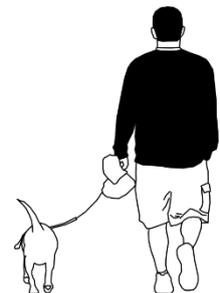


# Schéma directeur des modes actifs

## Phase 1 : Diagnostic



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	05-07-18	E.S.	P.C.	
V2	01-10-18	E.S.	P.C.	
V3	12-02-19	P.C		
V4	03-04-19	P.C.		
V5	09-07-19	P.C.		
V6	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.



# Composition de l'étude :

## Sommaire

I.	Eléments de cadrage .....	8
I.I	Orientations de la maîtrise d'ouvrage.....	8
I.II	Enjeux préalables de la démarche : .....	10
I.III	Une démarche qui s'inscrit dans la continuité et la compatibilité avec les documents à caractères prescriptifs et réglementaires du territoire .....	11
I.III.I	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCot) .....	11
I.III.II	Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) .....	11
I.III.III	Le Plan local de déplacements.....	13
I.III.IV	Le Plan Local d'Urbanisme (PLU).....	14
I.III.V	Le Schéma Directeur Vélo de Nîmes (2008).....	14
I.III.VI	Le Schéma Départemental des Aménagements Cyclables du Gard .....	14
I.III.VII	Synthèse des orientations des documents de planification .....	15
II.	Principaux enseignements du Plan Local de Déplacements .....	16
II.I	Les équipements générateurs de déplacements.....	16
II.II	Le centre-ville de Nîmes : pôle générateur déplacements piétons majeur de la ville .....	17
II.III	La qualité des espaces publics de l'Ecusson et de ces abords.....	19
II.IV	L'accessibilité piétonne au centre-ville élargi.....	21
II.V	La qualité des itinéraires cyclables .....	22
III.	Contexte du territoire .....	23
III.I	Analyse des caractéristiques géographiques .....	23
III.I.I	La Ville de Nîmes : site et situation.....	23
III.I.II	Des caractéristiques géographiques qui marquent le territoire .....	27
III.II	Une desserte en transports collectifs qui permet l'accès aux équipements générateurs de déplacements et permet l'intermodalité avec les modes actifs.....	31
III.II.I	Un réseau de transport en commun dense .....	31
III.II.II	Un réseau de transport en commun en développement qui donne une place à la pratique des modes actifs .....	33
III.II.III	Des pôles d'échanges identifiables maillent le territoire .....	35
III.II.IV	Le pôle gare Feuchères, pôle d'échange majeur de la ville, positionne Nîmes au cœur d'un nœud ferroviaire desservant des villes en réseaux .....	37
III.III	Une concentration des ZAE au Sud de la commune aux abords des échangeurs de l'autoroute et de la rocade .....	40
III.IV	Hiérarchisation de la voirie.....	42

III.V Trafics automobiles et cohabitation avec les modes actifs .....	46
III.VI Accidentologie .....	48
IV. Analyse de l'offre en mobilité pour les modes actifs .....	62
IV.I Identification des itinéraires pour les modes actifs et typologie du réseau cyclable existant .....	62
IV.II Points durs et discontinuités pour les modes actifs .....	69
IV.III Les projets en faveur des modes actifs.....	72
IV.III.I La transformation du boulevard Allende.....	72
IV.III.II Le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc.....	72
IV.III.III Le prolongement de la Voie Urbaine Sud .....	72
IV.III.IV Requalification du Vistre de La Fontaine .....	74
IV.III.V Revalorisation du Vistre (hors zone urbanisée) .....	75
IV.III.VI L'extension de la voie verte de Caveirac .....	76
IV.III.VII La création d'un itinéraire vers La Bastide .....	77
IV.III.VIII Futures requalifications des routes départementales .....	77
IV.II Services destinés aux modes actifs.....	77
IV.II.I Vélo Tango s'affirme comme le service prédominant de location de vélos à Nîmes.....	77
IV.II.II Une offre diversifiée de service de réparation de vélos.....	78
V. Analyse des espaces publics .....	79
V.I Analyse qualitative des espaces publics.....	79
V.I.I Méthodologie .....	79
V.I.II Analyse qualitative des espaces publics .....	80
V.I.III Analyse des flux piétons .....	89
VI. Demande actuelle et potentielle des modes actifs .....	102
VI.I Les habitudes de mobilité des habitants de Nîmes (2015) .....	102
VI.I.I Note méthodologique.....	102
VI.I.II Les parts modales des modes actifs selon les secteurs .....	103
VI.I.III Les modes utilisés selon la distance du déplacement.....	105
VI.I.IV La mobilité active aujourd'hui .....	106
VI.I.V Des déplacements courts au sein du territoire.....	107
VI.II Potentiel de report vers les modes actifs .....	108
VI.III Analyse de l'enquête de mobilité auprès des habitants (2018).....	109
VI.III.I Introduction méthodologique.....	109
VI.III.II Profil des personnes enquêtées.....	109
VI.III.III Profil de l'activité principale.....	113
VI.III.IV Les déplacements vers l'activité principale .....	115
VI.III.V Les autres déplacements quotidiens .....	119

VI.III.VI Zoom sur l'usage du vélo.....	121
VI.III.VII Zoom sur l'usage de la marche à pied.....	126
VI.IV Les aires d'attraction potentielles .....	129
VI.V Parcours commentés .....	134
VI.V.I Parcours entre le centre-ville et Croix de Fer.....	134
VI.V.II Parcours entre le centre-ville et le CHU.....	136
VI.V.III Parcours entre la ville active et le centre-ville .....	138
VII. Enjeux et grands principes de liaison.....	140
VIII.I Points forts et points faibles pour le développement des modes actifs .....	140
VIII.II Les grands axes de demande pour les déplacements à vélo .....	142
VIII.III Les premiers enjeux de la démarche .....	144

## **Préambule :**

La question de la mobilité se distingue comme un enjeu majeur dans la Ville de Nîmes. Limiter les effets de l'étalement urbain, faire face aux externalités négatives provoquées par les déplacements motorisés tout en conservant un développement harmonieux et attractif : tels sont les défis auxquels la ville de Nîmes se doit de répondre.

Les prendre en compte revient à adopter une démarche sur le temps long ou la ville est pensée au prisme d'une mobilité inclusive, qui rend accessible la ville à tous et favorise un meilleur partage de l'espace public.

L'adoption du Schéma Directeur Cyclable (2008) signe l'engagement de la ville de Nîmes pour une mobilité plus durable. Ses orientations en adéquation avec ceux du Plan de Déplacement Urbain, vont dans le sens de modes actifs vues comme des compléments et / ou alternatives aux transports en commun et à la voiture. Plusieurs aménagements ont été réalisés : instauration de zones 30, amélioration des cheminements piétons et cyclables, renforcement et sécurisation des usages piétons, sécurisation des parcours vélos et intégration de stationnements vélos.

Dans ce cadre, la ville de Nîmes souhaite continuer à étendre et moderniser son réseau cyclable. Vecteur de durabilité et de dynamisme, l'usage du vélo en ville doit être renforcé et combiné aux autres modes de déplacements ; c'est pourquoi la ville Nîmes souhaite renouveler son Schéma Directeur Cyclable en un Schéma Directeur des Modes Actifs. Ce travail accompagne la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole engagée en 2017 qui porte comme objectif de redéfinir les priorités d'actions en matière de mobilités et de gestion des déplacements.

L'impulsion que donnera ce nouveau schéma devra favoriser et renforcer le report modal vers des modes plus durables et l'intermodalité, synonyme d'amélioration de la qualité de vie des Nîmois.

**Le schéma directeur des modes actifs décrit la politique de la Ville de Nîmes en faveur des modes actifs. Il définit l'état des lieux actuel (linéaires et qualité des cheminements, degré d'appropriations et perceptions usagers), ainsi que la stratégie à adopter (plan d'actions) pour répondre aux défis du territoire. Il constitue un document cadre et référentiel pour la programmation et le suivi des réalisations.**

# I. Éléments de cadrage

## I.1 Orientations de la maîtrise d'ouvrage

- **Impulser une politique volontariste pour les modes actifs**

Ce Schéma Directeur Modes Actifs constitue une opportunité pour questionner la place actuelle des modes actifs au sein des déplacements Nîmois.

Il a également un rôle d'impulseur et de démonstrateur de projets et d'aménagements. La définition d'un état des lieux, d'enjeux et d'éléments de projets permettra de développer et d'appliquer la question « mode actif » sur le territoire.

- **Renforcer l'image de Nîmes comme ville « marchable »**

La marche à pied est au cœur des mobilités en centre-ville et des déplacements de courte distance. Une plus grande porosité, un renforcement des continuités urbaines et paysagères entre les différents quartiers de la ville, permet au piéton de mieux s'approprier la ville.

Les atouts de ce mode sont nombreux :

- La marche est autant écologique qu'économique
- C'est le mode le plus accessible socialement
- La marche participe aux enjeux de santé publique
- Elle participe à la vitalité économique du centre-ville (économie présentielle, mode propice à la flânerie et à l'acte de consommer)
- C'est un outil d'appropriation de la ville par les usagers

La ville « marchable » répond à :

- Une meilleure attractivité
- Un meilleur bien être
- Une meilleure accessibilité
- Un besoin d'apaisement
- Un besoin de lisibilité des itinéraires piétons

Cette démarche de « ville marchable » s'insère dans le cadre de la candidature de la ville de Nîmes au patrimoine mondial de l'UNESCO.

- **Démocratiser l'usage du vélo à Nîmes**

L'une des volontés de la ville de Nîmes est de rendre plus accessible l'usage du vélo au sein de son territoire.

Pour que la part modale du vélo augmente, il est nécessaire d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes. La définition d'une armature cyclable identifiable, sécurisée et facile d'accès est un des objectifs de ce schéma directeur.

L'optimisation de l'usage du vélo ne peut se faire qu'au regard des autres modes de déplacements. L'augmentation de la qualité de la pratique des deux roues se fait en parallèle à un apaisement des conditions de circulations des véhicules motorisés.

La longueur du réseau cyclable n'est pas un marqueur de réussite suffisant. C'est plus la qualité du réseau, sa complémentarité avec les autres modes de déplacement, la facilité d'identification des parcours cyclables et le déploiement de services d'accompagnement à la pratique (abris vélos, consignes, location) qui définissent la qualité de l'expérience utilisateur.

- **Intégrer la question des modes actifs aux projets structurants du territoire**

La question des modes actifs doit être prise en compte et intégrée au sein des projets d'urbanisations futurs et des chantiers à venir (Voie urbaine Sud, Quais de la Fontaine, extension Sud de la T1, projet de la ligne T2 du TCSP, rocade Ouest et Nord).



## **I.II Enjeux préalables de la démarche :**

- **Révéler le potentiel des modes actifs sur le territoire**

De récentes études menées en France et dans d'autres pays européens montrent qu'il existe une part importante de la population prête à utiliser potentiellement les modes actifs. Cela nécessite un travail d'information, de sensibilisation, et de réponse à un ensemble de conditions en termes d'aménagements, d'accessibilité et de sécurité.

La vision adoptée n'est pas purement quantitative. L'objectif n'est pas de quantifier ou de simuler des parts modales futures en faveur des modes actifs mais plutôt de définir un cadre général pour une plus grande pratique de ces modes. L'idée étant de donner les moyens à chacun de pouvoir selon ces envies et besoins utiliser tel ou tel mode. Les facteurs qui influencent le choix des usagers sont multiples : vitesse, trafic, présence ou absence d'aménagements ... De manière générale, l'utilisateur ne se base pas uniquement sur des critères objectifs, mais aussi sur la perception individuelle du confort et de la sécurité routière.

Un potentiel d'utilisation futur des modes actifs sera évalué. Les freins à la pratique seront identifiés.

- **Comprendre la perception des usagers**

Afin de définir une stratégie de mobilité active qui réponde aux besoins, il est indispensable de se mettre à la place de l'utilisateur. La vision des usagers, nous accompagne tout au long de la démarche. Les méthodes qui permettront de mieux connaître cette vision sont nombreuses : parcours du territoire à vélo, observation des comportements usagers, enquête auprès des habitants, entretiens avec les associations vélos. L'objet est de comprendre les attentes d'amélioration et les facteurs faisant obstacle à la pratique des modes actifs. L'analyse de perception est faite sur l'ensemble des habitants (et pas que sur les utilisateurs actuels) et l'objectif est de favoriser un report de la voiture vers les modes actifs pour les déplacements locaux.

- **Agir sur l'offre aussi bien que sur la demande**

Les actions structurantes du schéma des modes actifs portent sur l'offre en déplacements : itinéraires pour les vélos ou les piétons, intégration des nouvelles mobilités émergentes, pacification de la vitesse, places de stationnement vélo ... Bien qu'indispensables à la mise en place d'une stratégie pour les modes actifs, ces mesures ne sont pas suffisantes pour établir une stratégie complète et intégrée. Il convient d'agir sur les pratiques de mobilité, afin d'optimiser l'usage des ressources déjà existantes, dans un contexte de moyens financiers contraints.

Le présent schéma des modes actifs établit donc une stratégie visant à favoriser les comportements les plus vertueux. Les actions dans ce domaine concernent les services liés à la mobilité (ex : locations de vélos), l'information pour les voyageurs, le jalonement, l'organisation de la mobilité dans les zones d'emploi et la mise en relation des particuliers, entre autres.

- **Proposer des solutions innovantes**

Ce schéma est une démarche stratégique. Il ne concerne pas uniquement les mesures structurantes et à long terme. Seront également proposées des interventions plus légères, qui peuvent être mises en œuvre rapidement après approbation du document.

Ces interventions sont adaptées à la mise en place d'expérimentations sur le territoire.

### **I.III Une démarche qui s'inscrit dans la continuité et la compatibilité avec les documents à caractères prescriptifs et réglementaires du territoire**

Le Schéma directeur des Modes Actifs de la Ville de Nîmes s'inscrit dans le cadre d'une politique territoriale volontariste et définie au sein de plusieurs documents réglementaires.

#### **I.III.I Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCot)**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCot) porté par le Syndicat mixte du Scot Sud-Gard. Il a été approuvé en 2007 et est en cours de révision. Il couvre un territoire de 1700 km<sup>2</sup> de Nîmes à Sommières.

Le SCot en vigueur discute de la question des modes actifs dans le cadre du développement de l'intermodalité entre les différents modes de transports. L'objectif étant de « promouvoir les déplacements doux : pistes cyclables et circuits piétons dans les secteurs urbains permettant de relier les quartiers d'habitat aux principaux équipements et une interconnexion aux réseaux communautaires » (PADD, p317) .

A la date de rédaction de ce document (juillet 2017) la révision du Scot est à l'étape de construction du PADD. Une version provisoire du Diagnostic stratégique est consultable en ligne.

Un paradoxe est soulevé par le Scot. L'utilisation massive de la voiture individuelle est un fait et se traduit par un taux de motorisation élevé. Cependant 16 % des ménages ne possèdent pas de voiture individuelle. Se pose ainsi la question pour ces ménages captifs des possibilités offertes pour utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : transports collectifs, modes actifs (pied, vélo), covoiturage, autopartage.

Le report modal de la voiture vers les modes actifs est un des axes de développements fort en matière de déplacements. La pratique des modes actifs dans les trajets domicile-travail est un enjeu. Cependant les itinéraires aujourd'hui aménagés apparaissent encore trop peu nombreux et discontinus. La sécurité et la continuité des aménagements constituent deux critères incontournables pour le Scot afin d'assurer une plus grande utilisation des pistes et voies cyclables.

#### **I.III.II Le Plan de Déplacements Urbain (PDU)**

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) est un document intercommunal porté par Nîmes Métropole. Il 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. Il a été approuvé en 2007 et est actuellement en cours de révision.

L'enjeu relatif aux modes actifs au sein du PDU (p 142) est de promouvoir et sécuriser ces modes de déplacements non motorisés en :

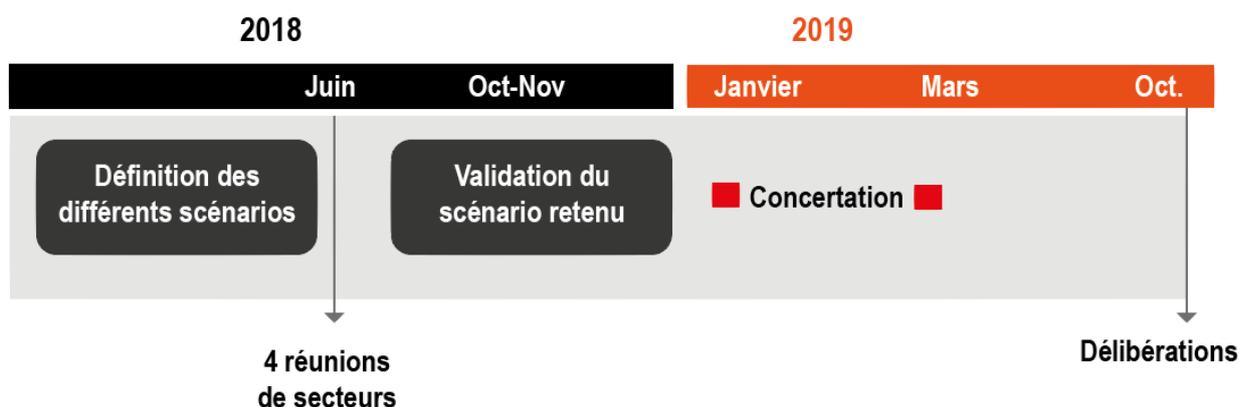
- développant un réseau cyclable continu, maillé et sécurisé sur le territoire de Nîmes Métropole ;
- programmant la mise en place d'un réseau de vélo stations (prêt/location) ;
- préconisant l'intégration systématique de ces modes dans les projets d'aménagements urbains ;
- aidant les communes à réaliser des aménagements de voirie intégrant ces modes
- initiant des actions de sensibilisation auprès de différents publics

Dans le cadre du PDU, l'agglomération a établie des orientations de développement des modes doux et une charte des aménagements modes doux. L'axe « promouvoir et sécuriser les modes doux » se décline en 10 actions (PDU, p 150) :

<b>PROMOUVOIR ET SECURISER LES MODES DOUX</b>
Elaborer et mettre en œuvre un schéma directeur des itinéraires cyclables
Mettre en place un système de prêt / location de vélos
Organiser le stationnement des vélos
Favoriser la complémentarité entre le vélo et les autres modes de déplacements
Elaborer des plans communaux de mise en accessibilité des espaces publics (« plan » piéton et PMR
Développer / encourager les systèmes de ramassage scolaires piétons (pédibus)
Améliorer le stationnement réservé aux PMR
Encourager les projets de qualité prenant en compte les modes doux
Valoriser la marche à pied et l'usage du vélo à travers la communication et l'information
Sécuriser les abords des écoles

Le Schéma des Modes Actifs vient en complément de la révision du PDU (démarches concomitantes). Il intégrera les préconisations de celui-ci. De plus, seront pris en compte dans la révision du PDU, les enjeux et orientations définis par le Schéma directeur des Modes Actifs.

#### Calendrier prévisionnel de la révision du PDU :



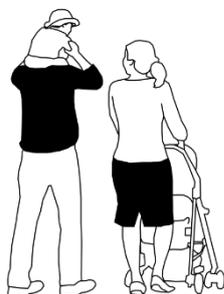
Les scénarios de la stratégie de mobilité de la révision du PDU sont en cours d'étude au moment de la réalisation du schéma modes actifs. Toutefois, certaines priorités ressortent déjà de ce document, pouvant accompagner la mise en œuvre du schéma modes actifs.

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.

### I.III.III Le Plan local de déplacements

Le Plan local de déplacements (PLD) est un document communal porté par la Ville de Nîmes. Il a été réalisé en 2014 et mis à jour en 2016. En termes de mobilité active, les enjeux sont :



**A l'intérieur de l'Ecusson** : Sécuriser et renforcer les parcours piétons et s'interroger sur l'usage de certains axes.

**A l'extérieur de l'Ecusson** : Définir un plan piéton sur des quartiers cibles, des itinéraires lisibles et sécurisés en atténuant les effets de coupure urbaine.

**Participer au classement UNESCO** : mettre en œuvre une signalétique piétonne.



Positionner le vélo au cœur de l'aménagement urbain et/ou des choix de gestion des déplacements.

Sécuriser la pratique en privilégiant les itinéraires courts et partagés

Homogénéiser les aménagements sur un même itinéraire et jalonner.

Communiquer sur les réalisations et adopter des incitations financières à la pratique.

**Aménagement de zones 30,  
de zones de rencontres et de zones piétonnes**      **Définition d'un schéma piéton  
en centre-ville et d'un réseau cyclable**

## Orientations du PLD

**Aménagement de voiries susceptibles  
d'améliorer les déplacements en transports collectifs  
(priorité aux feux, sites propres...)**

**Amélioration de l'information  
sur les déplacements**

Le schéma directeur des modes actifs se positionne dans la complémentarité et la continuité du PLD.

### **I.III.IV Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)**

Le Plan Local d'Urbanisme est le document d'urbanisme réglementaire de la Ville de Nîmes. Le PDU s'impose au PLU.

Les enjeux identifiés et les principales orientations en termes de modes actifs sont :

- Favoriser les installations en faveur des deux roues et des véhicules électriques dans les opérations nouvelles.
- Parfaire le maillage viaire inter quartiers.
- Anticiper la réalisation d'actions en faveur des mobilités actives.

Le PDU en cours de réalisation pourrait imposer des préconisations en termes d'urbanisation ayant des impacts sur les modes actifs.

### **I.III.V Le Schéma Directeur Vélo de Nîmes (2008)**

Le schéma directeur Vélo est un document communal porté par la Ville de Nîmes qui date de 2008.

La priorité est donnée à la réalisation d'un maillage cyclable identifiable, hiérarchisé et sécurisé.

Le schéma directeur des modes actifs vient actualiser et compléter ce schéma vélo.

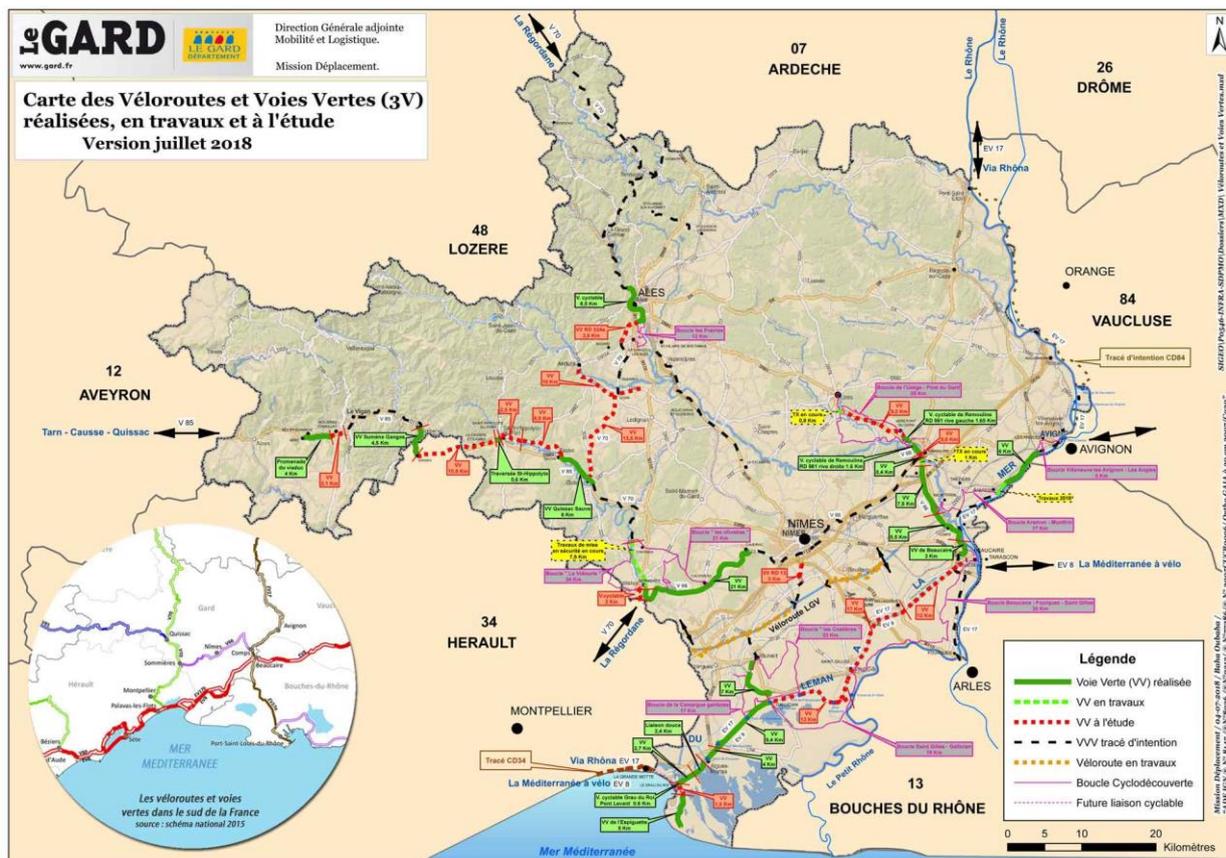
### **I.III.VI Le Schéma Départemental des Aménagements Cyclables du Gard**

Le département du Gard se positionne comme un acteur pour le développement de la pratique des modes actifs à une échelle supra communale par le biais de son schéma départemental des aménagements cyclables approuvé en 2006 et actualisé en 2017. Ce document a comme objectif premier « le développement des vélo routes et voies vertes sur des axes structurants départementaux, afin de favoriser la pratique familiale du vélo et touristique ».

L'objectif du département, à l'échelle de l'agglomération de Nîmes, consiste à intégrer le réseau cyclable communal Nîmois avec la Voie Verte de Caveirac à l'Ouest et avec la Via Rhona à l'Est et Sud de la ville, dans un but de captation du flux de vélotouristes empruntant ces voies. Deux axes identifiés en tant qu'« axes départementaux structurants » desservent la commune de Nîmes et pourront offrir des continuités entre voies communales et départementales :

- L'axe Nîmes – Sommières dont la voie verte de Caveirac représente l'un des maillons
- L'axe Nîmes – la Mer en passant par le complexe de la Bastide

**Cartographie départementale des Vélo routes et Voies Vertes : une opportunité pour la Ville de Nîmes de s'insérer au sein de trames de déplacements cyclables à échelle départementale, régionale, nationale et européenne (source : Département du Gard)**



### I.III.VII Synthèse des orientations des documents de planification

- Vers une politique des déplacements concertée** (prise en compte des actions menées par chaque collectivité)
- Vers une réduction de la place de l'automobile pour certains déplacements** (de courtes distances notamment)
- Vers un partage équilibré de la voirie et de l'espace public**

Amélioration de la lisibilité  
et de la continuité des itinéraires

Amélioration des conditions  
de l'intermodalité

Développement d'une offre de  
services adaptée

Amélioration de l'information  
et sensibilisation d'un public élargi

L'articulation des échelles emmène à considérer la ville sous deux angles :

- **La ville de la proximité**, autour de déplacements de courtes distances en milieu urbain
- **La ville du rayonnement** qui s'inscrit au sein de liaisons supra communales

## II. Principaux enseignements du Plan Local de Déplacements

### II.1 Les équipements générateurs de déplacements

Les équipements générateurs de déplacements (notamment en termes de services administratifs, d'établissements d'enseignements, de pôles touristiques et culturels) se concentrent au sein de l'Ecusson et de ces abords.

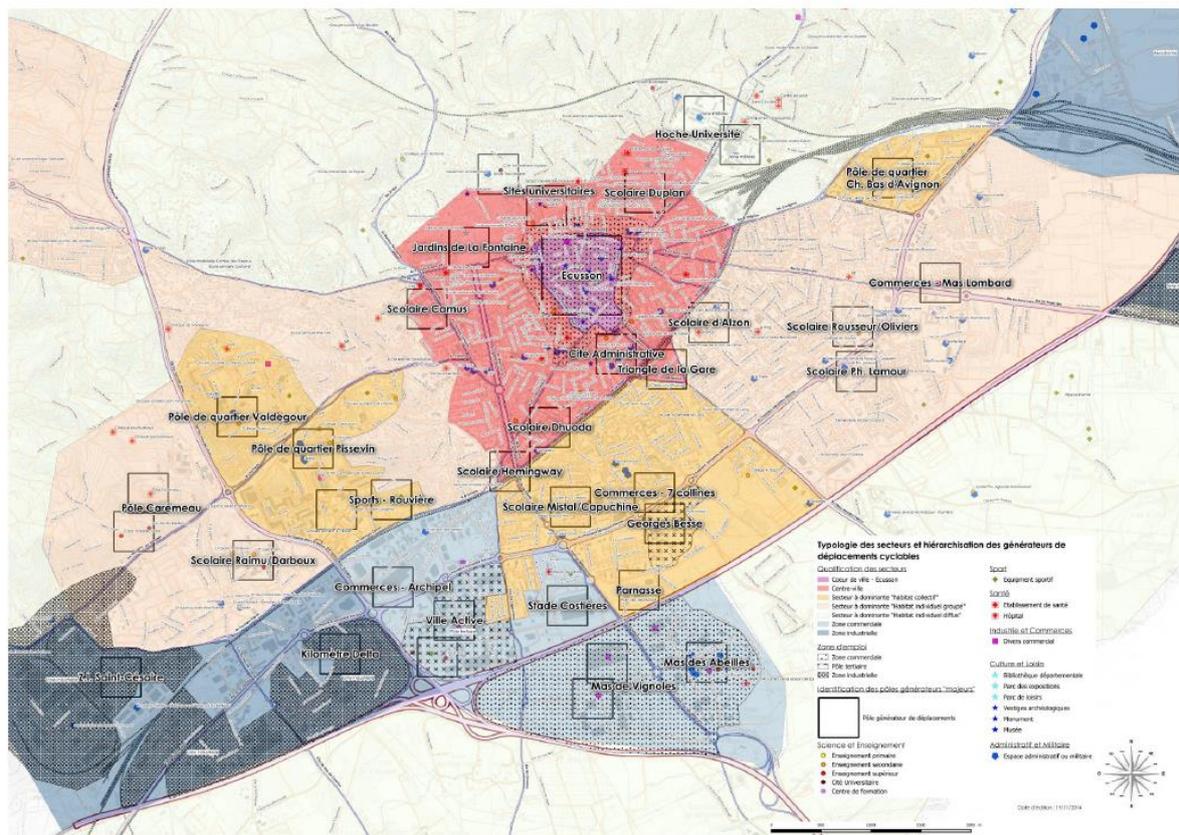
L'Ecusson peut ainsi se définir comme la zone d'attractivité de premier rang de la Ville de Nîmes tant pour les résidents que pour les usagers extérieurs (touristes ou habitants de communes voisines).

Le pôle d'échange majeur de la Ville de Nîmes est le pôle gare Feuchères qui se situe à proximité directe du centre-ville. Ce pôle d'échange à rayonnement régional et national, est complété par la présence d'une gare secondaire (gare de St Césaire) à l'Ouest de la commune.

Les équipements sportifs et de santé sont bien répartis au sein du territoire communal (Stade Costières au Sud, CHU à l'Ouest...).

Le principal enseignement réside dans le fait que les distances sont relativement courtes entre la plupart des équipements dans le secteur central (moins de 20 minutes à pied depuis l'Ecusson). Cette concentration génère des déplacements potentiellement réalisables que ce soit à pied ou à vélo. Toutefois, plusieurs équipements sont situés à l'écart de la zone centrale. Les déplacements vers ces secteurs sont moins efficaces à pied mais restent pertinent à vélo (exemple du CHU, de l'Université et de certains établissements scolaires).

## Carte des générateurs de déplacements à l'échelle de la Ville de Nîmes (source : PLD)



## II.II Le centre-ville de Nîmes : pôle générateur déplacements piétons majeur de la ville

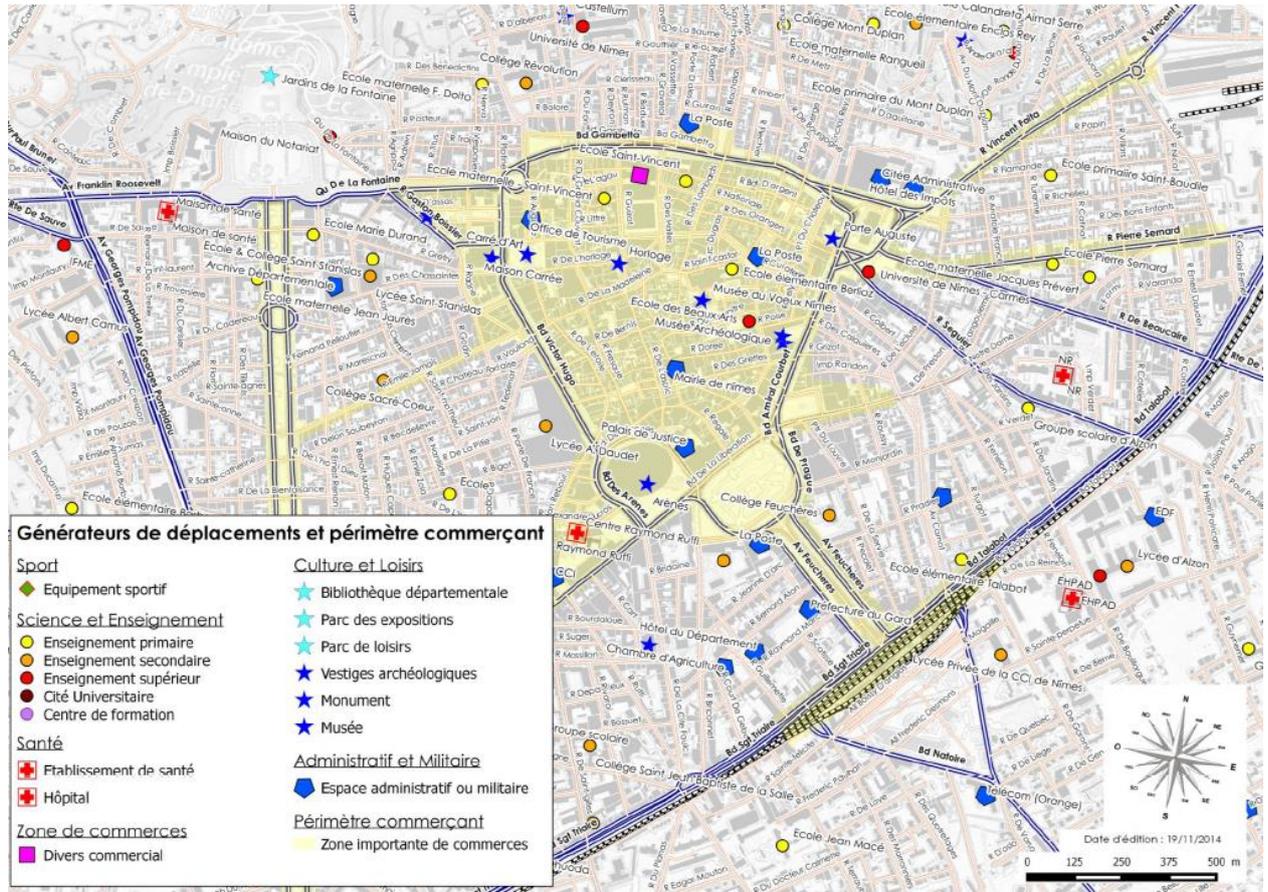
Le centre-ville de Nîmes est le pôle générateur de déplacements piétons majeur de la ville de Nîmes. Cela s'explique par la concentration d'activités tertiaires et secondaires, ainsi que de lieux administratifs, récréatifs et d'enseignement. La valeur patrimoniale du tissu historique, la bonne desserte par le réseau viaire et en transport en commun en font la centralité de la ville.

Les principaux axes sont :

- Les rues piétonnes de l'Écusson et les boulevards qui le ceignent (Gambetta, Amiral Courbet, Victor Hugo ...)
- L'axe Arènes – Gare SNCF via Esplanade Feuchères
- L'Avenue Jean Jaurès à l'Ouest

Ces déplacements se font par un large public qu'il soit Nîmois, résident du centre-ville et des quartiers périphériques ou encore travailleurs, visiteurs d'un jour ou touriste.

# Carte des équipements générateurs de projets au sein de l'Ecusson et de ces abords (source : PLD)



## II.III La qualité des espaces publics de l'Ecusson et de ces abords

L'Ecusson et les faubourgs de la ville de Nîmes offrent une qualité de cheminements piétons hétérogènes.

Les secteurs récemment aménagés (avenue Jean Jaurès, espace AEF) offrent des espaces publics attractifs et confortables pour les piétons (apaisement de la circulation, trottoirs larges, réalisation de pistes cyclables...).

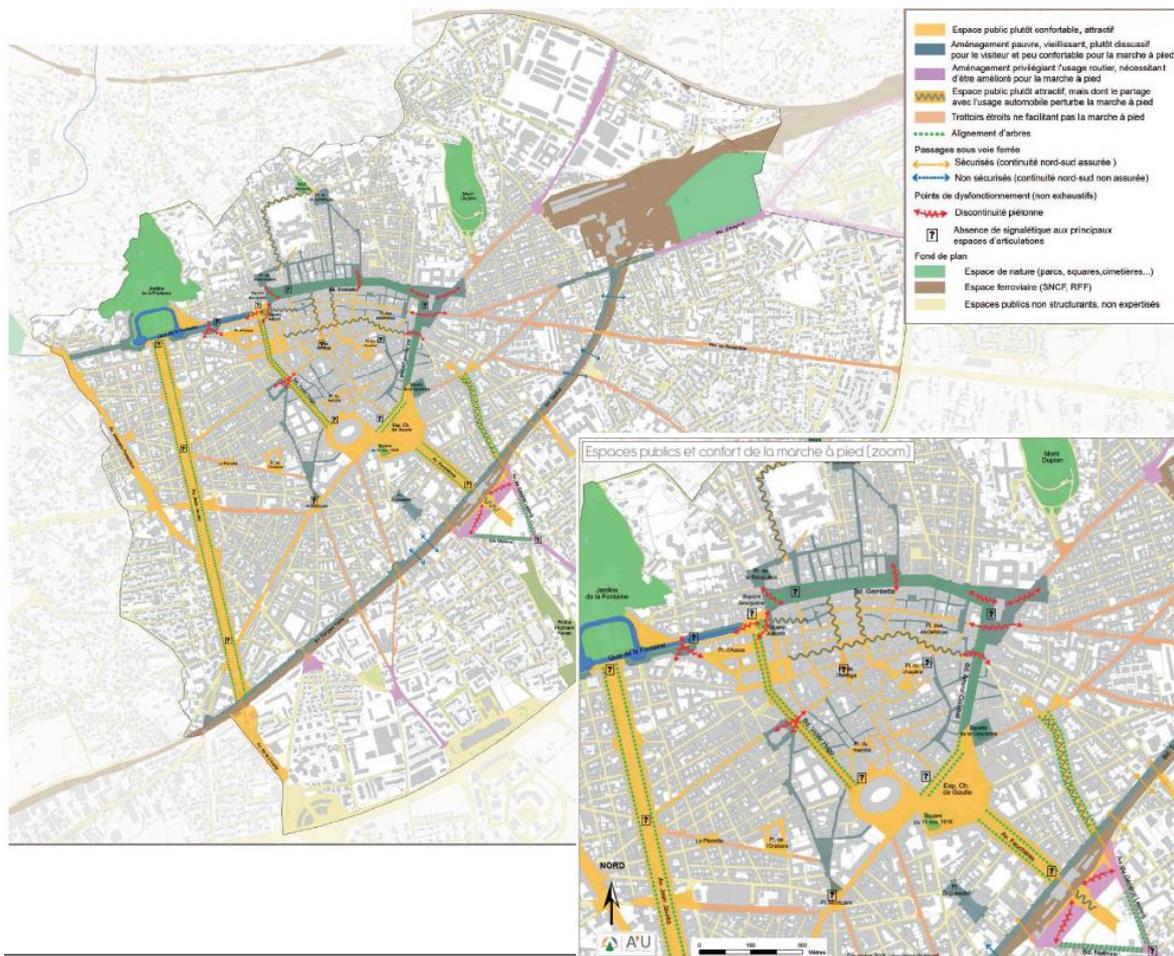
Les espaces publics de l'Ecusson sont qualitatifs et agréables. Les espaces piétons y sont prédominants.

La largeur des voies réduites au sein des Faubourgs (ou la circulation automobile et le stationnement est autorisé) ainsi que des trottoirs pour la plupart très étroits, rendent les déplacements à pieds complexes et n'incitent pas les personnes extérieures à emprunter ces secteurs.

Le jalonnement piéton est en amélioration et se développe par le déploiement durant l'été 2018 de panneaux directionnels affichant des « cap à suivre » (initiative et action portée par les services techniques de la Ville de Nîmes).

Cependant, des discontinuités piétonnes marquent toujours l'espace (Boulevard Talabot, croisement entre le boulevard Saintenac et les rues de Condé et Faita ...). Elles empêchent de passer « aisément » d'un secteur à un autre. Ces dysfonctionnements en termes de franchissements peuvent inciter les visiteurs et les Nîmois à utiliser davantage leurs voitures plutôt que la marche à pied (meilleure perception de sécurité).

**Carte de la qualité des espaces publics réalisée en 2016 ne prenant pas en compte certains aménagements récents (source : PLD, AUDRNA)**



Des espaces attractifs en cœur de ville et un jalonnement piéton qui se déploie (photographie : CODRA)



Une trame viaire dense dans les Faubourgs, mais qui incite peu à l'exploration piétonne (photographie : CODRA)



Des discontinuités qui marquent l'espace des piétons (photographie : CODRA)



## II.IV L'accessibilité piétonne au centre-ville élargi

Le centre-ville élargi est maillé par un réseau viaire dense qui renforce l'accessibilité des piétons à une échelle élargie. Les segments de voiries y sont courts et ponctués d'une forte densité d'intersections. Cela permet une multiplicité de choix d'itinéraires courts et directs entre deux points.

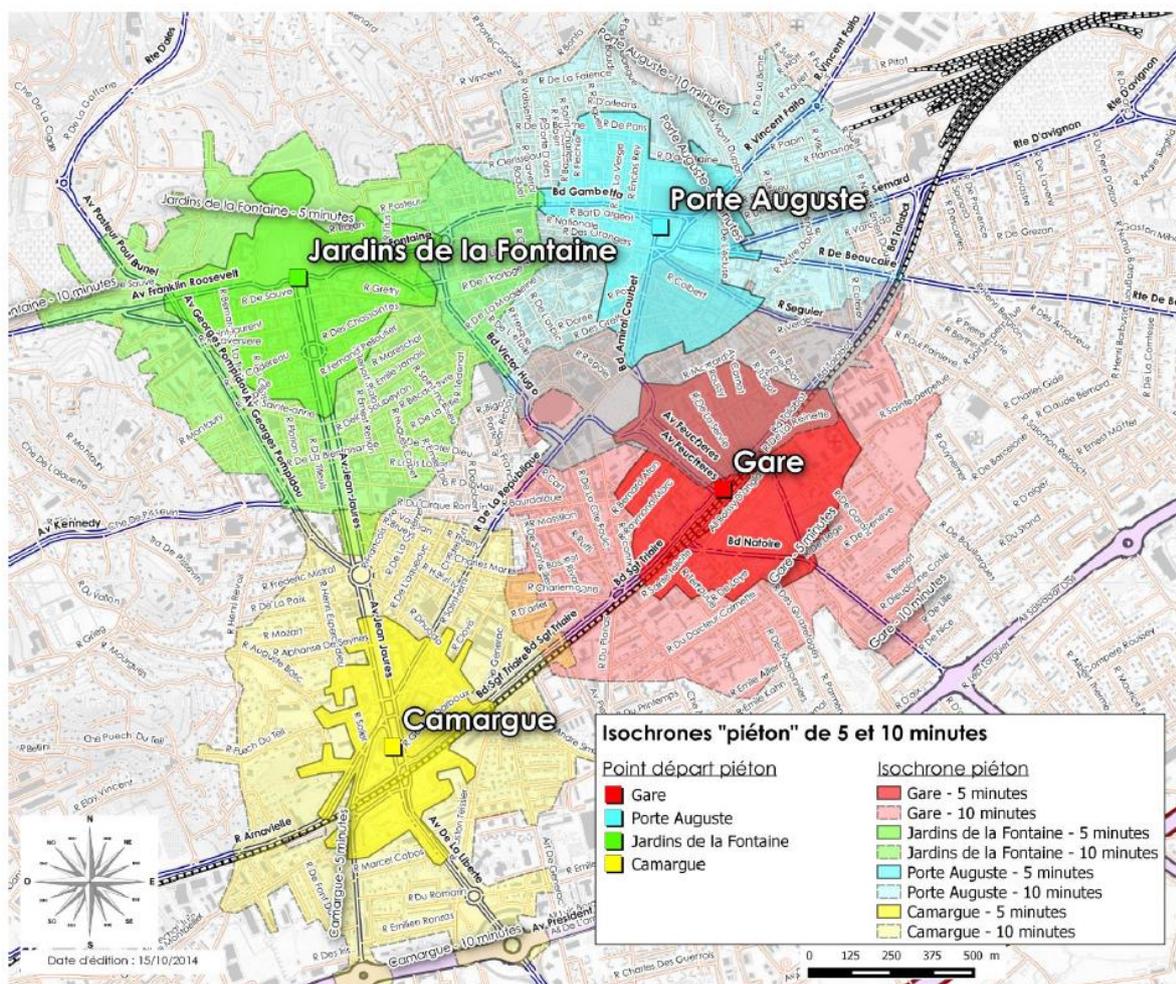
L'accessibilité est beaucoup plus limitée au Sud de la voie ferrée (réseau routier dense, larges emprises urbaines, barrières physiques ... )

Les courbes isochrones présentées par la cartographie ci-dessous (issues du PLD), confirment la pertinence de la marche à pied pour des déplacements au sein du centre-ville élargi de Nîmes et ces abords.

Les temps de déplacement sont courts. A titre d'exemple :

- Les rues de l'Ecusson sont accessibles en moins de 10 minutes à partir de la gare et des Jardins de la Fontaine
- L'Avenue Jean Jaurès, qualitative en termes d'aménagement est proche de l'Ecusson
- Les faubourgs entre l'avenue Allende et le boulevard Triaire ne sont distants que de quelques centaines de mètres du pôle gare. Les temps de parcours avoisinant les 10-15 minutes sont acceptables pour une utilisation des modes actifs.

### Cartographie des courbes isochrones piétons à partir de points du centre-ville élargi



## II.V La qualité des itinéraires cyclables

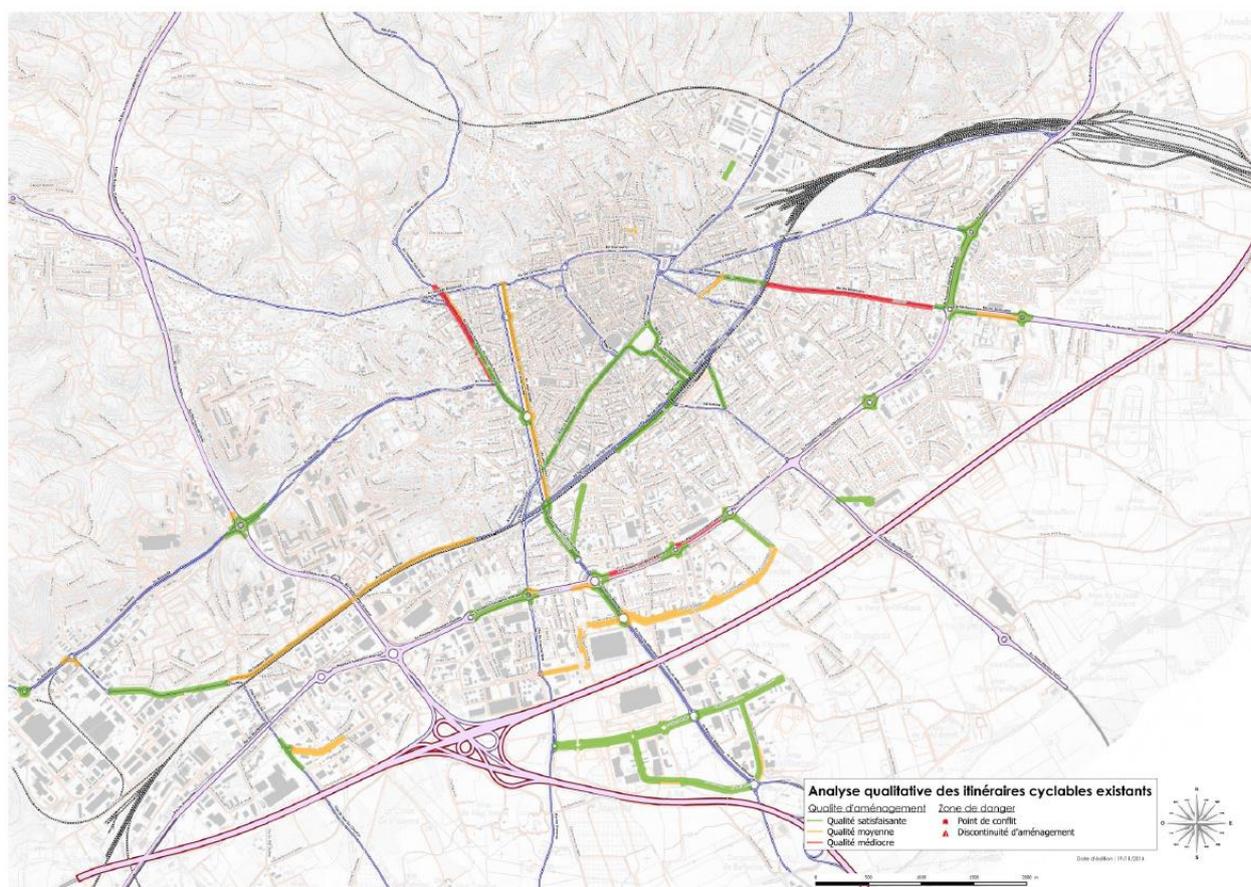
Les itinéraires cyclables existants sont hétérogènes, discontinus et polarisés autour des grands axes de circulation.

La cohérence globale du réseau est difficile à appréhender. A ce jour, les aménagements ne sont pas encore réalisés au sein d'un schéma d'action global et prospectif, mais plutôt selon les opportunités et les besoins en termes de travaux de voiries.

Les coupures et discontinuités fortes du réseau cyclable engendrent une faible lisibilité des parcours existants. Cela génère pour l'usager des difficultés d'élaboration de stratégies de déplacements à vélo. La perception de l'usager tend vers une dangerosité des itinéraires.

Les carrefours qui accueillent les itinéraires cyclables ne sont pas lisibles et sécuritaires (ex : croisement du Boulevard Allende et de l'Avenue Mendès France). Le franchissement des giratoires à vélo est difficile. Les axes majeurs de circulation automobile, ainsi que les pénétrantes vers le centre, matérialisent des points de rupture (volume de trafic élevé, vitesse élevée, difficulté d'insertion dans les voies).

### Analyse qualitative des itinéraires cyclables existants en 2016 (source : PLD)



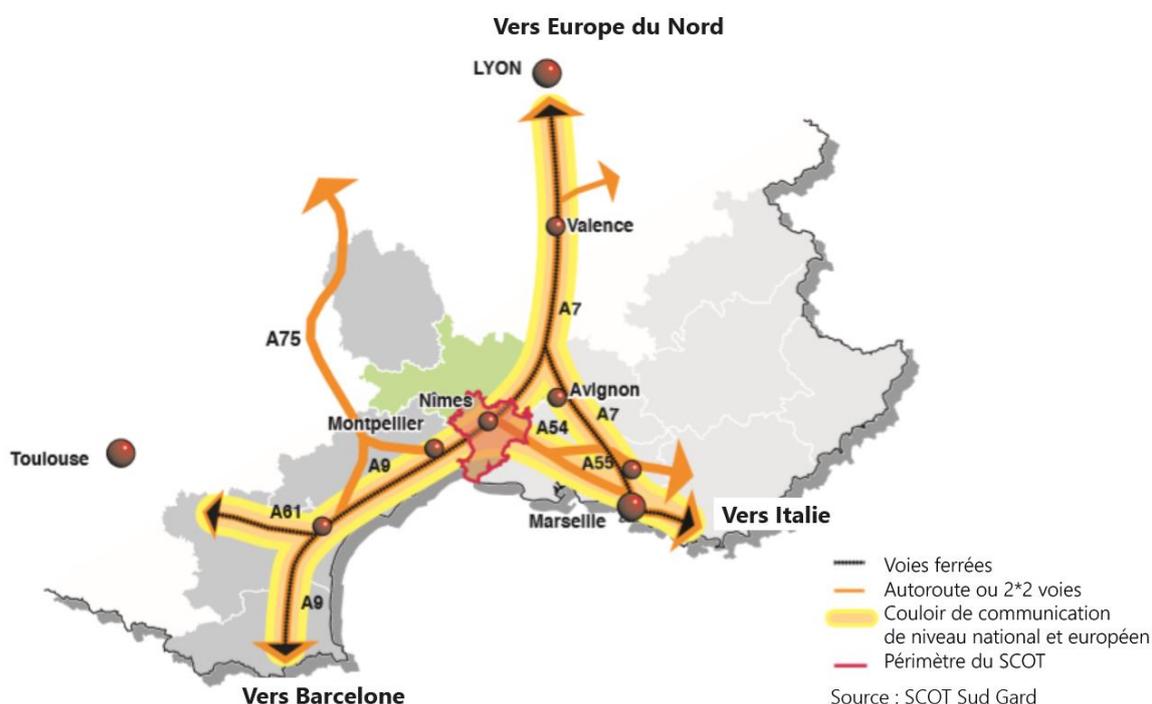
## III. Contexte du territoire

### III.I Analyse des caractéristiques géographiques

#### III.I.I La Ville de Nîmes : site et situation

La Ville de Nîmes s'inscrit dans un contexte régional dynamique. Des particularités locales (site contraint par le relief et les risques naturels, ainsi que son tissu urbain historique dense) ont marqué son développement territorial.

- **Nîmes : une ville qui s'inscrit dans un contexte régional dynamique**



Positionnée au carrefour de la Vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen, la ville de Nîmes se situe au sud du département du Gard en Région Occitanie.

Avec près de 150 000 habitants (recensement de 2014), elle constitue la ville la plus importante à l'échelle du département et s'inscrit au sein de l'armature urbaine de la basse vallée du Rhône (source : PLU, 2016) entre Montpellier (50 km au Sud-Ouest), Avignon (50 km au Nord-Est) et Marseille (120 km au Sud-Est). Nîmes bénéficie d'une très bonne accessibilité (autoroutes A9 et A 54, aéroport de Nîmes Garons, Ligne LGV et TGV avec la future gare de Nîmes Manduel).

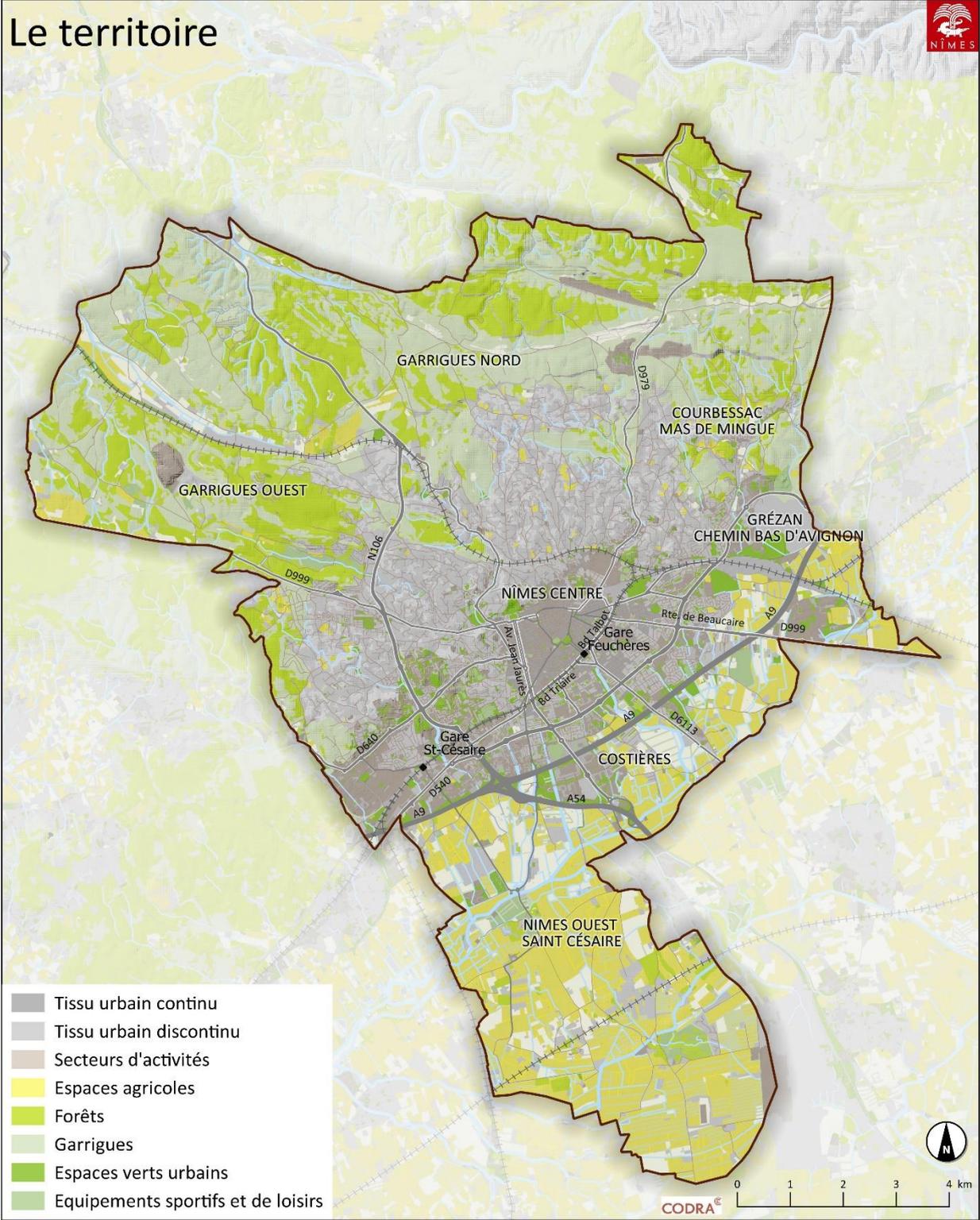
- **Nîmes : une ville aux identités multiples**

Une des communes les plus vastes de France (16 000 hectares de superficie), Nîmes se situe à l'interface des deux milieux naturels que sont : la plaine du Vistre et les Costières au Sud, les garrigues au Nord.

La ville est multipolaire et se structure autour :

- Du centre-ville : centre historique à forte valeur patrimoniale et culturelle. Ce pôle urbain est marqué par un tissu résidentiel et commercial dense (Ecusson, faubourgs).
- D'une «ville intermédiaire» (prolongement Sud du centre-ville : entre le boulevard Allende et le faisceau ferré. Les quartiers qui font cette zone sont hétérogènes en termes de typologie urbaine cependant ils ont en commun la position stratégique au sein de la ville et une bonne desserte.
- D'une nouvelle « centralité sud » : au sud du boulevard Allende, en complément et prolongement du centre-ville elle accueille de nombreux équipements structurants (Stade des Costières, Nemaussa, Parnasse ...) et de nouveaux pôles commerciaux et tertiaires (Parc Georges Besse, Mas de Vignoles ...)  
La ligne 1 du TCSP est la colonne vertébrale de ce nouveau «centre d'agglomération».
- Des «garrigues habitées» au Nord de la Ville : vaste zone naturelle (plus de 2200 hectares) à la forte importance paysagère et patrimoniale.

Les activités commerciales, touristiques et culturelles sont principalement concentrés au sein de l'Ecusson. Les Zones d'Activités Economiques et commerciales se situent au Sud, à proximité du périphérique.

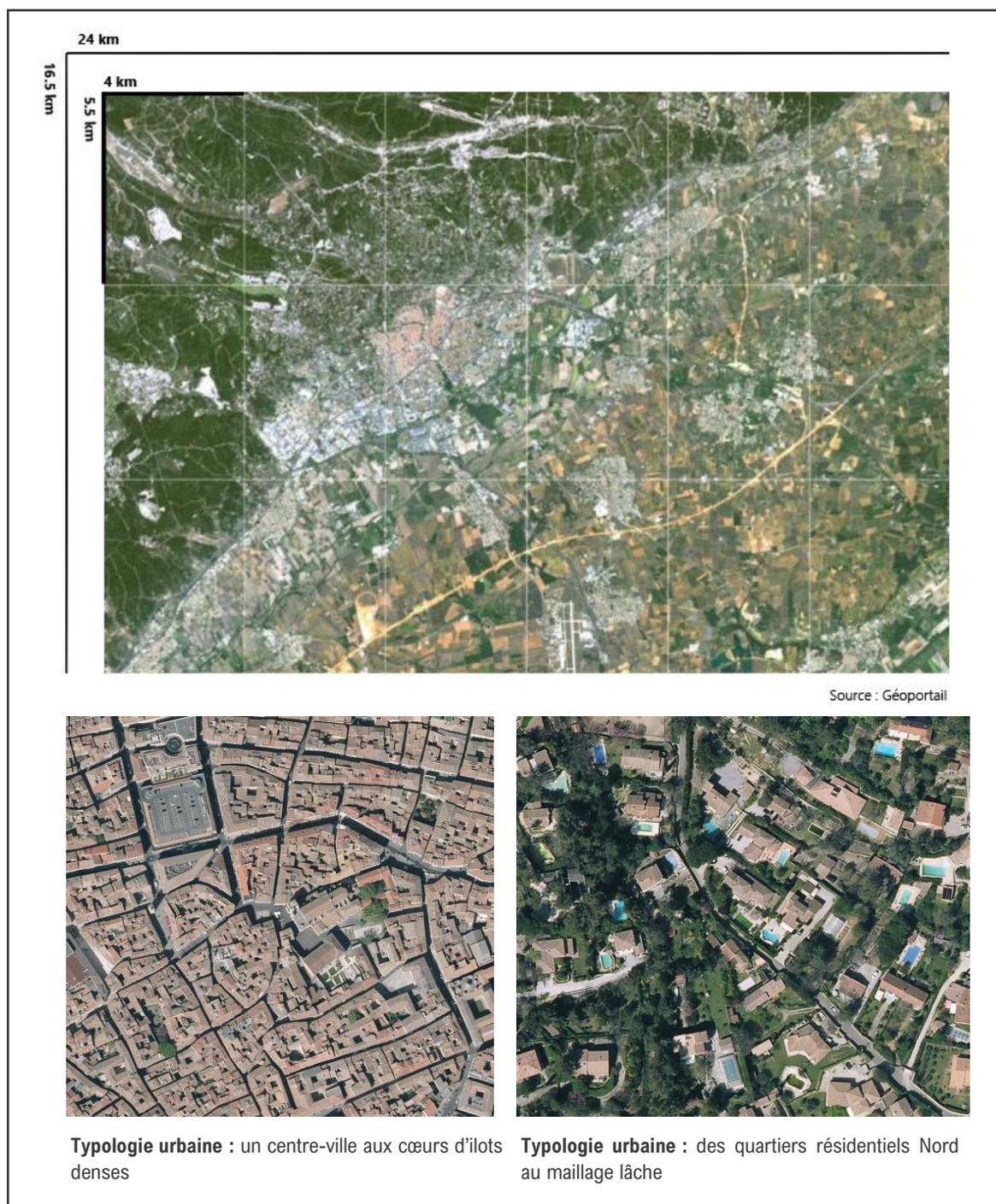


- **Nîmes : une ville étalée à la typologie urbaine hétérogène**

Les schémas de déplacements issus du présent document sont à lire en prenant en compte l'immensité du territoire communal Nîmois. En effet, il équivaut à plus de 16 000 hectares. Les spécificités de l'évolution urbaine de la ville sur le temps long ainsi que les contraintes naturelles, ont fait de Nîmes une ville très étalée.

En 2015, la superficie de la tâche urbaine (constitué du tissu urbain et des « garrigues habitées ») est d'environ 5700 ha.

L'étalement urbain et les longues distances à parcourir pour les populations vivant en périphérie du centre rend l'usage des modes actifs au quotidien difficile. Depuis ces secteurs, les modes actifs y sont efficaces en complémentarité avec d'autres modes pour des compléments de parcours par exemple.

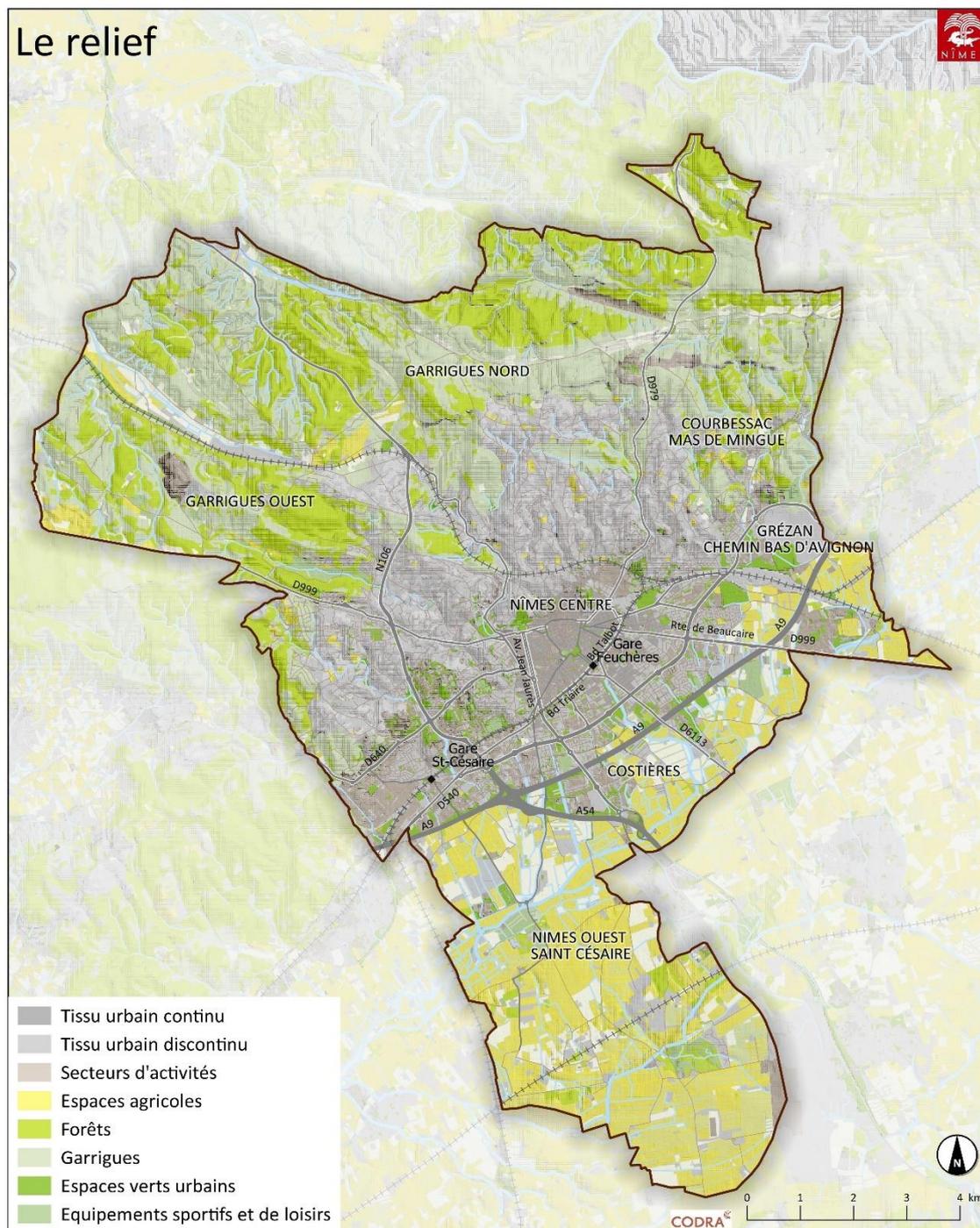


### III.1.II Des caractéristiques géographiques qui marquent le territoire

- **Du relief au Nord : facteur limitant de la pratique des modes actifs ?**

Le Nord de la commune (au pied des Cévennes) est marqué par un fort relief pouvant impacter l'usage des modes actifs. Il y a un différentiel d'un peu moins de 200 mètres entre les points les plus hauts et les plus bas de Nîmes (21 à 215 m).

Le Centre et le Sud de la commune se situent sur la plaine du Vistre. Le terrain y est plat et traversable sans difficulté par les modes actifs. Les pôles d'emplois et les pôles générateurs de déplacement se situent sur cette zone de la ville.



- **Une trame verte et bleue support de l'usage des modes actifs ?**

### **Trame verte et bleue ?**

« La Trame verte et bleue (TVB) est un outil d'aménagement du territoire en faveur de la biodiversité qui se traduit par un maillage de sites reliés pour former un réseau écologique d'espaces naturels terrestres (Trame verte) et aquatiques (Trame bleue).

Cette Trame tissée, doit non seulement participer à l'arrêt de la perte de biodiversité, source de richesses écologiques et économiques, mais aussi doit concourir à la préservation des paysages et à l'identité des territoires. Indirectement, cette TVB doit valoriser les activités humaines favorables à ces continuités et contribuer à l'adaptation au changement climatique.

Elle fait fi des frontières administratives et existe déjà dans certains secteurs. Elle doit être confortée dans d'autres, restaurée voire recrée à chaque fois que possible, comme un fil conducteur porteur de sens d'un territoire.

Cette trame procède d'un nouveau regard porté sur les territoires et se décline à toutes les échelles. »

In La trame verte et bleue , Guide méthodologique , DREAL Midi-Pyrénées

- Les espaces naturels marquent le paysage Nîmois :
  - **Les forêts et milieux semi naturels** représentent en 2012, 6484 hectares soit environ **40 %** de l'ensemble du territoire communal.
  - **Les territoires agricoles** couvrent **le quart de la superficie** de la commune (2012).
  - **16 hectares** sont couverts par des surfaces en eaux (2012)

**Soit un ratio de 74.5 % du territoire est caractérisé par des éléments naturels anthropisés et 35.5 % de sols artificialisés.**

- Trame verte et bleue et modes actifs

Cette réserve foncière « naturelle » est un support pour le développement futur de la ville de Nîmes en termes de valorisation paysagère et touristique.

Ces espaces peuvent dépasser leurs fonctions de lieux écologiques pour devenir des liens dans le cadre d'une stratégie de déploiement des modes actifs (piste de vélo balisée, chemin de VTT, voie de randonnée pédestre balisée) à plusieurs échelles. Et cela dans un but culturel, sportif et/ou touristique.

### **La diagonale verte**

La diagonale verte est une continuité identifiée durant les années 1990 lors de la réalisation du Plan Municipal Environnement de Nîmes. La volonté de ce document est de définir une continuité verte entre les garrigues au Nord, les espaces publics urbain (Jardin de la Fontaine ...) et les plaines agricoles au Sud, tout en suivant le linéaire du lit du Vistre.

La diagonale peut se voir comme **la coulée verte** de la Ville de Nîmes. Son tracé permet la connexion avec les entités paysagère à une autre échelle que la seule échelle communale.

➤ Objectifs liés aux modes actifs :

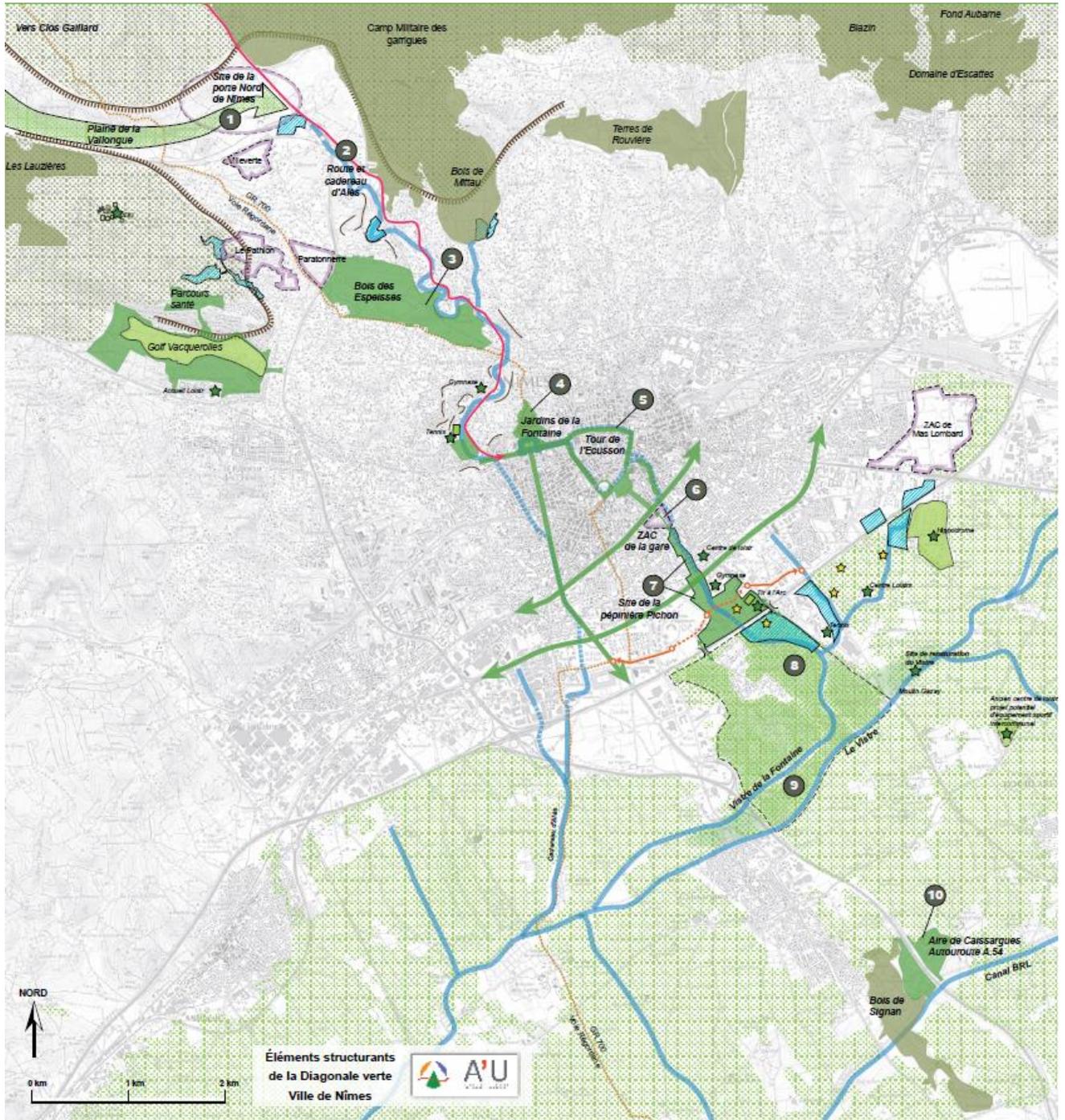
Assurer des liaisons piétonnes ou cyclables confortables pour proposer et diversifier les parcours alternatifs à l'utilisation de la voiture en :

- Mettant en lien les quartiers d'habitats aux équipements , aux commerces, aux zones d'activités et d'emplois notamment par-delà le boulevard Allende
- Affirmant les cheminements entre les quartiers d'habitat et le centre-ville. L'objectif est de relier entre eux les différents parcs urbains de la ville.
- Reliant, d'une manière générale, le milieu urbain avec les grands espaces naturels des garrigues.

Ces cheminements piétons et cyclables permettent de rendre « la nature » plus accessible à tous les citoyens , offrent des repères et orientent la vue. Le développement de ces itinéraires permet de diversifier les ambiances, rythmer les parcours, agrémenter le cadre de vie.



# Cartographie du projet de « diagonale verte » (source : Agence d'urbanisme Métropole Nimoise)

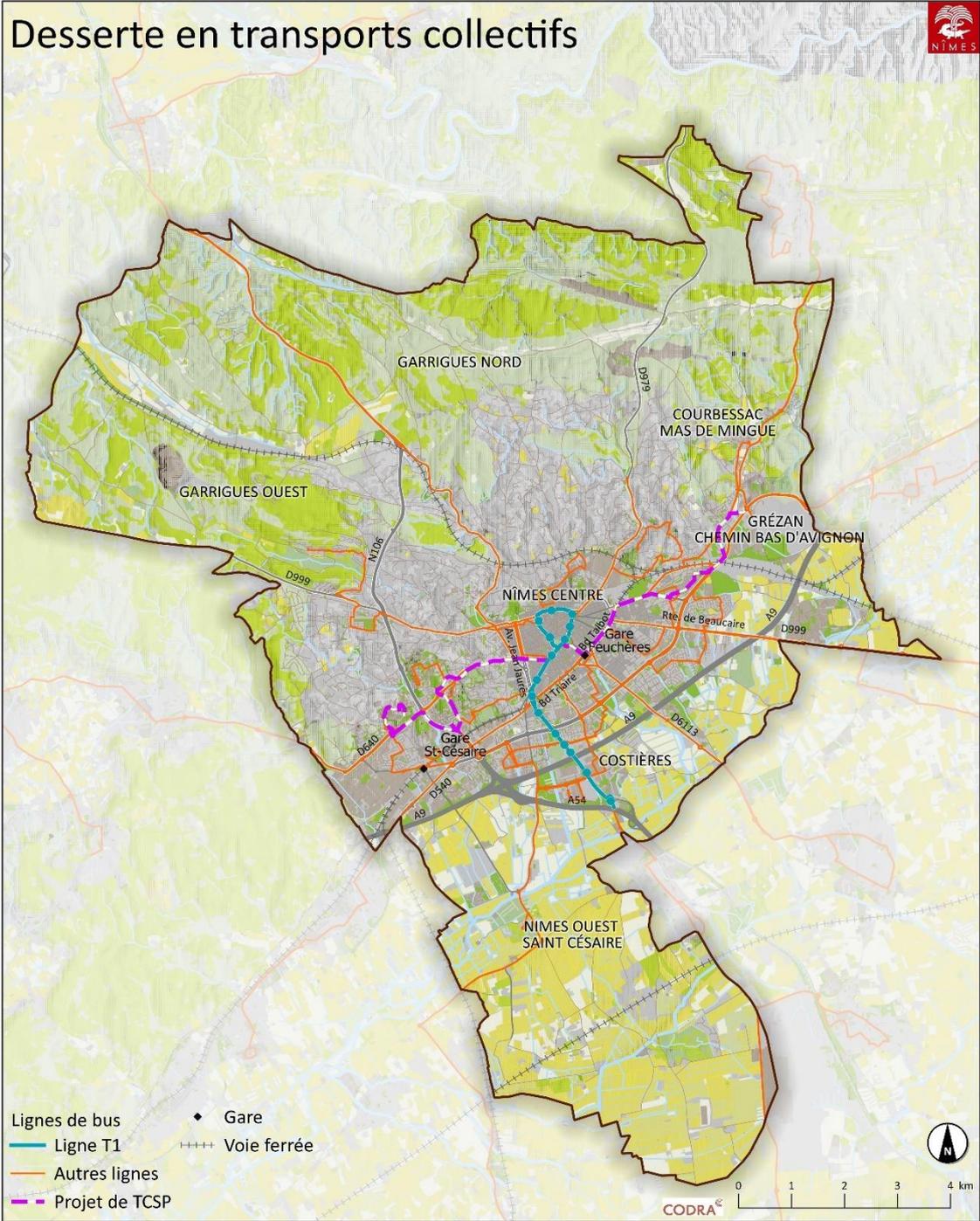


- |   |  |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
| Garrigues   | Espaces agricoles de la plaine du Vistre               | Extension éventuelle du parc dans la plaine du Vistre | Reliefs abrupts autour de l'ancienne route d'Alès   | Equipements sportifs extérieurs, stades, golfs,                                 |
| Grands espaces naturels nimois                        | Bassins de rétention (publics, existants ou en projet) | Grands tracés urbains                                 | Secteur de projet urbain (court et très long terme) | Equipements de sports et/ou de loisirs (gymnases, centre de loisirs, autres...) |
| Espaces publics verts : parcs, squares, cimetières... | Projet de parc sur site de la pépinière Pichon         | Ancienne route d'Alès                                 | Projet de construction du bd Sud                    | Jardins familiaux   |
|   |  | Grands reliefs dominants du massif des garrigues      | Chemin de randonnée                                 |   |

III.II Une desserte en transports collectifs qui permet l'accès aux équipements générateurs de déplacements et permet l'intermodalité avec les modes actifs

III.II.I Un réseau de transport en commun dense

Cartographie des dessertes en transports collectifs



Le réseau de bus urbain TANGO est composé d'une trentaine de lignes de bus ainsi que d'une ligne de bus en site propre qui maillent le territoire communal.

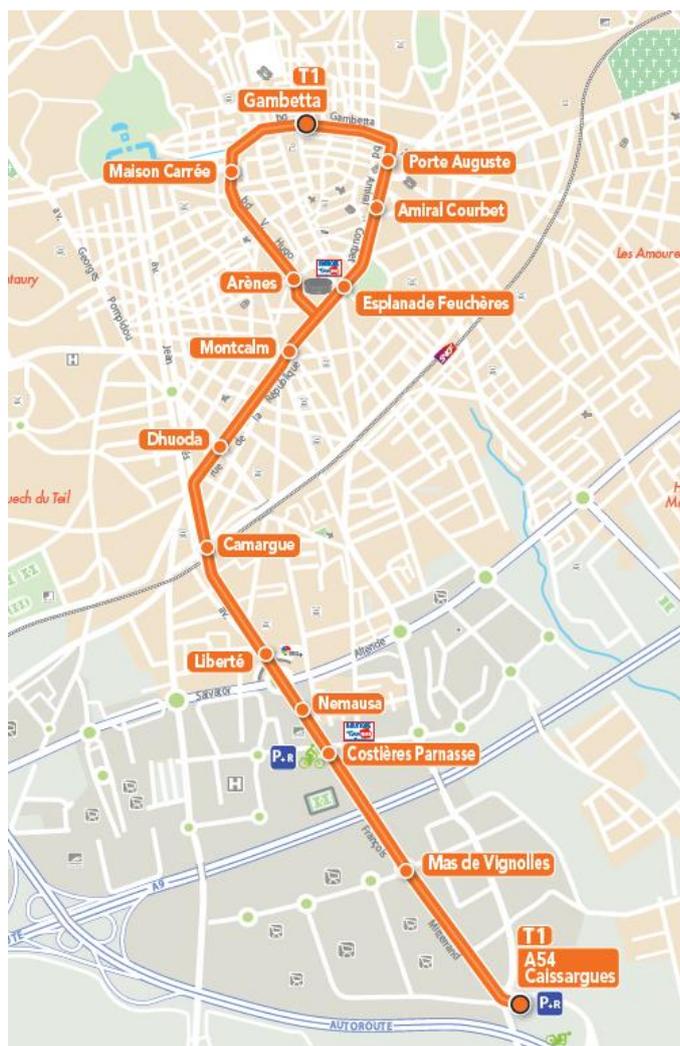
Le réseau TANGO se décline en 3 niveaux de service et de fréquence :

- Les lignes dites « structurantes ». Elles desservent les principaux générateurs de déplacement de la ville et de l'agglomération. Elles sont la base de l'armature de desserte, sont les plus fréquentées et ont les plus fortes fréquences (passage toutes les 10 min en moyenne de 7h à 18h30)
- Les lignes dites « fortes » empruntent les pénétrantes et les radiales d'accès au centre-ville. Elles bénéficient d'un passage régulier toutes les 15 minutes.
- Les lignes dites « complémentaires » qui permettent d'assurer des liaisons de proximité inter quartier. Ils bénéficient d'une fréquence de 30 minutes en moyenne.

Les bus empruntent majoritairement les voies structurantes du réseau de voirie : boulevard de l'Ecusson, Sergent Triaire , Kennedy, Avenue du Général Leclerc, Rue Faita ....

La ligne T1 (bus à haut niveau de service) inaugurée en 2012, dessert les principaux générateurs de déplacement de la ville. Elle effectue le tour de l'Ecusson en sens inverse de la circulation automobile et met en lien les différents pôles d'emplois de la ville. Elle dessert les parking relais de l'A54/ Caissargues et Costières / Parnasse.

### Plan du tracé de la ligne 1 du BHNS



### III.II.II Un réseau de transport en commun en développement qui donne une place à la pratique des modes actifs

La ville de Nîmes et la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole souhaitent développer l'offre de transports collectifs en développant le maillage en termes de Bus à haut niveaux de service (BHNS).

Trois projets sont en cours :

- Extension du BHNS T1 vers Hoche Universités, mise en service prévue au-delà de 2020
- Réalisation du BHNS (future ligne T2), mise en service prévue à moyen terme
- Extension du BHNS (future ligne T2), mise en service à moyen-long terme

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.

#### Le tracé de l'extension de la ligne T1

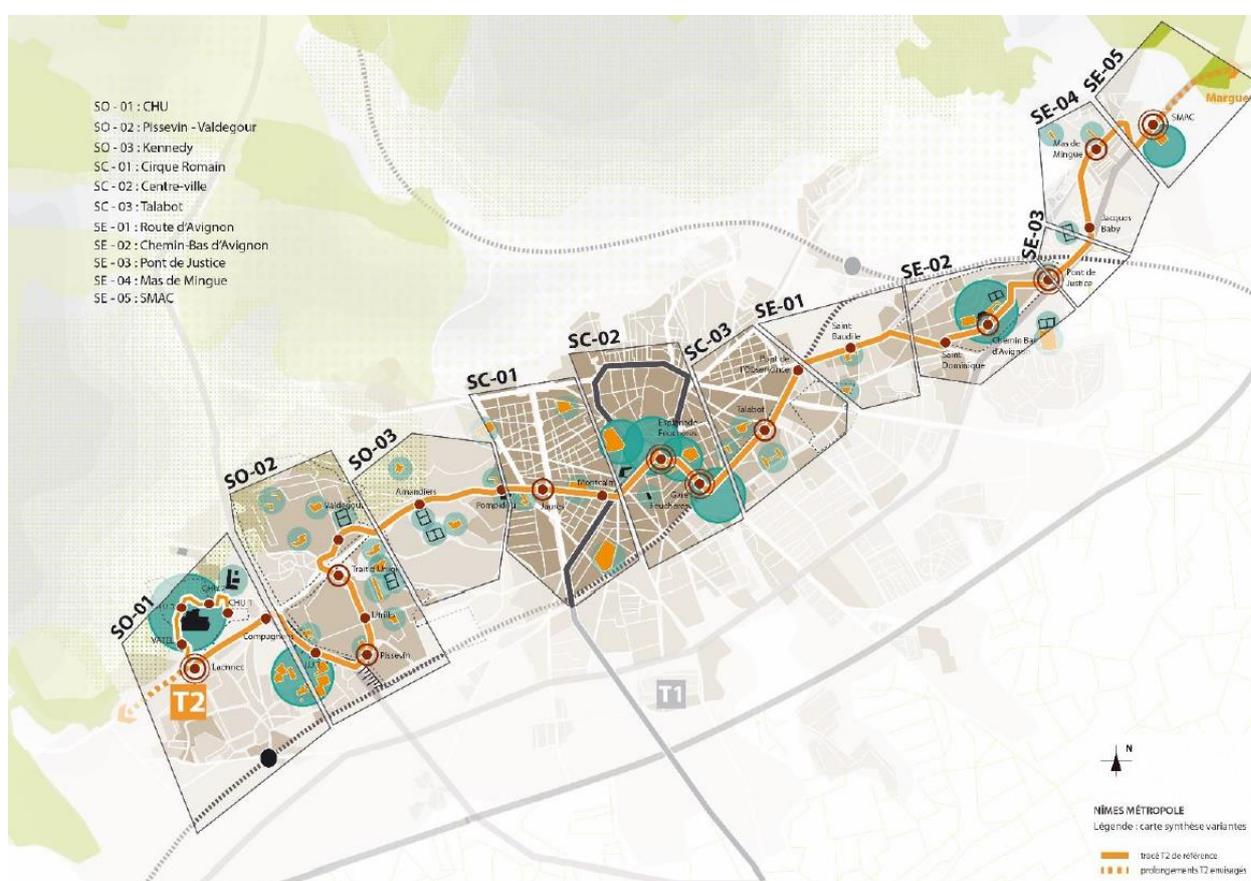


Une deuxième ligne de transport en commun en site propre, la ligne T2, est en cours de construction à Nîmes. Le tracé de la ligne T2 suit le corridor "Est-Ouest" de la Ville qui représente l'axe le plus important des déplacements de l'agglomération et qui se positionne comme la colonne vertébrale du réseau de TC. Il représente un enjeu « considérable de desserte pour l'agglomération : traversant la ville, elle établira un lien puissant entre les quartiers extérieurs et le centre-ville. Les aménagements du T2 sont aussi l'occasion de requalifier l'espace public [...] » (Synthèse de l'avant-projet du T2, septembre 2017)

A terme, cette ligne 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.

Le projet intègre les déplacements cyclables. Sur la grande majorité du tracé, la circulation des vélos est intégrée au site propre BHNS (couloir de bus ouvert aux vélos). Ce tracé est destiné à devenir une nouvelle voie structurante pour la pratique des vélos dans la ville.

### Plan de localisation de la future ligne T2 de BHNS



### III.II.III Des pôles d'échanges identifiables maillent le territoire

Les pôles d'échanges majeurs de la ville de Nîmes se situent au Sud de l'Ecusson et permettent la desserte des principaux générateurs de déplacements.

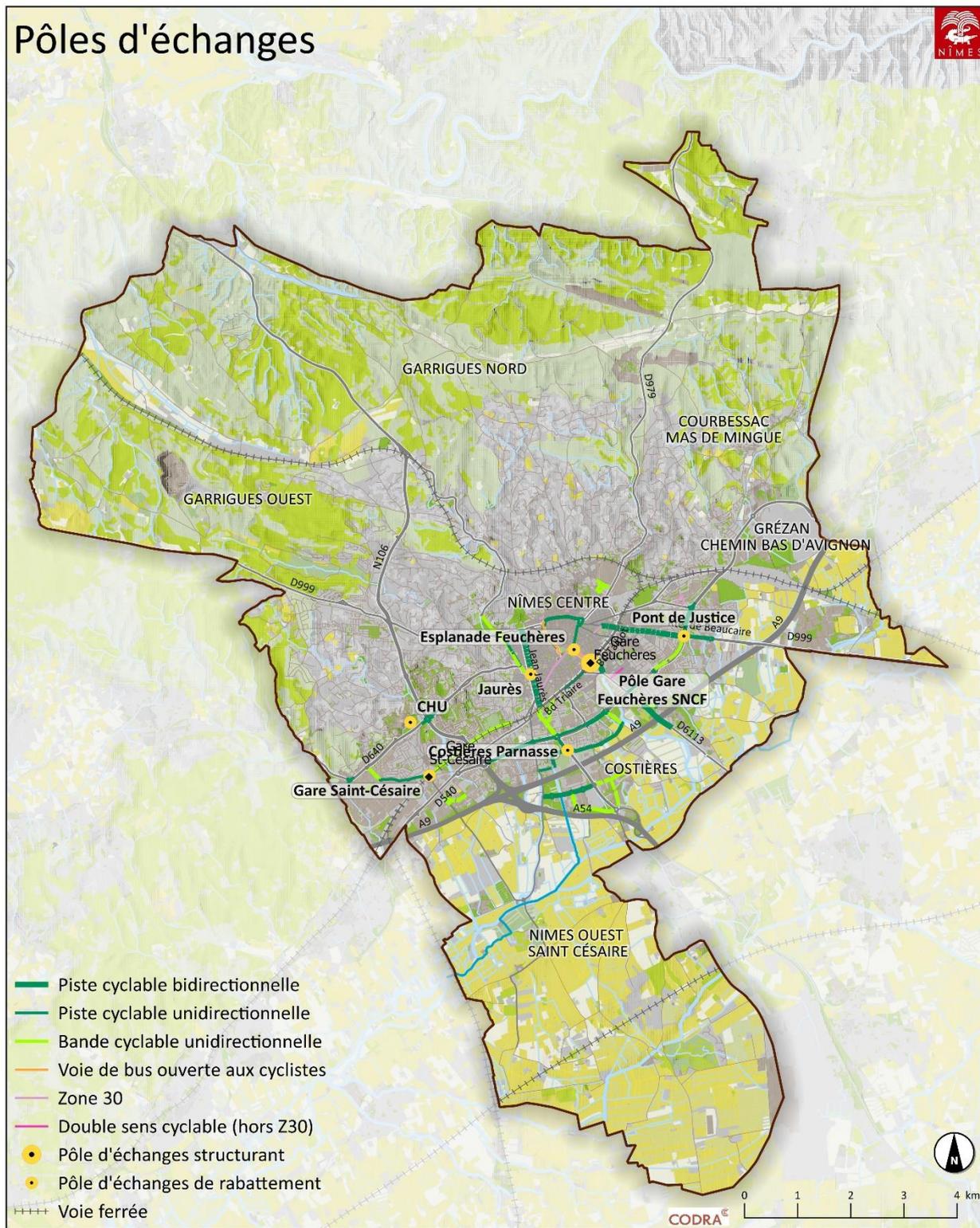
Le pôle Gare Feuchères est le pôle d'échanges structurant à l'échelle de la ville de Nîmes. Sa position est stratégique au cœur de l'agglomération et est proche de l'Ecusson et des principaux équipements.

L'esplanade Feuchères, Jaurès et Pont de Justice sont des pôles « complémentaires ». Ils permettent une intermodalité forte et l'accès aux pôles générateurs de déplacement de la ville.

Les pôles d'échanges du tableau ci-dessous (tons clairs) sont des pôles de rabattement. Ils permettent une desserte inter quartiers efficaces et sont au croisement de plusieurs lignes de transport. Ils permettent une desserte du quotidien et une desserte en lien avec les lieux d'attractions de la ville.

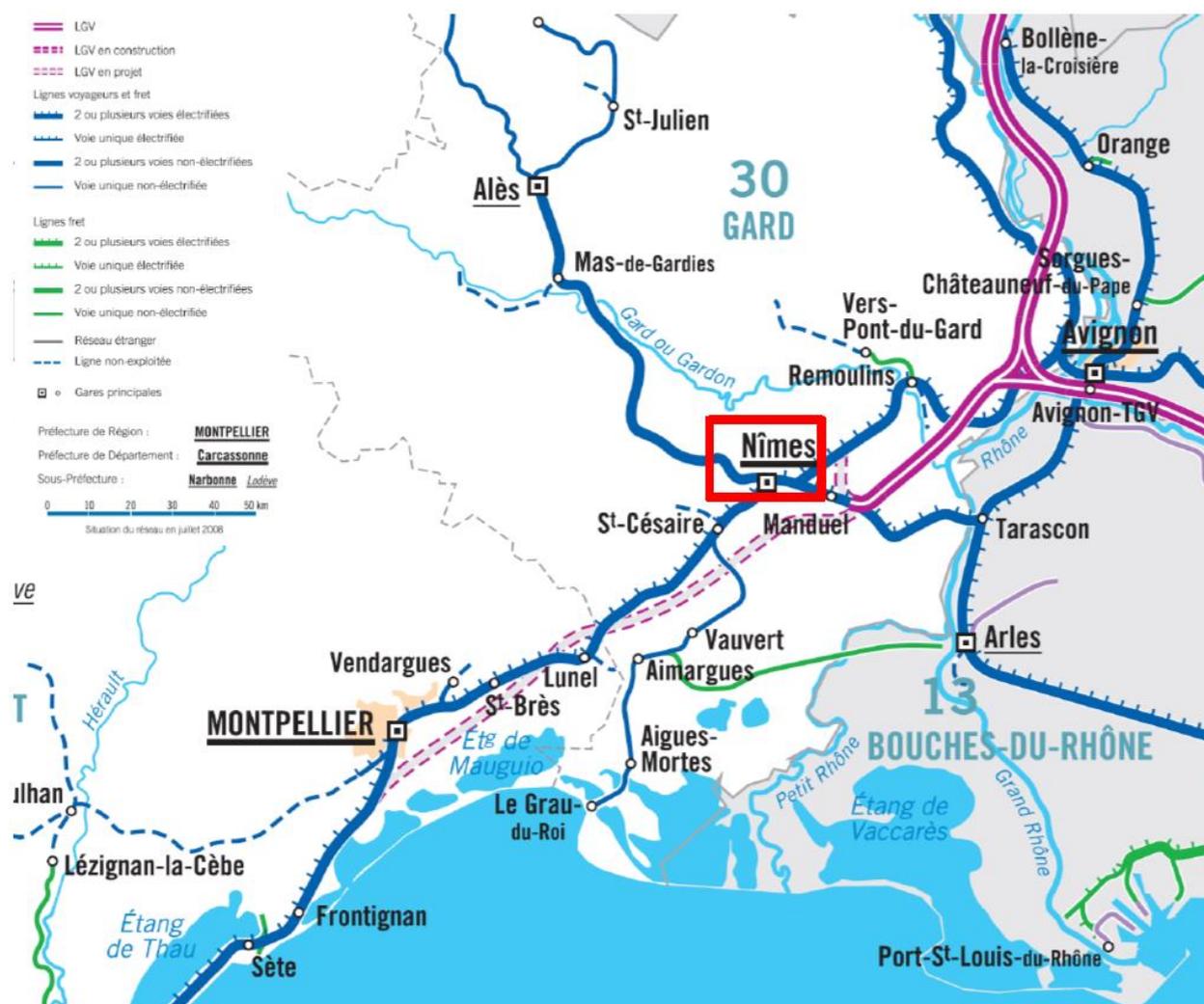
En bout de lignes et au sein du pôle gare Feuchères, des stationnements vélo sont à la disposition des usagers.

Pôles d'échanges	Intermodalité	Connexion T2
Pôle Gare Feuchères	Trains TGV-TER / Vélo Tango / Lignes de bus : 2-3-4-5-6-7-9-10-11-32-76-87 / Lignes de car	Oui
Esplanade Feuchères	T1 / Lignes de bus : 2-3-4-5-6-7-9-10-51-61	Oui
Pont de Justice	Lignes de bus: 2 / 3 /4 /8 11 /21 /22 / Parking vélo / P+bus	Oui
Jaurès	Pôle d'échange bus lignes : 2,16,51,61,70,77,78	Oui
Montcalm	T1 / Lignes de bus : 2 - 3 - 5 - 51 - 61	Oui
Costières Parnasse	T1 / Lignes de bus : 7 - 41 - 42 - 43 / P+R	Non
Mas de Vignolles	T1 / Lignes de bus : 6 - 8 - 41 - 42 - 43	Non
CHU	Parking vélo / Lignes de bus 2 et 5 / P+R	Oui



### III.II.IV Le pôle gare Feuchères, pôle d'échange majeur de la ville, positionne Nîmes au cœur d'un nœud ferroviaire desservant des villes en réseaux

Positionnement de la ville de Nîmes au sein d'un nœud ferroviaire régional (source : PLD)



L'intermodalité entre les modes actifs et le mode ferroviaire est importante à évaluer tant les déplacements ferroviaires entre les départements du Gard, du Vaucluse et de l'Hérault sont relativement fréquents dans le cadre de flux domicile travail mais aussi pour des déplacements à visée touristique et culturelle (axe Narbonne-Béziers- Sète- Montpellier et Avignon). La gare est au cœur d'une étoile ferroviaire à 4 branches :

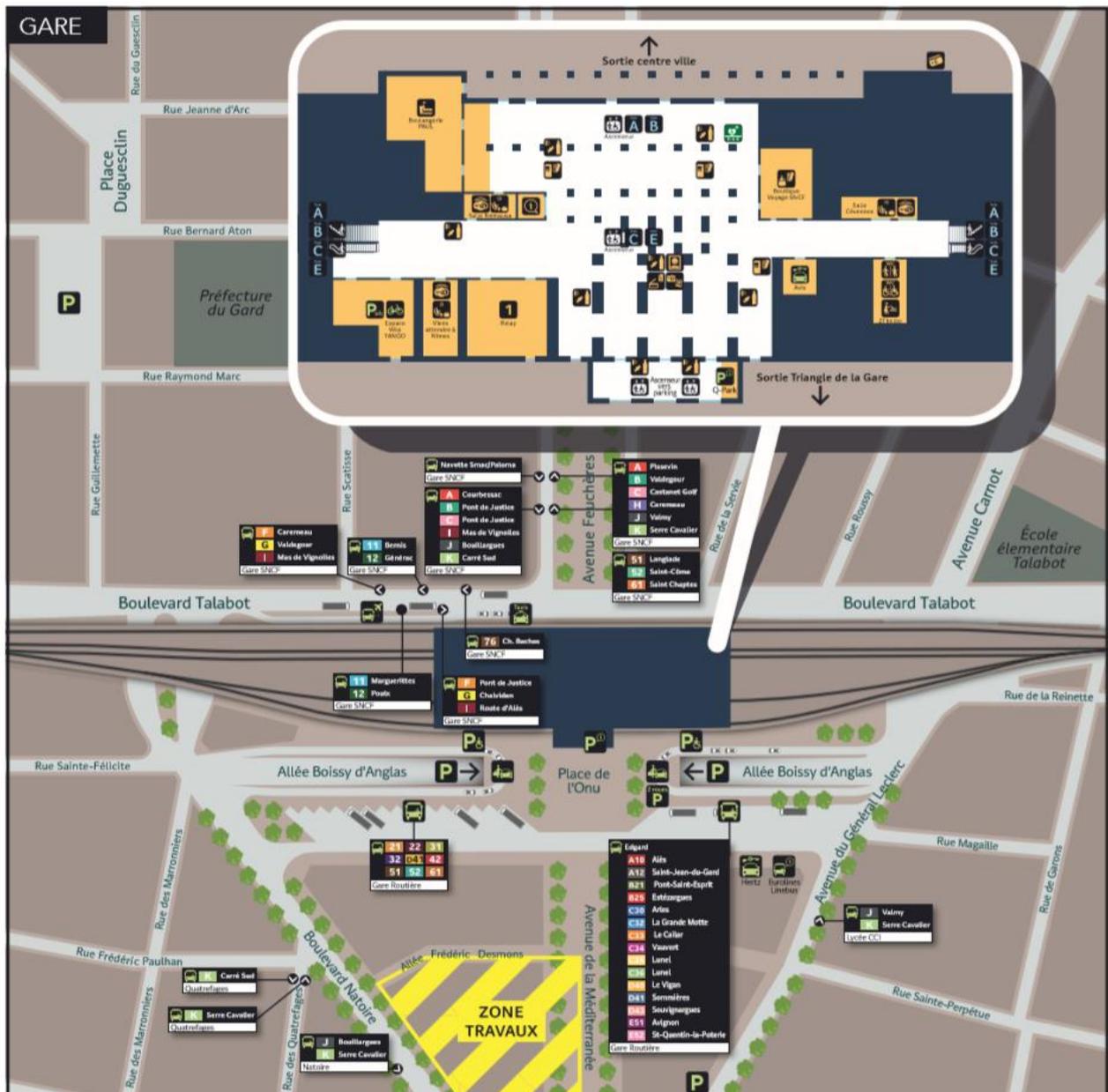
- Vers Montpellier
- Vers Arles
- Vers Avignon
- Vers Alès

La gare de Nîmes est la porte d'entrée de la ville et du département pour un certain nombre de voyageurs. Les TER offrent des services performants en termes de temps de parcours (30 min pour Montpellier et 35 min pour Avignon) et de niveau de desserte.

La gare de Nîmes a accueilli 4 006 003 voyageurs au cours de l'année 2016.

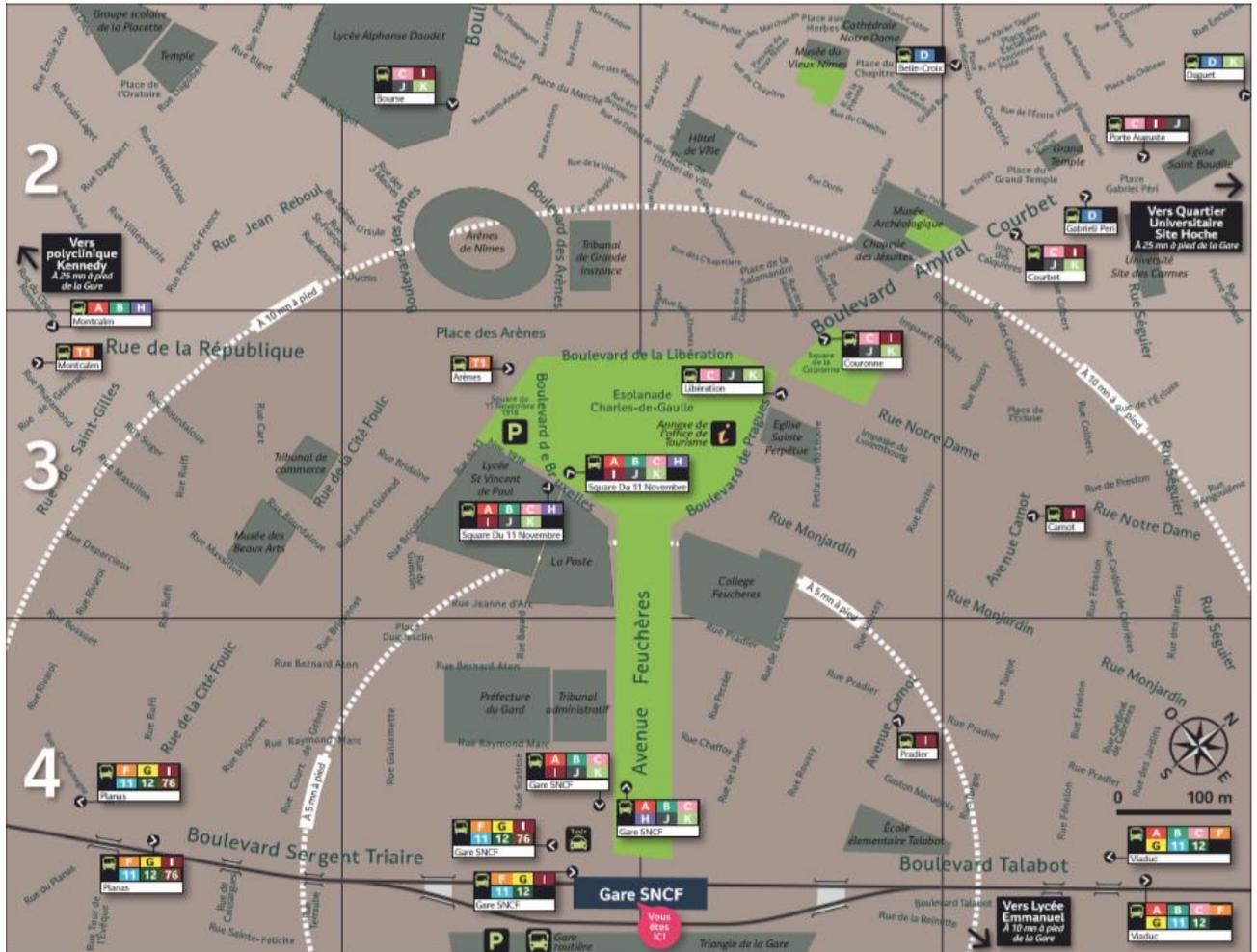
La localisation de la gare Feuchères en cœur de ville est un atout, qui place cet équipement comme un pôle générateur de déplacements de premier rang. La lisibilité de son esplanade et la continuité urbaine assurée par les Avenue de la Méditerranée et l'Avenue Feuchères favorise l'usage des modes actifs après rupture de charge.

Plan du Pôle Gare Feuchères (source : Gare et connexions, 2016)



Le pôle Gare Feuchères est positionné au Sud de l'Ecusson à moins de 10 minutes à pied des Arènes. Les cheminements piétons nouvellement créés (projet AEF) sont qualitatifs en termes d'aménagements (qualité des matériaux et ambiance urbaine), de partage de la voirie et de sécurisation des circulations piétonnes et cyclables. Ce pôle gare fait couture urbaine entre les quartiers au Nord et au Sud de la voie ferrée et facilite les traversées piétonnes.

Un pôle gare situé à 10 minutes à pied de l'Ecusson (source : Gare et connexions, 2016)



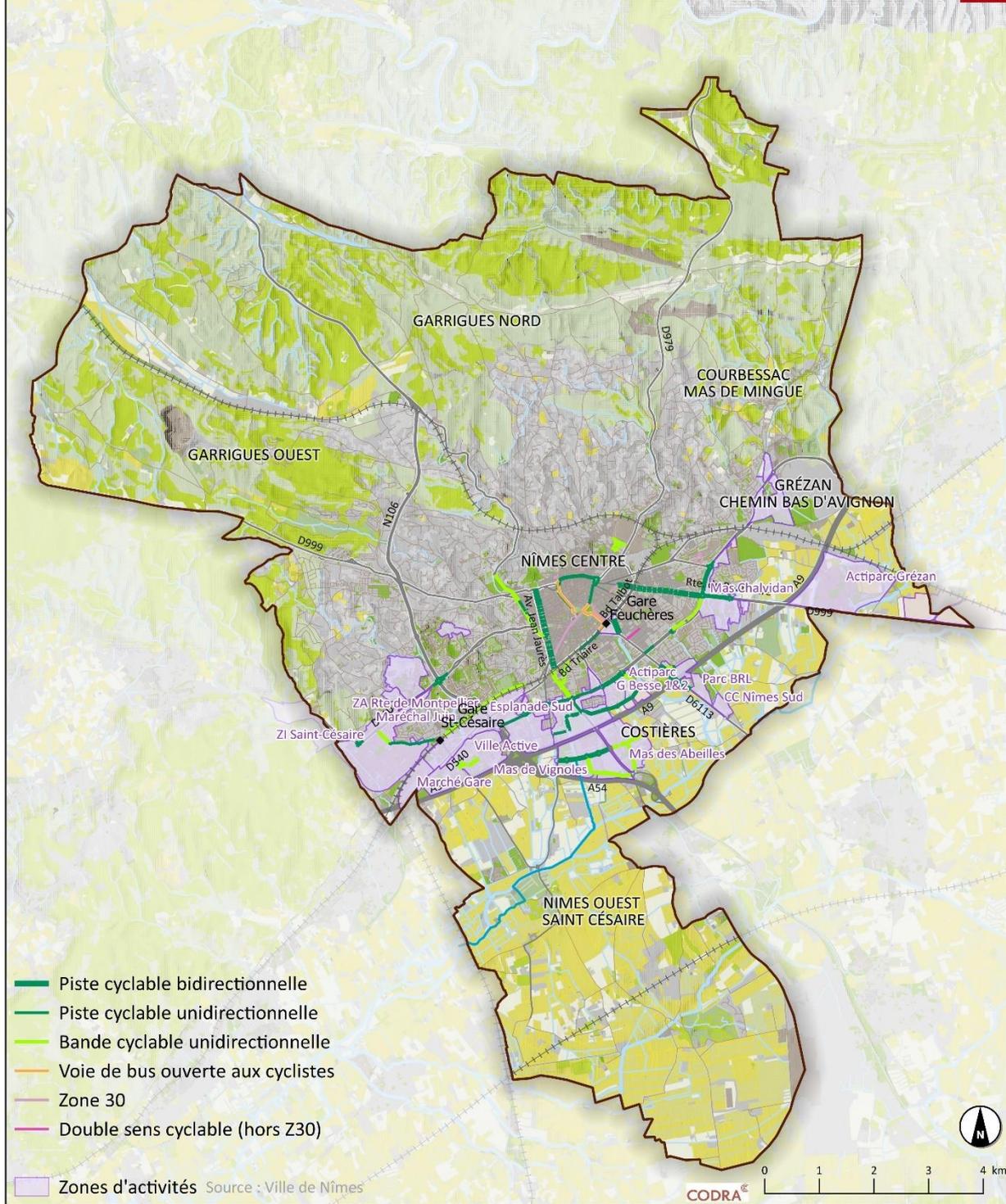
### III.III Une concentration des ZAE au Sud de la commune aux abords des échangeurs de l'autoroute et de la rocade

La cartographie des ZAE ci-dessous présente l'ensemble des Zones d'Activités de Nîmes. Les noms ne sont indiqués que pour les Zones d'Activités Economiques les plus importantes (en termes de tailles et de nombres d'emplois) au sein du territoire communal Nîmois. Bien qu'hétérogènes, elles ont le point commun de toutes se situer au Sud de la commune. Elles se situent majoritairement à des distances relativement réduites du centre-ville (3km de moyenne) ou de la gare de Nîmes ce qui les rend potentiellement accessible à vélo.

Cependant, leur proximité avec des échangeurs de l'autoroute et leur proximité avec la rocade et des axes routiers majeurs de la ville (un avantage pour une accessibilité forte en voiture), impliquent des conséquences négatives pour une pratique du vélo en termes de sentiment de sécurité et de partage de la voirie (circulation et vitesse élevées). Les aménagements au sein même de ces zones sont adaptés à la circulation automobile mais n'offrent pas un environnement qualitatif incitant à la pratique des modes actifs.

Le potentiel d'usage des modes actifs pour un déplacement vers les zones d'activités semble élevé (notamment depuis le centre-ville élargi), mais les conditions actuelles d'accès font que la voiture apparaît comme un mode de déplacement plus attractif à la grande majorité des usagers.

# Zones d'activités et zones commerciales



### III.IV Hiérarchisation de la voirie

Le réseau viaire s'appuie sur un maillage reliant efficacement les différentes zones d'urbanisation entre elles.

Il a été classé par le Plan Local des Déplacements selon **5 niveaux** :

**1/** Le réseau autoroutier : A9 et A54. Il permet une desserte régionale et nationale de la ville de Nîmes

**2/** Les voies de contournements : RN 106 et Boulevard Allende. La vocation de ces voies de contournements est de recevoir des flux de transit ainsi que des flux liés à des déplacements inter quartiers

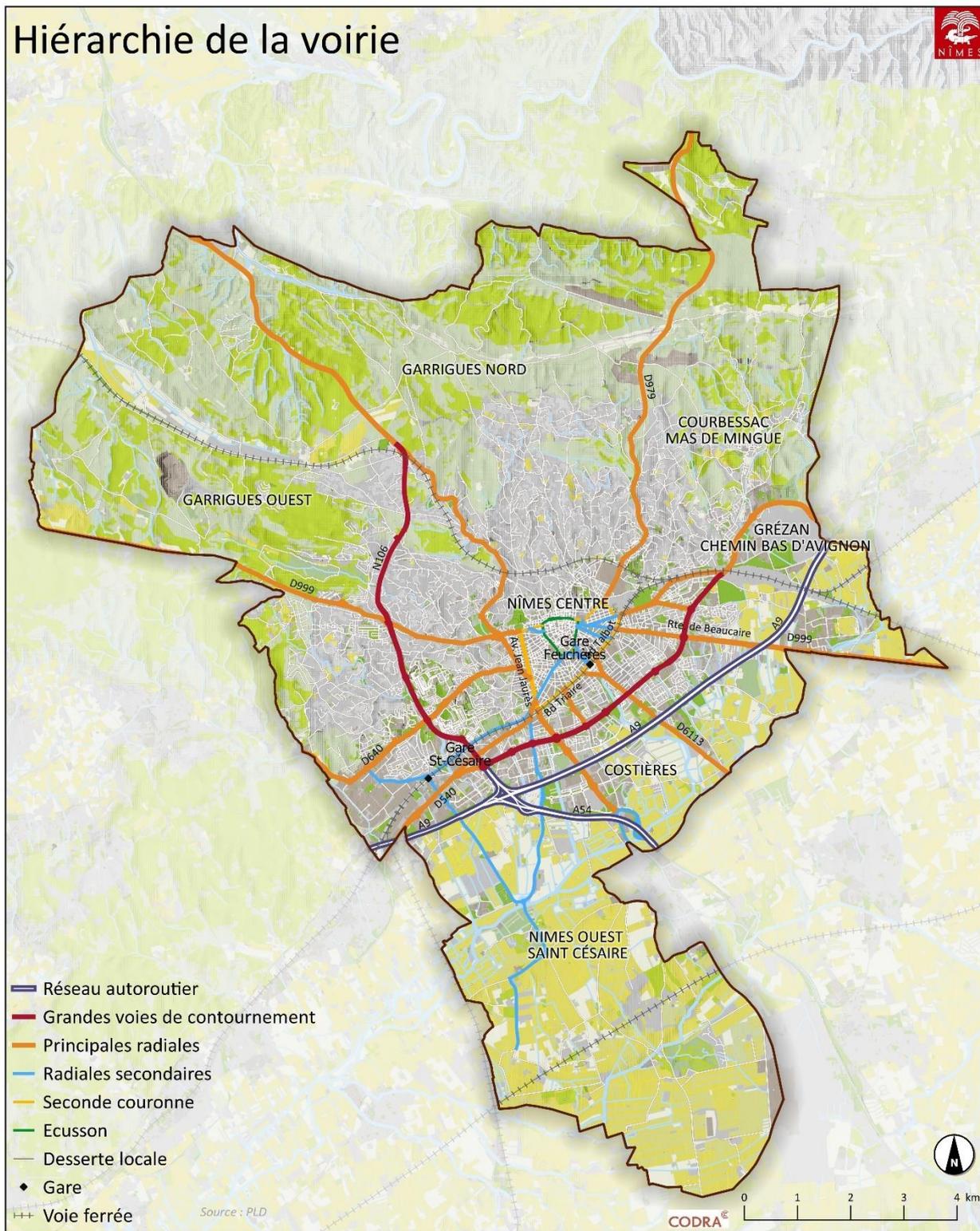
**3/** Les principales radiales d'accès au centre-ville élargi

**4/** La « seconde couronne » : Voies de contournement de l'écusson, elles assurent le lien entre celui-ci et les autres quartiers

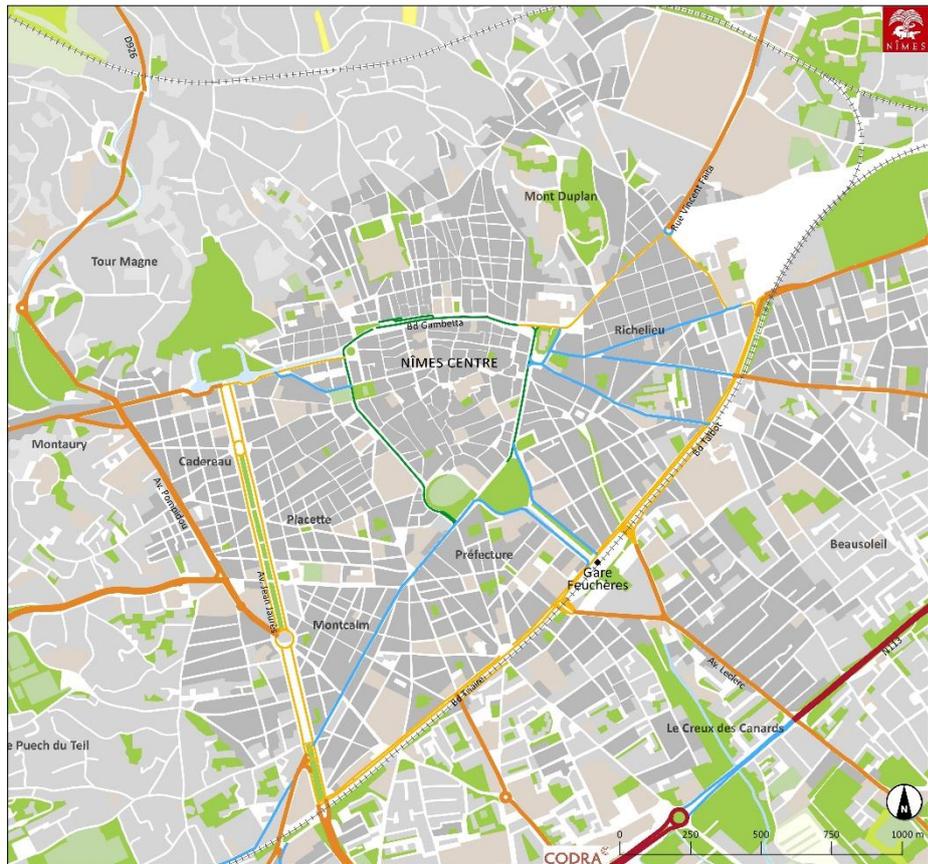
**5/** Les voies de l'Écusson qui assurent les flux entrant au centre historique

Les niveaux de voiries 1 à 3 sont les axes les plus circulés en voiture. Le manque d'aménagements, la fréquence automobile et les vitesses rendent selon les cas dangereuse et/ou inhospitalière la pratique des modes actifs.

En périphérie du cœur de ville, le jalonnement est conçu pour la voiture et n'indique que rarement les itinéraires les plus favorables à la pratique des modes actifs.



## Cartographie de la hiérarchie de la voirie – zoom sur l'Ecusson et ces abords



### Hiérarchie de la voirie

Source : PLD

- Grandes voies de contournement
- Principales radiales
- Radiales secondaires
- Seconde couronne
- Ecusson
- ◆ Gare
- + Voie ferrée

L'Ecusson est marqué par un maillage viaire dense qui facilite les cheminements piétons.



Les boulevards qui ceignent l'Ecusson (Victor Hugo, Gambetta, Courbet, de la Libération) permettent d'accéder et de contourner efficacement l'Ecusson.



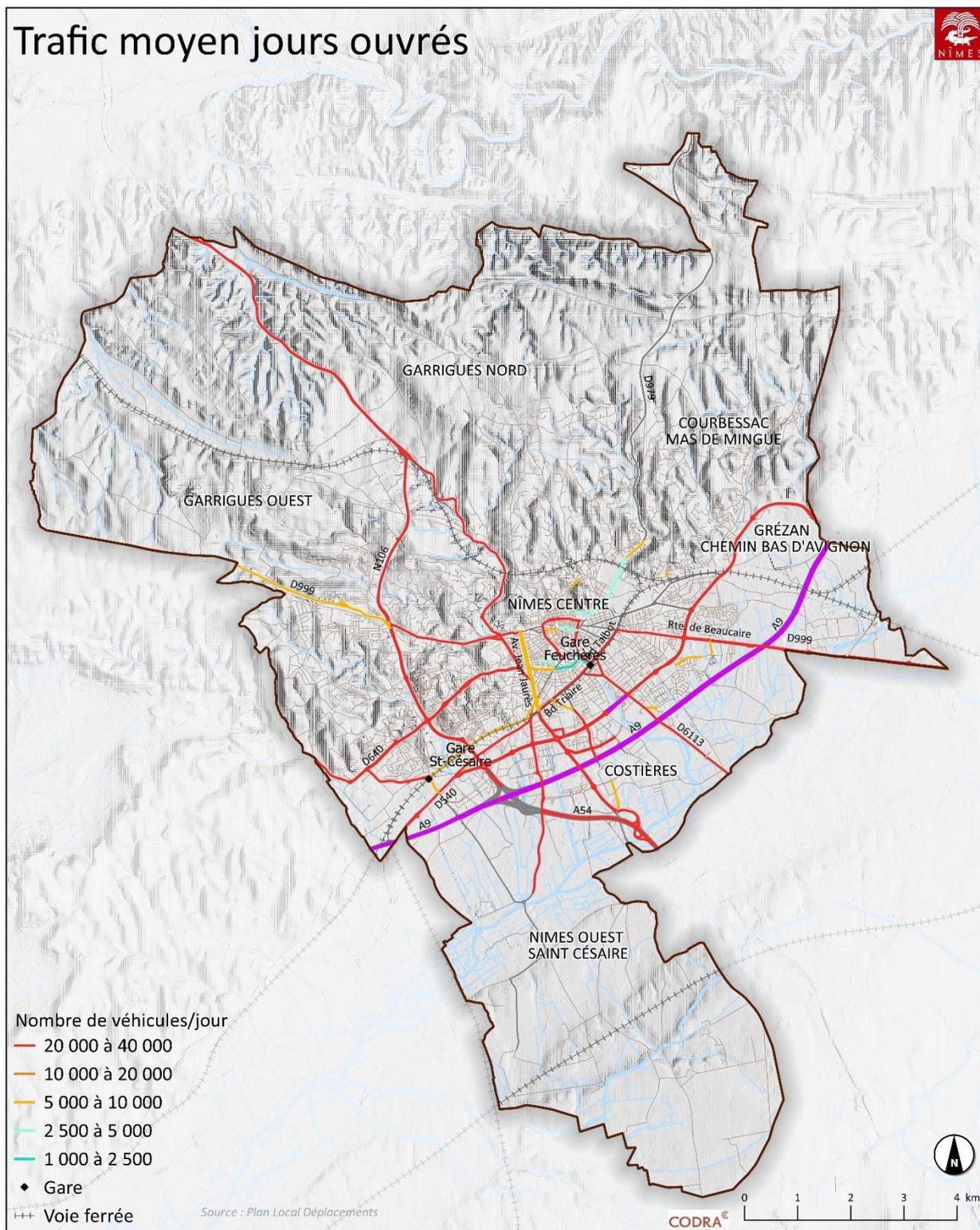
Des axes multimodaux (exemple du Boulevard Talabot) marquent la limite du centre-ville et permettent aux véhicules motorisés d'éviter ce secteur.



### III.V Trafics automobiles et cohabitation avec les modes actifs

La carte ci-dessous se base sur les comptages de trafics moyens en jours ouvrés effectués par le bureau d'étude « Horizon Conseil » fournis par le PLD en 2016.

#### Cartographie des trafics moyens automobiles en jours ouvrés à Nîmes



Le trafic routier est important au sein de l'axe Est-Ouest de la ville (boulevard Allende : entre 23 000 et 37 800 véhicules/jours). Une partie de ces flux seraient vraisemblablement liés au report de trafic depuis l'autoroute (trafic de transit)

Au sein des boulevards qui ceinturent l'Ecusson, les trafics sont très variables et sont compris entre 10 000 et 17 000 véhicules/jours.

Le segment Nord des boulevards de ceinture de l'Ecusson (boulevard Gambetta) est le plus circulé avec plus de 17 000 véhicules/jours. Cela est dû aux différentes fonctions du boulevard :

- Ceinture de l'Ecusson
- Point d'accès au centre-ville
- Point d'échanges inter quartiers Est-Ouest (Avenue du Général Perrier : près de 7000 véhicules/jours).

Le segment Ouest (boulevard Victor Hugo) est quant à lui, moyennement circulé : 11 000 véhicules/jours.

Les boulevards sont ainsi très fréquentés. Ils disposent d'itinéraires cyclables sur une grande partie des tracés, de larges trottoirs et de carrefours à feux sécurisés. Toutefois les conditions de traversées peuvent être difficile.

Les radiales d'accès au centre-ville de Nîmes absorbent un flux conséquent de véhicules (dans les deux sens) :

- Avenue Roosevelt : 18 000 véhicules / jours
- Avenue Kennedy : 19 100 véhicules / jours
- Avenue Dayan : 9 100 véhicules / jours
- Avenue Maréchal Juin : 15 600 véhicules / jours
- Boulevard Leclerc, route de Beaucaire et route d'Avignon entre 14 000 et 18 200 véhicules/jours.

Le trafic important corrélé à des aménagements cyclables discontinus et peu adaptés aux axes routiers, rendent la pratique du vélo « peu sécurisée ».

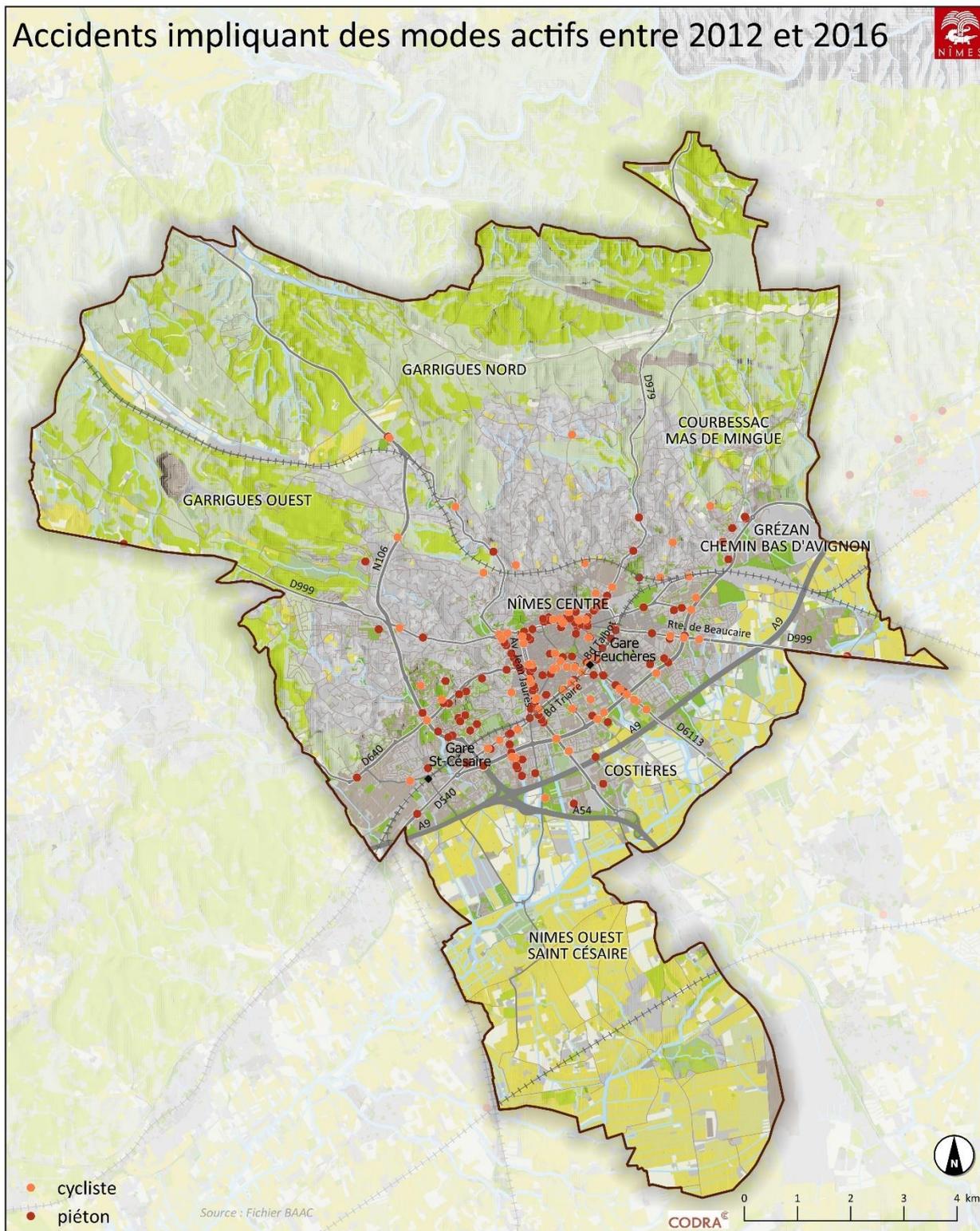
### **III.VI Accidentologie**

Il y a eu 325 accidents impliquant un usager des modes actifs entre 2012 et 2016, soit 11 % du total des accidents comptabilisés sur cette même période d'après la base de données DDT du Gard (fichier BAAC).

On observe une concentration importante des accidents le long des axes routiers majeurs et sur les voies de contournement de l'Ecusson (Boulevard Gambetta, Avenue Jean Jaurès, Avenue Pompidou ...).

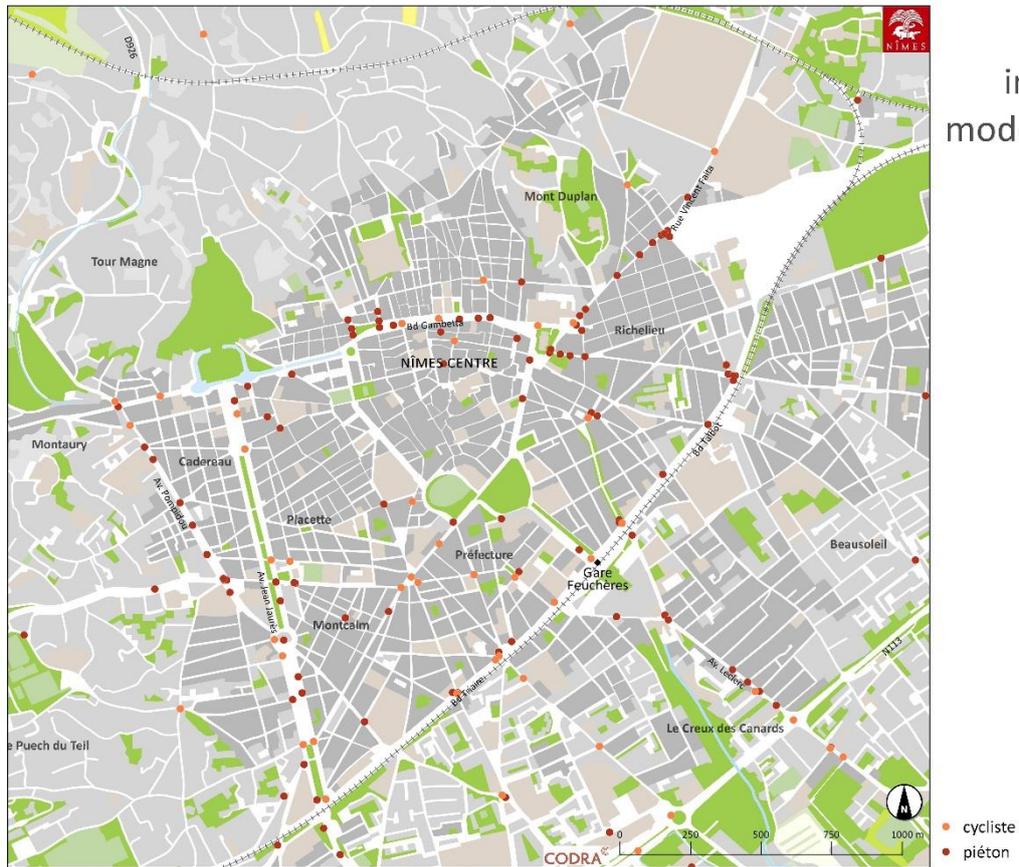
Les principaux axes routiers ne présentent pour la plupart pas d'aménagements cyclables. Certains disposent d'aménagements cyclables hétérogènes qui ne garantissent pas toujours la sécurité des usagers. Les accidents piétons sont polarisés sur les boulevards qui ceinturent l'Ecusson (Rue Faïta, Pompidou ...) ainsi que sur l'Avenue du Maréchal Juin et le boulevard Marc Boegner et ces abords (desservant le CHU)

Si les garrigues habitées ainsi que la zone de St Césaire semblent épargnées par les accidents impliquant des usagers des modes actifs, c'est en partie lié à la faible utilisation de ces modes de déplacements sur ces parties du territoire.



# Accidents impliquant des modes actifs entre 2012 et 2016

Source : Fichier BAAC





## Boulevard Gambetta

La temporalité des relevés d'accidentologie (entre 2012 et 2016) ne prend pas en compte entièrement les effets des nouveaux aménagements de voirie. En effet, en 2012 dans le cadre de la mise en œuvre de la ligne 1 du BHNS, le boulevard Gambetta a fait l'objet d'une requalification complète, améliorant fortement les conditions de déplacements des modes actifs.

Des hypothèses peuvent être émis quant au nombre important d'accidents de piétons et de cyclistes au niveau du Boulevard Gambetta :

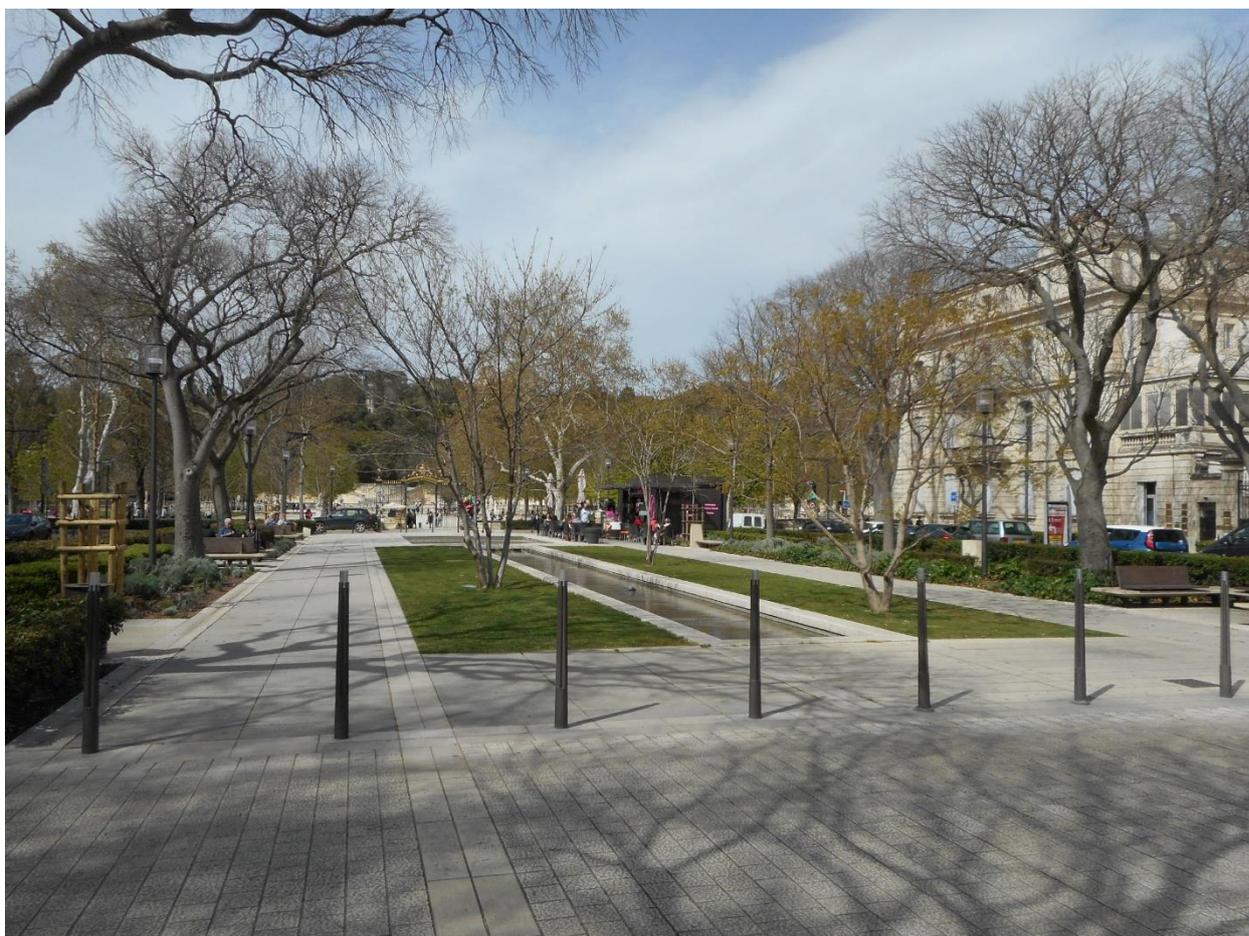
- Le boulevard est un lieu de flux automobile important (17 000 voitures / jours en jours ouvrés)
- Des intersections présentant une configuration complexe pour les modes actifs (ex : avec l'avenue Faïta)
- Les passages piétons sont espacés ce qui engendre de potentielles traversées de piétons en dehors des passages cloutés
- Le nombre important d'équipements et autres destinations locales, générant un nombre très élevé de piétons dans le secteur (conflit d'usage)
- De nombreux points de croisements entre la piste cyclable et les rues latérales.



### **Avenue Jean Jaurès**

Des hypothèses peuvent être émis quant au nombre important d'accidents de piétons et de cyclistes au niveau de l'Avenue Jean Jaurès :

- Un trafic très élevé et une vitesse soutenue
- Des traversées piétonnes nombreuses y compris en dehors des passages prévus à cet effet
- Un tracé rectiligne qui favorise une vitesse élevée en deux roues.
- Un marquage au sol entre les cheminements piétons et cyclables peu identifiable pouvant générer un conflit d'usage entre piétons et cyclistes.



### **Avenue Jean Jaurès – Quai de la Fontaine**

La temporalité des relevés d'accidentologie (entre 2012 et 2016) ne prend pas en compte les nouveaux aménagements de voirie liés au projet « AEF » (explicité page 58).

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes au niveau de l'intersection entre l'Avenue Jean Jaurès et les Quais de la Fontaine:

- Les quais de la Fontaine ont pour vocation d'accueillir un flux inter-quartiers (flux de transit)
- Un axe piéton structurant et continu vers les jardins de la Fontaine en traversée des quais (conflit avec le trafic de transit)
- Des cyclistes qui empruntent le terre-plein central au lieu de la piste cyclable ce qui peut générer un conflit d'usage entre piétons et cyclistes.



### **Avenue Georges Pompidou**

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes sur l'Avenue Pompidou :

- L'Avenue est un lieu de flux automobile élevé
- Des conditions de traversées piétonnes difficiles
- Des points de franchissement pour les vélos non aménagés au niveau des carrefours
- L'interruption des aménagements cyclables en amont des intersections peut être accidentogène. Les cyclistes doivent traverser les rues perpendiculaires en respectant les règles de passage des piétons sur un carrefour à feu et en passant par les passages piétons (incitation à traverser en dehors des créneaux dédiés)
- Piste cyclable aménagée sur le trottoir pouvant être à l'origine de conflit éventuels entre les piétons et les vélos



### **Avenue du Général Leclerc**

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes sur l'Avenue du Général Leclerc :

- Un niveau de circulation élevé et une vitesse forte
- Absence de carrefours à feux sécurisés pour les piétons
- Une absence de pistes cyclables ou de voies dédiées
- Une configuration rectiligne incitant à la vitesse
- Des conditions de traversées piétonnes difficiles en raison de la distance entre les passages piétons et la vitesse des véhicules
- Un stationnement près des passages piétons qui peut rendre difficile la visibilité de la voirie pour les piétons (enfants en bas âge notamment)



## Intersection Boulevard Gambetta et la rue Faïta

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes au niveau de l'intersection du Boulevard Gambetta et de la rue Faïta :

- Un vaste espace très routier, peu structuré pour les modes actifs
- Un niveau de circulation à une vitesse très élevée
- Une absence de continuités des cheminements piétons
- Un jalonnement et une lisibilité inexistantes pour les modes actifs
- Une interruption de la piste cyclable existante sur les boulevards



### Rue Vincent Faïta

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes de la Rue Faïta :

- Un aménagement très routier
- Un tracé rectiligne qui favorise la vitesse très élevée des véhicules
- Un trafic et des vitesses élevés
- Une absence de marqueurs d'urbanités permettant de ralentir la vitesse
- Des passages piétons distants, pouvant encourager des traversées spontanées en dehors de ces aménagements
- Une absence d'aménagements cyclables



### Intersection de l'Avenue de la Liberté et du Boulevard Sergent Triaire

La temporalité des relevés d'accidentologie (entre 2012 et 2016) ne prend pas en compte le nouvel aménagement de pistes cyclables.

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes :

- Un trafic automobile et des vitesses élevées
- Une faible lisibilité du tracé de voirie
- Des conditions de traversée difficiles pour les piétons
- Une absence d'aménagements transversaux pour les vélos



### Intersection Route de Beaucaire – Boulevard Talabot

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes :

- Un axe automobile très fréquenté
- Un carrefour vaste et peu lisible pour les modes actifs
- La place de chaque mode de déplacements est peu claire
- Des conditions de traversée dangereuses en dehors des passages piétons
- Une absence d'aménagement cyclable dans le carrefour
- Un manque de cheminements piétons sécurisés pour traverser les arches du viaduc ferroviaire



### **Intersection Boulevard Allende / Avenue Mendès France**

Des hypothèses peuvent être émis quant aux accidents de piétons et de cyclistes :

- Un fort trafic et une vitesse élevée
- Une configuration du carrefour complexe en termes d'aménagements et de fonctionnement
- Une traversée piétonne longue, difficile et en plusieurs temps
- Des cheminements piétons absents ou très peu qualitatifs
- Une absence de pistes cyclables



### Ville active

Des hypothèses peuvent être émises quant aux accidents de piétons et de cyclistes dans ce secteur de la « Ville Active » :

- Une échelle de l'espace non adaptée aux besoins de l'humain (un dimensionnement des objets urbains démesuré et conçu pour la voiture)
- L'espace public n'a pas été conçu pour permettre des parcours piétons clairs et lisibles
- La vitesse peut être élevée sur certains segments de la zone
- Une partie des déplacements entre les magasins qui se fait déjà à pied (présence de piétons sur l'espace public)
- Un faible nombre de passages piétons, incitant très fortement les usagers à ignorer ces aménagements

## IV. Analyse de l'offre en mobilité pour les modes actifs

La ville de Nîmes n'a pas une **tradition cyclable**, tout comme d'ailleurs de nombreuses villes de l'hexagone. Elle est marquée par une culture automobile prégnante dans les comportements des habitants et salariés. Le vélo a commencé à être envisagé à Nîmes comme un mode de déplacement à part entière, seulement à partir de 2008 et la rédaction du Schéma Directeur Vélo. La congestion automobile, les contraintes environnementales, l'évolution des mentalités et la prise de conscience par les habitants et les élus impulsent le développement cyclable à Nîmes.

Du chemin a déjà été parcouru. On comptabilisait en 2008 seulement 10.6 km de pistes cyclables. Aujourd'hui ce linéaire a triplé en volume kilométrique pour atteindre près de 35 kilomètres. Cependant des aménagements restent nécessaires à prévoir sur le temps moyen et long pour une homogénéisation, sécurisation et une meilleure lisibilité des parcours.

La **question piétonne** est quant à elle étroitement liée à la définition d'un secteur sauvegardé reprenant les limites de l'Écusson (centre historique) dès 1984. Le centre-ville et ses abords ont été le théâtre d'aménagements successifs visant à l'apaisement des circulations et à une piétonnisation progressive de l'espace. Cependant, ce secteur est longé d'axes routiers structurants, représentant des coupures dans les parcours piétons.

### IV.1 Identification des itinéraires pour les modes actifs et typologie du réseau cyclable existant

Le réseau cyclable existant est constitué principalement par des liaisons Est-Ouest complété par une liaison reprenant l'axe Nord-Sud de l'Avenue Jean Jaurès.

Ces itinéraires sont situés essentiellement sur des voiries principales. Les nouveaux aménagements sont pour la plupart, venues en compléments de réalisations faites lors de projets de recomposition de la voirie en lien avec le passage du BHNS ou en lien avec la valorisation paysagère et patrimoniale d'un site (ex : opération AEF « Arènes – Esplanade – Feuchères »).

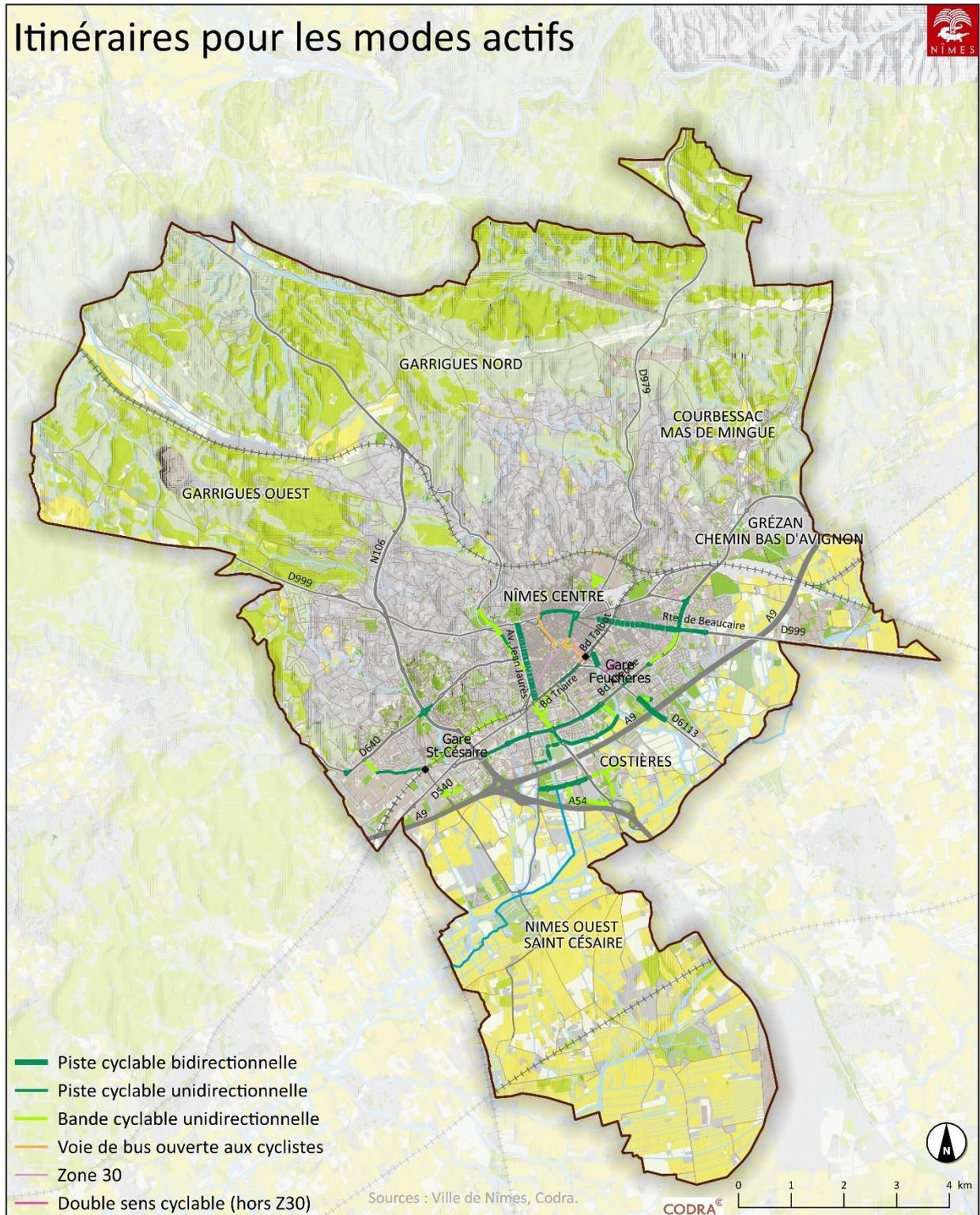
Les aménagements cyclables existants n'ont pas été portés par une vision globale, intégré et prospective. Les itinéraires cyclables sont ainsi discontinus et n'offrent pas selon les tronçons un degré de sécurité optimal.

Le réseau cyclable existant Nîmois représente 35 kilomètres. Il se compose de plusieurs types d'aménagements tel que :

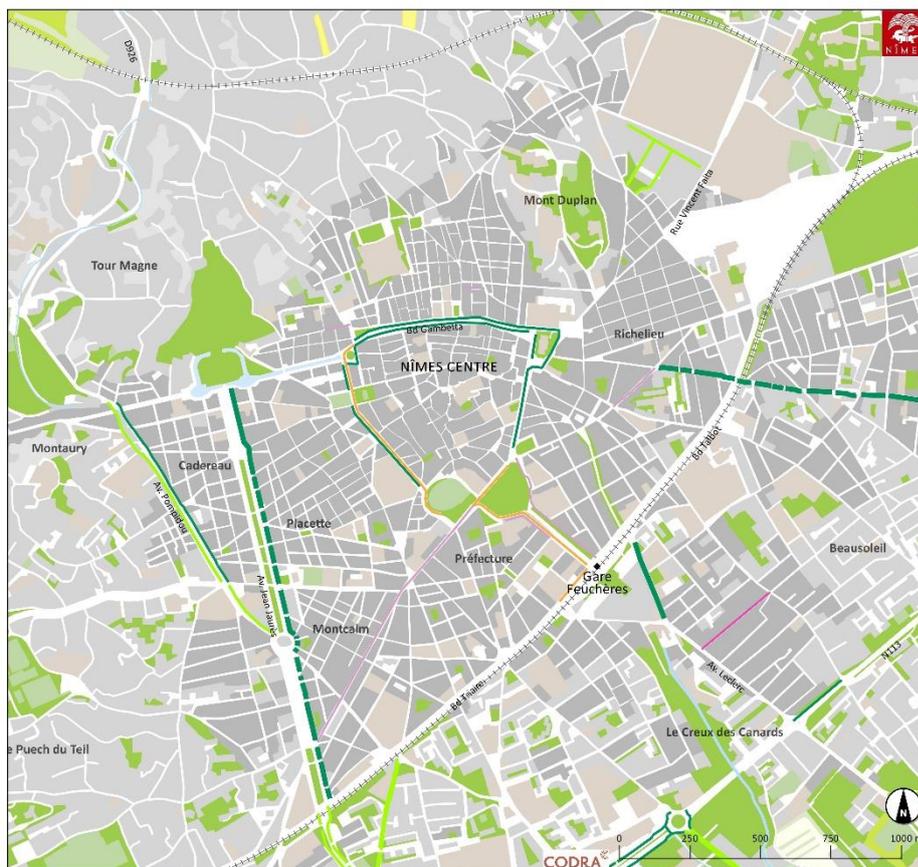
- Les pistes bidirectionnelles
- Les pistes unidirectionnelles
- Les bandes cyclables unidirectionnelles
- Les voies bus ouverte aux cyclistes
- Les zones apaisées (zone 30 et zone de rencontre)

La carte ci-après rend compte de la répartition globale des différents types d'aménagements de la ville de Nîmes. Il a été établi à partir des données collectées auprès de la Ville de Nîmes, ainsi qu'à partir d'un relevé de terrain permettant la vérification de l'état des aménagements annoncés.

### Des itinéraires pour les modes actifs hétérogènes et discontinus



## Itinéraires pour les modes actifs – zoom sur le centre-ville élargi



## Itinéraires pour les modes actifs

Sources : Ville de Nîmes, CODRA.

- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Voie de bus ouverte aux cyclistes
- Zone 30
- Double sens cyclable (hors Z30)

Les itinéraires pour les modes actifs au sein du centre-ville élargi se concentrent sur les voies piétonnes du cœur de l'Écusson et sur les boulevards qui le ceinturent. Ils s'appuient majoritairement sur les aménagements effectués au sein du projet d'aménagement dits « AEF », qui couvre une superficie de 80 000 m<sup>2</sup> en cœur de ville et les aménagements liés au passage du BHNS.



« Le projet « AEF » s'insère dans la coulée verte qui va de la Tour de Magne sur le haut de Nîmes à la plaine du Vistre, en passant par les Jardins de la Fontaine, et les boulevards plantés de Microcouliers enserrant le centre historique. [...] Le programme le définit comme le « forum du XXI<sup>e</sup> siècle » (Atelier des paysages)

➤ Exemple de l'aménagement de l'Avenue Feuchères

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, les aménagements successifs ont progressivement changé les fonctions urbaines de l'Avenue Feuchères. Initialement dessiné comme un cours urbain à dominante piédestre au XIX<sup>e</sup> siècle pour faire le lien entre la gare et l'Ecusson, elle est devenue progressivement une avenue façonnée pour l'automobile et les véhicules motorisés.

L'aménagement du projet « AEF » est venu rendre l'espace à l'usage. Elle a affirmé l'avenue comme une centralité forte du centre-ville élargi. L'aménagement consiste en une esplanade centrale très large et confortable pour les piétons, une contre allée latérale dédiée uniquement aux bus et aux vélos et une seconde contre allée pour la circulation générale. Par rapport à la situation antérieure, cette configuration améliore significativement les conditions de déplacement des modes actifs à travers une forte pacification de la circulation automobile et un rééquilibrage de l'espace en faveur des modes actifs.

Cette reconquête de l'espace public a permis une meilleure répartition des modes avec une place forte accordée aux modes actifs. L'espace est lisible, qualitatif et sécuritaire.

**L'AVENUE FEUCHERES**



Coupe Avenue Feuchères AVANT – APRÈS: Le projet installe le piéton au centre de l'Avenue Feuchères.



Les Allées Feuchères: AVANT – APRÈS

Source : Atelier des Paysages

➤ Des boulevards qui ont été réaménagés à la suite du passage du BHNS

Les boulevards de ceinture de l'Ecusson (Gambetta, Amiral Courbet, Alphonse Daudet et Victor Hugo) ont bénéficié du passage de la ligne 1 du BHNS. Plusieurs aménagements ont été réalisés qui ont optimisés la qualité de l'espace public. A la place des voitures en stationnement, les trottoirs ont été réaménagés, avec des liaisons cyclables continues autour de l'Ecusson. L'éclairage public, le mobilier urbain, les feux tricolores, les espaces verts ont été également rénovés. L'espace public a gagné en qualité et la circulation a été apaisée.

Croisement des boulevards Gambetta et Daudet ( photographie prise en 2009 et 2018)



Source : Google Street View

- L'avenue Jean Jaurès : un lieu de promenade et de respiration urbaine

L'avenue Jean Jaurès a fait l'objet entre 2008 et 2012 de plusieurs aménagements successifs afin d'augmenter le degré d'urbanité de l'espace public. Avant ces interventions l'avenue était dédiée à la circulation et au stationnement automobile. La structure de l'avenue (alignements d'arbres, doubles voiries à sens unique, terre-plein central) n'a pas été modifié. Cependant le mobilier urbain, les cheminements piétons ainsi que l'éclairage public ont été rénovés. Deux stations de la ligne 1 du TCSP ont été intégrés en partie basse de l'avenue.

Le piéton est placé au centre des préoccupations. L'avenue est lisible, les cheminements sont continus et protégés de la circulation. Un vaste mail piétonnier occupe tout le terreplein central.

### Changement d'usage de l'Avenue Jean Jaurès entre 2008 et aujourd'hui



Source : Google Street View



- L'avenue Allende : axe de circulation majeur de la ville de Nîmes

L'Avenue Allende est une avenue qui comporte des contraintes d'usages et qui restera un axe primaire de circulation :

- Déviation de l'A9 en cas de coupure
- Chaussée qui doit rester très large (y compris sur les giratoires) pour le franchissement de camions et de convois exceptionnels

**Cependant l'emprise de voiries et la contre allées permettent l'intégration des vélos.**

Pour apaiser la circulation et rendre plus sécurisée cet axe, la Ville de Nîmes aménage des carrefours giratoires en remplacement des carrefours à feux sur cet axe. De plus, elle réduit le nombre de files en entrée des giratoires. Par rapport à la situation initiale, le temps de franchissement de la voirie par un piéton n'a pas augmenté.

Des projets sont portés par la ville de Nîmes pour l'Avenue Allende :

- Aménagement d'un giratoire au croisement de Allende / Mendès France en 2019
- Réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h
- Aménagement de carrefours à feu en section courante, avec traversées piétonnes

Le but est de créer des feux réguliers (augmentation des traversées piétonnes) de manière à limiter le flot de véhicules dans le giratoire.

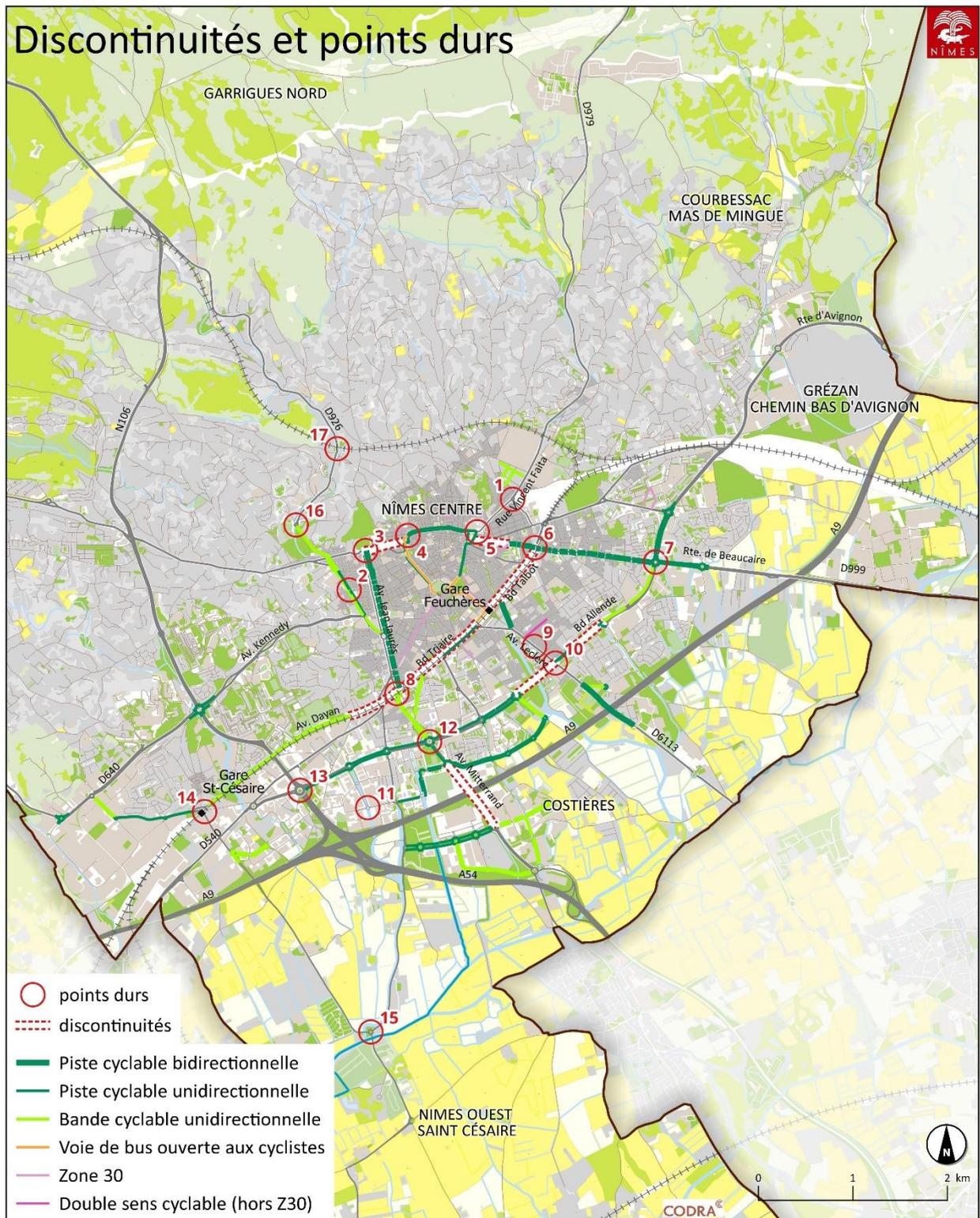
A présent la ville aménage successivement des tronçons de pistes ou de bandes cyclables sur cet axe, afin de créer une véritable continuité cyclable au sud du territoire. Le tronçon central reste toutefois à créer. A terme, tout comme le statut lié à la circulation automobile, cet axe pourrait devenir un axe primaire pour les vélos.

**Des aménagements en cours de réflexion pour l'Avenue Allende**



## IV.II Points durs et discontinuités pour les modes actifs

### Cartographie des points durs et des discontinuités pour les modes actifs



**Le diagnostic du Schéma Modes Actifs de Nîmes permet de relever plusieurs discontinuités et des points noirs pour la pratique du vélo.** Les discontinuités consistent en de segments non aménagés dans le cadre d'un axe bénéficiant d'un aménagement par ailleurs. Il s'agit des maillons faibles du réseau, dissuadant les habitants et les visiteurs de pratiquer le vélo. Résoudre ces discontinuités représente une action relativement simple à mettre en œuvre, avec un impact majeur sur la pratique du vélo, dans le cadre de la mise en place d'un réseau cyclable mieux maillé et plus lisible pour les cyclistes.

Les principales discontinuités sur le territoire sont :

- Une partie des boulevards extérieurs : Le segment Nord de cette ceinture extérieure souffre d'une absence d'aménagements sur le quai de la Fontaine et sur la rue de Beaucaire. Créer un aménagement vélo sur ces voies conduirait à la création d'un axe est-ouest continu au nord du centre-ville. Par ailleurs, le boulevard Sergent Triaire et le boulevard Talabot ne sont pas aménagés. Il s'agit d'un véritable manque sur le réseau cyclable au sud de l'agglomération. Résoudre cette discontinuité permettrait aux cyclistes de réaliser des déplacements est-ouest confortables au sud de la ville. De manière globale, la mise en place d'une ceinture externe pour les vélos représenterait une mesure forte de développement de la continuité cyclable. Elle permettrait aux cyclistes de réaliser des déplacements entre les différents secteurs de la ville et de contourner le centre-ville. En synthèse, cette ceinture garantirait des conditions d'accessibilité autant avantageuses pour les vélos que pour les voitures.
- Le segment Est de l'avenue du Maréchal Juin : ce tronçon non aménagé prévient l'existence d'une continuité entre la piste cyclable sur Jean Jaurès et la bande cyclable sur Maréchal Juin. Résorber cette discontinuité permettra un déplacement entre le centre-ville et les destinations situées à l'ouest de la ville (Gare Saint-Césaire, centre commercial, IUT, Hôpital...). Ce segment pourrait être connecté aussi à un éventuel nouvel aménagement sur le boulevard Sergent Triaire.
- Deux tronçons du boulevard Salvador Allende : De part et d'autre de l'avenue du Général Leclerc, l'avenue Salvador Allende souffre de l'absence d'aménagements cyclables. La création de ces itinéraires conduirait à une rocade cyclable Sud à Nîmes, offrant les mêmes conditions que la rocade automobile. Cette rocade pourrait devenir un des axes structurants du réseau cyclable de Nîmes, connecté aux pénétrantes vers le centre et accueillant des déplacements de moyenne distance entre les différents secteurs (par exemple vers les zones d'activités au sud). Par ailleurs, cet axe cyclable pourrait représenter un maillon d'un axe de niveau supra-communal traversant la ville, assurant donc des déplacements vers les villes voisines.
- Le segment Sud de l'avenue de la Liberté : L'aménagement existant sur l'avenue de la Liberté s'interrompt au sud de l'avenue Salvador Allende. La création d'un aménagement sur cet axe permettrait un déplacement continu entre le centre-ville et le secteur de Carré Sud, en connexion avec les axes transversaux (boulevard Sergent Triaire, avenue Salvador Allende)
- Avenue du Général Leclerc / avenue Pierre Mendès France : La liaison n'est pas assurée aujourd'hui entre le Triangle de la Gare et le sud de la Ville. La création d'un aménagement cyclable sur l'avenue du Général Leclerc et sur l'avenue Pierre Mendès France permettraient des déplacements à vélo entre la gare et les principales destinations au Sud, telles que le Parc BRL, le Centre Commercial Nîmes Sud, ainsi que le quartier résidentiel au sud de l'avenue Allende. Cet axe pénétrant vers le centre de Nîmes constituerait un maillon supplémentaire dans le réseau cyclable de la ville, en connexion avec les axes structurants en rocade de la ville.

Les points noirs pour la circulation des vélos correspondent à des lieux dans lesquels le cycliste ne se sent pas en sécurité. Il peut s'agir de lieux accidentogènes ou de lieux sur lesquels l'inquiétude subjective des cyclistes se voit renforcée. Ceux-ci peuvent se situer sur des axes aménagés pour les vélos. L'existence de ces lieux à une incidence certaine sur la pratique du vélo à Nîmes. Tout comme les discontinuités, elle fait diminuer la motivation pour l'usage de ce mode de déplacements, notamment auprès des publics considérés comme plus vulnérables (personnes non habituées au vélo, personnes âgées, enfants...). Les principaux points durs pour la pratique du vélo sont les suivants :

- **1. Giratoire Faïta / Sully** : intersection routière à forte circulation sans aménagements cyclables
- **2. Intersections non aménagées sur l'avenue Pompidou** : intégration délicate du vélo aux intersections, présentant un nombre important d'accidents
- **3. Quai de la Fontaine** : conflit entre les flux de véhicules sur les quais et les flux de vélos sur l'esplanade ou sur les pistes cyclables
- **4. Square Antonin** : déviation de la piste cyclable sur le square Antonin et faible lisibilité de l'itinéraire
- **5. Intersection Gambetta / Faïta** : espace très vaste sans aménagements cyclables, générant une véritable confusion chez le cycliste qui ne connaît pas les lieux
- **6. Intersection Beaucaire / Talabot** : intersection complexe sans aménagements cyclables, présentant des résultats défaillants en termes d'insécurité réelle et ressentie
- **7. Giratoire Allende / Beaucaire** : intersection de dimensions très importantes favorisant la vitesse en sortie de giratoire, présentant des pistes cyclables sur trottoir étroites et peu visibles
- **8. Intersection Jean Jaurès / Triaire** : intersection large et complexe, avec des aménagements discontinus, des itinéraires peu lisibles et des problèmes d'accidentologie
- **9. Avenue du Général Leclerc** : absence d'aménagements cyclables malgré le rôle structurant de cet axe depuis le sud vers la gare et le centre-ville
- **10. Giratoire Allende / Leclerc** : fort trafic, vitesse élevée et absence d'aménagements cyclables
- **11. Voies internes à la Ville Active** : espace conçu uniquement pour la voiture, n'assurant pas l'intégration en sécurité des modes actifs sur l'espace public
- **12. Giratoire Allende / Mitterrand** : piste cyclable qualitative mais intersection à fort trafic
- **13. Giratoire Allende / Boegner** : fort trafic, vitesse élevée et absence d'aménagements cyclables
- **14. Giratoire Allende / Roquairol** : fort trafic, vitesse élevée et absence d'aménagements cyclables
- **15. Giratoire Générac / Mas de Cheylon** : absence d'aménagements cyclables
- **16. Giratoire Alès / Cigale** : absence d'aménagements cyclables
- **17. Franchissement de la voie ferrée sur la route d'Alès** : tronçon étroit présentant une faible visibilité pour les cyclistes

## **IV.III Les projets en faveur des modes actifs**

### **IV.III.I 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.

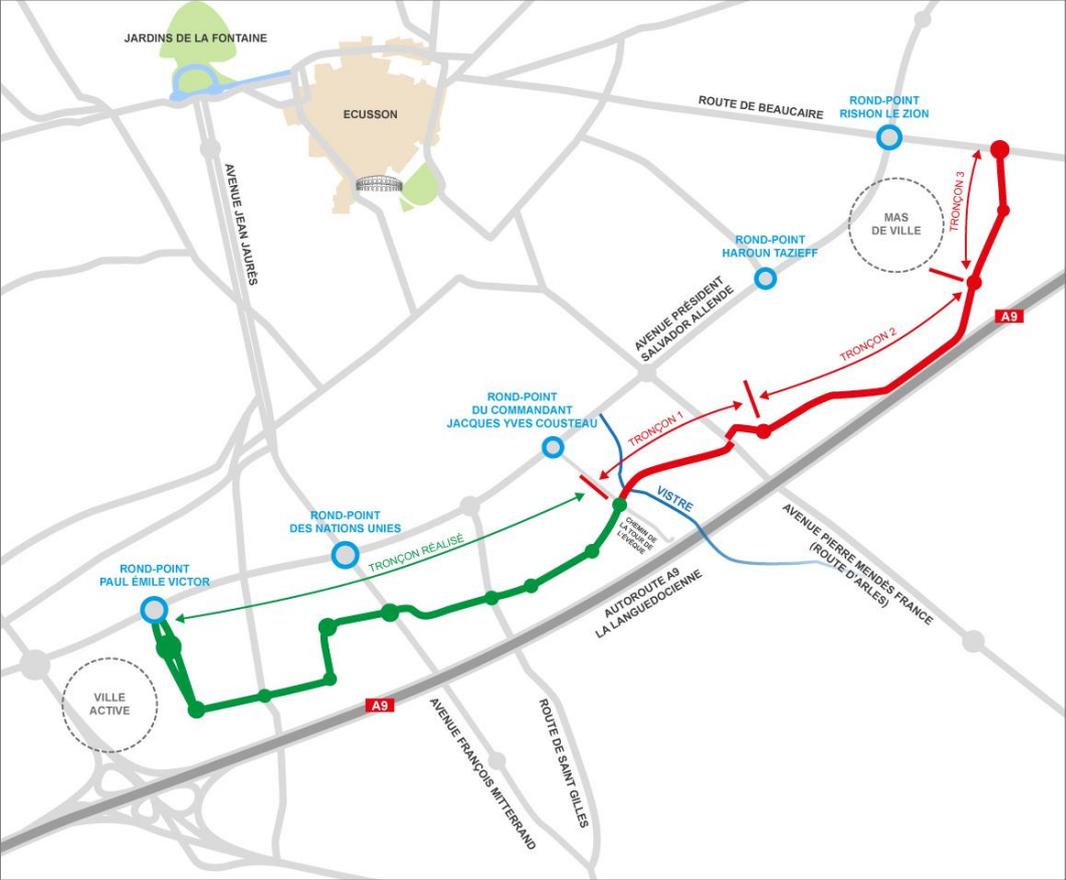
### **IV.III.II Le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc**

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.

### **IV.III.III Le prolongement de la Voie Urbaine Sud**

Inscrite au PDU de Nîmes Métropole, la Voie Urbaine Sud (V.U.S.), 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.

# Prolongement de la Voie Urbaine Sud



#### IV.III.IV 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.

#### Projet de Parc urbain le long du Vistre de La Fontaine



#### IV.III.V Revalorisation du Vistre (hors zone urbanisée)

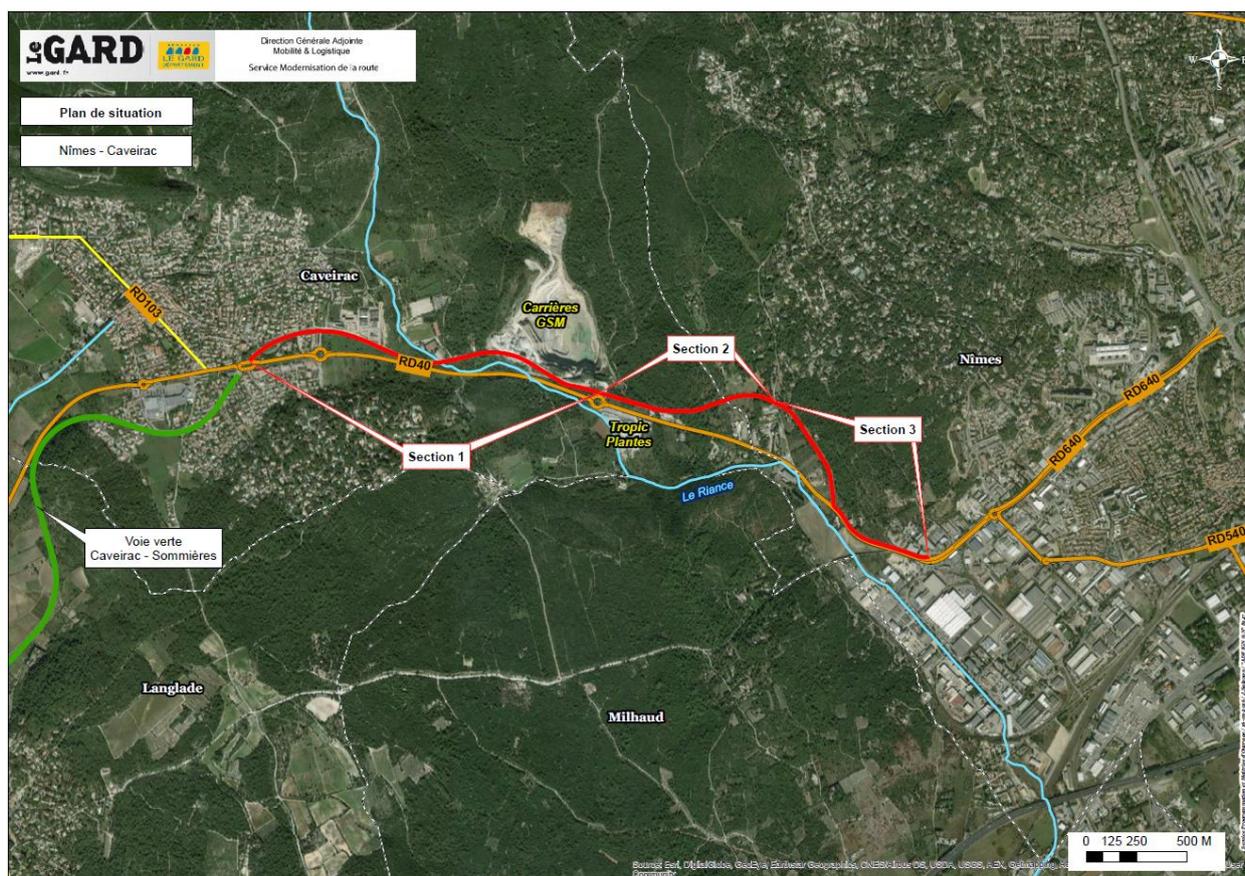
Le Vistre fait actuellement l'objet d'une requalification par l'EPTB, intégrant la création de cheminements pour les modes actifs sur les chemins de halage. Une partie de ces aménagements a déjà été réalisée, notamment au sud-ouest de Nîmes. La partie centrale, de part et d'autre de l'autoroute A54, 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.

#### Cheminements doux le long des rivières dans la plaine de Nîmes



## IV.III.VI L'extension de la voie verte de Caveirac

### Voie verte de Caveirac



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 débiteront 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.

#### **IV.III.VII 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 d'aménagements sont prévus à court terme, la priorité étant donnée à la voie verte de Caveirac.

#### **IV.III.VIII 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.

### **IV.II Services destinés aux modes actifs**

#### **IV.II.I Vélo Tango s'affirme comme le service prédominant de location de vélos à Nîmes**

La recherche des données sur les locations a été faite par un relevé des enseignes en ligne en juillet 2018. Il ne présage donc pas des activités qui n'ont pas de visibilité numérique, ni des activités mise en place après cette date.

Seules deux enseignes de locations de vélos privées sont référencées :

- Magasin Veli'x , possibilité de location de vélos électriques. Pas de données sur le prix.
- Magasin « Culture vélo » . Tarification : A partir de 7 euros. Tarification différenciée selon la période de location : demi-journée / journée / semaine / week-end

Certains gestionnaires de parking proposent un service de prêt (Vinci- Interparking). Le vélo est mis à disposition pendant le temps du stationnement. Ce service est réservé aux usagers du parking mais il manque de visibilité et d'information. L'accessibilité est difficile (par les rampes et les escaliers) et l'emprunt se fait majoritairement pour un usage utilitaire de courte durée.

**Le dispositif « Vélo Tango »** porté par la métropole de Nîmes assure un service de location au sein d'un espace dédié dans la gare SNCF de Nîmes Feuchères. Sa localisation au cœur de ville Nîmois est un atout.

Trois types de vélos sont proposés à la location d'une journée à une année : vélo de ville ,vélo pliant et vélo à assistance électrique.

La tarification est très attractive. Elle débute à 3 euros pour une journée de location et varie selon la période de location : journée / mois / trimestre / année.



#### IV.II.II Une offre diversifiée de service de réparation de vélos

La recherche des données sur les services de réparation de vélo a été faite par un relevé des enseignes en ligne en juillet 2018. Il ne présage donc pas des activités qui n'ont pas de visibilité numérique, ni des activités mise en place après cette date.

Des possibilités diverses existent pour un service de réparation de vélos à Nîmes, qu'elles soient d'enseignes locales (liste ci-dessous) ou nationales ( Décathlon, Go Sport ...)

Enseignes spécialisées de réparation	Adresse
Grousset Cycles	21 Rue Traversière
Cycles Passieu	2040 Avenue du Maréchal Juin
VPV Nîmes	165 Avenue Jean Prouvé
Cycles Rebour	41 Rue Emile Jamais
Culture Vélo	ZAC Mas de Vignolles 200 Rue P. Laurent
Nîmes Vélo	5 Rue de l'Horloge
Eco Vélo	18 Rue des Platanettes

## V. Analyse des espaces publics

### V.I Analyse qualitative des espaces publics

#### V.I.I Méthodologie

Trois secteurs de la ville de Nîmes présentant des situations diverses pour les piétons et les cyclistes ont fait l'objet d'un travail approfondi sur le terrain, le Mardi 17 et le Mercredi 18 Juillet :

- Maison Carrée – Rue du Général Perrier et ces abords
- Triangle de la Gare (secteurs de part et d'autre de la voie ferrée)
- Croisement du carrefour Boulevard Allende et de l'Avenue Mendès France

De plus, trois autres secteurs ont fait l'objet de la même analyse le mardi 11 septembre 2018, durant la période scolaire :

- Secteur du Collège Mont Duplan
- Secteur du Lycée Philippe Lamour et du Collège les Oliviers
- Ce secteur de l'Université Vauban

Ces différentes zones ont été scindées en segments. Chaque segment équivalent à une rue ou à une portion de rue a été analysé.

**Temporalité :** Chacun de ces secteurs a été arpente en milieu de matinée ou d'après-midi d'un jour ouvrable durant la période des vacances scolaires

#### **Objectifs et déroulé :**

**1/ Qualifier la qualité de l'espace public :** 16 indicateurs ont fait l'objet d'un relevé sur site pour chaque espace analysé. Ces indicateurs renseignent 4 thématiques :

- Le confort et l'image
- La facilité d'accès et les liaisons possibles
- Les activités présentes
- Le niveau de circulation

Pour chaque segment de la zone a été attribuée une note allant de 1 à 5. (5 étant la note la plus qualitative).

Une moyenne de ces notes a ensuite été calculée.

Cette note moyenne vise à déterminer l'attrait des différents secteurs étudiés du point de vue des piétons.

Cette analyse basée sur le ressenti vise à déterminer les secteurs pour lesquels les déplacements à pied sont attractifs et les secteurs pour lesquels, au contraire, la qualité des espaces publics est moins qualitative.

#### **2/ Analyser et quantifier les flux piétons :**

Des observations des flux piétons ont été réalisées sur une courte période, de l'ordre de 5 minutes, et aux moments de la journée correspondant aux pics de fréquentation de ces lieux. Les observations ont été menées avec une double approche intensité des flux / activités réalisées, permettant d'évaluer en même temps le nombre de piétons sur l'espace public et l'agrément qu'ils trouvent sur cet espace.

La fréquentation de piétons constitue un indicateur incomplet de l'attractivité d'un espace public. La présence de piétons réalisant des activités « optionnelles » (promenade, achats, repos, conversations) constitue un facteur complémentaire intéressant pour apprécier la qualité d'un espace. Elle témoigne d'une envie d'y passer du temps.

L'analyse des activités réalisées par les piétons donne une image des facteurs d'attractivité des sites étudiés, ainsi que des principaux dysfonctionnements. A titre d'exemple, une rue bénéficiant d'un grand nombre de piétons réalisant des achats, mais présentant peu de piétons assis, pourrait indiquer la nécessité de mise en place de bancs publics ou des terrasses de café.

Le croisement entre le nombre de piétons et les activités réalisées permet d'identifier les sites à plus forts enjeux, ceux qui sont très fréquentés mais dont les espaces publics souffrent de dysfonctionnements qualitatifs.

## **V.I.II Analyse qualitative des espaces publics**

### ***Secteur de la Maison Carrée***

#### **Place et rue de l'Horloge**

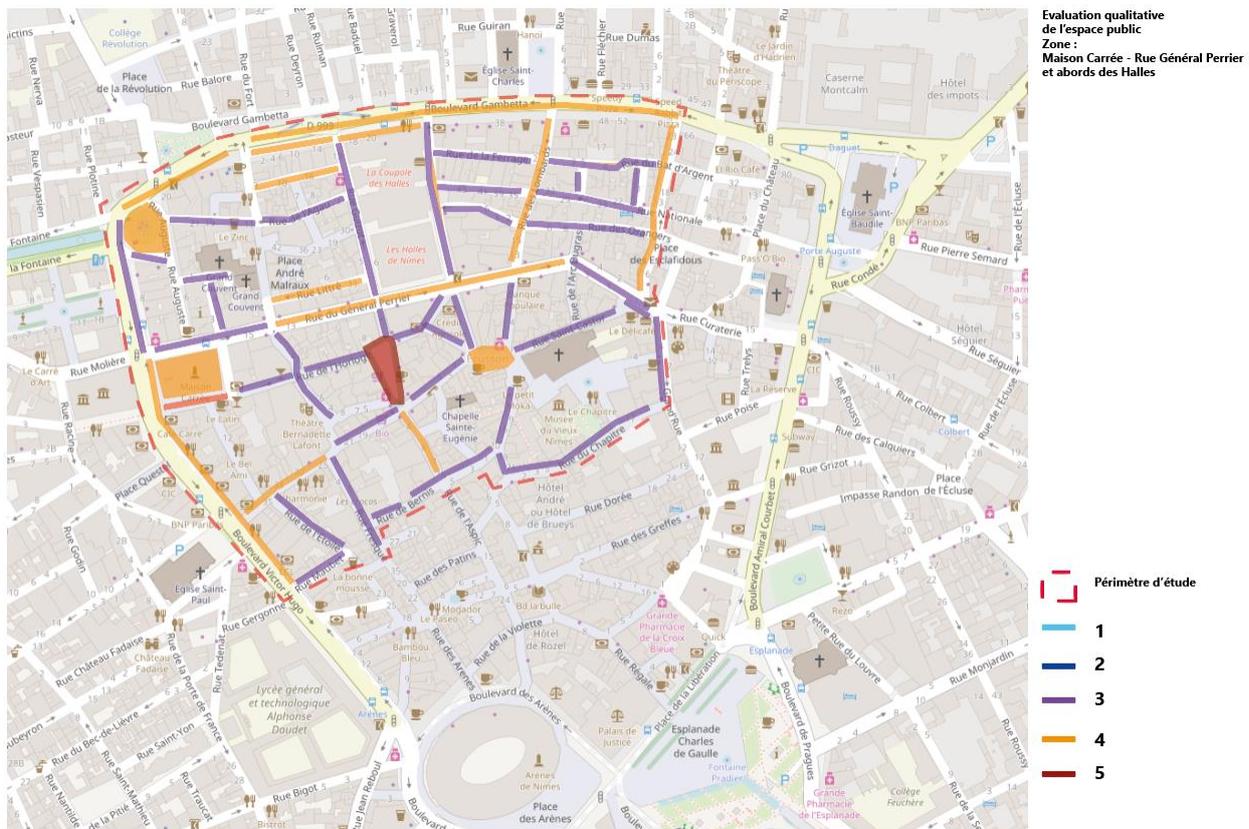


Le secteur de la Maison Carrée est très attractif pour les piétons. Le grand nombre de commerces et la qualité des espaces publics en font un secteur dans lequel il est agréable de se balader à pied.

La piétonnisation d'une très grande partie de la zone participe à ce sentiment de bien-être piéton. Le confort est remarquable : espace public à niveau, aménagements qualitatifs, rues propres et animés.

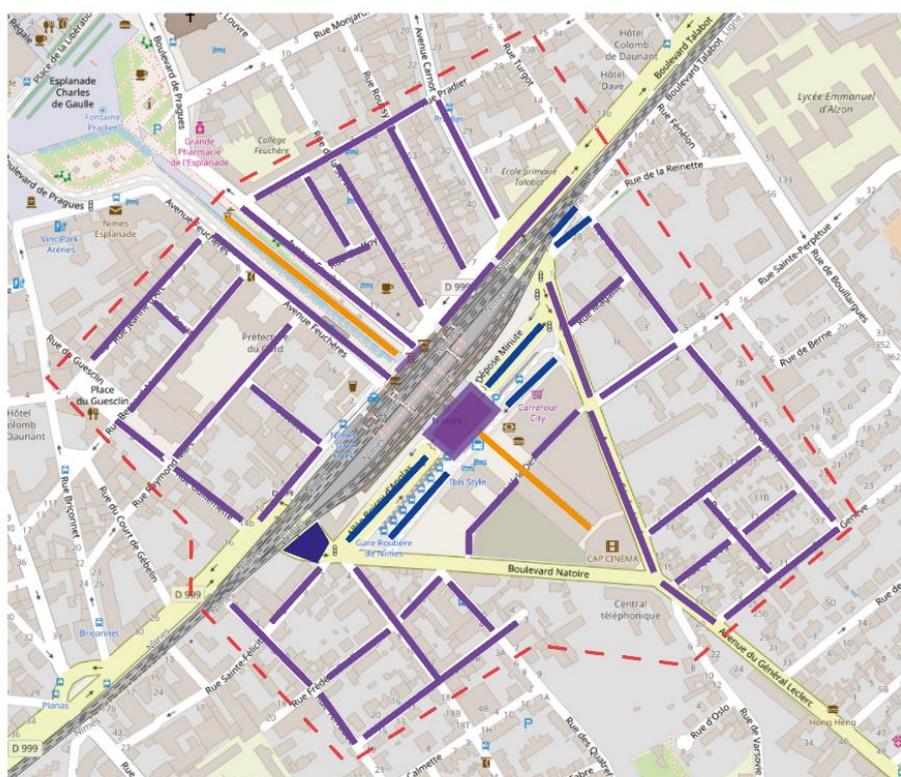
La place de l'horloge en est l'élément le plus qualitatif, en lien avec la dimension humaine de la place l'aménagement de l'espace public, l'architecture, l'animation des rez-de-chaussée, la présence de terrasses de café ... Il s'agit aussi bien d'une destination que d'un lieu de passage.

Les segments qui ont reçus une note de 3 le sont par manque de commerces et d'animations ainsi que par manque de bancs publics et de lieux où l'on peut s'asseoir. Le jalonnement y est difficile.

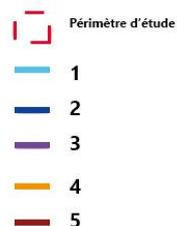


## Secteur du triangle de la Gare

### Pôle gare côté Nord et Sud



Evaluation qualitative  
de l'espace public  
Zone :  
Triangle de la gare



Le secteur du triangle de la Gare est hétérogène en termes d'attractivité piétonne.

L'Avenue Feuchères vers l'Esplanade Charles de Gaulle est la plus qualitative de la zone. L'espace est rendu à l'usage. La circulation est reléguée de part et d'autre du terre-plein central. L'aménagement est de qualité et s'insère de manière appropriée au sein du tissu urbain. La pratique du vélo est sécurisée.

L'Avenue de la Méditerranée est elle aussi qualitative. L'aménagement récent, à l'écart de la circulation automobile, accueille un nombre important d'activités tertiaires.

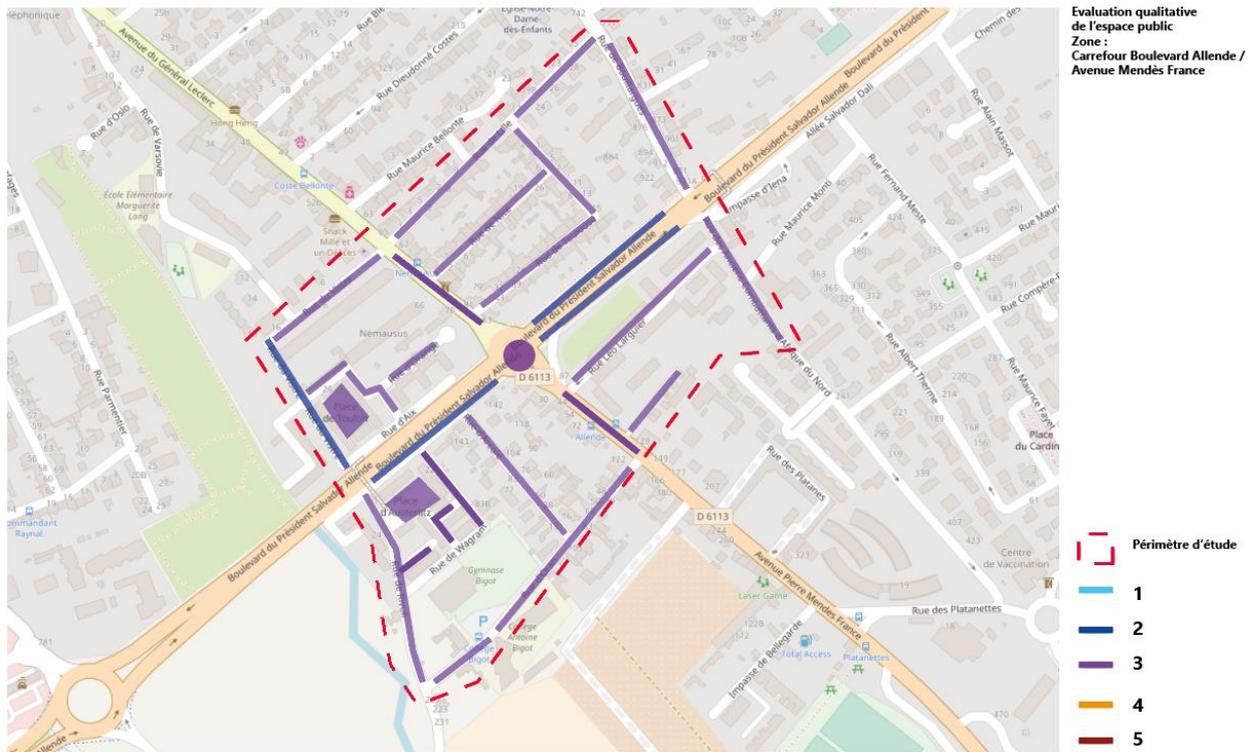
Les rues adjacentes de faubourgs sont marquées par un flux automobile soutenu en heure de pointe, une faible largeur des trottoirs (difficulté de franchissement pour une personne en mobilité réduite) et une fonction résidentielle forte ce qui n'incite pas à les emprunter à pied.

Le boulevard Talabot est marqué par une circulation élevée et des discontinuités piétonnes qui ne rendent pas agréables et sûres les cheminements piétons. L'absence de piste cyclable ne participe pas à l'usage du vélo.

La zone de la gare routière est la moins bien notée. Les cheminements piétons sont discontinus, des axes routiers et des barrières marquent des ruptures et le jalonnement y est difficile. Le piéton se voit souvent obligé de réaliser des détours importants dans le cadre de ces déplacements à pied. L'espace est conçu pour l'automobile et les cars. Il reste très peu lisible pour les modes actifs.

### ***Secteur du croisement de l'Avenue Allende et du Boulevard Mendès France***





Ce secteur, comprenant un tronçon de l'Avenue Allende et un quartier à dominante résidentiel, est marqué par un aménagement défaillant en termes d'espace public.

Le trafic routier est important sur les Avenues Allende et le Boulevard Mendès France. La vitesse y est élevée. Le trottoir est discontinu, prenant la forme d'un accotement selon les portions. Les traversées piétonnes d'un côté à l'autre de la route peuvent être longues et se font en plusieurs phases. Les piétons qui marchent aux abords de ces voies ne se sentent pas en sécurité.

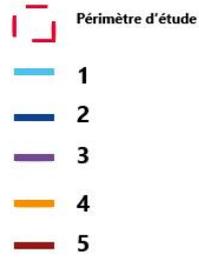
A l'intérieur des secteurs résidentiels, la circulation est très faible et pacifiée mais les espaces publics sont dégradés et même parfois dans un relatif état d'abandon.

## Secteur du Collège Mont Duplan

### Avenue Péladan et du Mont Duplan



Evaluation qualitative de l'espace public  
Zone :  
Collège du Mont Duplan



Le secteur du collège Mont Duplan est hétérogène en termes d'attractivité piétonne. Cette zone est marquée par une absence d'aménagements cyclables. Le potentiel de développement du vélo classique est faible eu égard à la forte déclivité du site.

Les rues qui bordent le boulevard Gambetta bénéficient de la proximité de l'Écusson et d'un terrain relativement plat. Le grand nombre de commerces de proximité en font aussi bien un lieu de passage que de destination. Toutefois, la rue Vincent Faïta se caractérise par un aménagement assez routier (favorisant la vitesse), de nombreuses places de stationnement sur voirie, des trottoirs souvent dégradés et une absence de passages piétons, rendant difficile l'expérience des modes actifs. En ce qui concerne les autres rues situées directement au nord du boulevard Gambetta, elles présentent des trottoirs souvent très étroits, mais bénéficient d'une faible circulation automobile, favorisant la cohabitation entre les usagers.

Le nord de la zone est marqué par un fort relief. La pente prononcée ainsi que les distances importantes entre cette zone (autour de l'Église St Luc) et l'Écusson ne sont pas favorables à l'usage du vélo ou de la marche à pied. La circulation automobile y est élevée en heure de pointe de l'après-midi, créant à certaines intersections des congestions (au Nord du collège la ou les voies de circulations se rétrécissent). Les cheminements piétons sont discontinus et parfois dangereux (Rue Michel de Cubières ...) et les traversées piétonnes peuvent être longues et difficile à effectuer.

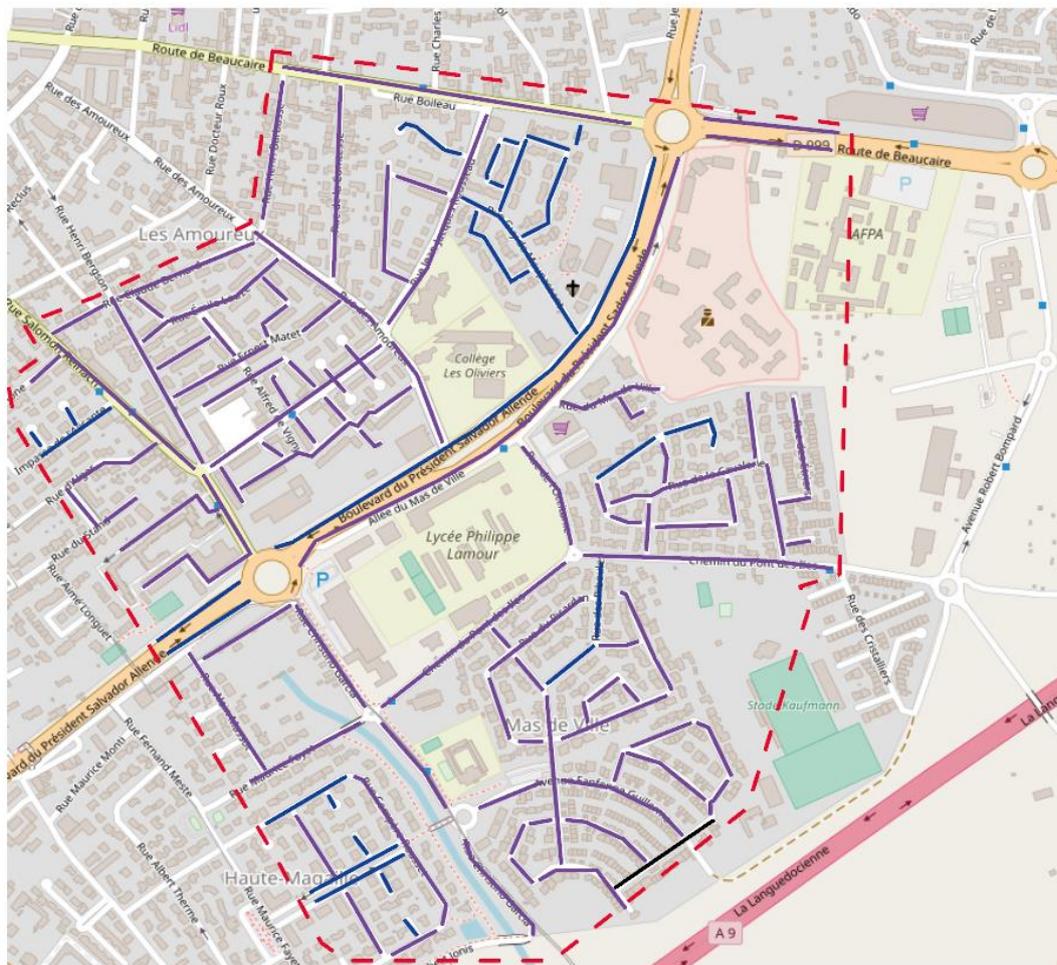
Le parc du Mont Duplan ainsi que le square des droits de l'Enfant sont les polarités vertes et récréatives de la zone. L'aménagement multi générationnel proposé est récent et qualitatif. C'est un espace animé où il est agréable de se balader.

Les avenues du Mont Duplan et Péladan (aux abords du Collège du Mont Duplan) qui font la liaison entre le Nord et le Sud du quartier, sont marquées par des circulations automobiles élevées et des discontinuités piétonnes qui rendent peu agréables et sûres les cheminements piétons. Le jalonnement y est difficile.

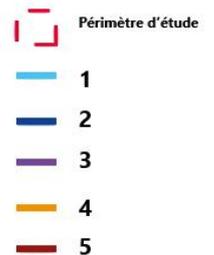
### ***Secteur du Lycée Philippe Lamour et du Collège les Oliviers***

#### **Parvis du Lycée et secteur résidentiel environnant**





Evaluation qualitative de l'espace public  
Zone :  
Collège du Monty Duplan



Ce secteur, comprenant deux établissements scolaires majeurs (un lycée et un collège), un quartier à dominante résidentiel et un tronçon du Boulevard Salvador Allende, est marqué par un aménagement très hétérogène en termes d'espace public.

Le trafic routier est important sur le boulevard Allende. La vitesse y est élevée. Les traversées piétonnes d'un côté à l'autre de la route peuvent être longues et se font en plusieurs phases. Les trottoirs sont larges et continus aux abords du Lycée Lamour. Les piétons qui les empruntent se sentent en sécurité. Cet axe représente une véritable coupure entre les deux établissements scolaires, ainsi qu'entre les quartiers résidentiels situés de part et d'autre. Cette situation affecte fortement les déplacements des élèves du Lycée Lamour qui se rendent de l'autre côté du boulevard pour emprunter les transports collectifs ou pour rejoindre le quartier Les Amoureux.

Le parvis du Lycée Philippe Lamour ainsi que l'allée du Mas de ville qui jouxte un ensemble commercial (commerces, tabac ...) sont les polarités piétonnes du secteur.

A l'intérieur des secteurs résidentiels, la circulation est très faible et pacifiée. La configuration de la voirie (voirie dédiée à l'accès aux logements, souvent en impasse) favorise fortement le confort des piétons. Toutefois, les circulations piétonnes peuvent être interrompus (rétrécissement voire absence de trottoirs, voitures stationnées sur le trottoir...) et le jalonement y est difficile.

La route de Beaucaire se caractérise par une configuration très routière (aménagement en ligne droite, peu de passages piétons, peu d'activités...), favorisant avant tout les flux automobiles. De plus, les trottoirs restent étroits et occupés par des arbres ou du mobilier urbain. La circulation à pied est rendue très difficile.

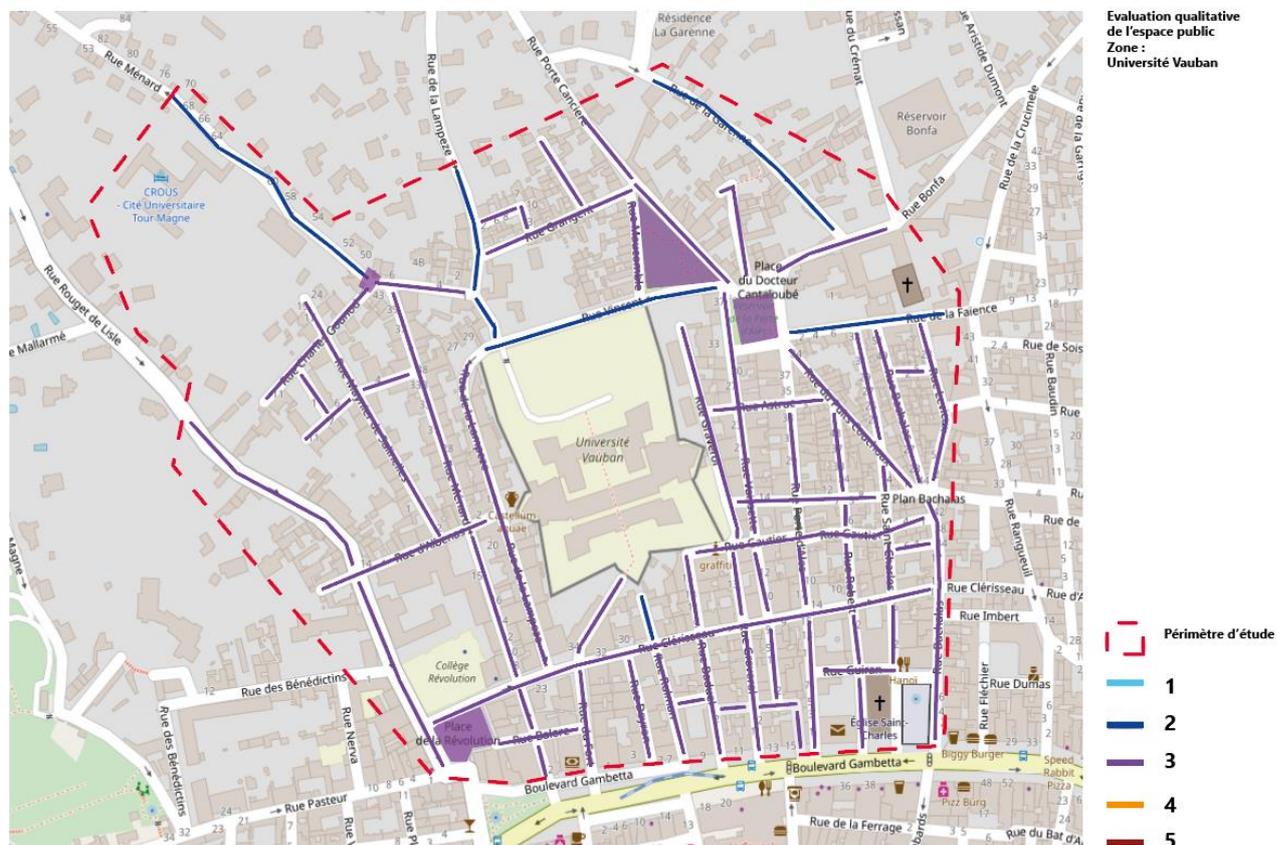
Il est toutefois important de noter la présence d'une piste cyclable protégée, permettant le déplacement vers le centre-ville.

La rue Salomon Reinach présente un aménagement favorable aux véhicules et une circulation soutenue. Les trottoirs sont étroits et l'environnement est peu attractif (présence de murs rendant le déplacement monotone et peu intéressant). Cet axe est par ailleurs difficile à traverser, représentant une coupure urbaine dans le quartier Les Amoureux.

La rue Christino Garcia longe un canal de dérivation des eaux de pluie appréciable pour sa qualité paysagère.

## Secteur de l'université Vauban

### Rue Clérisseau et rue Robert



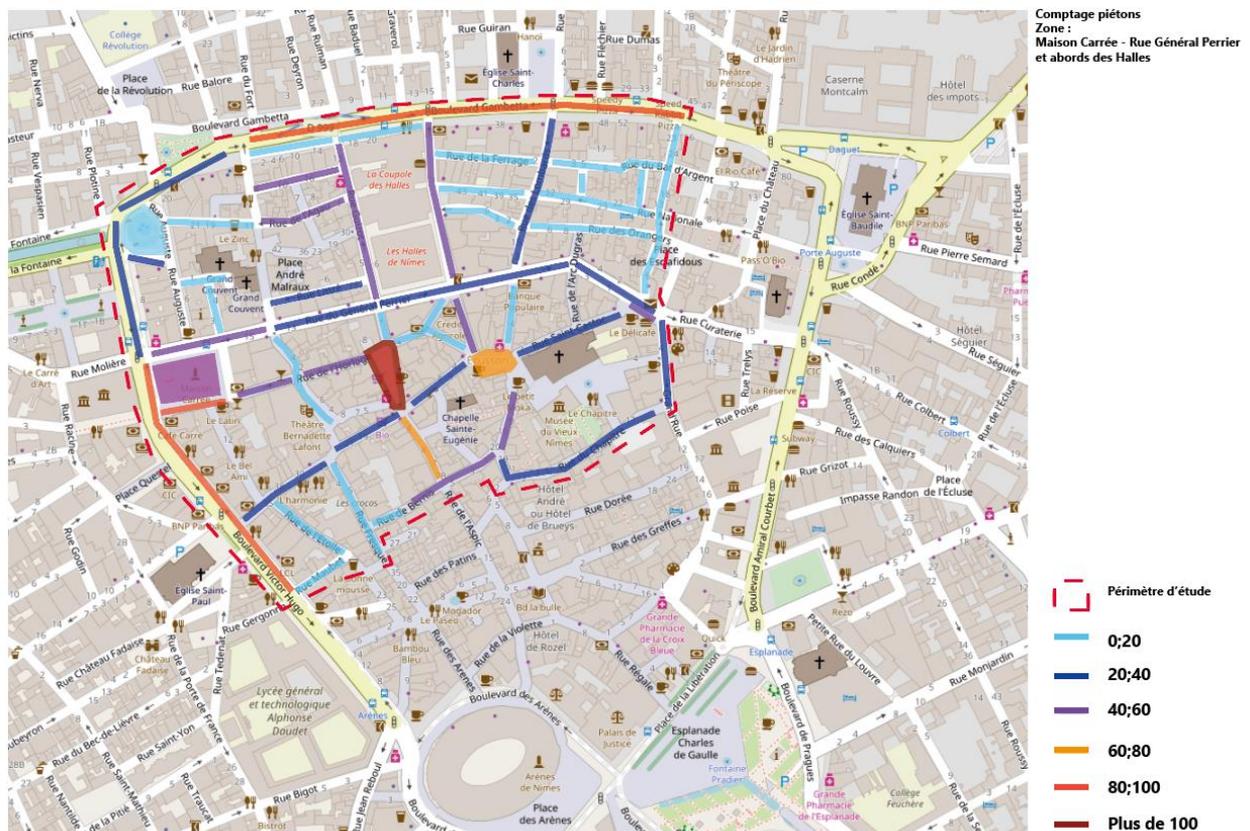
Le secteur de l'université Vauban se caractérise par un aménagement assez homogène. Il s'agit de rues très locales appartenant au faubourg Nord de la ville. La plupart de ces rues se caractérisent par trafic faible, par des trottoirs très étroits, voire inexistants, et par des espaces publics très confortables pour les piétons. Ces espaces fonctionnent comme de véritables espaces partagés (même s'ils ne sont pas réglementés en zone de rencontre) favorisant les déplacements à pied. Certaines rues, telles que la rue Robert ou la rue de la Baume bénéficient de plus d'aménagements paysagers très qualitatifs (végétation, fleurs, street art...), rendant agréable le déplacement à pied.

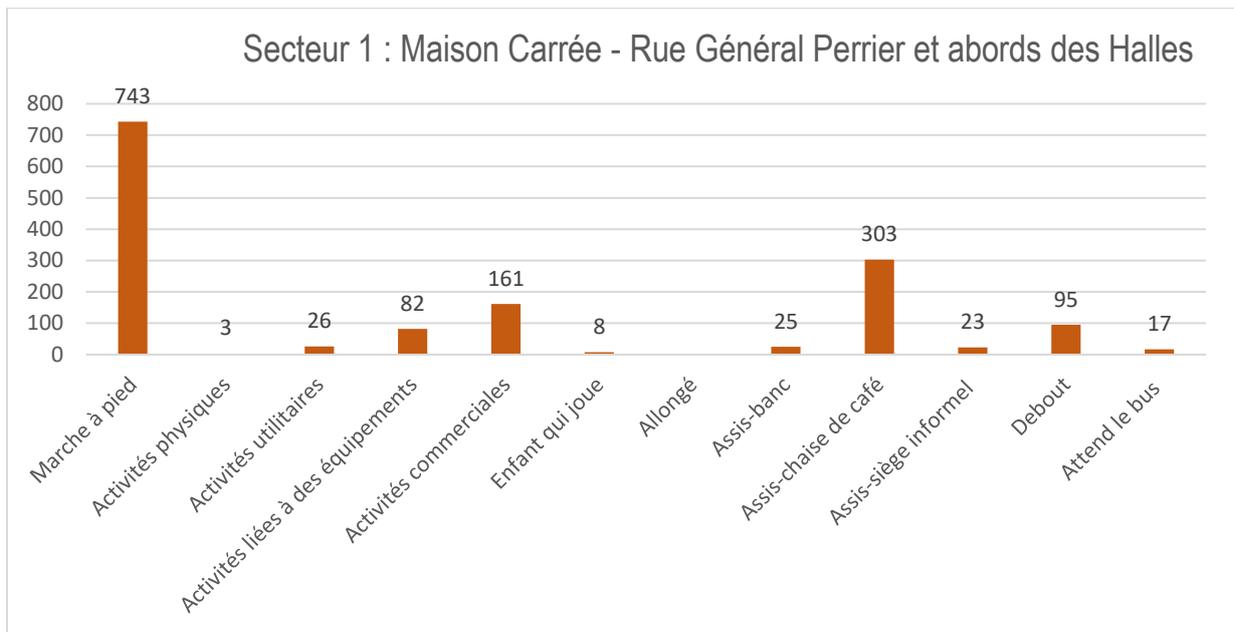
Toutefois, les rues principales de ce secteur, notamment la rue Clérisseau et la rue Bachalas, se caractérisent par un trafic soutenu. Bien que pas très élevé, ce trafic rentre en conflit avec les flux piétons, notamment en raison de la très faible largeur des rues et des trottoirs. Cette situation a pour avantage de réduire fortement la vitesse des véhicules, mais génère une gêne importante pour les piétons, qui se voient parfois obligés de s'écarter pour laisser place aux véhicules. Cette situation est particulièrement complexe aux abords des secteurs fortement fréquentés par les piétons, tels que le secteur de la montée du Fort (point d'accès à l'université, nombreux commerces, etc).

### V.I.III Analyse des flux piétons

#### Secteur de la Maison Carrée

Comptages effectués le Mardi 17 Juillet entre 10 h et 12 h





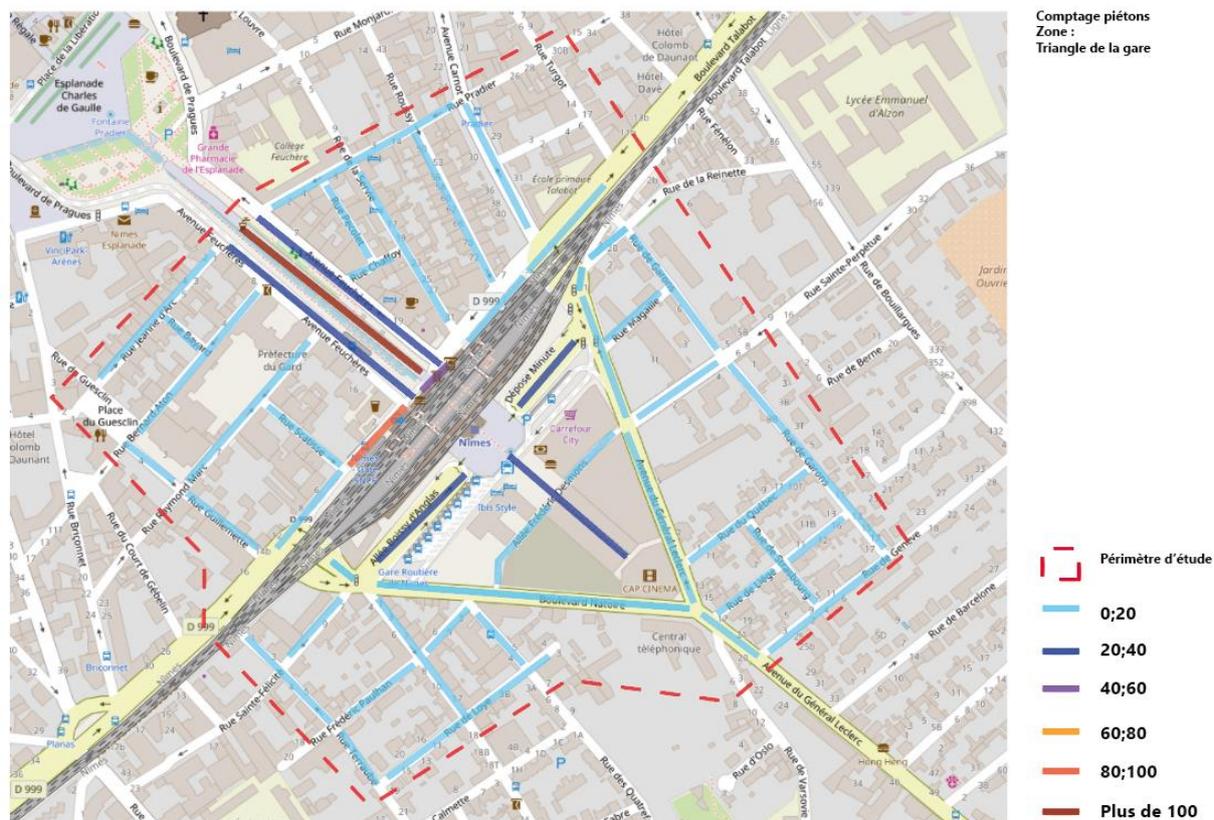
En semaine, le secteur de la Maison Carrée est le secteur où le nombre de piétons est le plus important parmi les sites étudiés. 1486 piétons ont été comptés sur l'ensemble de la zone sur des périodes représentatives de 5 minutes. 743 (soit 52 %) se déplacent à pied à allure soutenue tandis que 48 % réalisent une activité dite « optionnelle ».

Les activités liées à des équipements (Maison Carrée par exemple) ainsi que celles liées aux activités commerciales (commerces de la rue Perrier, commerces des rues de l'Ecusson et Shopping Center du boulevard Gambetta) sont prépondérantes dans les motifs de déplacements.

Cette zone est aussi marquée par un nombre important de personnes assises en terrasses de bars, de cafés ou restaurant. Cela s'explique par l'identité et le caractère touristique du lieu, l'aménagement des espaces publics et la saisonnalité estivale.

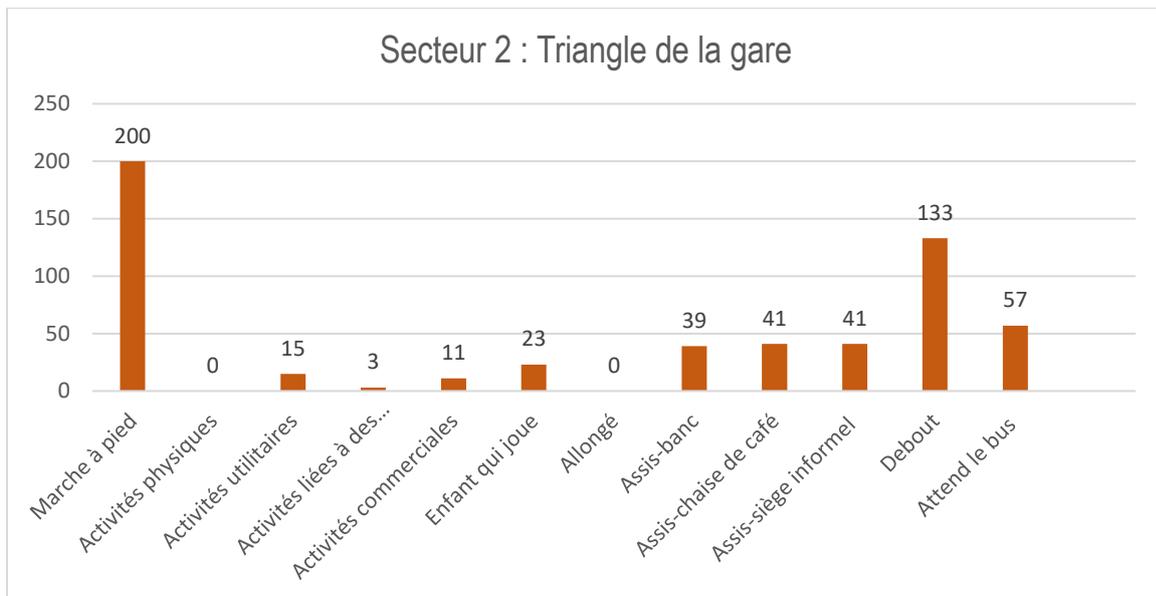
## Secteur du triangle de la Gare

Comptages effectués le Mardi 17 Juillet entre 14 h et 16h



En semaine, le secteur de la gare est fréquenté par un peu moins d'1/3 du total de fréquentation du secteur de la Maison Carrée. 563 piétons ont été comptés sur l'ensemble de la zone sur des périodes représentatives de 5 minutes.

La distribution de ces piétons est inégale dans la zone. Ainsi, les 3-4 des piétons se concentrent sur les Avenues de la Méditerranée et Feuchères. Les autres segments de la zone ont une affluence faible (moins de 20 piétons comptabilisés).



Parmi les 563 piétons comptabilisés, 35 % étaient en mouvement et 65 % étaient statiques.

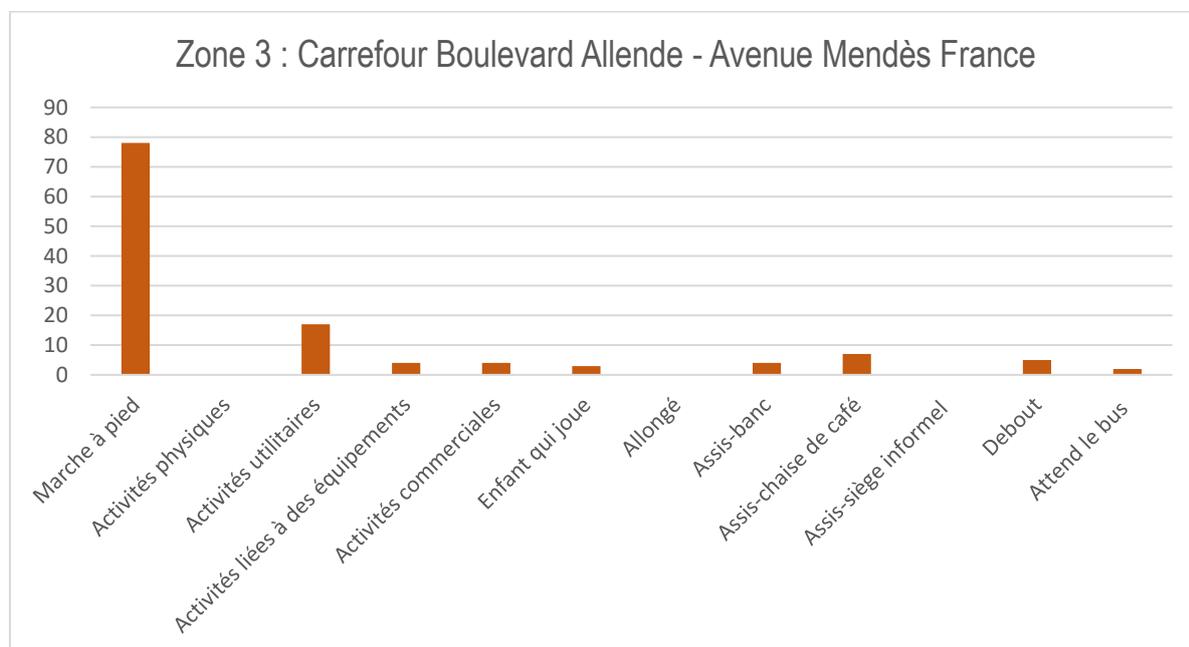
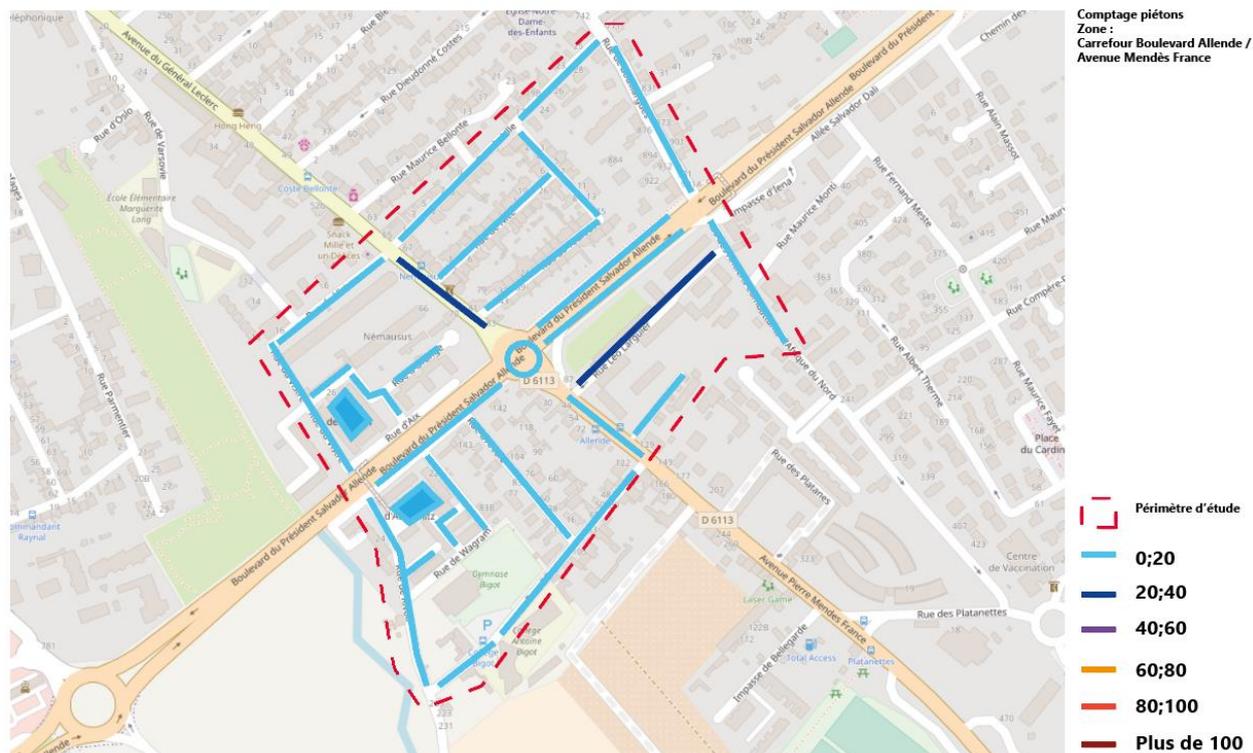
Les piétons ne se déplacent pas seulement dans l'espace public, ils y séjournent également, ce qui marque un intérêt et un sentiment positif vis-à-vis de cet espace. Le lieu est vécu comme une destination en soi, comme un lieu à vivre et pas seulement à traverser.

La grande majorité de ces personnes statiques ont été comptabilisés Boulevard du Sergent Triaire ( en attente d'un bus), sur l'Avenue de la Méditerranée (polarité commerciale) ou sur l'Avenue Feuchères (profitant de l'espace public qualitatif).

L'aménagement de l'espace public de l'Avenue Feuchères et le mobilier urbain à disposition offrent une gamme d'appropriation plus ou moins larges aux usagers. Le nombre important de bancs publics et de murets permettent l'adoption de postures de type divers : debout, appuyé, assis, couché. Elles permettent de nombreuses activités comme : se restaurer, se reposer, attendre, jouer, observer, communiquer, lire, se sociabiliser, rêvasser ...

## Secteur du croisement de l'Avenue Allende et du Boulevard Mendès France

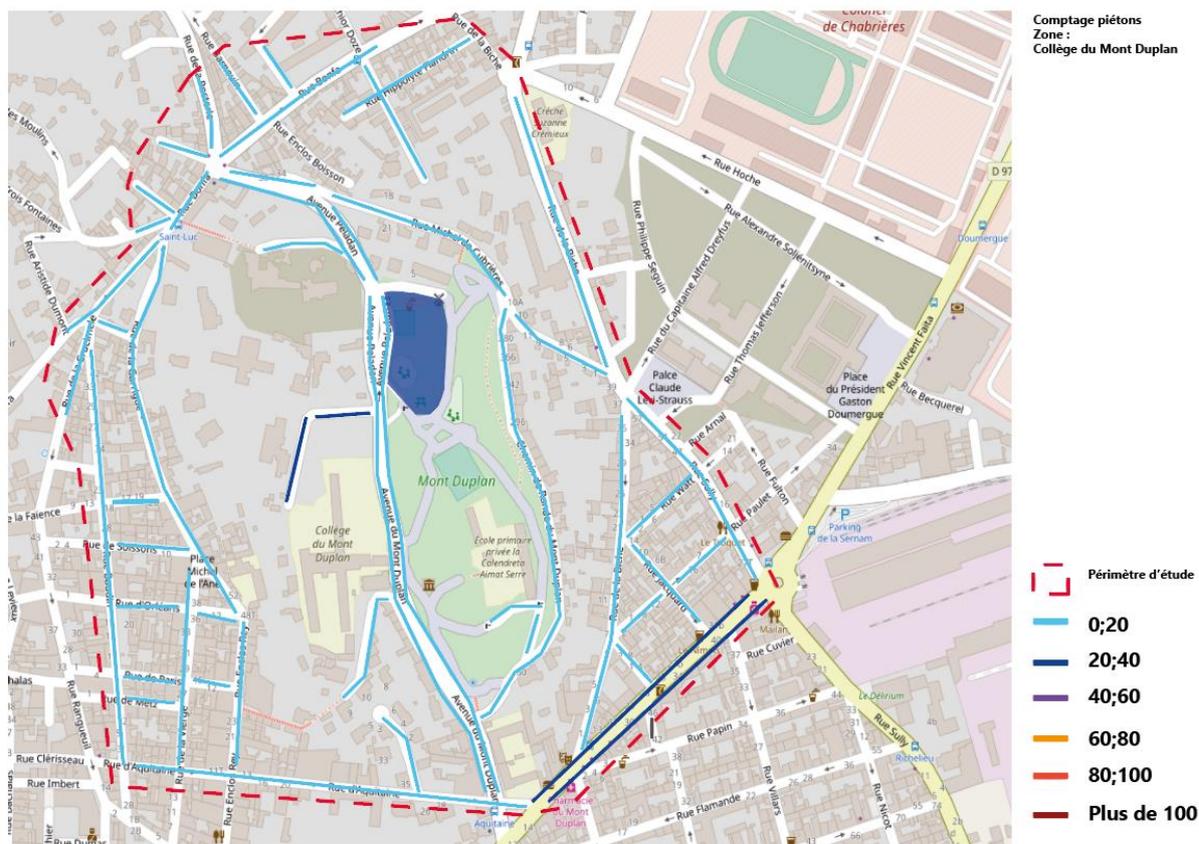
Comptages effectués le Mardi 17 Juillet entre 16 et 18h



Ce secteur est le plus faiblement emprunté en termes de flux piétons. Ont été dénombrés seulement 124 piétons dont 63% se déplacent à pied à allure soutenue. Cette zone est marquée par un tissu résidentiel avec une part importante de déplacements utilitaires liées à l'accès au logement. Le peu de commerces et d'équipements, le peu d'aménagements ainsi que le flux important de véhicules qui traversent la zone ne permettent pas de créer les conditions nécessaires pour s'arrêter et profiter du lieu.

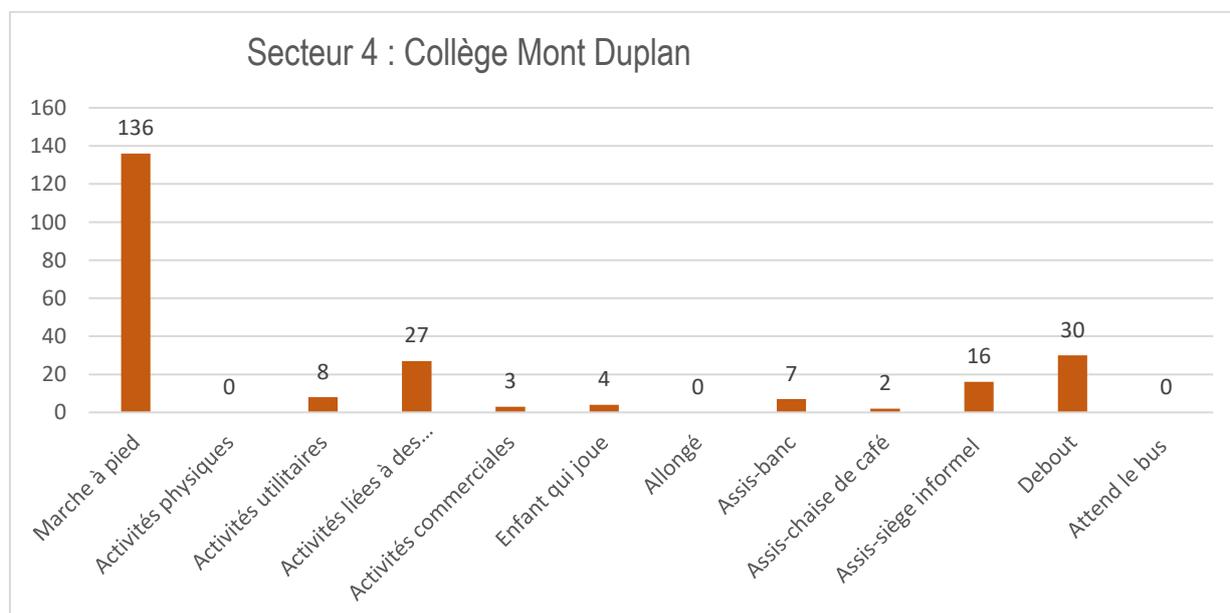
## Secteur du Collège Mont Duplan

Comptages effectués le Mardi 11 Septembre entre 16h et 17h



233 piétons ont été comptés sur l'ensemble de la zone sur des périodes représentatives de 5 minutes.

La distribution de ces piétons est inégale dans la zone. Ils se concentrent le long de l'Avenue Gambetta, aux abords directs du Collège et dans le parc du Mont Duplan. Les autres segments de la zone ont une affluence faible (moins de 20 piétons comptabilisés).



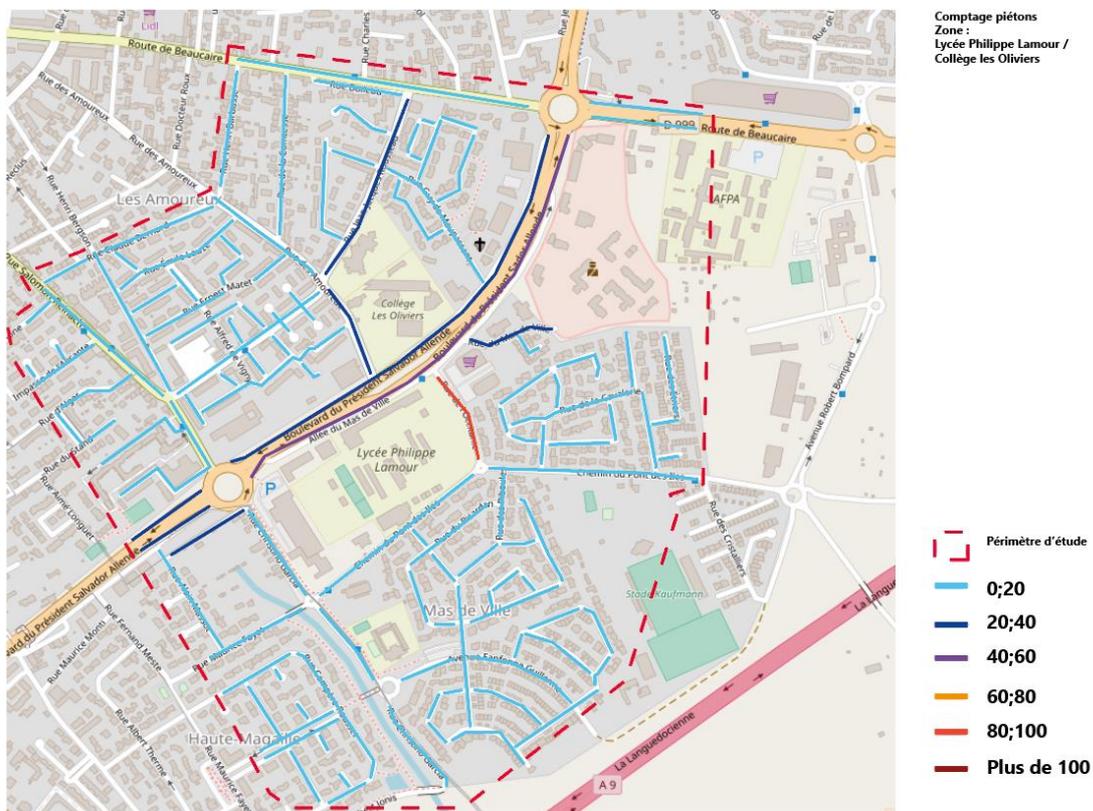
Parmi les 233 piétons comptabilisés, 76 % étaient en mouvement et 24 % étaient statiques.

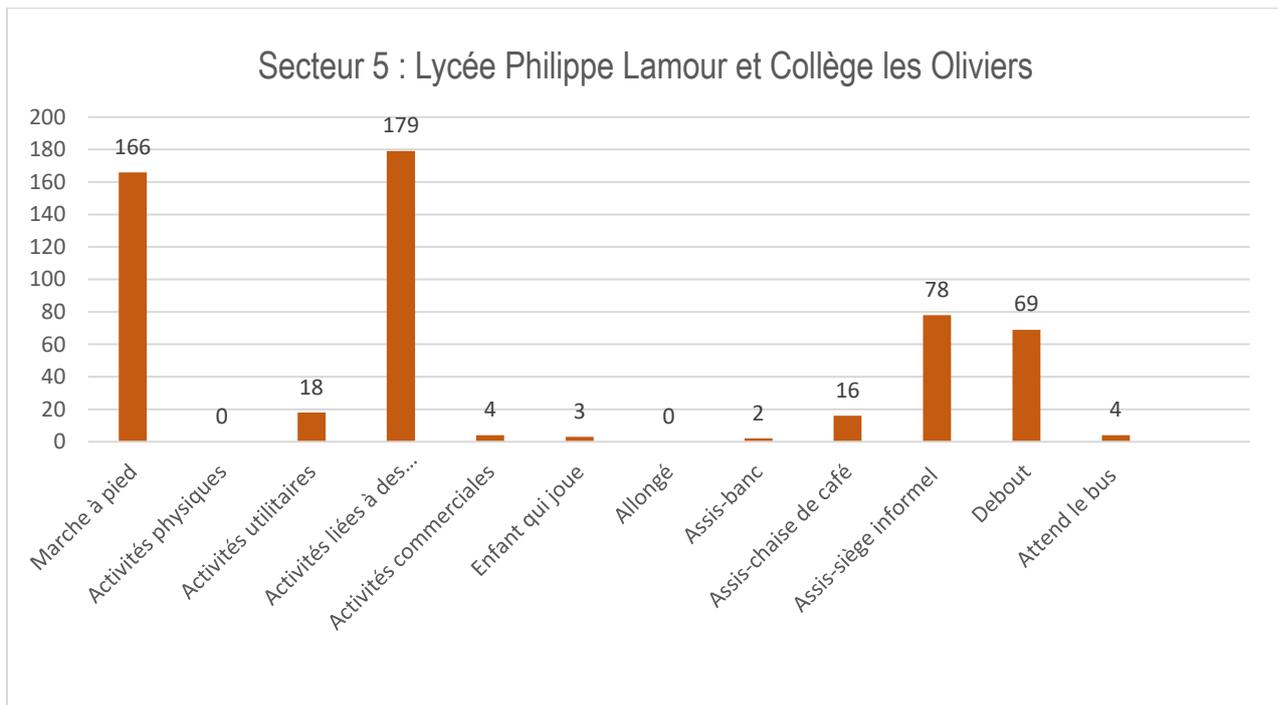
Les piétons ne se déplacent pas seulement dans l'espace public, ils y séjournent également, ce qui marque un intérêt et un sentiment positif vis-à-vis de cet espace. Le lieu est vécu comme une destination en soi, comme un lieu à vivre et pas seulement à traverser.

La grande majorité des personnes statiques ont été comptabilisés aux abords du collège Duplan et au sein du parc du Mont Duplan (profitant de l'espace public qualitatif et des aménagements mise en place ...)

## Secteur du Lycée Philippe Lamour et du Collège les Oliviers

Comptages effectués le Mardi 11 Septembre entre 12h et 13h





Ce secteur est marqué par une polarisation des flux piétons autour du Lycée Philippe Lamour et du Collège les Oliviers (boulevard Allende, rue Rousseau, rue les Amoureux).

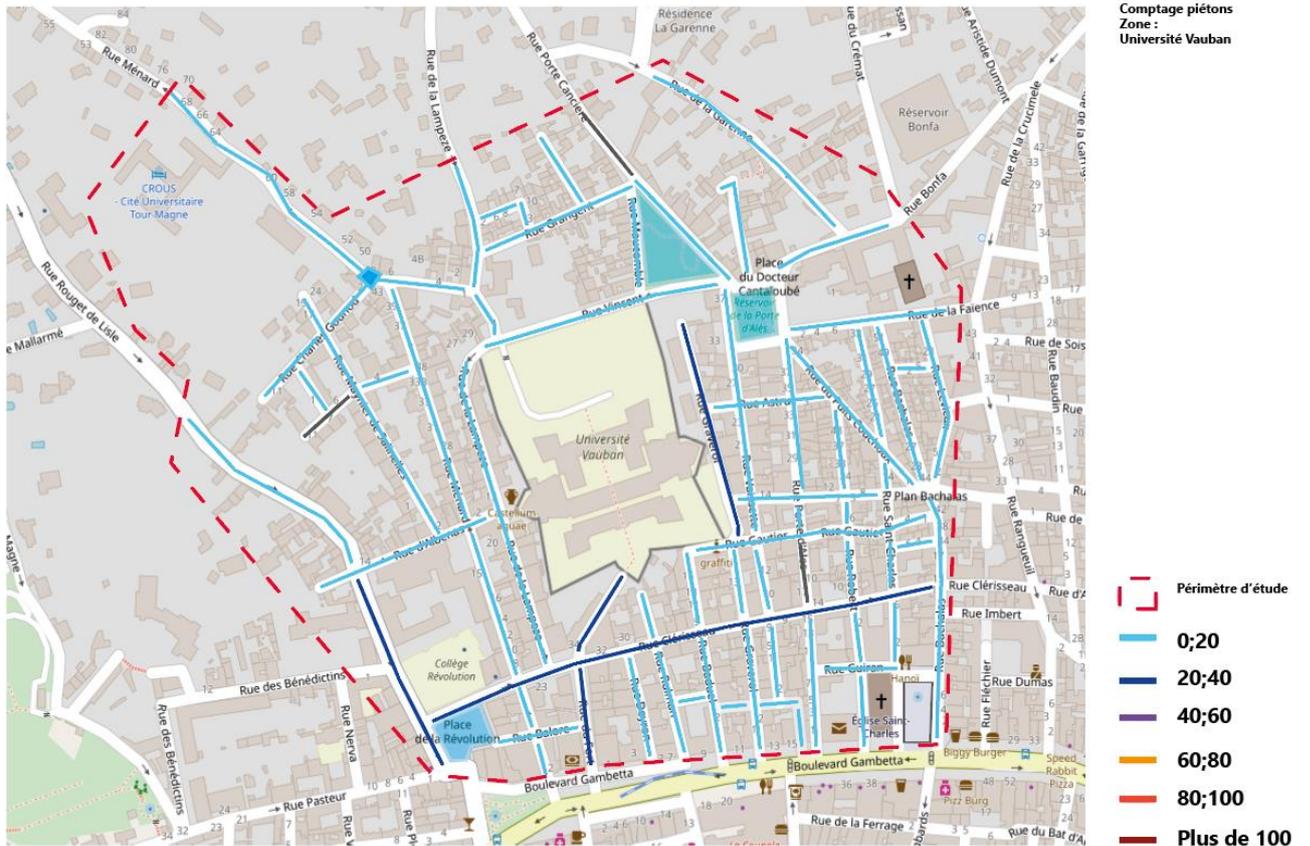
Ont été dénombrés 370 piétons dont la moitié (49 %) sont clairement identifiables comme des lycéens, collégiens ou personnes ayant un lien direct avec ces deux établissements scolaires.

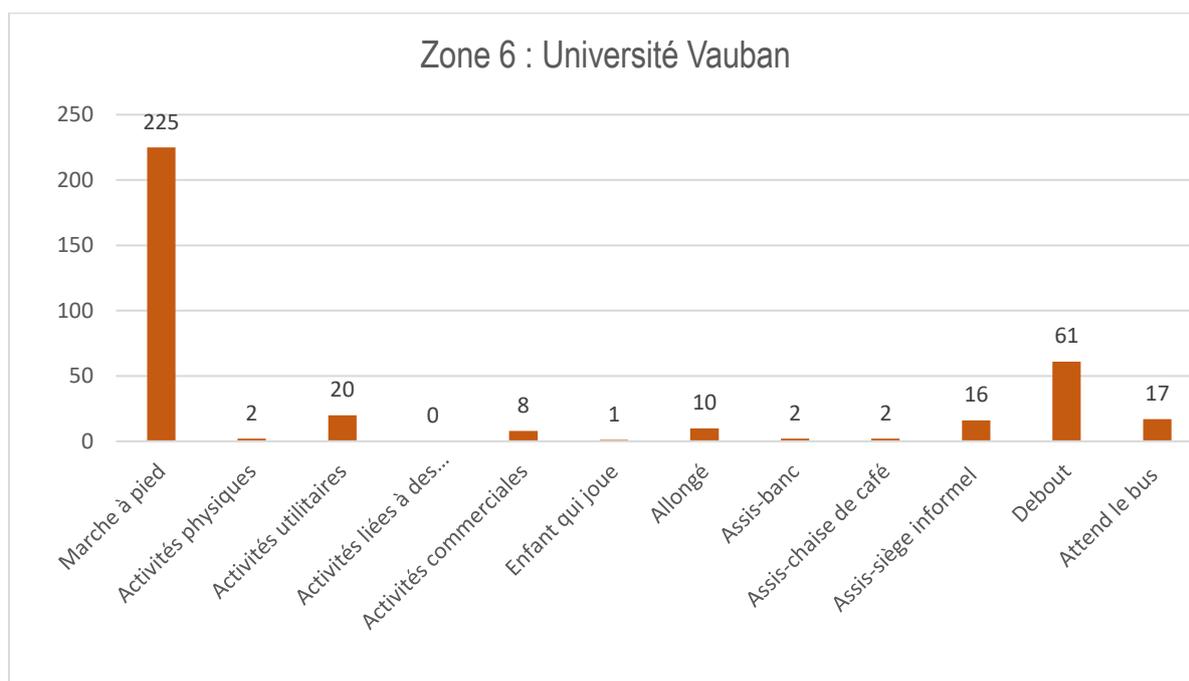
Cette zone est marquée par un tissu résidentiel. Une part importante des piétons comptabilisés auraient un motif de déplacement lié à l'accès au logement (pause de midi).

Le peu de commerces et d'équipements, le peu d'aménagements ainsi que le flux important de véhicules qui traversent la zone ne permettent pas de créer les conditions nécessaires pour s'arrêter et profiter du lieu. En conséquence, les personnes statiques (le long du boulevard Allende ou sur le parvis du Lycée) restent principalement debout ou sont assis sur un siège informel.

# Secteur de l'Université Vauban

Comptages effectués le Mardi 11 Septembre entre 16h et 17





Au total, 367 piétons ont été comptabilisés sur ce secteur. Les flux piétons sont particulièrement importants sur la rue Rouget de Lille (présence de nombreux commerces), sur la rue Clérisseau (axe de distribution des flux, présence de commerces, proximité de l'université), sur l'axe rue Georges Salan / rue du Fort (point d'accès / sortie à l'université, liaison avec le boulevard Gambetta) et sur la rue Graverol (forte densité de logements). Les autres rues du secteur présentent un nombre de piétons très faible, en lien avec leur statut local.

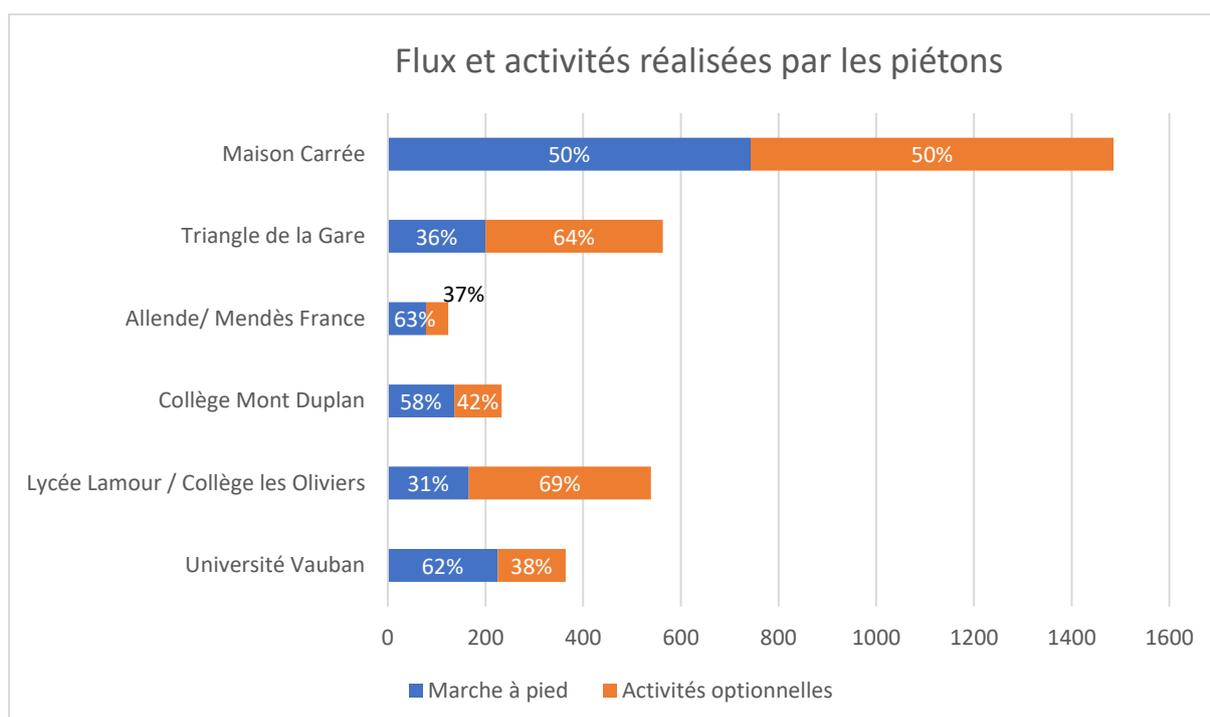
Il est intéressant de noter que la plupart des personnes observées sont des marcheurs. A priori, ils ne réalisent pas une activité stationnaire sur le secteur, mais ne font que traverser le tronçon considéré. Il s'agit notamment d'étudiants de l'université se rendant au centre-ville ou des personnes rentrant chez elles le soir. Seules quelques personnes assises ou debout ont été observées aux abords de l'université et des commerces situés rue Clérisseau ou rue du Fort. A ce jour, le secteur Vauban n'est pas assez attractif pour représenter une destination à part entière pour les piétons.

## Synthèse de la qualité des espaces publics

Secteur	Confort image et	Accès liaisons et	Activités	Circulation	Moyenne générale
Maison Carrée	3.37	3.54	2.25	4.70	3.47
Triangle de la Gare	2.78	3.57	1.40	4.07	2.95
Allende / Mendès France	2.54	3.21	1.26	3.90	2.73
Collège du Mont Duplan	3.07	2.57	1.03	4.08	2.69
Lycée Lamour / Collège les Oliviers	3.33	2.49	1.27	4.17	2.86
Université Vauban	2.88	2.56	1.24	4.50	2.80

Le tableau ci-dessus détaille les notes associées aux secteurs étudiés selon les différents critères pris en compte dans la notation globale. Le secteur de la Maison Carrée est celui présentant la meilleure moyenne.

Il est important de noter le fait que les critères de notation n'ont pas la même pertinence selon le secteur auxquels ils s'appliquent. La note portant sur les activités de la Maison Carrée (pouvant paraître basse) inclut le fait que plusieurs segments correspondent à des petites ruelles du centre historique sans commerces ni activités.



Le diagramme récapitulatif ci-dessus montre la différence de fréquentation des piétons pour les différents secteurs étudiés.

Au-delà des simples différences de fréquentation, on observe également une importante variation dans les activités réalisées par les usagers des espaces publics. Ainsi, quand la zone « Allende – Mendès France » apparaît comme un lieu purement utilitaire, les deux zones du Triangle de la Gare et de la Maison Carrée sont quant à eux empruntés à des fins utilitaires mais aussi « optionnelles ».

- La zone de la Maison Carrée, au cœur de l'Ecusson jouit de :
  - son positionnement en cœur d'Ecusson,
  - son patrimoine remarquable
  - ses activités culturelles et commerciales variées
  - sa piétonnisation partielle
  - son rabattement en transports collectifs

Le fait d'être en secteur sauvegardé procure à l'espace une patrimonialisation (préservation, matériaux de qualité, propreté) et des activités qui rendent agréable et accueillant le lieu pour une pratique piétonne.

- La zone du Triangle de la Gare est ambivalente avec des flux piétons polarisés autour de 3 axes :
  - Boulevard Sergent Triaire
  - Avenue Feuchères
  - Avenue de la Méditerranée

L'usage (personnes attendant le bus ou assises notamment) et l'aménagement qualitatif en font des espaces d'accueil pour une interruption de la marche. Cependant ceci se vérifie le long de la voie ferrée uniquement.

Les rues adjacentes de faubourg ne sont que peu fréquentées eu égard à des dysfonctionnements en termes de lisibilité, de jalonnement et de trottoirs non adaptés. Ces rues sont essentiellement résidentielles et n'ont pas vocation à accueillir un public autre qu'utilitaire (allant vers son logement ou son emploi).

- La zone du croisement du Boulevard Allende et de l'Avenue Mendès France est marquée par un tissu résidentiel avec très peu de locaux commerciaux. Le flux automobile est élevé et constant. Les coupures que ce flux génère (sentiment d'insécurité et ambiance urbaine pauvre) et le manque d'aménagements qualitatifs au sein de l'espace public en font un espace peu « accueillant » pour la pratique de la marche à pied.
- La zone du Collège Mont Duplan est caractérisée par une pente importante, qui ne favorise pas la marche à pied. Les deux polarités de la zone sont le collège et le parc du Mont Duplan. Un nombre important de piétons a été comptabilisé aux abords de ces sites. L'aménagement du parc est qualitatif et multigénérationnel. Son positionnement en hauteur de Nîmes en fait un point de vue sur la ville remarquable. Le flux automobile en direction des garrigues habitées est constant et élevé. Au nord de la zone (autour de la rue Bonfa), les cheminements piétons sont difficiles (rues étroites en pentes, faible largeur des trottoirs, interruption soudaine des trottoirs ...). La majorité des piétons observés réalisaient des activités contraintes (marche à pied). Une part relativement importante d'entre eux réalisaient des activités optionnelles, notamment en lien avec les commerces et les arrêts de bus de la rue Faïta. Les autres rues du faubourg sont très peu fréquentées.
- La zone du Lycée Lamour et du collège les Oliviers est marquée par le passage de l'Avenue Allende qui la coupe en deux d'Est en Ouest. Cette zone est caractérisée par un fort tissu résidentiel et assez peu de commerce (polarisation autour du Rond-Point de Jardiland). Le flux automobile est constant et élevé. L'espace public adjacent au Lycée Lamour est agréable mais l'aménagement en termes de bancs et de

mobilier urbain est limité par rapport à la demande estudiantine élevée. Une majorité des personnes réalisaient des activités optionnelles, s'agissant notamment d'élèves assis ou debout aux abords des deux établissements scolaires. Ces activités ne peuvent forcément être associées à une attractivité de ces espaces publics, mais plutôt à une forte demande de lieux d'attente générée par les établissements scolaires. Une part plus modérée des usagers circulaient à pied. Il s'agit notamment d'élèves rentrant chez eux à midi.

- La zone de l'Université Vauban présente en même temps des rues principales fréquentées par des véhicules, très étroites et peu attractives pour les piétons et des rues résidentielles très peu circulées, très étroites et relativement attractives pour les piétons. La différence principale vient des conditions de partage de l'espace entre les véhicules et les piétons : les rues principales souffrent de nombreux conflits, tandis que les rues résidentielles fonctionnent comme des espaces partagés. Dans cette zone, la majorité des usagers réalisent des activités contraintes (marche à pied vers une destination précise). A titre d'exemple, les étudiants en provenance de l'université se rendent à un des arrêts de bus du boulevard Gambetta. Peu de personnes pratiquent des activités stationnaires sur l'espace public, démontrant la faible attractivité de cette zone en tant que destination des piétons.

## **VI. Demande actuelle et potentielle des modes actifs**

### **VI.1 Les habitudes de mobilité des habitants de Nîmes (2015)**

#### **VI.1.1 Note méthodologique**

Les résultats de la partie VI sont issus de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) menées sur le territoire de l'agglomération Nîmoise par Nîmes Métropoles entre Novembre 2014 et Mars 2015.

#### **But de l'EMD :**

L'enquête questionne les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération Nîmoise. Elle a pour principaux objectifs de :

- Définir un état des lieux de la mobilité au sein de l'agglomération
- Quantifier et comprendre l'utilisation des différents modes de transport
- Connaître les opinions des habitants en matière de déplacements

#### **Public interrogé :**

Un tirage au sort a été effectué. Des logements ont ainsi été sélectionnés. Tous les occupants âgés de plus de 5 ans et composant le ménage ont été interrogés de manière à constituer un échantillon représentatif des habitants de l'agglomération.

#### **Chiffres clés :**

- 56 communes concernées : 27 de l'agglomération et 29 hors territoire
- 2522 ménages interrogés soit 2 % de la population des 56 communes concernées
- 31 secteurs de tirage, dont 9 à Nîmes

Les résultats de cette enquête permettent de disposer d'une connaissance fine des pratiques de mobilité sur le territoire, y compris sur l'utilisation des modes actifs.

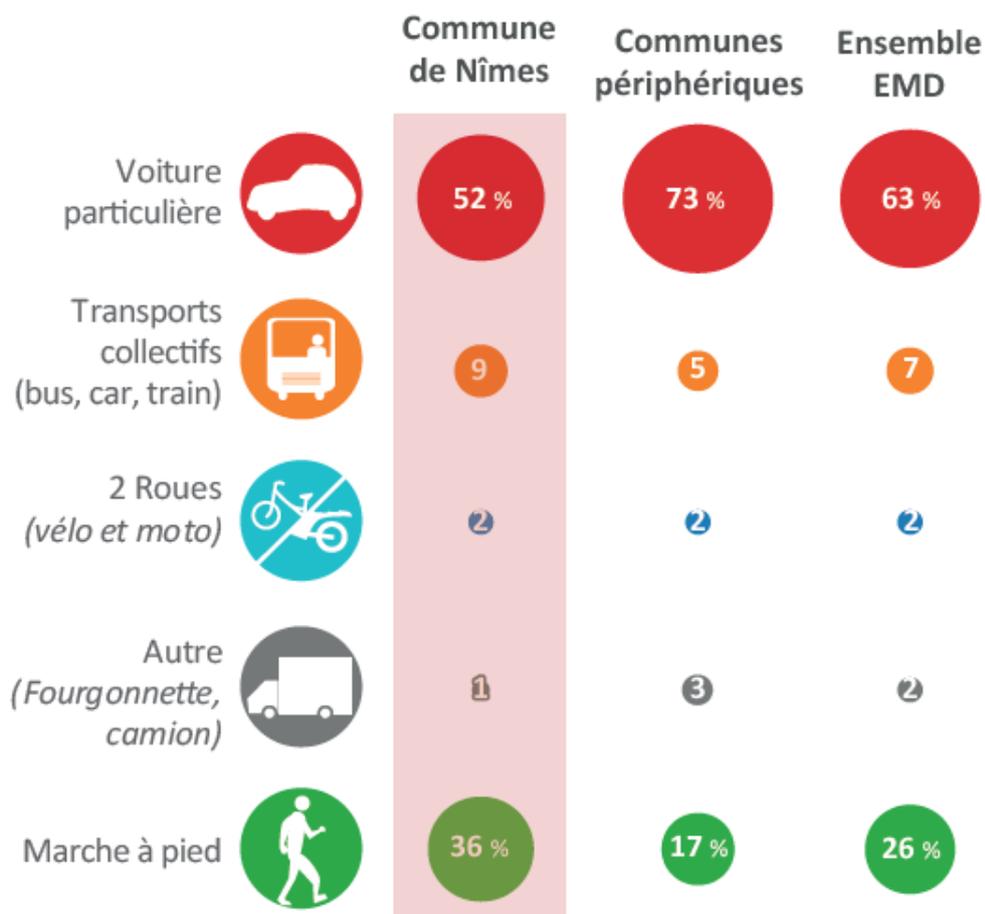
## VI.1.II Les parts modales des modes actifs selon les secteurs

*Une part modale élevée pour la marche à pied et très faible pour le vélo*

- Par jour un habitant ...



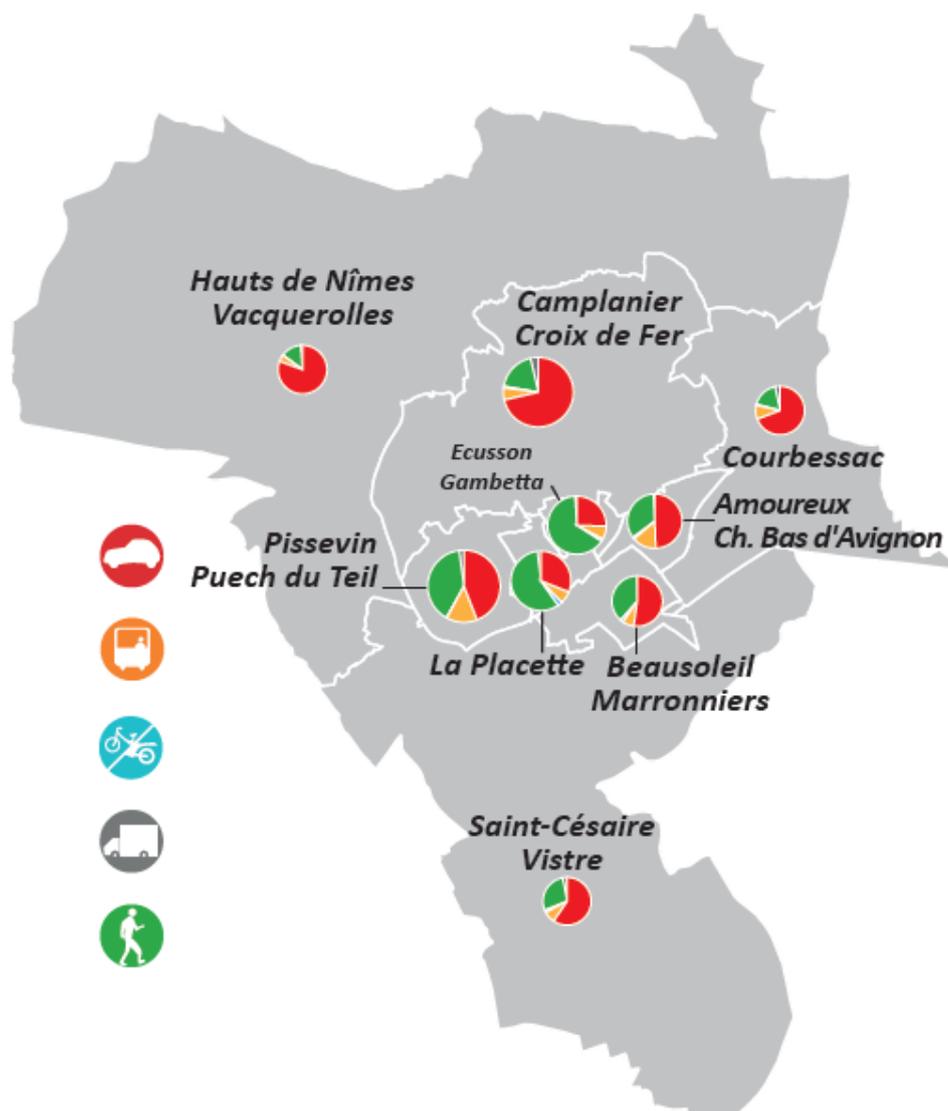
- Plus de la moitié des déplacements des Nîmois se font en voiture ...



Les Nîmois effectuent plus de la moitié de leurs déplacements en voiture. Un déplacement sur trois se fait à pied. La part du vélo reste relativement faible par rapport aux autres modes de déplacements (2%).

**Des différences très importantes pour la marche selon le secteur, mais une part du vélo qui reste faible pour toutes les zones**

Cartographie des parts modales par secteur (source : EMD)



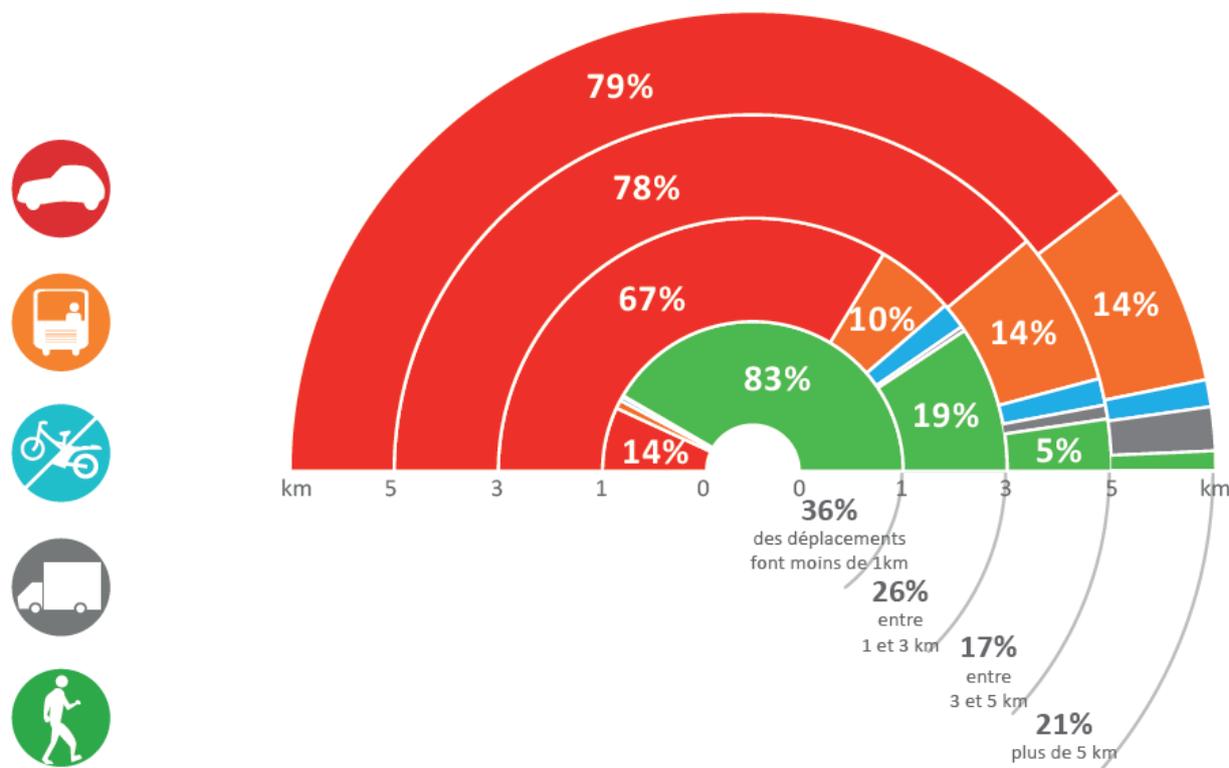
Dans le centre de Nîmes ainsi que dans les faubourgs (dans une moindre mesure), la marche à pied constitue le mode de déplacement dominant pour les déplacements quotidiens. Les quartiers Nord et les Hauts de Nîmes ainsi que les quartiers Sud sont ceux où les déplacements sont les plus motorisés. L'éloignement aux différents pôles générateurs de déplacements, la densité faible, le relief, ainsi que le caractère résidentiel de ces quartiers en sont des explications.

Les résidents des garrigues effectuent entre 70 et 80 % de leurs déplacements en voiture, contre moins de 30 % pour ceux du centre-ville. Ces derniers privilégiant la marche à pied pour 65 % de leurs déplacements.

La part modale du vélo est faible tous secteurs confondus.

### VI.I.III Les modes utilisés selon la distance du déplacement

Graphique des modes utilisés selon la distance du déplacement (source : EMD)



#### Les nîmois réalisent au quotidien 493 200 déplacements :

- Un déplacement sur trois fait moins d'1 km et s'effectue majoritairement à pied (83 %).
- Au-delà d'1 km, la voiture est le mode dominant et la part de la marche chute fortement.
- Les transports collectifs sont utilisés dans 1 déplacement sur 7 au-delà de 3 km.
- La part des 2 roues (vélo et moto) n'excède pas les 2% quelle que soit la distance.

La marge de progression pour les modes actifs signifie un report modal de la voiture vers les modes actifs.

Au sein des déplacements de moins de 1 km, 14 % le sont en voitures. Cela représente 76 509 déplacements susceptibles d'être réalisés à pied (à partir de la distance uniquement).

Pour les déplacements entre 1 et 3 km, 67 % sont réalisés en voiture. Cela représente 22 136 déplacements susceptibles d'être réalisés à vélo (à partir de la distance uniquement).

Cependant, la distance n'est pas le seul facteur pour évaluer le potentiel des déplacements en modes actifs. En effet, une partie des déplacements courts sont réalisés dans le cadre d'une chaîne de déplacements quotidiens dans laquelle la voiture individuelle conserve toute sa pertinence. De plus, cette évaluation préalable ne prend pas en compte les contraintes liées au relief, notamment au Nord de la Ville, ainsi que celles liées à la présence du trafic automobile.

## VI.I.IV La mobilité active aujourd'hui

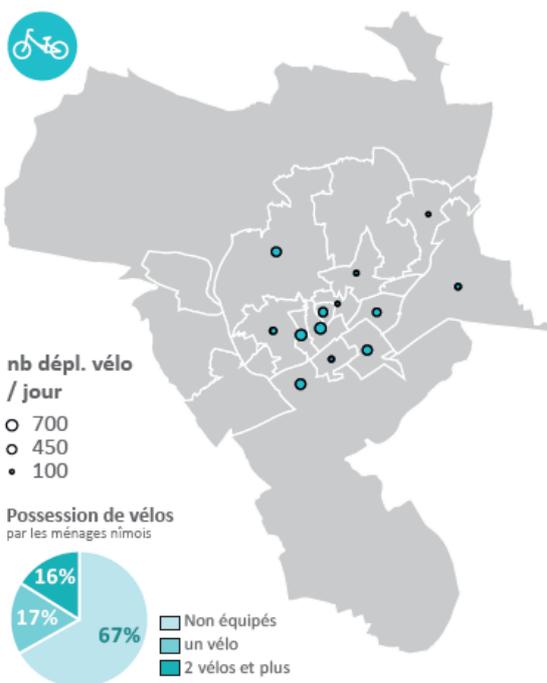
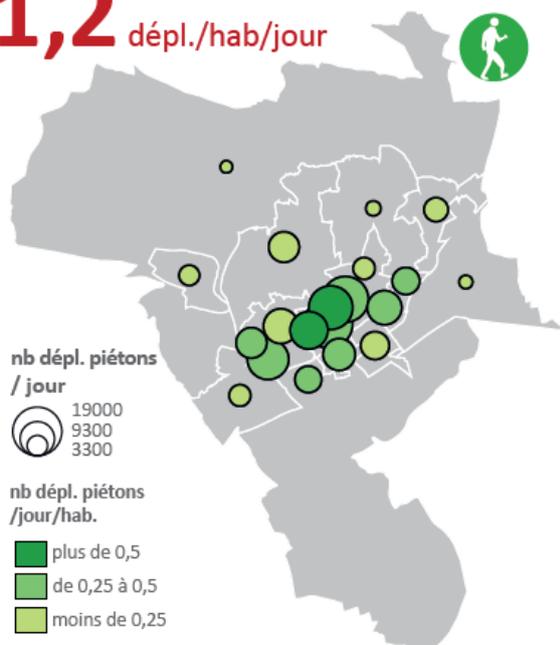
Cartographie de l'état de la pratique des modes actifs (source : EMD)

### Quelle pratique des modes actifs : marche à pied et vélo ?



# 1,2

dépl./hab/jour



Les déplacements piétons sont importants dans le centre-ville et les quartiers reliés par les transports en commun. Le Nord et le Sud de la commune ont un nombre de déplacements piétons/jours inférieur à 0.25.

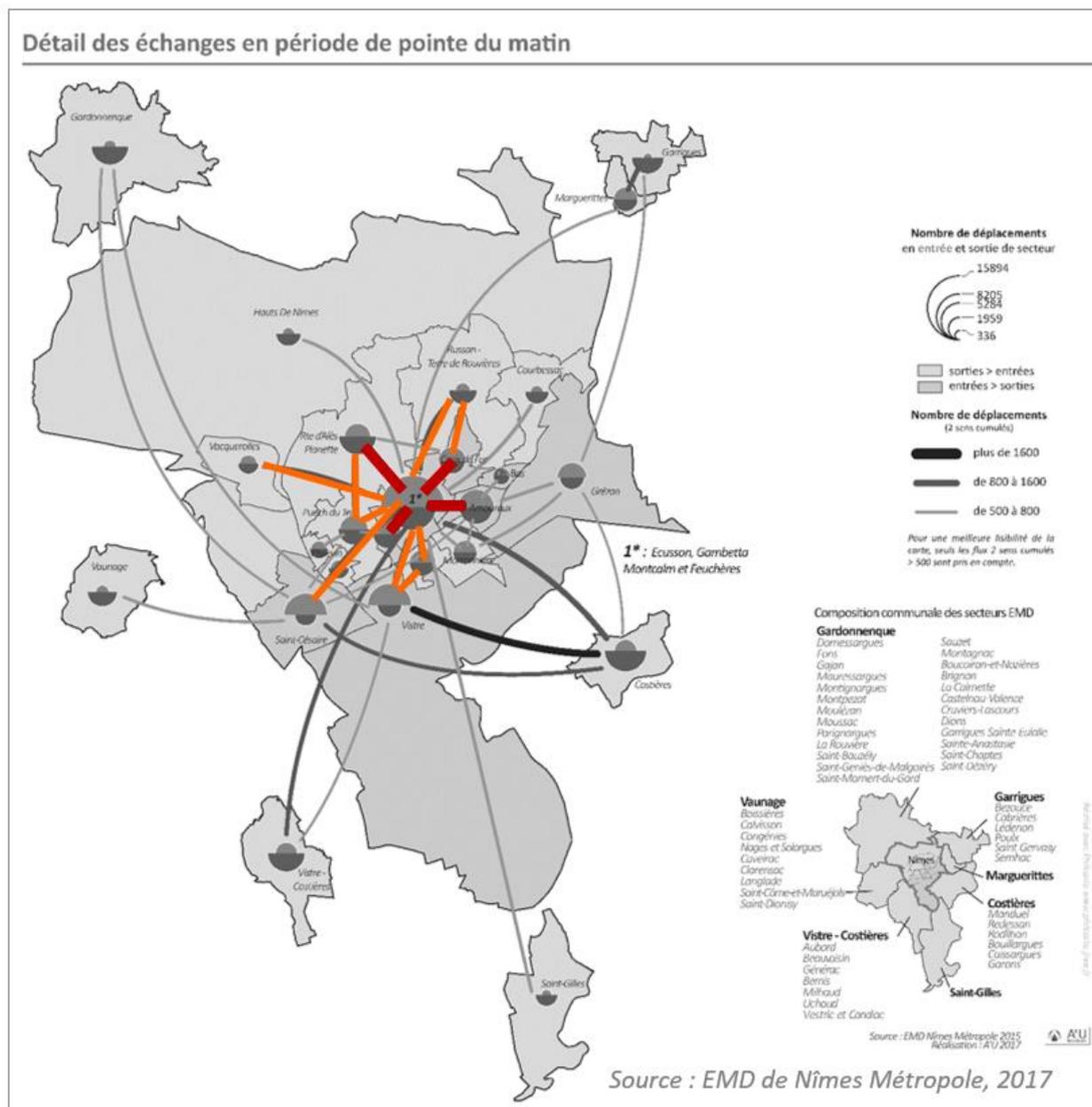
Deux habitants sur trois ne possèdent pas vélo (67% de la population). Les déplacements à vélo journalier sont faibles et ce mode est essentiellement utilisé dans les quartiers du centre-ville bénéficiant d'aménagements cyclables sur certains axes structurants.

## VI.1.V Des déplacements courts au sein du territoire

Chaque jour, les habitants de Nîmes réalisent 561 200 déplacements soit 3.4 déplacements par habitants.

La majorité des déplacements avec ce secteur se font essentiellement en voiture.

### Cartographie du détail des échanges en période de pointe du matin (source : EMD)



La carte ci-dessus présente les échanges aux heures de pointe du matin entre les différents quartiers de Nîmes. La largeur des traits correspond à la somme des flux, deux sens cumulés, entre les secteurs. En couleur ont été représentés les principaux déplacements courts : en rouge, les liaisons concernant plus de 1600 déplacements en heure de pointe du matin et en orange les liaisons concernant de 800 à 1600 déplacements sur cette même période.

Cette analyse montre qu'une grande partie des déplacements sont relativement courts sur le territoire et propices aux modes actifs.

L'on peut noter une demande importante entre le centre de Nîmes et les faubourgs. La demande est également plus élevée entre le centre et les secteurs un peu plus éloignés (ex : Saint Césaire). Le rapport varie de 1 déplacement sortant pour 2 entrants en centre-ville ce qui en fait un lieu d'attractivité majeur.

La demande de déplacements périphérique (sans passer par le centre-ville) est faible.

## **VI.II Potentiel de report vers les modes actifs**

**A partir de l'enquête ménages déplacements (2017) peut être estimé un potentiel de report vers les modes actifs :**

Si parmi les déplacements en voiture entre 1 et 3 km, 10 % étaient réalisés à vélo :

- La part modale du vélo augmenterait à 4% en 2030, contre 2% en 2017
- Ce qui équivaut à 16 400 déplacements par jour à vélo, contre 8 700 aujourd'hui

Si parmi les déplacements en voiture inférieurs à 1km, 10% étaient réalisés à pied :

- La part modale de la marche augmenterait à 37% en 2030, contre 36% en 2012
- Ce qui équivaut à 160 300 déplacements par jour à pied, contre 158 000 aujourd'hui

**Le potentiel de développement est beaucoup plus élevé pour le vélo que pour la marche.**

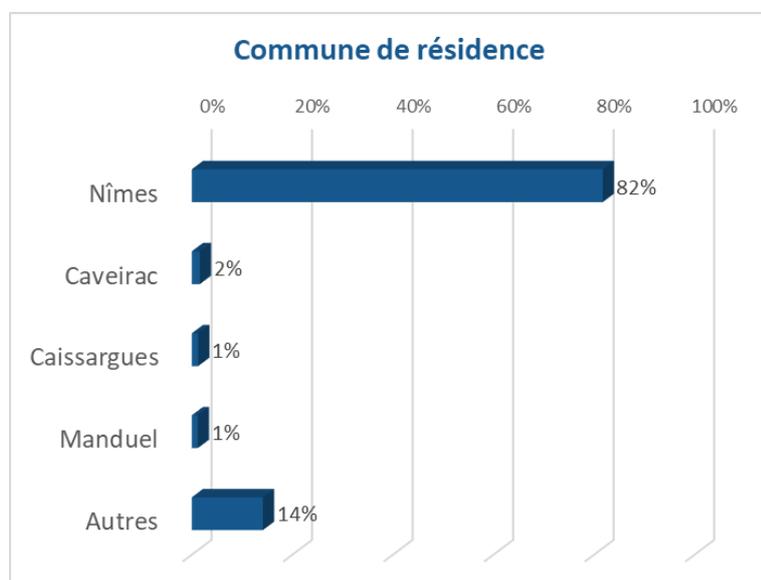
Ces résultats sont à confirmer avec une éventuelle enquête auprès des habitants.

## VI.III Analyse de l'enquête de mobilité auprès des habitants (2018)

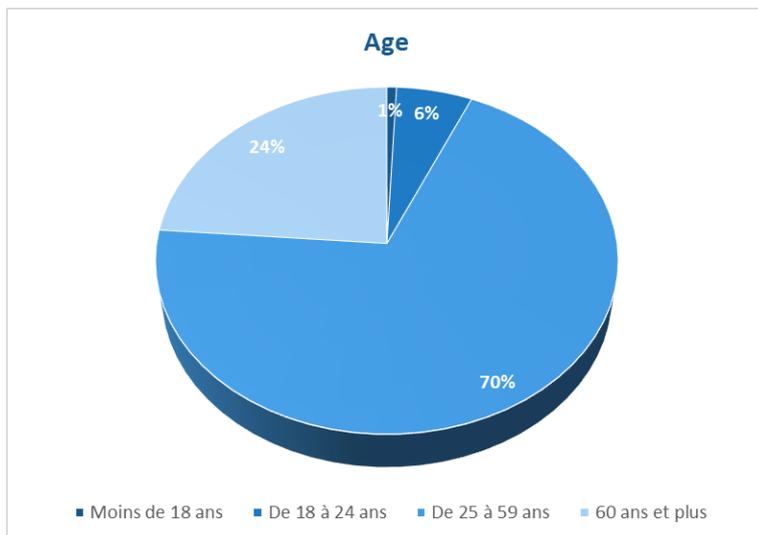
### VI.III.I Introduction méthodologique

Une enquête de mobilité a été menée à travers un questionnaire en ligne auprès des habitants du territoire du 22 octobre au 21 novembre 2018. Cette enquête a été relayée, sur le site internet de la ville de Nîmes, sur le journal municipal, sur les réseaux sociaux de la ville et sur la presse locale. Au total, **1490 personnes ont répondu à cette enquête**, ce qui représente un panel conséquent. Les usagers ont été interrogés sur leurs pratiques actuelles de déplacements (tous modes confondus), sur leur usage et leur perception des modes actifs, sur les freins à l'usage des modes actifs et sur les attentes en la matière.

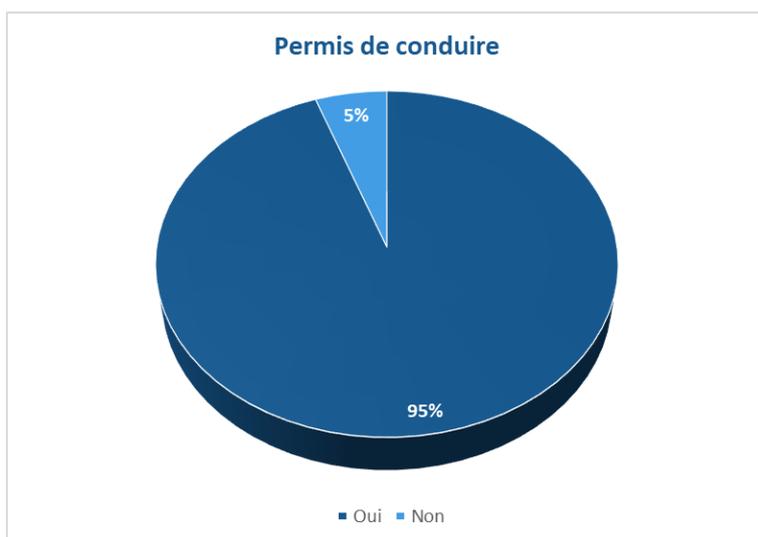
### VI.III.II Profil des personnes enquêtées



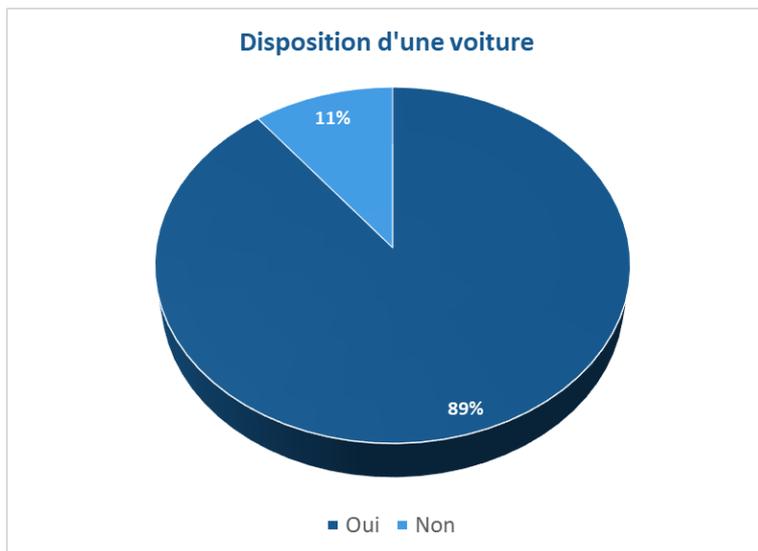
La très grande majorité des répondants habitent dans la commune de Nîmes (plus de 80%). Les habitants des communes de Caveirac, Caissargues et Manduel représentent à eux tous moins de 5% des répondants. Chacune des autres communes composant la catégorie « autres » représente moins de 1% de l'ensemble des répondants.



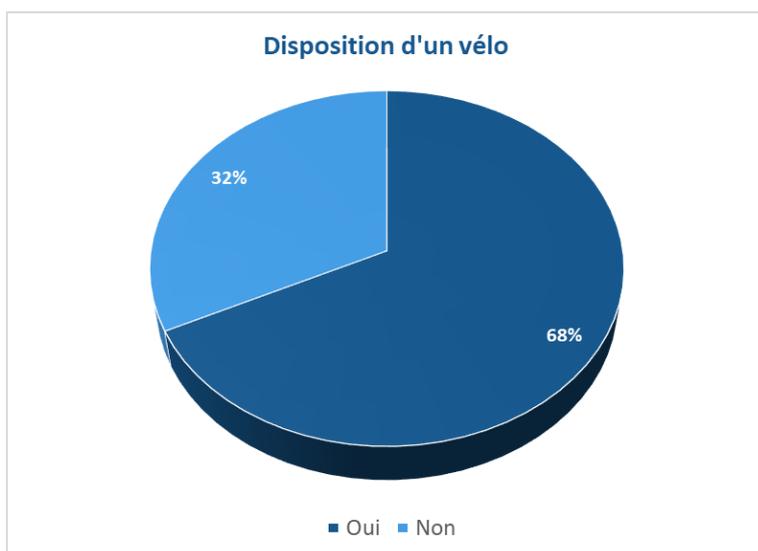
Près de trois quart des répondants a entre 25 et 59 ans, et près d'un quart a plus de 60 ans. La catégorie des personnes adultes, en âges de travailler, est donc très bien représentée dans cette enquête. Il existe toutefois une sous-représentation des populations jeunes dans ces résultats.



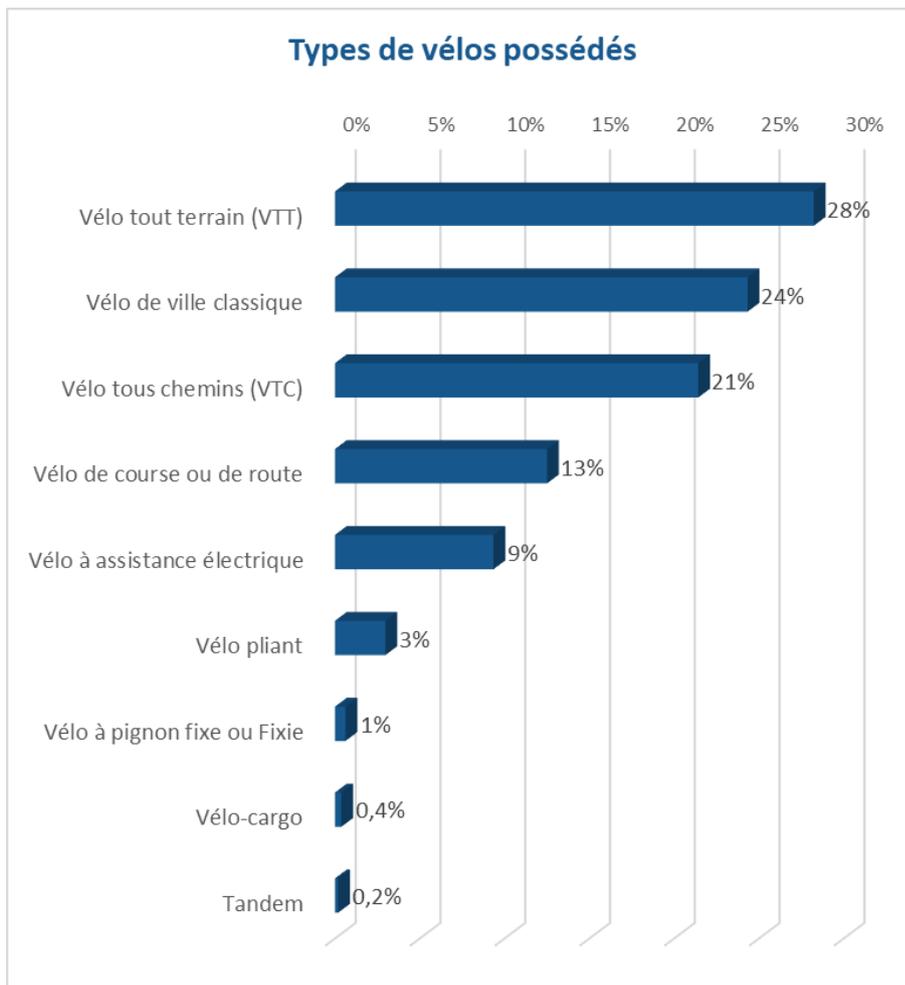
Si seuls 1% des répondants ont moins de 18 ans, 5% ne disposent pas du permis de conduire. La très grande majorité des répondants sont donc des conducteurs potentiels.



La plupart des habitants du territoire disposent d'un accès à une voiture (possédée ou pas). Toutefois, il est à noter que 11% des habitants n'ont pas accès à une voiture et dépendent donc d'autres moyens pour se déplacer, ce qui n'est pas du tout négligeable et bien supérieur au taux de personnes disposant du permis de conduire. Une certaine part des personnes possédant le permis de conduire ne dispose donc pas de véhicule.



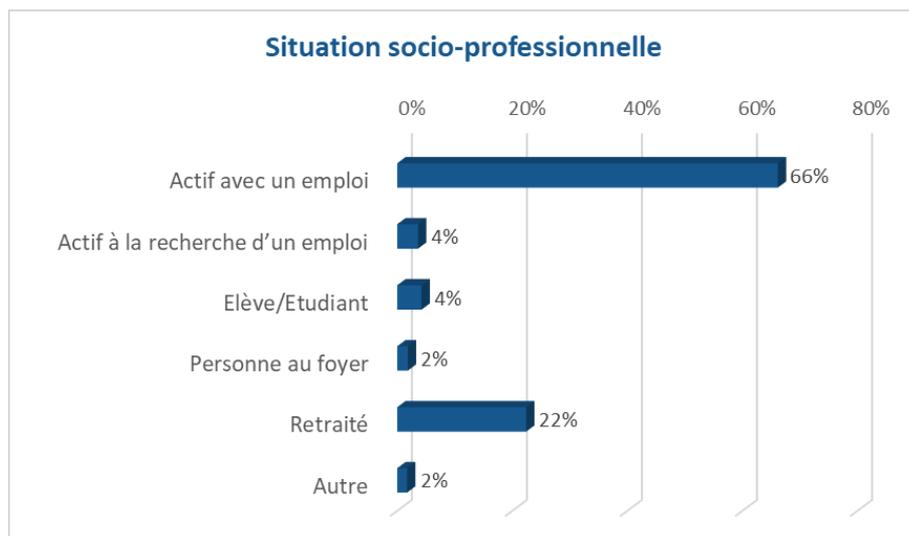
Deux tiers des répondants bénéficient d'un vélo à disposition (au moins). La plupart des ménages en sont donc équipés, ce qui est important à prendre en compte dans le cadre d'une démarche de développement de cette pratique sur le territoire.



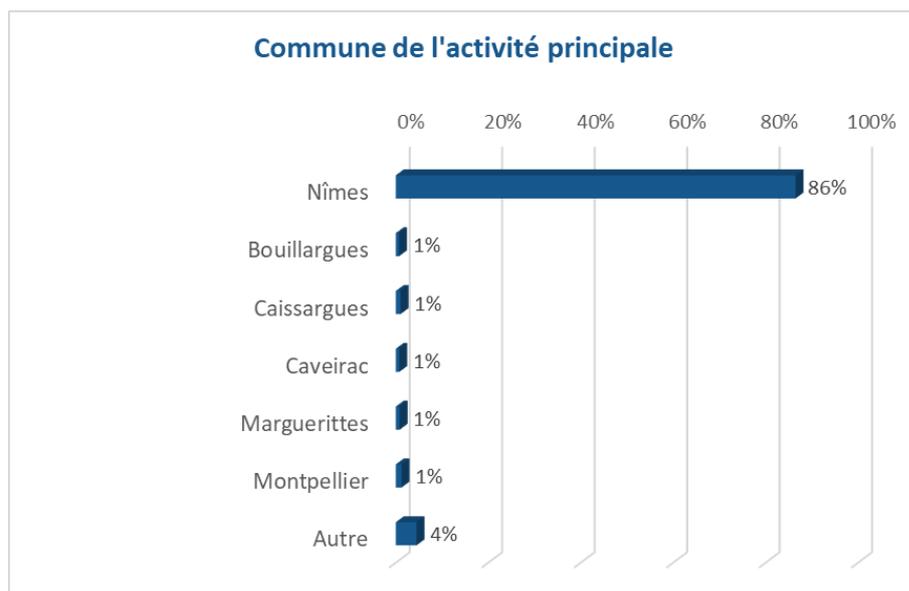
Les types de vélos les plus couramment possédés par ceux en disposant sont les vélos tout terrain, les vélos de ville et les vélos tous chemins. Ces trois types de vélos sont les plus polyvalents et regroupent près de trois quart de l'ensemble des vélos des répondants. Ces résultats montrent que plus d'un quart de la population utilise le vélo plus pour les sorties de loisirs que pour les déplacements en ville.

La part du vélo à assistance électrique, proche de 10%, est relativement élevée et sa part pourrait encore augmenter sur le territoire. Il sera donc important de prendre en compte son évolution.

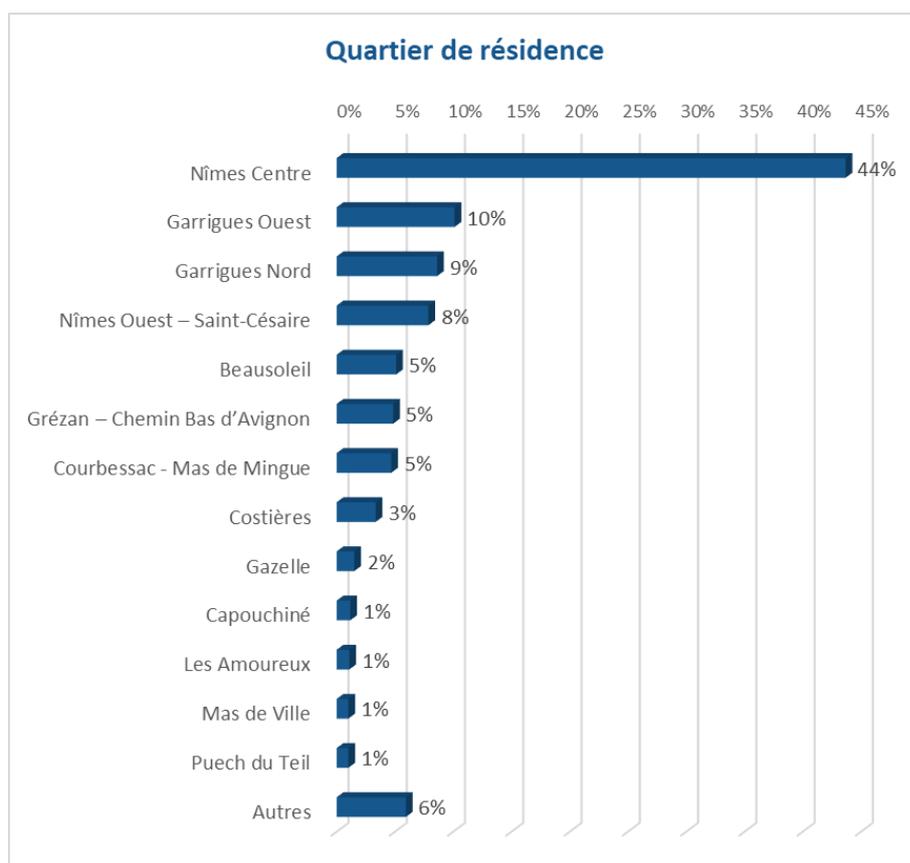
### VI.III.III Profil de l'activité principale



Deux tiers des personnes enquêtées occupent un emploi, tandis que près d'un quart sont des retraités. Ces résultats, cohérents avec ceux de l'âge des personnes enquêtées, montrent qu'une grande partie des personnes adultes (de 25 à 59 ans) ayant répondu à cette enquête sont des travailleurs. La part des personnes au chômage ou des personnes sans occupation reste relativement faible.

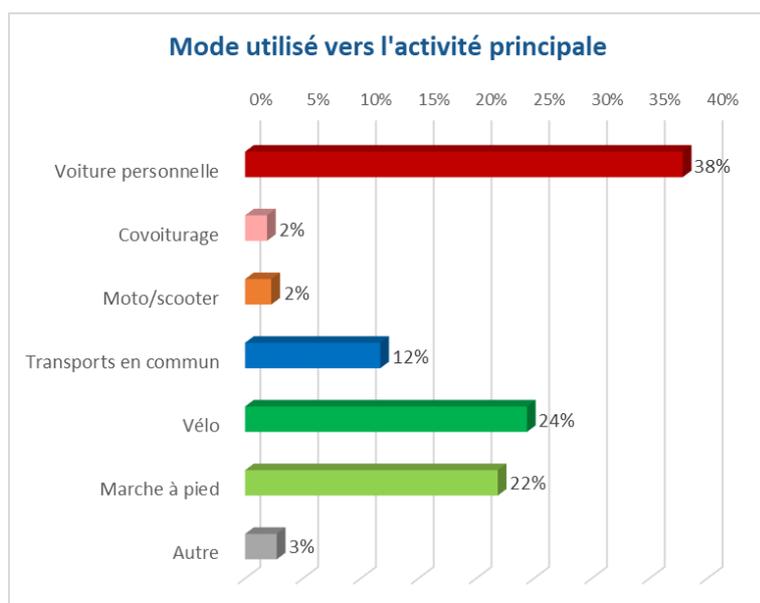


Plus de 85% des personnes enquêtées exercent leur activité principale (travail, études, activités associatives...) à Nîmes, qui polarise en effet une part importante des emplois disponibles sur le territoire. Chacune des autres communes est donc très peu représentée.



Une majorité des personnes enquêtées habite dans le centre-ville de Nîmes. Les autres personnes sont réparties sur les différentes parties du territoire, avec une plus forte représentation des secteurs situés dans les Garrigues (à l’ouest et au nord), ainsi que dans le secteur résidentiel de Saint-Césaire. Le nord et le sud de la communes sont moins représentés parmi les répondants.

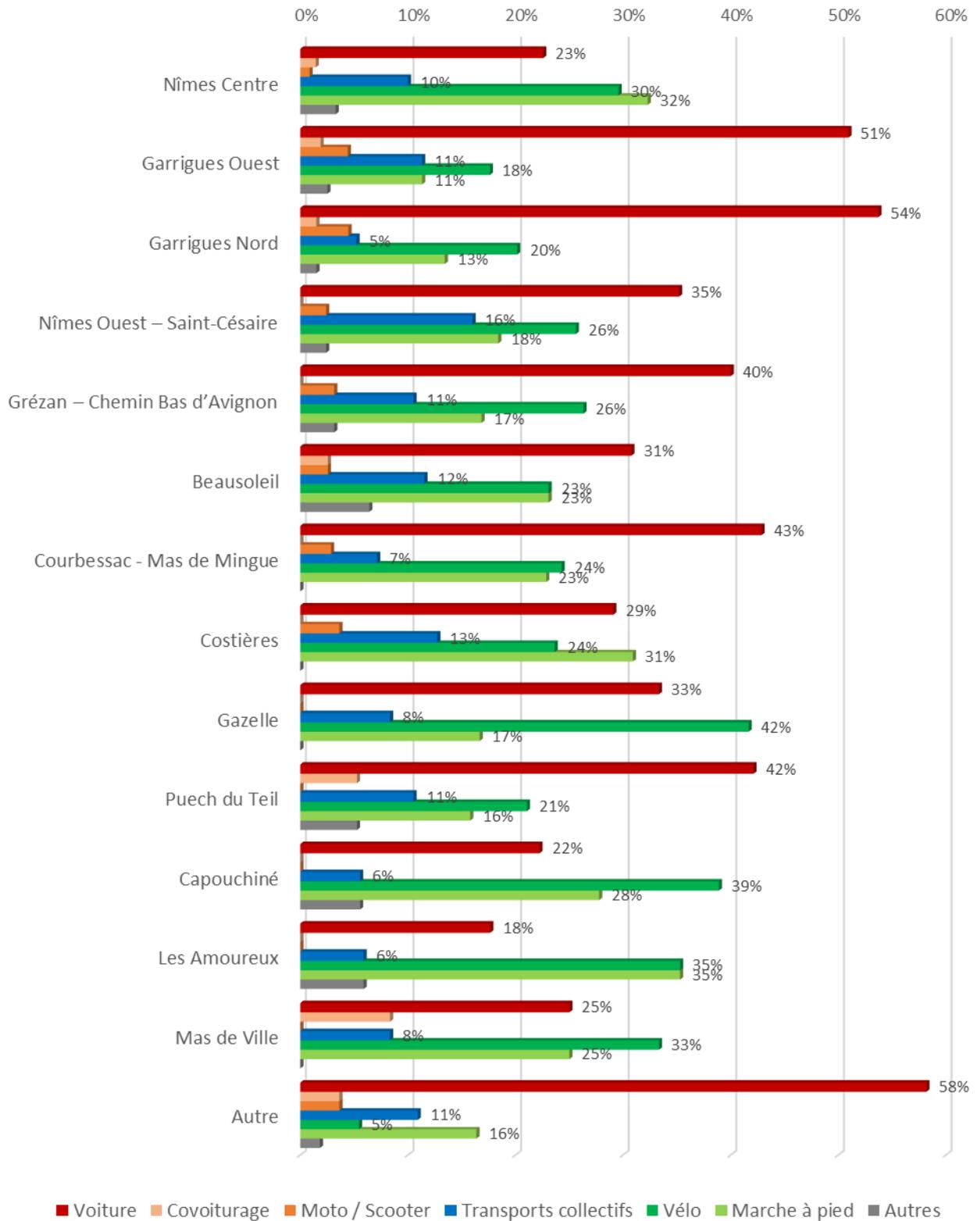
#### VI.III.IV Les déplacements vers l'activité principale



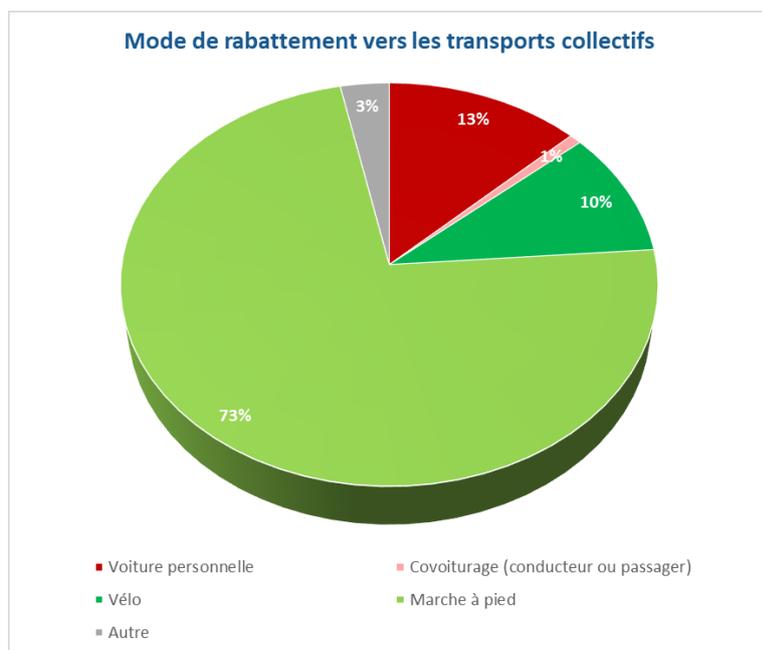
Si la voiture présente le poids le plus important pour les déplacements domicile-travail, son utilisation concerne moins de 40% des déplacements. Par ailleurs, la part des modes actifs (vélo comme marche à pied) est très importante, ce qui peut s'expliquer par un certain biais dans le profil des personnes répondant à l'enquête, les utilisateurs de ces modes pouvant porter davantage d'intérêt à cette enquête.

En outre, les personnes utilisant plusieurs modes lors du déplacement quotidien ont été invitées à indiquer chacun de ces modes, ce qui a pour effet de renforcer la visibilité de la pratique des modes actifs, notamment la marche à pied (pratiquée dans la plupart des déplacements, quelque soit leur mode principal).

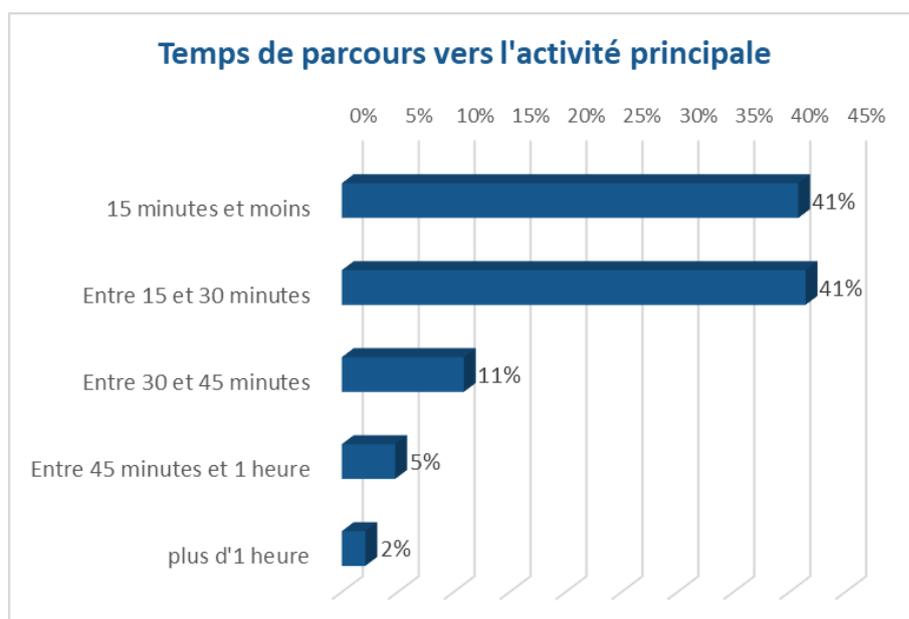
## Mode utilisé vers l'activité principale, selon le quartier de résidence



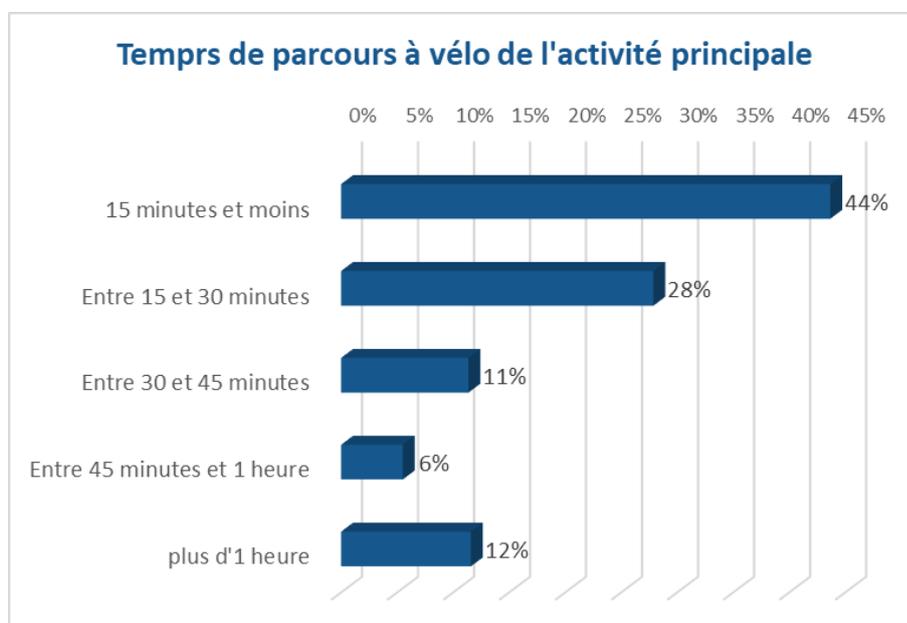
Le mode de déplacement quotidien varie fortement selon le quartier de résidence. Si les habitants du centre-ville utilisent surtout les modes actifs (vélo et marche à pied), ceux des Garrigues utilisent majoritairement leur voiture, notamment en raison de l'éloignement et du relief marqué. De plus, la part de personnes utilisant les modes actifs est plutôt intermédiaire dans les autres quartiers périphériques de Nîmes (autour de 40% au total), avec toutefois un poids plus important dans le quartier Les Amoureux et plus faible dans le quartier Puech de Teil. Ces informations permettent de mieux identifier les secteurs à cibler pour développer le vélo ou, au contraire, ceux où l'usage de ce mode semble aujourd'hui réductible.



Parmi les personnes se déplaçant en transports collectifs, une grande majorité a déclaré se rendre à la gare ou à l'arrêt de bus à pied. Par ailleurs, 10% des trajets de rabattement vers les transports collectifs sont effectués à vélo. Ces résultats démontrent la pertinence de la marche à pied en tant que mode principal de rabattement vers les transports collectifs.

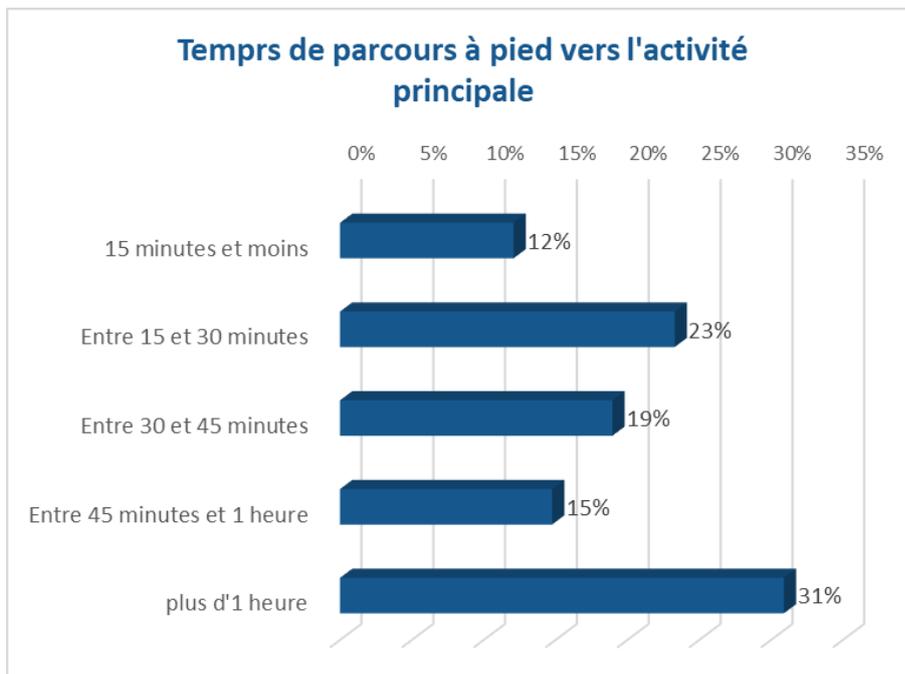


Les temps de parcours restent relativement limités sur le territoire. En effet, plus de 80% des déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont effectués en moins de 30 minutes, et 40% sont même effectués en moins de 15 minutes. Environ 15% sont effectués entre 30 minutes et une heure, et 2% durent plus d'une heure. La plupart des déplacements concernés restent dans le territoire communal. Cette analyse concerne l'ensemble des modes de déplacements, y compris la voiture individuelle.



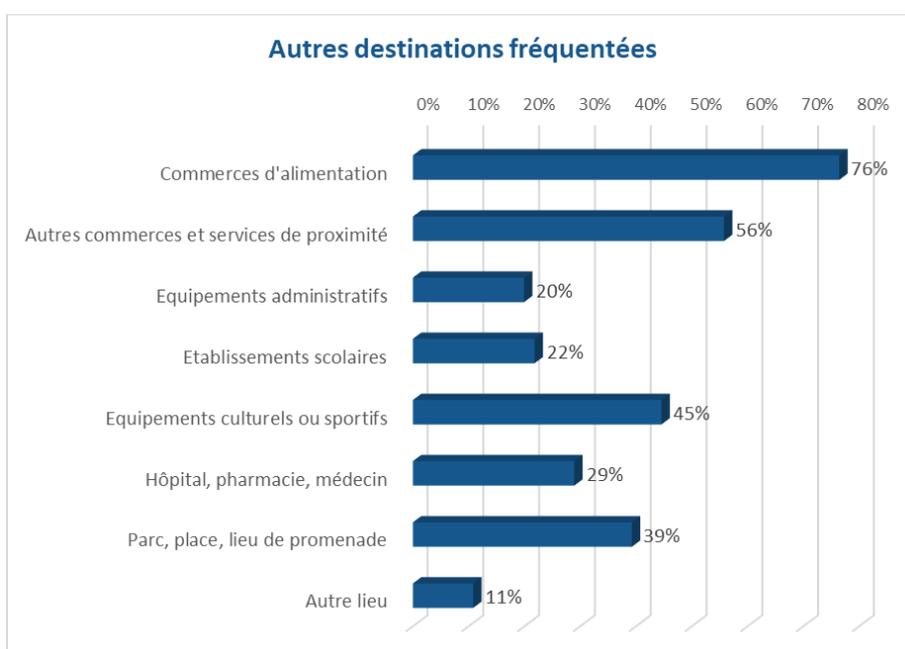
Les personnes ont été interrogées au sujet du temps de parcours réel ou perçu pour se rendre à leur activité quotidienne à vélo. Il s'agit d'une information très intéressante pour identifier le potentiel de développement du vélo sur le territoire.

A partir de la perception des usagers, 44% des déplacements vers l'activité principale pourraient être réalisés à vélo en moins de 15 minutes, tandis que 28% d'entre eux pourraient être réalisés pour une durée entre 15 et 30 minutes. Ces résultats montrent qu'entre 44% et 72% des déplacements vers les activités quotidiennes pourraient être réalisés à vélo, si on tient compte de la durée uniquement. Rappelons ici que les résultats de l'enquête indiquent que 24% des déplacements sont déjà réalisés (au moins en partie) à vélo.



Les personnes ont également été interrogées au sujet du temps de parcours réel ou perçu pour se rendre à leur activité quotidienne à pied. Selon les usagers, 12% des déplacements vers l'activité principale pourraient être réalisés en moins de 15 minutes à pied, tandis que 23% d'entre eux pourraient être réalisés pour une durée entre 15 et 30 minutes. Ces résultats montrent qu'entre 12% et 35% des déplacements vers les activités quotidiennes pourraient être réalisés à pied, si on tient compte du temps de trajet uniquement. Rappelons ici que les résultats de l'enquête indiquent que 22% des déplacements sont déjà réalisés (au moins en partie) à pied.

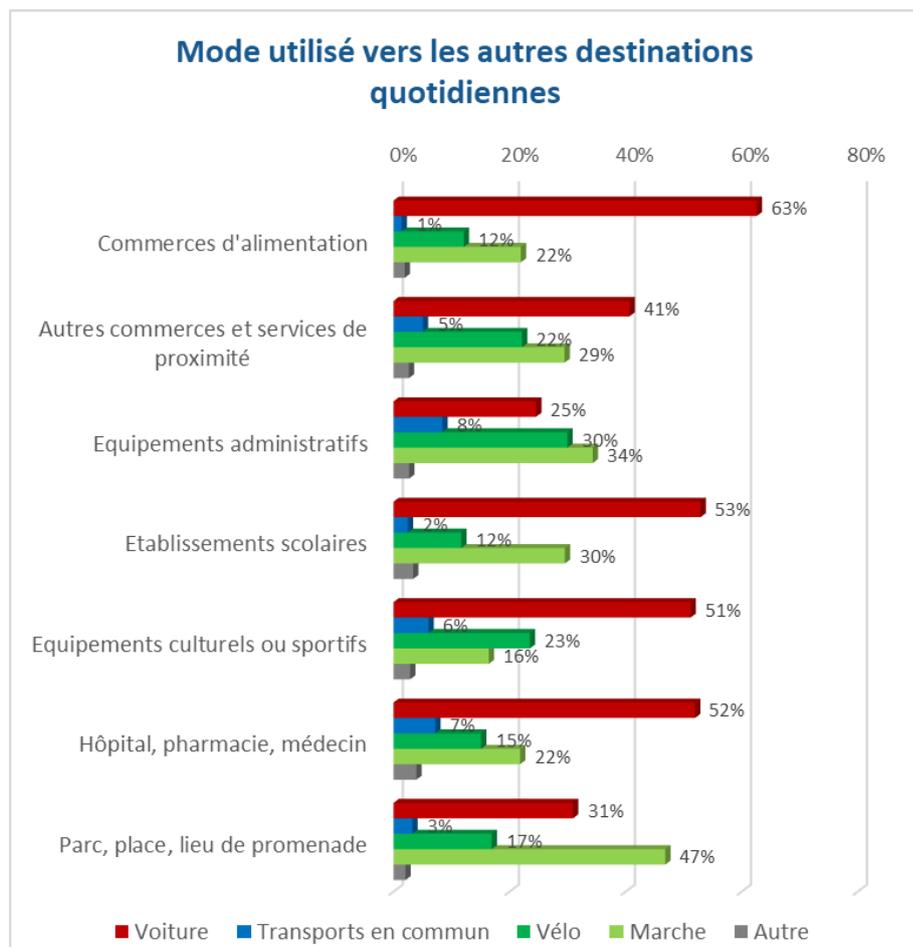
### VI.III.V Les autres déplacements quotidiens



Hormis l'activité principale, les habitants se déplacent pour plusieurs autres motifs sur le territoire. Plus de trois quarts d'entre eux déclarent se rendre quotidiennement dans des commerces d'alimentation et près de 60% dans d'autres commerces de proximité.

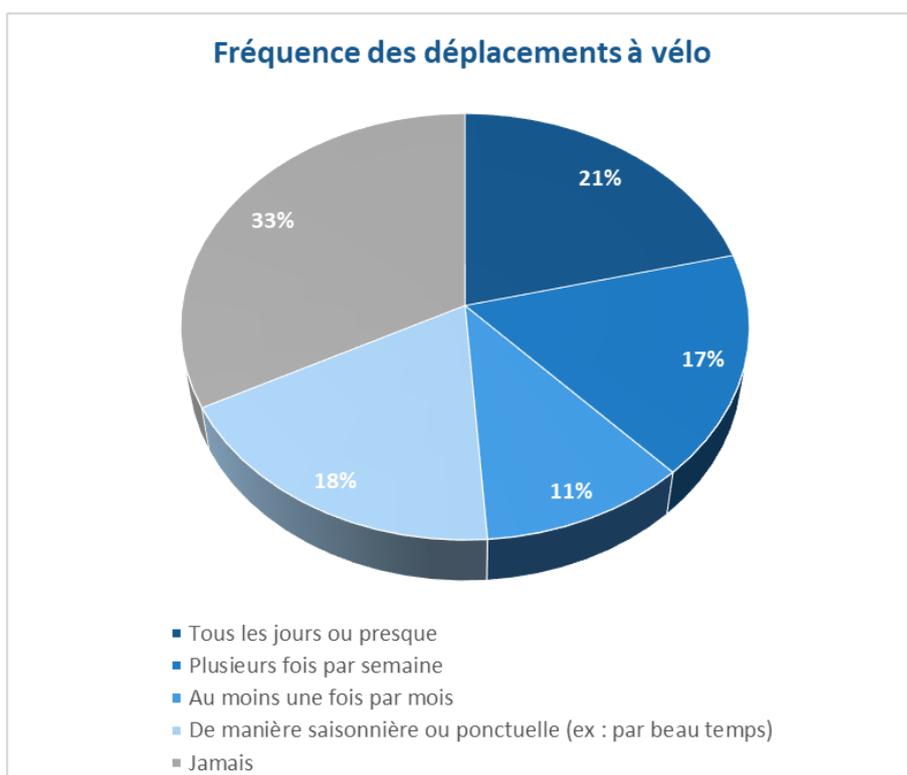
De plus, près de la moitié d'entre eux fréquentent des équipements culturels, sportifs ou de loisirs et presque 40% fréquentent un lieu de promenade.

Les personnes réalisent donc de multiples activités au cours d'une journée et d'une semaine. Le potentiel de développement des modes actifs semble beaucoup plus important pour les lieux de promenade, les commerces de proximité et les équipements culturels que pour les déplacements vers les centres commerciaux, car ces sites sont à ce jour desservis en priorité par des axes routiers peu accueillants ou sécuritaires pour les modes actifs.



La voiture représente le mode principal pour accéder à la plupart des destinations, avec une part plus importante pour les commerces d'alimentation (probablement des hypermarchés ou autres grandes surfaces commerciales), ainsi que pour les établissements scolaires, culturels, de loisirs et de santé. Le vélo représente une part relativement importante (près d'un quart des déplacements) pour accéder aux équipements administratives et culturels. Quant à la marche à pied, elle constitue le mode principal pour accéder aux équipements administratifs et aux lieux de loisirs.

### VI.III.VI Zoom sur l'usage du vélo

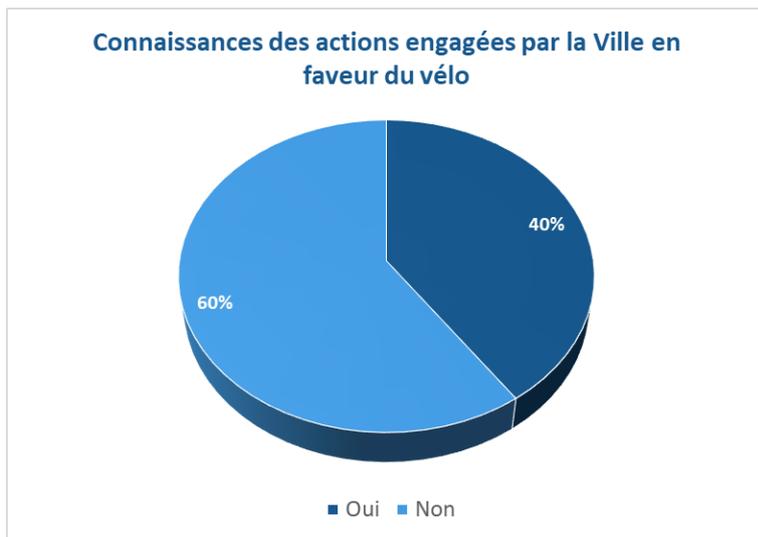


Parmi les personnes enquêtées, 38% sont des utilisateurs réguliers du vélo (plusieurs fois par semaine au moins). De plus, 11% des personnes sont des usagers plutôt occasionnels. Par ailleurs, 18% des personnes utilisent le vélo de manière plutôt ponctuelle (selon les saisons ou quelques fois par an). Pour finir, un tiers des personnes interrogées n'utilisent jamais le vélo. Ces résultats montrent que malgré la part modale du vélo minoritaire pour les déplacements quotidiens, la part de cyclistes sur le territoire (plus ou moins réguliers) est assez importante. Ceci pourrait représenter un atout pour le développement de ce mode sur le territoire.

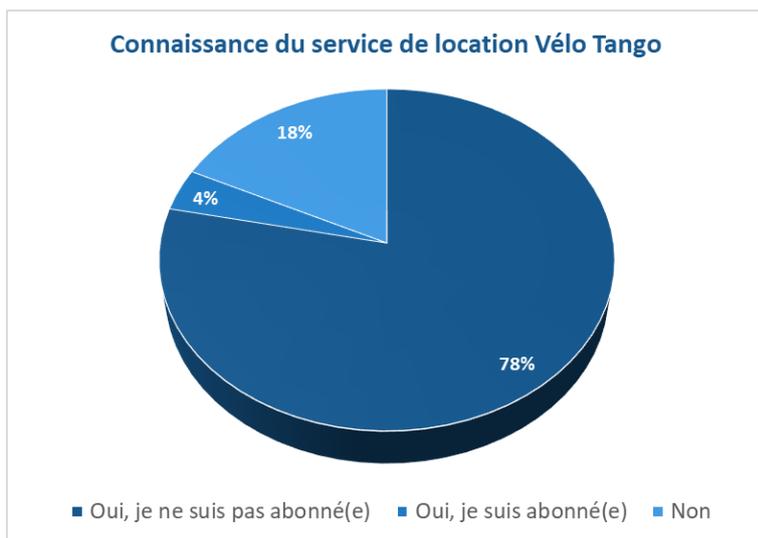
Niveau de satisfaction avec les aménagements vélo	Note moyenne
Dans le quartier de résidence	1,89
Dans les autres parties de la commune de résidence	2,07
Entre le domicile et le lieu d'activité principale	1,79
Entre le domicile les autres lieux d'activités régulières	1,90

Dans le cadre de l'enquête, les usagers ont été invités à attribuer une note (de 1 à 5), selon leur niveau de satisfaction envers quatre critères à en lien avec aménagements vélo. Les résultats présentés ici sont les notes moyennes pour chaque type de liaison.

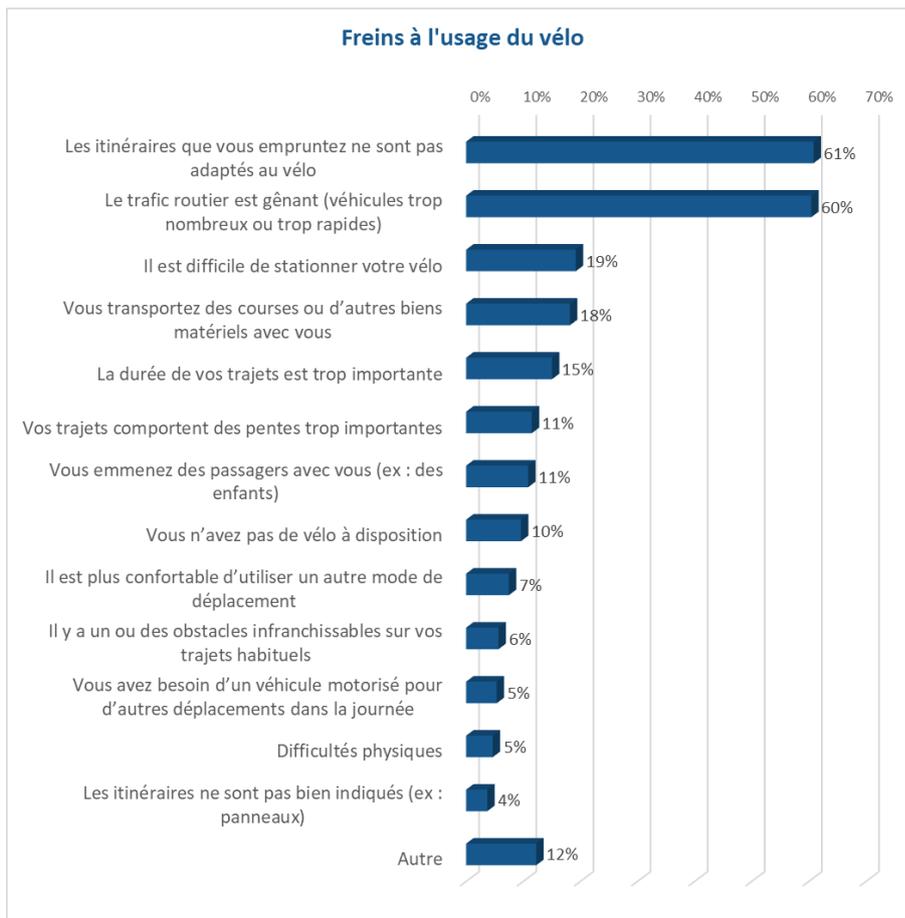
Le niveau de satisfaction varie peu en fonction du lieu concerné et reste assez bas, quelle que soit la liaison. La note la plus faible est toutefois attribuée aux aménagements entre le domicile et le lieu d'activité principale, ce qui représente vraisemblablement un frein majeur au développement du vélo sur le territoire.



La majorité des répondants n'ont pas connaissance des actions engagées par la Ville de Nîmes en matière d'itinéraires cyclables. Une plus forte communication à ce sujet pourrait permettre de valoriser l'engagement de la ville en faveur des modes actifs.

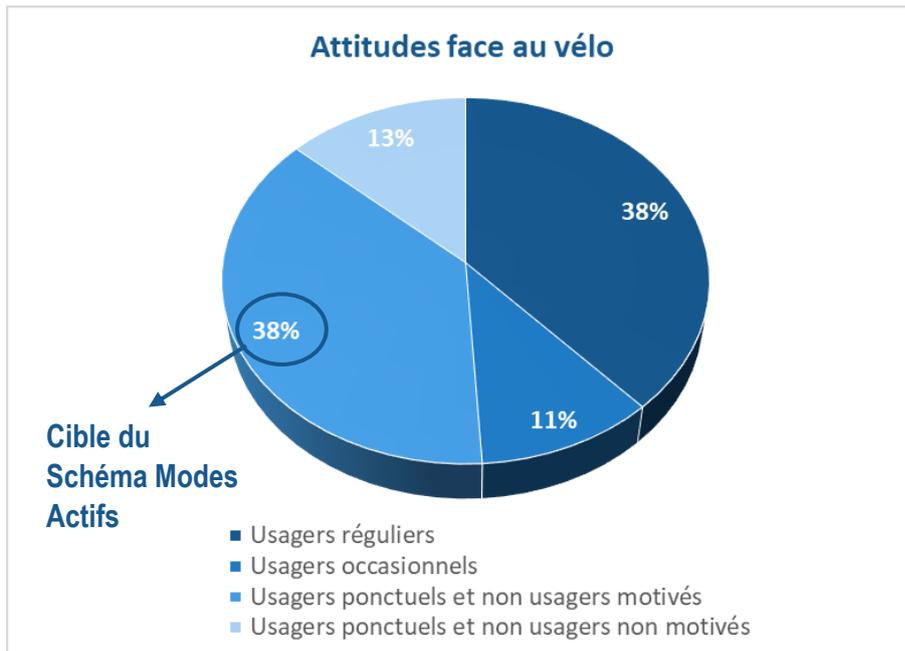


La grande majorité des habitants connaissent le service Vélo Tango, mis en place récemment par Nîmes Métropole. Toutefois, près de 20% des répondants à l'enquête ne connaissent pas le service de location de vélo Tango, et seuls 4% des répondants y sont abonnés.



Selon les personnes interrogées, deux éléments principaux constituent un obstacle à l'usage du vélo sur le territoire : l'absence d'aménagements adaptés sur les itinéraires empruntés d'une part, et la circulation automobile d'autre part, démontrant une certaine perception d'insécurité routière sur les principaux axes du territoire.

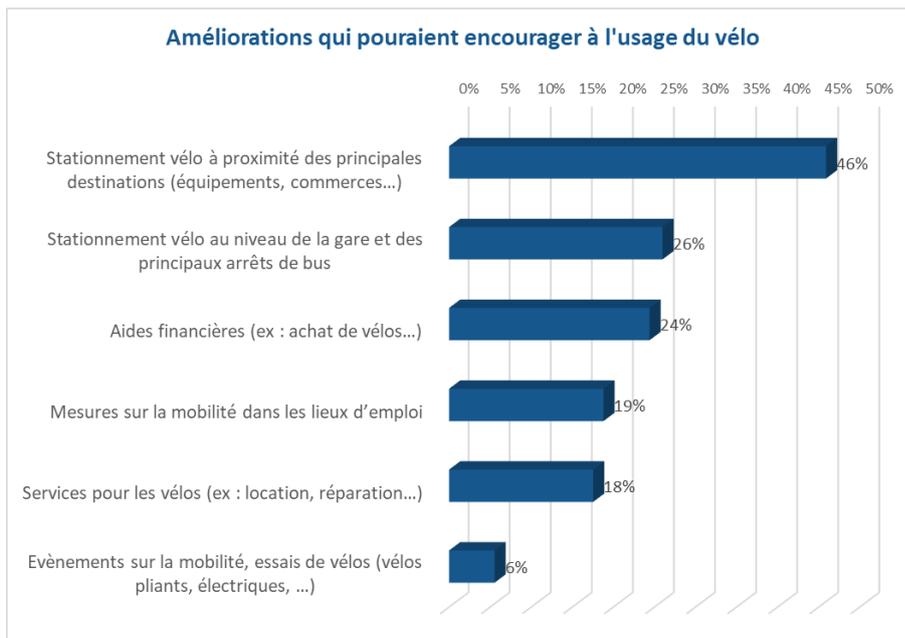
De plus, près de 20% jugent que les conditions de stationnement des vélos ne sont pas adaptées aux besoins. Les motifs plus « personnels », comme le transport de marchandises et l'importance de la durée des trajets sont des éléments sur lesquels la collectivité peut plus difficilement agir. Ces derniers sont respectivement cités par près de 20% des répondants.



Les personnes ont été interrogées au sujet de leur prédisposition à utiliser davantage le vélo : 85% des personnes affirment être disposées à utiliser davantage le vélo, si les conditions de déplacements s'améliorent. Le croisement de cette information avec celle de la fréquence des déplacements à vélo permet d'obtenir une bonne image de l'attitude des usagers face au vélo. Il s'agit d'une information très importante pour identifier la proportion de la population susceptible de pratiquer davantage le vélo dans le futur.

Les résultats de l'enquête montrent que 38% des personnes pratiquent déjà le vélo de manière plus ou moins régulière. De plus, 13% des personnes sont des usagers ponctuels ou des non-usagers et se déclarent non intéressés par le vélo.

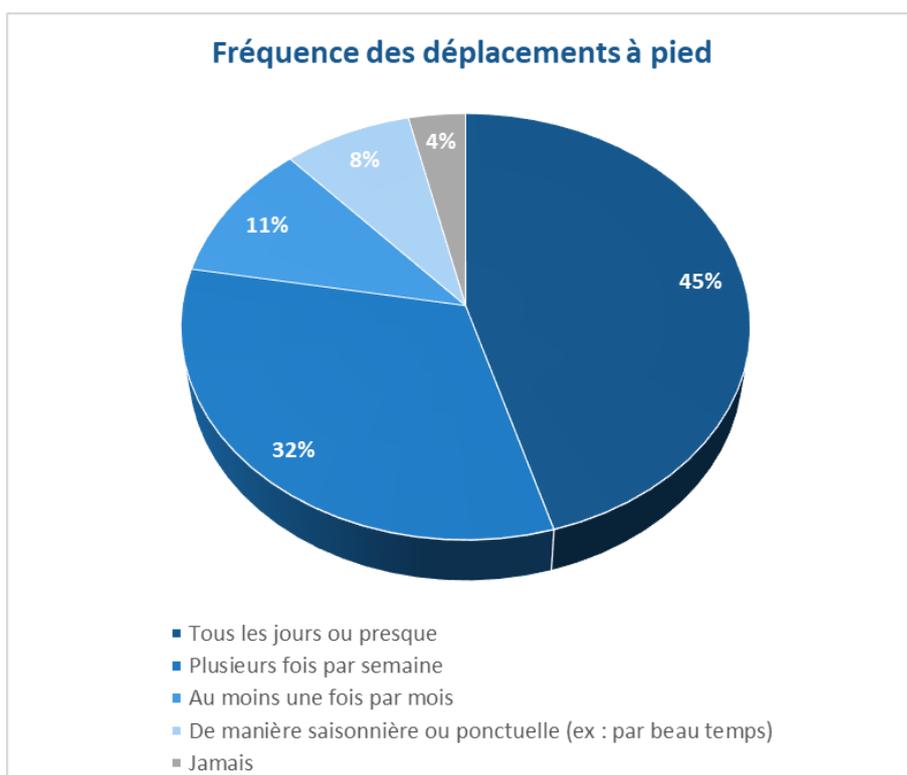
Par ailleurs, **38% des personnes pratiquent peu le vélo ou ne l'utilisent pas du tout, mais se disent prêtent à le pratiquer davantage.** Ces personnes pourraient utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens si toutes les conditions étaient données et si tous les freins étaient levés. Elles représentent le profil cible du Schéma Modes Actifs. Répondre aux besoins exprimés par ces personnes conduirait vraisemblablement à un fort développement de la pratique du vélo sur le territoire.



Dans le cadre de cette enquête, les personnes ont été interrogées au sujet des types de mesures qui pourraient favoriser un usage plus important du vélo. La mesure qui ressort en premier est celle du stationnement vélo à proximité des principales destinations du quotidien et des pôles d'échanges des transports collectifs, qui a été sollicitée par près de trois quarts des répondants.

De plus, une part importante des personnes a cité les aides financières comme un instrument qui pourrait favoriser l'usage du vélo.

### VI.III.VII Zoom sur l'usage de la marche à pied



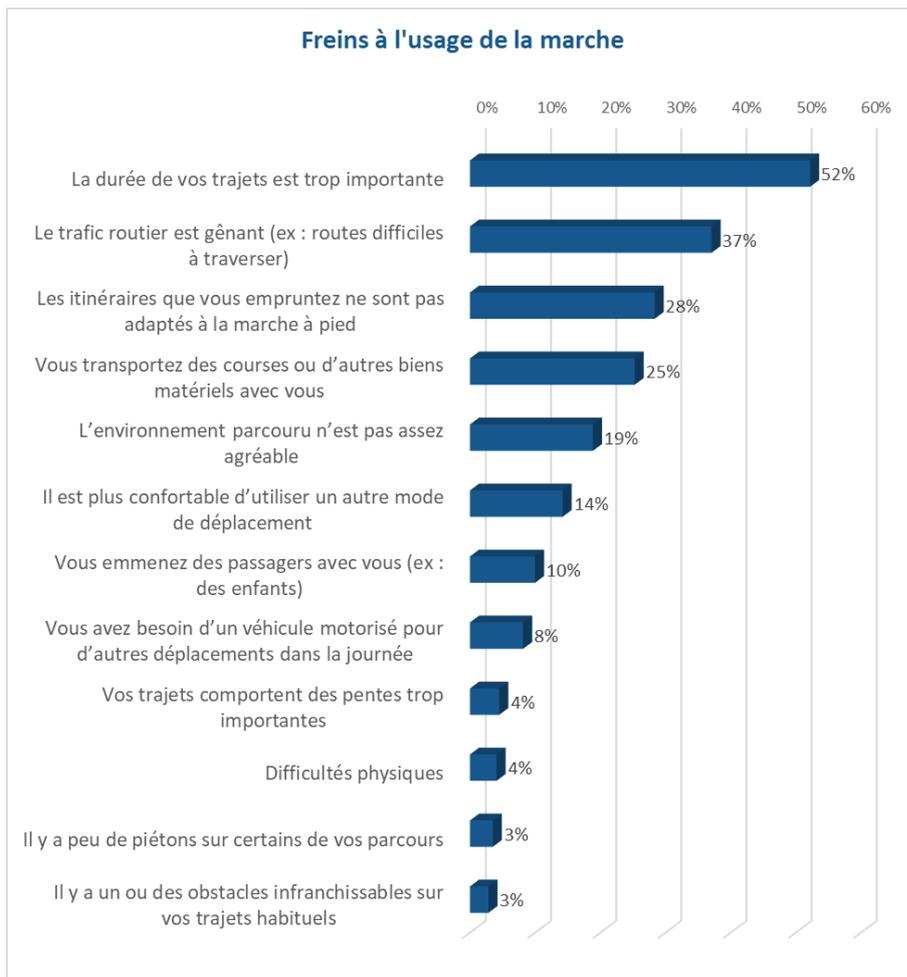
Parmi les personnes enquêtées, plus de trois quarts sont pratiquent régulièrement la marche (plusieurs fois par semaine au moins). Un peu plus de 11% des personnes sont des usagers plutôt occasionnels. Par ailleurs, 8% des personnes marchent de manière plutôt ponctuelle (selon les saisons ou quelques fois par an), alors que 4% des personnes interrogées déclarent ne jamais marcher. Ces résultats montrent que la marche bénéficie déjà d'une pratique très majoritaire et très fréquente sur le territoire, notamment en comparaison avec la pratique du vélo, qui reste bien en-dessous de ces résultats.

Niveau de satisfaction avec les aménagements piétons	Note moyenne
Dans le quartier de résidence	2,74
Dans les autres parties de votre commune de résidence	2,97
Entre le domicile et le lieu d'activité principal	2,51
Entre le domicile et les autres lieux d'activités régulières	2,67

Dans le cadre de l'enquête, les usagers ont été invités à attribuer une note (de 1 à 5), selon leur niveau de satisfaction envers quatre critères de qualité des trottoirs et cheminements piétons. Les résultats présentés ici sont les notes moyennes pour chaque critère.

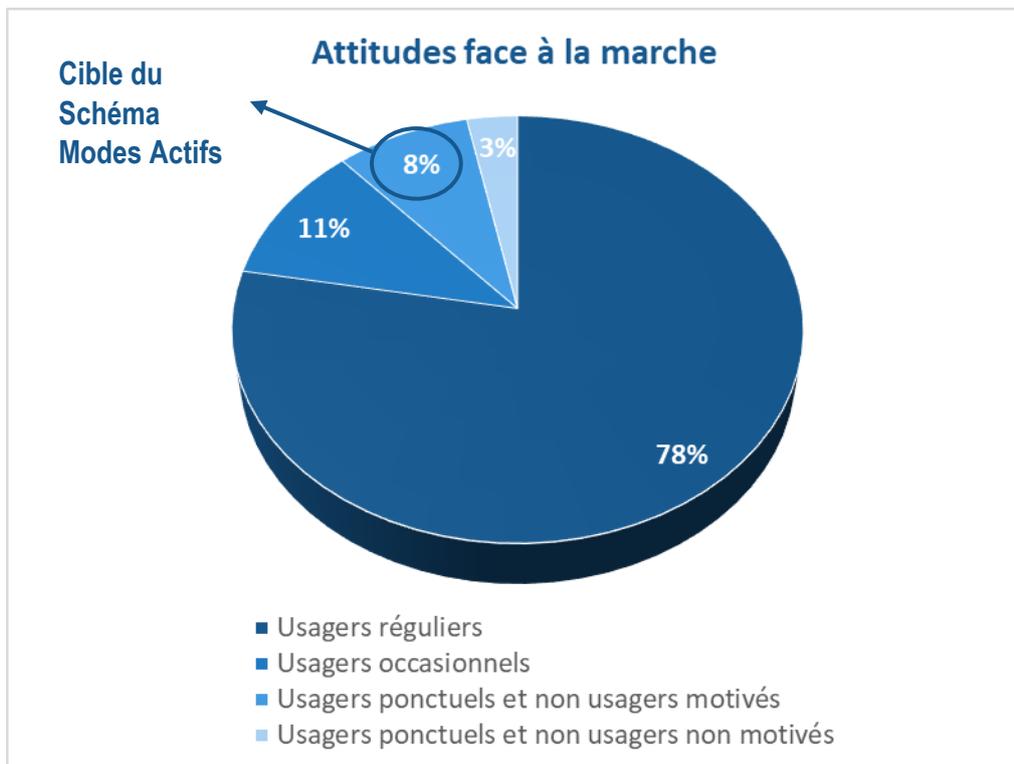
Le niveau de satisfaction reste assez moyen pour l'ensemble des liaisons analysées. Les cheminements piétons obtiennent une meilleure note dans la commune de résidence, notamment dans les parties situées à l'écart du quartier de domicile.

Il est par ailleurs à noter que le niveau de satisfaction pour les cheminements piétons est meilleur que celui pour les aménagements cyclables.



Plus de la moitié des usagers identifie la durée des trajets comme une limite à l'usage de la marche à pied. En effet, lorsque les trajets excèdent les 2 km, la pertinence de la marche décline fortement. De plus, le trafic routier représente un obstacle pour plus d'un tiers des usagers, alors que les défauts d'aménagements sont un frein pour près de 30%.

L'amélioration des conditions de cohabitation entre la voiture et les piétons, tout comme celles de circulation à pied, pourraient renforcer l'usage de la marche.



De la même manière que pour le vélo, l'analyse des attitudes des usagers a été réalisée pour la marche à pied. Elle montre que 78% des personnes pratiquent déjà la marche de manière plus ou moins régulière. Seuls 3% des personnes sont des usagers ponctuels ou des non-usagers et se déclarent non intéressés par la marche.

Par ailleurs, **11% des personnes pratiquent peu la marche, mais se disent prêtes à la pratiquer davantage**. Il s'agit de potentiels utilisateurs réguliers de la marche à pied, si toutes les conditions étaient données et si tous les freins étaient levés. En raison de cette attitude positive, pouvant indiquer une évolution future des comportements, ces personnes représentent le profil – cible du Schéma Modes Actifs.

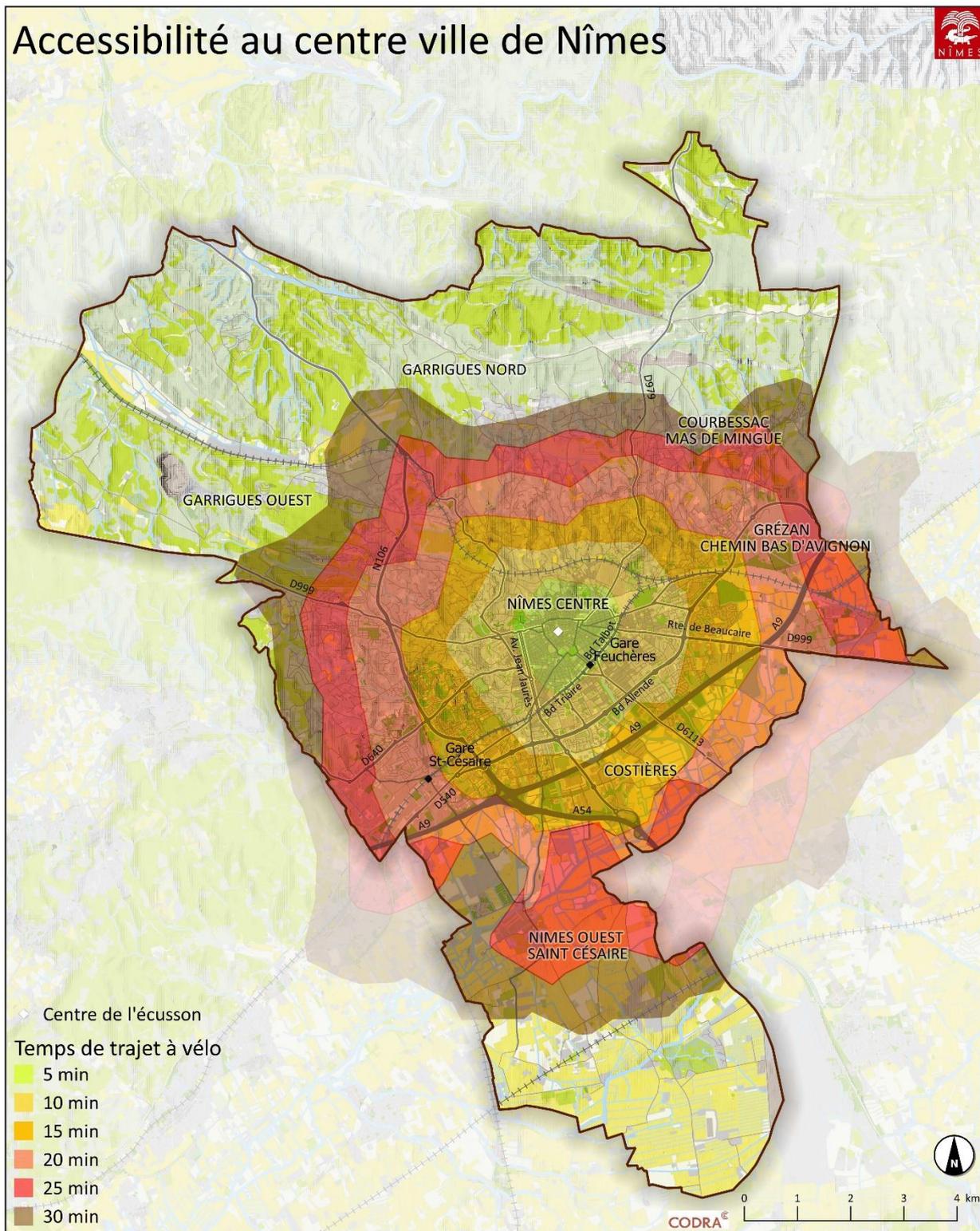
Il est important de préciser que la proportion d'usagers potentiels de la marche est beaucoup plus faible que celle des cyclistes, notamment car la marche bénéficie déjà d'une pratique très forte sur le territoire.

## VI.IV Les aires d'attraction potentielles

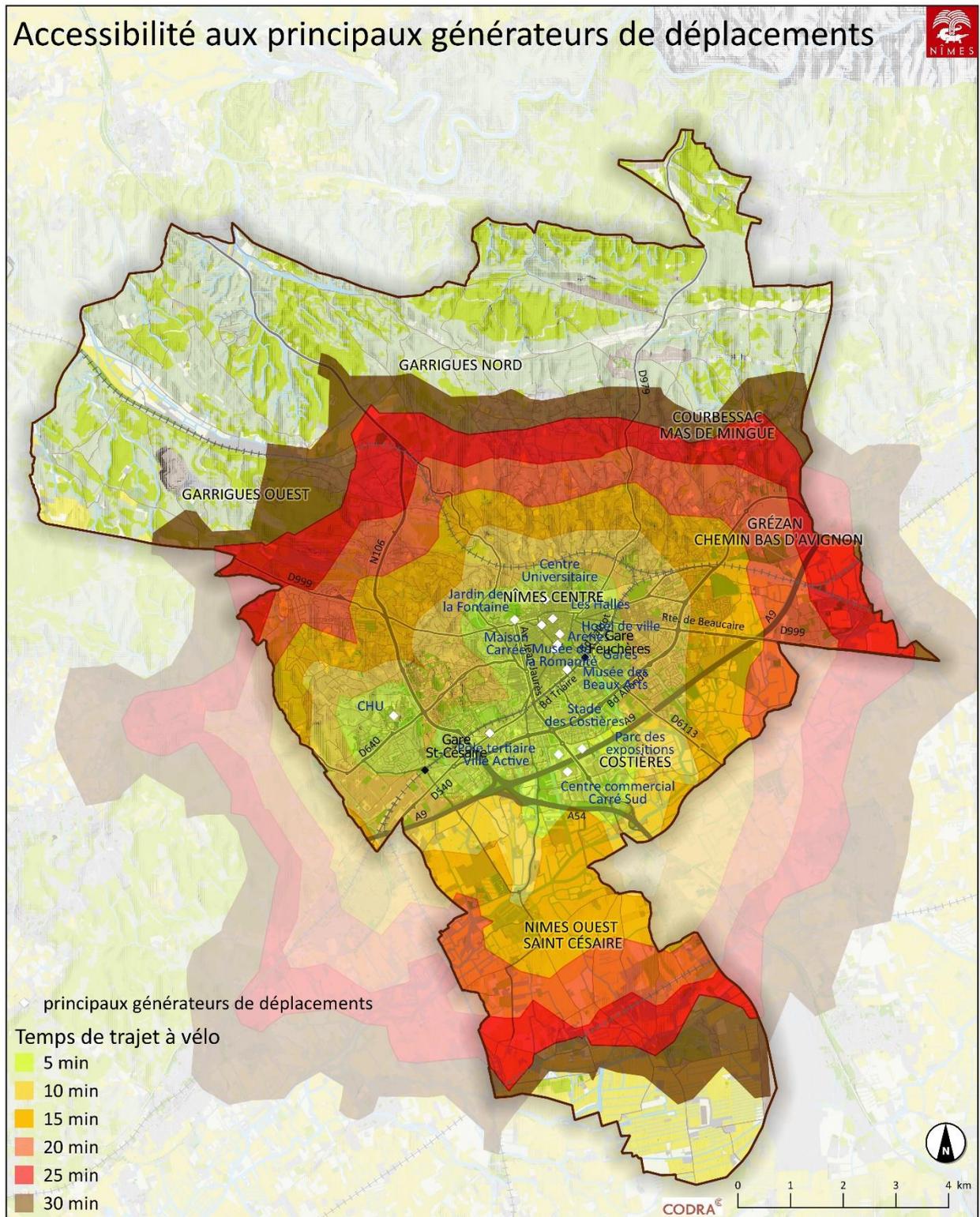
Les cartes suivantes, dénommées cartes isochrones, montrent les distances qu'il est possible de parcourir pour un cycliste moyen depuis différents sites du territoire en fonction du temps de parcours. Inversement, une autre lecture qui peut être faite de ces cartes est que les aires représentées montrent les zones pour lesquelles le temps de parcours pour accéder au site considéré est inférieur à 30 minutes, 15 minutes et 5 minutes. Ces aires isochrones prennent en compte les itinéraires réels entre le point étudié et les différents lieux du territoire (en suivant le maillage de voirie) et non une éventuelle distance théorique (à vol d'oiseau).

**Le principal enseignement est que les temps de trajets sont relativement faibles à Nîmes entre les différents secteurs de la ville et les principaux pôles générateurs de déplacements (moins de 20 minutes) à vélo.**

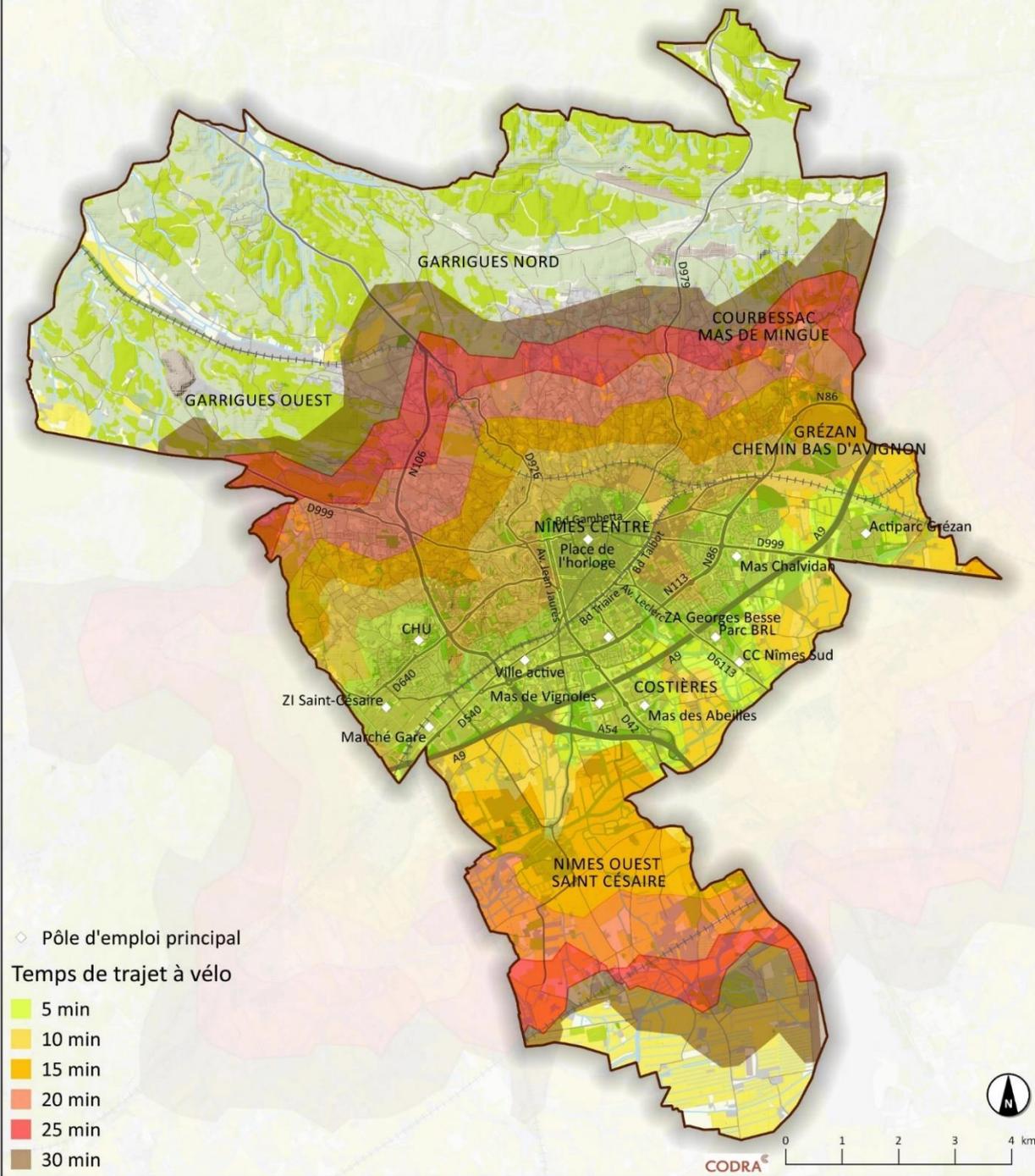
Il est important de préciser que cette analyse cartographique ne prend pas compte des difficultés pour la pratique du vélo liés au relief au Nord du territoire.

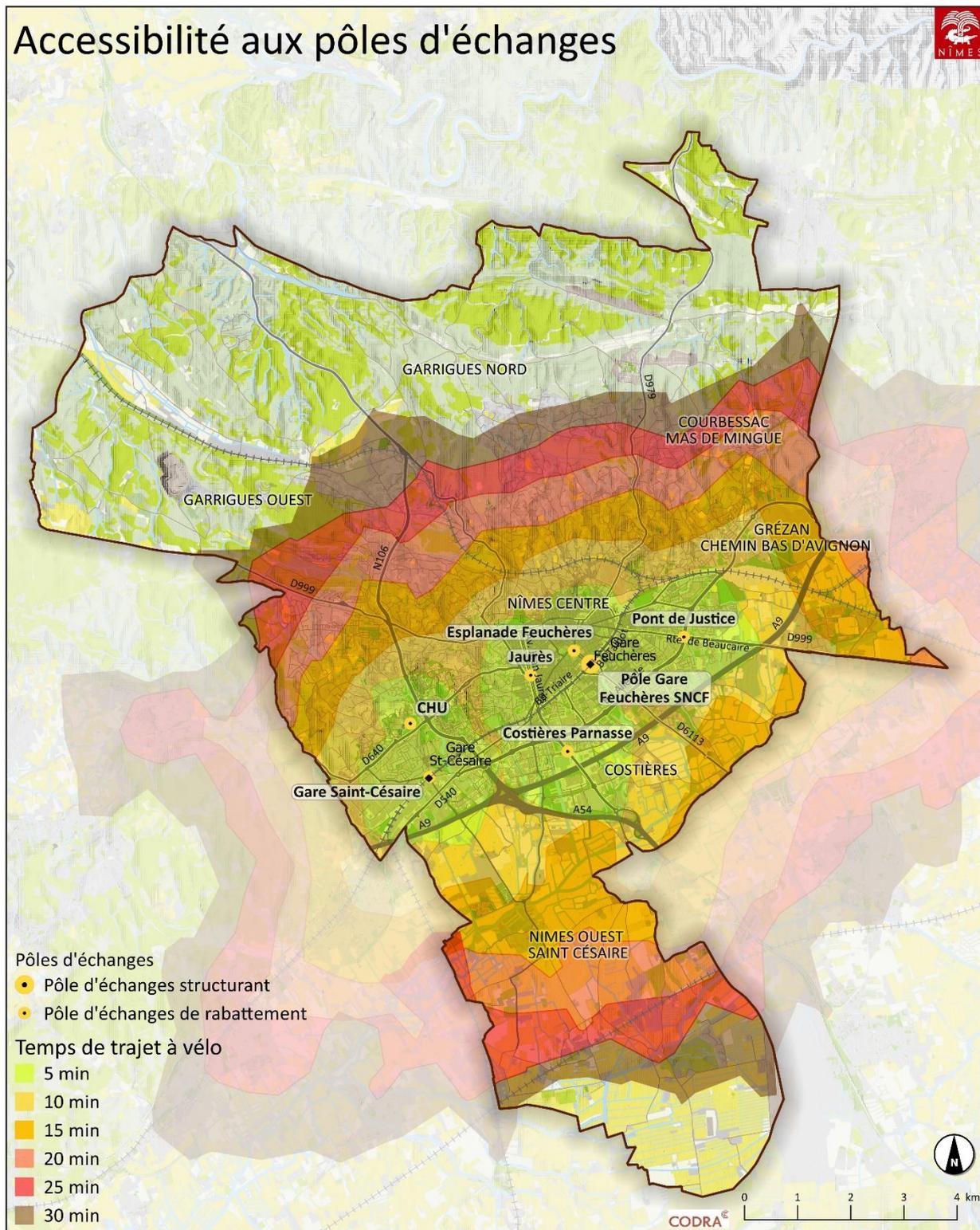


# Cartographie des temps de parcours à vélo à partir des principaux pôles générateurs de déplacements



# Accessibilité aux principaux pôles d'emplois



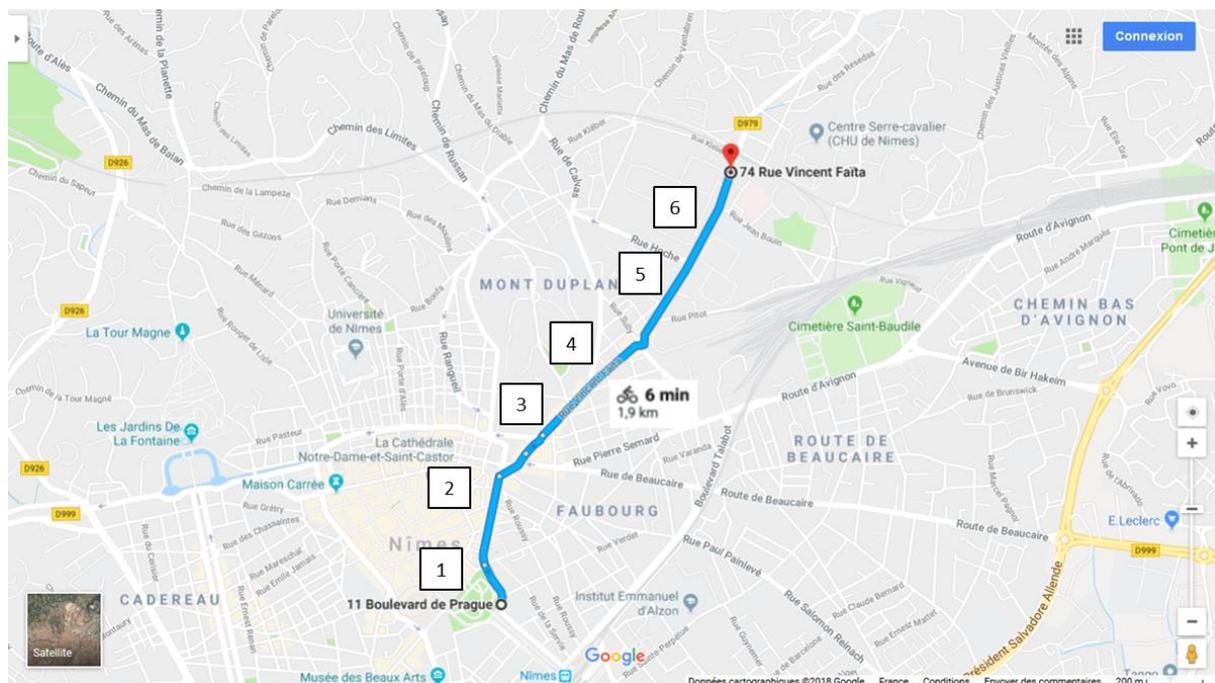


## VI.V Parcours commentés

Trois parcours ont été réalisés à vélos le lundi 23 Juillet en après-midi :

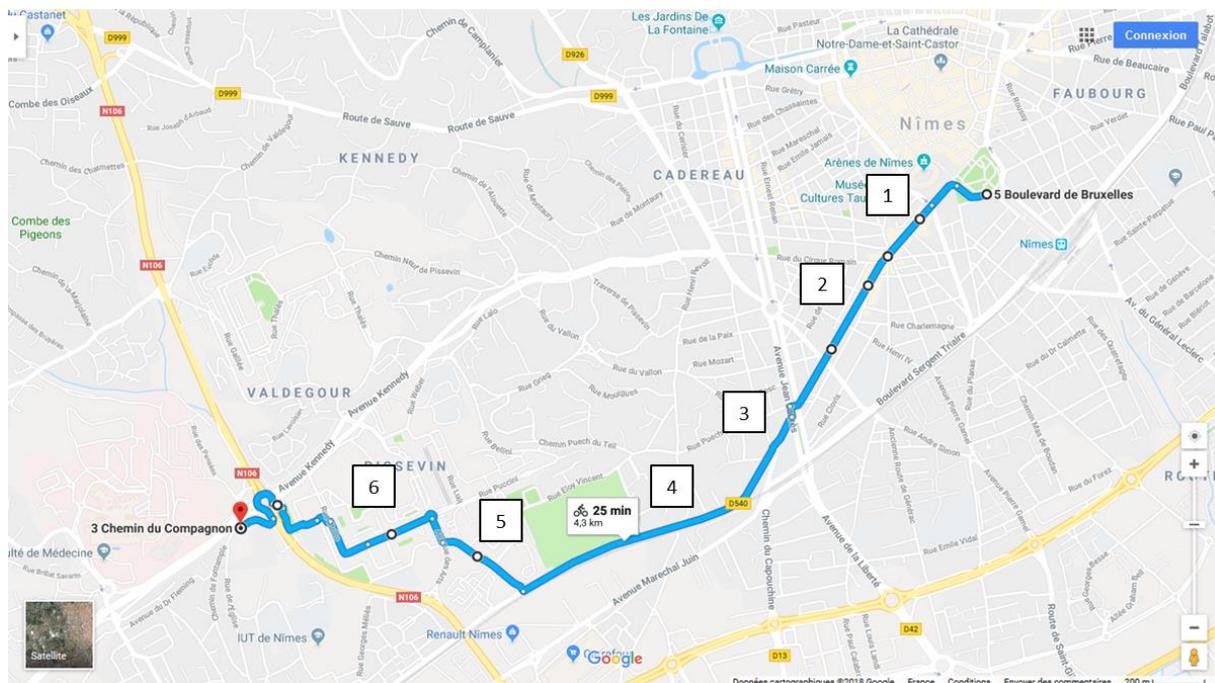
- Entre le centre-ville et Croix de Fer
- Entre le centre-ville et le CHU
- Entre la ville active et le centre

### VI.V.I Parcours entre le centre-ville et Croix de Fer



Ce parcours commence sur le boulevard de l'Amiral Courbet, bénéficiant d'une piste cyclable bien dimensionnée et de bonne qualité. Au niveau de la place Gabriel Péri, la piste cyclable se dévie à gauche, pouvant générer quelques difficultés de repérage au cycliste. Ensuite, l'intersection avec l'avenue Faïta manque d'aménagements cyclables. Au milieu de cet espace, le cycliste se sent perdu et même en danger. Ensuite, le déplacement emprunte l'avenue Faïta, qui ne présente pas d'aménagements cyclables. Les véhicules doublent le cycliste à une vitesse élevée. De plus, la pente importante implique d'intensifier l'effort physique. Par ailleurs, cet axe traverse des giratoires vaste et peu sécuritaires pour le vélo. Enfin, le cycliste arrive au quartier Croix de Fer, au nord de Nîmes, disposant de plusieurs équipements structurants, tels que le site Hoche de l'Université, la clinique privée ou le site de l'Armée de Terre. En définitive, en dehors des boulevards, ce parcours se caractérise par des difficultés de plusieurs ordres, allant de l'interruption des itinéraires cyclables à la configuration inadaptée de l'espace routier et au niveau de circulation intense.

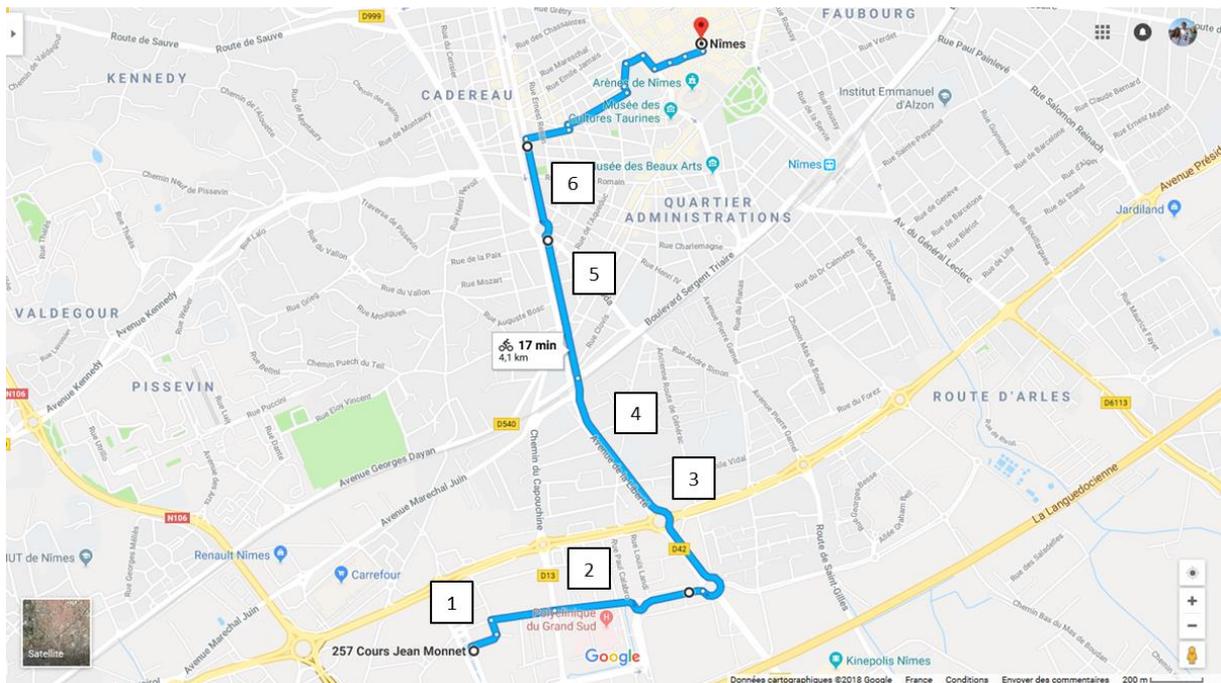
## VI.V.II Parcours entre le centre-ville et le CHU



Le parcours entre le centre-ville et débute sur l'avenue de la République, bénéficiant d'un couloir bus ouvert aux vélos. Il traverse ensuite l'avenue Jean Jaurès sur le site propre bus (dont le statut pour les vélos reste ici peu clair) pour se poursuivre sur la rue Arnavielle. Cette rue ne présente aucun aménagement ni jalonnement pour les vélos, sans pour autant générer des difficultés de sécurité. Toutefois, la lisibilité de l'itinéraire n'est pas assurée. Le parcours se poursuit sur Georges Dayan, axe à fort trafic, présentant des situations diverses : le tronçon Est n'est pas aménagé, tandis que le tronçon Ouest comporte une bande cyclable. Ce dernier aménagement est peu adapté à la configuration et au trafic supporté sur cet axe. Ensuite, l'itinéraire vers l'Hôpital nécessite de tourner à droite, sur une des rues du quartier de grands ensembles Claude Debussy, en l'occurrence l'avenue des Poètes. La circulation à vélo sur plusieurs rues locales, sans aucune lisibilité pour l'utilisateur externe au quartier, en devinant le parcours vers l'Hôpital, permet d'aboutir à l'avenue Kennedy. Le parcours final vers l'Hôpital implique de traverser le giratoire avec la RN 106. L'expérience est très compliquée, en raison du trafic élevé qui quitte le giratoire à des vitesses très

élevées. Le vélo traverse sur le passage piéton et n'a pas un autre choix que de laisser la priorité au trafic empruntant chaque branche. En définitive, le maître mot est ici l'absence de lisibilité du parcours. Bien que plusieurs tronçons soient tout à fait réalisables à vélo, l'absence de lisibilité d'ensemble dans le parcours réduit très fortement le nombre d'usagers susceptibles de réaliser ce déplacement à vélo.

### VI.V.III Parcours entre la ville active et le centre-ville



Le parcours commence dans la Ville Active, milieu hostile à l'usager des modes actifs (espace démesuré, conçu pour la voiture uniquement). Il emprunte la rue des Lauriers, rue secondaire de la Ville Active, sans difficulté particulière. Ensuite le cycliste tourne à gauche sur l'avenue de la Liberté, bénéficiant d'une bande cyclable. La traversée du giratoire de la Liberté (intersection avec Allende) est très difficile. Le cycliste a le choix soit de rester sur l'anneau, soit d'emprunter la piste cyclable externe et les passages piétons. Dans les deux cas, la voiture domine le paysage et s'impose aux flux cyclistes. Le sentiment d'inquiétude chez le cycliste peut atteindre des niveaux importants, en fonction de son niveau d'expérience du vélo. Le parcours se poursuit ensuite sur l'avenue de la Liberté, sur une bande cyclable très étroite (il existe un couloir bus axial mais il n'est pas ouvert aux vélos). L'intersection avec le boulevard Sergent Triaire représente un point dur, notamment en raison de l'absence de continuité de l'itinéraire. Ensuite, l'usager emprunte l'avenue Jean Jaurès, bénéficiant d'une piste cyclable d'une excellente qualité. Ce parcours est le moins pénalisant par

rapport à tous les parcours empruntés. Hormis le point dur du carrefour de la Liberté, il peut être réalisé très facilement à vélo, que ce soit en termes de distance, de relief ou de confort du parcours. Cette expérience renforce l'idée que plusieurs déplacements entre les principaux points d'intérêt de la ville de Nîmes pourraient être réalisés à vélo, à condition que les itinéraires le permettent.

## VII. Enjeux et grands principes de liaison

### VIII.1 Points forts et points faibles pour le développement des modes actifs

#### Synthèse des avantages-inconvénients pour le développement des modes actifs

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Un pôle urbain dense situé sur un environnement essentiellement plat</li><li>▶ Une densité de pôles générateurs de déplacements dans un secteur urbain resserré (3 km de l'Ecusson)</li><li>▶ Un Ecusson présentant des bonnes conditions pour les modes actifs, en lien avec la piétonnisation du secteur</li><li>▶ Un patrimoine remarquable attirant des visiteurs tout au long de l'année</li><li>▶ Un effort récent de développement des itinéraires cyclables et une relative prise de conscience sur les avantages des modes actifs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Des aménagements réalisés selon les opportunités et les travaux de voiries</li><li>▶ Des aménagements hétérogènes</li><li>▶ Une discontinuité des aménagements et des intersections particulièrement complexes, voire dangereuses</li><li>▶ Condition de cohabitation délicate entre les piétons et les vélos (ex : avenue Jean Jaurès)</li><li>▶ Une intégration limitée entre les transports collectifs et les modes actifs</li></ul>

## Synthèse des opportunités-menaces pour le développement des modes actifs

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Un grand nombre de déplacements de courte distance (de 1 à 3 km)</li><li>▶ Une culture sur les modes actifs qui émerge sur le territoire auprès des techniciens des collectivités (Révision du PDU, PLD qui prend en compte les modes actifs , Schéma du département sur les aménagements cyclables,)</li><li>▶ Une volonté d’articulation des mesures en faveur des modes actifs entre les différentes collectivités</li><li>▶ Un projet de nouvelle ligne de BHNS, préfigurant de nouveaux aménagements pour les modes actifs</li><li>▶ Prolongement du réseau de voie verte par le département ( Voie verte de Caveirac à l’étude)</li><li>▶ Un jalonement piéton en cours de déploiement dans le centre-ville</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Un manque de sécurité réel et perçu lors des déplacements à vélo</li><li>▶ Un manque de lisibilité des itinéraires cyclables</li><li>▶ Une poursuite des logiques actuelles de développement du réseau cyclable selon les opportunités</li><li>▶ Une culture automobile affirmée</li><li>▶ Une faiblesse de la communication et de la pédagogie pour le développement des modes actifs</li></ul>

## VIII.II Les grands axes de demande pour les déplacements à vélo

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**.

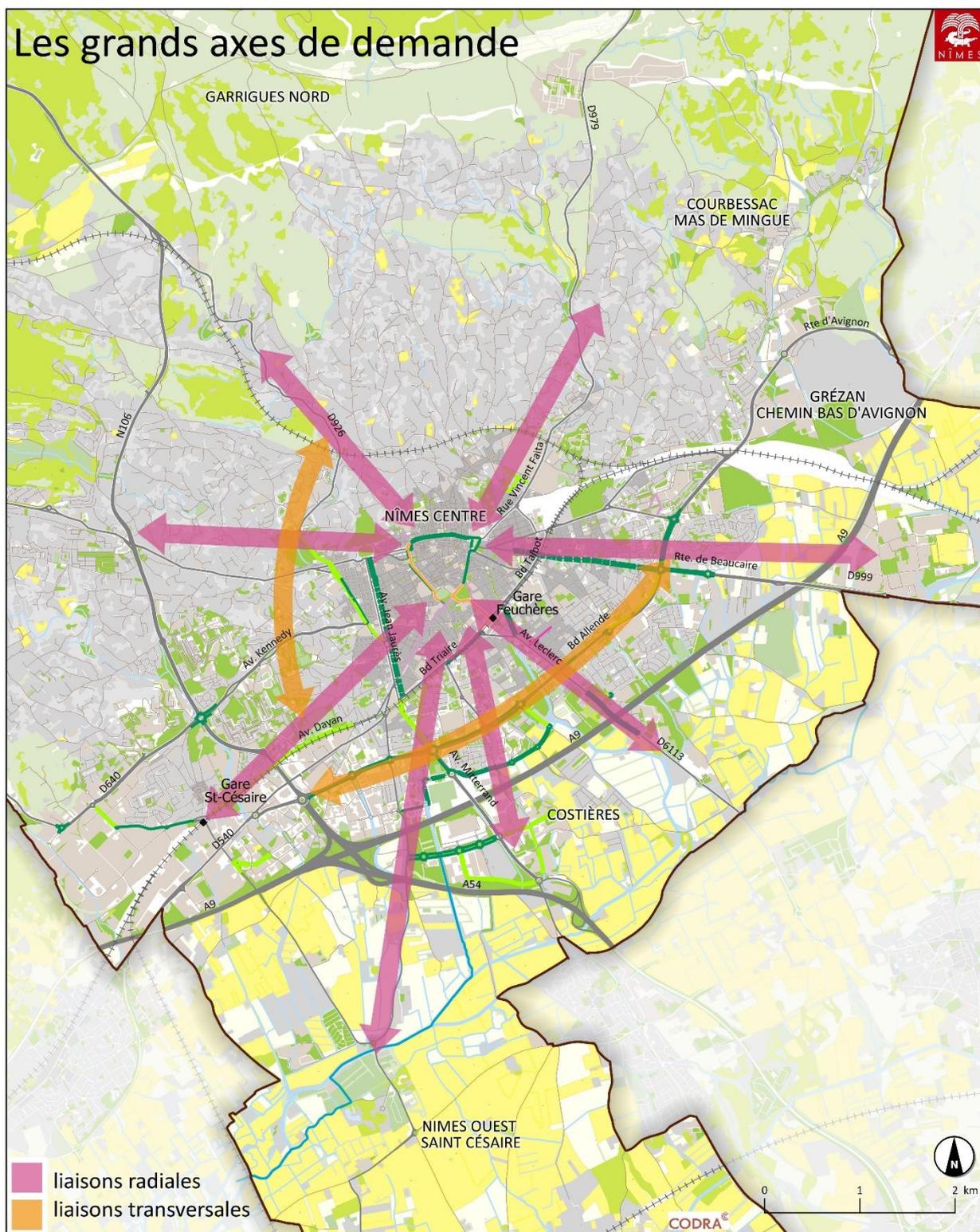
**La grande majorité des axes de demande identifiés sont au départ du centre-ville de Nîmes**, en direction des grandes générateurs de déplacements de la commune, situés à proximité directe du centre-ville ou en périphérie de celui-ci. Il s'agit des axes suivants :

- 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 Maas des Abeilles et le secteur Les Amoureux, desservant une grande partie des pôles d'emploi de la ville, concentrés au sud de celle-ci

## Les grands axes de demande pour la mobilité cyclable



### VIII.III Les premiers enjeux de la démarche

- ▶ **Mener une réflexion d'ensemble sur le développement des modes actifs**, intégrant tous les services concernés, tous les motifs de déplacements (utilitaires, loisirs...) et tous les publics concernés
- ▶ **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 pour les déplacements quotidiens
- ▶ **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 générateurs de déplacements
- ▶ **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)