



septembre 2009

## Plan vélo de Nantes Métropole

### Propositions de Place au Vélo

Après lecture et débats du document de travail de Nantes Métropole ambitionnant par un plan vélo d'augmenter les déplacements cyclistes, l'association Place au Vélo propose les mesures suivantes.

Tout enfant en âge d'entrer au collège doit être en mesure de se déplacer seul pour ses activités quotidiennes : se rendre au collège, aux activités de loisirs, dans sa famille etc... La circulation urbaine effraie les parents qui ne peuvent laisser leurs enfants utiliser leur vélo dans la vie quotidienne, et effraie aussi beaucoup d'autres parmi ceux qui souhaiteraient se déplacer en vélo.

- La vitesse limite autorisée en zone urbanisée doit être réduite à 30 km/h, seule la voirie principale demeure à 50km/h. Suppression des 70 km/h.
- Il semble vraiment illusoire d'avoir toute la voirie primaire équipée de bande/piste cyclable dans le mandat. Cette planification existe depuis une douzaine d'années et quasi aucune voie de la voirie départementale n'a été aménagée.
- Des continuités cyclables doivent être enfin réalisées dans l'agglomération. Ces itinéraires doivent franchir le périphérique pour donner à l'agglomération l'accessibilité cyclable pour le moment réservé aux véhicules motorisés, et éviter une desserte cyclable appauvrie des communes voisines sous prétexte qu'elles sont périphériques. Les points noirs de ces itinéraires doivent être traités en priorité pour bénéficier rapidement d'un jalonnement efficace. Il semble plus réaliste de cibler un nombre limité et réalistes d'itinéraires. Nous proposons en annexe une liste de 11 continuités maillant les communes de l'agglomération et facilement jalonnables.

- Le traitement sécurisant des traversées des voies magistrales ne peut pas être du domaine des communes, c'est une action de la communauté urbaine avec l'Etat et avec le conseil général.
- Viser le taux de 15% la part modale du vélo en 2020 dans l'agglo, et 10% dès 2014.
- Généraliser rapidement les double-sens cyclables.
- Implanter rapidement des stationnements vélo à intervalle régulier et sur voirie. Il ne faut pas continuer à abuser de l'espace déjà restreint de circulation des piétons. Un stationnement voiture = 3 appuis vélos. Les appuis vélos sont particulièrement nécessaires sur les plateaux piétonniers.  
Le type de mobilier actuellement utilisé à Nantes est convenable.  
Appuis en arbalète ou en U inversé.
- Le stationnement en épi doit être complètement supprimé à l'échéance de 2011. La sécurité des cyclistes et l'espace gagné pour les piétons doivent l'emporter.
- Dans les services liés au vélo, l'offre de vélos en location, en libre service ou en prêt moyenne et longue durée est bien peu étoffée. Vélocampus (300) et NGE (200) ne suffisent pas. Voir ce qui est fait à Bordeaux La création en juin 2003 d'une « Maison du vélo » régissant le prêt gratuit de 4500 bicyclettes ou Angers.
- Une maison du vélo pourrait faciliter le développement de la circulation cycliste et devrait être implantée dans le quartier de la gare.
- Veiller aux niveaux zéro des continuités cyclables. Même exigence que pour les PMR.
- Pour les aménagements de trottoirs, hormis les problèmes d'évacuation des eaux, privilégier les mise à plat de façade à façade plutôt que les bordures en granit ne servant qu'à bloquer les automobiles (et leur accorder de l'espace) et très gênantes pour tous les usagers de l'espace public.
- L'île de Nantes doit être exemplaire pour la circulation des vélos. Il faut rapidement saisir l'opportunité des espaces disponibles et en cours de réaménagement.

- Supprimer les 2 fois 2 voies et les voies multiples en entrée et en sortie des ronds-points dangereuses pour vélos et piétons.
- En finir avec le stationnement à quatre roues sur le trottoir trop souvent rencontré dans les zones pavillonnaires urbaines qui rend dangereuse toute autre circulation que l'automobile.
- Concernant les aménagements cyclables » sur la voirie départementale, régler une fois pour toute le problème du « qui fait quoi ? pour éviter les renvois d'une administration à l'autre.
- La collectivité doit anticiper les difficultés de fourniture en carburant, et tout d'abord son prix croissant, et l'incertitude des alternatives électriques à la voiture à pétrole, en préparant son réseau à un usage quotidien collectif du vélo, ce mode de transport étant celui qui partage le mieux l'espace public de la voirie.
- Avoir très rapidement un « monsieur vélo » d'agglo avec un fort pouvoir auprès des services et des autres autorités (communes et département).
- La concertation avec les riverains et les habitants ne doit pas permettre un report des aménagements de sécurité cyclable ou piétonne : l'intérêt général après la concertation doit pouvoir aboutir à une amélioration même au détriment des commodités de stationnement ou de circulation sur l'espace public.
- La volonté politique exprimée dans le plan vélo doit se traduire par une conduite exemplaire des élus en la matière. Il serait bon d'avoir un parc à vélo bien garni lors du conseil communautaire.

## Annexe

11 continuités à réaliser permettant un maillage de voies lisibles avec un jalonnement efficace.

1. Mauves – Le Pellerin par les bords de Loire (Loire à Vélo)
2. Mauves – Thouaré – Ste Luce – Nantes – St Herblain – Couëron
3. La Chapelle – Université – Ile de Nantes – Rezé – Les Sorinières
4. Sautron – Orvault – Beauséjour – Ile de Nantes – St Sébastien – Vertou – Basse-Goulaine
5. Carquefou – La Chantrerie – bords de l’Erdre – Rezé – Bouguenais – Le Pellerin
6. Pirmil – St Aignan – Bouaye – St Léger-les-Vignes
7. La Montagne – Indre – St Herblain – Orvault – La Chapelle
8. Les Sorinières – Vertou – Basse-Goulaine – Ste Luce – Carquefou
9. Nantes – Dervallières – Zénith – Atlantis
10. Chantenay – Le pont du Cens – La Chapelle
11. Ste Luce – Beaujoire – Orvault

# L'engagement vélo de Nantes Métropole

## Le nouveau plan vélo en détail

Nantes Métropole a choisi d'accélérer la démarche en faveur du développement du vélo. Pour cela, est élaboré un plan vélo réunissant l'ensemble des actions menées en la matière ainsi que des initiatives nouvelles qui viendront renforcer les actions déjà menées.

Ce plan vélo vise à accompagner les habitants de l'agglomération désireux de changer leurs modes de déplacement. Parce que le vélo reste le moyen de transport le plus efficace sur des trajets inférieurs à 5 km, la métropole met en œuvre un plan global de déplacement à vélo, de près de 40 millions d'euros, favorisant sa pratique quotidienne en secteur urbain dense. En intégrant la petite reine au cœur des politiques publiques et des aménagements,

Nantes Métropole s'engage à :

- intégrer systématiquement le vélo dans tout projet d'aménagement d'espace public.
- Répondre concrètement en termes d'offres, de services ou d'expérimentations à la plupart des contraintes freinant la pratique du vélo dans l'agglomération (stationnement, service de mise à disposition de vélos, expérimentation d'aménagements...)

Nantes Métropole s'engage pour une meilleure qualité de vie en ville

Les problèmes environnementaux et sanitaires liés aux déplacements motorisés ; les difficultés de circulation dans les centres urbains ainsi que le renchérissement du coût des carburants donnent une nouvelle pertinence aux modes de déplacements doux et en particulier au vélo.

Le vélo se présente, notamment dans le cas de trajets courts, comme une excellente alternative à la voiture. Il constitue un complément dans la chaîne des déplacements. Il convient donc d'accompagner et de soutenir cette progression en matière de mobilité cyclable.

Nantes Métropole, dans le cadre de son plan de déplacements urbains 2000-2010, a engagé de nombreuses actions pour encourager la pratique cycliste en ville et au quotidien : aménagement d'un important réseau cyclable, développement des emplacements de stationnements, mise à disposition de location de vélos grâce au dispositif « Ville à vélo », soutien aux associations et aux manifestations promouvant le vélo ou encore incitation à cette pratique auprès des employeurs à travers les plans de mobilité d'entreprise.

La mise en place des « bicloo » dans le centre-ville de Nantes, participe activement à cette ambition de développer largement les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Ce dispositif complète ainsi l'offre en matière de transports publics sur les réseaux de bus, tramways, BusWay et Navibus de toute l'agglomération nantaise. Il répond en ce sens à la volonté d'offrir une intermodalité afin de faciliter tous les types de déplacements.

Car le vélo participe à la préservation de la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores dans les rues. Il rend plus facile l'accès au centre ville, permet un arrêt minute là ou bon nous semble. C'est un mode de transport à l'échelle de la ville et à l'heure où le coût des déplacements pèse de plus en plus dans le budget des ménages, le vélo apparaît très économique au regard d'autres modes de transport.

## 1. Le vélo aujourd'hui dans l'agglomération nantaise

En 2007, d'après l'Observatoire du commerce de cycle, la vente de vélos de ville en France a augmenté de 35 %. Ce qui montre que le vélo urbain connaît un véritable engouement.

Pour l'agglomération nantaise, en 2002 selon l'enquête déplacements, 46 000 déplacements étaient effectués quotidiennement à vélo par les habitants pour un total de 2 millions de déplacements quotidiens.

Le vélo en zone urbaine, le mode le plus souple et le plus rapide sur 3 km

## 2. Le vélo, une ambition forte

Nantes Métropole a pour objectif, à l'horizon 2010 - 2020, d'atteindre 100 000 déplacements quotidiens à vélo (c'est-à-dire au moins le double du chiffre de 2002) : pour que le vélo devienne un réflexe de mode de déplacement sur des distances inférieures à 5 km.

Aujourd'hui, la part modale des déplacements vélo est de 2 %, Nantes Métropole se fixe comme objectif à terme d'atteindre :

- \* 15 % de part modale dans les zones urbanisées de Nantes Métropole
- \* 15 % de part modale pour les déplacements jusqu'à 5 km

### 4 axes pour développer la pratique du vélo quotidien

- \* Renforcer les services liés au vélo (Bicloo, Ville à Vélo, autres services de location)
- \* Faciliter l'usage du vélo sur l'espace public :
  - o Développer les facilités de stationnement
  - o Prendre en compte le vélo dans l'organisation des plans de circulation et l'aménagement de l'espace public
  - o Traduire dans les faits le concept de voirie partagée
- \* Communiquer et inciter à l'évolution des comportements de mobilité en faveur de la pratique du vélo
- \* Évaluer les actions mises en œuvre et leur impact sur la pratique du vélo

## 3. Priorité vélo à Nantes Métropole

Aménagement de l'espace public : une prise en compte systématique des modes doux dans les projets neufs et les rénovations lourdes de chaussées.

Un mécanisme interne est mis en place afin d'avoir le « réflexe vélo » lors de tout aménagement nouveau ou de tout réaménagement. À l'analyse, il apparaît que les aménagements cyclables représentent en moyenne 7 à 8 % de l'occupation de la voirie.

Un montant correspondant à 40 millions d'euros représentera l'investissement de Nantes Métropole d'ici à 2014.

Prendre en compte le vélo dans les plans de circulation et l'aménagement de l'espace public

Les 24 plans communaux modes-doux :

Le vélo étant un mode de déplacement de proximité, engagement dès l'automne 2009 d'une phase d'élaboration de 24 plans communaux modes-doux, réalisés en concertation avec les communes.

Ils ont vocation à intégrer :

- \* La définition des conditions d'apaisement des circulations dans les voies apaisées

- \* La généralisation des doubles-sens cyclables
- \* Les implantations d'équipement de stationnement des vélos
- \* Le traitement sécurisant des traversées des voies magistrales
- \* Les conditions de jalonnement des itinéraires vélos notamment pour les relations inter-quartiers
- \* Plus de vélo dans un espace partagé :

Dans le cœur d'agglomération, la réponse en termes d'aménagement d'espace public n'est pas uniforme. Les vélos doivent pouvoir ainsi cohabiter avec les piétons et les voitures dans les quartiers centraux à condition que la circulation soit pacifiée. Une attention portée au respect de l'espace dédié aux cyclistes par les autres modes de déplacement motorisés.

Nantes Métropole a ainsi aménagé des zones 30 là où le gabarit des voies ne permet pas de créer des aménagements spécifiques pour le vélo.

#### Aménagement de l'espace public : les actions prioritaires

1. Généralisation des doubles-sens cyclables dès 2010
2. Systématisation des sas-vélos sur les carrefours à feux dès 2010 et terminés d'ici 2014
3. Expérimentation et mise en œuvre du tourne-à-droite sur certains carrefours à feux : 50 dès 2010
4. Expérimentation du Chaussidou

#### Le vélo dans la chaîne intermodale :

- Gare de Nantes : création, dans le cadre de la DSP stationnement gare en 2011, de 1 000 places de stationnement supplémentaires
- Lignes Chronobus
- Places dans les P+R (1 000 places de stationnement supplémentaires dans les parcs relais)
- Expérimentation de location de 60 vélos pliants en 2010
- Expérimentation dès 2010 de location de vélos dans 3 pôles d'échange de l'agglomération

## 4. Nantes Métropole expérimente :

### Le Vélo à Assistance Électrique : VAE

Nantes Métropole versera une aide pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique pour les salariés des plans de mobilité d'entreprise.

L'environnement et la mobilité durable sont une préoccupation majeure pour Nantes Métropole. En participant à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE) destiné au trajet domicile-travail et aux déplacements quotidiens, Nantes Métropole poursuit son engagement en faveur du développement durable.

La subvention sera accordée à chaque salarié désirant acquérir un vélo à assistance électrique (VAE) neuf dont le prix d'achat n'est pas plafonné. La subvention représente 25 % du prix TTC du vélo dans la limite de 200 € par vélo et par salarié.

## 5. Développer les facilités de stationnement

### Création de stationnements vélos

Il existe aujourd'hui environ 6 345 places de stationnement vélos sur 795 sites répartis sur l'espace public des 24 communes de l'agglomération.

Pour répondre à une demande toujours croissante, Nantes Métropole va poursuivre la mise en place de nouveaux appui-vélos, notamment par des stationnements abrités et sécurisés dans les gares et les P+R.

### 1 - Sur l'espace public

Implantation dès 2010, tous les 50 à 100 mètres, d'appuis-vélos sur voirie dans les centres urbains de Nantes et des communes de l'agglomération

### 2 - Dans les parkings publics

Création et développement d'espaces conséquents de stationnement vélo dans tous les parkings en ouvrage du centre-ville, pour favoriser le stationnement abrité et sécurisé des vélos et de leurs accessoires

Objectif : 500 places en 2010

### 3 - Dans les pôles d'échanges

Création de 1 000 places de stationnement vélo (appuis simples, stationnement abrité et/ou sécurisé) dans les 39 P+r de l'agglomération (entre 2010 et 2012).

Création de 1 000 places de stationnement vélo à la gare SNCF

## 6. Renforcer les services liés au vélo

### 1 - Bicloo

Le vélo en libre service dans le cœur d'agglomération : 89 stations et 790 vélos.

935 000 déplacements depuis le lancement du service.

1 627 locations par jour en moyenne depuis le lancement du service (1 900 à

2 200 hors week-end depuis l'extension)

Près de 4 000 abonnés annuels au 1er décembre 2009

Une nouvelle extension est prévue à l'été 2011 : 99 stations soit 10 stations supplémentaires et 880 vélos au total

### 2 - Ville à vélo

Ville à Vélo + NGE

La location de vélos existe à Nantes depuis juillet 2004, avec « Ville à Vélos » dont la gestion a été confiée à NGE dans des équipements qu'elle gère. La flotte « Ville à Vélos » compte 150 vélos, dont 10 pour les enfants et passera à 200 vélos (dont VAE) dès 2010.

Ce service consiste en la location de vélos pour des utilisations de courte à longue durée (de la location à l'heure à la location mensuelle), ainsi que des locations mensuelles pour les entreprises ayant mis en place un plan de mobilité.

Le service « Ville à vélos » est complémentaire du bicloo : l'un pour l'utilisation de courte durée dans le centre de Nantes, l'autre pour une utilisation de plus longue durée dans toute l'agglomération.

### 3 - Vélocampus

Vélocampus : 300 vélos loués à l'année par l'association Vélocampus aux étudiants pour un usage quotidien. Ce système passera à 400 vélos dès 2010.

Soutenue par Nantes Métropole à hauteur de 30 000 euros en 2008, Vélocampus développe des actions de promotion du vélo comme moyen de transport auprès des étudiants, personnels et professeurs des universités. Vélocampus propose ce mode de déplacement pour un abonnement annuel de 40 euros, organise des contrôles techniques de vélos gratuits à destination des étudiants.

Soutien aux associations de promotion du vélo

Depuis 2002, Nantes Métropole apporte une aide aux associations de promotion du vélo : « Place au Vélo » et « Vélocampus ».

## Une concertation pour les aménagements

Les associations représentant les usagers seront concertées systématiquement sur les aménagements nouveaux et les actions menées au titre de l'engagement vélo de Nantes Métropole.

## Calendrier opérationnel de la mise en œuvre du plan vélo :

### > Premier trimestre 2010 :

- Lancement de la subvention pour l'acquisition de Vélos à Assistance électrique pour les salariés inclus dans les plans de mobilité.
- Repérage des sites d'implantations des 5 000 appuis vélo dans le centre-ville nantais et les 23 centres bourg. Début de la concertation riverains et des travaux d'implantations.
- Engagement de la phase de sécurisation des carrefours à feux de l'agglomération avec aménagement de sas vélos.
- Identification des 50 tournes à droite à aménager. Sollicitation de la DSCR pour demande de dérogation au code de la route.
- Proposition d'avenant au conseil communautaire permettant l'implantation de 500 places de stationnement vélo dans les parkings en ouvrage du centre ville nantais. Début des travaux dans les parkings.
- Début de traitement des doubles sens cyclable dans les zones 30 et voies à sens unique.

### > Deuxième trimestre 2010 :

- Marché d'acquisition d'un matériel spécifique pour l'équipement en stationnement vélo des 38 P+R. Pose des premiers équipements.
- Lancement des études sur les aménagements sur les 15 axes prioritaires au titre du plan vélo.
- Renforcement du service Ville à Vélo (location moyenne et longue durée pour les entreprises signataires d'un plan de mobilité).
- Suppression du stationnement en épis sur les axes les plus problématiques
- Approbation des premiers plans communaux de déplacements doux
- Lancement des marchés de travaux pour création du local Vélocampus

### > Troisième trimestre 2010 :

- Achèvement de l'aménagement des sas vélo sur les carrefours à feux prioritaires
- Lancement de l'expérimentation vélo pliants
- Lancement de la consultation sur la DSP Gare incluant la création de 1 000 stationnements vélo dans le parking en ouvrage nord et sur les parkings en enclos sud.
- Rentrée Vélocampus : augmentation du nombre de vélos à la location pour les étudiants.
- Mise en service des 50 tournes à droite après obtention de la dérogation
- Lancement d'un service de location de vélo dans 3 P+R à titre expérimental.
- Expérimentation des premiers aménagements type « chaussidou » ou « bandes dérasées multifonctionnelles »

### > 2011

- Désignation du nouveau délégataire de la DSP Gare : création des 1 000 places de stationnement.
- Extension Bicloo
- Bouclage de l'itinéraire Loire à Vélo