

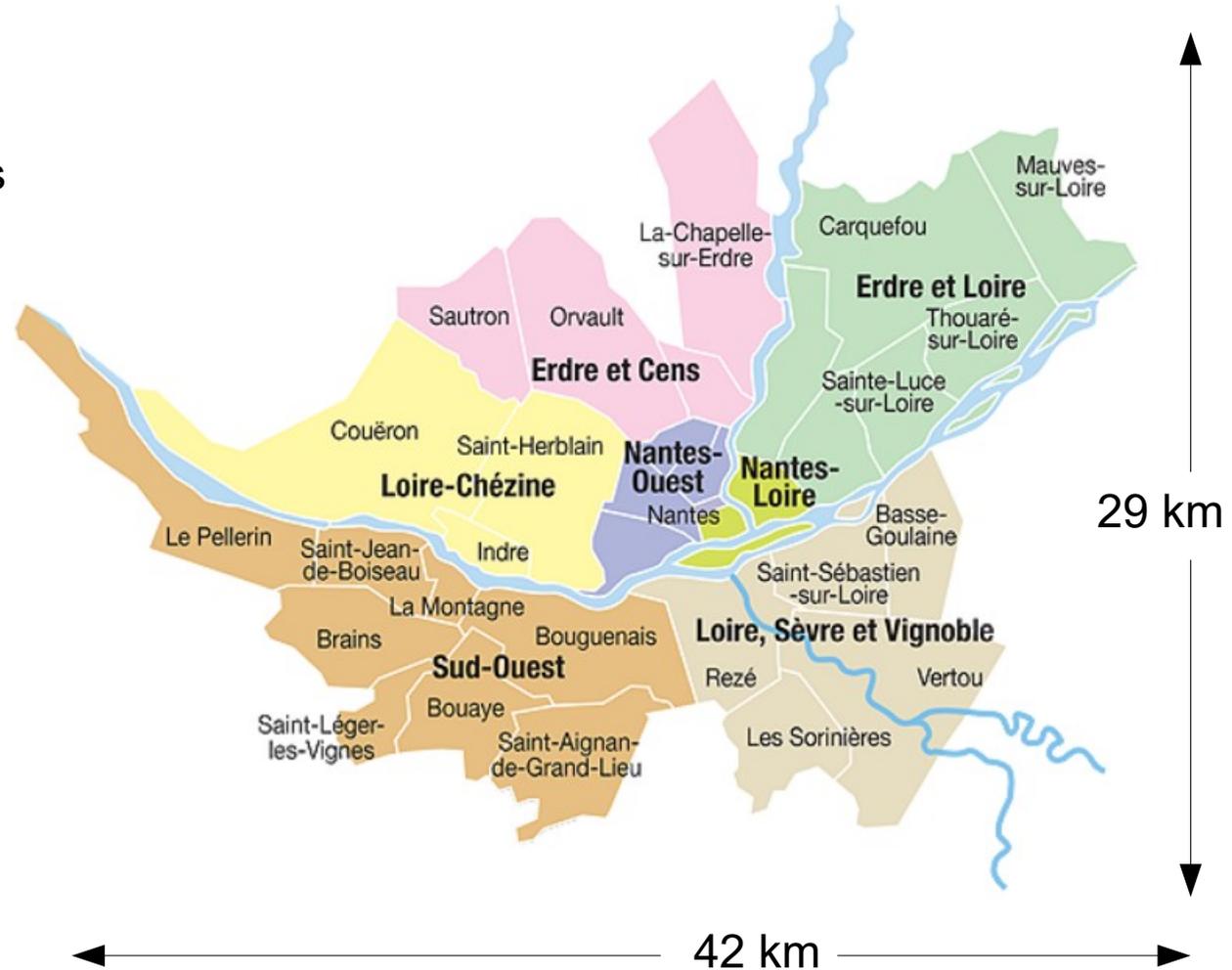
LA POLITIQUE MOBILITES ACTIVES A NANTES MÉTROPOLE

Réalisation : Département des Mobilités
MAJ 12/10/2022

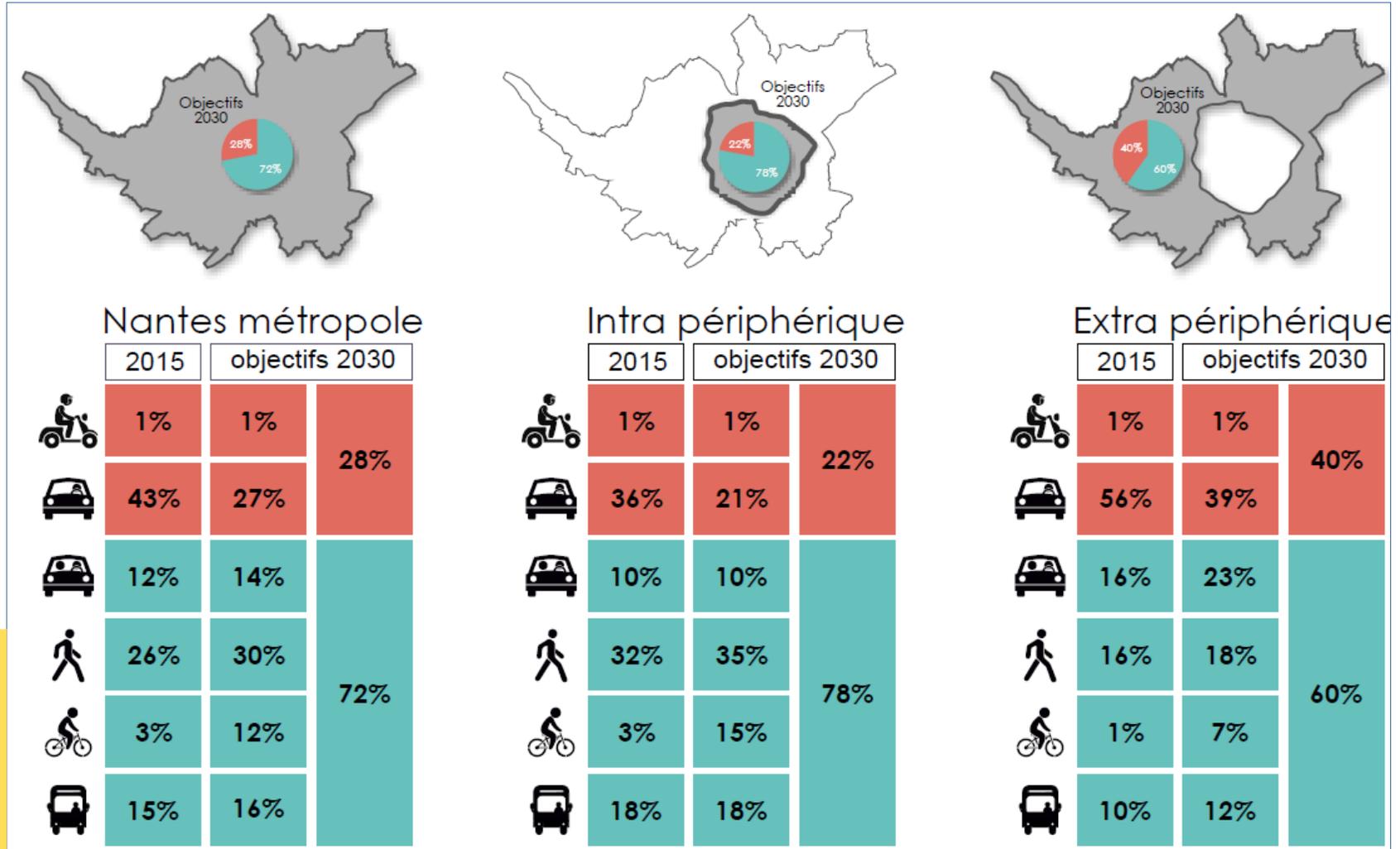
■ La Métropole

24 communes

+ de 650 000 habitants



■ Les objectifs du PDU (2018 - 2027)



multiplier par 4 la part modale du vélo en 2030 par rapport à 2015

■ Un portage politique affirmé

Nantes Métropole



2

Bertrand
AFFILÉ

VP Mobilités



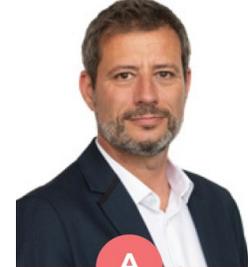
Nicolas MARTIN

VP Mobilités Actives



Aurélien BOULÉ

CMéto. Dév. Vélo et liens Assos



A

Anthony
BERTHELOT

VP Sécurité Routière

Nantes

DOULON
BOTTIÈRE



23^e adjoint

Simon CITEAU

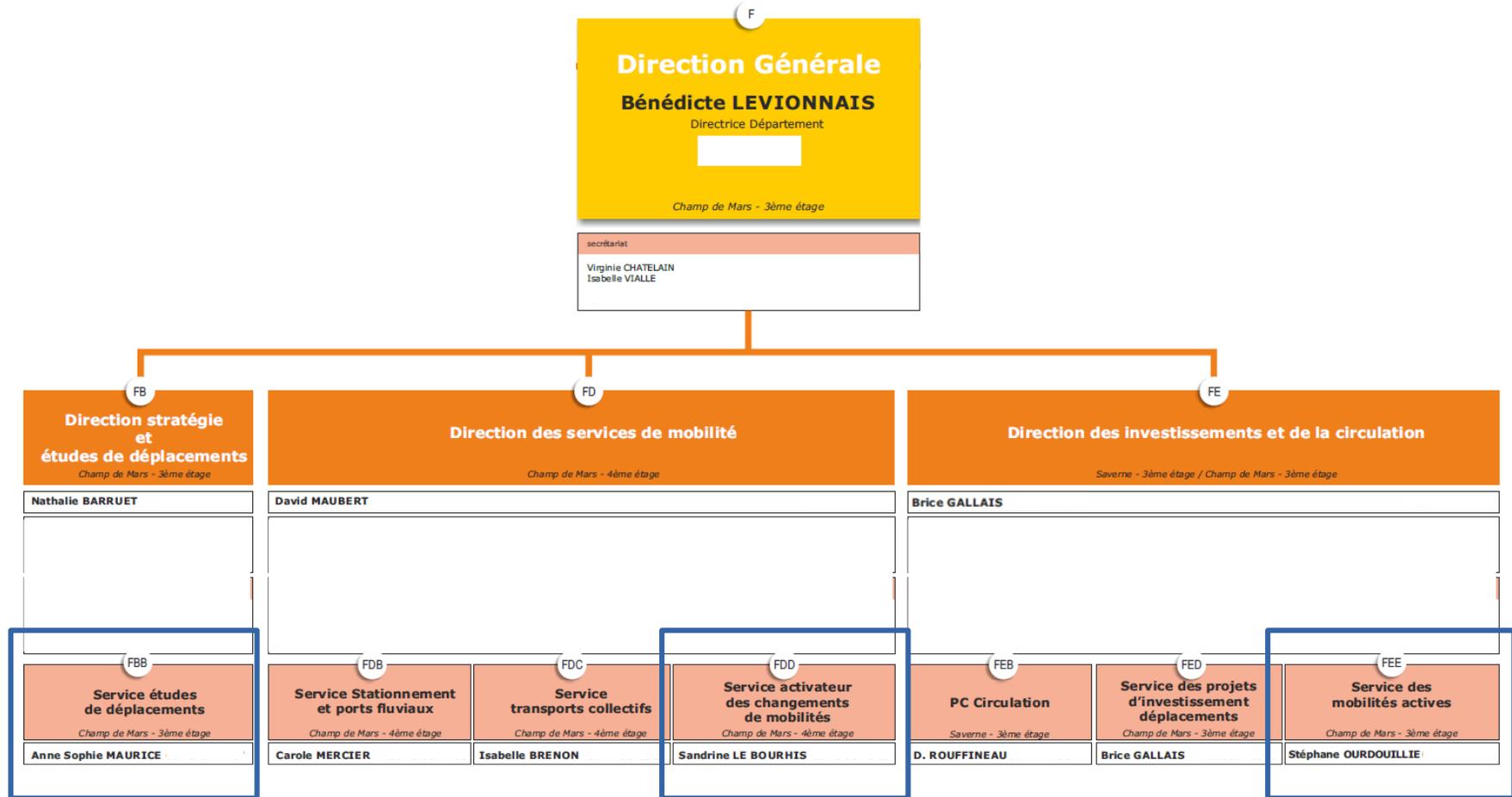
CMunic. Modes Doux

Un budget de **115 M€**
pour le développement
du vélo (**30€ / hab /an**)

Organisation du département

Département des Mobilités

ORGANIGRAMME



■ Du service via les infrastructures

Un nouveau Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables adopté en Conseil Métropolitain

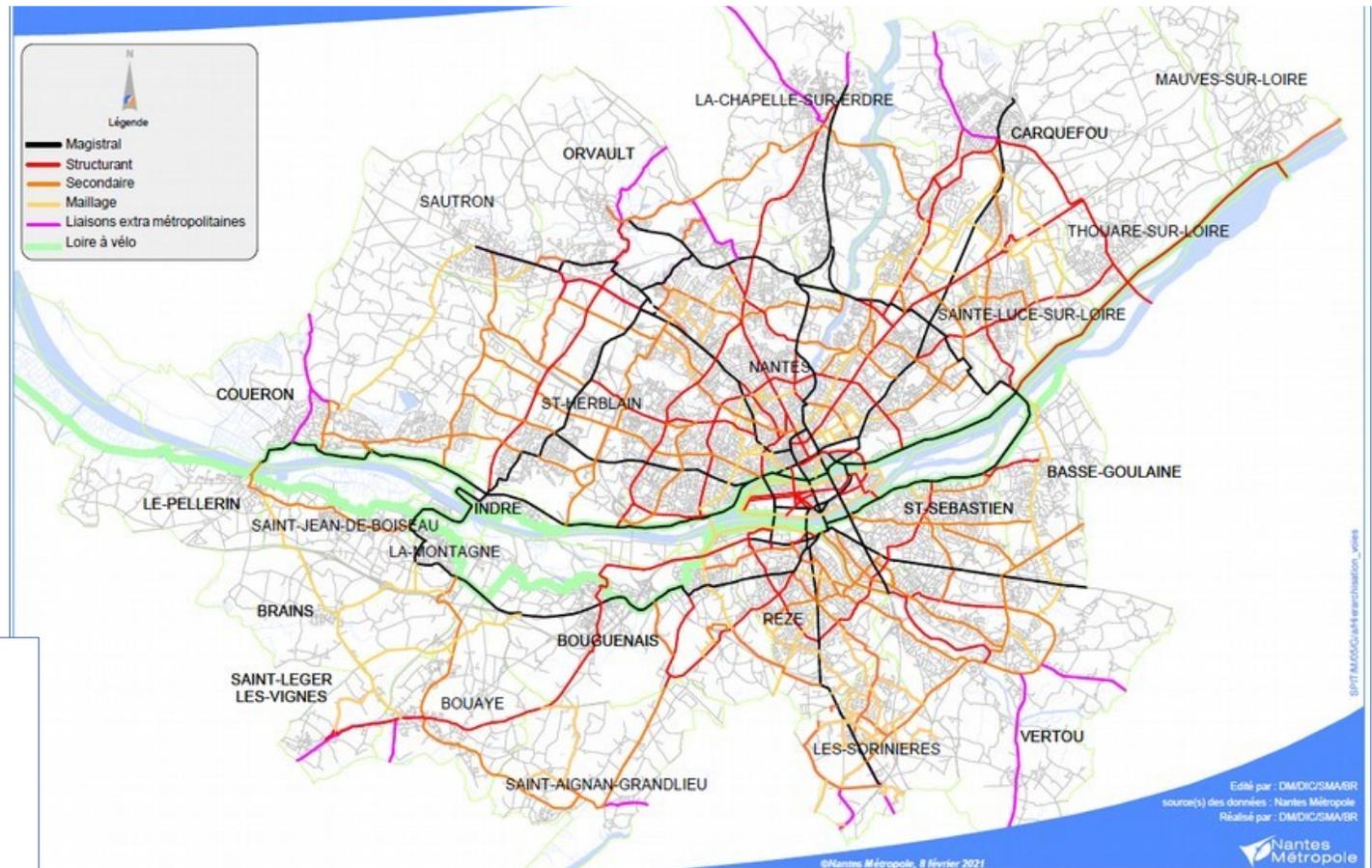
=> basé sur la densité de population et les équipements desservis



+ de 750 km



26 200 pl



Magistral 150 km
Structurant 165 km
Secondaire 196 km
Maillage 133 km
Liaisons interco : 32 km

■ Du service via les infrastructures




Schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole

Le Référentiel d'Aménagements Cyclables

Janvier 2021

Axe magistral

Le type d'aménagement

- Site propre à 100% en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles

Positionnement de l'aménagement

- Piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible garantissant la sécurité des cyclistes et l'absence de conflit avec les autres modes.
- Aménagement à niveau de chaussée, à mi-niveau ou dénivelé (14 cm par exemple)
- Piste à niveau de trottoir contiguë aux cheminements piétons, possible en situation contrainte (ex: sur ou sous ouvrage d'art) ou dans un contexte particulier (ex: espaces à dominante piétonne) avec revêtements cycle / piéton différenciés et délimitation texturée et visuelle, dans le respect des largeurs plancher (voir ci-contre)
- Piste bidirectionnelle centrale possible si voies apaisées de part et d'autres et en absence ou en présence très limitée de flux piétons sécants (commerces, établissements scolaires,...).
- Continuité du revêtement différencié.



Axe structurant

Le type d'aménagement

- Site propre à privilégier en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles
- Part d'alternative acceptable sur des longueurs limitées

Positionnement de l'aménagement

- Piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible à privilégier
- Aménagement à niveau de chaussée, à mi-niveau ou dénivelé (14 cm par exemple)
- Piste à niveau de trottoir contiguë aux cheminements piétons acceptable ponctuellement avec revêtements cycle / piéton différenciés et délimitation texturée et visuelle possible, dans le respect des largeurs plancher (voir ci-contre)
- Piste bidirectionnelle centrale possible si voies apaisées de part et d'autres et en absence ou en présence très limitée de flux piétons sécants (commerces, établissements scolaires, ...).
- Continuité du revêtement différencié.

Largeurs d'aménagement à respecter

Pistes monodirectionnelles

- Plancher : 2.00 m
- Standard : 2.50 m

Pistes bidirectionnelles

- Plancher : 3.00 m
- Standard : 4,00 m

Projets à venir

LEGENDE

réalisé sur le mandat

- Magistrale / structurante / intercommunale
- Maillage / intercommunale

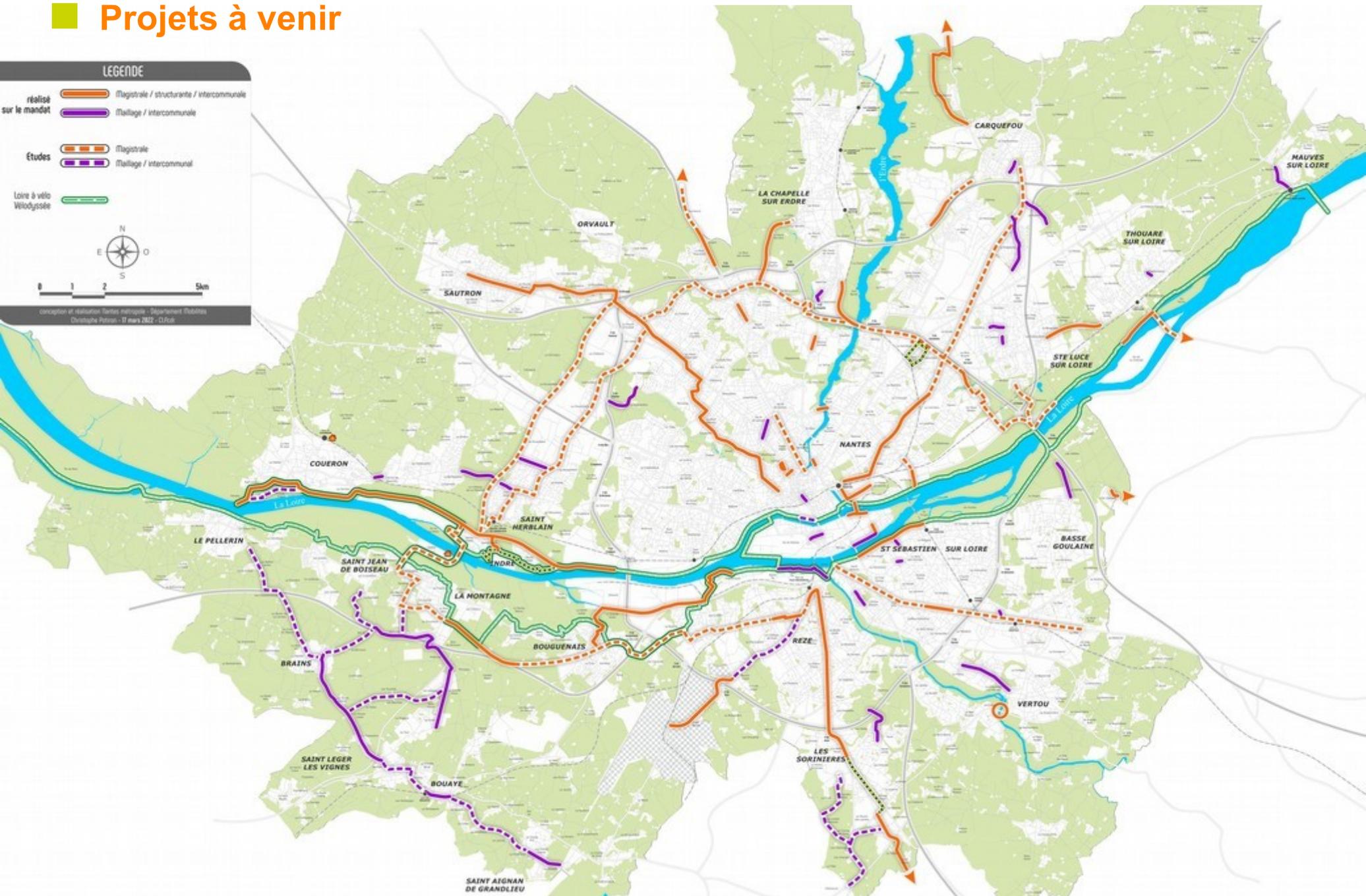
Études

- Magistrale
- Maillage / intercommunal

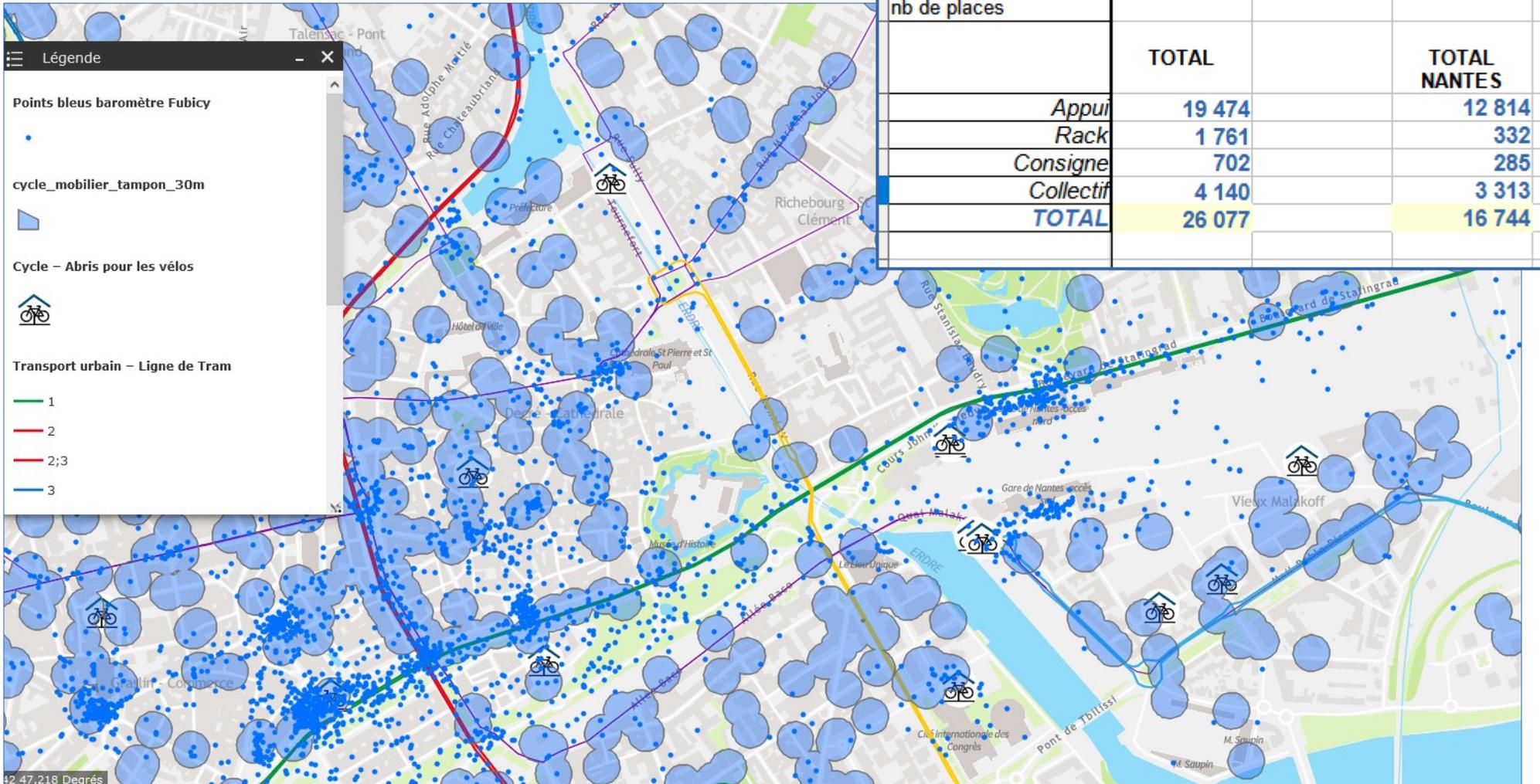
Loire à vélo
Widoyssée



conception et réalisation : Services métropolitains - Département Tourisme
Christophe Pélissier - 17 mars 2022 - CLF04



Nouvelle stratégie sur le stationnement vélo à venir



■ Des actions au plus près des publics

L'écomobilité scolaire

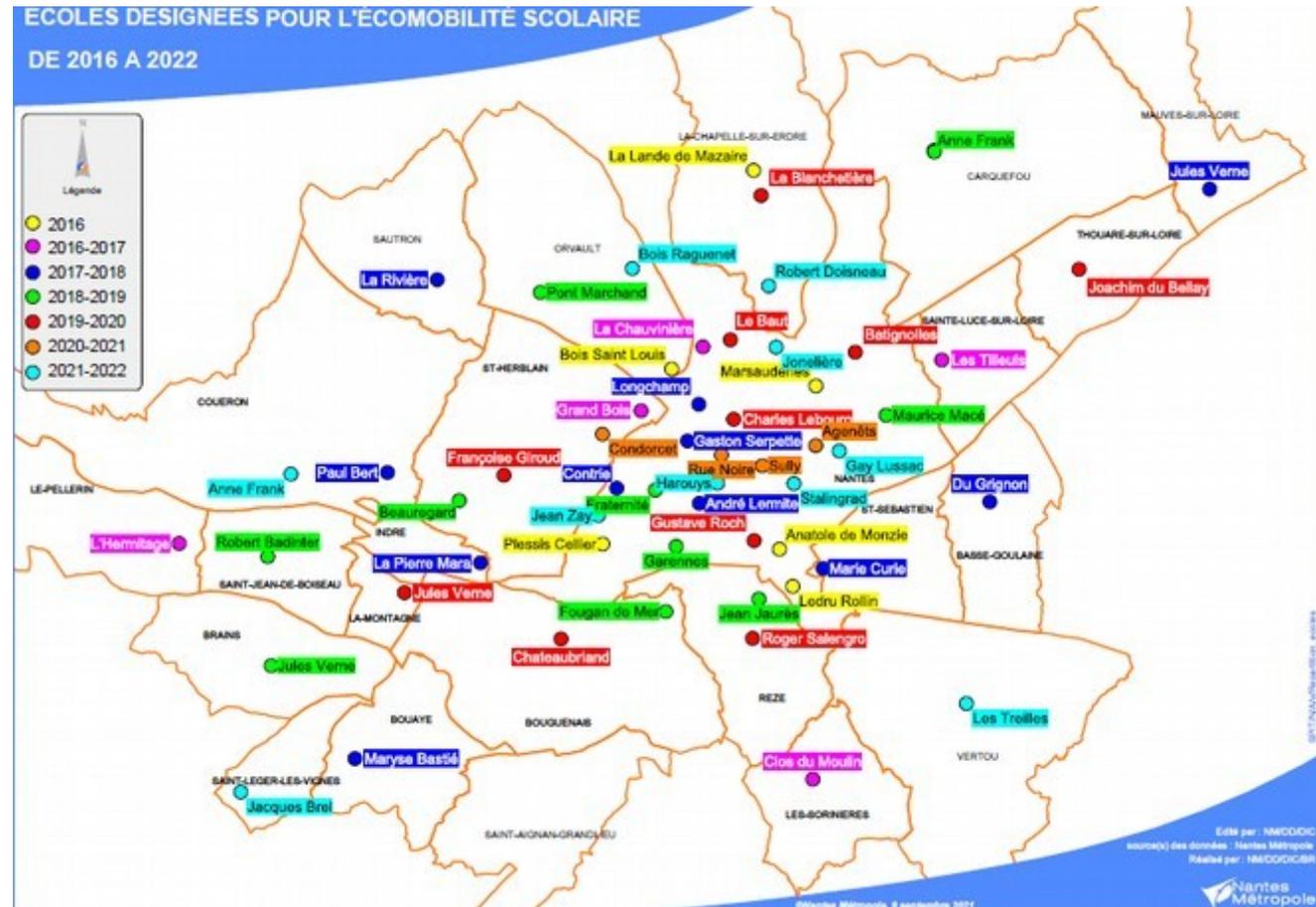


10 écoles / an
57 écoles depuis 2016

1 année scolaire :

- Un diagnostic complet
- Des préconisations
- Un accompagnement
- Des animations

Objectifs => 240 écoles

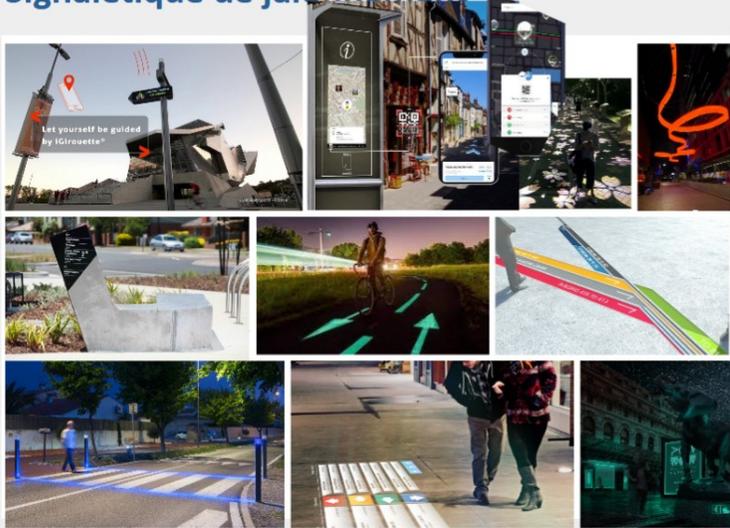


R4BIKE

L'innovation

Développer l'innovation

Signalétique de jalonnement



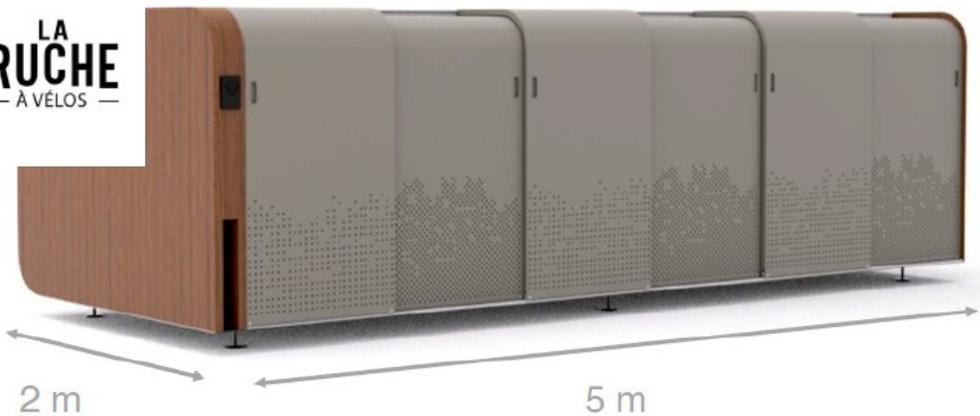
Station de gonflage autonome en énergie



Station de gonflage raccordée au réseau électrique



LA RUCHE
— A VELOS —



1,45 m

2 m

5 m

■ Des actions au plus près des publics

Des interventions sur le terrain

2020

Accompagnement Déconfinement

40 villages vélo en communes, 3000 personnes rencontrées

2021

plus de 200 interventions sur les marchés,
en centres socioculturels, en entreprises

Les partenaires des opérations : les ateliers
d'auto-réparation vélo, Place au vélo,
bicloomobile, vélocistes locaux



Des acteurs / écosystèmes



+ de 50 vélocistes

+ de 10 asso

■ Des actions au plus près des publics

Des interventions en entreprises

Portage vélo auprès d'un réseau de 850 employeurs (Club mobilité)

Interventions en entreprises : interventions, animations, formations

Support : catalogue d'intervention de Place au vélo

> Offre Pro : 1 prestation achetée, 1 prestation offerte

Réductions Pro et salariés sur la location bicloo

Informations & actualités vélo régulière aux employeurs : newsletter, rencontres Club mobilité

Organisation ou participation d'événementiels dédiés : défis vélo, challenge Ademe



Nantes
Métropole

■ Des actions au plus près des publics

Des aides financières



25 % du vélo neuf ou occas (/ à **300 €**)
316 subventions en 2020 pour 100 k€



25 % du vélo neuf ou occas (/ à **400 €**)
10 vélos maximum
213 subventions en 2020 pour 90 k€



mesure post-covid

Reprise d'un dispositif stoppé en 2017

> 100 € pour les hab de NM > 200€ pour les salariés en pack

3 950 demandes = **580 k€**

■ Les services de location et de stationnement vélos

Nantes Métropole : une nouvelle ambition pour les pratiques cyclables

AUJOURD'HUI, LES SERVICES EXISTANTS

DEMAIN, INTEGRÉS CHEZ 1 OPÉRATEUR UNIQUE

+ D'OFFRES + DE SERVICES
+ ACCESSIBLE



› Vélo en libre-service



› Cyclotan : vélo pliant
› Stationnement vélo sécurisé



› Location de vélo de moyenne et longue durée
› Stationnement vélo sécurisé



› Location de vélo de moyenne et longue durée
› Stationnement vélo sécurisé



- › UNE GAMME DE VÉLOS MOYENNE ET LONGUE DURÉE DIVERSIFIÉE
- › UNE FLOTTE AUGMENTÉE (2500 VÉLOS À L'HORIZON 2020)
- › UN PARCOURS USAGER SIMPLIFIÉ
- › UNE OFFRE PLUS ÉTENDUE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN



Des outils

data.nantesmetropole.fr
Site officiel des données publiques ouvertes de Nantes Métropole et de la Ville de Nantes

ACCUEIL | DONNÉES | DÉMARCHES | MODE D'EMPLOI | RÉUTILISATIONS | CRÉER UNE CARTE | CRÉER UN GRAPHIQUE

Le vélo à Nantes Métropole

Cette page combine plusieurs visualisations élaborées à partir de jeux de données ouverts sur ce portail. Elle évoluera à mesure que de nouvelles données sont publiées. Plusieurs évolutions sont d'ores et déjà envisagées (historiques des aménagements cyclables, données bicioPlus désagrégées...). N'hésitez pas à manifester vos attentes en contactant les administrateurs du portail ou en postant des suggestions dans l'onglet "Commentaires" du jeu de données correspondant.

Comptages vélos depuis un an

Ces visualisations fournissent le nombre de passages décomptés, pour chaque boucle de comptage fonctionnelle de la Métropole de Nantes. La localisation des points de comptage est disponible ci-dessous ou sur [la page de données](https://www.data.nantesmetropole.fr) (tous points de comptages expérimentaux sur de Strasbourg - Boucles 9998 et 9999). **Attention** : les boucles de comptages connaissent périodiquement des anomalies techniques, qui doivent être retraitées pour les analyses de tendance. Ceci explique que certaines données puissent varier avec des rapports d'analyse diffusés par ailleurs par la collectivité.

- Afficher la localisation des boucles de comptages

Vous pouvez choisir de filtrer les données sur un compteur spécifique ou sur une plage de dates dans les filtres associés.

Boucle de comptage: Vacances

geovelo

Cher des Congrès Nantes-Atlantique, 5 Ru. x
Aéroport Nantes Atlantique, M0344343 B. x

Vélo à assistance électrique ?

Itinéraire équilibré Plus de détails
44 min (10,0 km/h)
57% de voies aménagées

Itinéraire sécurisé
53 min (11,2 km/h)
70% de voies aménagées

Des événements

Des actions de communication



Ils sont passés au vélo ou à la marche

[Épisode 1] La pratique du vélo et de la marche se développe sur le territoire, notamment depuis la crise de Covid-19. Dans ce premier épisode, rencontre avec Mathilde et Eric qui expliquent pourquoi ils ont changé leurs habitudes de déplacement au quotidien et les bienfaits qu'ils en tirent.

Nantes Cycli Lab

Découvrez des solutions innovantes au service du vélo

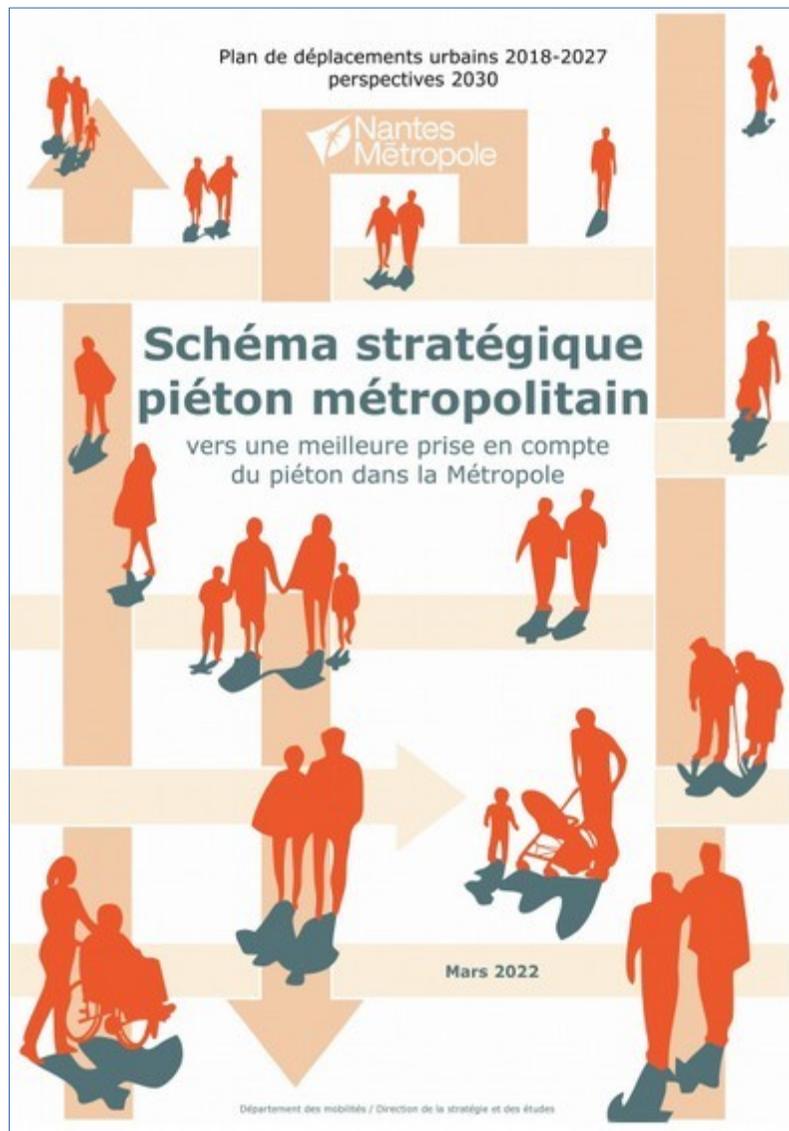
Pitches
Démonstrations
Échanges

Le 18 septembre 2021 de 10h à 17h

Halle 6 Ouest - Rue de la Tour d'Auvergne - Nantes

NANTES DIGITAL WEEK

■ Le schéma stratégique piéton métropolitain



Orientation 1 – améliorer, mailler et rendre lisible les itinéraires piétonniers

Orientation 2 – soigner la conception et les ambiances, rendre accessible et procurer un sentiment de sécurité sur l’espace public

Orientation 3 – inciter à la pratique de la marche

Orientation 4 - Suivre les pratiques de la marche et évaluer le plan d’actions

En coordination avec la Direction de l’Espace Public et la Direction de l’Egalité

■ Le réseau des acteurs

Participation à différents réseaux

- Fédération Européenne des Cyclistes ECF (Eurovelo, Vélocity, ...)
- Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables
- Vélo & Territoires
- Réseau spécifique : Vélodyssée, Loire à vélo
- Région, Département, Intercommunalité...
- Cerema, ...

Travail avec les associations

- Comité des Partenaires – différents ateliers
- Réunions spécifiques avec association cyclistes