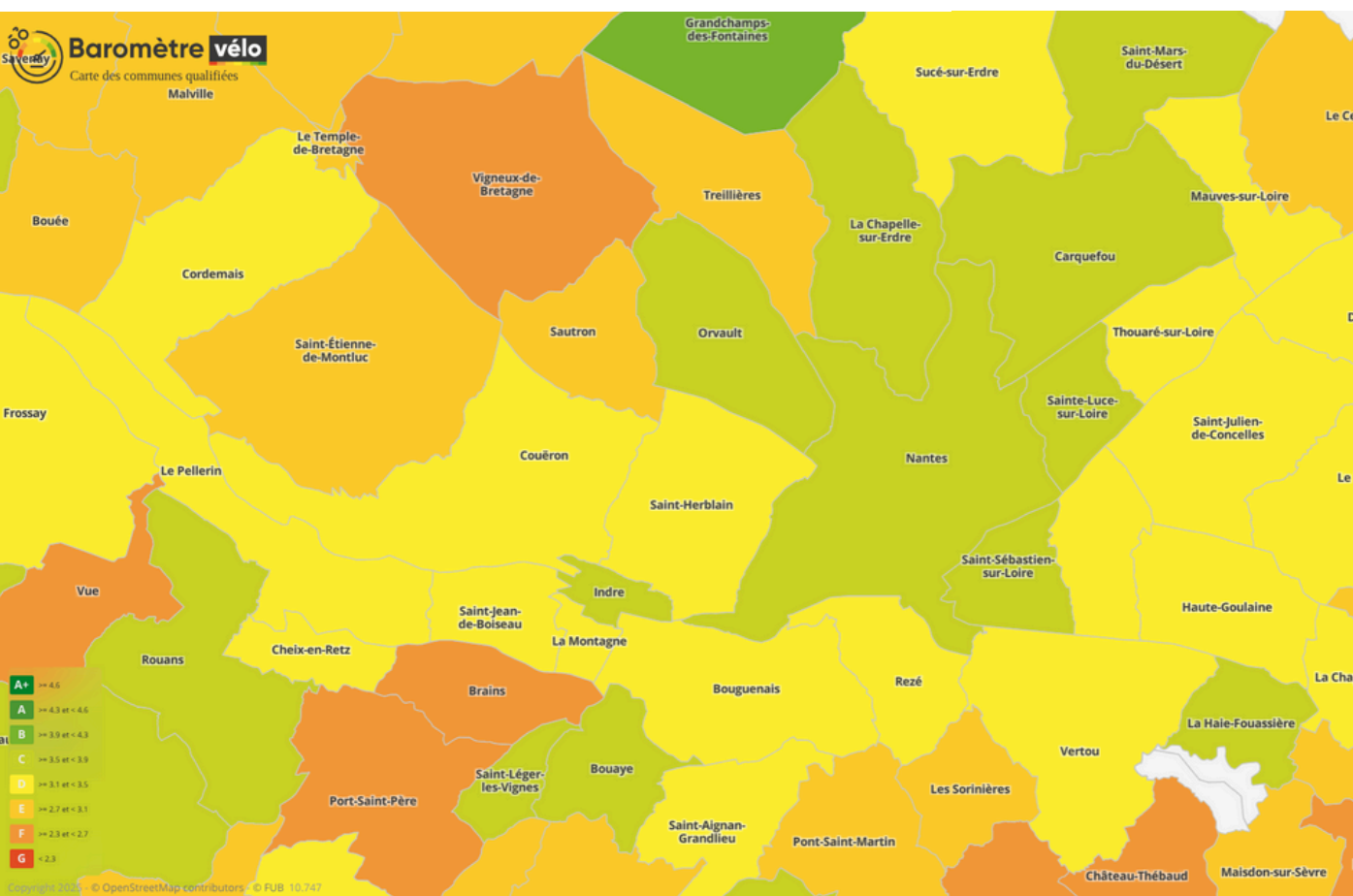




DOSSIER DE PRESSE

Baromètre Vélo 2025 : l'analyse de
Place au Vélo pour la métropole nantaise

Sommaire

Préambule.....	3
Basse-Goulaine.....	4
Bouaye.....	6
Bouguenais.....	7
Brains.....	9
Carquefou.....	10
Couëron.....	12
Indre.....	13
La Chapelle-sur-Erdre.....	14
La Montagne.....	16
Le Pellerin.....	17
Les Sorinières.....	19
Mauves-sur-Loire.....	20
Nantes.....	21
Orvault.....	25
Rezé.....	26
Saint-Aignan-Grandlieu.....	28
Saint-Herblain.....	29
Saint-Jean-de-Boiseau.....	31
Saint-Léger-les-Vignes.....	32
Saint-Sébastien-sur-Loire.....	33
Sainte-Luce-sur-Loire.....	35
Sautron.....	37
Vertou.....	40
Annexes.....	42

Préambule

Le **Baromètre Vélo 2025**, porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), est devenu un outil incontournable pour comprendre le ressenti des cyclistes et orienter les politiques publiques en faveur des mobilités actives. Cette enquête citoyenne, la plus importante en France dans son domaine, ne se limite pas à un classement : elle fournit une **cartographie fine des zones prioritaires**, directement issue des contributions des usagers.

Une mobilisation exceptionnelle en Pays de la Loire

La région **Pays de la Loire** s'est particulièrement illustrée avec **32 721 réponses** (contre 23 000 en 2021), soit près de **10 % des réponses françaises**. La ville de **Nantes** à elle seule a recueilli **3 461 contributions**. Avec un **taux de participation de 0,8 %** (contre 0,38 % au national), la région se classe en tête, fruit d'un travail collectif entre collectivités, réseaux partenaires et associations représentatives des usagers du vélo. Ce niveau d'engagement traduit une **demande sociale forte** pour des infrastructures cyclables sûres et continues.

Un outil pour l'action locale

Ce dossier, élaboré par **Place au Vélo** et ses partenaires, propose une **synthèse des résultats par commune** afin de rendre les données **lisibles et opérationnelles** pour les acteurs locaux. Il met en évidence :

- Les **tendances générales** observées sur le territoire,
- Les **points forts et les axes de progrès** pour chaque commune,
- Des **priorités d'aménagement** issues directement de l'expérience des cyclistes.

Notre ambition : **transformer la parole citoyenne en leviers concrets pour accélérer la transition vers des mobilités durables**, en cohérence avec les objectifs métropolitains et régionaux.

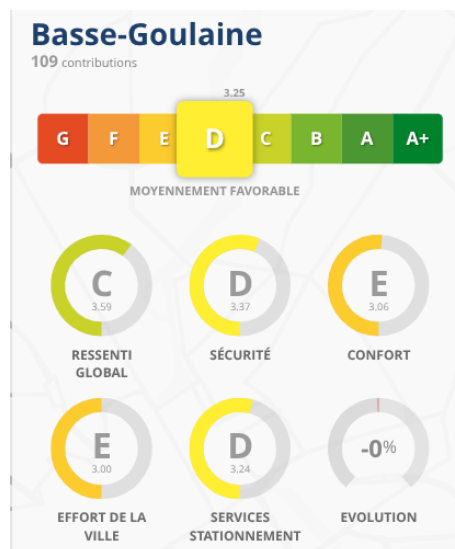
Basse-Goulaine

La notation de Basse-Goulaine est en baisse : elle passe de **C (3,58 – plutôt favorable, 85 contributions en 2021)** à **D (3,25 – moyennement favorable, 109 contributions en 2025)**, malgré une participation en hausse.

La commune montre une croissance encourageante des déplacements à vélo et un respect mutuel entre usager·es. Des infrastructures ont été aménagées (chemin du collège, piste du Loroux), mais la baisse de la note globale révèle un manque de communication et une attente forte des Goulainais-es sur quatre axes prioritaires :

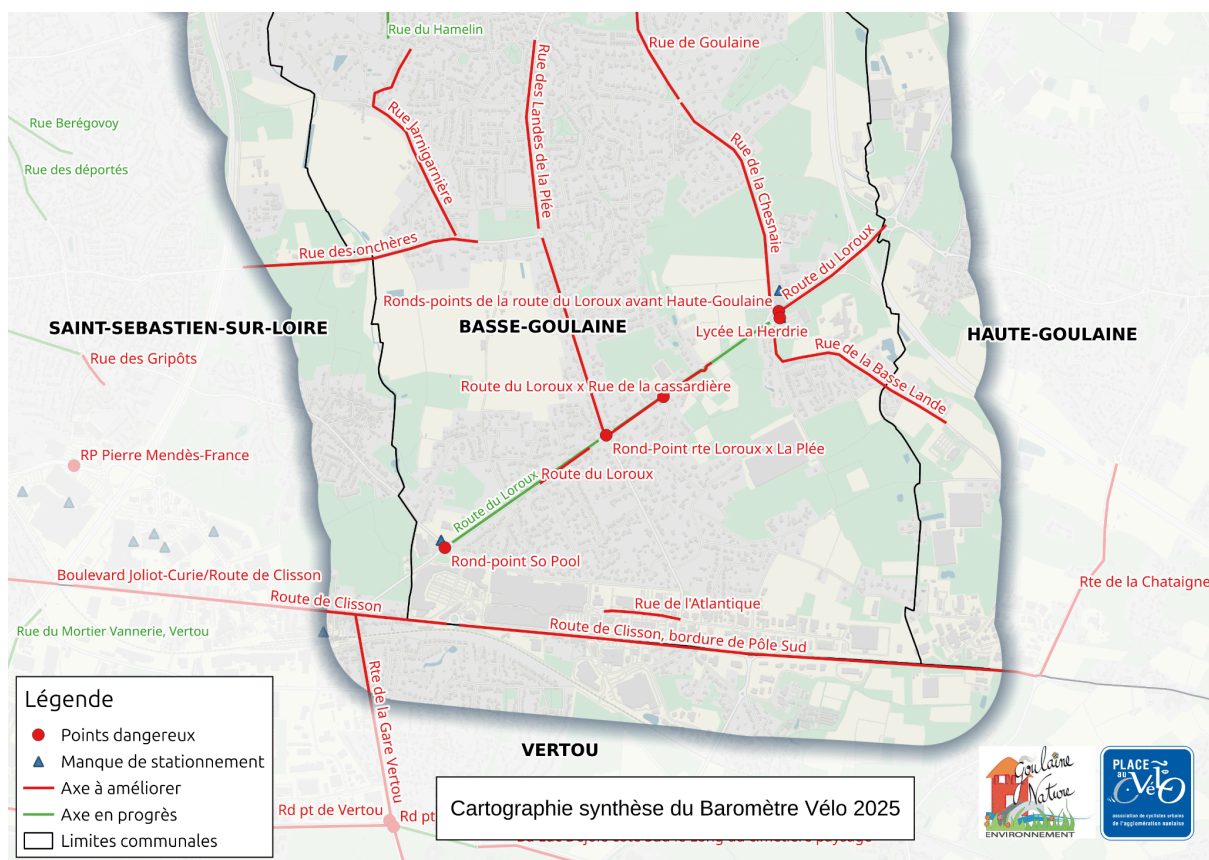
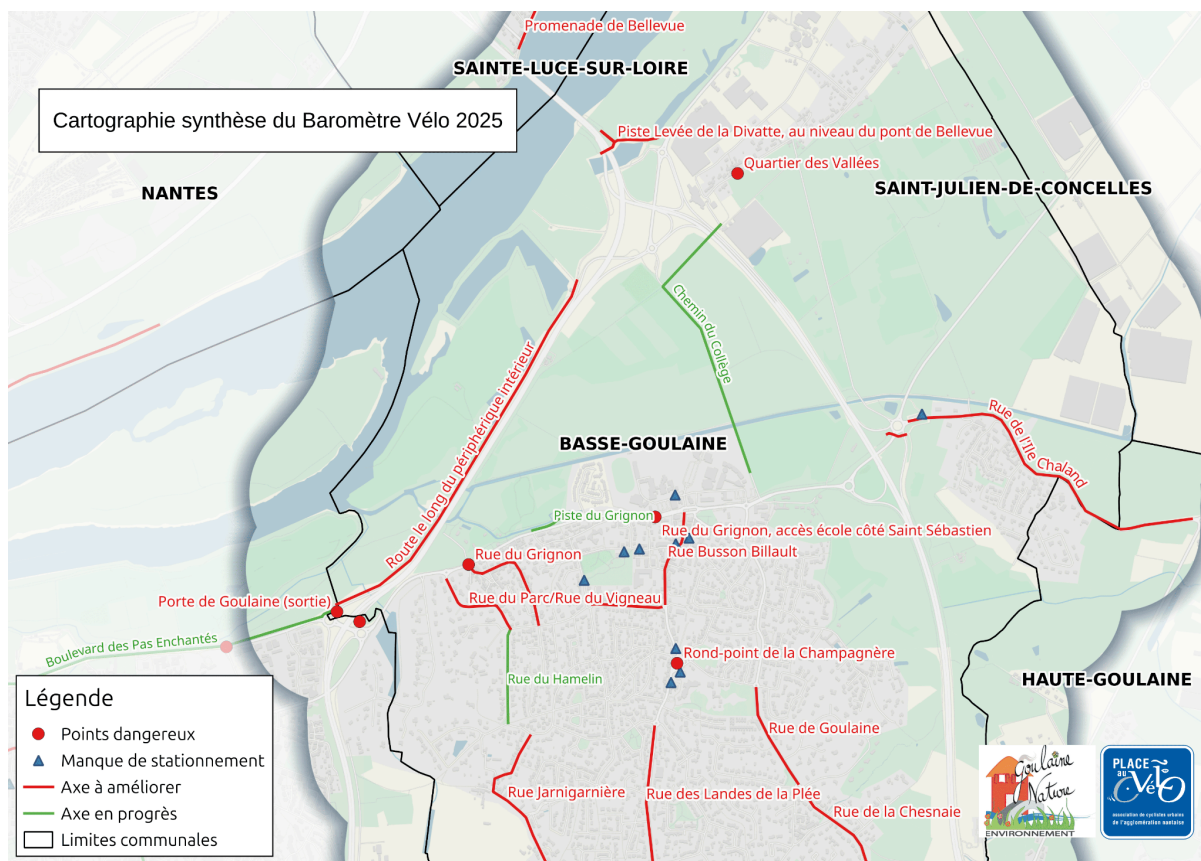
- Favoriser le déplacement autonome et sécurisé des enfants, sur les axes d'accès aux écoles, collèges et lycées.
- Améliorer la traversée du bourg et son accès depuis les villages.
- Assurer la continuité des itinéraires aux ronds-points et entre les villes.
- Renforcer l'offre de stationnement, devenue insuffisante (espaces sportifs, culturels et médicaux, bourg, arrêts C9).

Ces attentes traduisent la nécessité d'une stratégie ambitieuse pour sécuriser les déplacements et accompagner la hausse de la pratique cyclable.

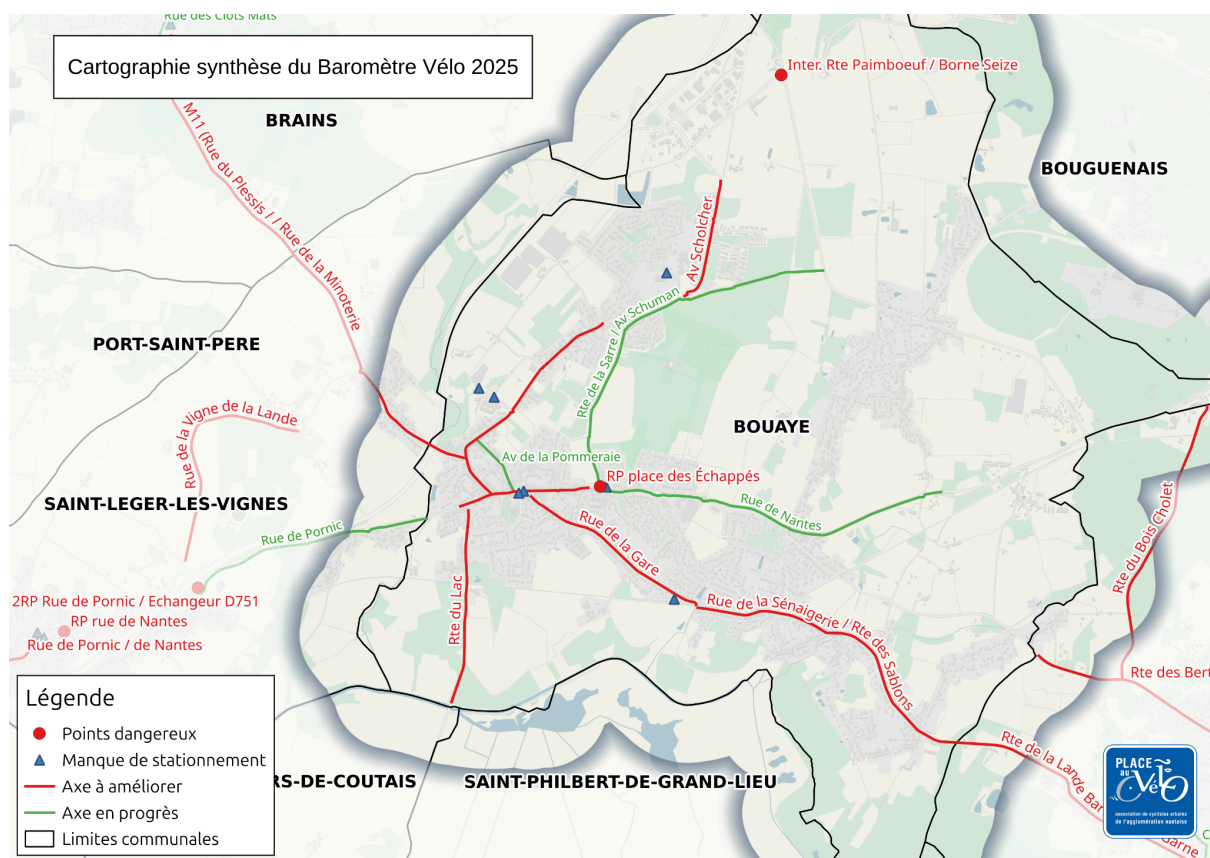
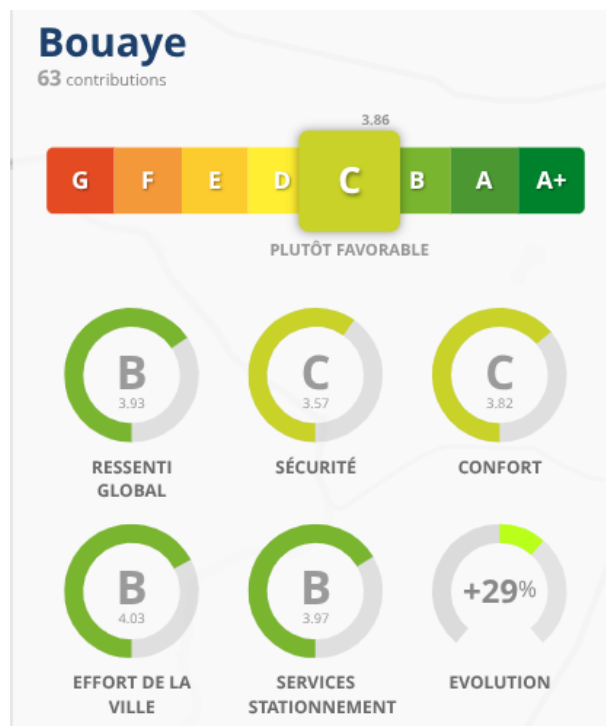


Analyse réalisée avec l'appui de l'association Goulaine Nature Environnement





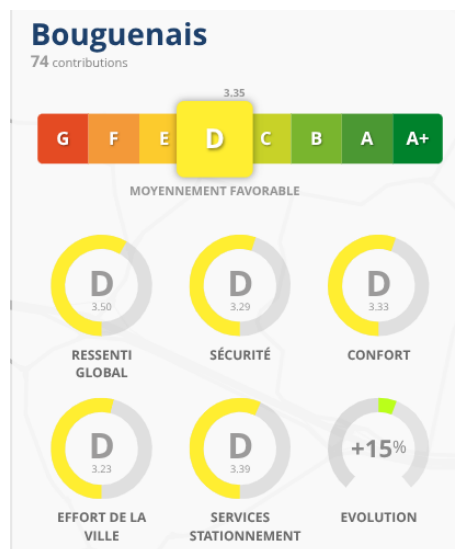
Bouaye



Bouguenais

Bouguenais progresse légèrement dans le baromètre vélo, passant d'une note de **D (3,11 – moyennement favorable, 106 contributions en 2021)** à **D (3,35 – moyennement favorable, 74 contributions en 2025)**.

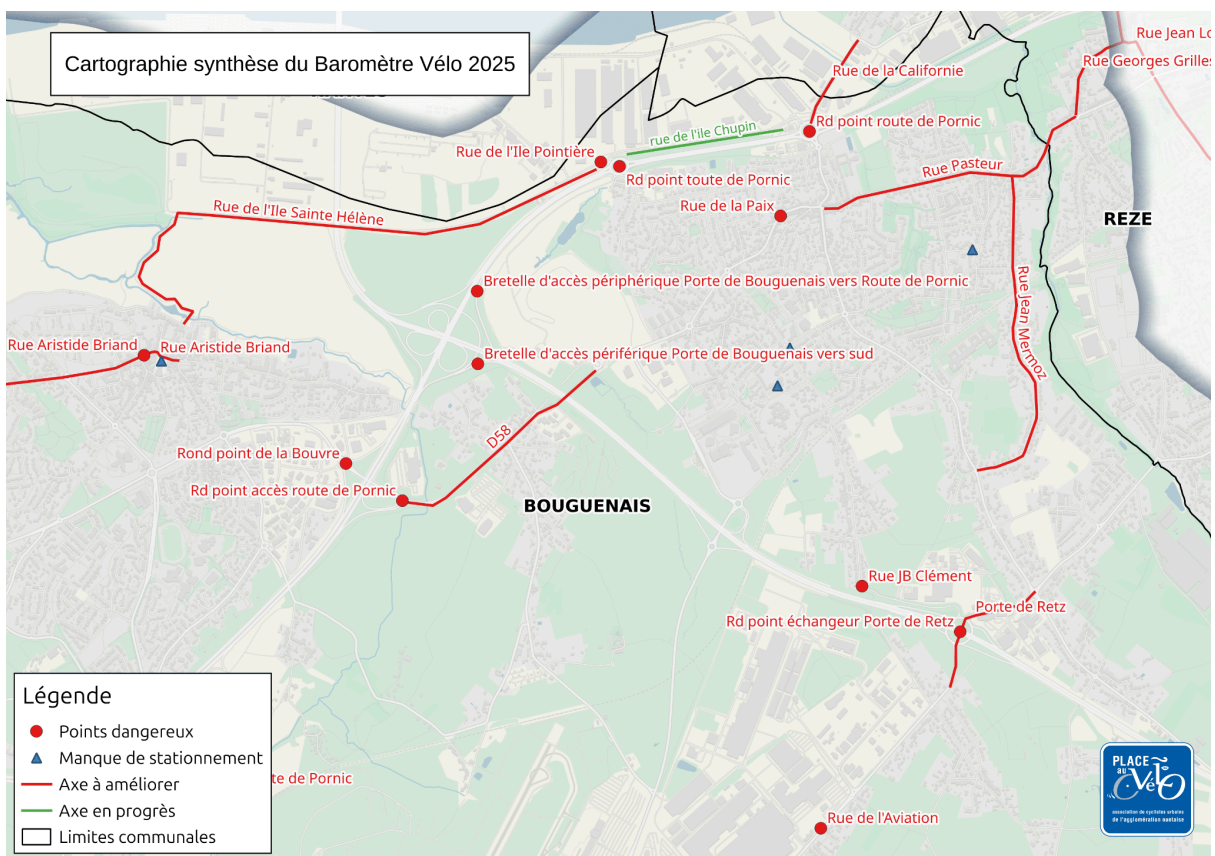
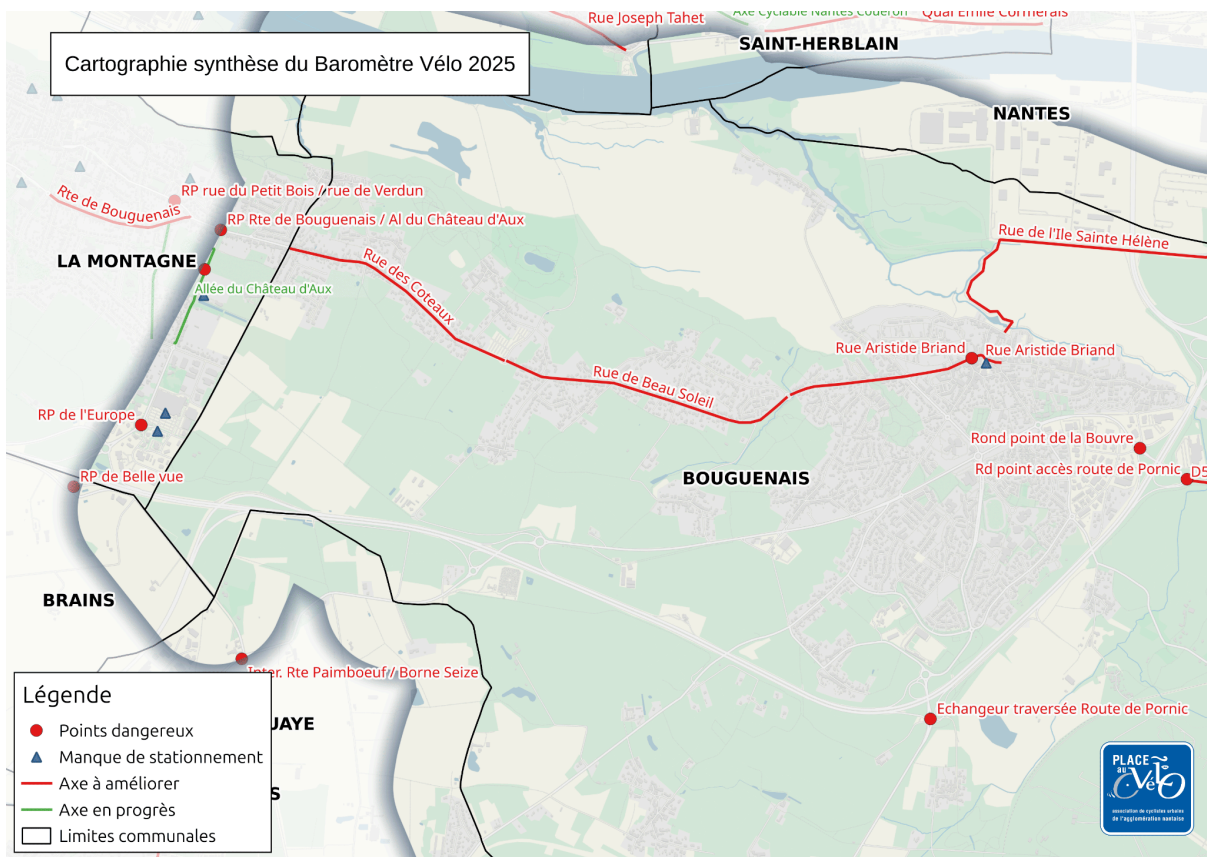
Quelques équipements ont été intégrés lors de la réfection d'espaces publics, et l'aménagement convaincant du rond-point de la Bouvre montre qu'il est possible de prendre en compte les besoins des cyclistes, en matière de sécurité avant tout, mais aussi d'agrément.



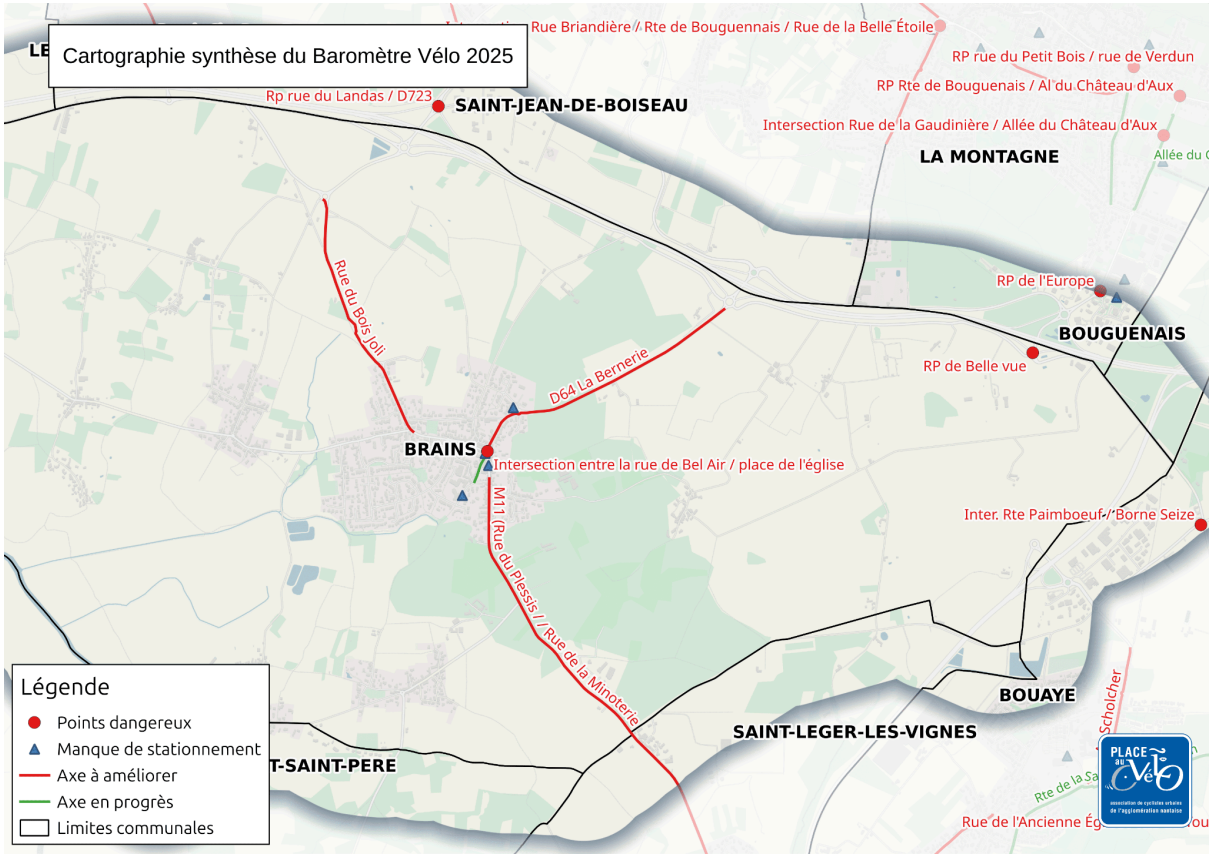
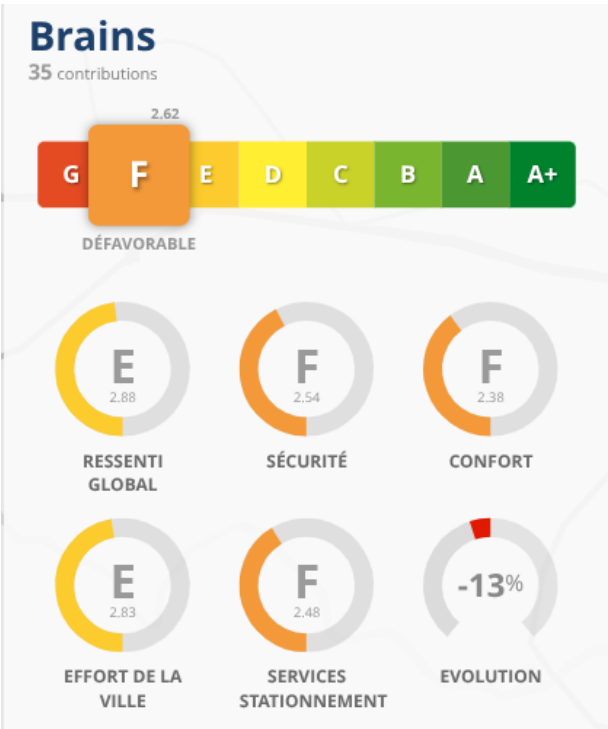
La commune reste un point de convergence de flux motorisés importants, à la croisée du périphérique sud et de la route de Pornic. Les axes cyclables sont marqués par une forte discontinuité : aménagements vieillissants, manquant d'entretien et de lisibilité, ou parfois inexistants.

Le climat cyclable demeure peu serein, en raison de la vitesse et de la proximité des véhicules motorisés. La pratique du vélo est surtout exercée par des adultes expérimentés. Peu de conflits avec les piétons sont relevés, la place du vélo étant principalement sur la chaussée.

Avec des voies larges existantes, les possibilités d'aménagement sont réelles, à condition de maîtriser la vitesse et le stationnement des véhicules motorisés. Le besoin de sécurisation est pressant pour permettre à toutes et tous, quel que soit l'âge, de circuler à vélo en toute confiance.



Brains



Carquefou progresse dans le baromètre vélo, passant d'une note de **D (3,24 – moyennement favorable, 85 contributions en 2021)** à **C (3,57 – plutôt favorable, 134 contributions en 2025)**.

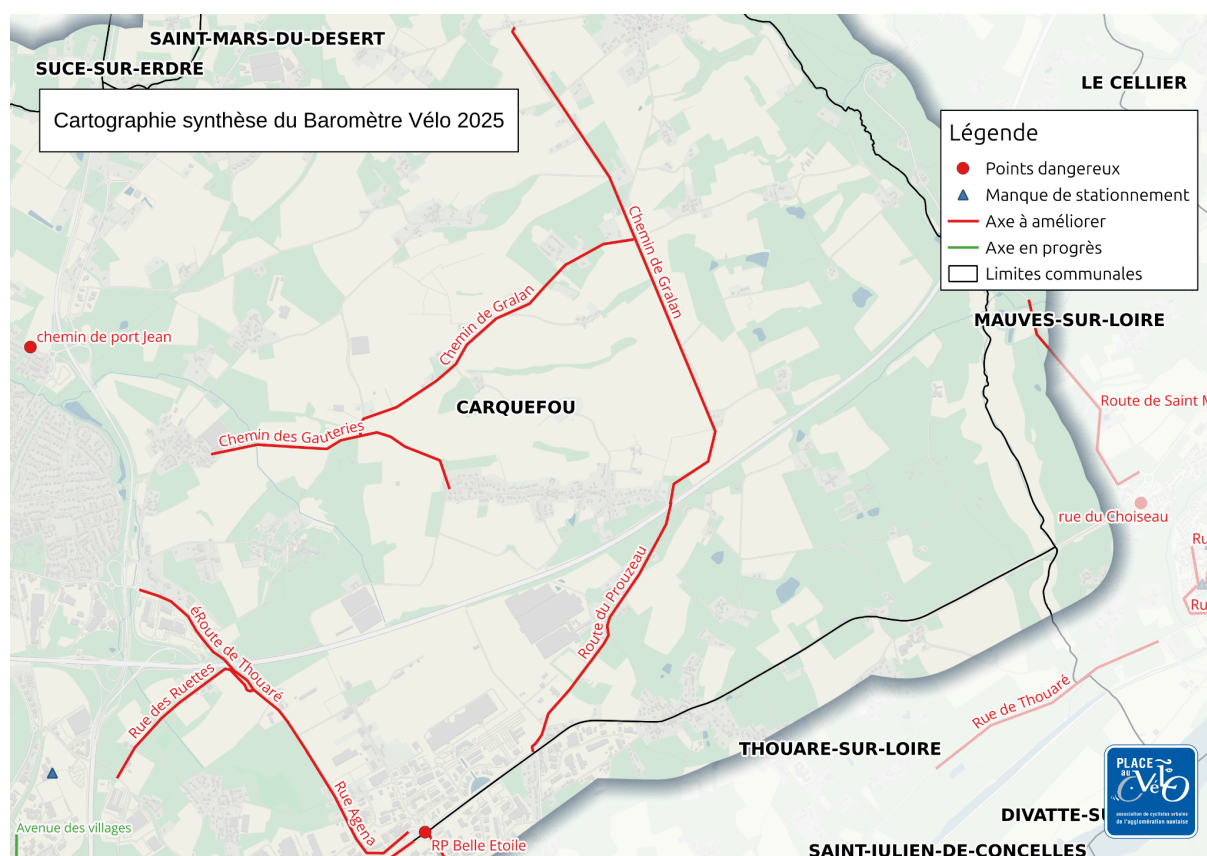
La demande en stationnement reste forte, surtout en centre-ville.

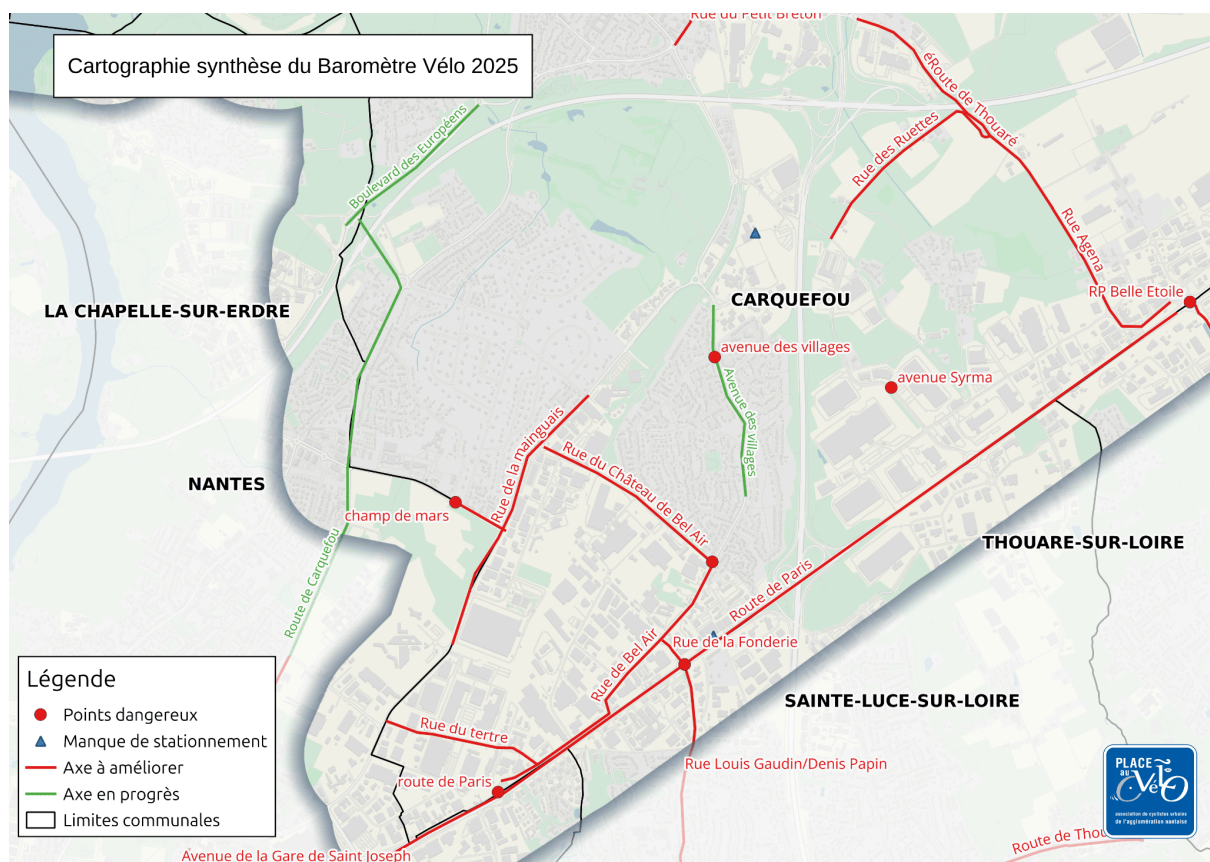
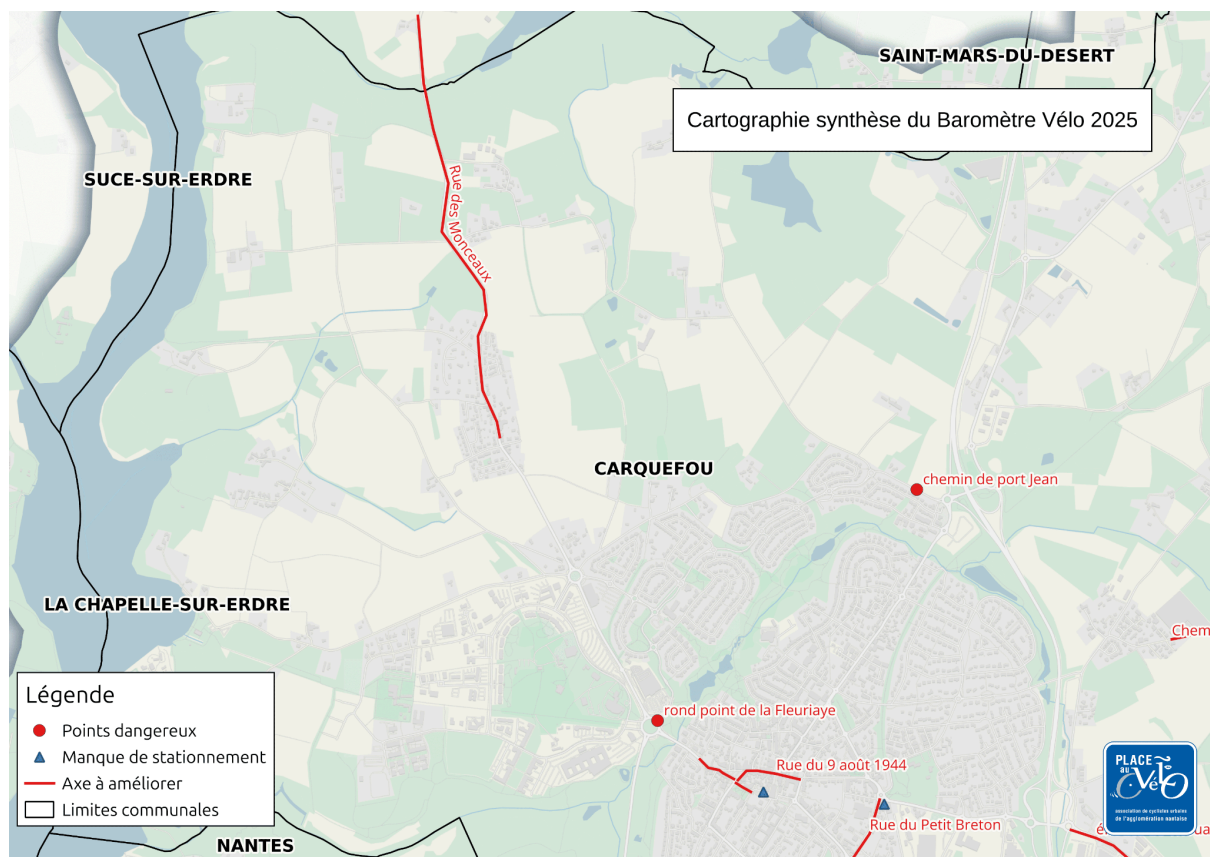


- Rue de Bel Air, rue du Château de Bel Air, rue du Tertre, route de Thouaré-sur-Loire, route de Sucé-sur-Erdre
- En centre-ville : passage de l'Homme Content, rue Léonard de Vinci, rue du 9 août, rue du Petit Breton

Les usager-es demandent aussi un meilleur entretien des voies existantes, qui se dégradent avec le temps.

Carquefou dispose d'atouts, mais la continuité des itinéraires et la sécurisation des zones sensibles restent des priorités pour rendre la pratique du vélo plus sereine.





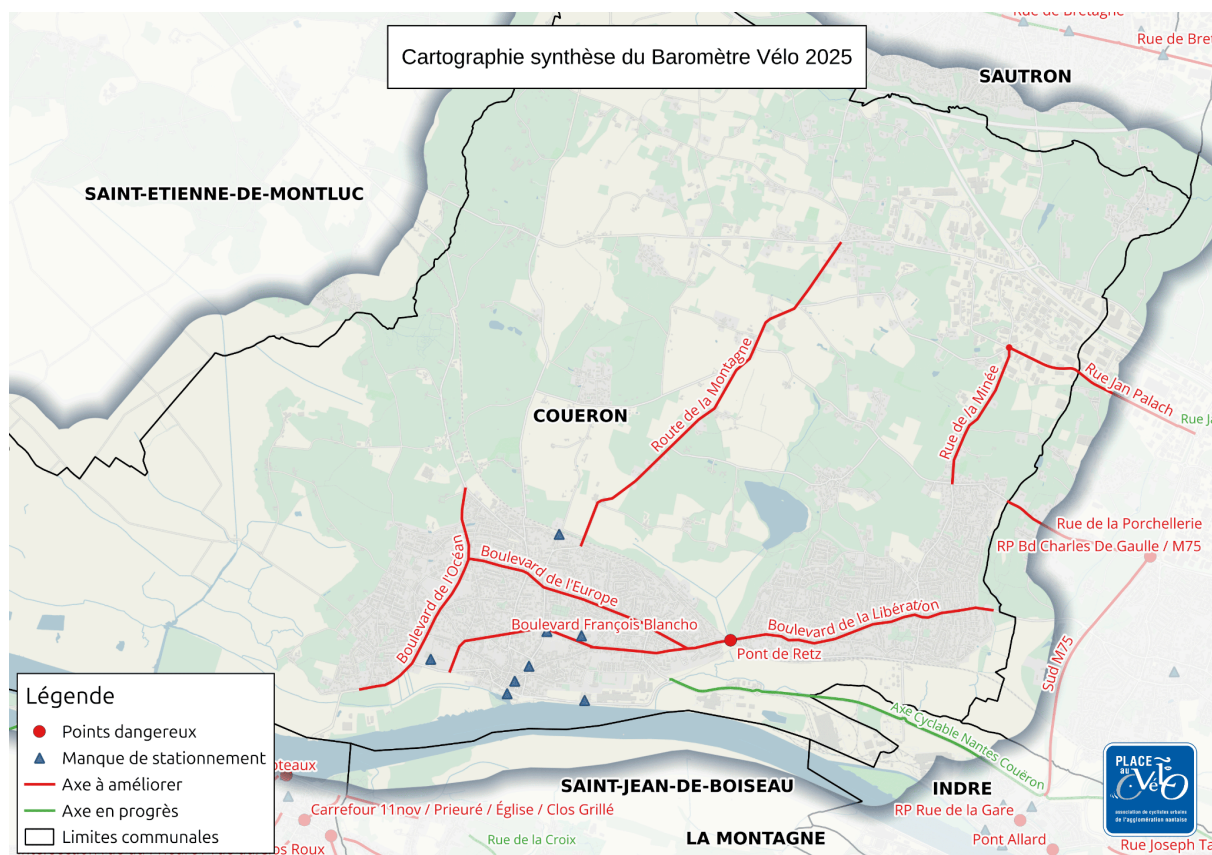
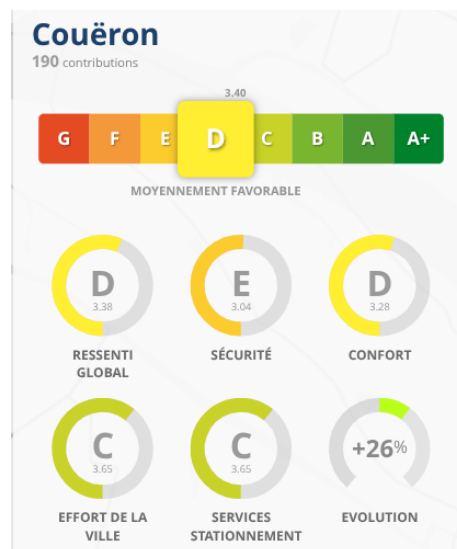
Couëron

Couëron progresse dans le baromètre vélo, passant de **F (2,66 – très défavorable, 131 contributions en 2021)** à **D (3,40 – moyennement favorable, 190 contributions en 2025)**.

Les nouvelles liaisons vers le cœur de la métropole sont saluées, tout comme le stationnement à la gare et l'offre de réparation vélo. La perception de l'effort communal s'améliore (F → C), sans doute grâce au plan vélo 2024.

Mais des points noirs persistent : manque de stationnement près des commerces, sécurité encore insuffisante pour les enfants, et difficultés sur des axes majeurs (Pont de Retz, rue de la Porchellerie, route de la Montagne).

Les travaux récents, notamment sur la Route des Sables, apportent des améliorations visibles. Il faudra confirmer ces progrès lors du prochain baromètre.

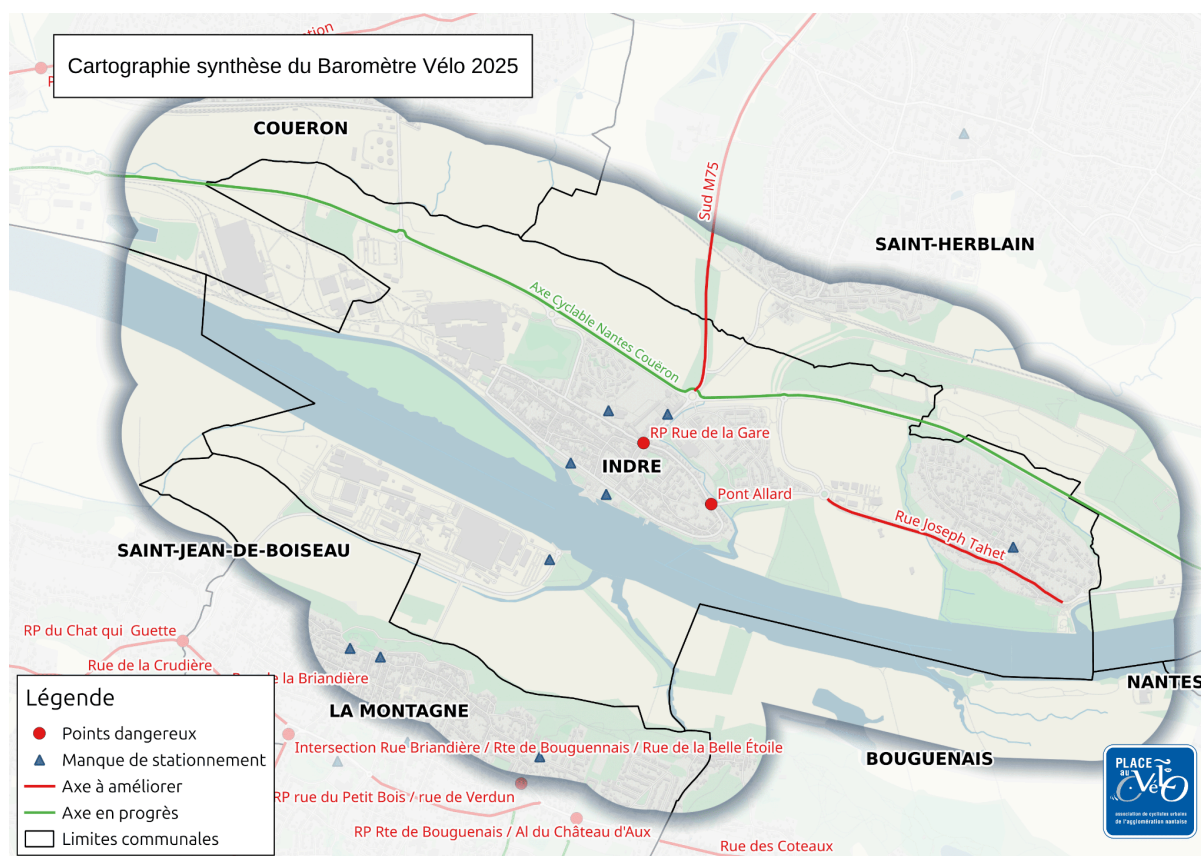
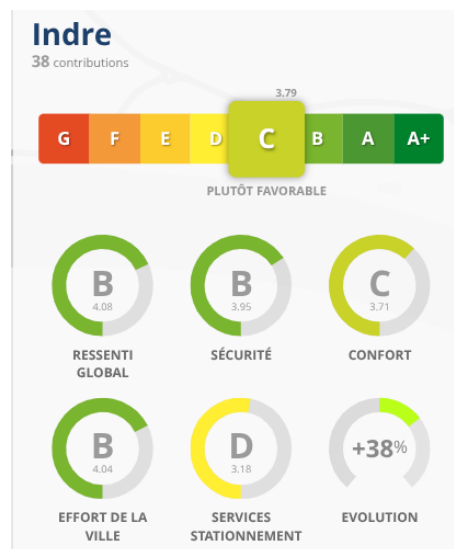


Indre

Indre se maintient dans le baromètre vélo, avec une note de **C (3,58 – plutôt favorable, 78 contributions en 2021) à C (3,79 – plutôt favorable, 38 contributions en 2025).**

La création de la voie cyclable Nantes–Couëron est très appréciée et les efforts de la commune sont reconnus.

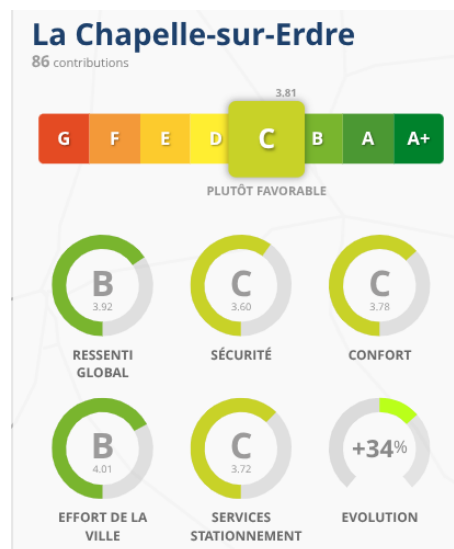
Cependant, des points critiques persistent : sécurité fragile pour les enfants et les personnes âgées, intersections dangereuses (Pont Allard, rond-point rue de la Gare / rue Jean Jaurès) et forte demande de stationnement, notamment près des quais et des établissements scolaires.



La Chapelle-sur-Erdre

La Chapelle-sur-Erdre reste sur la notation **C (plutôt favorable)** dans le baromètre, avec une légère progression de **3,54 (97 contributions en 2021)** à **3,81 (86 contributions en 2025)**.

Plusieurs aménagements sont salués : la création d'une piste cyclable route de Nantes, des priorités vélo sur certaines intersections de la Grande Voie Vélo E (entre la Chapelle-sur-Erdre et Saint-Aignan-Grandlieu), la mise en sens unique de la rue Louise Michel avec double sens cyclable, et le développement de zones 30 avec chaucidou.



Lorsque les aménagements sont sécurisés, la fréquentation suit : **167 vélos comptés en une heure sur la GVV E le 18 octobre 2025.**

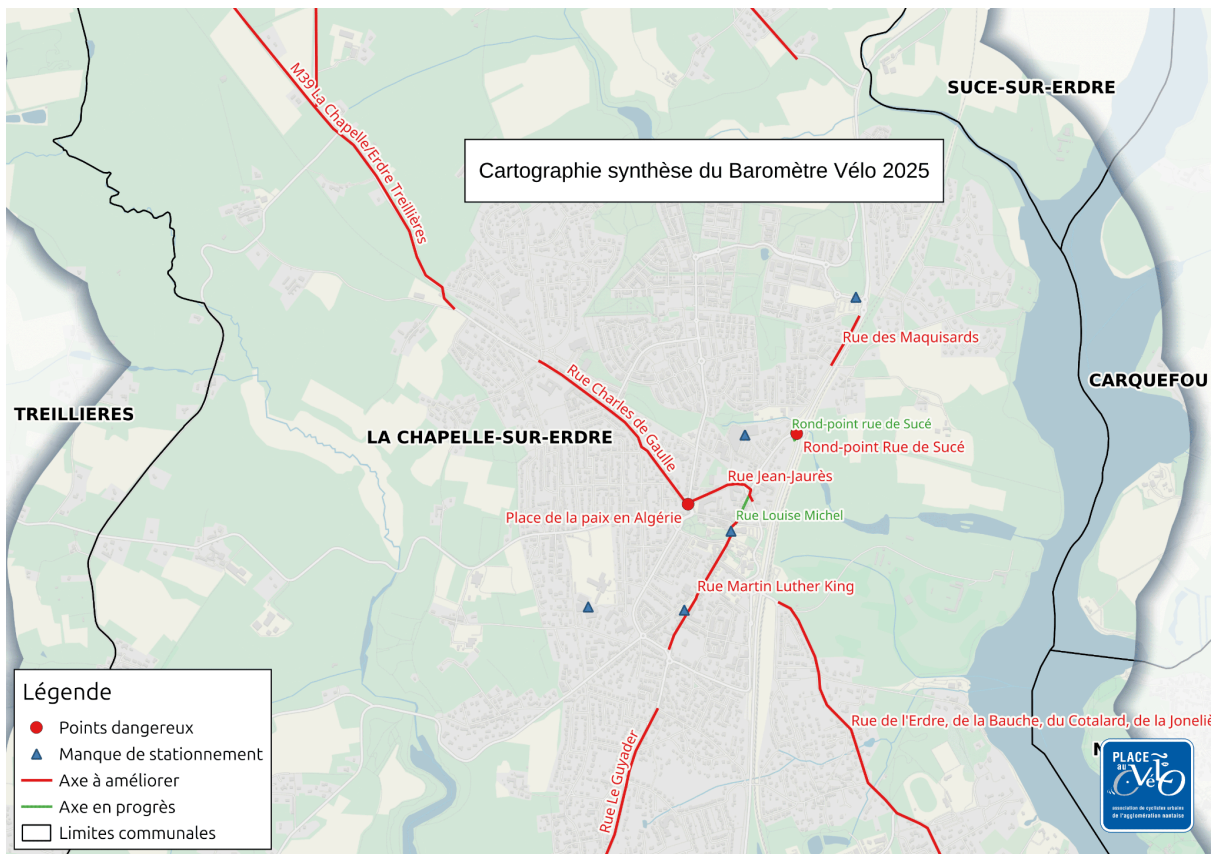
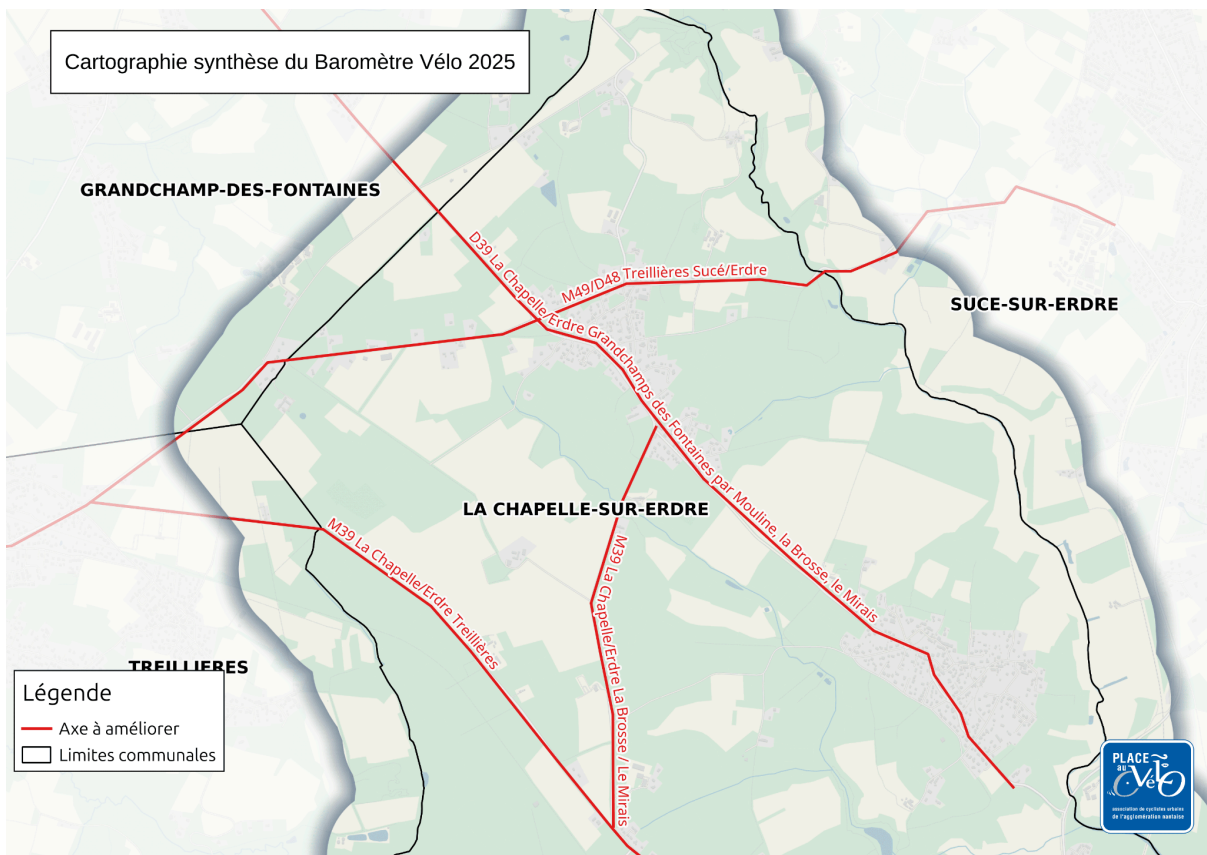
Des améliorations restent nécessaires. Il faut prolonger la piste cyclable de la route de Nantes jusqu'au centre-ville et résoudre les deux points noirs identifiés au Pont de la Verrière et au village de l'Angle de Chaillou.

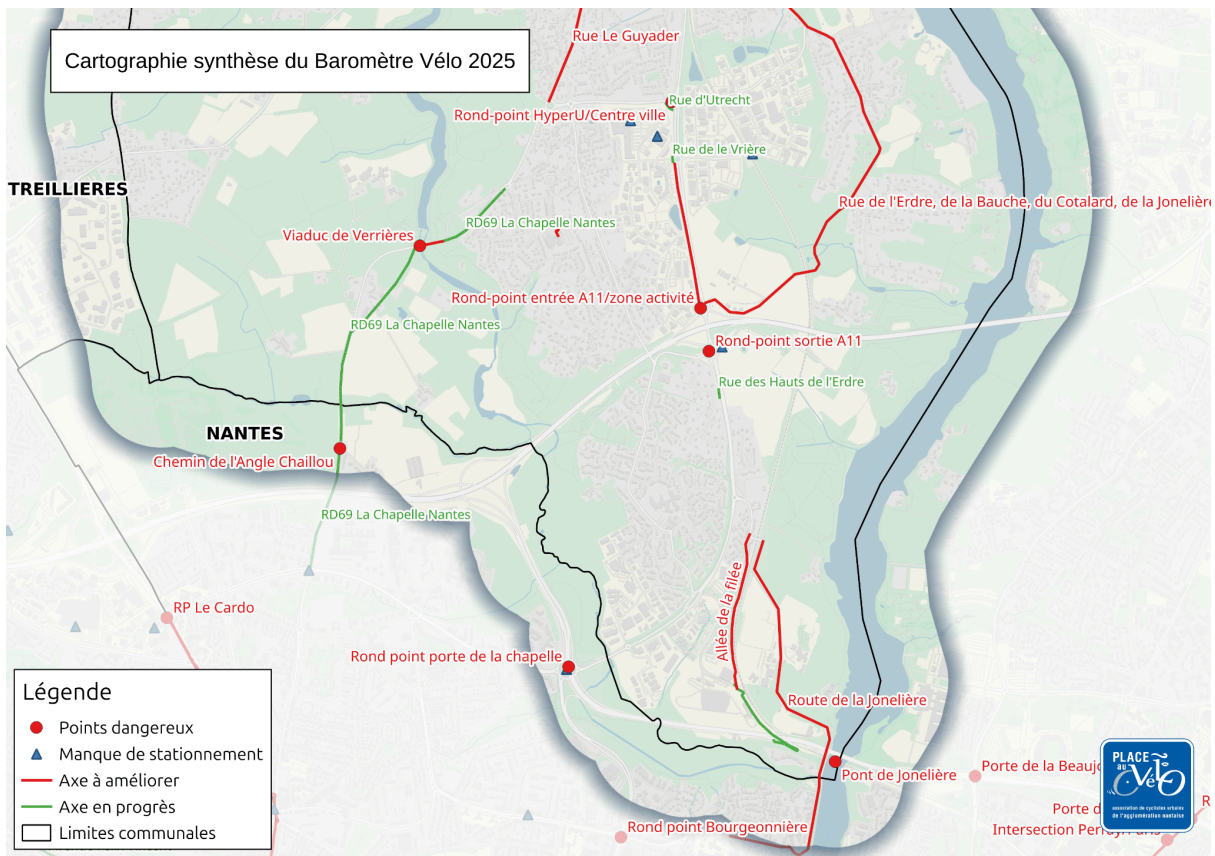
La généralisation des priorités vélo sur la Grande Voie Vélo E et la sécurisation des intersections sont également des attentes fortes. Les trajets vers les écoles, les équipements culturels et sportifs doivent être sécurisés.

L'extension des zones 30 est souhaitée, tout comme l'aménagement de la rue de la Bauche et de la rue du Cotalard jusqu'au boulevard Henri Becquerel. Il est aussi nécessaire de prévoir des parkings vélo près des complexes sportifs et des pôles de transports intermodaux.

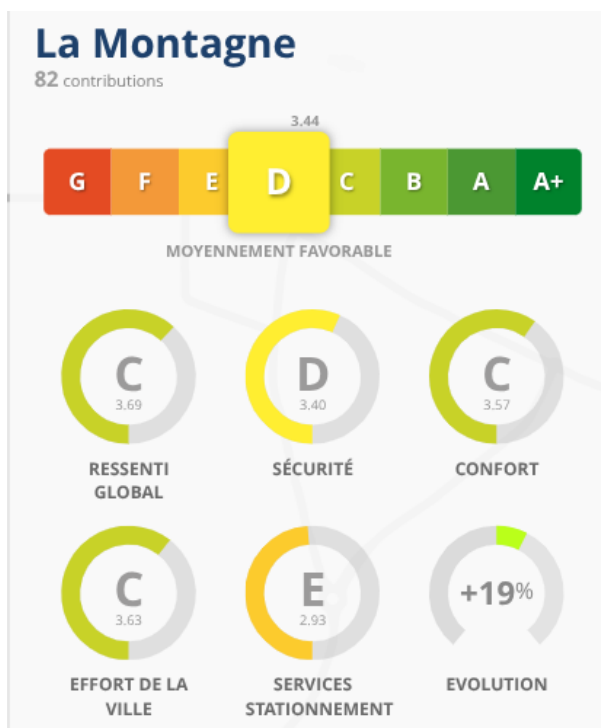
Enfin, l'amélioration des liaisons avec les communes limitrophes reste une priorité pour renforcer la continuité du réseau cyclable.

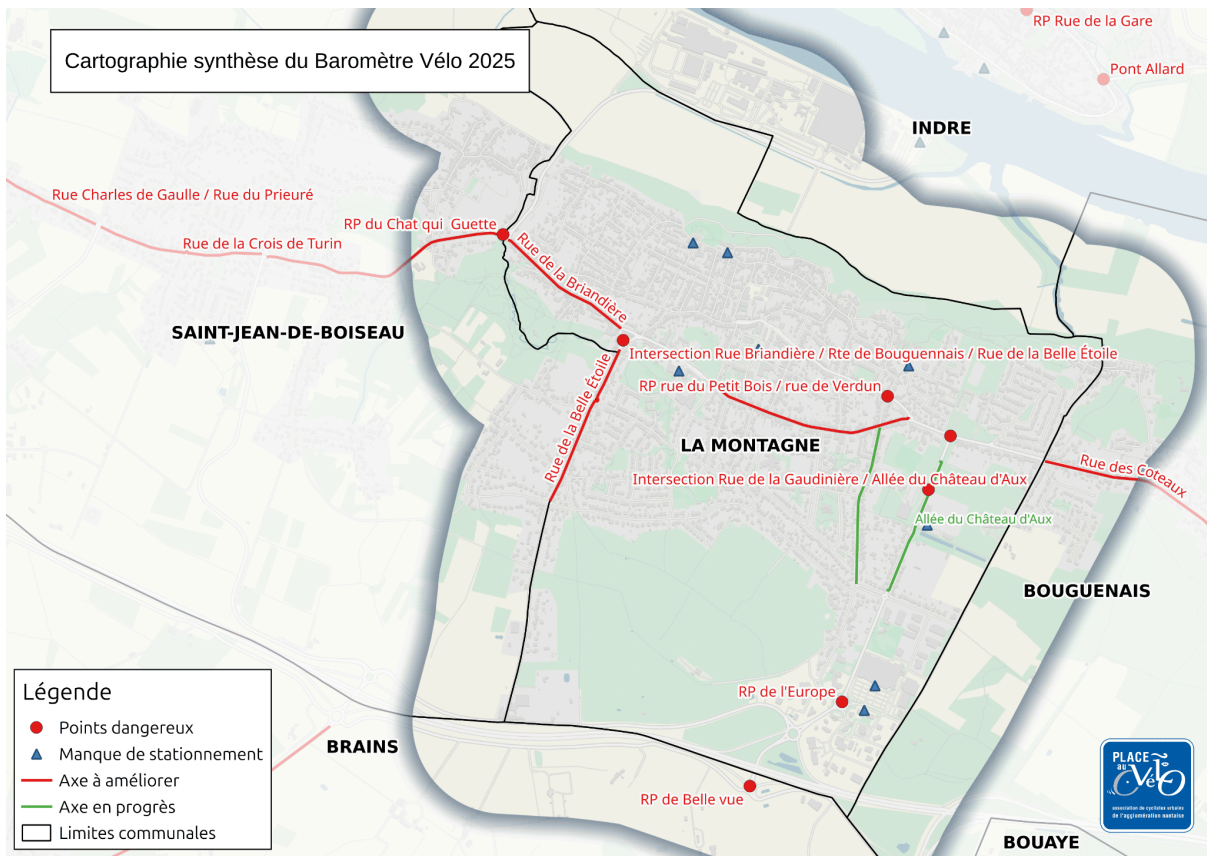
Bien que des progrès aient été réalisés, il est essentiel de renforcer la sécurité et la continuité du réseau pour consolider et développer les mobilités douces. Le prochain Baromètre dira si ces attentes se traduisent enfin par des avancées concrètes.



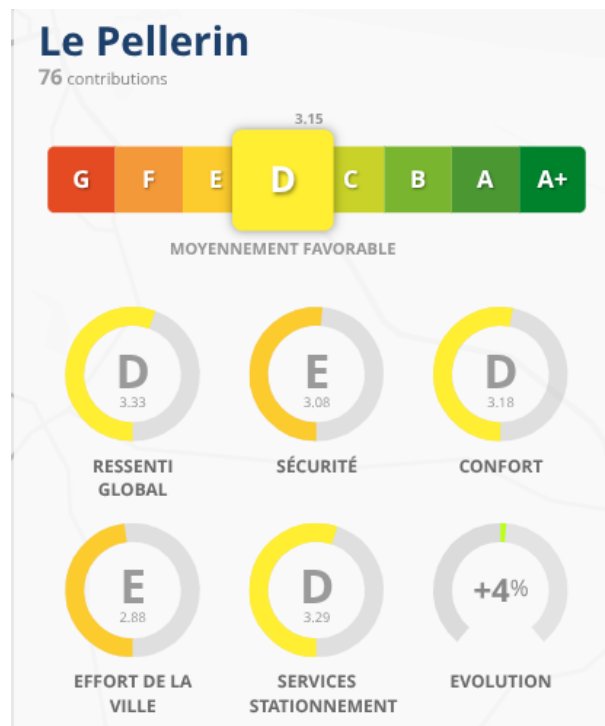


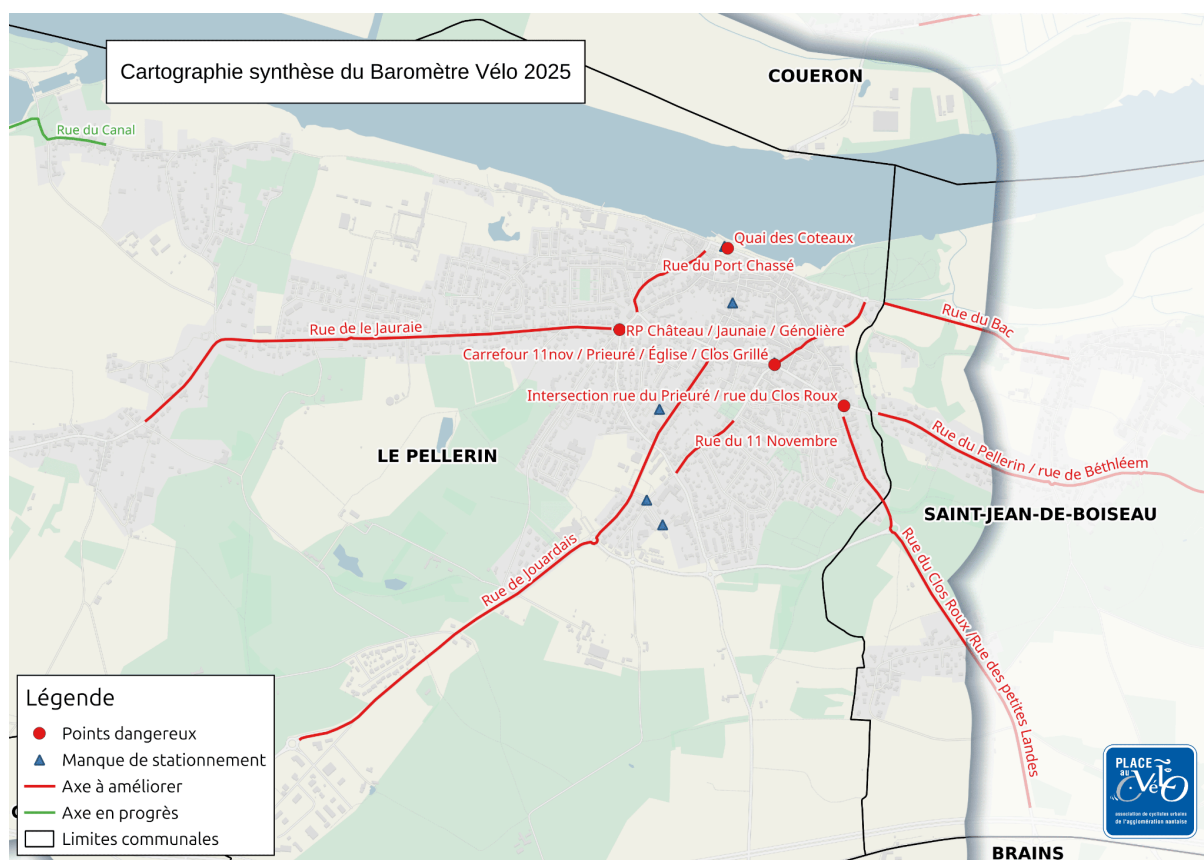
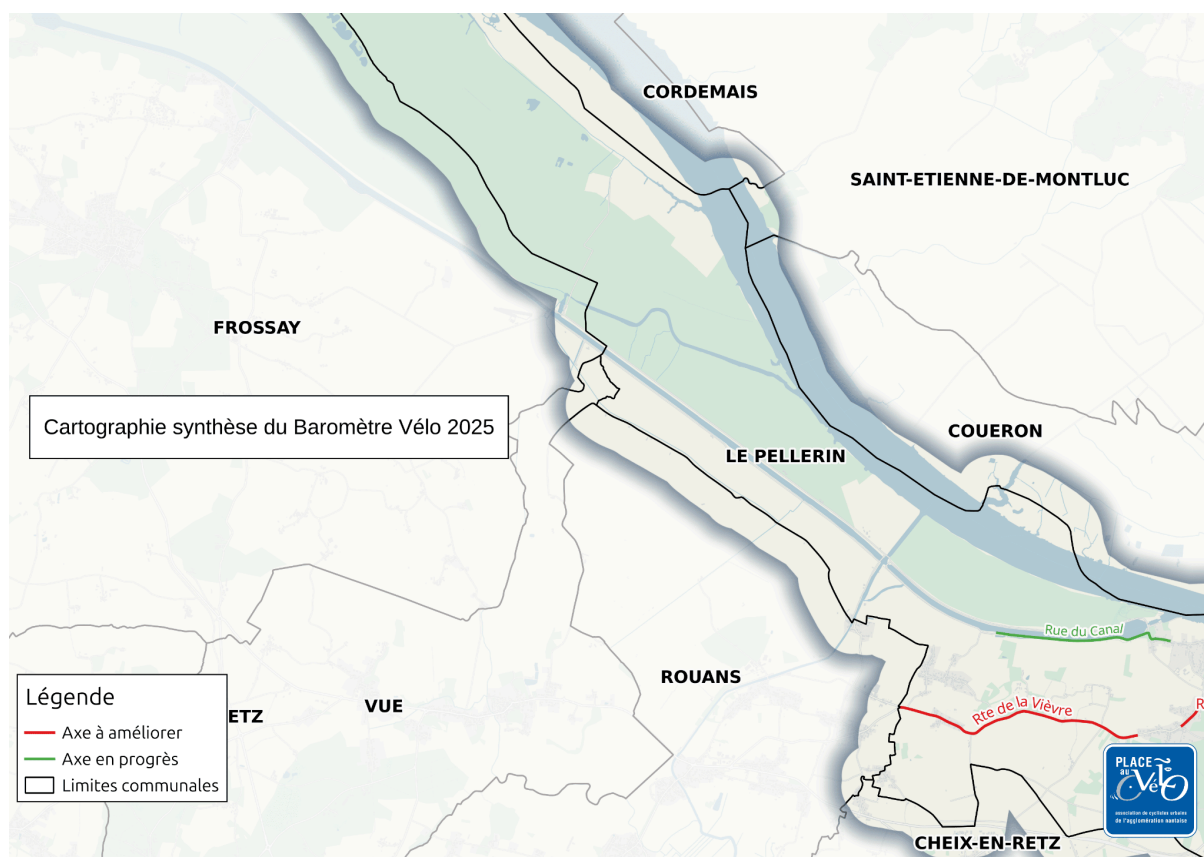
La Montagne



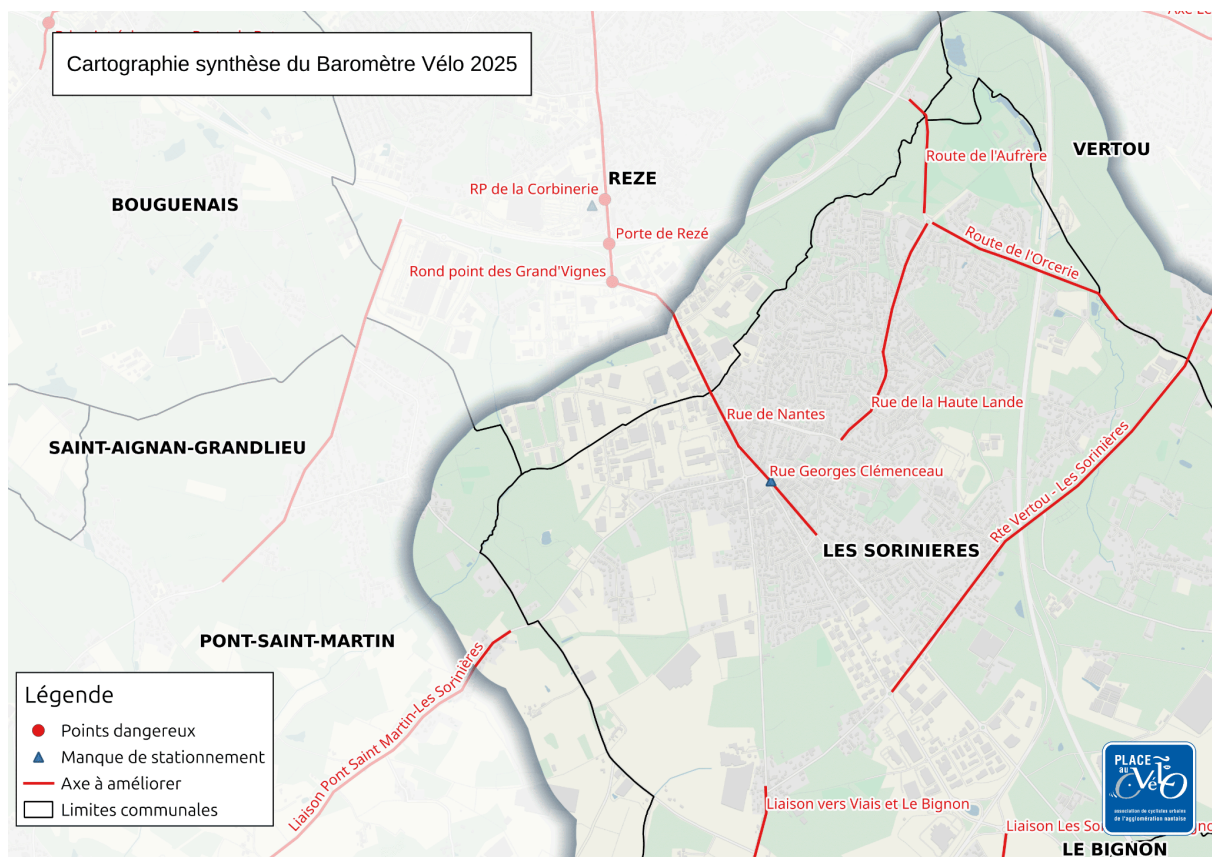
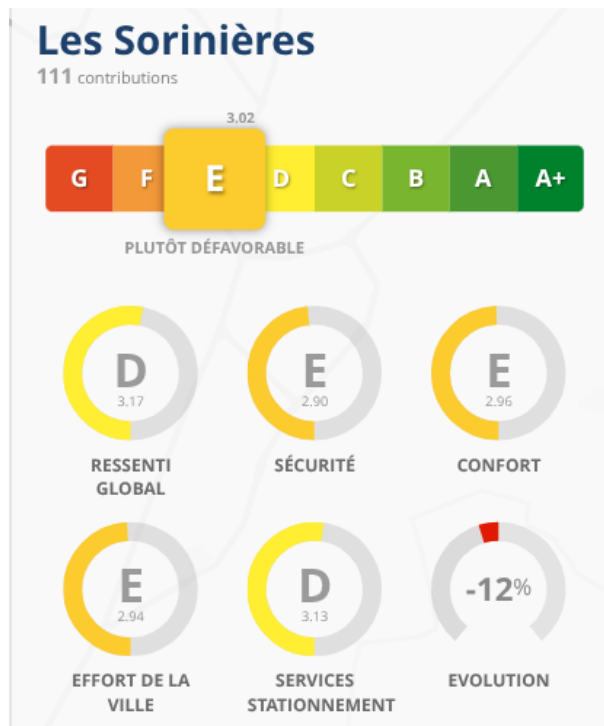


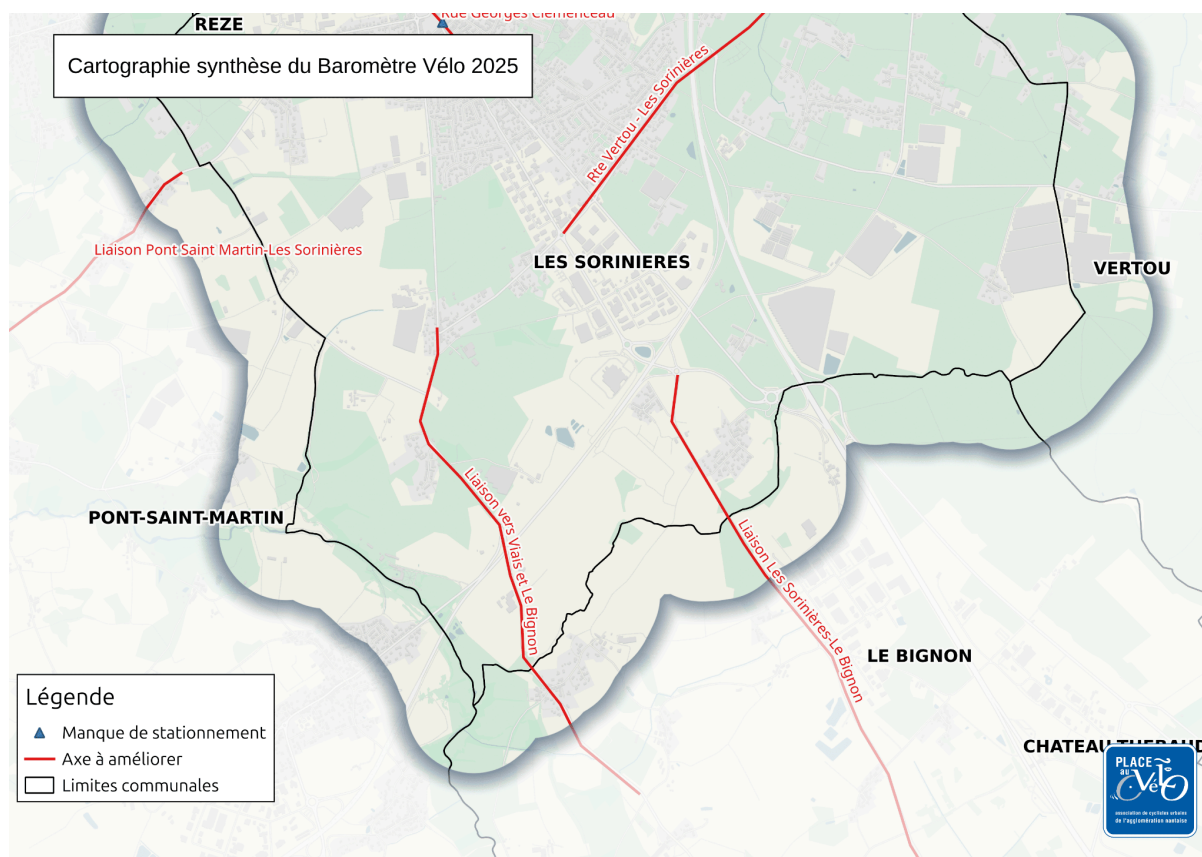
Le Pellerin





Les Sorinières



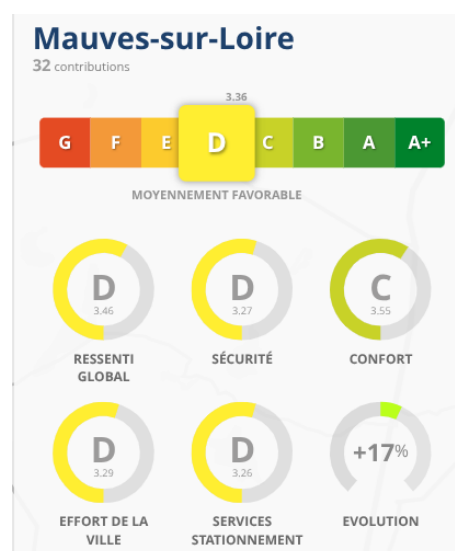


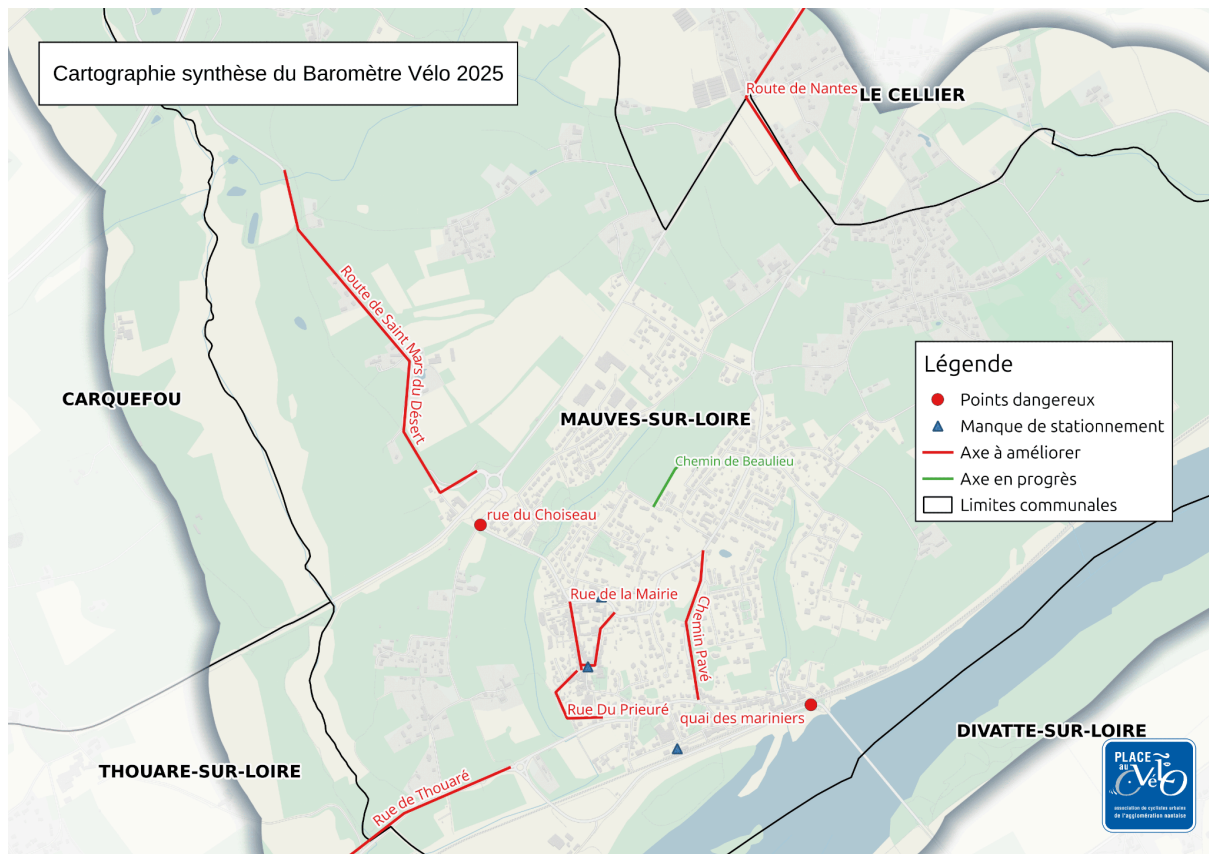
Mauves-sur-Loire

Mauves-sur-Loire entre au baromètre vélo avec une note de **D (3,36 – moyennement favorable, 32 contributions en 2025)**.

La satisfaction générale progresse, notamment dans les rues résidentielles. Mais plusieurs points restent critiques : mauvaise perception des cyclistes dans les rues en contresens, non-respect des priorités dans les zones pentues, et deux axes jugés dangereux (route de Paris, route de Thouaré-sur-Loire).

Une liaison vers Carquefou est attendue. La demande de stationnement est forte à la gare, y compris pour vélos cargo et longtails.



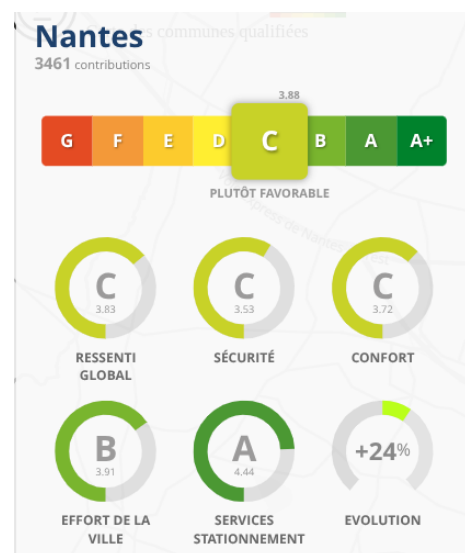


Nantes

Nantes progresse dans le baromètre vélo, passant de **C (3,64 – plutôt favorable, 3 300 contributions en 2021)** à **C (3,88 – plutôt favorable, 3 461 contributions en 2025)**.

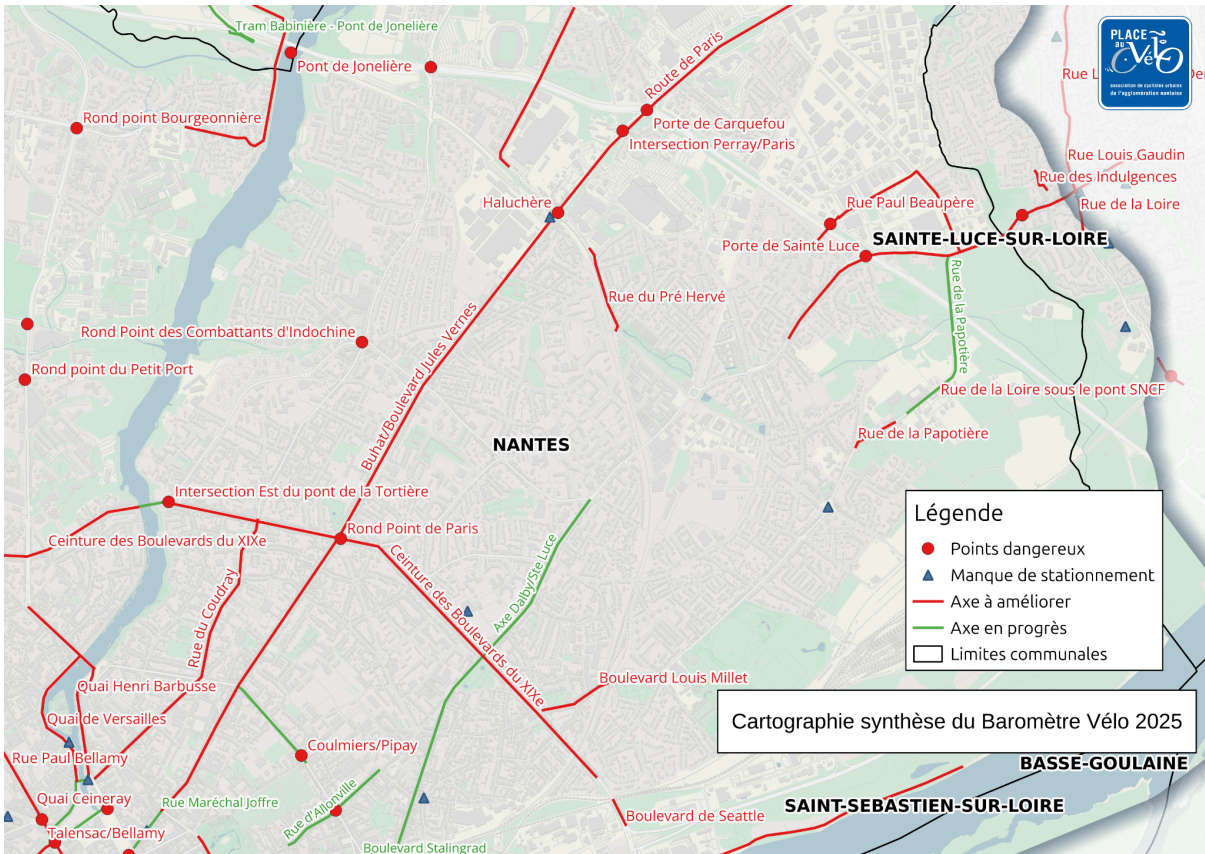
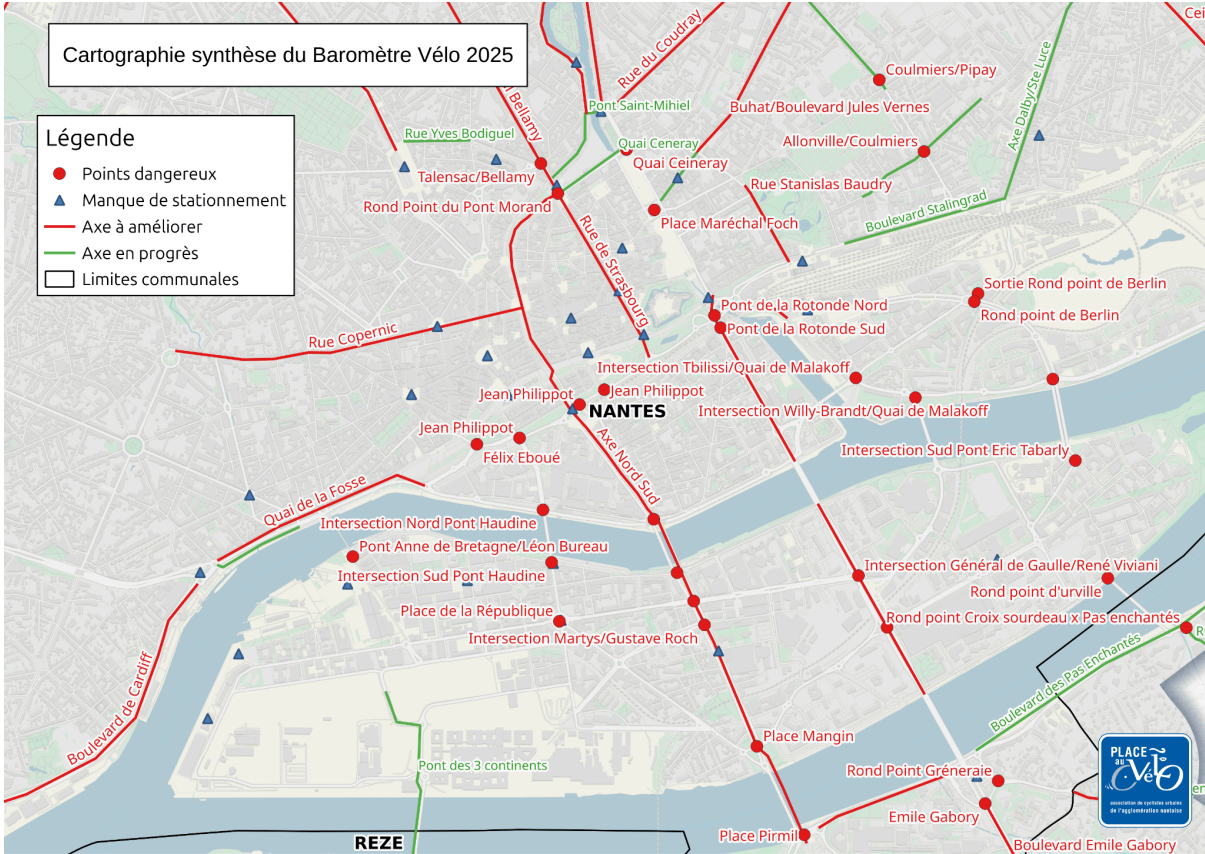
Les cyclistes saluent la fermeture du pont Saint-Mihiel aux véhicules motorisés et la création de nouveaux aménagements séparés du trafic, notamment boulevard Stalingrad, axe Dalby, boulevard Simone Veil et pont des 3 Continents.

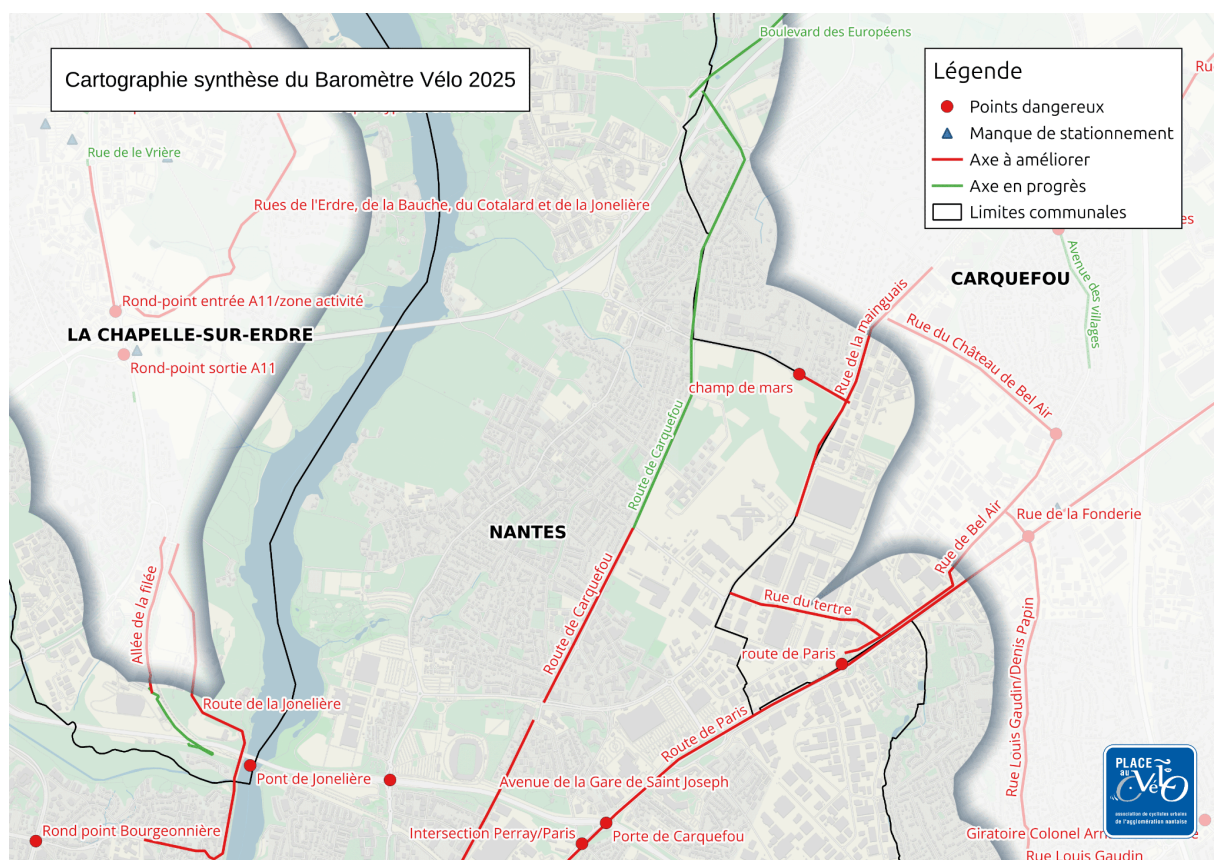
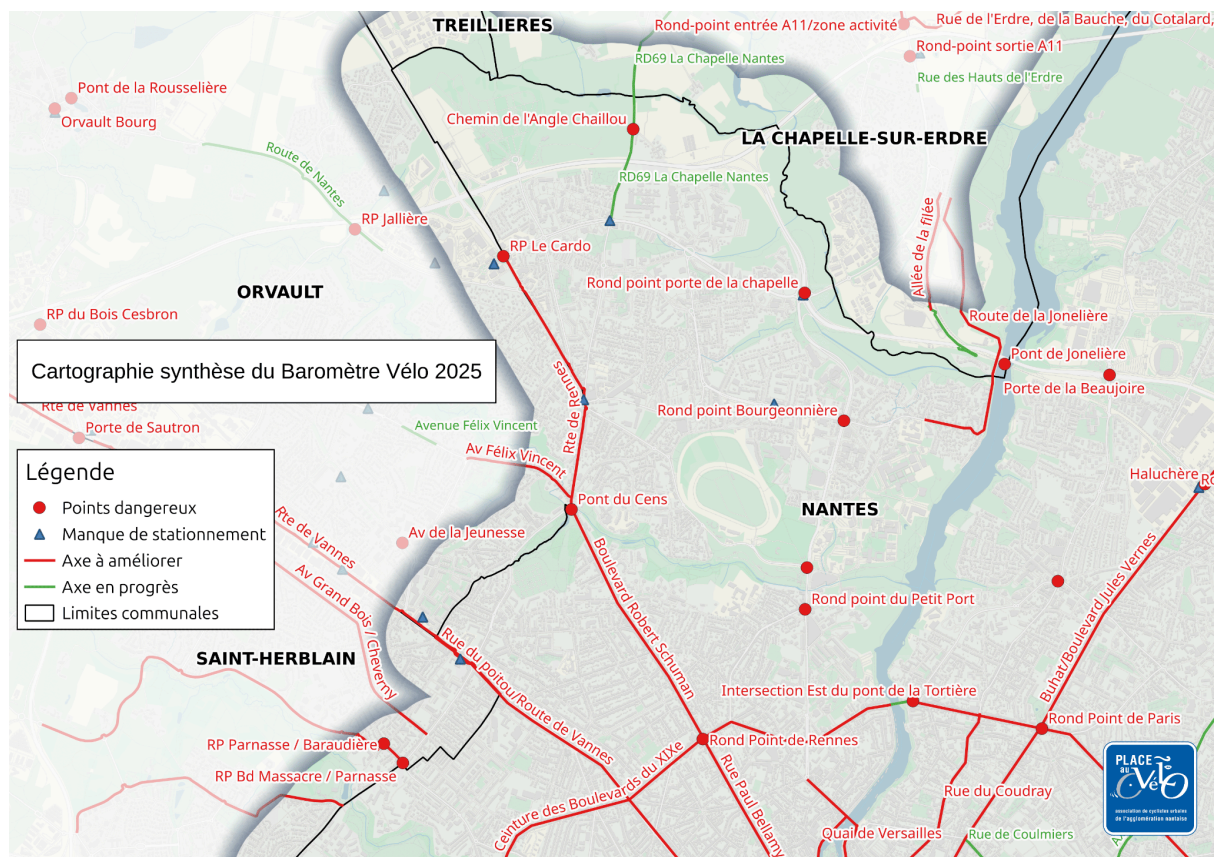
Cependant, certains points critiques persistent. Les intersections sont jugées dangereuses comme aux portes du périphérique ou le carrefour de Pirmil. Le manque d'alternatives sûres pendant les travaux est à repenser tout comme le stationnement motorisé sur les pistes, les vols de vélos (CycloStation Nord). On notera certains axes particulièrement accidentogènes : la ceinture des Boulevards du XIXe, Boulevard Jules Verne, Bellamy, Robert Schuman et les routes de Rennes et de Vannes qui sont le résultat d'un fort trafic motorisé et de peu ou pas d'aménagement sécurisé. Les conflits d'usage piéton/vélo restent fréquents dans les

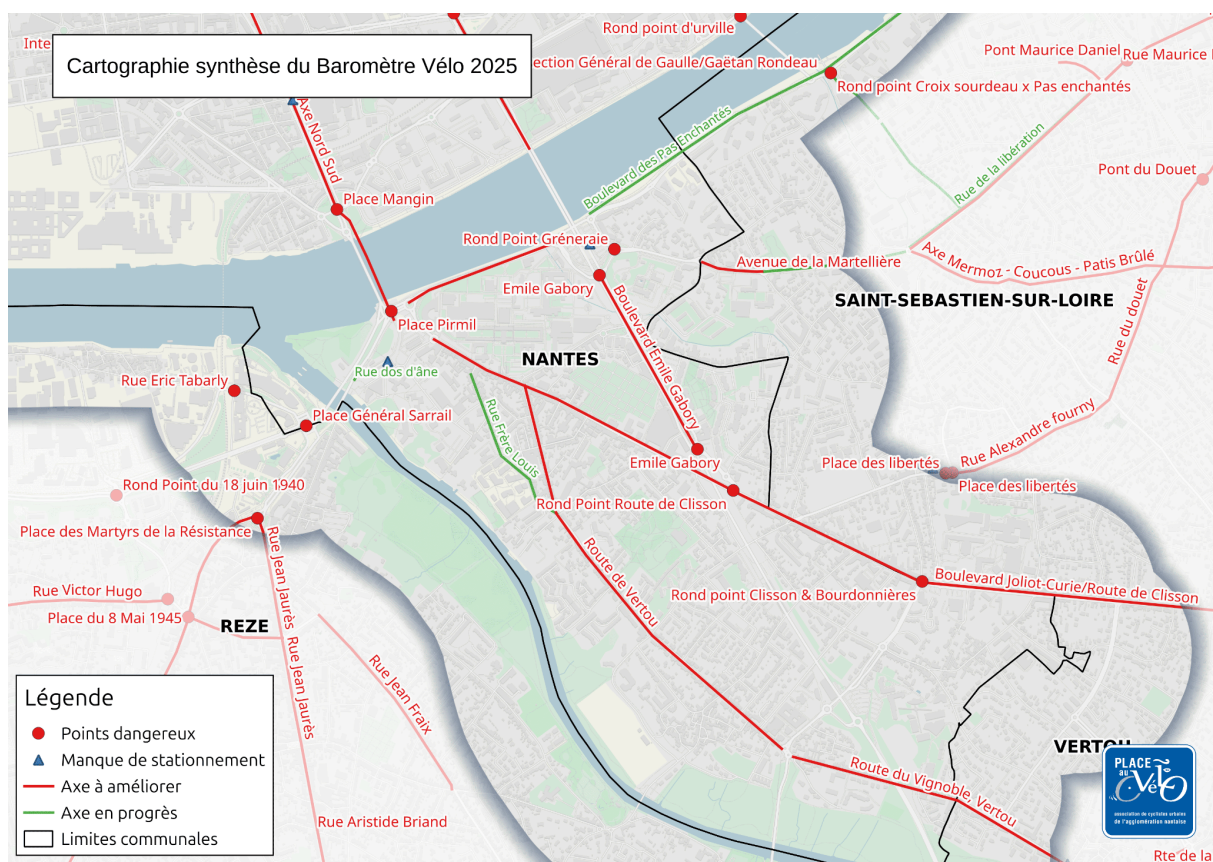
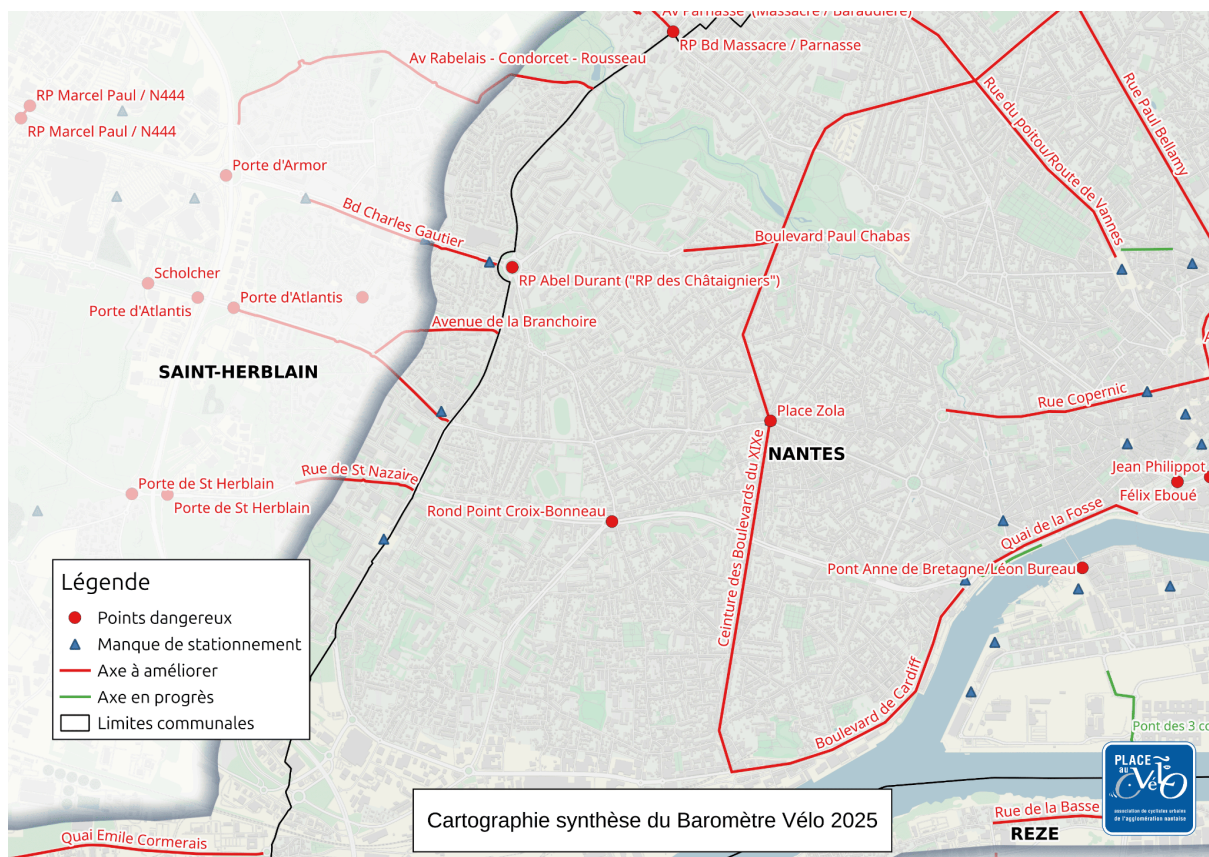


secteurs centraux (Commerce, Bouffay, Château, quais) à cause d'un manque de signalisation des itinéraires.

Malgré une amélioration notable (+0,24 point), la continuité et la sécurité des itinéraires demeurent des priorités pour rendre Nantes plus accueillante pour tous les cyclistes.







Orvault

Orvault améliore significativement sa position dans le baromètre vélo, passant de **D (3,42 – moyennement favorable, 98 contributions en 2021)** à **C (3,82 – plutôt favorable, 92 contributions en 2025)**.

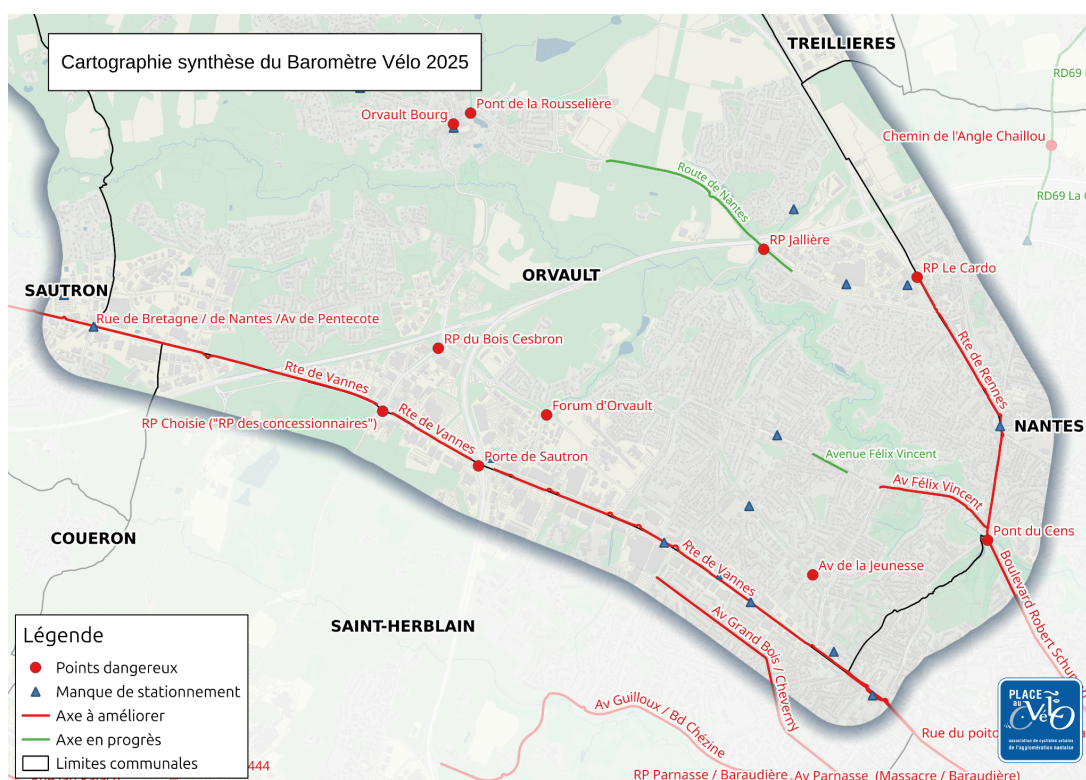
Les nouveaux aménagements, notamment sur la route de Nantes et l'avenue Félix Vincent, sont largement salués par les usager-es. La commune progresse sur la majorité des critères évalués, traduisant une dynamique positive en faveur du vélo.

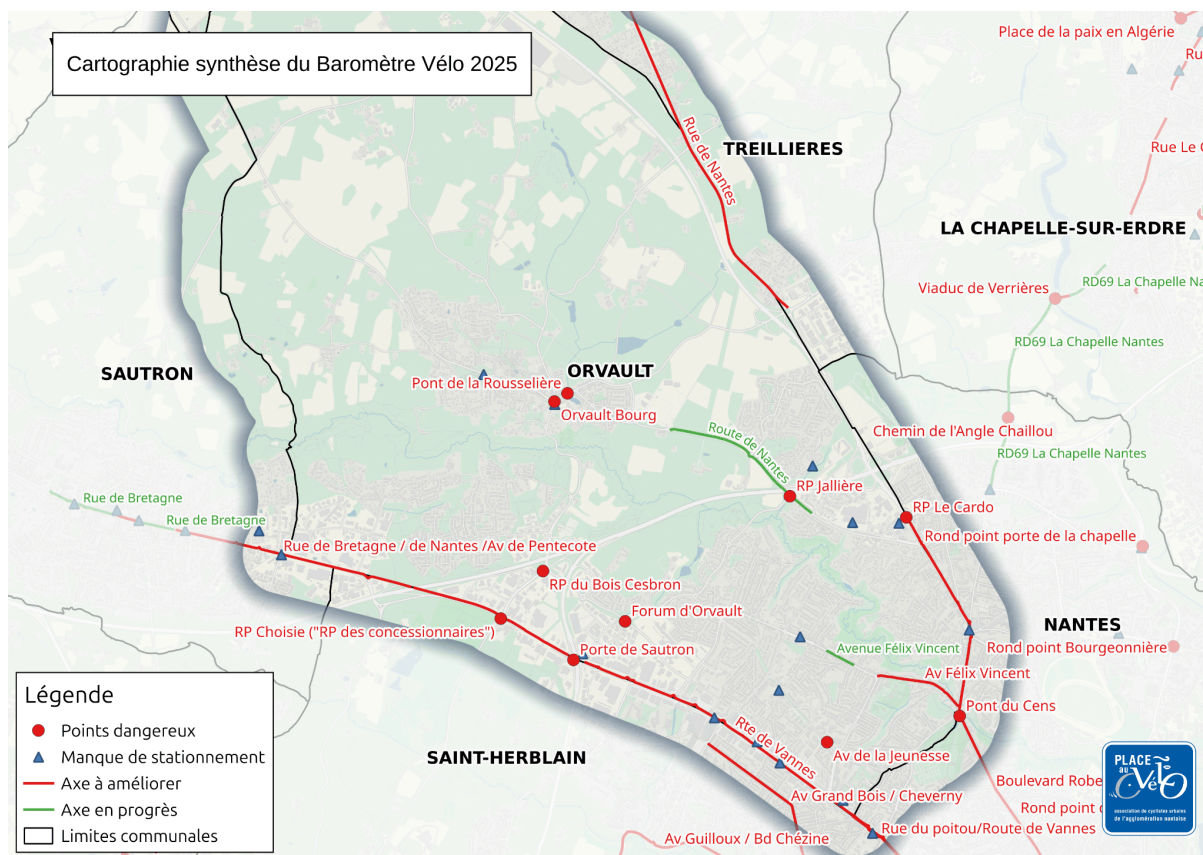


Cependant, plusieurs points de vigilance subsistent. Les carrefours et ronds-points restent perçus comme dangereux, en particulier pour les publics vulnérables. La sécurité des enfants et des personnes âgées est jugée encore insuffisante.

Certains axes structurants, comme la route de Vannes et la route de Rennes, nécessitent des améliorations pour garantir une continuité et une sécurité accrues. Le rond-point du Bois Cesbron, bien qu'aménagé, souffre d'un sous-dimensionnement face au trafic actuel.

Enfin, les zones commerciales, notamment autour de la route de Vannes et du secteur Grand Val, manquent de stationnements sécurisés pour les vélos, un frein à la pratique utilitaire du vélo dans ces secteurs très fréquentés.





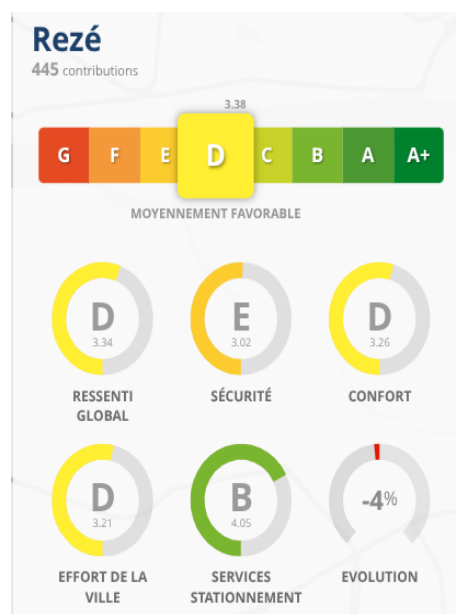
Rezé

Rezé stagne dans le baromètre en restant sur une **note D**, moyennement favorable (**passage d'une note de 3,12 et 423 contributions en 2021 à une note 3,38 et 445 contributions en 2025**).

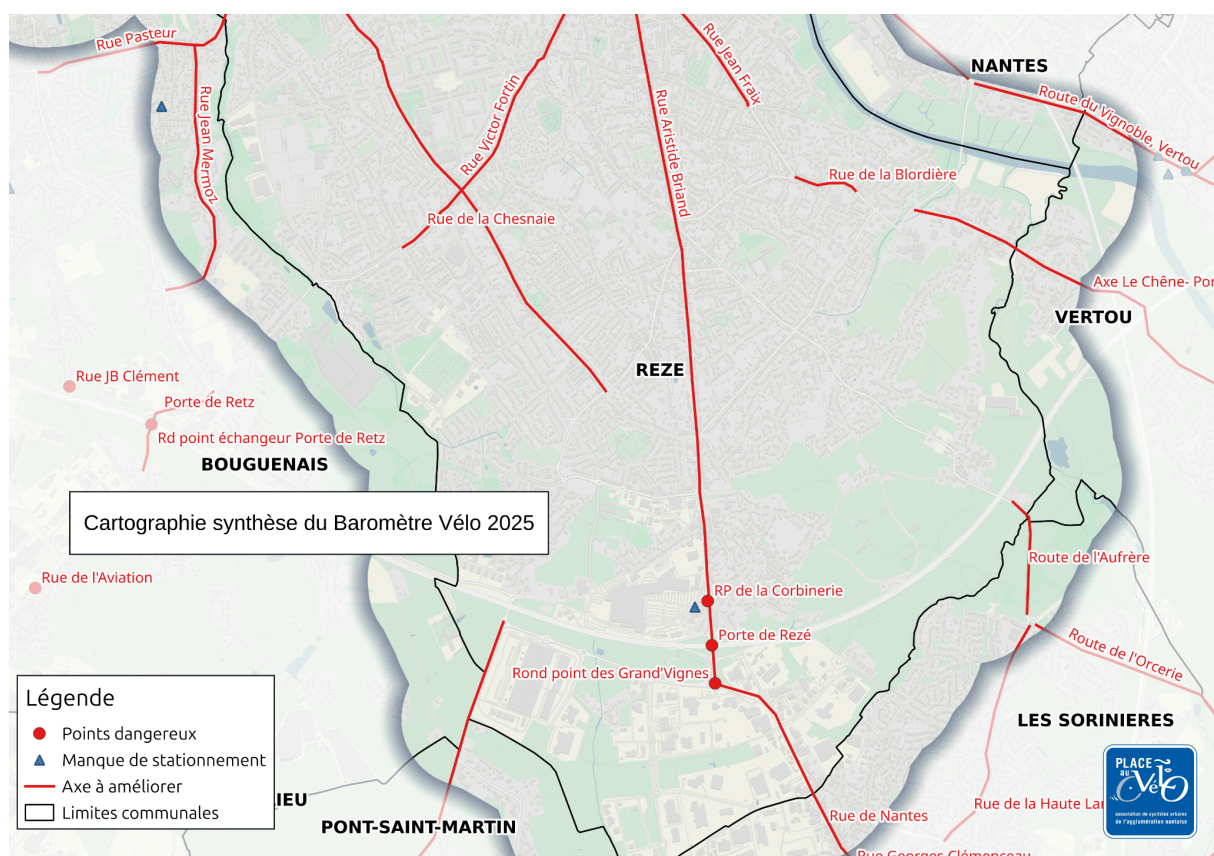
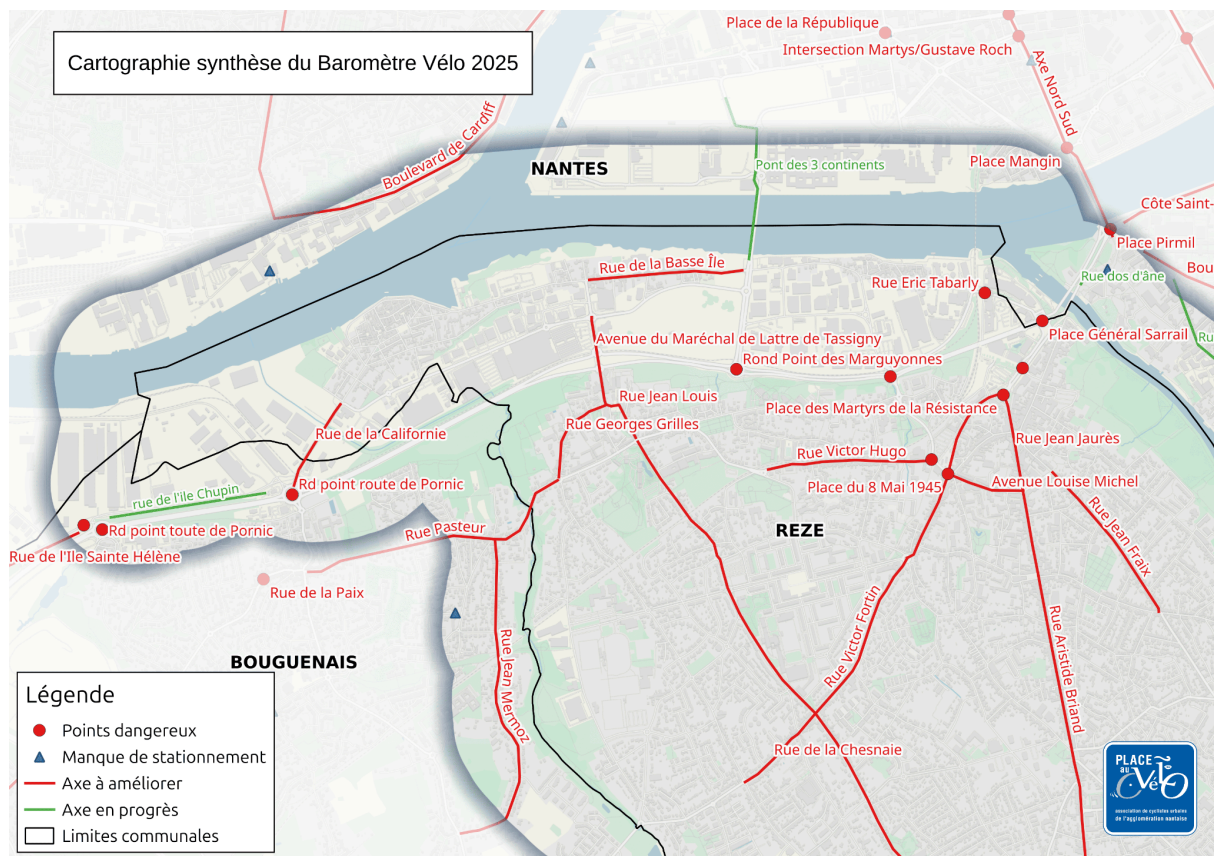
Aucun aménagement d'envergure n'a été réalisé sur la dernière mandature. Les points noirs identifiés par les contributeur·ices restent identiques d'un baromètre à l'autre : l'axe Pirmil-Les Sorinières dans sa totalité, Rue de la commune de 1871, Avenue de la libération, Place Sarraïl, Rd-Pt du 18 juin, Secteur mairie et Rue Jean Fraix.

Malgré une légère amélioration des conditions de stationnement, la carte révèle des attentes en stationnement vélo aux abords des écoles, équipements et commerces.

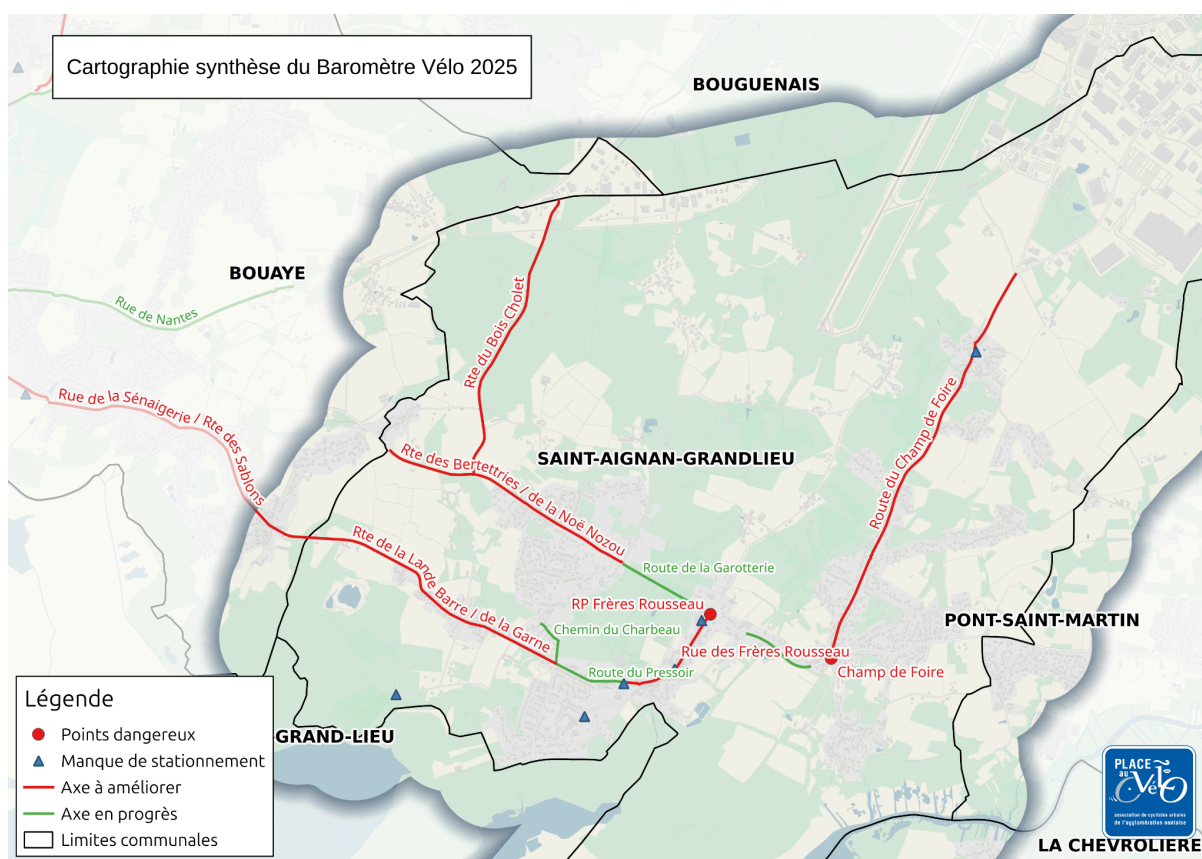
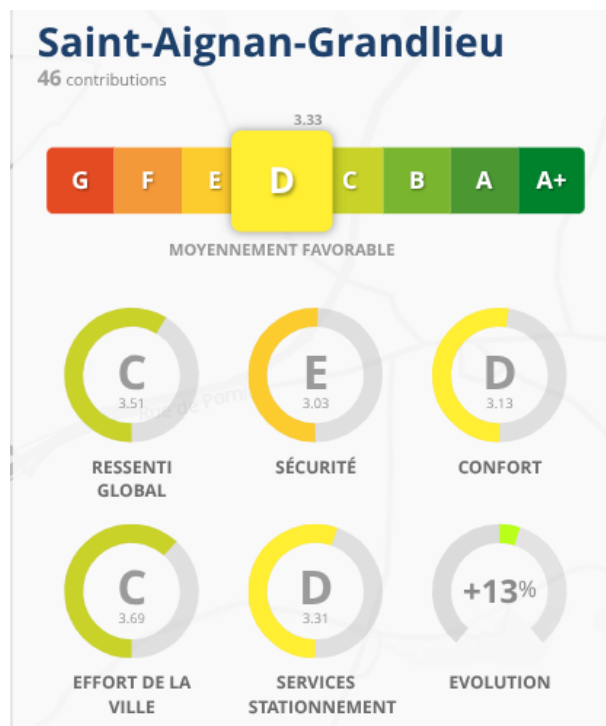
La note concernant la sécurité met en évidence un inconfort des cyclistes au niveau des intersections par manque d'aménagements adaptés. En revanche, le nombre de



contributions montre un fort intérêt pour les rezéen·nes à faire avancer les aménagements cyclables sur la commune.



Saint-Aignan-Grandlieu



Saint-Herblain

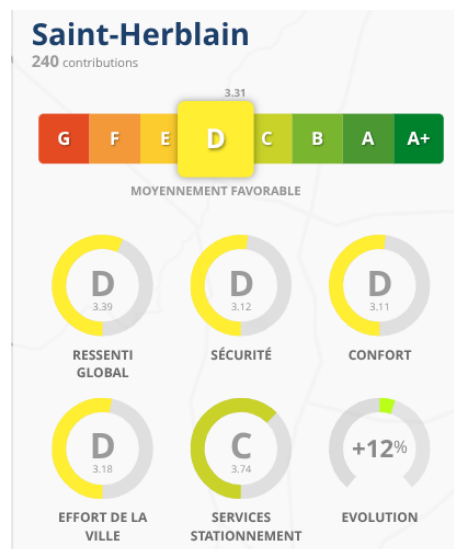
Saint-Herblain progresse dans le baromètre, passant d'une note de **E (3,0 plutôt défavorable, 121 contributions en 2021)** à **D (3,3 moyennement favorable, 240 contributions en 2025)**.

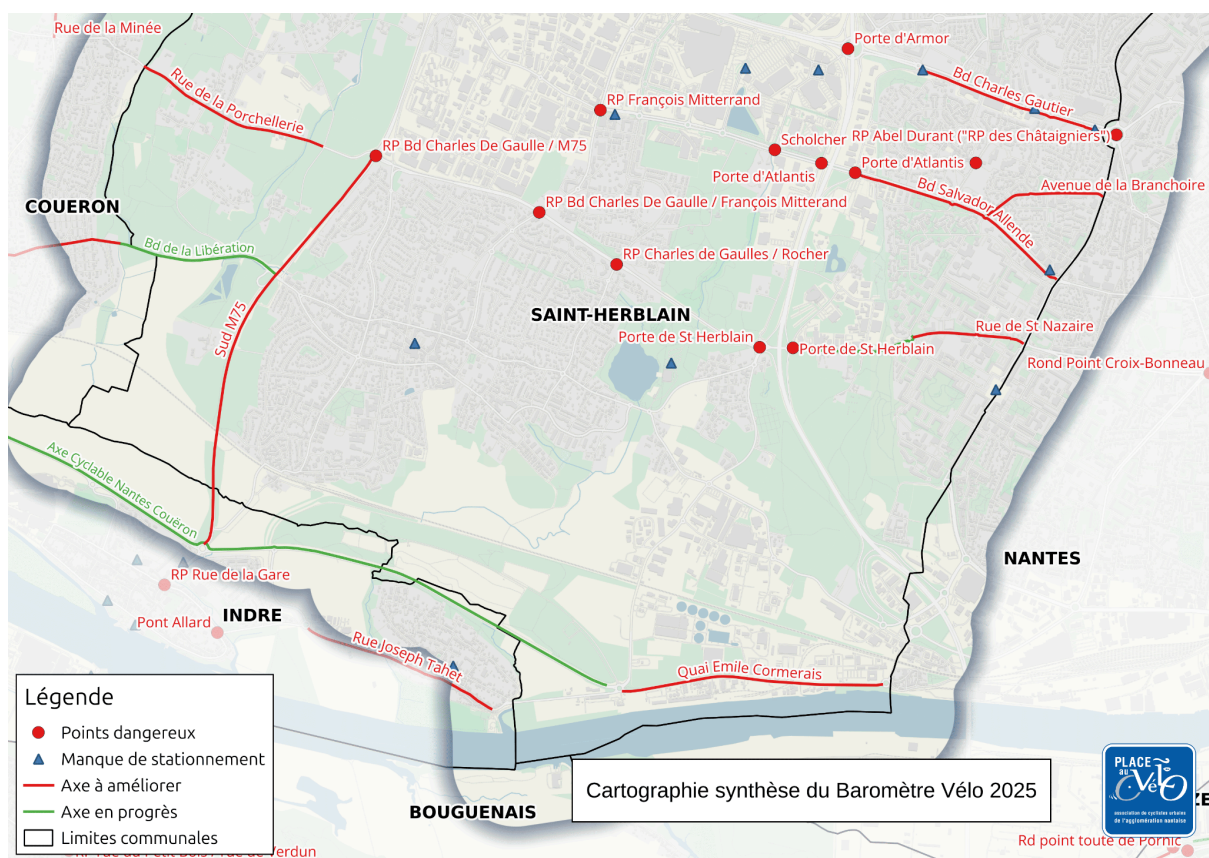
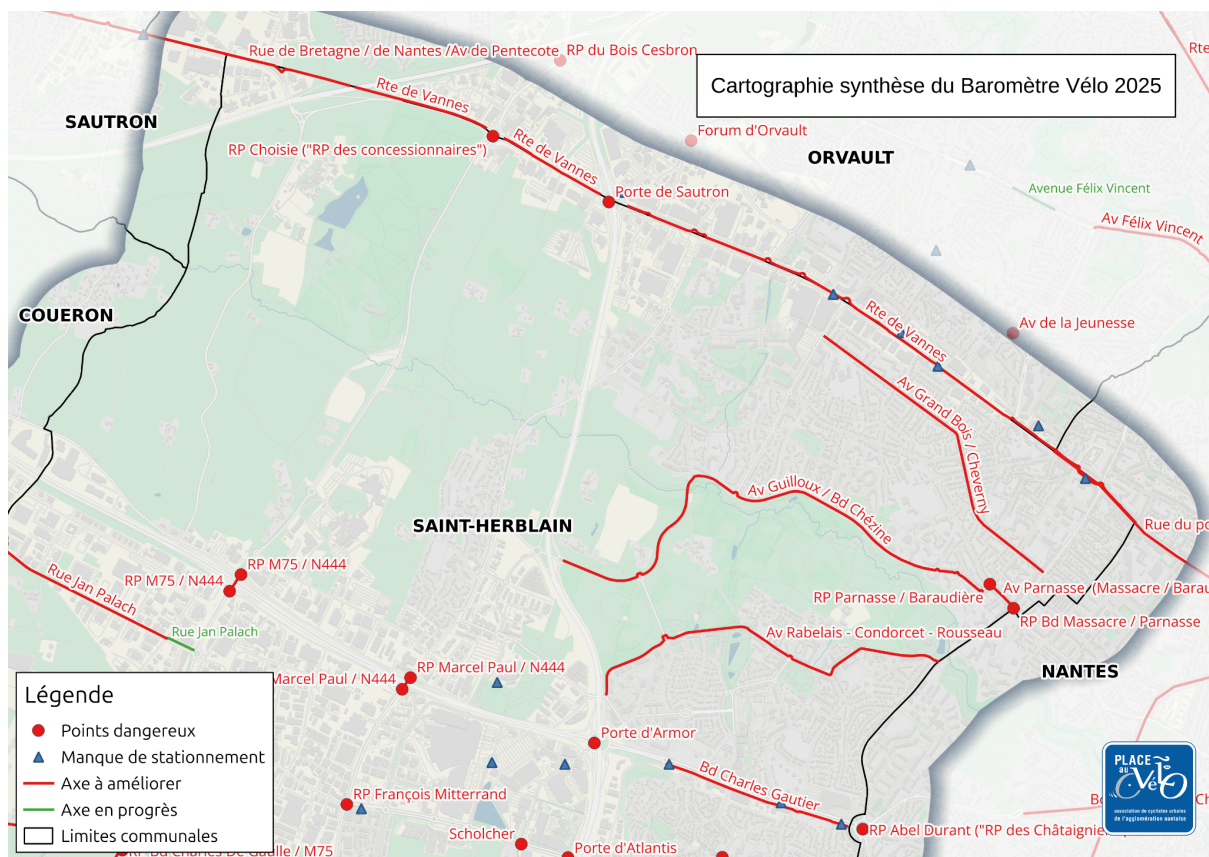
Plusieurs aménagements réalisés depuis 2021 sont salués. Des efforts ont été faits en matière de service et stationnement.

Les intersections restent au fil des éditions du baromètre un réel problème pour Saint-Herblain : les portes de périphérique (Porte de St Herblain, d'Atlantis, de Sautron) ainsi que les échangeurs de la N444 (M75 et bd Marcel Paul) qui restent des obstacles très difficilement franchissables pour les cyclistes. Par ailleurs, les ronds-points sont globalement perçus comme dangereux à travers la commune.

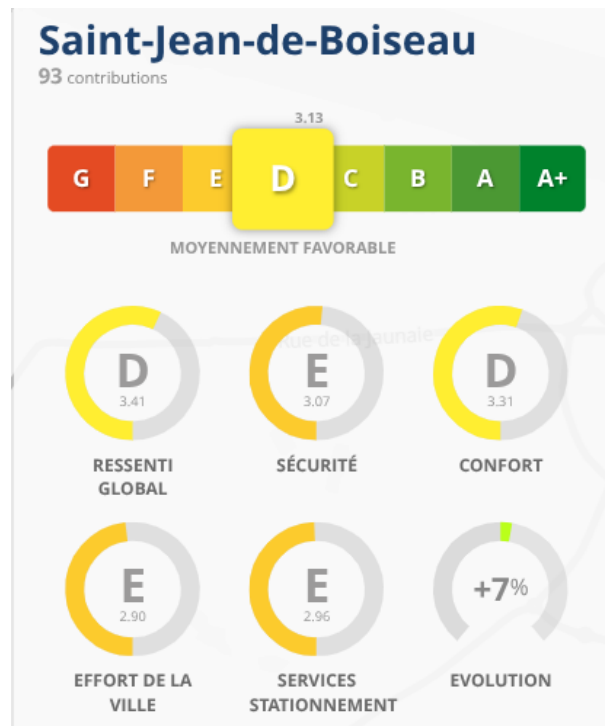
La sécurité des enfants et des personnes âgées reste encore précaire même si la création de rues scolaires (Ecoles Condorcet et Beauregard) de vélorue (Avenue du Parnasse) est encourageante.

Les principaux pôles commerciaux de Saint-Herblain, comme Atlantis et la Route de Vannes, souffrent d'un manque de places de stationnement sécurisé.

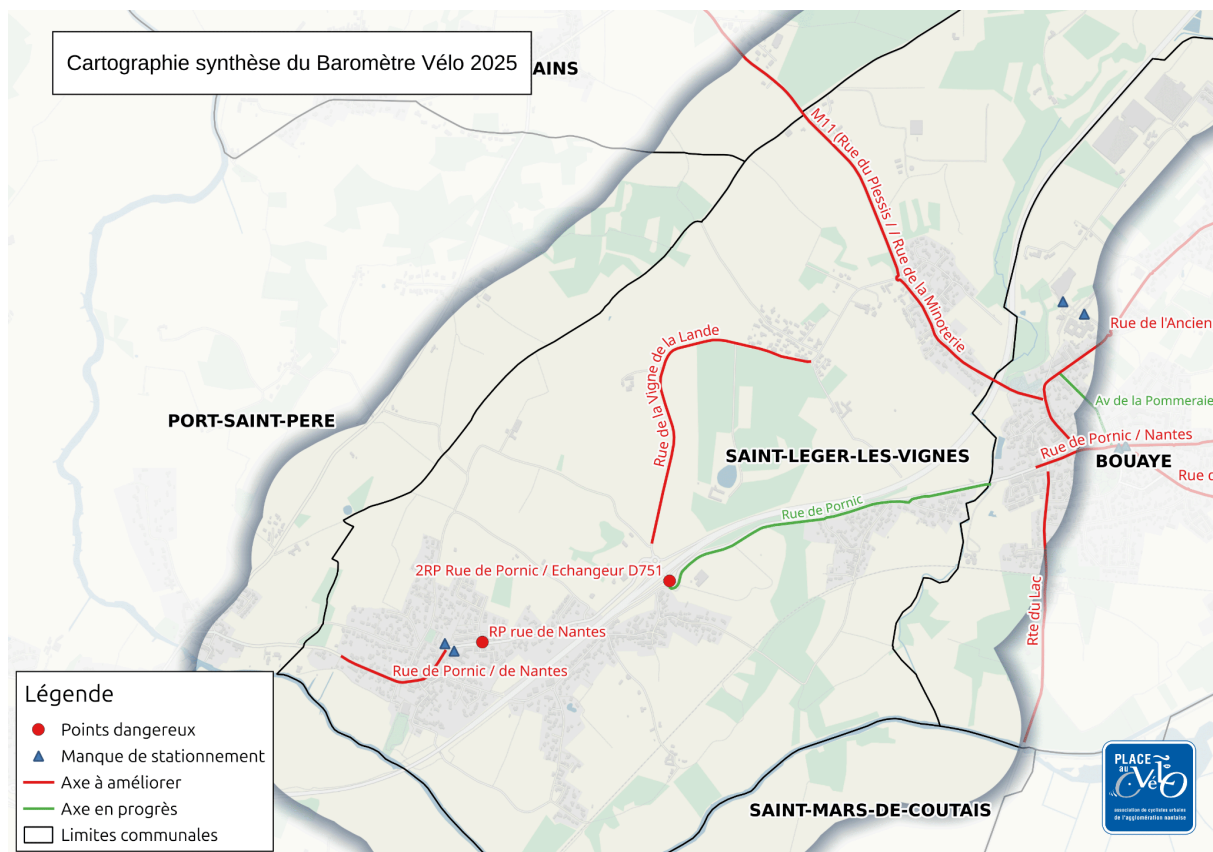
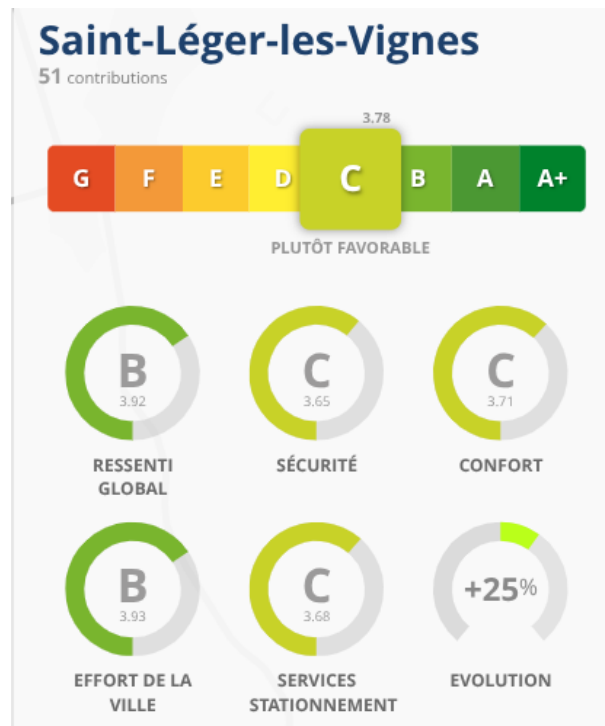




Saint-Jean-de-Boiseau



Saint-Léger-les-Vignes



Saint-Sébastien-sur-Loire

Saint-Sébastien-sur-Loire fait de gros progrès, passant de **E (3,03 – plutôt défavorable, 217 contributions en 2021)** à **C (3,67 – plutôt favorable, 306 contributions en 2025)**. Tous les items sont en progression, en particulier ceux liés à l'**effort de la ville**. Les notes sur la **sécurité** progressent le plus lentement.

Les répondant-es saluent le réaménagement du Boulevard des Pas Enchantés en particulier, et les rues mises à sens unique sous le Grand Projet de la Ville Apaisée : les rues de la Croix-Sourdeau, Libération, Profondine, Déportés, et Commune.

Le stationnement vélo s'est développé, en particulier sur l'île Forget, mais reste insuffisant sur la Place Cambronne, la zone commerciale Auchan, autour du Stade René Massé, la place des Libertés, la gare des Pas Enchantés, et le long de l'Avenue de la Martellière.

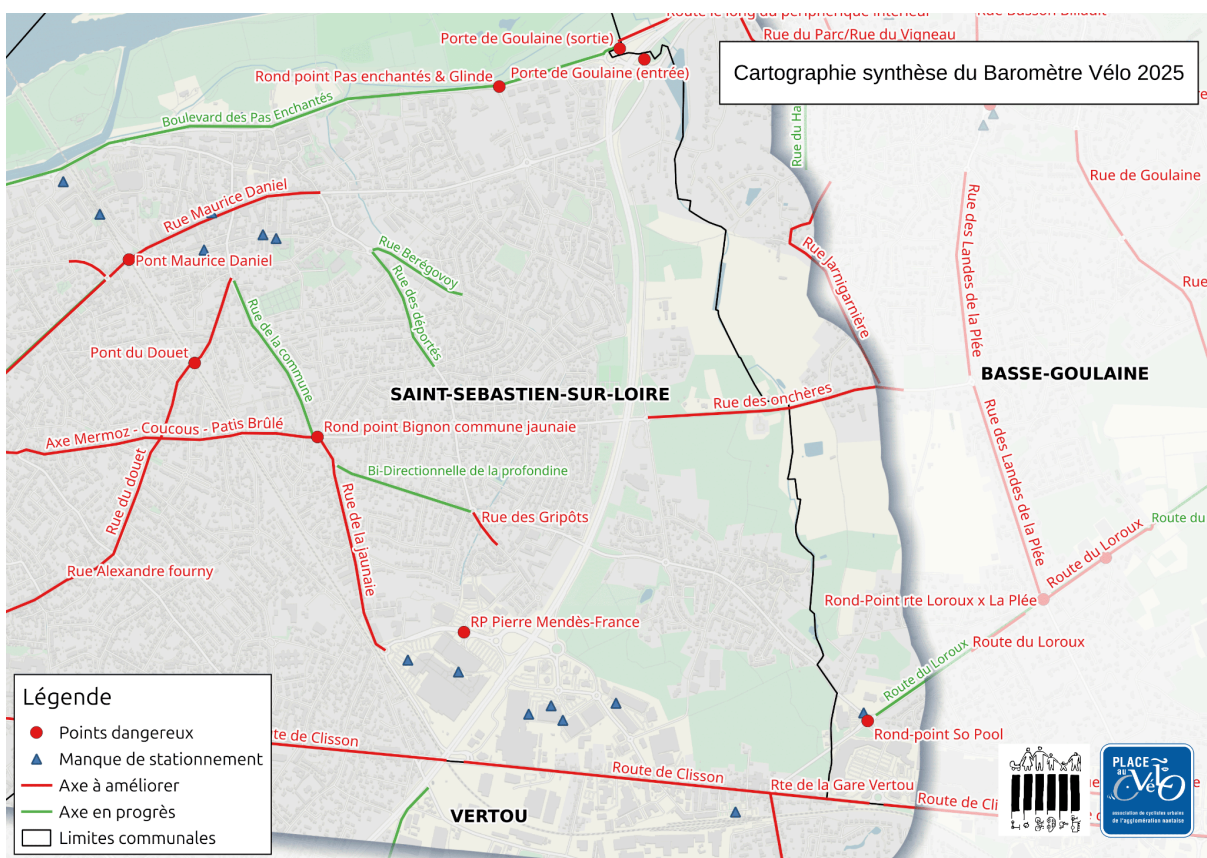
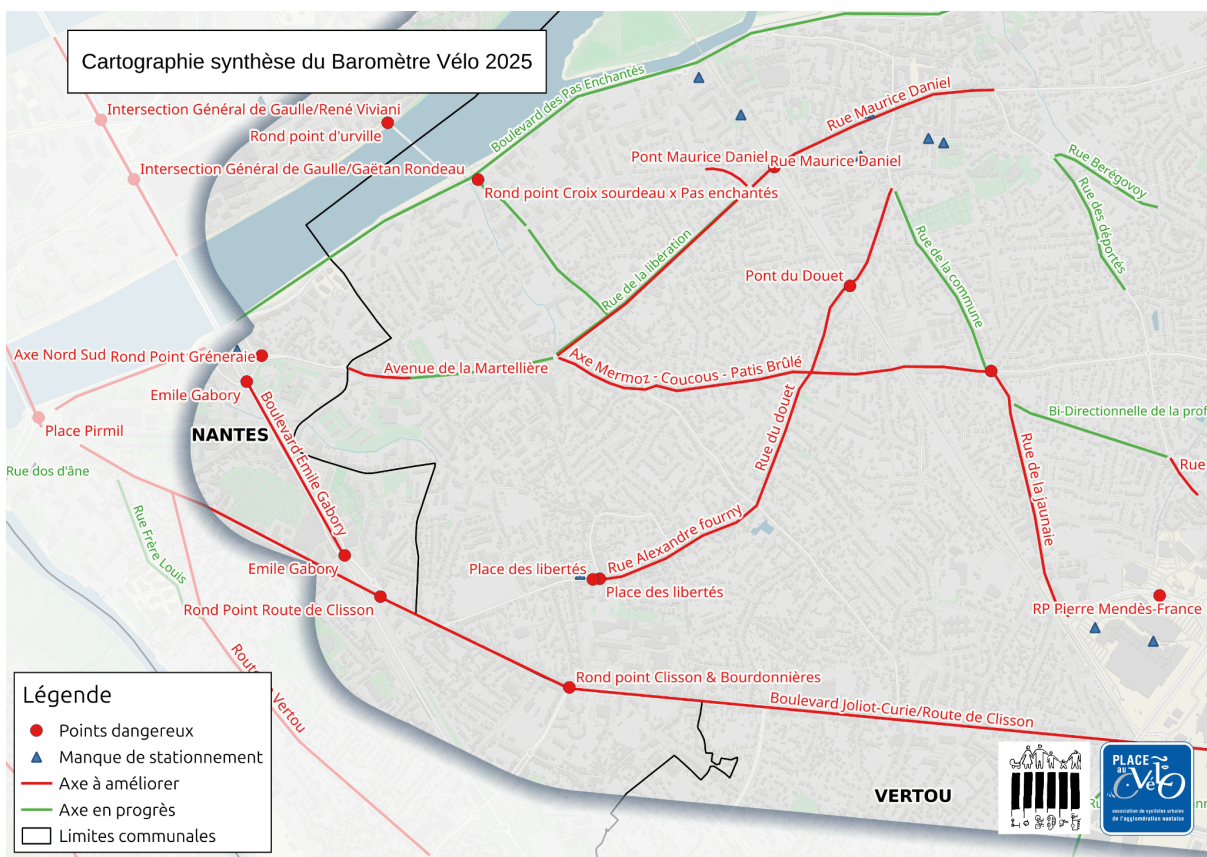
Malgré les évolutions sur certains axes, de nombreux points noirs restent inchangés :

- **Axes est-ouest** : rue Jean Mermoz, rue des Coucous, rue Patis Brulé, rue des Onchères, rue des Plantes. On notera que les chaudières ne sont pas des solutions quand le trafic et la vitesse des voitures sont élevés.
- **Axes nord-sud** : rue de la Jaunaie, avec des aménagements cyclables insuffisants ; rue du Douet/ rue Alexandre Fourny, sans aménagement cyclable, et des prises de vitesses des véhicules motorisés trop élevés. Route de Vertou
- **Les franchissements** : rue Maurice Daniel, rue du Douet et le Pont Sédar Senghor
- **Les giratoires** : rue de la Croix-Sourdeau et le Boulevard des Pas Enchantés.

La pratique cyclable progresse fortement, avec l'apparition d'enfants à vélo et de famille en vélos-cargos et longtails. Les résultats du projet de la Ville Apaisée montrent un réel ressenti positif sur la cyclabilité des itinéraires concernés, mais avec une réelle disparité sur le reste des axes structurants de la ville. Il est indispensable de continuer de dérouler l'apaisement des vitesses des véhicules motorisés en créant de réelles infrastructures permettant un partage plus sécurisé de la voirie. Il est essentiel de continuer l'aménagement des axes prévus dans le Schéma Directeur des Infrastructures Cyclables de la Métropole, notamment l'axe structurant et sécurisé de la rue du Général Duez, rue Henri Mainguet, rue du Douet, rue Alexandre Fourny, rue Edouard Hervé, reflété par les besoins indiqués lors du Baromètre Vélo.

Analyse réalisée avec l'appui de l'association Nos Rues Demain





Sainte-Luce-sur-Loire

Sainte-Luce-sur-Loire progresse dans le baromètre vélo, passant de **D (3,28 – moyennement favorable, 84 contributions en 2021)** à **C (3,53 – plutôt favorable, 96 contributions en 2025)**. Tous les items sont en progression, en particulier ceux liés à l'**effort de la ville** et aux **services de stationnement**. Les notes sur la **sécurité** et le **confort** progressent plus lentement et restent basses.

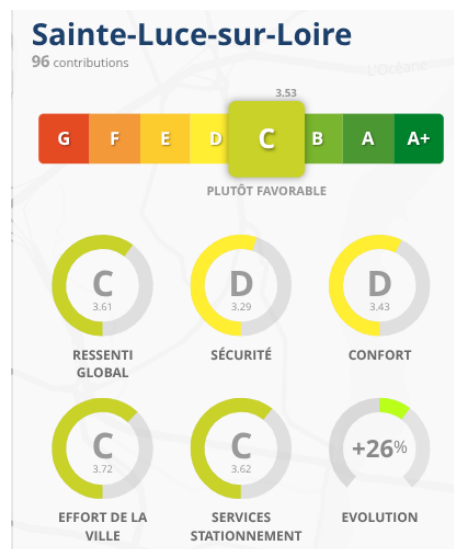
Les répondant·es saluent le nouvel itinéraire cyclable reliant le centre au collège de la Reinetière, ainsi que les aménagements en double sens cyclable rue des Bas Carterons et rue des Roseaux (en cours de travaux en octobre 2025). L'aménagement de la rue de la Cadoire, en revanche, fait débat.

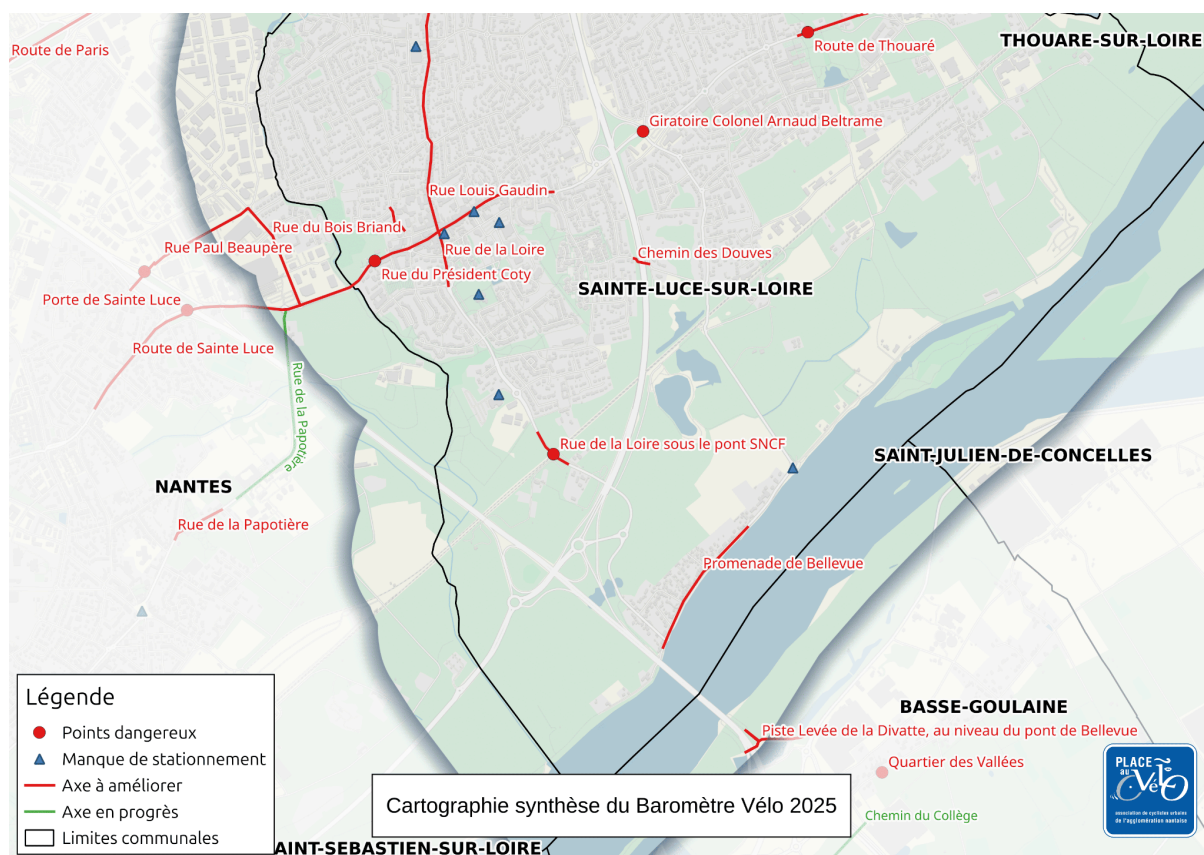
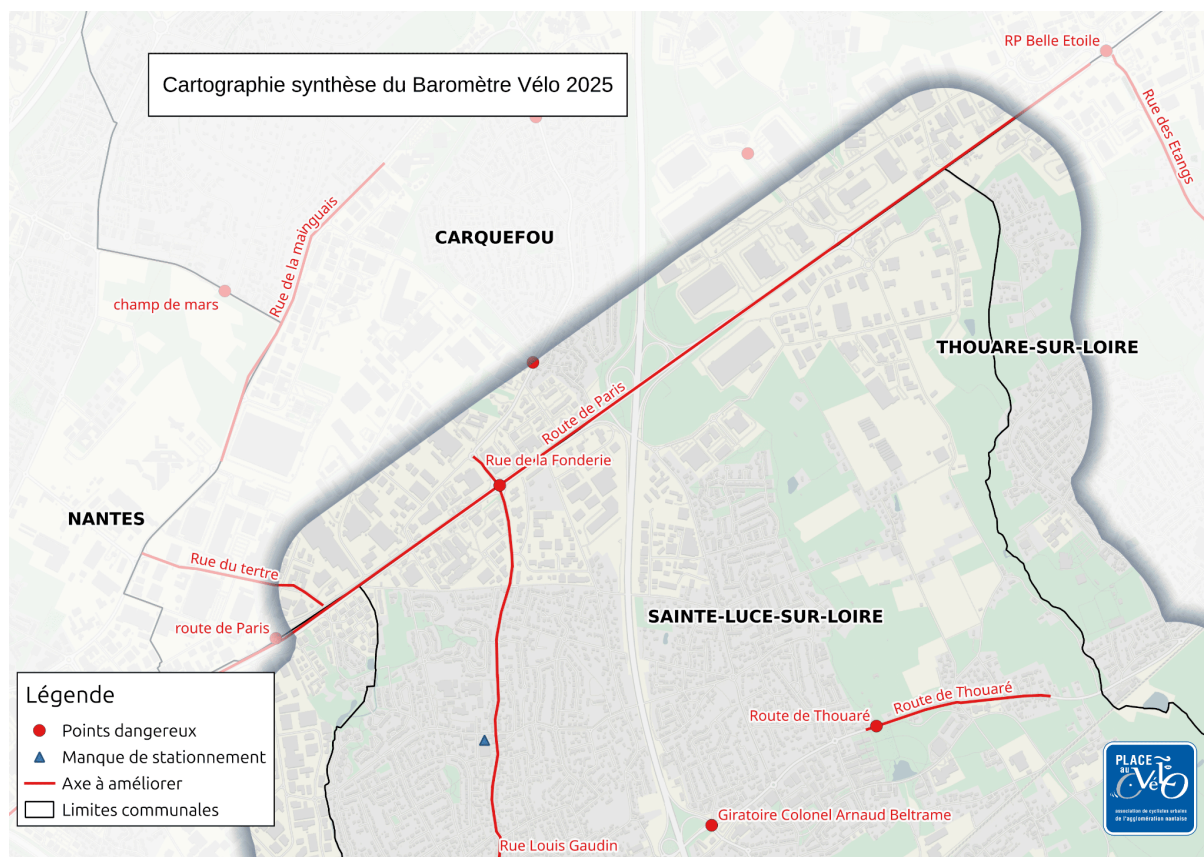
Le stationnement vélo s'est développé, mais reste jugé insuffisant dans le centre-ville, près des écoles du centre et à la buvette de Sainte-Luce.

Les points noirs restent inchangés :

- **Axe est-ouest** : rue du Président Coty, rue Jean Moulin, rond-point Beltrame, route de Thouaré, sans aménagements cyclables.
- **Axe nord-sud** : rue Louis Gaudin (refaite sans aménagement malgré la loi LOM), rue de la Loire (chaucidou inadapté à la vitesse du trafic).
- **Promenade de Bellevue** : itinéraire Loire à Vélo sans aménagement.
- **Route de Paris** : itinéraire structurant sans aménagement, utilisé pour rejoindre Carquefou et Sainte-Luce.

La pratique cyclable progresse fortement, avec l'apparition de vélos-cargos et longtails. Les aménagements réalisés ont permis un essor du vélo, mais ne sont plus à la hauteur de la fréquentation actuelle. Il est indispensable d'investir dans de nouveaux itinéraires, en priorité ceux identifiés par le baromètre. Ces axes correspondent aux engagements de la métropole pour le futur **réseau cyclable métropolitain** et les **grandes voies vélo**.

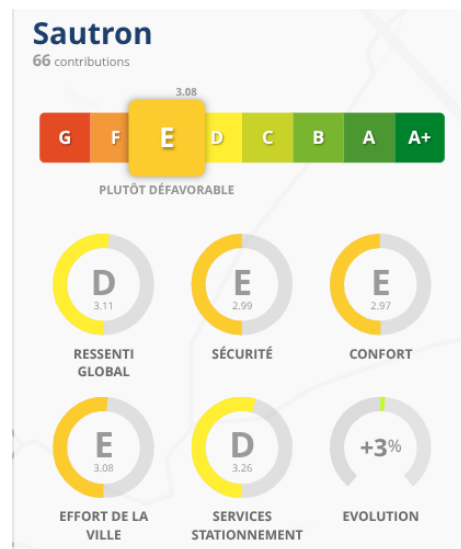




Sautron

Sautron se maintient dans le baromètre vélo, avec une note de **E (2,88 – plutôt défavorable, 61 contributions en 2021)** à **E (3,08 – plutôt défavorable, 66 contributions en 2025)**, malgré une légère amélioration perçue.

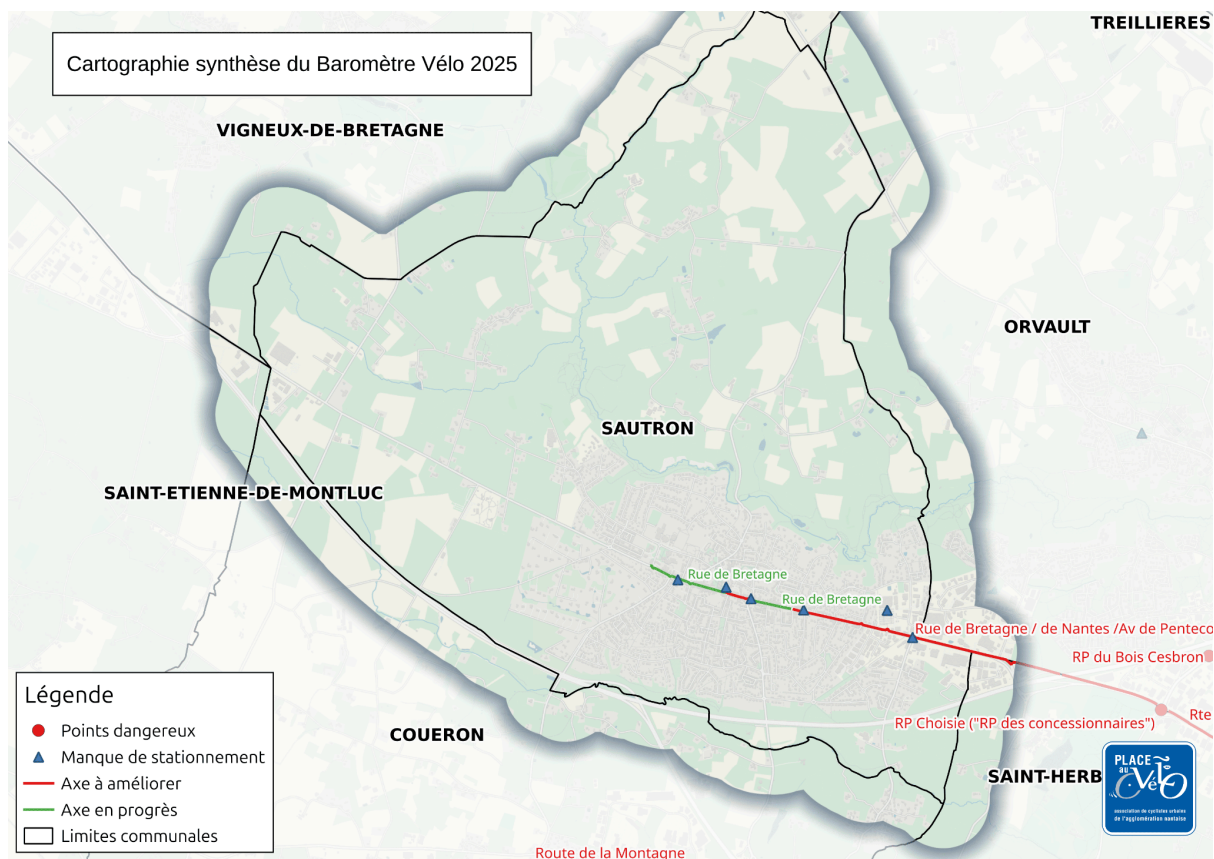
Un effort de la commune est reconnu, notamment avec l'aménagement en cours de la piste cyclable Nantes–Sautron, qui devrait améliorer les liaisons avec les communes voisines.



Cependant, plusieurs points restent à traiter :

- Les intersections de l'axe principal (avenue de la Pentecôte, rue de Nantes, rue de Bretagne) sont toujours jugées dangereuses.
- Un tronçon de la rue de Bretagne reste à aménager, et l'avenue de la Pentecôte nécessite une requalification.
- Le stationnement vélo est jugé insuffisant, notamment au centre commercial et en centre-ville.

Des améliorations sont attendues pour faire évoluer la commune vers une pratique cyclable plus sûre et plus accessible à toutes et tous.

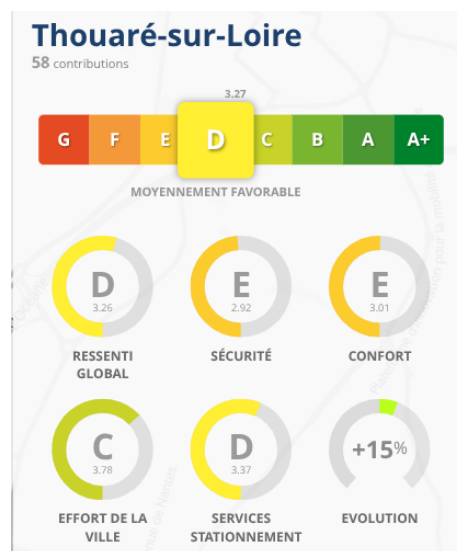


Thouaré-sur-Loire

Thouaré-sur-Loire progresse dans le baromètre vélo, passant de **E (2,96 – plutôt défavorable, 76 contributions en 2021)** à **D (3,27 – moyennement favorable, 58 contributions en 2025)**. Le ressenti global s'améliore de 15 %, avec une reconnaissance claire des efforts de la commune.

Des aménagements ont été réalisés rue de la Bussonière et rue de Homberg, mais le chaudiou provisoire sur la route de Mauves ne convainc pas, jugé inadapté à un trafic dense.

Le stationnement vélo s'est renforcé, mais reste insuffisant dans des points stratégiques : place de la République, médiathèque, gare et Coulée Verte.

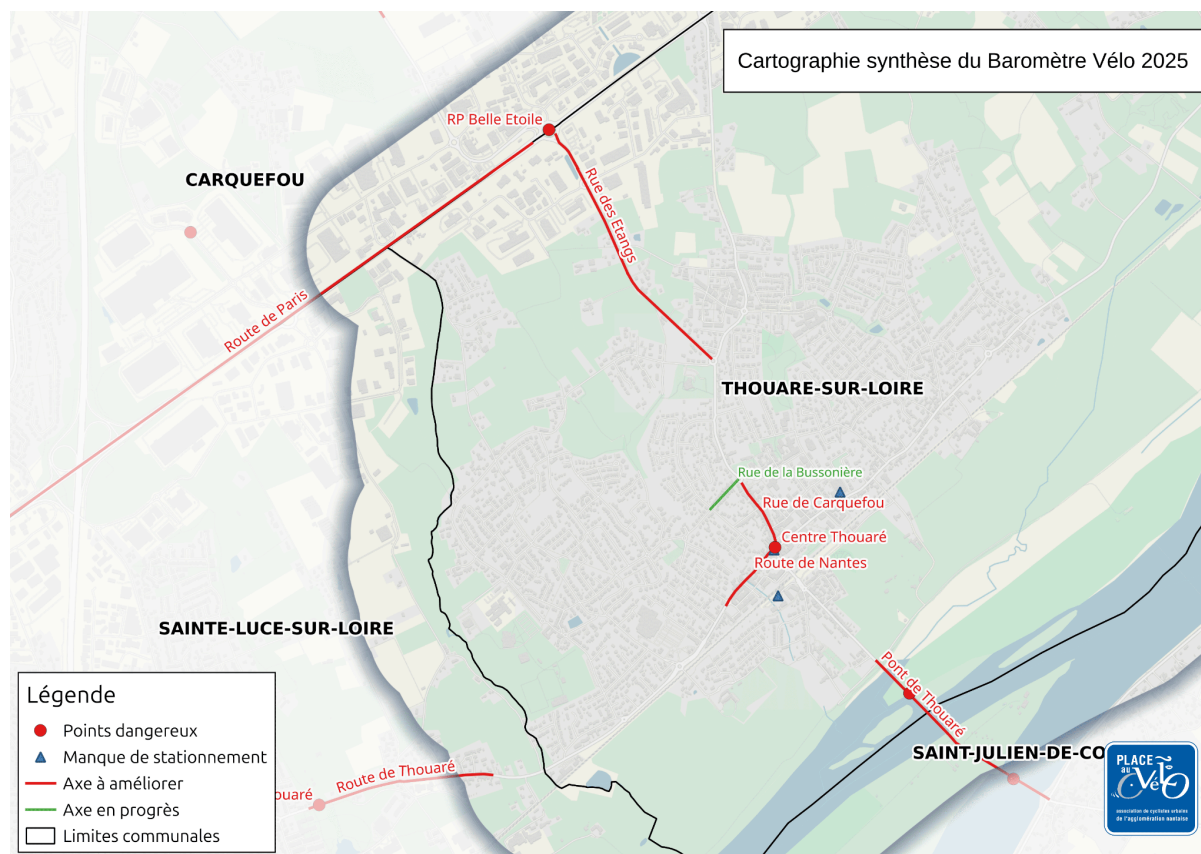


Les priorités d'amélioration demeurent :

- **Axe est-ouest** (rue de Nantes, rue de Mauves) sans continuité cyclable
- **Axe nord-sud** (rue de Carquefou, rue des Étangs) jugé dangereux
- **Ponts vers Saint-Julien-de-Concelles**, anxiogènes pour les cyclistes
- **Route de Paris**, sans aménagement malgré son usage fréquent

La pratique cyclable progresse, avec l'apparition de vélos-cargos et longtails. Plusieurs aménagements ont été livrés après la clôture du baromètre, ce qui pourrait améliorer la perception dans les années à venir.

Enfin, une **expérimentation d'aménagement des ponts de Thouaré** est prévue pour sécuriser les liaisons vers Carquefou, Sainte-Luce-sur-Loire, Saint-Julien-de-Concelles et Mauves, en cohérence avec le futur réseau cyclable métropolitain et les grandes voies vélo.



Vertou

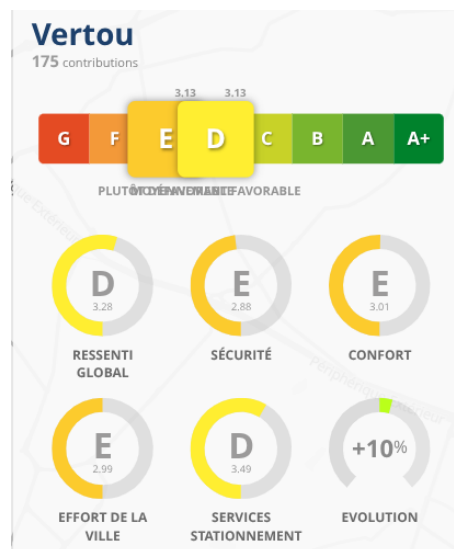
Vertou améliore sa position dans le baromètre vélo, passant de **F (2,68 – très défavorable, 90 contributions en 2021)** à **D (3,13 – moyennement favorable, 175 contributions en 2025)**, avec une participation en forte hausse (+94 %).

Des aménagements sont salués : mise en sens unique avec double sens cyclable (rue de l'Arche Sèche, avenue de Morges), travaux en cours (route de Clisson, devant le collège Lucie Aubrac) et projets à venir (route du Vignoble, Guichet Sérex, pont du Chêne).

Les attentes restent fortes. Sur les aménagements existants, des améliorations simples pourraient renforcer la sécurité : éclairage, abaissement des trottoirs aux entrées/sorties des pistes (boulevard Auguste Priou), signalisation, marquage au sol et entretien.

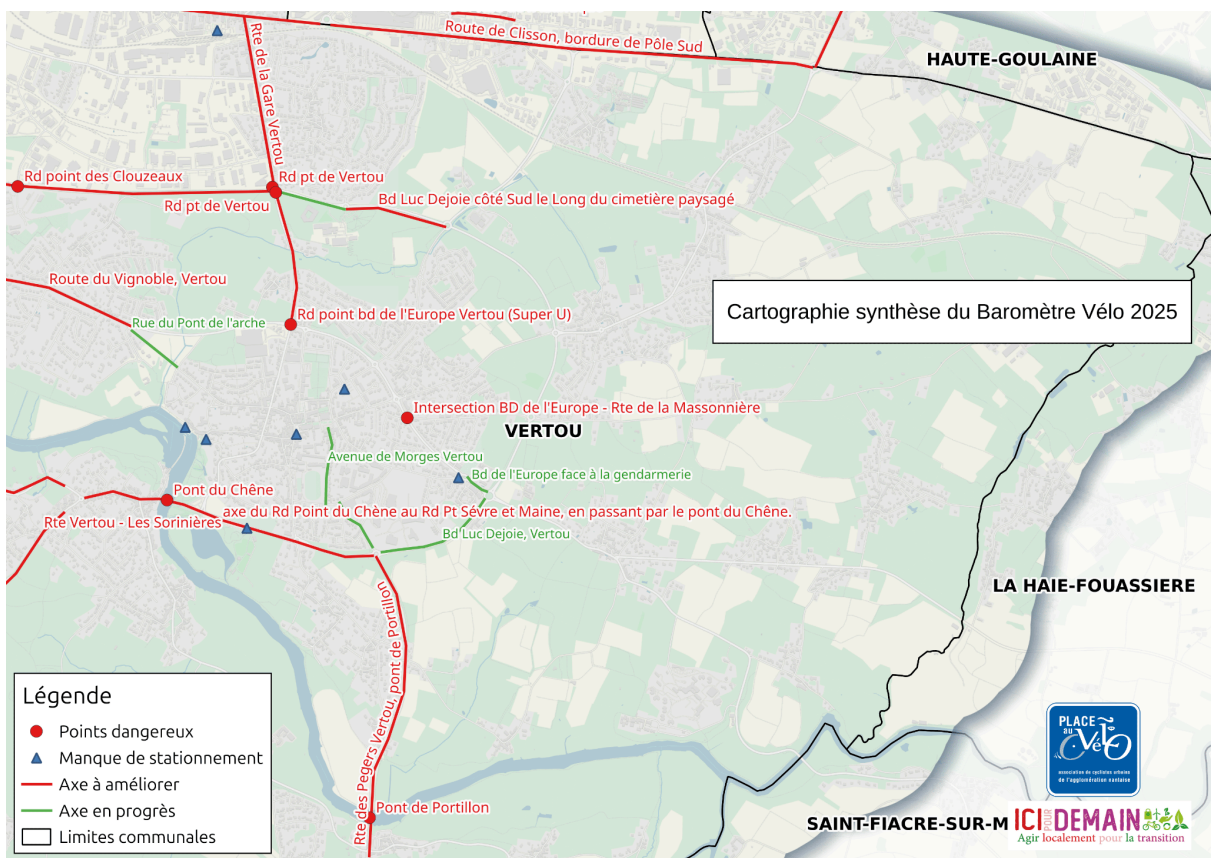
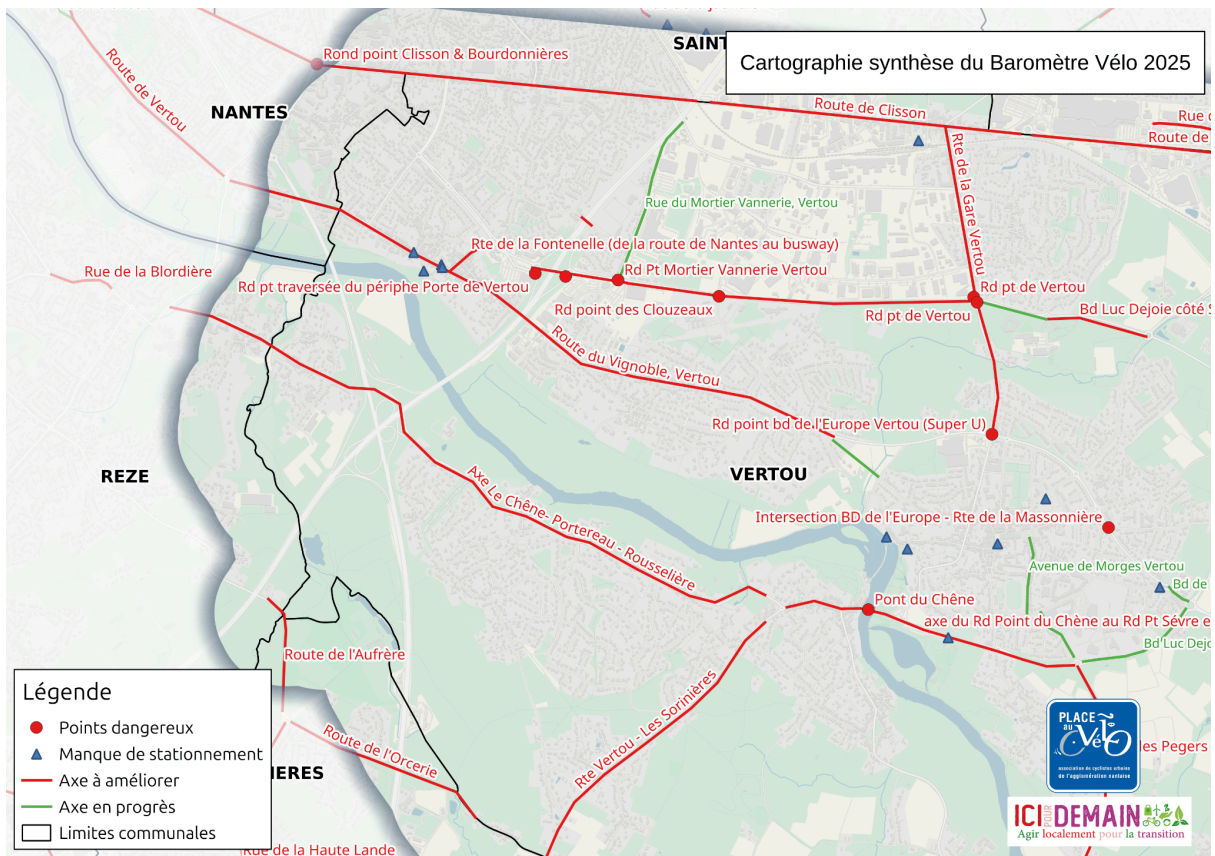
Un point noir majeur : la traversée du périphérique à la Porte de Vertou, jugée stressante et accidentogène. Une alternative proposée par les cyclistes consiste à rendre cyclable la passerelle piétonne rue du 1er Mai (stade Raymond Durand), permettant de rejoindre Nantes par un itinéraire apaisé et apprécié (rue de la Poste, rue du Cimetière, rue du Bois Fleuri, rue de la Gilarderie).

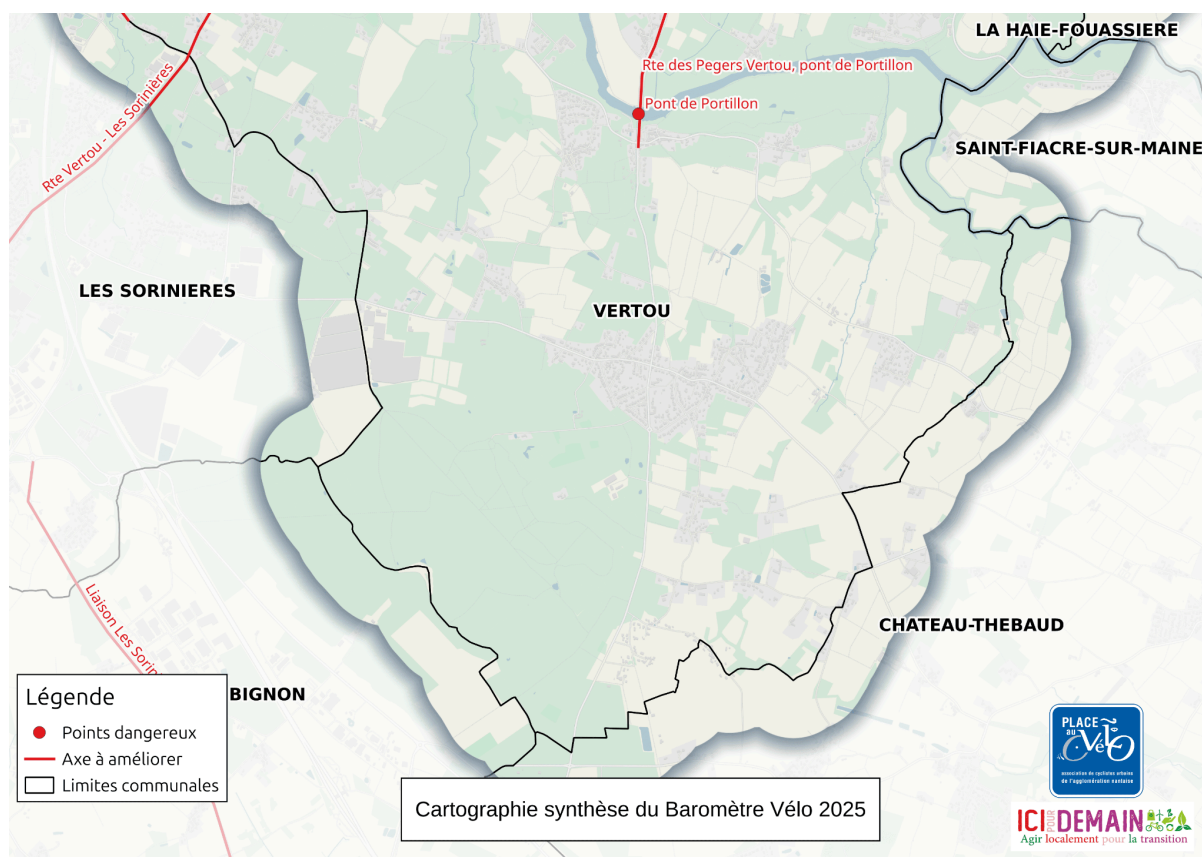
La dynamique actuelle est encourageante, mais les cyclistes attendent des réalisations rapides et conformes aux attentes pour sécuriser les déplacements et renforcer l'attractivité du vélo.



*Analyse réalisée avec l'appui de La Commission mobilités durables
d'Ici Pour Demain à Vertou*







Annexes

Retrouvez toutes les cartes en qualité supérieure [ici](#).



À propos de Place au Vélo

Place au Vélo est une association qui agit pour le développement d'une mobilité cyclable et piétonne sécurisée, confortable et accessible à toutes et tous sur la métropole nantaise. Elle milite pour un rééquilibrage de l'espace public et la promotion des modes actifs.

En savoir plus : www.placeauvelo-nantes.fr