



Municipales 2020 :

Nos 20 propositions pour faire de NÎMES une ville 100 % cyclable !

Municipales 2020 :	1
Nos 20 propositions pour faire de NÎMES une ville 100 % cyclable !	1
1 – Réaliser un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat	1
2 – Développer un réseau cyclable cohérent	2
3 – Ralentir pour sécuriser les cyclistes et offrir une ville agréable à vivre pour tous	3
4 – Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo	4
5 – Promouvoir une culture vélo à Nîmes	5
Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités	7

Le vélo : une demande forte des habitants !

Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de Nîmes et de son agglomération. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 3% des déplacements en France et 1% seulement à Nîmes, la demande est immense ! Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé depuis 2001. En atteste également l'augmentation des ventes de VAE (Vélo à Assistance Électrique) en 2017 : + 90% par rapport à 2016 et un total de 255 000 VAE vendus. Le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables, grande enquête menée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette, est lui aussi révélateur : il a plus que doublé à Nîmes en 2019 (940 contre 442 en 2017) !

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité des pratiquants. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique pour 41% des répondants. Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité.

Nous vous proposons ici cinq leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre votre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes et répondre à cette demande des habitants.

1 – Réaliser un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat

Réaliser un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat.



L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Le plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions. Par ailleurs un plan vélo local est la condition pour bénéficier de financements de la Région Occitanie, prête à financer les accès vélos aux points d'échange multimodaux des gares. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

- **Proposition n°1** : Réaliser le plan vélo 2019 de la Ville de Nîmes en début de mandat sur deux ans à hauteur de 25 euros par habitant et par an (soit 4 millions d'euros par an), et maintenir l'effort financier les années suivantes.
- **Proposition n°2** : réunir un comité vélo au minimum chaque trimestre pour le suivi opérationnel du plan vélo.
- **Proposition n°3** : Former l'ensemble des technicien-ne-s qui pensent et réalisent les aménagements cyclables aux spécificités de ce mode de déplacement, afin d'éviter certaines incohérences : *virage de piste cyclable à 90°, poteaux au milieu des pistes cyclables, etc...*

Le comité vélo, institué en 2013 avec les représentants des principales associations cyclistes nîmoises, des élus et des services techniques de la ville, n'a été réuni qu'avec des fréquences très aléatoires et en tout cas ces dernières années insuffisantes pour répondre aux besoins d'échange, surtout avec la désaffection de plus en plus fréquente des élus décideurs. Nous demandons donc qu'un agenda de réunion soit planifié chaque année, soit avec « Monsieur Vélo », soit en plénière avec un élu pour les arbitrages décisionnels.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

2 – Développer un réseau cyclable cohérent

Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 ou 70 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de faire du vélo son moyen de déplacement. Un carrefour (ex : *Leclerc/Allende*), un pont (ex : *sur l'A9*) sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession



d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisés à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

- **Proposition n°4** : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : *Bd des Français Libres (RN106), S. Allende, routes de Montpellier, d'Alès, Uzès, Sommières, Beaucaire, Arles, la Bastide/Vauvert.*
- **Proposition n°5** : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : gares, établissements d'enseignement ou de formation, zones d'activité, zones commerciales, parcs.
- **Proposition n°6** : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines : *Caveirac et la Vaunage ; La Calmette vers Alès ; Poulx et Uzès ; Marguerittes, St Gervasy, Remoulins, Sernhac (Pont du Gard) ; Rodilhan, Manduel (gare TGV et TER) ; Bouillargues, Caissargues, Garons, et le chemin des canaux vers la mer, via La Bastide ; Bernis, Milhaud, Uchaud en direction de Lunel/Montpellier.*

3 – Ralentir pour sécuriser les cyclistes et offrir une ville agréable à vivre pour tous

Ralentir la vitesse de circulation dans les quartiers résidentiels renforce le sentiment de sécurité et permet le développement du vélo, mais aussi de rendre la ville plus agréable pour tous les habitants.

Les habitants de Nîmes souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit ne faisant que traverser notre ville - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce de proximité se développe à nouveau.

- **Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture**

Les quartiers résidentiels souffrent aujourd'hui des nuisances liées au trafic de transit. Le développement des applications GPS comme Waze a transformé des rues calmes en itinéraires malins pour automobilistes pressés. Rediriger ce trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour un calme retrouvé pour les quartiers résidentiels et pour la pratique du vélo dans ces quartiers apaisés.

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements et aux personnes pour lesquelles la voiture est



nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes...)

- **Proposition n°7** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h dans tous les quartiers hors des grands axes de communication, par exemple en commençant par le centre-ville élargi, *délimité par les axes : Pompidou, Jean-Jaurès, Sergent-Triaire, Talabot, Sully, et quartiers Hoche, Gambetta, La Fontaine*. Cette limitation à 30km/h sera rendu effective en modifiant l'aménagement des rues (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et une signalisation claire.
- **Proposition n°8** : Développer des zones à vitesse réduite pour sécuriser les lieux de rencontre (*ex : tour de l'Esplanade et des Arènes, Beausoleil, La Placette, Sémaphore*) et d'enseignement (*ex : école de la placette, école D'Alzon, collège Capouchiné et la Révolution*) et faciliter leur accessibilité à vélo.
- **Proposition n°9** : Mettre en place et généraliser les double-sens cyclables (*ex : rue Vincent Faïta, rue du Planas, rue Tour l'Evêque*) et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

4 – Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

• Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité et de transport. Cela favorise l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, mais aussi l'attractivité de ces pôles où se concentrent habitants et activités économiques. Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent 25% de plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

- **Proposition n°10** : Offrir plus de stationnements vélo sécurisés en gare.
- **Proposition n°11** : En plus des appuis vélos, installer des vélobox fermés et accessibles sans abonnement dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité : *Musée de la Romanité, Halles, Jardins de la Fontaine, lycées, stades, ZAC, CHU Carémeau, Université* ; et créer des zone zébra moto à proximité afin de garder les arceaux libres pour les vélos.
- **Proposition n°12** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.



- **Proposition n°13** : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

- **Soutenir l'achat de vélos**

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans de nombreuses communes.

- **Proposition n°14** : Créer une aide à l'achat ou la location d'un vélo pour les particuliers (sous condition de ressources) et pour les entrepreneurs locaux à l'achat de remorque, vélo-cargo, triporteur.

- **Soutenir les services vélo comme les vélo-écoles et les ateliers**

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location, cartographie...). Augmenter les déplacements à vélo c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°15** : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.
- **Proposition n°16** : Proposer une carte actualisée des aménagements cyclables de Nîmes et son agglomération aux habitants et aux touristes, et mettre les données cartographiques en OpenData pour des applications mobiles ou utilisations innovantes.

5 – Promouvoir une culture vélo à Nîmes

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

- **Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire**

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^{ème} doit être capable de rouler à vélo. Nîmes doit accompagner cette mesure !



- **Proposition n°17** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°18** : Créer des pistes cyclables d'apprentissage du vélo ouvertes à tous (*en plus de celle du Mont Duplan*).
- **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- **Proposition n°19** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Développer le vélo, c'est enfin montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux le forfait mobilité durable, dispositif favorisant les trajets domicile-travail en vélo.

- **Proposition n°20** : Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV, indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.



Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités

http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/carte-pld-nimes_400574#13/43.8314/4.3690

Cette carte reprend les « points noirs » ou zones dangereuses ainsi que les tronçons à rectifier en priorité.

Elle se base sur les avis donnés par 940 cyclistes Nîmois au cours de l'enquête nationale du baromètre des villes cyclables de la FUB en 2019 (données en accès libre sur <https://www.parlons-velo.fr/>), combinés avec les analyses d'associations cyclistes nîmoises.