au regard de leur circulation limitée, les rues principales, notamment rue Clérisseau et la rue Bachalas, sont à l'origine d'une situation très difficile pour les piétons en raison de la forte circulation automobile. Sur ces rues très étroites, la principale recommandation consiste à pacifier la circulation automobile, afin de redonner du confort aux déplacements des piétons. La réalisation d'aménagements spécifiques pour les piétons ne semble pas adaptée, en raison de la configuration du réseau de voirie dans ce secteur.

## Des actions pour accompagner les aménagements et favoriser la pratique des modes actifs

Les aménagements de voirie adaptés aux besoins des cyclistes sont indispensables pour favoriser les mobilités cyclables. Toutefois, afin d'inciter et d'accompagner le report modal vers le vélo, il est indispensable de créer un environnement et une culture gravitant autour de la thématique du vélo, pour l'affirmer en tant que mode de déplacement attractif, tout en réduisant les risques et les contraintes liées à son usage.

### Accompagner les initiatives locales

#### Faire émerger de nouveaux services vélos

Lors des ateliers de phase 2, une demande s'est exprimée en faveur d'ateliers vélo pour inciter les habitants à sortir leurs vieux vélos, et s'assurer que ceux-ci soient en bon état pour circuler en sécurité, notamment pour les jeunes. Cela est cohérent avec le résultat de l'enquête en ligne sur le fort taux de possession de vélo, à 68%.

Il s'agira de travailler avec des acteurs privés et associatifs reconnus en la matière, actifs sur le territoire :

- Le K fait du Vélo (Cycles Rebour) : local de vente, réparation, stationnement de vélos, lieux de convivialité autour du vélo
- Association Croco Vélo : organisation d'un atelier trimestriel d'entretien du vélo sur l'Esplanade Feuchères ou dans les locaux de Cycles Rebour, permettant aux bénévoles de réparer les vélos, mais aussi d'assister les cyclistes qui veulent apprendre à le faire eux-mêmes (gonfler les roues, changer une roue ou de resserrer les freins...)
- Chez Mémé : café citoyen, proposant un atelier de réparation de vélos, ainsi qu'un service de récupération, réparation et revente de vélos d'occasion
- Nombreux services privés de réparation de vélos sur le territoire, pouvant devenir des acteurs de la mise en œuvre du schéma modes actifs

Figure 32 : Panneau du K fait Vélo (Cycles Rebour)



L'association Croco Vélo organise également des visites de recensement des aménagements cyclables. Il est préconisé de s'appuyer sur cette dynamique pour développer des sorties de découverte des quartiers du territoire à vélo. L'objectif sera de développer ce type d'action, de les rendre plus visible et plus régulières.



## **Sensibiliser et promouvoir l'écomobilité scolaire**

Les ateliers ont également pointé une forte attente vers le public jeune, notamment les collégiens, pour lequel l'objectif serait de donner le goût du vélo suffisamment tôt pour que cela devienne ensuite un plaisir et un automatisme, au lieu de passer au deux-roues motorisé puis à la voiture, y compris sur des déplacements courts.

Pour cela, avec le concours de l'Education Nationale, des partenaires publics (notamment le Département du Gard), des établissements scolaires et d'acteurs associatifs pouvant être force de proposition, la Commune de Nîmes pourra impulser des actions de sensibilisation et de promotion de l'écomobilité scolaire, tel qu'une intervention dans les établissements scolaires, des animations autour du vélo ou un challenge au moment de la Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège.

En effet, ce type de campagne événementielle, supposant la participation directe des enfants et des établissements, est de nature à susciter ensuite une dynamique positive (auto-organisation des parents en pédibus ou vélobus, covoiturage, réaménagement de stationnement vélo), sur laquelle il serait possible de capitaliser pour mettre en place des Plans de Mobilité Scolaire dans les établissements les plus volontaires.

## **Accompagner les entreprises dans leurs démarches en faveur des mobilités durables**

En réalisant un schéma directeur modes actifs se traduisant notamment par la création d'aménagements adaptés, la collectivité prouve son engagement en faveur de ce mode. Toutefois, les entreprises, qui représentent le point de convergence d'une part importante de la population, peuvent aussi jouer un rôle dans la promotion des mobilités cyclables. Elles représentent en effet un intermédiaire de communication intéressant entre la collectivité et les citoyens

En outre, à travers leurs actions, elles peuvent avoir un réel impact sur la mobilité à l'échelle du territoire, le nombre de déplacements pendulaires qu'elles génèrent quotidiennement étant important.

Leur engagement en faveur des mobilités durables peut notamment prendre la forme d'un Plan de mobilité, visant à améliorer les conditions des déplacements domicile-travail des salariés. La concentration d'une grande partie des entreprises au sein de zones d'activités (regroupés au sud du territoire) représente par ailleurs un potentiel intéressant pour le développement de Plans de mobilité inter-entreprise. Notons que la compétence de mobilité est portée par Nîmes Métropole, dans le cadre de son rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Les autres actions pouvant être développées au niveau des entreprises sont, à titre d'exemple, l'aménagement de stationnement vélo sécurisé, la participation à un Challenge mobilité, la création d'une communauté de covoiturage, la mise en place d'un forfait mobilité...

La commune de Nîmes pourra participer à certaines actions portées par Nîmes Métropole, par exemple des interventions de sensibilisation dans les entreprises, incitant les entreprises à développer une mobilité plus durable vers l'emploi.

## **Développer le marquage antivol des vélos**

L'association Croco Vélo organise régulièrement des opérations de marquage des vélos dans les locaux de Vélo Tango ou du K fait du vélo, avec la participation de Nîmes Métropole. L'opération consiste à graver un numéro unique sur le cadre du vélo pour qu'il soit enregistré dans une base de données. Les forces de l'ordre peuvent ainsi trouver le propriétaire de la bicyclette dérobée et ainsi la restituer à son propriétaire.

Des opérations de marquage de vélos seront organisées à Nîmes, en lien avec Nîmes Métropole.

## Mettre en place des équipements et des services

### Le stationnement vélo dans la gare de Nîmes

Depuis 2016, la gare de Nîmes est équipée d'une consigne collective à vélos, fermée et vidéoprotégée, permettant de stationner le vélo en toute sécurité. Cette consigne, disposant de 110 places, présente un fort taux d'occupation. La consignes à vélos est accessible tous les jours 24h/ 24h. L'accès se fait par un badge, qui peut être acheté dans l'Espace Vélo Tango (Gare de Nîmes) ou dans une boutique Tango. Il n'est pas nécessaire d'être abonné au service de transports collectifs. Le succès important de ce parking vélo montre une demande importante de rabattement à vélo vers la gare. Ce dispositif pourra donc être étendu à d'autres emplacements dans la gare ou à proximité.

La Région propose en outre une aide à l'achat de vélos pliants, pour les abonnés TER. Oléane pourra faire connaître cette option, en lien avec l'abonnement TUTTI, un abonnement combiné TER + réseau urbain distribué par la SNCF.

*Figure 33 : Consigne vélo en gare de Nîmes*



La Région Occitanie participe aussi à l'effort pour développer la pratique du vélo, dans le cadre de sa stratégie de développement durable. Elle a mis en place un dispositif d'aide financière pour inciter la population à acquérir un vélo à assistance électrique. Le montant de l'aide pour l'acquisition du VAE est de 100 euros, tandis que le montant du « Bonus Sécurité », permettant d'acheter du matériel de sécurité (casque, kit de protection, kit éclairage, gravage, anti-vol...) est de 50 euros.

**Figure 34 : Dispositifs d'aide à l'acquisition de VAE proposés par la Région Occitanie**



### **Equiper l'ensemble des pôles générateurs de déplacements en arceaux vélo**

L'enquête en ligne pointe le stationnement des vélos à destination comme la principale action souhaitée par les répondants pour faire plus de vélo. La commune de Nîmes est déjà très active dans le développement de stationnement vélo à proximité des principaux équipements, en fonction de la demande des habitants.

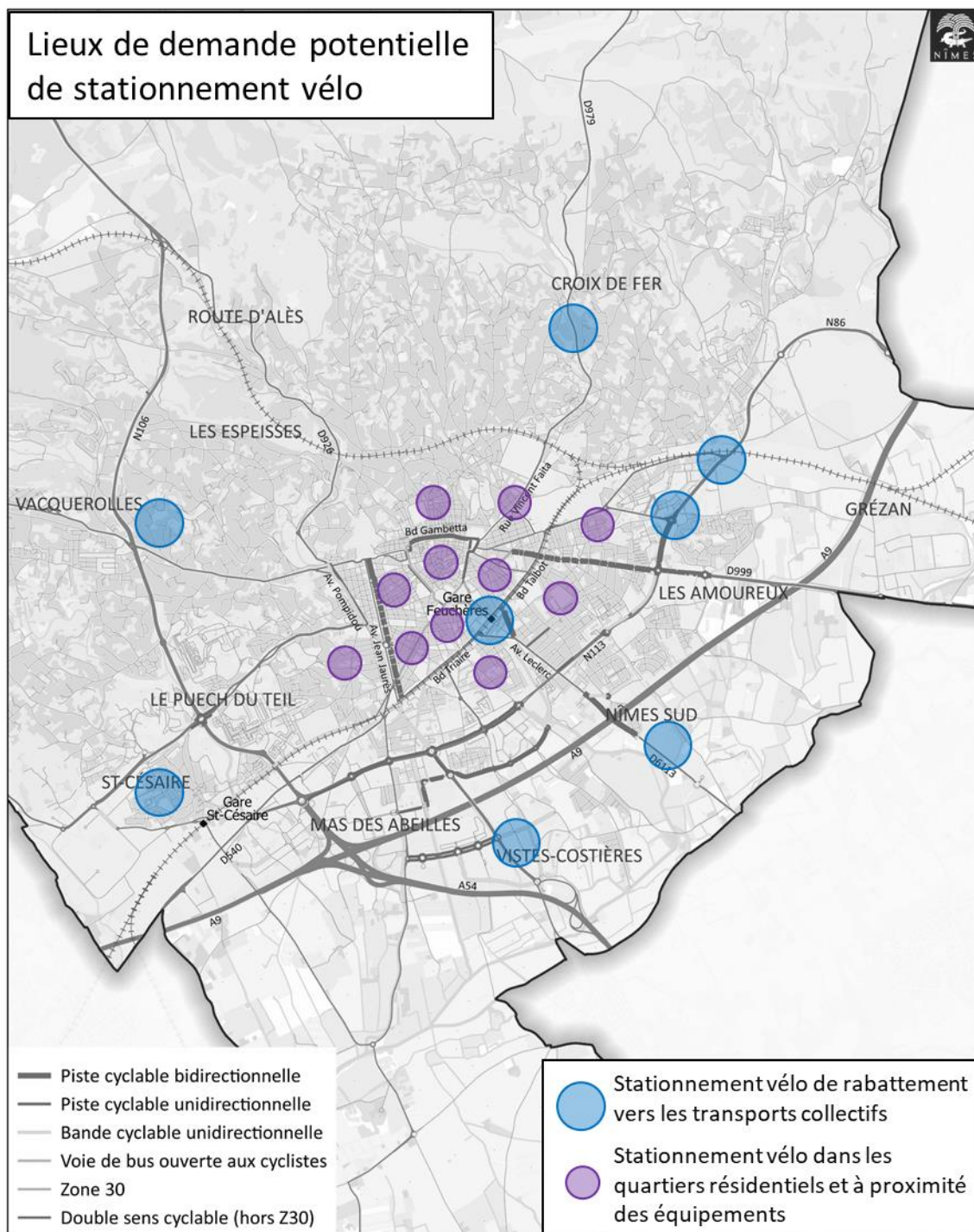
Il est proposé de poursuivre cet effort, en développant des lieux de stationnement vélo fermés au sein des quartiers résidentiels (ex : boîtes à vélo), permettant aux habitants de garer leur vélo en toute sécurité. Cette action est d'autant plus importante qu'une grande partie du bâti de la ville, relativement ancien, ne dispose pas de l'espace nécessaire pour garer le vélo au sein des logements. Elle pourrait donc compléter l'offre de stationnement et représenter une incitation importante au développement de ce mode.

Par ailleurs, Nîmes Métropole a implanté des consignes vélo à la gare (voir le point ci-dessus), ainsi qu'au niveau du parking-relais A 54 (16 places) et du parking-relais Parnasse (16 places) en lien avec la ligne T1. Elle prévoit également de créer des consignes vélo aux abords des arrêts de la future ligne T2 situés en bout de ligne ou à proximité (LAENNEC, Saint-Dominique, SMAC Paloma).

La carte ci-dessous identifie les lieux potentiels de développement du stationnement vélo, en fonction de la présence d'équipements, de la densité de population et de la desserte en transports collectifs.



Figure 35 : Lieux de demande potentielle de stationnement vélo



## Location de vélos

L'Espace Vélo TANGO, situé en gare de Nîmes, offre un service location de vélo de courte, moyenne et longue durée. Il propose 3 types des vélos à la location d'une journée à une année (vélo de ville, vélo pliant, vélo à assistance électrique). Les tarifs de location sont particulièrement attractifs (ex : 45€ / an pour un abonné aux transports collectifs et 60 € / an pour un non abonné, pour un vélo de ville classique).

Mis en place il y a deux ans, ce service a rencontré un fort succès, montrant l'intérêt de la population nîmoise pour la pratique du vélo au quotidien. Il favorise largement la mobilité cyclable. Toutes les catégories de population sont concernées (actifs, étudiants, personnes âgées...). L'assistance électrique pourra devenir un facteur déterminant pour choisir de changer de mode (cf. étude Service vélo de l'ADEME, 2016).

D'une manière générale, ce type de service permet de faire (re) découvrir le vélo et de donner goût à ce mode, au long terme. Des modalités d'accompagnement vers un achat d'un vélo (commande groupée, aide, CEE...) pourront également être mises en place.

Au regard des entretiens et des ateliers menés dans cette démarche, il ressort un besoin de développement de ce service de location de vélos sur d'autres points de la Ville. Les abords des deux sites principaux de l'Université (Vauban, Hoche) sont particulièrement susceptibles de représenter un potentiel pour implanter ce service, notamment au regard des flux importants d'étudiants entre les deux sites, ainsi que depuis la gare ou les secteurs des résidences universitaires. Les représentants de l'Université se montrent par ailleurs très intéressés pour développer ce dispositif à destination des étudiants et du grand public.

Depuis le dernier renouvellement de l'exploitant de ce service de location, l'Espace Vélo TANGO offre aussi des animations, des opérations de marquage, des formations et d'autres actions pour le grand public autour de la pratique du vélo, dans le but de faire apparaître une véritable culture vélo sur le territoire. De plus, Nîmes Métropole réfléchit actuellement à la mise en place d'une vélo-école sur le territoire.

**Figure 36 : Service Vélo Tango**



## **Informier et sensibiliser le public**

### **Communiquer sur les actions en faveur des modes actifs et sur les avantages de leur usage**

Pour être à l'origine du développement d'une « culture vélo » sur son territoire, la collectivité mettra en place une communication régulière sur les actions qu'elle réalise et sur les avantages du vélo, avec les objectifs suivants :

- Faire prendre conscience que la mobilité à vélo est un choix soutenu par la collectivité
- Faire prendre conscience des avantages, pour la santé, l'environnement, les économies,
- Faire connaître les services et aménagements existants.

Ces campagnes peuvent être mises en place facilement, rapidement et sans forcément d'importants moyens financiers, via le journal municipal « Vivre à Nîmes », les supports numériques (sites internet de la commune, Facebook, Twitter, etc.), ou encore sur les supports de Nîmes Métropole. Un discours pourra être développé autour de la mobilité active, accompagnant toutes les actions menées dans ce domaine, avec un message clair, tel que « Nîmes à vélo », comme cela a été fait dans plusieurs villes et agglomérations en France.

D'autres actions d'accompagnement à la pratique des modes actifs pourront être développées :

- Actions de sensibilisation au partage de la rue auprès de la population générale, par exemple dans les supports de la commune ou lors de réunions avec les acteurs locaux (ex : entreprises)
- Animations et expérimentations à l'usage du vélo à assistance électrique dans l'espace public, dans les entreprises, dans les établissements scolaires..., notamment lors de la semaine de la mobilité ou lors de la semaine du vélo
- Démarche du type « allers vers » le grand public, en organisant des interventions dans les marchés ou autour des équipements public structurants
- Intégration des itinéraires cyclables dans les outils numériques existants offerts par la Ville de Nîmes (site internet, application « Nîmes »), permettant de connaître les équipements et les services disponibles dans la ville, favorisant la connaissance et la pratique du vélo sur le territoire

### **Edition d'une carte des aménagements cyclables, d'une carte des temps piétons**

Les aménagements cyclables sont souvent méconnus, y compris par les habitants, et les distances à pied ou à vélo sont souvent surestimées par rapport au même trajet en voiture (source enquête de mobilité réalisée dans le cadre de cette démarche).

Pour répondre à cet enjeu, la Ville de Nîmes pourra créer et distribuer des cartes des aménagements cyclables, ainsi que de cartes des temps piétons, plus schématiques. Elles pourront s'appuyer sur les cartes plus techniques réalisées dans le cadre de la présente démarche.

L'objectif est de renseigner sur les aménagements existants, de rassurer un cycliste avant son trajet, de conseiller sur les meilleurs itinéraires à emprunter. Le support peut également permettre d'informer sur le code de la route et ses dispositions s'adressant aux vélos et aux piétons, les avantages des modes actifs, etc.

### **Créer des challenges mobilité active, en s'appuyant sur les supports numériques**

Les challenges mobilité, à l'échelle d'une région, d'une agglomération, d'une commune ou encore d'un groupement d'entreprises ou de collectivités, peut être organisé par tout organisme public, privé ou associatif.

Ils consistent à mettre en compétition des personnes ou des groupes de personnes sur leur usage des modes actifs, ceux les utilisant le plus étant à l'issue du challenge (en général, sur une durée d'une semaine à un mois), lauréats.



Une autre forme de challenge, permanente et en partenariat avec les entreprises locales, peut aussi être mise en place. A Nancy par exemple, « Les Mollets d'Or » récompensent par des avantages dans des commerces locaux (de petits cadeaux ou des bons de réduction) tous les agents de la Métropole et les salariés des entreprises appartenant au Plan de Déplacement Inter-Entreprises et participant à l'opération. En pratique, les déplacements à vélo et à pied sont identifiés via une application smartphone, et donnent accès aux avantages à partir d'une certaine distance à atteindre.

La Ville de Nîmes pourra organiser, soutenir ou promouvoir l'organisation d'un challenge sur la pratique de la mobilité active. Celui-ci sera à raccorder avec les actions en cours de réalisation sur la mobilité dans les établissements économiques par Nîmes Métropole.

*Figure 37 : Concept « Les Mollets d'Or » de la Métropole du Grand Nancy*

# LES MOLLETS D'OR

Par la Métropole du Grand Nancy

## Le concept



### **Bougez**

au quotidien, partout  
dans la métropole



### **Cumulez**

des points avec votre  
application



### **Gagnez**

des avantages exclusifs  
dans les commerces  
locaux

# Les engins de déplacement personnels motorisés (EDPM)

## Evolutions législatives et recommandations

L'usage des trottinettes, gyro-roues et autres engins de déplacement personnels motorisés se développe fortement dans les principales villes françaises et européennes. Si cette pratique n'a pas encore atteint l'ampleur observée dans les grandes métropoles, il convient d'anticiper son développement, afin d'éviter d'arriver à une situation dans laquelle les piétons, notamment les plus vulnérables, se retrouvent pénalisés dans leurs déplacements.

A ce jour, les EDPM n'ayant pas d'existence juridique, ils sont considérés comme des piétons. Un projet de décret de modification du Code de la Route, actuellement à l'étude par le Gouvernement, viendra répondre à ce « vide juridique ». Il devrait être signé en septembre 2019. Il vise à mieux réglementer l'usage des EDPM dans les espaces publics urbains. Les mesures prévues dans ce décret sont les suivantes :

- Interdiction de circuler sur les trottoirs
- Circulation autorisée sur les aménagements cyclables et sur la route (à condition qu'elle soit limitée à 50 km/h maximum)
- Vitesse bridée à 25 km/h
- Stationnement autorisé sur trottoir mais sans gêner la circulation des piétons
- Interdiction aux enfants de moins de 8 ans et obligation du port du casque pour les enfants de moins de 12 ans
- Équipement des usagers (pas d'écouteurs, équipement rétro-réfléchissant de nuit)
- Équipement des EDPM (feux avant et arrière, catadioptres, frein, avertisseur sonore)
- Des amendes allant de 35 € pour l'usage du trottoir à 1 500 € pour les excès de vitesse

Leur introduction dans le code de la route impliquera donc la reconnaissance de ces modes de transport en tant que véhicules. La réglementation s'imposant à ces modes peut être assimilée à celle concernant les vélos (interdiction de circuler sur les trottoirs, interdiction d'utiliser des écouteurs, équipements obligatoires, etc...).

Avec la mise en vigueur de ce décret, plusieurs mesures seront à la disposition des Communes, notamment en ce qui concerne la gestion de la circulation, afin d'organiser l'usage des EDPM dans les espaces urbanisés. Elles incluent les interventions suivantes :

- Interdiction de stationner sur trottoir
- Réglementation de l'accès aux différentes voies routières du territoire (ex : interdire la circulation sur certaines rues)
- Matérialisation et identification des espaces de stationnement pour ces engins (sur chaussée, sur trottoir...)
- Réglementation de la vitesse sur toute la ville ou sur certaines rues, celle-ci pouvant être inférieure à 25 km/h si la Ville le décide
- Obligation pour les opérateurs de brider la vitesse selon les rues empruntées (ex : 8 km/h sur les rues piétonnes)
- Définir le nombre maximum de trottinettes en free-floating dans la ville

- Lancer un appel d'offres pour sélectionner les opérateurs présents dans la ville, en limitant leur nombre

L'évolution récente de ces nouveaux modes de déplacements permet d'ores et déjà d'établir quelques recommandations à destination des Communes dans leur réglementation :

- La gestion de l'espace public constitue l'outil majeur à disposition des communes pour maîtriser le développement des EDPM
- La commune est légitime pour exiger aux futurs opérateurs de contribuer à ses objectifs en termes de développement durable, sécurité routière, inclusion sociale...
- Au regard de leur arrivée très récente, il sera important d'évaluer les impacts de ces engins sur le territoire (ex : accidents, parts modales)
- Il n'est pas recommandé de bloquer le développement de ces engins, car ils peuvent constituer un complément intéressant à la marche et aux transports collectifs dans la ville

### EDPM : de quels engins parle-t'on ?



*Trottinettes électriques*



*Gyro-roues*



*Gyropode*



*Overboard*