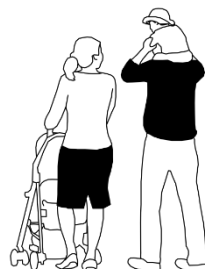
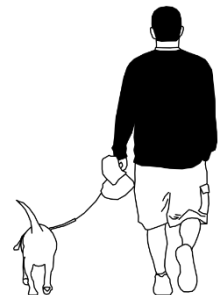
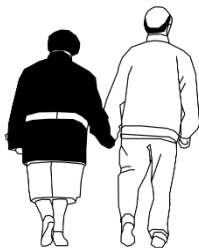


Schéma directeur des modes actifs

Phase 3 : Phasage et estimations



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	09-07-19	P.C.		
V2	16-07-19	P.C.		

Modes actifs ?

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

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

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

Ils répondent à des enjeux territoriaux forts :

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

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



Sommaire :

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

Liaison D – Ecusson – Nîmes Sud	45
Liaison E – Ecusson – Saint-Césaire	47
Liaison F – Montcalm – Visites Costières	49
Liaison G – Ecusson - Vacquerolles	51
Liaison H : Quai de la Fontaine – Route d’Alès.....	53
Liaison I : Boulevard Allende.....	55
Liaison J : Cadereau - Montcalm.....	57
Liaison K : Carré Sud – Bastide	59
Le réseau complémentaire pour les vélos.....	61
Programmation de la démarche	64
Le coût des liaisons proposés.....	64
Les linéaires selon les maîtres d’ouvrage	65
Nîmes Métropole	66
Département du Gard.....	66
Répartition financière des travaux.....	67

Rappel des points forts du diagnostic

Un réseau d'itinéraires cyclables restant à structurer

Des itinéraires déjà existants mais discontinus

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

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

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

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

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

Des aménagements hétérogènes

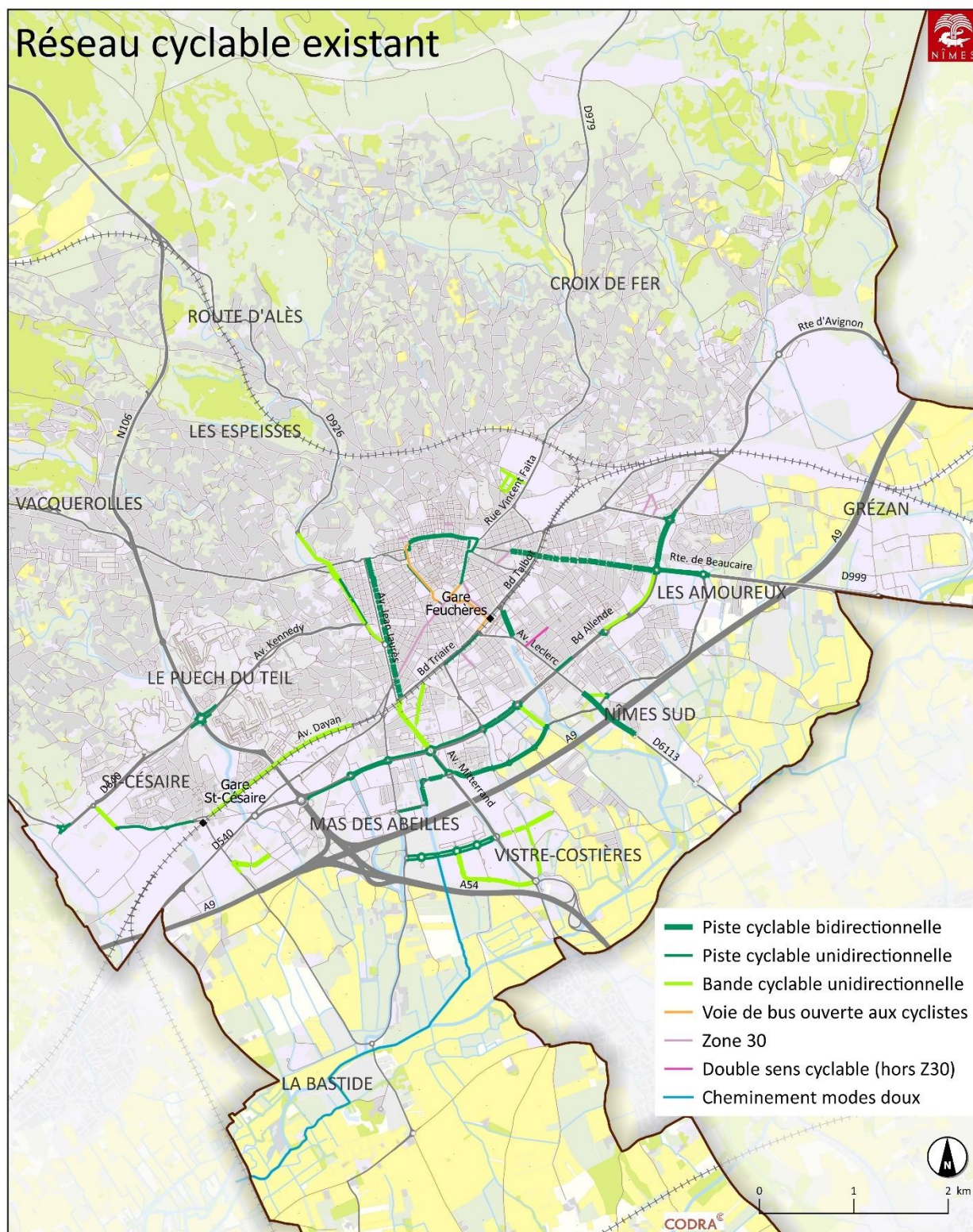
La nature des aménagements des itinéraires est variée. Dans le cœur urbain, si des **pistes cyclables** sont aménagées sur plusieurs axes, tels que le boulevard Gambetta, le boulevard Courbet ou l'avenue Jean Jaurès, **des aménagements plus légers** (zone 30, couloir bus ouvert aux vélos) sont aménagés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

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

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

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

Figure 1 : Les itinéraires cyclables par type d'aménagement



Des axes routiers appartenant à différents gestionnaires de voirie

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

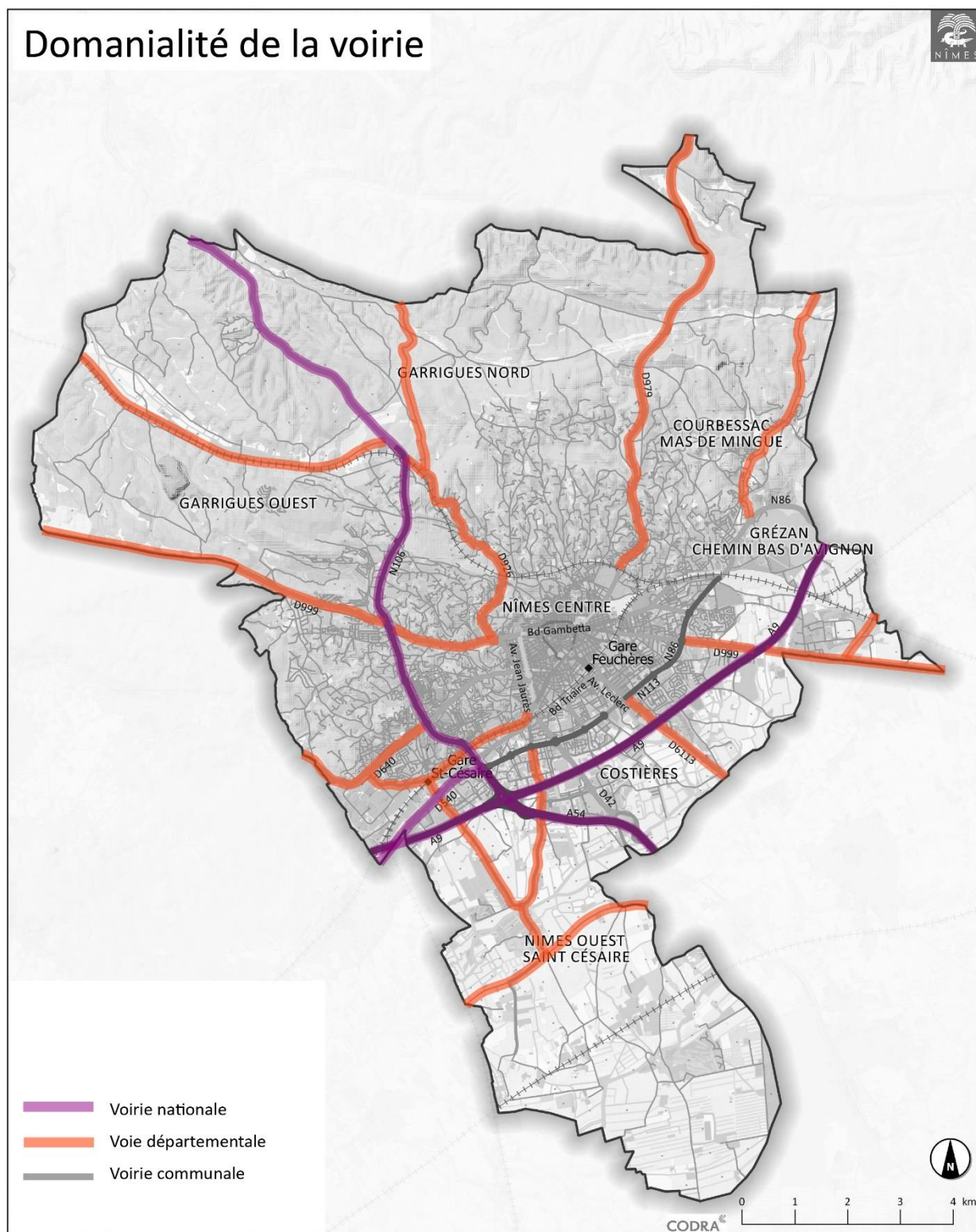
Quant aux routes situées en dehors de l'espace urbanisé, elles sont sous domanialité départementale. La limite est marquée par l'avenue Jean Jaurès à l'ouest, le boulevard Allende au sud et le boulevard Gambetta ou la voie ferrée au nord.

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

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

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

Figure 2 : Domanialité de la voirie

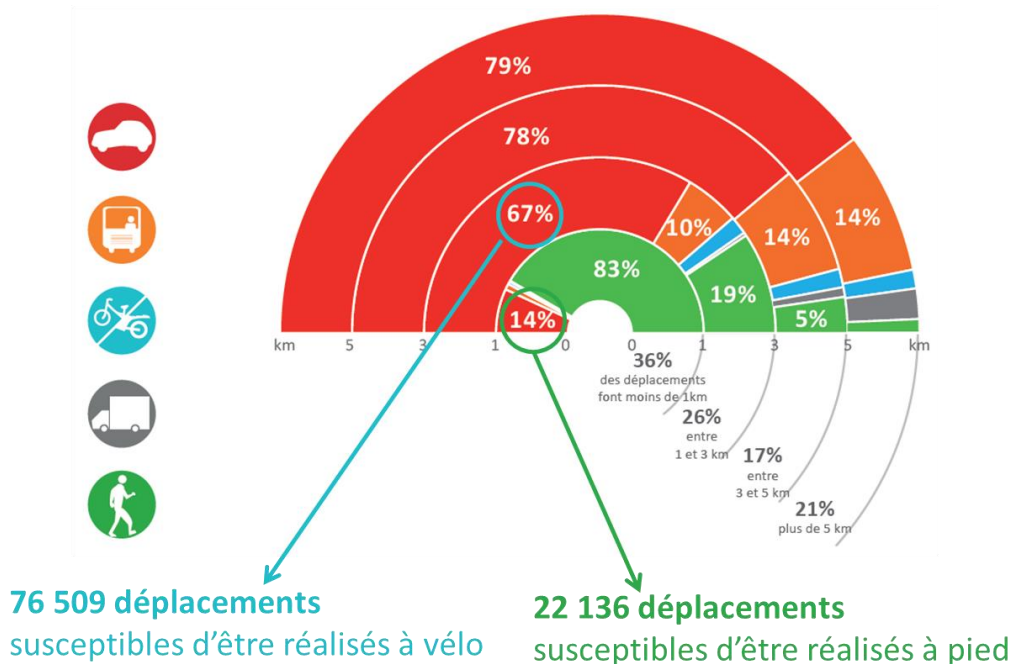


Un réel potentiel de développement des modes actifs

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

Figure 3 : Les modes utilisés selon la distance du déplacement

Les nîmois réalisent 439 200 déplacements quotidiens :



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

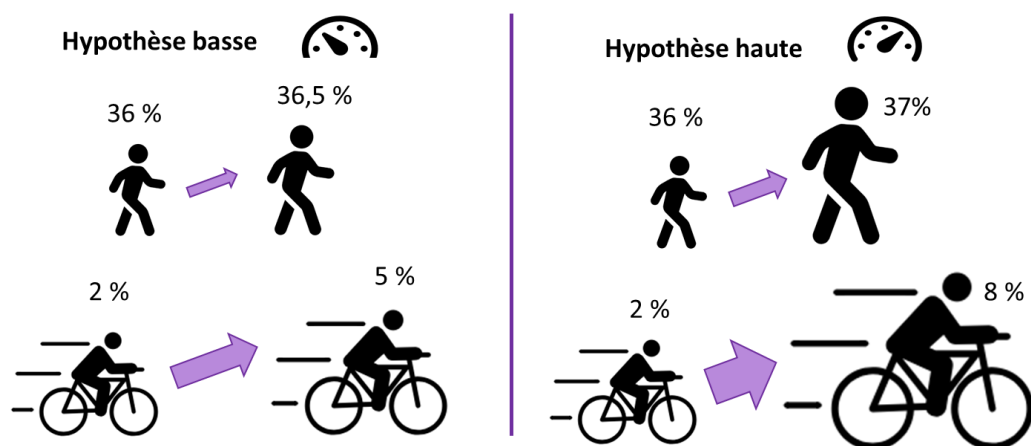
L'hypothèse basse suppose un report de la voiture vers la marche à pied de 10% pour les déplacements de moins de 1 km, ainsi qu'un report de la voiture vers le vélo de 10% pour les déplacements de 1 à 5 km.

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

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

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

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



Des axes de demande identifiés

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

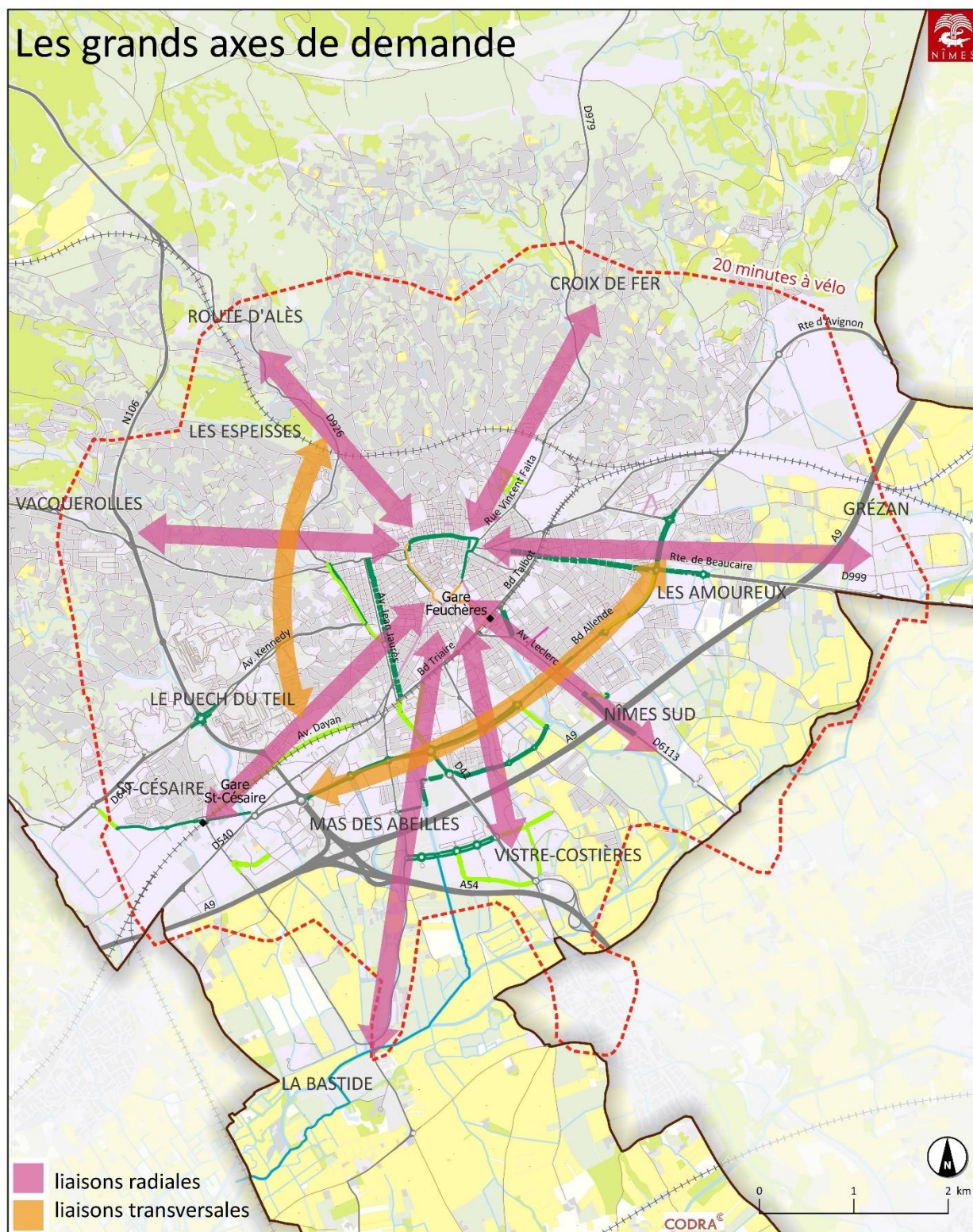
La grande majorité des axes de demande identifiés sont au départ du centre-ville de Nîmes, en direction des grandes générateurs de déplacements de la commune, situés à proximité directe du centre-ville ou en périphérie de celui-ci. Il s'agit des axes suivants :

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

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

- Entre le secteur des Epeisses et Le Puech du Teil, desservant notamment des secteurs résidentiels et des zones d'activités
- Entre le secteur des 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

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



Les enjeux identifiés

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

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

Les projets d'aménagement de voirie à prendre en compte

La mise en service de la ligne T2 Diagonal

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

Figure 6 : Le tracé de la ligne T2



Source : Nîmes Métropole

Extension de la ligne T1

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

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



Source : Nîmes Métropole

La transformation du boulevard Allende

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

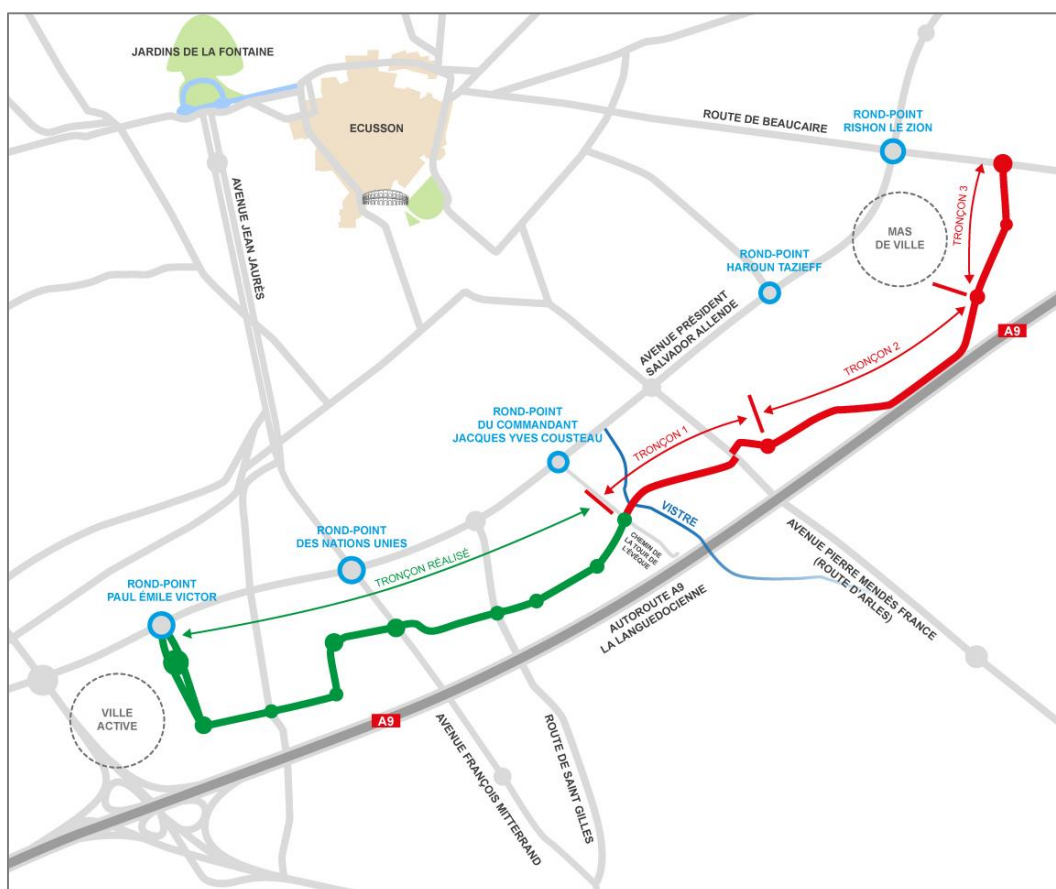
Le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc

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

Le prolongement de la Voie Urbaine Sud

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

Figure 8 : Prolongement de la Voie Urbaine Sud



Source : Ville de Nîmes

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.

LE SCENARIO D'AMENAGEMENT VERS UN PROJET DE PARC

une entrée animée et ouverte sur la ville

une lisière de parc habitée

un lieu de découverte et de jeu

une continuité retrouvée

une nature préservée

un espace de pratique sportive pour tous

Scénario 100%

- Parcelle fermée à l'automobile
- Limites du parc fermé

Scénario 50%

- Parcelle fermée à l'automobile
- Limites du parc fermé

Scénario 25%

- Arrivée au parc
- Parking
- Accès aux équipements sportifs (piscine, tennis, etc.)

1 Le point d'entrée du boulevard National

2 Le point d'entrée de la rue des Quatreloges

3 L'ancienne maison de la Mairie (Mairie des Quatreloges)

4 La grande place rectangulaire en terrasse ouverte pour le restaurant et le jardin public

5 La promenade rectangulaire sur le canal de la Seine

6 Les jardins d'agencement (rue de la Seine, ou autres)

7 Les logements individuels superposés de la rue des Quatreloges (37 logements)

8 Le grand manoir rectangulaire en logement public

9 La grande place de l'ancien verger

10 Les jardins en bordure, rénovés du passé historique du site

11 Le manoir à l'ancienne (rue de la Seine)

12 L'ancien manoir de la rue de la Seine

13 Le parc des bois

14 La forêt de la Seine

15 La promenade des berges

16 Le manoir d'après la Seine et la rue de la Seine (la maison des jardins, un lieu d'exposition retraçant l'histoire de la papeterie)

17 Le parking vélos ou parking relais

18 Le parking municipal de proximité (utilisation uniquement en week-end)

19 Les équipements sportifs complémentaires (piscine, tennis, etc.)

20 L'ancien manoir vers la place agricole (rue de la Seine et rue de la Seine)

19

Revalorisation du Vistre (hors zone urbanisée)

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

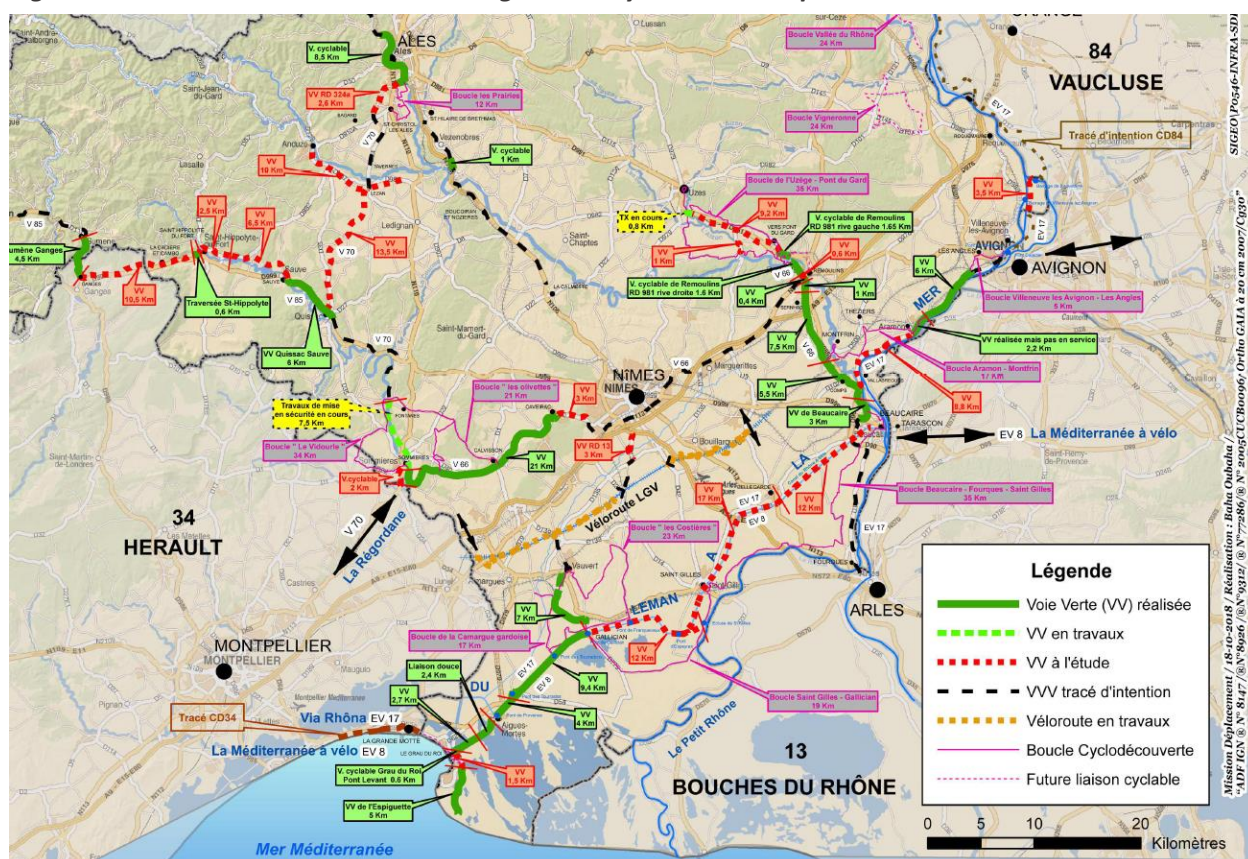
Figure 10 : Cheminements doux le long des rivières dans la plaine de Nîmes



Source : EPTB Vistre

Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables du Département du Gard

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

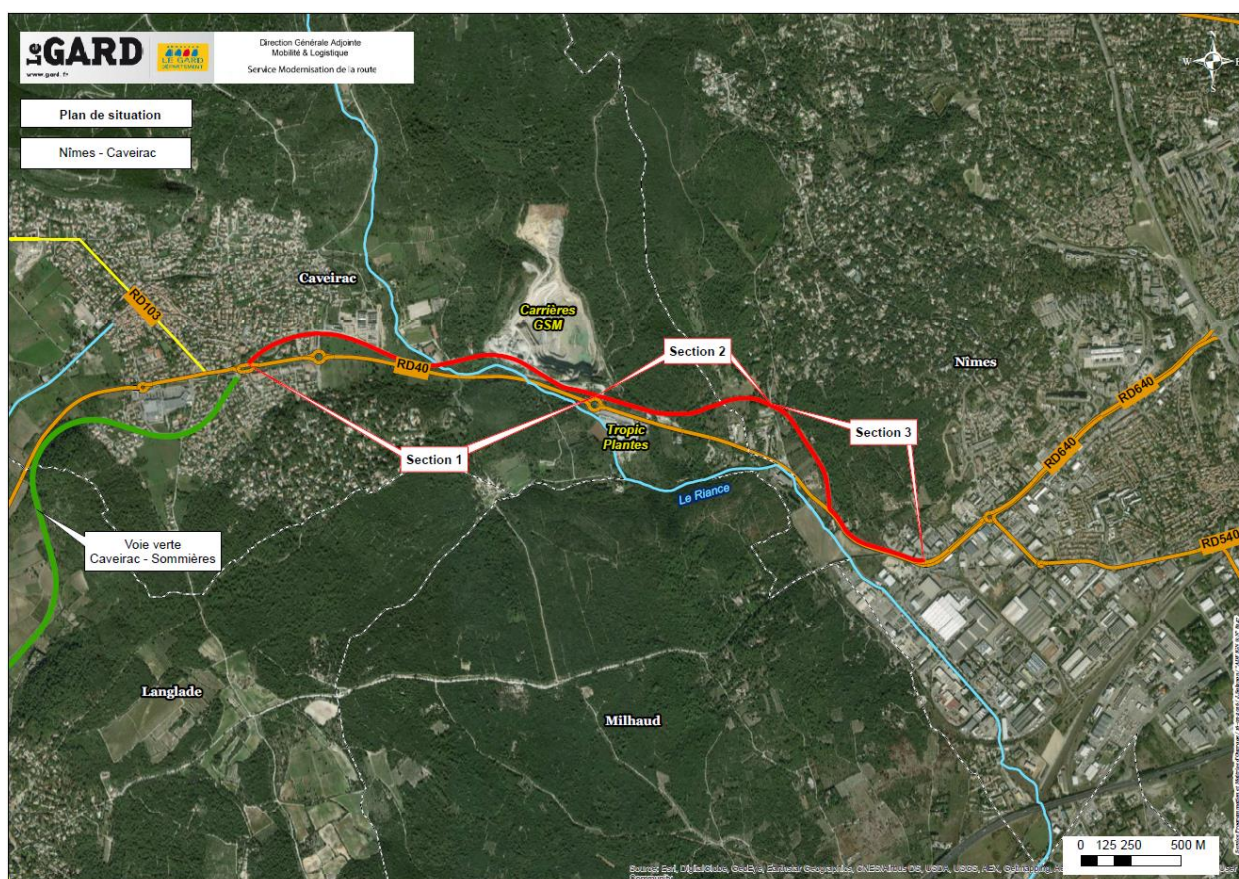


Source : Département du Gard

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

L'extension de la voie verte de Caveirac

Figure 12 : Voie verte de Caveirac



Source : Département du Gard

Dans le cadre du déploiement de son réseau de voies vertes, le Département du Gard étudie actuellement le prolongement de la voie verte Sommières – Caveirac vers la Commune de Nîmes, empruntant notamment des emprises le long de la RD 40 jusqu'au rond-point Joliot Curie (point d'entrée à Nîmes). Les premiers travaux 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.

La création d'un itinéraire vers La Bastide

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

Futures requalifications des routes départementales

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

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

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole

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

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

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

Un réseau cyclable maillé et continu à l'horizon 2030

Un réseau cyclable mieux structuré

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

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

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

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

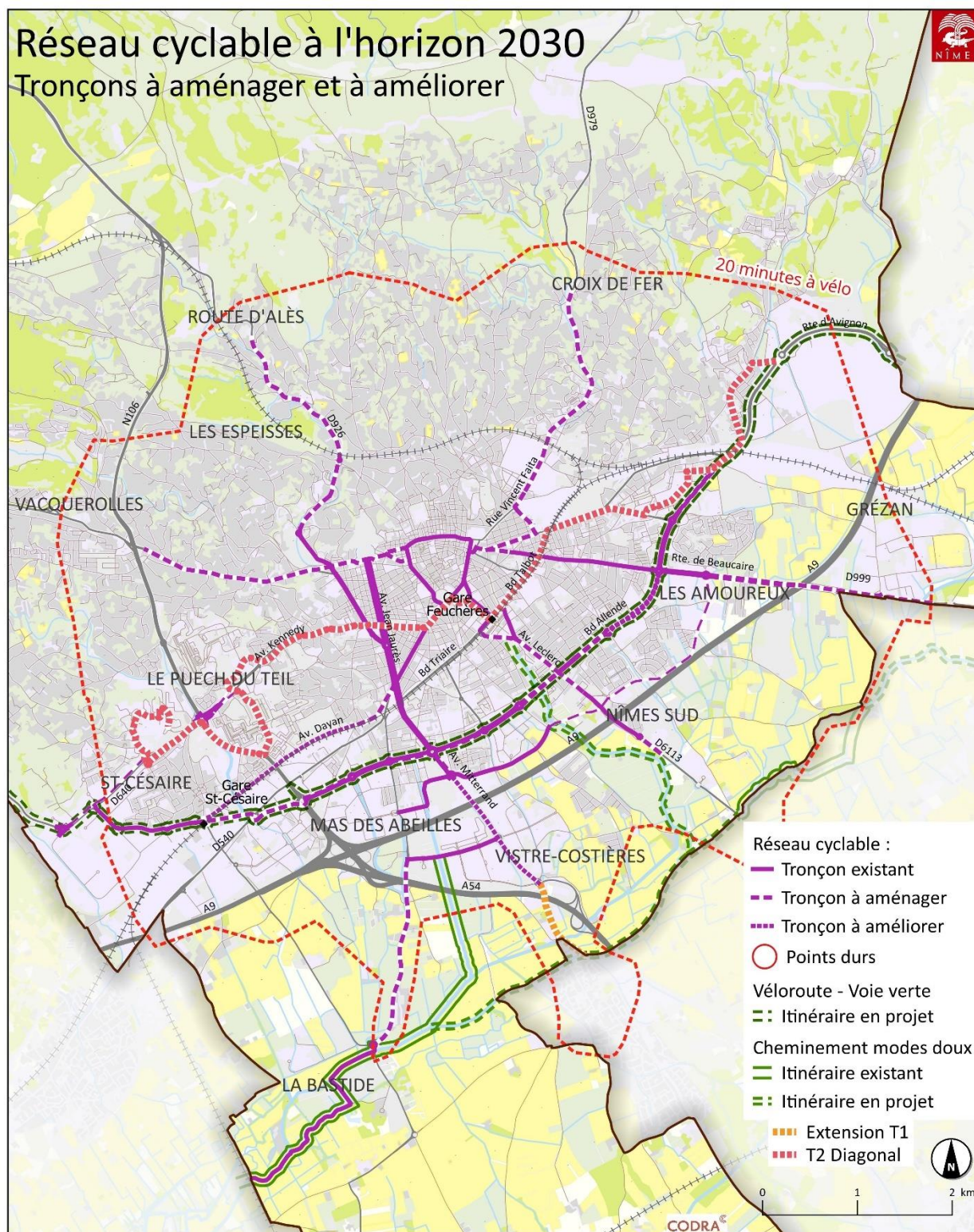
- Une vocation utilitaire, **concernant la majorité des itinéraires, en cohérence avec l'objet principal du Schéma Directeur, avec l'objectif de proposer des trajets directs, rapides et très lisibles.**
- Une vocation de loisir, **qui s'adressent à des cyclotouristes sur de longues distances (ex : voie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

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

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

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

Figure 13 : Réseau armature à l'horizon 2030



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

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

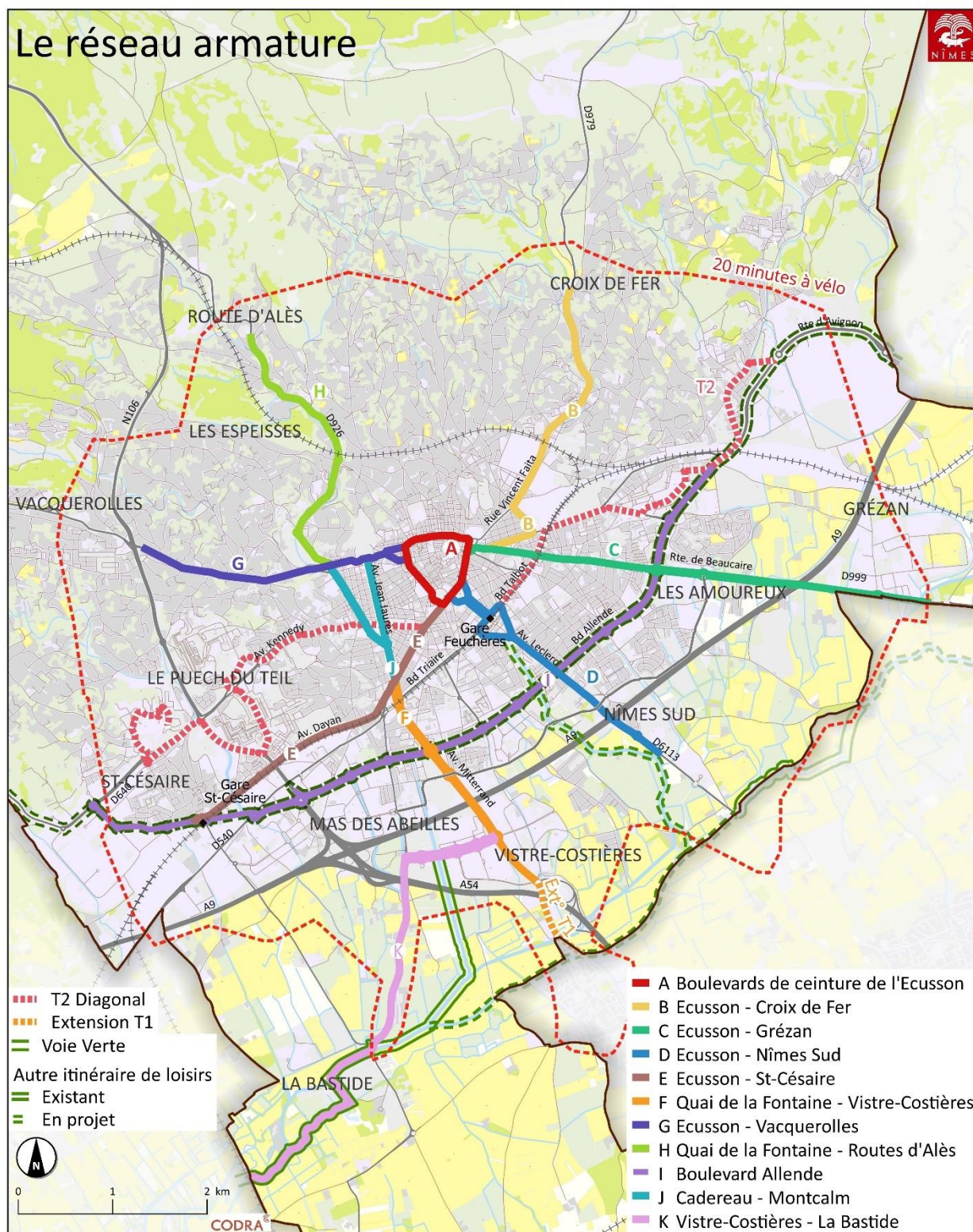
Liaisons radiales :

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

Liaisons périphériques :

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

Figure 14 : Le réseau cyclable armature de Nîmes



Les tronçons à aménager et à améliorer

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

Ces nouveaux aménagements peuvent concerner :

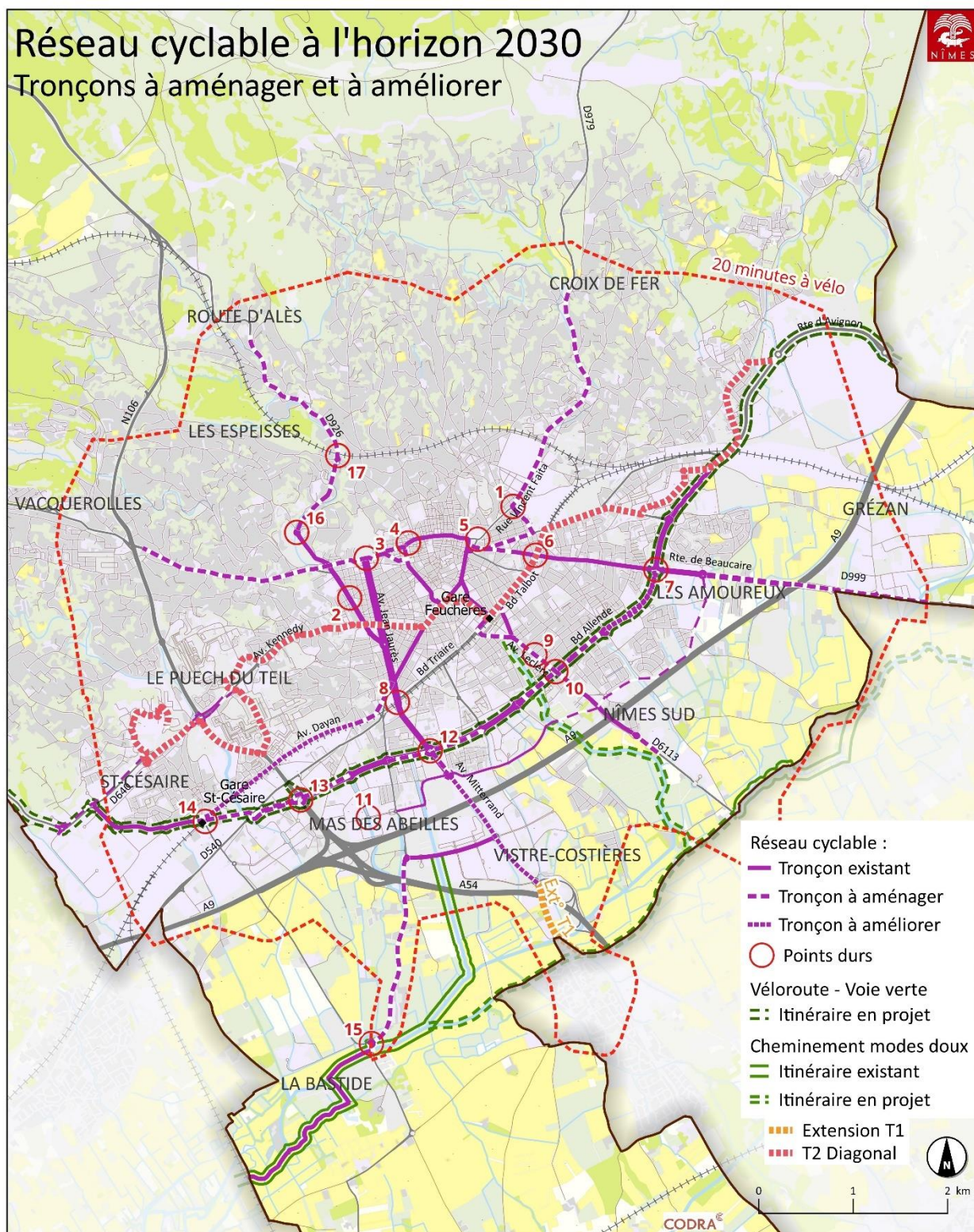
- **Des tronçons à aménager**, ne disposant d'aucun aménagement actuellement
- **Des tronçons à améliorer**, présentant un aménagement qui n'est pas adapté pas au contexte urbain ou routier
- **Des points durs à lever**, représentant des lieux d'insécurité routière ou d'inconfort pour la pratique du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

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

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

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

Figure 15 : Les tronçons à aménager et à améliorer



L'aménagement proposé pour chaque liaison cyclable

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

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

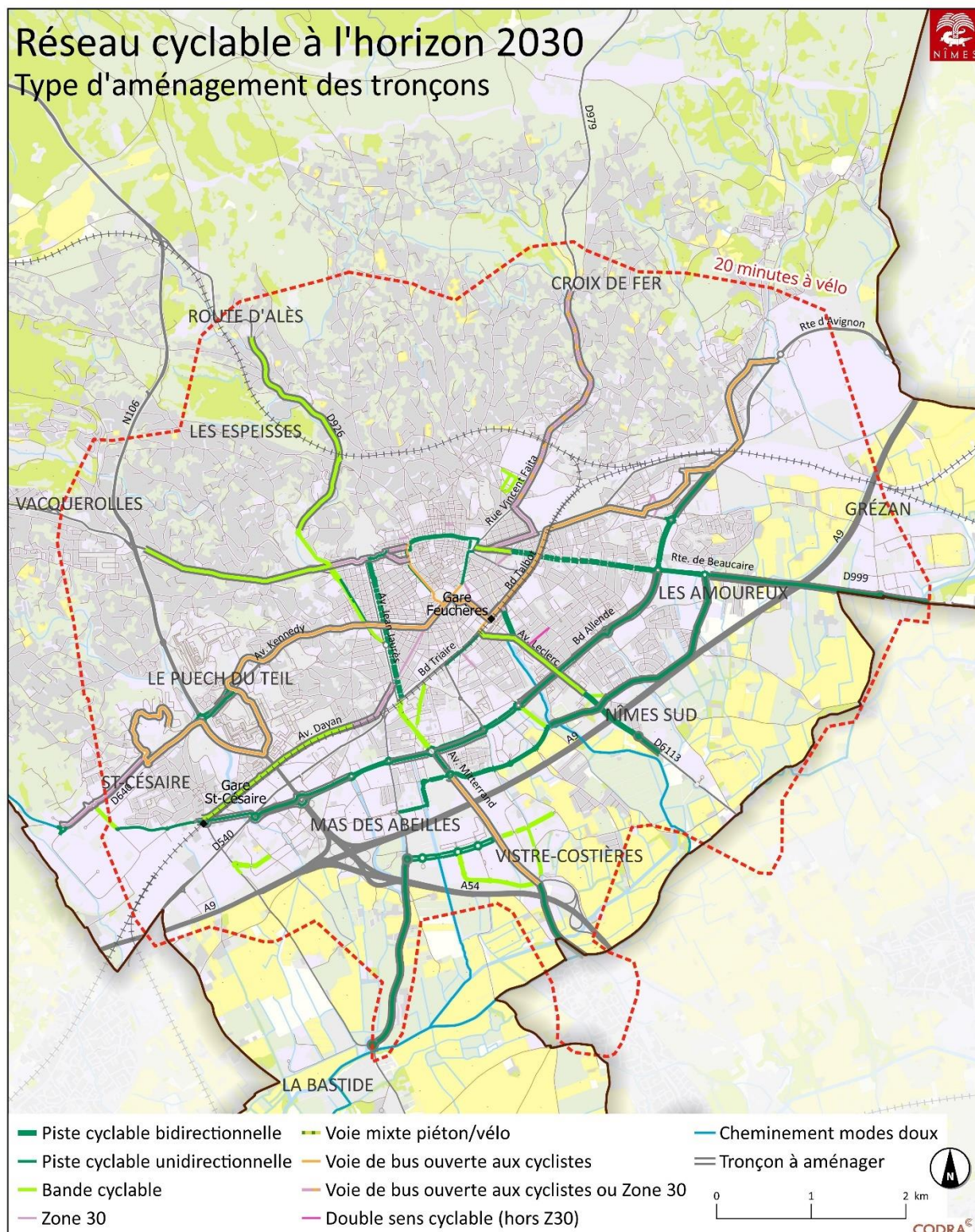
Ensemble, **ces facteurs contribuent à définir le degré de cohabitation entre le trafic automobile et les vélos**. Un axe routier structurant à fort trafic et à vitesse élevée nécessite l'implantation d'une piste cyclable afin de sécuriser les déplacements à vélo, tandis qu'un axe à faible trafic et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

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

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

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

Figure 16 : Les tronçons à aménager et à améliorer



La priorisation des liaisons cyclables

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

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

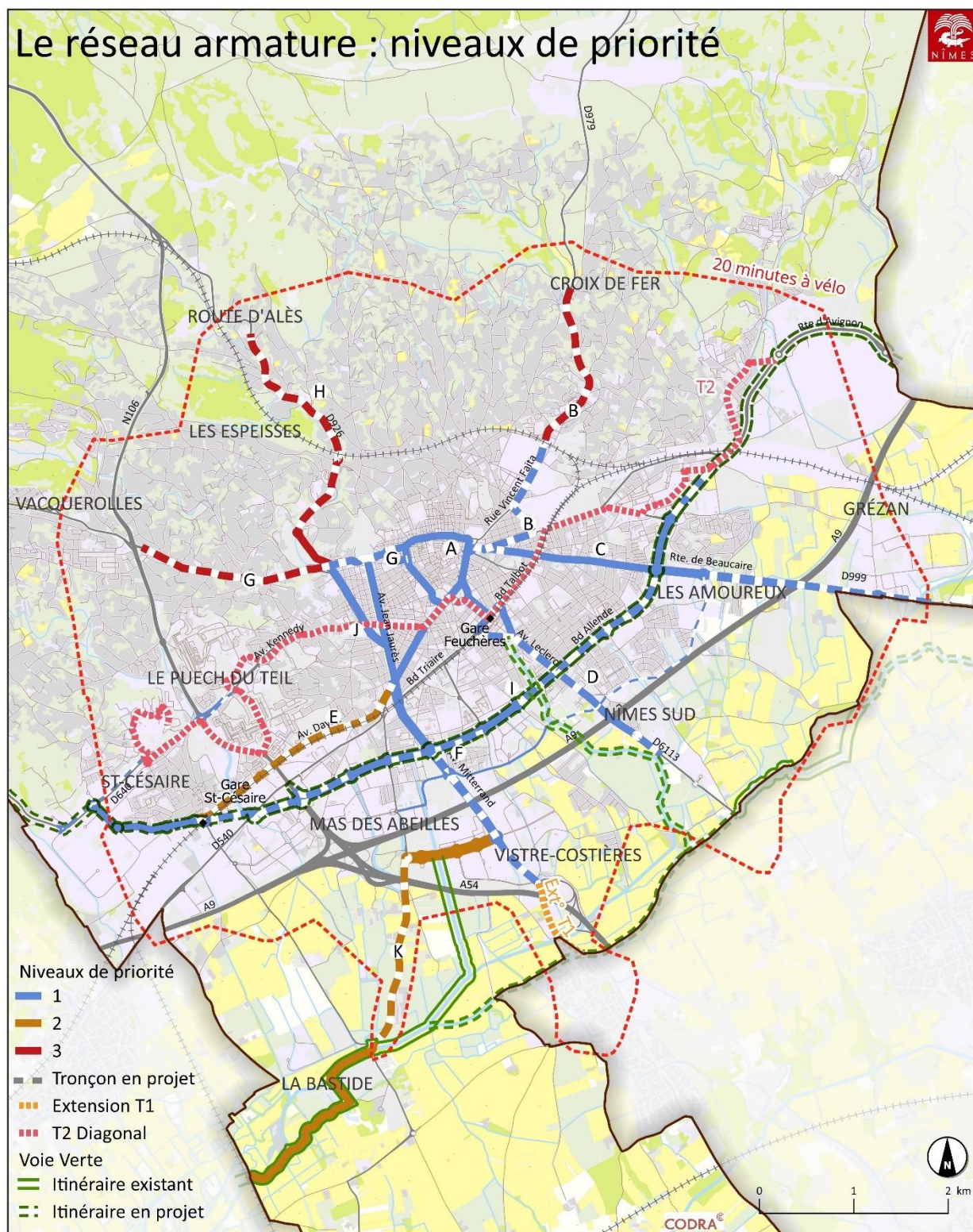
Liaison	Linéaire à aménager (coût des travaux)	Pourcentage du linéaire restant à aménager	Demande potentielle	Lieux d'intérêt desservis	Points durs résorbés	Ecart de relief (en m)	Note moyenne (sur 20)
A	< 1 km	0%	Très élevée	+++	1	+ 0	18
B	> 2km	100%	Elevée	++	2	+ 51	11
C	> 2km	119%	Elevée	+	2	+0	12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

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

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

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

Figure 17 : Les niveaux de priorité du réseau armature



La temporalité de mise en œuvre des liaisons

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

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

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

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

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

Figure 18 : Réseau cyclable à l'horizon 2020

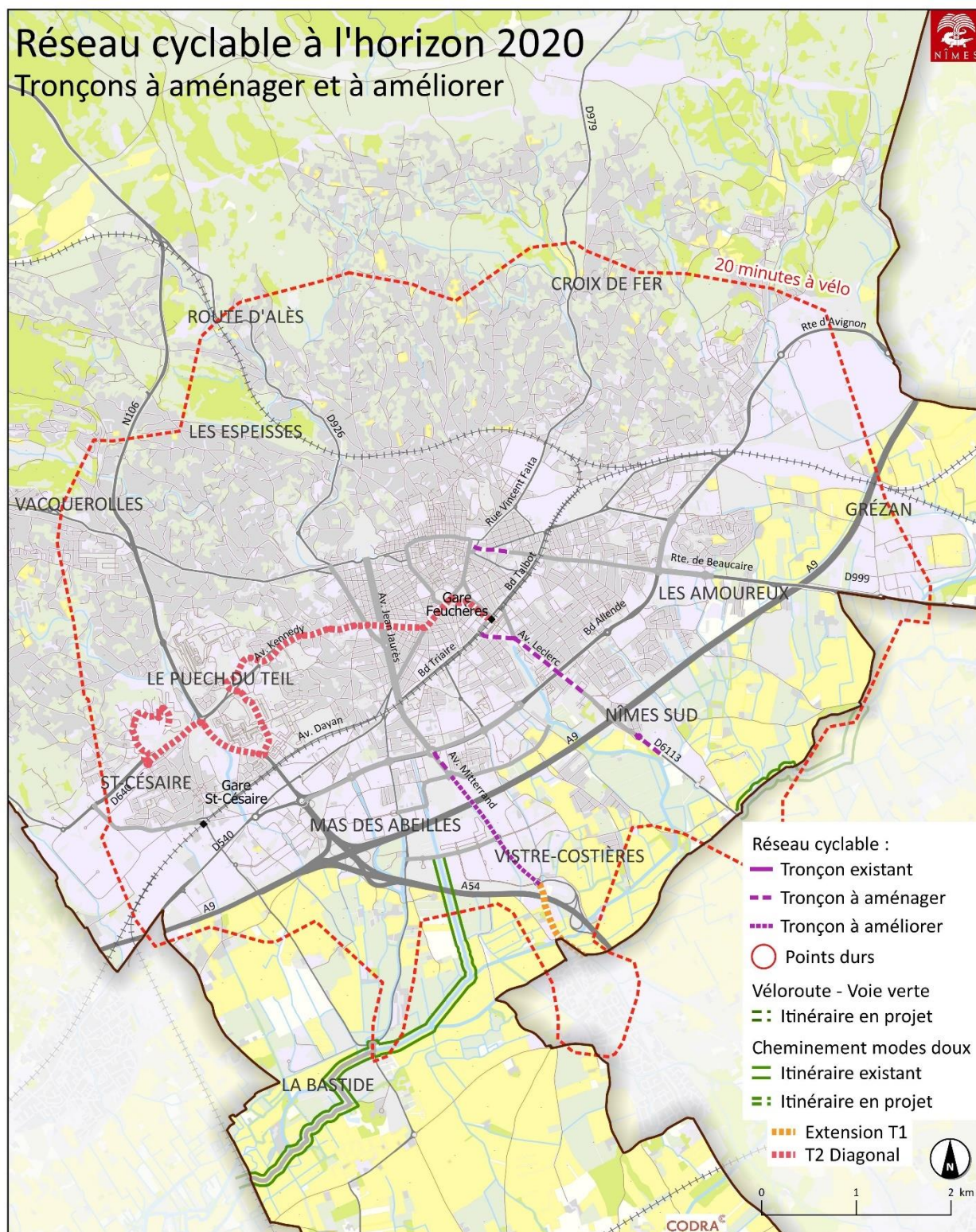


Figure 19 : Réseau cyclable à l'horizon 2022

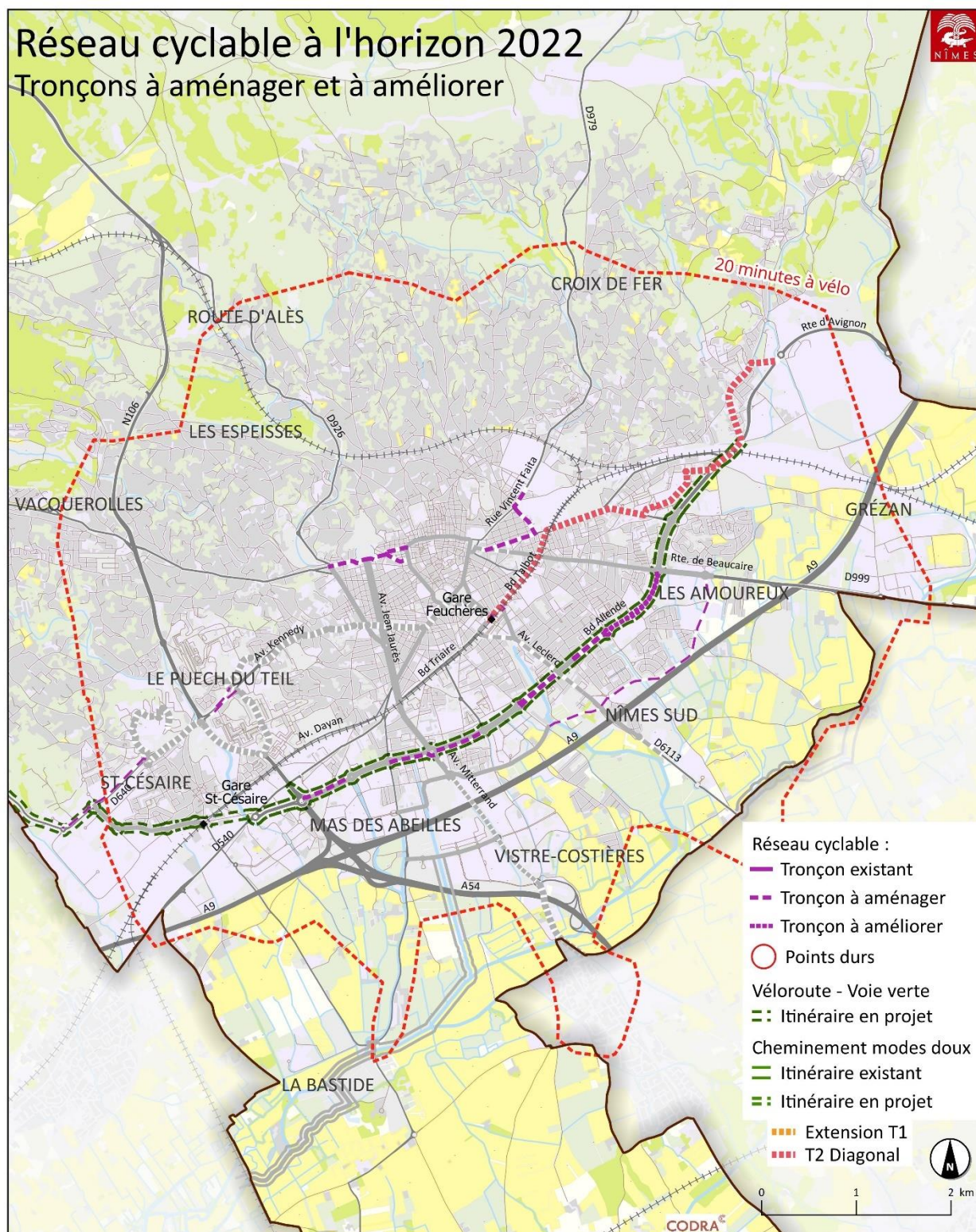


Figure 20 : Réseau cyclable à l'horizon 2025

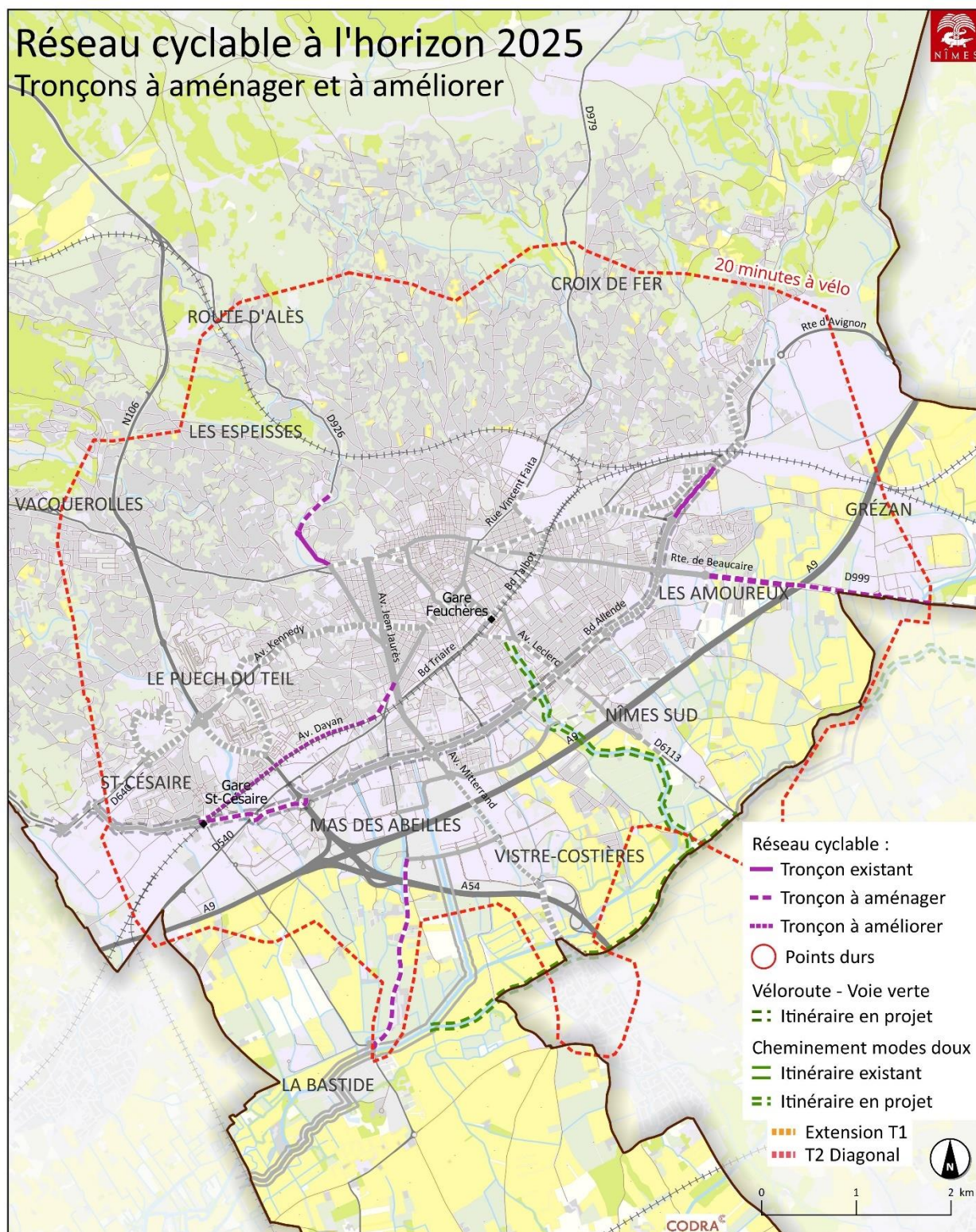
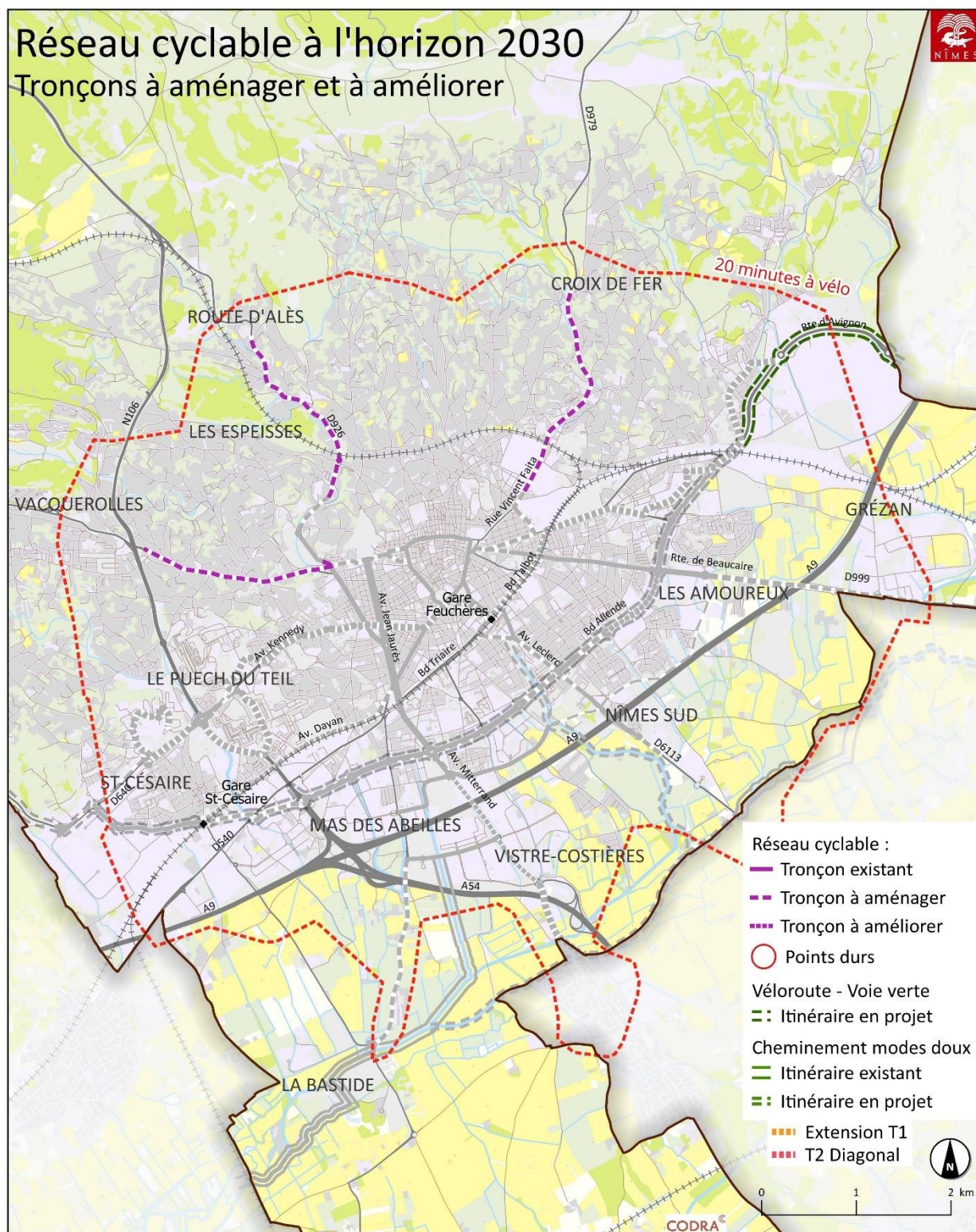


Figure 21 : Réseau cyclable à l'horizon 2030



Présentation détaillée des liaisons cyclables

Liaison A – Boulevards de ceinture de l'Ecusson

Rôle

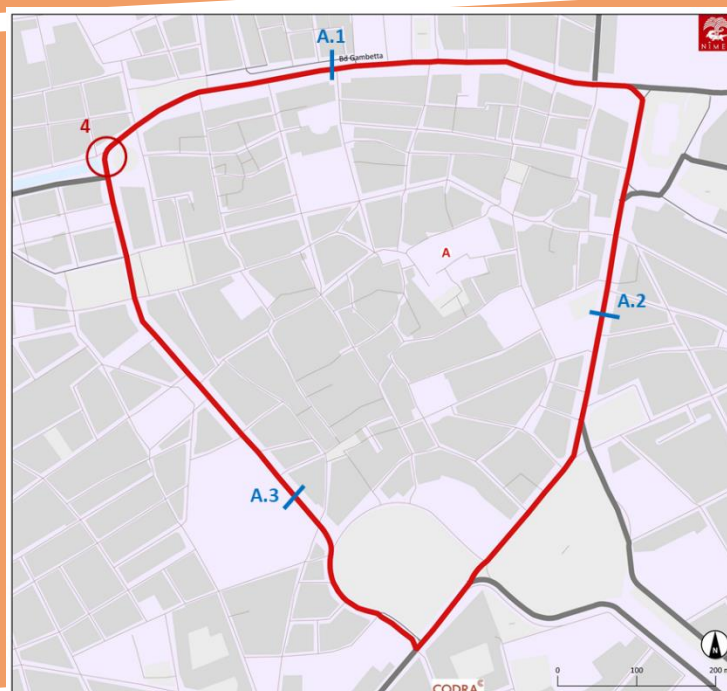
> Assurer des déplacements au sein du cœur urbain et distribuer les flux de vélos vers les différents points de la Ville, en évitant l'Ecusson

Itinéraire

> Boulevard Gambetta, boulevard Courbet, boulevard de la Libération, boulevard Victor Hugo

Points d'intérêt desservis

> Centre Commercial La Coupole, Musée de la Romanité, Office de Tourisme, Arènes de Nîmes, Musée des Cultures Taurines, Lycée Alphonse Daudet, Maison Carrée, Musée d'Art Contemporain, nombreux commerces et équipements...



Les aménagements à réaliser

> Résorption du point dur au niveau du square Antonin (problème de lisibilité de l'itinéraire)

Distance totale	2,3 km
Linéaire déjà aménagé	2,3 km
Linéaire restant à aménager	0 km
Points durs à traiter	n° 4

*Vue en coupe des
aménagement à réaliser*

A1. Boulevard Gambetta



Gestionnaires de voirie

> Commune de Nîmes

A2. Boulevard Victor Hugo



Estimation financière

> 6 400 €

A3. Boulevard Courbet



Liaison B – Ecusson – Croix de Fer

Rôle

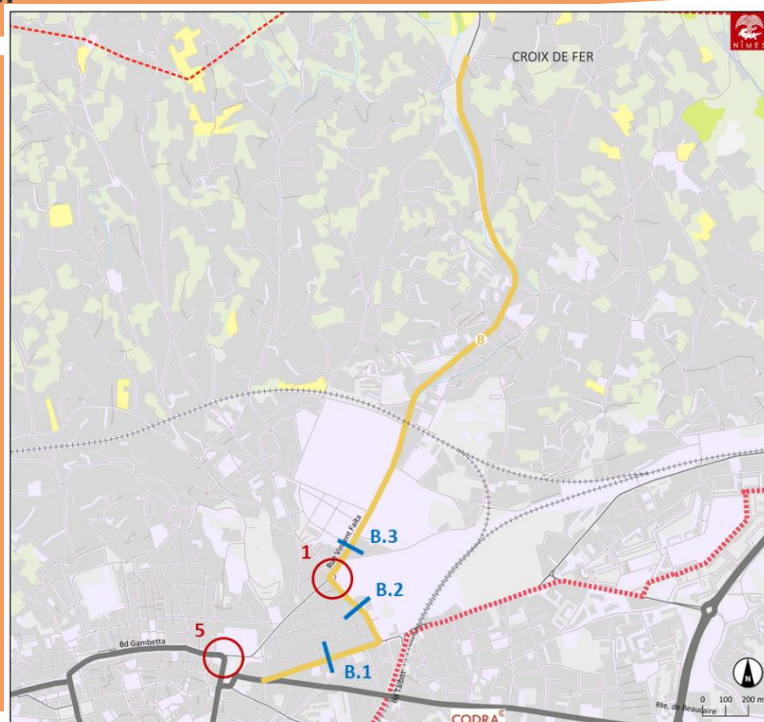
- Assurer un lien entre le centre-ville et le secteur de Croix-de-Fer

Itinéraire

- Rue Pierre Semard, rue Sully, Rue Vincent Faïta, route d'Uzès

Points d'intérêt desservis

- Centre des Finances Publiques, Ecole Mont Duplan, Université de Nîmes (Site Hoche), Hôpital Les Franciscaines, Base militaire, polarités commerciales de proximité...

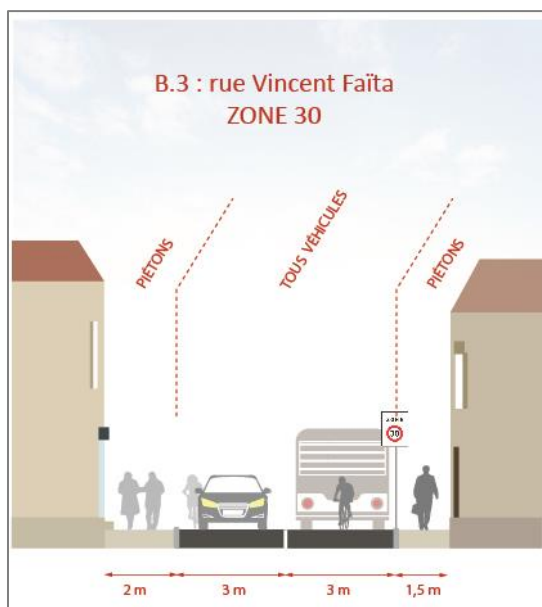
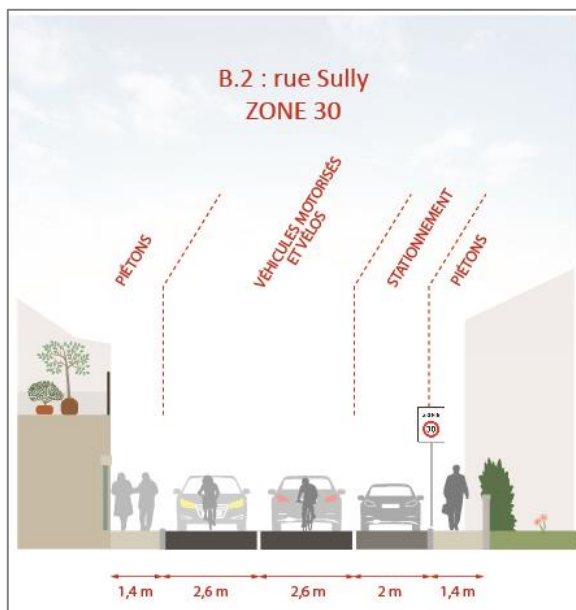
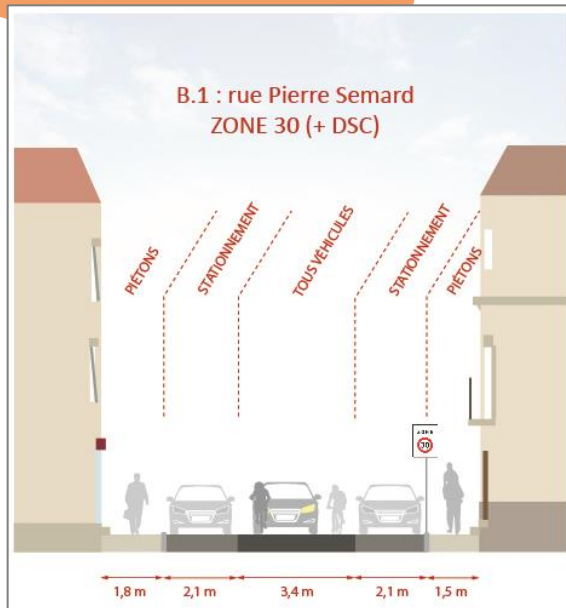


Les aménagements à réaliser

- Zone 30 à sens unique (avec double sens cyclable) sur la rue Pierre Semard
- Zone 30 à double sens sur la rue Sully
- Zone 30 sur la rue Faïta, entre le rond-point Sully et le site Hoche de l'Université, à court terme
- Réflexion sur une requalification des tronçons de la rue Faïta au nord, vers la Croix de Fer, à plus long terme

Distance totale	3,3 km
Linéaire déjà aménagé	0 km
Linéaire restant à aménager	3,3 km
Points durs à traiter	n° 1, n° 5

**Vue en coupe des
aménagement à réaliser**



Gestionnaires de voirie

- > Commune de Nîmes
- > Département du Gard

Estimation financière

- > 333 990 €

Liaison C – Ecusson - Grézan

Rôle

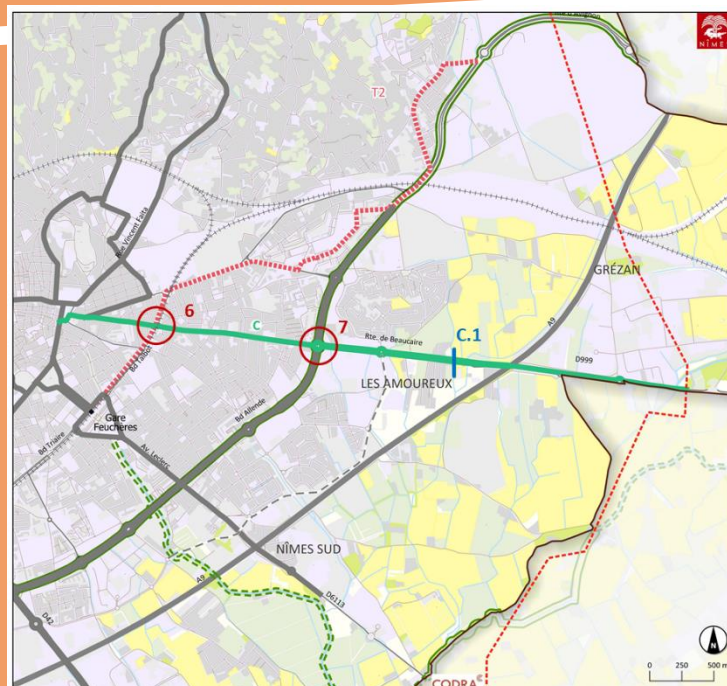
- Permettre une relation entre le centre et la zone d'activités de Grézan, via le faubourg des Amoureux

Itinéraire

- Route de Beaucaire

Points d'intérêt desservis

- Université de Nîmes (site Carmes), polarités commerciales locales restaurants, Conseil Général du Gard, Centre Commercial Leclerc...

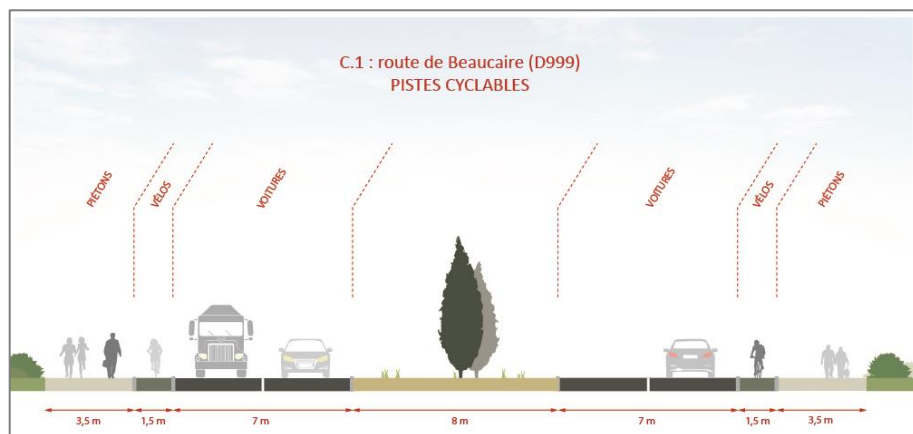


Les aménagements à réaliser

- Pistes cyclables sur la route de Beaucaire

Distance totale	4,9 km
Linéaire déjà aménagé	2 km
Linéaire restant à aménager	2,9 km
Points durs à traiter	n° 6, n° 7

**Vue en coupe des
aménagement à réaliser**



Gestionnaires de voirie

- > Commune de Nîmes
- > Département du Gard

Estimation financière

- > 1 158 460 €

Liaison D – Ecusson – Nîmes Sud

Rôle

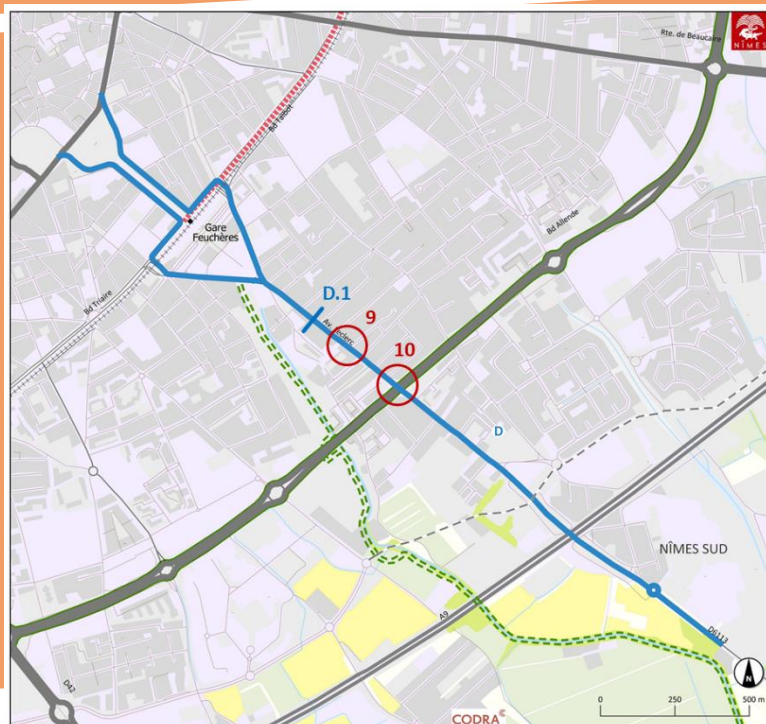
- Permettre un lien entre le centre-ville et le secteur de Nîmes Sud, desservant le secteur de la gare

Itinéraire

- Avenue Feuchères, boulevard Talabot, avenue du Général Leclerc, avenue Pierre Mendès France

Points d'intérêt desservis

- Arènes, Office de Tourisme, Collège Feuchères, Tribunaux, hôtels, Gare Feuchères, Cinéma, Zones d'activités Nîmes Sud, commerces...

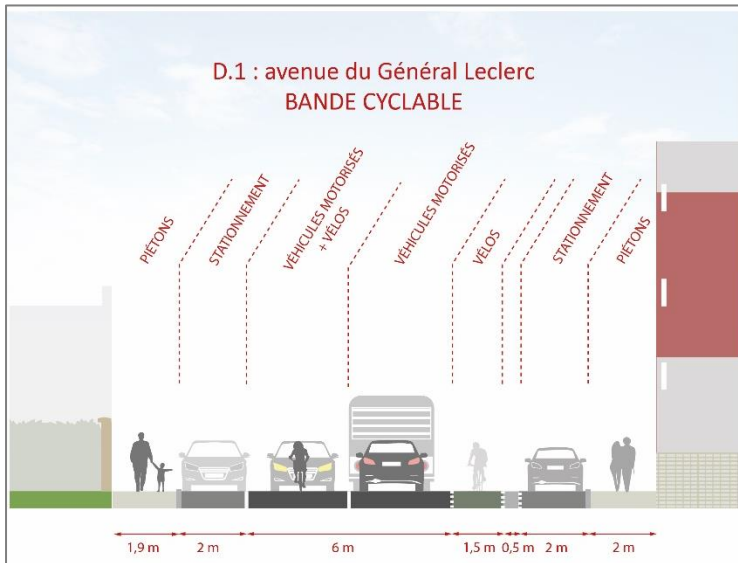


Les aménagements à réaliser

- Bande cyclable côté Est (en direction de la gare), en remplacement d'une bande de stationnement

Distance totale	2,3 km
Linéaire déjà aménagé	0,7 km
Linéaire restant à aménager	1,6 km
Points durs à traiter	n° 9, n°10

D1. Avenue du Général Leclerc



Gestionnaires de voirie

- > Commune de Nîmes
- > Département du Gard

Estimation financière

- > 143 440 €

Liaison E – Ecusson – Saint-Césaire

Rôle

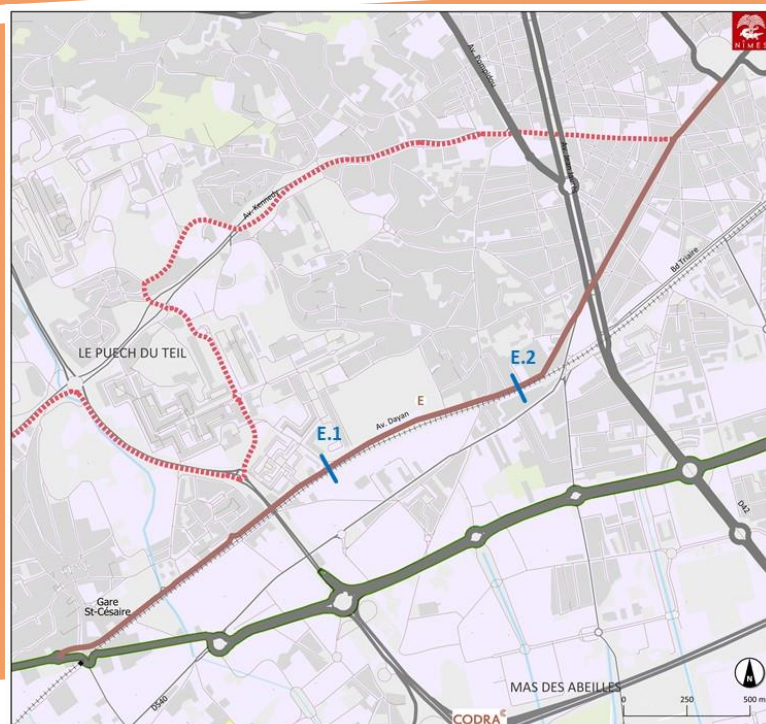
- Assurer un lien entre le centre et le secteur de Saint-Césaire, permettant notamment de mettre en relation les deux gares et d'accéder au Centre Hospitalier

Itinéraire

- Rue de la République, rue Arnavielle, avenue Georges Dayan

Points d'intérêt desservis

- Arènes, CCI du Gard, services, restaurants, Stade Marcel Rouvière, Centre Commercial Ville Active, Zone Industrielle Saint Césaire, Gare de Saint Césaire, Centre Hospitalier...



Les aménagements à réaliser

- Zone 30 sur l'avenue Arnavielle
- Réaménagement des bandes cyclables sur l'avenue Georges Dayan, avec un matériel plus résistant au passage du temps
- Création d'une signalétique d'entrée dans une rue route disposant de bandes cyclables, afin d'alerter les automobilistes sur la présence de ces usagers

Distance totale	3,2 km
Linéaire déjà aménagé	0,6 km
Linéaire restant à aménager	2,6 km
Points durs à traiter	Aucun

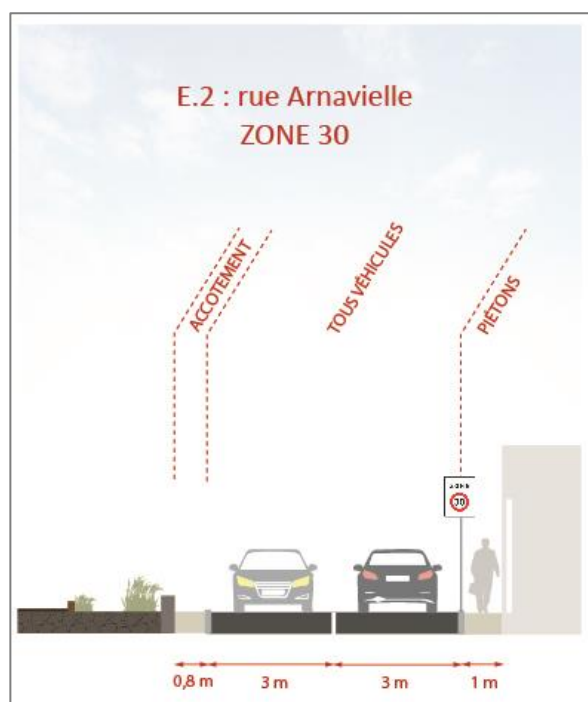
*Vue en coupe des
aménagement à réaliser*

E1. Avenue Georges Dayan



Gestionnaires de voirie

- > Commune de Nîmes
- > Département du Gard



Estimation financière

- > 167 620 €

Liaison F – Montcalm – Visites Costières

Rôle

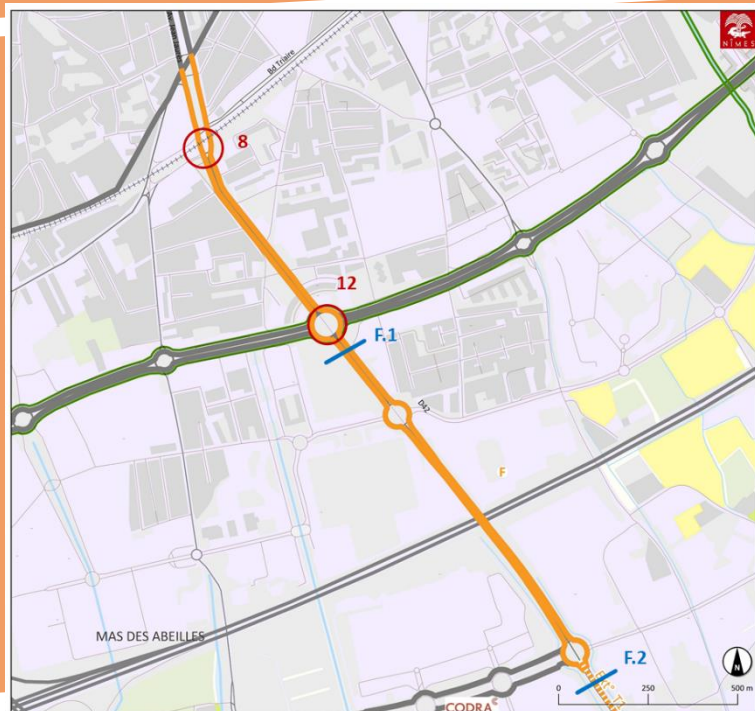
> Permettre un déplacement entre le secteur de Montcalm et le secteur de Visites Costières, ainsi que depuis le centre vers le sud de Nîmes

Itinéraire

> Avenue François Mitterrand

Points d'intérêt desservis

> Ecole Capouchiné, Gymnase de la Camargue, siège de Nîmes Métropole, Piscine Némausa Vert-Marine, Stade des Costières, Park des Expositions, Centre Commercial Cap Costières, Centre Commercial Carré Sud



Les aménagements à réaliser

- > Ouverture du site propre bus existant aux vélos, entre le rond-point du Colisée et le rond-point Baillet, nécessitant le remplacement des feux actuels sur ce couloir bus ou la création de feux spécifiques pour les vélos (les feux actuels sont destinés à la circulation des bus uniquement)
- > Pistes cyclables le long de l'extension du T1 sur l'avenue François Mitterrand, vers Caissargues

Distance totale	2,4 km
Linéaire déjà aménagé	1 km
Linéaire restant à aménager	1,4 km
Points durs à traiter	n°8, n°12

Vue en coupe des aménagement à réaliser

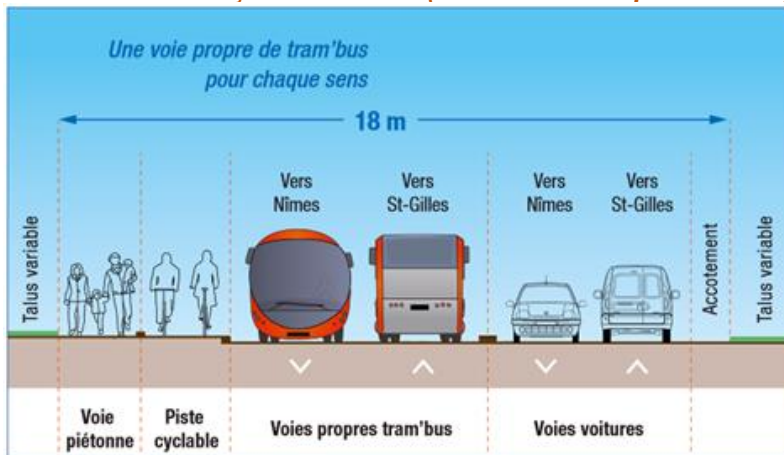
F1. Avenue François Mitterrand (au sud du Colisée)



Gestionnaires de voirie

- > Commune de Nîmes
- > Nîmes Métropole

F2. Avenue François Mitterrand (au sud du rond-point Baillet)



Estimation financière

- > 57 360 €

Source : Nîmes Métropole

Liaison G – Ecusson - Vacquerolles

Rôle

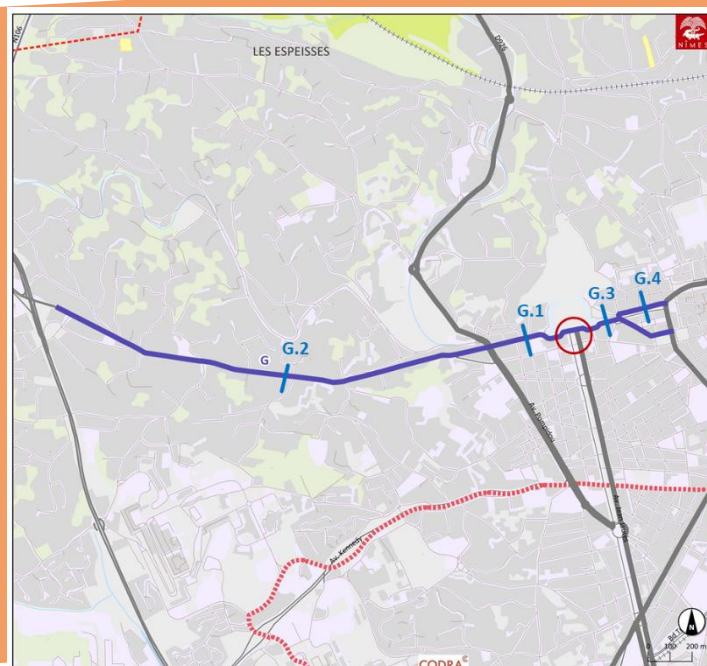
- > Assurer un lien entre le centre-ville et le secteur de Vacquerolles

Itinéraire

- > Quais de La Fontaine, Route de Sauve

Points d'intérêt desservis

- > Jardin de La Fontaine, Maison de Santé, Ecole de Castanet, Ecole Combe des Oiseaux, Lycée Albert Camus, polarité commerciale de Castanet

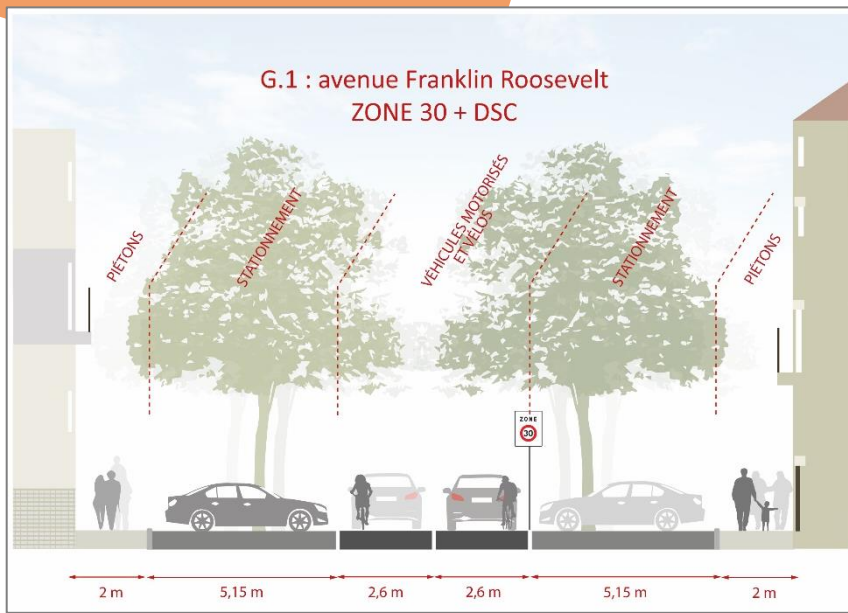


Les aménagements à réaliser

- > Zone 30 sur l'avenue Franklin Roosevelt
- > Pistes cyclables sur les quais de la Fontaine entre Jean Jaurès et la place Aristide Briand
- > Zone 30 sur les quais de la Fontaine (côté Nord) et sur la rue Gaston Boissier, entre la place Aristide Briand et le boulevard Alphonse Doudet
- > Chacidou (chaussée à voie centrale banalisée), dans le cadre d'une transformation de cet axe, à plus long terme

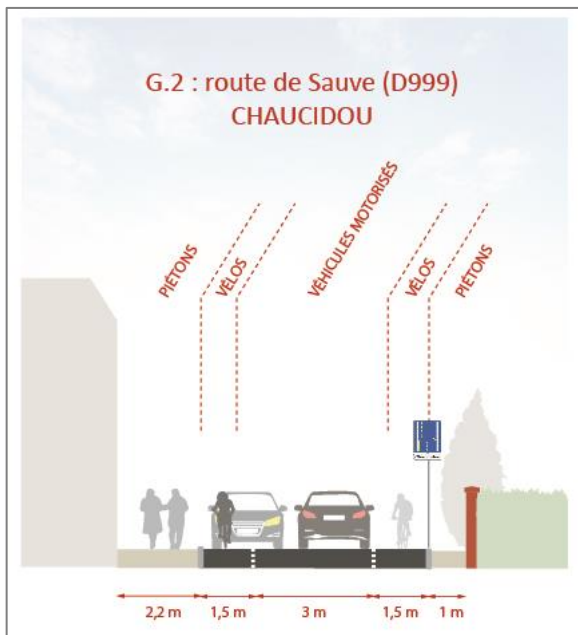
Distance totale	2,8 km
Linéaire déjà aménagé	0 km
Linéaire restant à aménager	2,8 km
Points durs à traiter	n°3

Vue en coupe des aménagements à réaliser



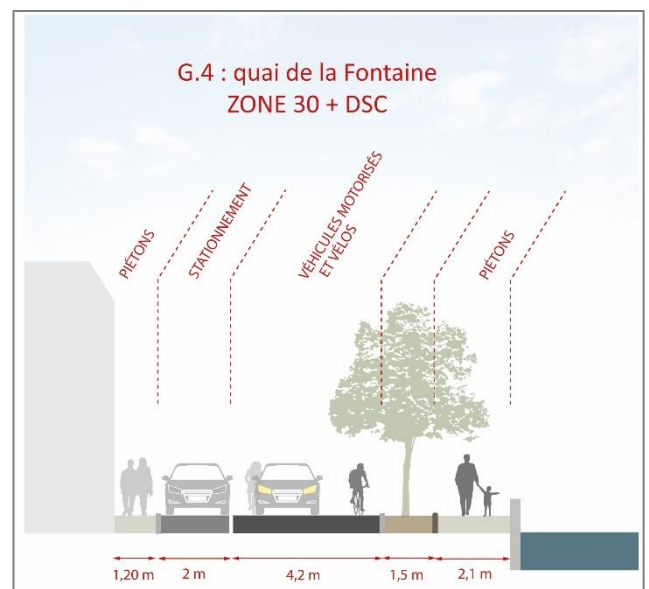
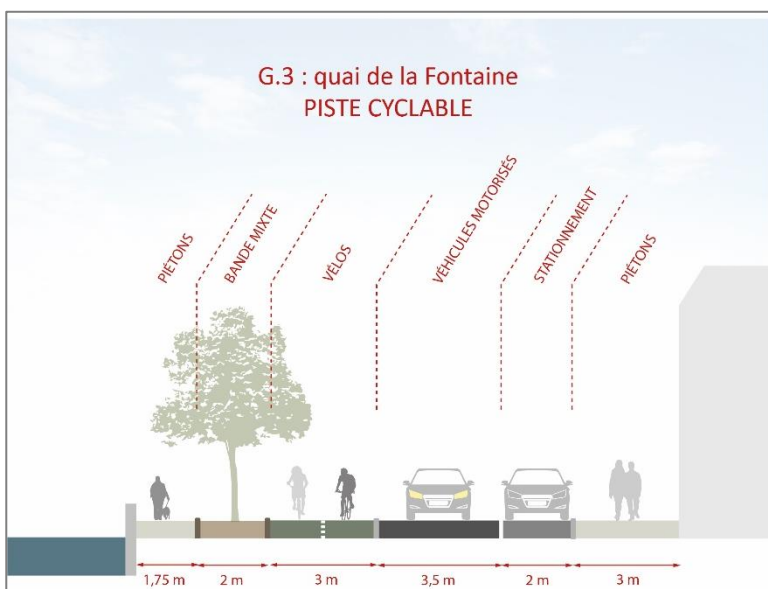
Gestionnaires de voirie

- > Commune de Nîmes
- > Département du Gard



Estimation financière

> 268 277 €



Liaison H : Quai de la Fontaine – Route d'Alès

Rôle

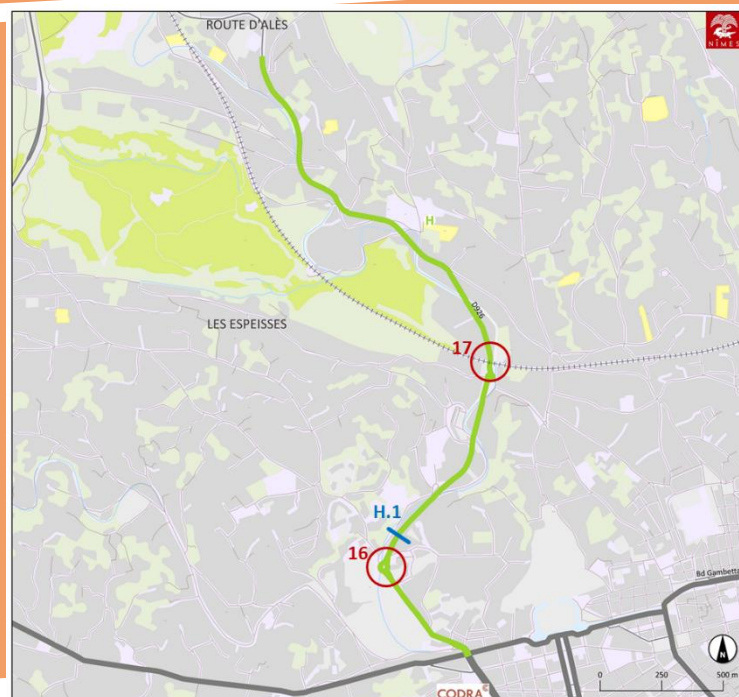
- > Assurer un lien entre Cadereau et le secteur Les Espeisses, ainsi qu'entre le centre-ville et le nord de la Ville

Itinéraire

- > Route d'Alès

Points d'intérêt desservis

- > Jardins de La Fontaine, Maisons de Santé, Collège Jean Rostand, Ecole Eau Boulie, Camping, équipements sportifs, services

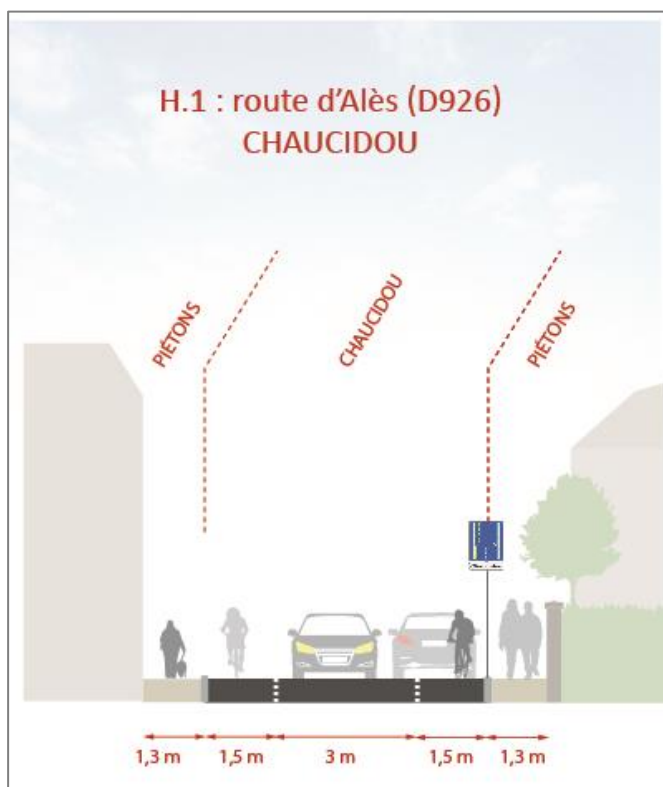


Les aménagements à réaliser

- >> Chacidou (chaussée à voie centrale banalisée) jusqu'au collège Jean Rostang à court terme, puis sur les tronçons plus au nord à plus long terme

<i>Distance totale</i>	<i>3,1 km</i>
<i>Linéaire déjà aménagé</i>	<i>0,5 km</i>
<i>Linéaire restant à aménager</i>	<i>2,6 km</i>
<i>Points durs à traiter</i>	<i>n°16, n°17</i>

**Vue en coupe des
aménagement à réaliser**



Gestionnaires de voirie

> Département du Gard

Estimation financière

> 148 240 €

Liaison I : Boulevard Allende

Rôle

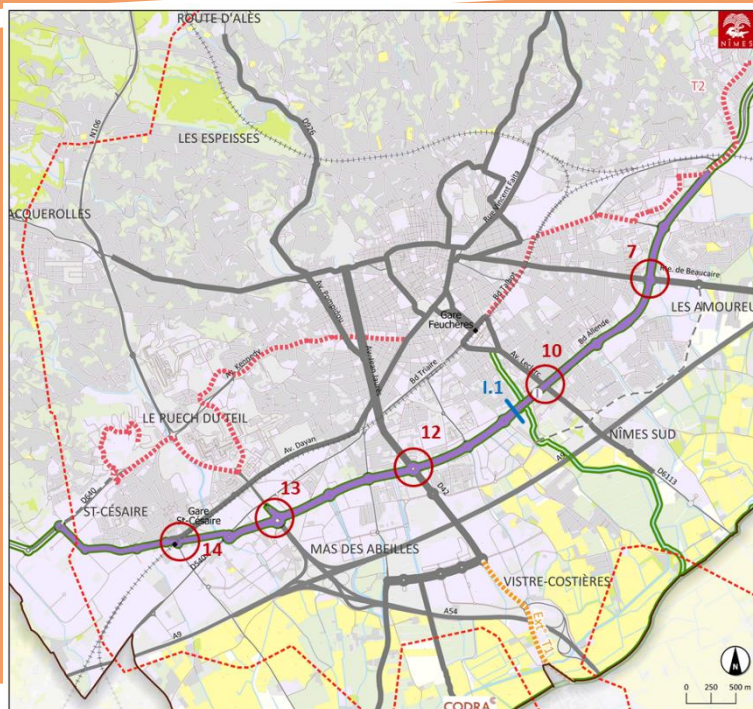
- > Assurer un lien entre Cadereau et le secteur Les Espeisses, ainsi qu'entre le centre-ville et le nord de la Ville

Itinéraire

- > Route d'Alès

Points d'intérêt desservis

- > Jardins de La Fontaine, Maisons de Santé, Collège Jean Rostand, Ecole Eau Boulie, Camping, équipements sportifs, services

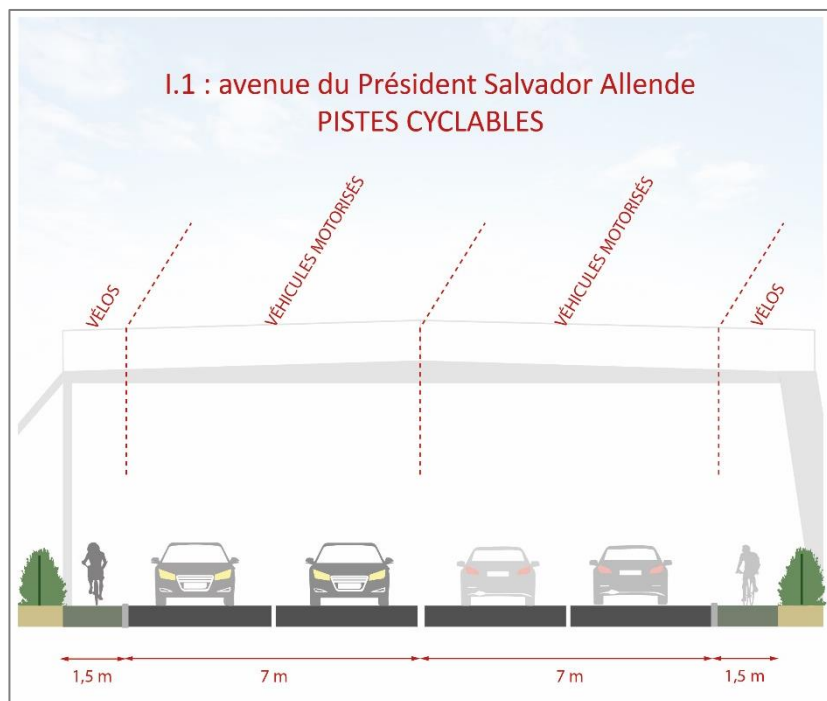


Les aménagements à réaliser

- >> Pistes cyclables de part et d'autre du boulevard, pour les déplacements de longue distance
- >> Contre-allées du boulevard en zone 30, pour les déplacements de desserte de quartier
- >> Pistes cyclables autour de chaque giratoire, permettant de résorber els points durs à ces emplacements

Distance totale	8,4 km
Linéaire déjà aménagé	3,4 km
Linéaire restant à aménager	5 km
Points durs à traiter	n°7, n°10, n°12, n°13, n°14

**Vue en coupe des
aménagement à réaliser**



Gestionnaires de voirie

> Commune de Nîmes

Estimation financière

> 2 707 000 €

Liaison J : Cadereau - Montcalm

Rôle

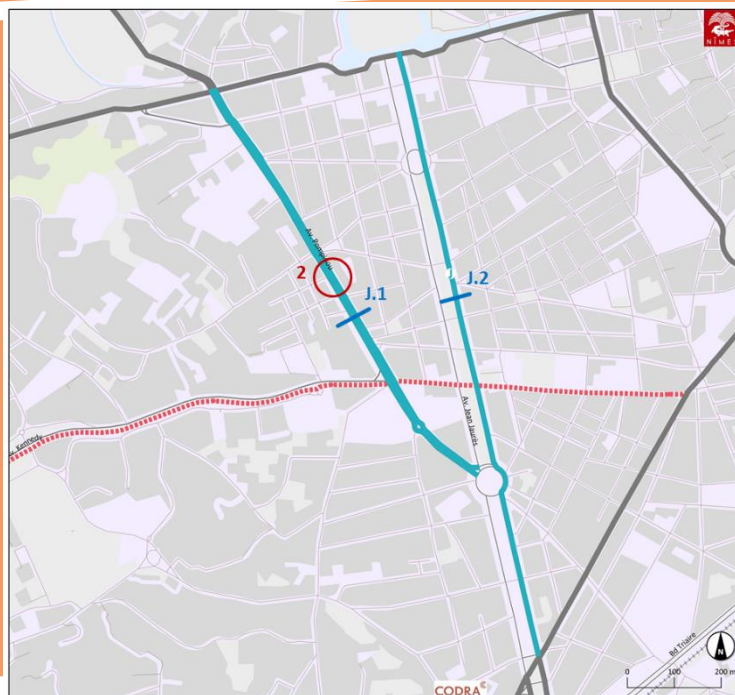
- Permettre les déplacements entre les Quais de la Fontaine et le secteur de Montcalm

Itinéraire

- Avenue Pompidou / Avenue Jean Jaurès

Points d'intérêt desservis

- Jardins de la Fontaine, Ecole Marie Durand, Ecole Jean Jaurès, Ecole Pauline Kergomard, La Poste, Lycée Albert Camus, nombreux commerces et services



Les aménagements à réaliser

- ➤ Matérialisation des traversées des vélos sur les rues transversales aux avenues Jean Jaurès et Pompidou (voir partie dédiée aux points durs)

Distance totale	2,5 km
Linéaire déjà aménagé	2,5 km
Linéaire restant à aménager	0 km
Points durs à traiter	n°2

J.1. Avenue Pompidou



Gestionnaires de voirie

> Commune de Nîmes

J.2. Avenue Jean Jaurès



Estimation financière

> 205 000 €

Liaison K : Carré Sud – Bastide

Rôle

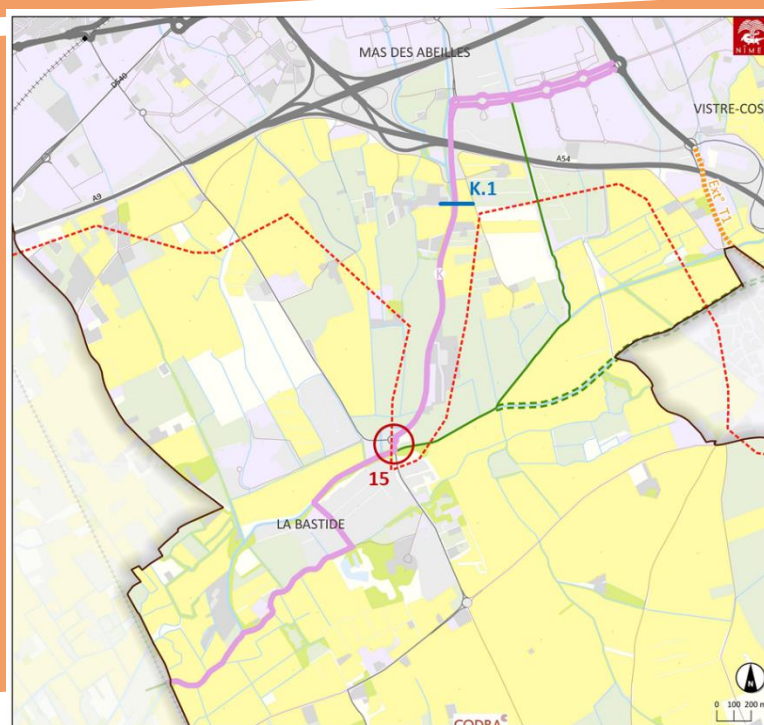
- > Permettre les déplacements entre le centre-ville et le quartier de La Bastide, ainsi que vers le sud du Département

Itinéraire

- > Avenue Claude Baillet, route de Générac (RD 13)

Points d'intérêt desservis

- > Chemin de promenade du Vistre, Parc sportif de La Bastide

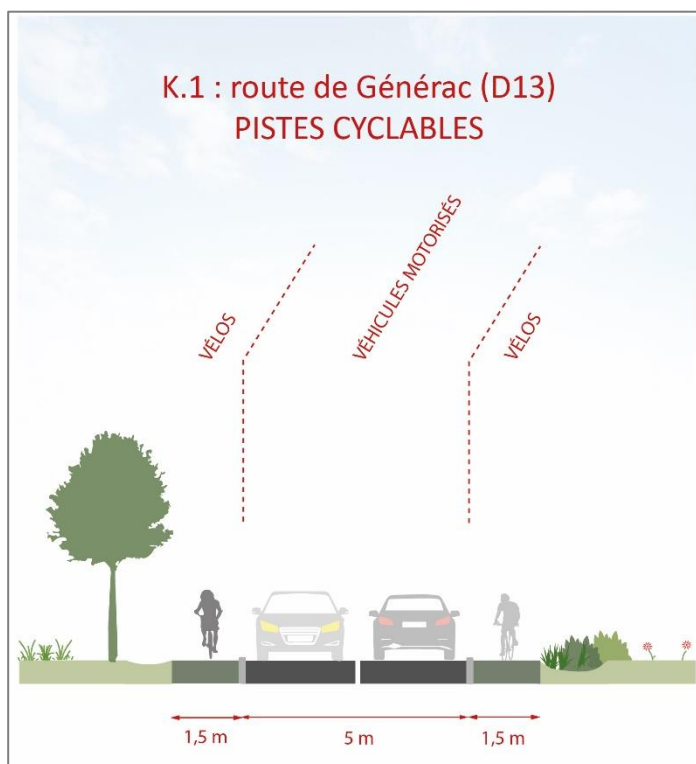


Les aménagements à réaliser

- >> Pistes cyclables le long de la RD 13
- >> Piste cyclable sur le giratoire de Générac (à proximité du Vistre), pour résorber ce point dur

Distance totale	3 km
Linéaire déjà aménagé	1 km
Linéaire restant à aménager	2 km
Points durs à traiter	n°15

**Vue en coupe des
aménagement à réaliser**



Gestionnaires de voirie

> Département du Gard

Estimation financière

> 996 800 €

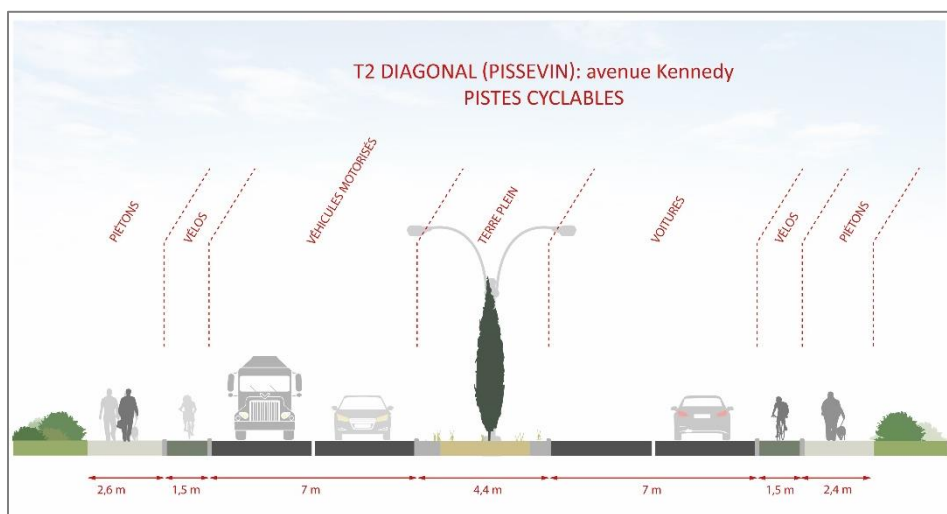
Le réseau complémentaire pour les vélos

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

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

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

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



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

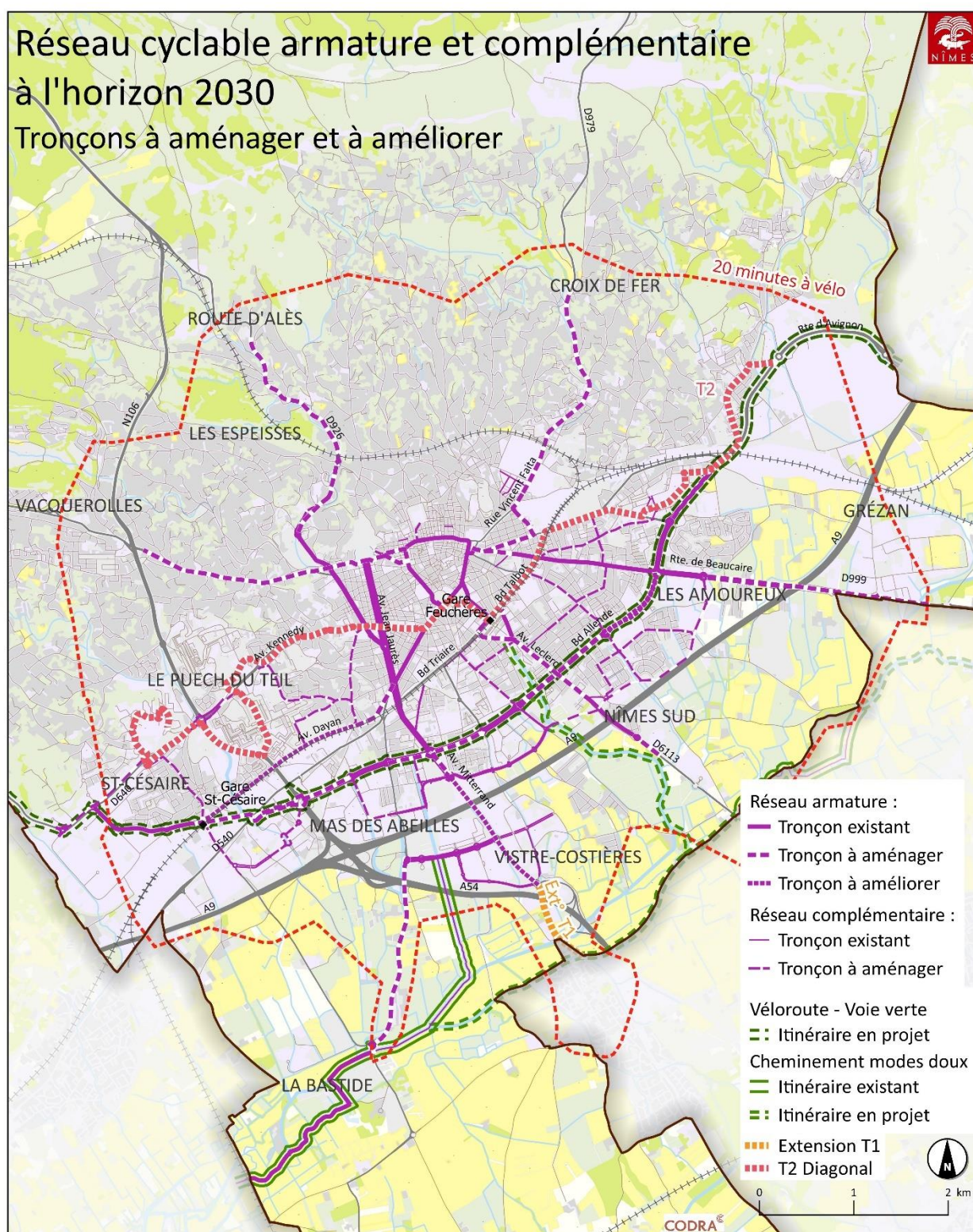
Contre-allée de l'avenue Kennedy



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

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

Figure 22 : Le réseau complémentaire pour les vélos



Programmation de la démarche

Le coût des liaisons proposés

Dans cette démarche, les catégories d'aménagement ont été définies de manière précise selon les liaisons et les tronçons proposés. Des ratios de coût linéaire par kilomètre des différents types d'aménagement ont ensuite été utilisés pour estimer le coût d'aménagement de chaque liaison.

Liaison	Type d'aménagement	Linéaire à réaliser en km	Prix/km	Estimation €/type d'aménagement	Estimation total Liaison
A	Point dur n°4 - Square Antonin	-	-	6 400 €	6 400 €
B	Zone 30	0,9	154 700 €	139 230 €	333 990 €
	Bandes cyclables	2,4	37 400 €	89 760 €	
	Point dur n°1 - Giratoire Faïta / Sully	-	-	5 000 €	
	Point dur n°5 - Intersection Gambetta / Faïta	-	-	100 000 €	
C	Bandes cyclables	0,4	37 400 €	14 960 €	1 158 460 €
	Pistes cyclables	2,5	455 400 €	1 138 500 €	
	Point dur n°6 - Intersection Beaucaire / Talabot	-	-	5 000 €	
D	Bandes cyclables	1,4	37 400 €	52 360 €	143 440 €
	Pistes cyclables	0,2	455 400 €	91 080 €	
	Point dur n°9 - Avenue du Général Leclerc	-	-	Déjà intégré dans l'estimation de la liaison	
E	Zone 30	0,6	154 700 €	92 820 €	167 620 €
	Bande cyclable	2,0	37 400 €	74 800 €	
F	Couloir bus ouvert aux vélos	1,4	37 400 €	52 360 €	57 360 €
	Point dur n°8 - Intersection Jean Jaurès / Triaire	-	-	5 000 €	
G	Pistes cyclables	0,3	455 400 €	116 127 €	268 277 €
	Zone 30	0,5	154 700 €	77 350 €	
	Chaucidou	2,0	37 400 €	74 800 €	
	Point dur n°3 - Quai de la Fontaine	-	-	Déjà intégré dans l'estimation de la liaison	
H	Chaucidou	2,6	37 400 €	97 240 €	148 240 €
	Point dur n°16 - Giratoire Alès / Cigale	-	-	5 000 €	
	Point dur n°17 - Franchissement de la voie ferrée	-	-	46 000 €	
I	Pistes cyclables	5,0	455 400 €	2 277 000 €	2 707 000 €
	Point dur n°7 - Giratoire Allende / Beaucaire	-	-	86 000 €	
	Point dur n°10 - Giratoire Allende / Leclerc	-	-	86 000 €	
	Point dur n°12 - Giratoire Allende / Mitterrand	-	-	86 000 €	
	Point dur 13 - Giratoire Allende / Boegner	-	-	86 000 €	
	Point dur 14 - Giratoire Allende / Roquairol	-	-	86 000 €	
J	Points durs n°2 - Traversée des rues transversales	-	-	205 000 €	205 000 €
K	Pistes cyclables	2,0	455 400 €	910 800 €	996 800 €
	Point dur n°15 - Giratoire Gènerac / Mas de Cheylon	-	-	86 000 €	
TOTAL RESEAU ARMATURE					6 192 587 €
Itinéraires complémentaires	Bandes cyclables	18,1	37 400 €	676 940 €	676 940 €
TOTAL RESEAU COMPLEMENTAIRE					676 940 €
TOTAL - ENSEMBLE DES TRONCONS					6 869 527 €

Concernant les points durs, les ratios suivants ont été utilisés pour estimer le coût des aménagements :

- Giratoire de grande dimension - Piste cyclable : 86 000 €
- Giratoire de taille moyenne - Bande cyclable : 5 000 €
- Reconfiguration complète d'une intersection : 100 000 €
- Marquage de la continuité cyclable dans un carrefour : 5 000 €
- Franchissement d'une voie ferrée (piste cyclable) : 46 000 €

Les linéaires selon les maîtres d'ouvrage

Le linéaire des itinéraires à réaliser (en km) a été estimé en fonction des maîtres d'ouvrage des aménagements :

Liaison	Gestionnaire(s) de voirie	Linéaire total (en km)	Linéaire déjà aménagé (en km)	Linéaire restant à aménager (en km)	Part du linéaire restant à aménager selon les gestionnaires de voirie
A	Ville de Nîmes	2,3	2,3	0	100%
B	Ville de Nîmes	1,6	0	1,6	48%
	Département du Gard	1,7	0	1,7	52%
	Total	3,3	0	3,3	100%
C	Ville de Nîmes	1,9	1,5	0,4	14%
	Département du Gard	3	0,5	2,5	86%
	Total	4,9	2	2,9	100%
D	Ville de Nîmes	1,00	0	1	63%
	Département du Gard	1,3	0,7	0,6	38%
	Total	2,3	0,7	1,6	100%
E	Ville de Nîmes	0,6	0,6	0	0%
	Département du Gard	2,6	0	2,6	100%
	Total	3,2	0,6	2,6	100%
F	Ville de Nîmes	2,4	1,0	1,4	100%
G	Ville de Nîmes	0,8	0	0,8	29%
	Département du Gard	2	0	2	71%
	Total	2,8	0,0	2,8	100%
H	Département du Gard	3,1	0,5	2,6	100%
I	Ville de Nîmes	7,2	2,2	5	100%
	Département du Gard	1,2	0	0	0%
	Total	8,4	3,4	5	100%
J	Ville de Nîmes	2,5	2,5	0	100%
K	Ville de Nîmes	1	1	0	0%
	Département du Gard	2	0	2	100%
	Total	3	1	2	100%
Réseau Armature		38,2	14,0	24,2	-
Itinéraires complémentaires	Ville de Nîmes	39,3	21,2	18,1	100%
Réseau Secondaire		39,3	21,2	18,1	100%
Ensemble des liaisons		77,5	35,2	42,3	-

Les modalités de financement

Nîmes Métropole

Nîmes Métropole a identifié dans son PDU deux axes prioritaires pour l'amélioration des conditions de déplacements, y-compris pour les vélos. Il s'agit des deux axes suivants :

- Liaison C. Ecusson – Grézan (route de Beaucaire)
- Liaison I. Boulevard Allende

Ces deux axes pourront donc bénéficier d'une participation financière de Nîmes Métropole dans le cadre de la mise en œuvre du PDU. De document n'étant pas encore finalisé, des hypothèses de financement ont été établies concernant la participation financière de Nîmes Métropole.

Département du Gard

Dans son Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (2006), le Département définit les « axes départementaux structurants », représentant les itinéraires cyclables prioritaires à l'échelle du Département. Parmi eux, deux desservent la Ville de Nîmes

- Itinéraire Sommières – Caveirac – Nîmes Remoulins, empruntant la liaison I (boulevard Allende)
- Itinéraire Nîmes – Plage, empruntant la liaison K (RD 13)

Le Département assure une partie du financement sur les axes départementaux structurants. Les modalités sont définies de manière précise dans le schéma des voies vertes :

- **Sur les axes départementaux structurants, en dehors des zones agglomérées** : le Département est maître d'ouvrage
- **Sur les axes départementaux structurants, dans les zones agglomérées** : le Département finance 40% des études de faisabilité, avec un plafond à 20 000 € HT, ainsi que 60% de la réalisation de l'aménagement, avec les plafonds suivants :
 - 1 500 € HT / km pour les voies jalonnées
 - 30 000 € HT / km pour les bandes cyclables
 - 90 000 € HT / km pour les pistes cyclables ou zones 30
 - 170 000 € HT / km pour les voies vertes

Ces contributions du Département ont donc été prises en compte dans l'estimation de la répartition financière concernant les liaisons I et K. De plus, en sachant que le schéma des voies vertes est relativement ancien et qu'il pourra être révisé prochainement, des hypothèses ont été établies concernant la contribution du Département sur les autres axes. Elles consistent à définir une contribution identique à celle des axes structurants pour les liaisons du réseau armature empruntant des routes départementales. Ces hypothèses pourront être actualisées dans les prochaines années, en fonction des nouvelles modalités définies dans le futur schéma des voies vertes révisé.

Répartition financière des travaux

Les hypothèses de répartition financière et les temporalités d'aménagement définies précédemment permettent d'aboutir à une programmation temporelle et financière de la mise en œuvre du schéma directeur modes actifs de la ville de Nîmes :

Répartition financière	Coût Total
Ensemble des liaisons	6 869 527 €

Période 2020 - 2022 Liaisons A, B (en partie), C (en partie), D, F, G (en partie), I (en partie), J	Total
Coût Réseau Armature	2 063 024 €
Coût Réseau Complémentaire	225 647 €
Coût total	2 288 671 €
Coût annuel estimé	1 144 335 €

Horizon 2022 - 2025 Liaisons C (en partie), E, H (en partie), K	Total
Coût Réseau Armature	3 612 682 €
Coût Réseau Complémentaire	225 647 €
Coût total	3 838 329 €
Coût annuel estimé	1 279 443 €

Période 2025 - 2030 Liaisons B (en partie), G (en partie), H (en partie)	Total
Coût Réseau Armature	516 881 €
Coût Réseau Complémentaire	225 647 €
Coût total	742 528 €
Coût annuel estimé	148 506 €