



Un plan vélo ambitieux

«A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. (...)»

Article L.228-2 du Code de l'environnement

NOTRE AMBITION

Pour faire face à l'urgence climatique, pour réduire la pollution atmosphérique liée aux transports motorisés, il est indispensable d'offrir des alternatives, avec le développement des modes de déplacement actif : le vélo est l'une de ces alternatives.

Notre ambition est d'augmenter considérablement la part des déplacements réalisés à vélo à Nice pour parvenir à une part modale de 12 % (2 à 3% aujourd'hui) d'ici 2032, objectif national.

Pour y parvenir, notre ambition est de rendre le vélo quotidien sûr, pratique et accessible à toutes et tous.

LE CONSTAT

Les quelques aménagements réalisés à Nice jusqu'à aujourd'hui ont permis d'accroître les déplacements à vélo, essentiellement en centre-ville sur les secteurs les plus touristiques.

Un bilan loin des objectifs fixés

Mais hormis ces secteurs touristiques (Promenade des Anglais, Coulée verte), le réseau cyclable reste très insuffisant. Beaucoup reste à faire, sur l'ensemble de la ville, pour la sécurisation des voies, la continuité des aménagements cyclables dans Nice mais aussi avec les communes limitrophes.

D'une manière générale, par rapport aux objectifs que la Métropole et la ville se fixaient avec le plan vélo 2021-2026, c'est un échec.

Sur la ville de Nice, l'objectif était de 75 km de pistes cyclables. Pour le moment, seulement 13 km (17,3%) de pistes cyclables sécurisées ont été installés.

Quant à la part modale, nous sommes très loin de l'objectif de 10% en 2026, avec moins de 2 à 3% sur Nice.

L'urgence d'offrir une alternative à la logique polluante du tout voiture

Aujourd'hui, Nice est la 4^e ville la plus polluée de France en termes de concentration moyenne annuelle de particules fines (PM2.5). Les transports polluants contribuent en très grande partie à cette situation.

Malgré son climat favorable, Nice est très en retard dans le développement du vélo comme mode de transport. La ville est souvent classée dans les dernières places dans les différentes enquêtes portant sur l'usage des vélos.

Nice reste engluée dans le modèle du tout-voiture.

Freins principaux relevés par les usager-es

Un usage plus important du vélo est entravé par une série de freins :

- Le manque d'infrastructures continues et sécurisées,
- Une insécurité ressentie dans la circulation,
- L'insuffisance de stationnements sécurisés,
- La difficulté d'intermodalité (gare, transport public).

NOS PROPOSITIONS

Pour rompre avec ce modèle du tout voiture et franchir un cap significatif dans l'usage du vélo, la liste Nice Front Populaire propose 6 types de mesures :

1/ Un véritable réseau cyclable sur tout le territoire de Nice et de la métropole avec des axes structurants

- Un réseau cyclable maillant l'ensemble du territoire de telle sorte que tout-e cycliste, depuis tout endroit de la ville, puisse, **en moins de cinq minutes, rejoindre un itinéraire cyclable sécurisé** pour se rendre à tout autre endroit de la ville.
- **Des pistes cyclables sécurisées et clairement identifiées sur les grands axes (Est-Ouest/Nord-Sud) structurants.**
- **Un réseau continu et sécurisé à l'échelle de la métropole.**
- Là où c'est nécessaire (élargissement de la chaussée impossible...), **ouverture des couloirs de bus aux vélos.**

2/ Assurer la continuité, la visibilité et la sécurisation des itinéraires cyclables

Aujourd'hui, le quotidien d'un cycliste à Nice peut se résumer à des tronçons de pistes cyclables non reliées les unes aux autres, où se multiplient les points noirs qui constituent autant de zones de mise en danger, un véritable frein à l'usage du vélo. Notre objectif est de réduire ces ruptures du réseau cyclable afin de sécuriser ce dernier. Pour cela :

- **Supprimer les points noirs** : carrefours dangereux, chicanes.
- **Uniformiser la signalétique** : panneau directionnel, marquage au sol visible (peinture réfléchissante).
- **Favoriser des pistes séparées** et pas un simple marquage au sol.
- Mettre en place, là où c'est nécessaire, deux éléments de signalisation favorables aux cyclistes : le **sas-vélo**¹ et le **cédez-le-passage cycliste au feu**².
- La sécurisation passe par un apaisement des voies et des rues. Pour y contribuer nous rendrons systématiques les "**zones 30**" dans le centre-ville et près des écoles. Un effort particulier sera mené pour **piétonniser les abords des écoles** au moment des entrées et des sorties des écolier·es.
- Multiplier les espaces dépose-minute vélo devant les écoles et les crèches.

3/ Favoriser l'usage du vélo en sécurisant et en augmentant le nombre de parkings vélo

Dans les déplacements interurbains ou sur les collines, il est nécessaire pour les cyclistes de pouvoir stationner leurs vélos dans des espaces sécurisés.

Nous proposons de :

- Favoriser l'interconnexion Vélo-Transports en commun en sécurisant les parkings vélos, **en équipant 100% des stations de tram et des gares de stationnements vélos sécurisés.**

¹ Le sas vélo est un espace d'attente réservé aux vélos (3 à 5 m) situé en amont des feux de signalisation et identifié par un marquage au sol.

Tous les véhicules motorisés doivent s'arrêter en amont de celui-ci. Il permet aux cyclistes d'être positionné·es devant les voitures aux feux, afin de pouvoir attendre en sécurité, en étant moins exposés aux gaz d'échappement et de redémarrer en priorité par rapport aux véhicules motorisés.

² Le Cédez-le-Passage Cycliste au feu (CPCF) permet au cycliste de franchir le feu rouge dans le respect des sens indiqués par les flèches jaunes du panneau, tout en cédant le passage aux usager·es prioritaires (dont le feu est au vert).

Cela permet de fluidifier et de sécuriser la circulation des cyclistes tout en diminuant les risques de collision en situation d'angle-mort.

- Développer systématiquement des **offres de stationnement sécurisé**, bien équipées et accessibles pour les vélos dans toutes les places publiques et dans toutes les zones d'activité, notamment les établissements scolaires, les universités, les bibliothèques, les hôpitaux, les services publics et les centres commerciaux.
- Nous nous fixons, d'ici 2032, l'objectif de **20 000 places de stationnement pour les vélos, dont 10 000 places dans des locaux fermés et sécurisés.**

4/ Élargir et diversifier l'offre de location pour tout public et tout usage

Nous proposons de :

- Étendre la flotte à **3 000 vélos d'ici 2032.**
- Déployer des **stations dans tous les quartiers.**
- **Revenir à un service public de vélos en libre-service**, renforcé et complémentaire aux opérateurs privés, avec desserte de l'Ariane.
- Développer la **location longue durée**, la mise en place d'une **tarification attractive** et la **pérennisation des aides à l'achat et à l'entretien.**
- **Soutenir les ateliers vélo, bourses aux vélos et structures de l'Economie Sociale et Solidaire.**

5/ Sensibiliser les publics, promouvoir l'usage du vélo

Vélos, voitures, bus, trottinettes, tramway, piétons ... la voirie est le lieu où voisinent, se croisent, cohabitent des centaines de milliers d'usager·es chaque jour. Passer d'une culture du tout voiture à une culture où l'espace public prend en compte la spécificité et la diversité des modes de déplacements implique aussi une politique de sensibilisation et de promotion des modes de déplacements actifs. Pour favoriser cela, pour favoriser une véritable culture du vélo, nous proposons :

- **Généraliser le programme "Savoir Rouler à Vélo"** dans toutes les écoles primaires (100% des classes de CM1-CM2 formées d'ici 2032), en partenariat avec l'Éducation nationale et la FUB.
- **Sensibiliser les automobilistes, les chauffeur·euses de bus et de véhicules utilitaires au partage de la route.**
- **Sensibiliser les cyclistes aux bonnes pratiques.**
- Instaurer un **Code de la rue** pour favoriser la cohabitation entre les utilisateur·ices des différents modes de déplacement.

- Organiser un **"Festival du Vélo"** annuel : randonnées, ateliers de réparation, courses pour enfants, conférences sur la mobilité durable.
- Participer à la **Semaine Européenne de la Mobilité et à la "Fête du Vélo"** avec des animations dans tous les quartiers.
- Lancer un **"label cyclo-logistique"** : certifier les entreprises engagées dans la livraison à vélo.
- **Développer les ateliers participatifs type « Maison du Vélo »** pour le réemploi de vélos inutilisés, le don ou la vente de vélos d'occasion et l'apprentissage de gestes simples de mécanique pour les cyclistes.

6/ Concertation et transparence

Comme sur de nombreux sujets, les décisions concernant le vélo relèvent souvent du fait du prince, sans la moindre concertation. Notre conception de la démocratie est aux antipodes de ce que nous subissons. Dans cet esprit nous proposons la création d'un **"Conseil métropolitain du Vélo"**, une instance paritaire (élu·es, associations, usager·es) pour évaluer les résultats des politiques mises en œuvre, débattre des projets et les valider.

Calendrier

- Toutes les propositions sur la sensibilisation et la sécurisation des pistes existantes seront engagées dès 2026-2027
- La mise en place d'un réseau, sécurisé, structurant à l'échelle de la ville et de la métropole à l'horizon 2028