



VILLE DE NICE

**NICE CÔTE D'AZUR**

## **DOSSIER DE PRESENTATION**

**PRESENTATION DU VELO EN LIBRE SERVICE**





VILLE DE NICE

# NICE CÔTE D'AZUR

## SOMMAIRE

**INTRODUCTION**

**QU'EST-CE QU'UN VELO EN LIBRE SERVICE ?**

**OBJECTIFS ET LES AVANTAGES DU DISPOSITIF**

**FONCTIONNEMENT**

**IMPLANTATION ET AMENAGEMENTS CONNEXES**

**UN OUTIL D'INSERTION**

**POLITIQUE TARIFAIRE**

**EXTENSION DU DISPOSITIF  
AUX AUTRES VILLES DE LA COMMUNAUTE URBAINE**

# NICE CÔTE D'AZUR



VILLE DE NICE

## INTRODUCTION :

Dans le cadre de sa politique en faveur du développement durable Christian Estrosi a souhaité dès son arrivée à la tête de la Communauté urbaine et de la mairie de Nice, promouvoir dans les meilleurs délais des modes de transports doux, accessibles par l'ensemble des habitants des 2 collectivités. Ainsi après la mise en service du ticket à 1 euro qui a permis d'augmenter le trafic de plus de 22 millions de passagers à travers tout le département, Christian Estrosi présente, le projet de vélo en libre service qui sera opérationnel sur Nice à partir du mois de juillet 2009.

## QU'EST-CE QU'UN VELO EN LIBRE SERVICE ?

Il s'agit d'un service de location de vélos automatisés accessibles dans des stations réparties sur l'ensemble du territoire de la commune de Nice. Chaque station présente des vélos, des bornes d'accrochage automatique et un totem informatique (mobilier urbain centralisant toutes les données).

## OBJECTIFS ET LES AVANTAGES DU DISPOSITIF

Il s'agit de proposer aux usagers un service de déplacement alternatif à la voiture pour les trajets urbains. Les objectifs sont multiples, il s'agit de :

- ✚ Promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de déplacement urbain et respectueux de l'environnement (réduire la pollution atmosphérique et améliorer le cadre de vie),
- ✚ Redynamiser et moderniser l'image de Nice en France et à l'étranger (diversifier l'offre des activités touristiques de la ville),
- ✚ Diversifier l'offre de transport et favoriser l'intermodalité,
- ✚ Améliorer la desserte des transports publics en répondant aux absences ponctuelles des transports en commun (zone mal desservie, service de nuit),



- ✚ Réduire les pertes économiques liées aux heures perdues dans les embouteillages automobiles;
- ✚ Démocratiser les déplacements (recréer de la proximité humaine et un lien social par le dispositif),
- ✚ Proposer une alternative de déplacement favorable,
- ✚ Promouvoir une activité physique et un mode de vie actif,

## FONCTIONNEMENT

Afin de faciliter l'accès à tous, la location du vélo s'effectuera par le biais d'une carte d'abonnement mensuelle et annuelle par le biais d'une carte bancaire ou de téléphone pour les cartes journalières et hebdomadaires.

La location sera gratuite pour la première demi-heure d'utilisation, puis payante. Le système fonctionnera 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

L'entreprise est tenue de proposer les prestations suivantes :

- ✚ Fourniture des vélos complètement équipés,
- ✚ Fourniture et pose des points d'accroche et de bornes de paiement (avec affichage publicitaire dans les secteurs autorisés),
- ✚ Fourniture et mise en œuvre du système informatisé de gestion de la location des vélos,
- ✚ Fourniture et mise en œuvre d'un site internet et d'un numéro vert dédiés à l'information des usagers,
- ✚ Mise en œuvre d'un système de régulation spatiale des vélos,
- ✚ Entretien courant et maintenance de l'ensemble du matériel (vélos, points d'accroche, bornes de paiement, etc...),
- ✚ Renouvellement du parc de vélos,

# NICE CÔTE D'AZUR



VILLE DE NICE

- ✚ Fourniture et mise en place du réseau d'échange informatique permettant la communication avec les bornes de paiement et de la sécurisation pour les paiements,
- ✚ Alimentation électrique des vélo-stations à l'aide d'un dispositif photovoltaïque,
- ✚ Dépose des équipements à l'échéance du marché,

**Le marché a été attribué à Véloway, société Véolia, pour une durée de 15 ans permettant ainsi de réduire sensiblement le coût annuel à 3.316 440 euros. Les recettes d'abonnement et de location sont estimées environ à 1 millions d'euros par an et seront déduites de ce coût.**

## IMPLANTATION ET AMENAGEMENTS CONNEXES

L'implantation complète du dispositif se fera en 3 phases à partir du mois de juillet 2009.

90 stations, regroupant l'hyper centre ainsi que les quartiers Est-sud, seront opérationnelles au mois de juillet 2009 et équipées de 900 vélos. Au plus tôt en novembre 2009, 30 stations et 300 vélos supplémentaires seront implantées sur les quartiers ouest, regroupant Magnan au centre départemental des Alpes-Maritimes. Au plus tôt en avril 2010, 55 stations et 550 vélos supplémentaires seront répartis sur les quartiers nord-est y compris l'Ariane, Nice-Nord ainsi que La Madeleine.

A terme, ces 175 stations seront équipées de 1 750 vélos et de 3 100 bornes d'accrochage.

Les stations seront distantes de 300 m (en fonction des impératifs de relief et de déclivité) et informeront les cyclistes des consignes de sécurité à respecter pour une utilisation optimum du vélo en libre-service.

Afin de permettre la mise en sécurité de tous ces nouveaux utilisateurs, la ville de Nice a prévu d'étendre son réseau de pistes cyclables de 29 à 125 kms d'ici 2013 et d'appliquer le double sens cyclable comme préconisé par la révision du code de la route (décret 2008-754 du 30 juillet 2008).



## **UN OUTIL D'INSERTION**

Conformément au cahier des clauses administratives particulières, le titulaire du marché s'engage à recruter des personnes avec un profil d'insertion à hauteur de 15 % au minimum des heures travaillées. Le recrutement de ces personnes se fera en concertation avec les services du plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) de Nice Côte d'Azur.

## **POLITIQUE TARIFAIRE**

La politique tarifaire des vélos en libre-service mise en place répond à 2 objectifs :

1) Favoriser l'usage de ce nouveau moyen de transport propre à moindre coût.

En effet, les premiers retours sur les dispositifs d'ores et déjà en fonction montrent que la majorité des usagers utilisent les vélos en libre service pendant moins d'une demi-heure.

Dans ce cas à Nice, le coût se limitera au coût de l'abonnement (de 1 euro pour l'abonnement journalier à 25 euros pour l'abonnement annuel plein tarif) puis la 1<sup>ère</sup> demi heure sera gratuite.

2) Permettre une rotation satisfaisante des vélos pour une utilisation maximisée.

Pour cela, la progressivité des tarifs s'imposait. C'est d'ailleurs le cas dans toutes les villes ayant déjà mis en place de dispositif.

A titre de comparaison, le coût de la 3<sup>ème</sup> demi heure à Paris est à 2 euros et la 4<sup>ème</sup> demi heure à 4 euros alors que Nice a fixé le tarif de cette deuxième heure à 2 euros.

# NICE CÔTE D'AZUR



VILLE DE NICE

Les tarifs seront donc les suivants :

## **ABONNEMENT**

Abonnement annuel : 25 €

Abonnement annuel réduit pour les abonnés au réseau Ligne d'Azur : 15 €

**Un abonné à l'année de ST2N disposera d'une carte magnétique qui lui permettra d'utiliser les 2 réseaux (bus et vélo en libre service)**

Abonnement mensuel : 10 €

Abonnement 7 jours : 5 €

Abonnement 1 jour : 1 €

## **LOCATION**

Première demi-heure : gratuite,

Entre une demi-heure et une heure : 1 €

Puis 2 € par heure supplémentaire

Le coût de fonctionnement de ce service s'élève à : 3 316 440 € annuel.

Toutefois, la communauté urbaine bénéficiera des recettes liées aux abonnements et aux locations des vélos pour un montant estimé à environ 1 million d'euros.

Le succès de ce dispositif réduira donc d'autant l'impact financier de ce projet.

## **EXTENSION DU DISPOSITIF AUX AUTRES VILLES DE LA COMMUNAUTE URBAINE**

Les besoins en matière de vélo en libre service ne sont pas les mêmes dans toutes les communes et le dispositif de Nice ne peut pas être transposé systématiquement.

Une étude des besoins sera donc être engagée afin de proposer les services les mieux adaptés en fonction des lieux, de la densité de la population et des attentes.

A titre d'exemple le dispositif niçois couvre environ 20 % de la superficie de la commune soit 14 km<sup>2</sup> sur 77 km<sup>2</sup>. Cette limitation est due essentiellement à la pente des voies (> à 4 %) qui limite l'utilisation des vélos.