

SOMMAIRE



- Introduction p. 3
- Sécurité, apaisement et respect des règles p. 7
- Un réseau cyclable structurant et sécurisé p. 11
- Une mobilité intégrée et des services vélo p. 14
- Apprendre et transmettre la culture vélo p. 17
- Commerce, économie, santé et justice sociale p. 19
- Gouvernance et participation p. 22
- Remerciements p. 24

INTRODUCTION

À Nice et dans sa Métropole, nous sommes de plus en plus nombreuses et nombreux à choisir le vélo. Parce qu'il fait gagner du temps, parce qu'il protège notre santé, parce qu'il permet à nos enfants d'être autonomes, parce qu'il allège le budget des familles.

Mais aujourd'hui encore, trop de personnes renoncent à se déplacer à vélo : insécurité sur les grands axes, stationnement insuffisant, manque de continuité dans les itinéraires...

Nous, habitantes et habitants, usagères et usagers du vélo, formulons 30 demandes concrètes aux candidates et candidats aux élections municipales de 2026. Parce que nous croyons que Nice et sa métropole peuvent devenir un territoire où le vélo n'est pas un privilège, mais un droit et une solution.



UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Ces propositions sont le fruit d'un atelier citoyen participatif organisé le 25 octobre 2025 par l'association Nice à Vélo. Cet atelier était ouvert à une diversité de profils : cyclistes du quotidien, personnes pratiquant le vélo pour le sport ou le loisir, associations de quartier, parents d'élèves, professionnels du cycle, ainsi que, plus largement, toutes les habitantes et tous les habitants concernés par les enjeux de mobilité.

Au total, 25 personnes ont participé à cet atelier, au cours duquel elles ont été invitées à formuler des propositions concrètes autour de quatre grands axes :

1. Formation, sensibilisation et mobilité inclusive
2. Partage de l'espace public
3. Réseau cyclable, qualité et sécurité des aménagements
4. Stationnement et intermodalité



Photo : @le.kairo pour Nice à Vélo



Les priorités identifiées collectivement ont ensuite été analysées, expertisées et synthétisées par les bénévoles de Nice à Vélo.

Elles sont présentées dans ce document sous la forme de 30 propositions, destinées à nourrir le débat public et à éclairer les choix des candidates et candidats aux élections municipales.



Objectifs SMART

Certaines propositions sont accompagnées de ce pictogramme. Il signale des propositions assorties d'objectifs SMART : spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et définis dans le temps.



Photo : Toni B. pour Nice à Vélo

Certaines propositions relèvent des compétences communales, d'autres de celles de la Métropole en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité. En tant qu'élu municipal, vous êtes susceptible de siéger également au Conseil métropolitain. Pour les mesures relevant de la compétence métropolitaine, il vous est donc demandé de vous engager à les soutenir auprès de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Nous vous remercions par avance pour votre participation. Vos réponses contribueront à éclairer les éléctrices et les électeurs sur vos engagements en matière de mobilité à vélo.



Objectifs SMART

Certaines propositions sont accompagnées de ce pictogramme. Il signale des propositions assorties d'objectifs SMART : spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et définis dans le temps.



SÉCURITÉ, APAISEMENT ET RESPECT DES RÈGLES

01

Objectif 30 : à échéance 2030, adopter le concept de « Ville 30 »

Les zones 30 apaisent la circulation et réduisent fortement l'incidence et la gravité des collisions. Elles améliorent la sécurité des piétons et cyclistes, diminuent le bruit et rendent les quartiers plus agréables à vivre. C'est un levier efficace pour partager l'espace public et favoriser les mobilités actives.

02

Apaiser les abords d'écoles avec des rues scolaires où cela est possible

Les abords des écoles sont des espaces de transition essentiels pour les enfants, où ils découvrent l'espace public et son partage. Les rues scolaires sécurisent ces lieux, améliorent la qualité de l'air et favorisent les échanges entre familles. L'entrée de l'école ne doit pas être un « drive à enfants », mais un espace apaisé, convivial et propice à l'autonomie.



À Nice, aménager 30 rues scolaires à l'horizon 2030
(équivalent à 20% des écoles primaires)

NB : Une rue scolaire est une rue située devant une école, coupée à la circulation motorisée soit aux seules heures d'entrée et sortie des élèves (via un système de barrière), soit de façon pérenne à toute heure de la journée et tous les jours de la semaine via une piétonnisation de la rue.

SÉCURITÉ, APAISEMENT ET RESPECT DES RÈGLES

03

Revoir les plans de circulation pour les rendre favorables aux mobilités actives

Des plans de circulation pensés pour les mobilités actives (vélo et marche) réduisent le trafic de transit de véhicules motorisés dans les quartiers et raccourcissent les trajets à vélo. Ils contribuent à un meilleur partage de l'espace, à une circulation plus lisible et à une baisse des vitesses motorisées, réduisant ainsi la pollution sonore et atmosphérique ainsi que le risque d'accidents.

04

Faire du vélo un moyen de transport encore plus compétitif et fluide avec les doubles-sens cyclables et les panneaux MI2 (cédez-le-passage cycliste aux feux)

La mise en conformité progressive des rues limitées à 30 km/h avec le double-sens cyclable, prévu par le Code de la route depuis 2008, permet des itinéraires plus directs et lisibles. Elle évite aux cyclistes des détours dangereux par des axes plus circulés, en favorisant l'usage de rues plus calmes dans les deux sens et en facilitant l'accès aux destinations du quotidien. Les panneaux MI2 fluidifient les déplacements, évitent des efforts inutiles et renforcent la sécurité au démarrage aux feux.



Déployer progressivement le double-sens cyclable pour des communes 100 % conformes au Code de la route à l'horizon 2030.

SÉCURITÉ, APAISEMENT ET RESPECT DES RÈGLES

05

Créer un Code de la Rue pour une meilleure cohabitation entre les différentes modalités de déplacement

Le Code de la rue vise à redonner la priorité aux piétons et aux usagers les plus vulnérables. Il ne crée pas de nouvelles règles, mais clarifie, hiérarchise et fait respecter celles existantes, en combinant aménagements, pédagogie et sanction. Son objectif est d'apaiser l'espace public et de réduire durablement les conflits d'usage.



Un Code de la rue co-construit avec les habitant·es et une campagne de sensibilisation à l'automne 2027.

06

Renforcer la lutte contre le stationnement illégal

Le stationnement de voitures, camions et 2RM sur les trottoirs, pistes cyclables, aux abords des passages piétons, en double file ou sur les emplacements réservés aux vélos met directement en danger les usagers vulnérables et décourage les mobilités actives. Une répression effective libère l'espace public et sécurise les cheminements. En complément, les emplacements de livraison doivent, en cohérence avec les pratiques actuelles de la logistique (notamment le e-commerce), être réservés à cet usage pendant toute la journée.



Lancer un « Plan Moto » d'ici l'automne 2026, avec la création de stationnement pour 2RM en ouvrage et sur voirie (par conversion de places automobiles) et une répression renforcée du stationnement sauvage, afin de désencombrer les trottoirs et les aires piétonnes.

SÉCURITÉ, APAISEMENT ET RESPECT DES RÈGLES

07

Viser la « Vision Zéro » (zéro tués, zéro blessés graves) dans l'aménagement de la voirie

La Vision Zéro repose sur une approche « système sûr », où l'aménagement et la gestion de la voirie visent à éviter les collisions graves. Elle reconnaît que l'erreur humaine est inévitable et que les autorités en charge des aménagements ont un rôle central pour limiter la survenue et la gravité des accidents, complémentaire à la responsabilité individuelle des usagères et des usagers.

08

Mobiliser les polices municipales pour la sécurité des cyclistes et l'accompagnement des victimes

Les polices municipales jouent un rôle clé dans la protection des personnes au quotidien. Les agents et agentes des polices municipales doivent être des relais actifs pour la sécurité des cyclistes et l'accompagnement des victimes de collisions et violences motorisées.

UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT ET SÉCURISÉ

09

Impulser la création d'un Réseau Express Vélo (REV) métropolitain

Un Réseau Express Vélo offre des itinéraires continus, efficaces, confortables, lisibles et à haut niveau de service pour les déplacements du quotidien, y compris sur de longues distances. Prioritaire aux carrefours et sécurisé, il permet de relier efficacement les communes entre elles et de faire du vélo une alternative crédible à la voiture.



Un schéma de REV voté en conseil métropolitain avant 2028.

10

Sécuriser les grands axes dans tous les quartiers

Les grands axes concentrent le trafic et les risques. Des pistes cyclables bien dimensionnées, séparées et clairement identifiées y sont indispensables pour garantir la sécurité des cyclistes et éviter les conflits avec les piétons. Leur aménagement conditionne l'accessibilité du vélo pour le plus grand nombre, quels que soient l'âge, les capacités physiques ou le niveau de pratique.

UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT ET SÉCURISÉ

11

Garantir la continuité des itinéraires cyclables

Un itinéraire cyclable interrompu crée de l'insécurité et décourage la pratique. Une piste cyclable ne doit pas se terminer sur un trottoir. Un aménagement doit avoir une continuité claire ou permettre une insertion sécurisée sur un axe à circulation mixte. La continuité doit être garantie sur l'ensemble du parcours, y compris aux carrefours, lors des travaux ou des événements temporaires. La lisibilité et la prévisibilité des trajets sont essentielles pour un usage quotidien.

12

Sécuriser les intersections et traversées pour piétons et cyclistes

Les intersections, en particulier les ronds-points et carrefours complexes, sont particulièrement accidentogènes. Leur aménagement doit réduire les conflits, améliorer la visibilité et limiter les vitesses, en distinguant clairement traversées cyclistes et passages piétons. Des solutions éprouvées, comme les îlots en amande, les giratoires à la néerlandaise, et les trottoirs traversants protègent les usagers vulnérables et rendent les itinéraires plus sûrs, lisibles et attractifs.

UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT ET SÉCURISÉ

13

Créer un guide métropolitain de conception d'aménagements cyclables

Un guide technique de conception commun, fondé sur les préconisations du Cerema, permet d'harmoniser les pratiques et d'assurer la cohérence, la qualité et la lisibilité des aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire. Il sert de référence aux services métropolitains et aux bureaux d'études, évite les erreurs récurrentes et améliore progressivement l'existant au bénéfice de tous les usagers.



Un guide métropolitain de conception d'aménagements cyclables publié avant 2028, intégrant la Vision Zéro et la sécurisation des intersections.

UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE ET DES SERVICES VÉLO

14

Intégrer le vélo dans l'information voyageurs des transports en commun

Intégrer les itinéraires et services vélo dans l'information voyageurs facilite l'usage combiné du vélo et des transports en commun. Une cartographie claire, lisible et régulièrement mise à jour permet à chacun d'identifier rapidement les itinéraires cyclables, les stationnements et les services disponibles.

15

Améliorer la signalisation cyclable

Une signalisation claire aux carrefours et bifurcations rend le réseau cyclable lisible et continu. L'amélioration et l'entretien des sas vélo aux feux renforcent la visibilité des cyclistes, sécurisent les redémarrages et facilitent les déplacements du quotidien.

UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE ET DES SERVICES VÉLO

16

Développer une offre de location de vélos de longue durée et améliorer l'offre en libre-service

Une offre de location longue durée diversifiée (vélos classiques, électriques, cargos) permet de lever les freins à la pratique en facilitant l'essai de différentes solutions et l'accès au vélo pour les résidents temporaires (étudiants, stagiaires) et les nouveaux arrivants. L'extension du maillage des stations de vélo en libre-service, notamment dans les collines et les quartiers prioritaires, garantit un accès équitable. Des jauges de capacité sont nécessaires dans certaines stations pour éviter l'encombrement de l'espace public.

17

Déployer du stationnement vélo sécurisé dans tous les quartiers

Le stationnement sécurisé est un levier clé du développement du vélo : le vol constitue aujourd'hui l'un des principaux freins à l'adoption du vélo comme moyen de transport. Des solutions adaptées au stationnement de longue durée, à destination des résidents, des salariés et des usagers réguliers, sont nécessaires dans tous les quartiers, en particulier à proximité des logements collectifs anciens non équipés de locaux vélo et des pôles générateurs de déplacements.



En 2031, 100% des parkings en régie publique équipés de locaux vélos sécurisés pour le stationnement longue durée

UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE ET DES SERVICES VÉLO

18

Faciliter l'intermodalité vélo–transports collectifs

L'intermodalité vélo–transports collectifs élargit fortement le champ d'usage du vélo. Si l'emport des vélos est prévu dans les futures lignes 4 et 5 du tramway, il reste aujourd'hui interdit sur les lignes existantes, y compris hors heures de pointe et pour les vélos pliants. Le déploiement de racks à vélos sur les lignes de bus desservant le moyen et le haut pays constitue une solution particulièrement pertinente.

19

Soutenir les services vélo innovants

Les services de proximité (consignes sécurisées, ateliers de réparation, stations de lavage, cyclo-logistique) facilitent l'usage du vélo et structurent un écosystème local. Leur soutien renforce l'attractivité du vélo et favorise des usages professionnels et quotidiens.

APPRENDRE ET TRANSMETTRE LA CULTURE VÉLO

20

Généraliser le Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

Le programme Savoir Rouler à Vélo permet aux enfants d'acquérir autonomie, sécurité et confiance dans leurs déplacements avant d'entrer au collège. Son déploiement dans toutes les écoles, appuyé par un parc de vélos mutualisé, garantit l'égalité d'accès et favorise une culture durable de la mobilité active auprès des élèves et de leurs familles.

21

Développer l'apprentissage du vélo pour les adultes

De nombreux adultes renoncent au vélo par manque de confiance ou d'expérience. Des stages gratuits d'apprentissage et de remise en selle, adaptés à tous les âges et à des publics spécifiques (séniors, habitants des quartiers prioritaires) et dispensés par des associations agréées, permettent de lever ces freins et d'élargir l'accès au vélo comme mode de déplacement du quotidien.

APPRENDRE ET TRANSMETTRE LA CULTURE VÉLO

22

Former les agents au partage de la route

La formation des policiers municipaux, des chauffeurs de bus et des agents municipaux et métropolitains utilisant des véhicules de service aux enjeux du partage de la voirie et aux dispositions du Code de la route en faveur des cyclistes est essentielle pour améliorer la sécurité. Une meilleure compréhension des spécificités du vélo permet de prévenir les conflits et de diffuser une culture commune du respect des règles.

COMMERCE, ÉCONOMIE, SANTÉ ET JUSTICE SOCIALE

23

Développer le stationnement vélo pour les commerces et zones commerciales

Les villes doivent imposer aux grandes surfaces et centres commerciaux dotés de grands parkings automobiles l'installation de stationnement vélo pour la clientèle et les salariés. Pour les commerces disposant de petits parkings, elles doivent inciter l'équipement en stationnement vélo. Dans les zones commerciales de proximité, la collectivité doit installer directement des arceaux sur l'espace public afin de faciliter l'accès des clients aux commerces.

24

Mettre en place une tarification adaptée aux vélos en libre service

Une tarification différenciée pour les résidents et les touristes, et des tarifs réduits pour les étudiants et demandeurs d'emploi, renforcent l'équité d'accès aux services de vélos en libre-service. Le vélo devient ainsi une solution de mobilité flexible et abordable pour tous.

COMMERCE, ÉCONOMIE, SANTÉ ET JUSTICE SOCIALE

25

Rétablissement l'aide à l'achat de vélos

Les aides à l'achat de vélos, neufs ou issus du réemploi via des associations agréées, facilitent l'équipement des ménages. Des dispositifs renforcés pour les foyers modestes permettent de lutter contre la précarité de mobilité et d'accélérer le report modal.

26

Structurer une filière vélo locale

Le développement d'une filière locale du vélo (réparation, réemploi, recyclage) crée des emplois non délocalisables et soutient l'économie locale. Il favorise l'accès à des vélos abordables tout en réduisant l'empreinte environnementale.

COMMERCE, ÉCONOMIE, SANTÉ ET JUSTICE SOCIALE

27

Fixer des objectifs mesurables de réduction de l'exposition aux polluants activer des mesures de transport exceptionnelles en cas de pic de pollution

La pollution de l'air est un enjeu majeur de santé publique, en particulier pour les enfants, les personnes âgées et les publics vulnérables. Se fixer des objectifs chiffrés de réduction de l'exposition permet d'orienter l'action publique. Lors des épisodes de pollution, des mesures efficaces doivent être activées : baisse des vitesses, restrictions ciblées du trafic motorisé, gratuité des transports en commun et des vélos en libre-service.

GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

28

Créer un Comité Mobilités Actives et associer les usagers

La création d'un Comité Mobilités Actives (vélo et marche) réunissant élus, services techniques et représentants des usagers permet d'améliorer la qualité des projets et leur acceptabilité. La concertation en amont et le recours à des aménagements tactiques avant pérennisation favorisent des décisions éclairées et adaptées aux usages réels.

29

Mettre en place des indicateurs publics de suivi

Des indicateurs publics et partagés sont indispensables pour piloter une politique cyclable efficace. Publier chaque année un bilan d'avancement du Plan vélo renforce la transparence, permet d'évaluer les résultats et d'ajuster les actions en fonction des objectifs fixés.

GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

30

Intégrer des objectifs vélo dans tous les projets d'aménagement

Définir des objectifs vélo clairs dès la conception des projets d'aménagement, qu'ils soient urbains ou non urbains (ZAC, requalifications, réaménagements, infrastructures hors agglomération...), garantit la cohérence des politiques publiques. Cette approche permet d'anticiper les usages, d'éviter des corrections *a posteriori* coûteuses et d'assurer une prise en compte systématique et qualitative des mobilités actives.



MERCI !

Ces propositions sont le fruit de plus de 110 heures de travail collectif.

Un immense merci aux bénévoles et à toutes celles et ceux qui ont participé : votre engagement, votre énergie et vos idées ont rendu ce projet possible.

Coordination et mise en page : Toni B.
Animation de l'atelier : Fernanda F., Florence B., Pierre C.,
Daniele S., Arianna C., Marie C.
Compte rendu et synthèse : Marie C., Florence B.

Participant.e.s : Patricia, Guillaume, Laurence, Thierry, Marielle, Simon, Fouzia, Mathieu, Marie-Françoise, Pierre, Anne-Laure, Maxence, Marlène, Thierry, Richard, Simon, Gilles, David, Paul, Stéphane, Patrick ...





Nice à Vélo
Association Loi 1901
Maison des Associations Nice Garibaldi
12 ter Place Garibaldi - 06300 Nice

www.niceavelo.org | asso@niceavelo.org