



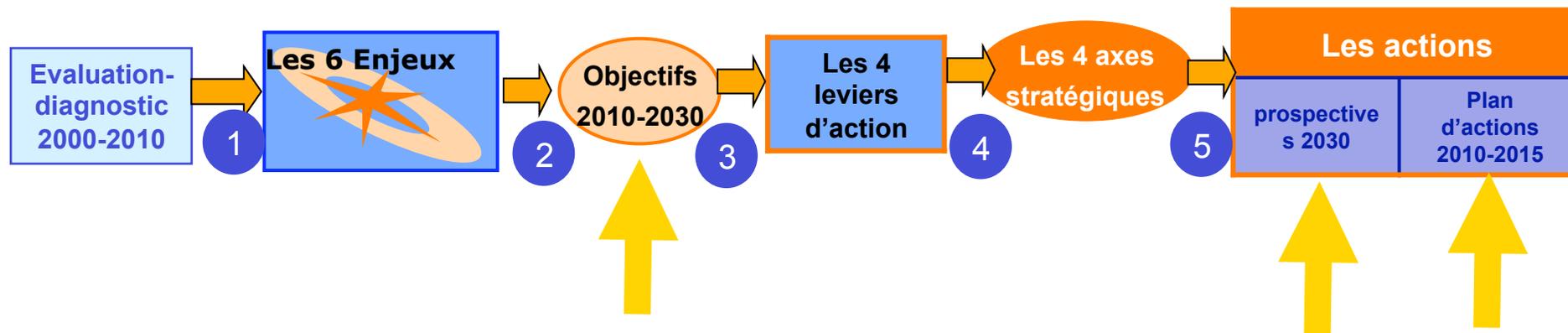
PDU 2010-2015 Perspectives 2030, Objectifs et actions

Conseil de développement 16 juin 2010



Construction de la démarche

« Contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire en offrant les conditions d'une mobilité durable pour tous »



- 1 Les éléments forts du diagnostic-évaluation permettent de déduire 6 enjeux pour le PDU
- 2 ... lesquels sont traduits en objectifs
- 3 Pour atteindre ces objectifs-cibles, 4 leviers d'actions sont identifiés
- 4 Ces 4 leviers permettent de définir 4 axes stratégiques
- 5 Les perspectives 2030 et les actions 2010-2015 sont la traduction opérationnelle des 4 axes stratégiques retenus



1

l'évaluation/diagnostic permet de déduire les 6 enjeux

Attractivité

Une métropole européenne attractive, rayonnante et dynamique

Dépenses

Des dépenses publiques et privées optimisées et maîtrisées

Comportement

L'accompagnement de l'évolution des modes de vie et l'incitation à des pratiques de mobilité durable

Environnement

Une contribution majeure au plan climat, un environnement préservé et un cadre de vie apaisé et de qualité

Mobilité pour tous

Une offre de déplacements attractive et adaptée aux différents territoires et usagers: accessible, diversifiée, coordonnée

Articulation urbanisme/ déplacements

Aux différentes échelles de l'AU, un étalement urbain maîtrisé et un développement du territoire qui favorise le recours aux modes alternatifs à la voiture



Proposition d'objectifs pour le PDU 2010-2015-2030



2

Les 6 enjeux sont traduits en objectifs



Poursuite de l'objectif global : **Concilier ville mobile et ville durable**

Contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire en offrant les conditions d'une mobilité durable pour tous »

La politique de mobilité durable participe :

- Au **développement économique** par l'accessibilité et l'attractivité du territoire,
- À la **préservation de l'environnement** avec notamment le respect des engagements du plan climat territorial
- À l'accès de tous à l'emploi, aux services, aux loisirs, à la culture... facteur de **cohésion sociale**



Objectifs chiffrés : indicateurs de suivi

Tendances
passées

Aujourd'hui

Objectifs
2030

Distances de déplacements



Tous modes et motifs
confondus

En hausse
continue

6,6 km

Stabilité

Entre le domicile
et le travail

Une progression de plus
de 55 % depuis 1980

11 km

Stabilité

Temps de déplacements



Tous modes et motifs
confondus

Augmentation de 3 mn
Depuis 1990

17 mn

Stabilité

Temps moyen d'un
Déplacement TC

28 mn

Baisse à
distance
équivalente



Tout déplacement entre deux points de l'agglomération ne devra pas excéder 1h, en combinant les modes appropriés

Coûts des déplacements pour l'utilisateur



Hausse de 7 points du budget
des ménages consacré aux
déplacements entre 1960 et
2006

16 % du
budget des
ménages

Stabilité



Objectifs chiffrés : indicateurs de suivi

Tendances
passées

Aujourd'hui

Objectifs
2030

Gaz à effet de serre



En hausse
continue

724 Kt
de CO2 /AN

?? Kt
de CO2 /AN

Sécurité routière



- . Accidents corporels tous modes /an
- . Vélos + piétons /an
- . Gravité / an

- 50 % depuis 2000

- 40 % depuis 2000

Stable depuis 2000

604

193

45 %



Bruit

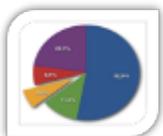


2009 jour : Pop exposée au bruit > 55dB(A) = 60%

2009 nuit : Pop exposée au bruit > 45dB(A) = 15%



Parts modales



Voir diapos suivantes

**2**

Objectifs chiffrés : parts modales 2015-2030



AURAN

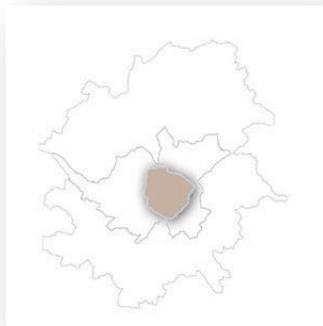
Aujourd'hui

Fil de l'eau 2030

Objectifs 2030

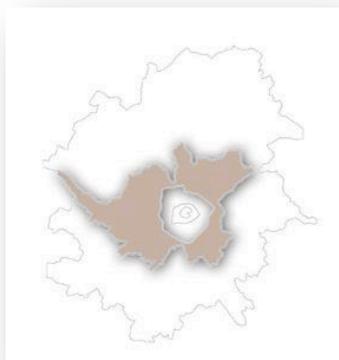
Etape 2015

Intérieur Périphérique



Marche	30 %	32%	35 %	75 %	31%
Vélos	2 %	3%	15 %		4 %
Transports collectifs	17 %	18%	18 %		17 %
Voiture passager	10 %	9%	7 %		9 %
Voiture conducteur	39 %	35%	23 %	25 %	37 %
Deux roues motorisés	2 %	3%	2 %		2 %

Extérieur périphérique



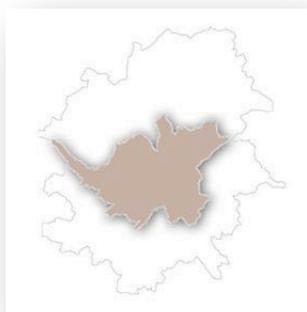
Marche	13 %	13%	18 %	50 %	14 %
Vélos	2 %	2%	7 %		3 %
Transports collectifs	11 %	7%	12 %		11 %
Voiture passager	10 %	10%	13 %		10 %
Voiture conducteur	61 %	64%	47 %	50 %	59 %
Deux roues motorisés	3 %	4%	3 %		3 %



Objectifs chiffrés : parts modales 2015-2030



Nantes Métropole



	Aujourd'hui	Fil de l'eau 2030	Objectifs 2030		Etape 2015
Marche	24 %	26 %	30 %	67 %	25 %
Vélos	2 %	3 %	12 %		4 %
Transports collectifs	15 %	14 %	16 %		15 %
Voiture passager	10 %	9 %	9 %		9 %
Voiture conducteur	47 %	45 %	31 %	33 %	44 %
Deux roues motorisés	2 %	3 %	2 %		2 %

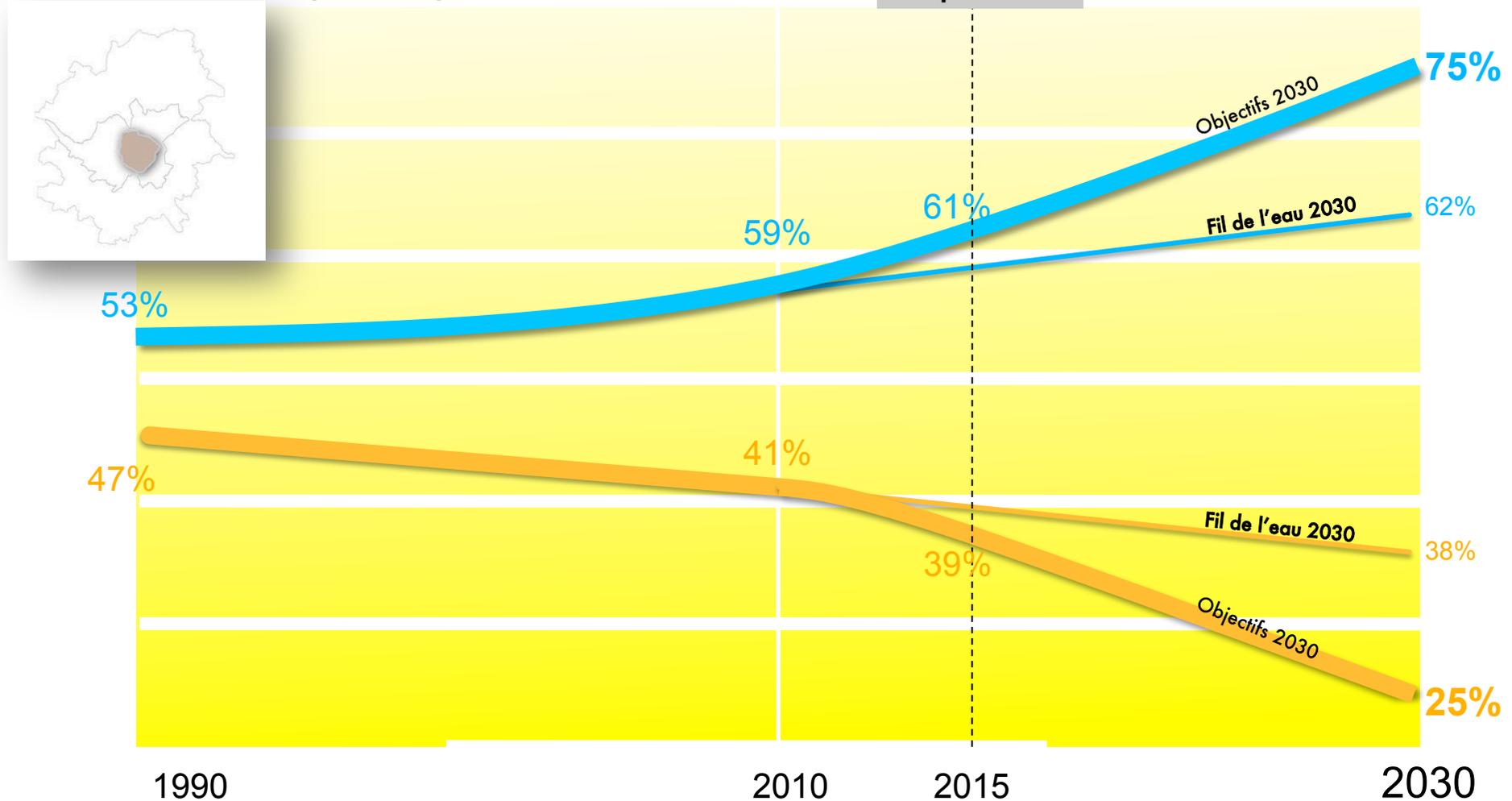


2 Objectifs chiffrés : parts modales 2015-2030



Intérieur Périphérique

Etape 2015



modes motorisés individuels : voiture conducteur, deux-roues motorisé

modes alternatifs : à pied, à vélo, en TC, voiture passager

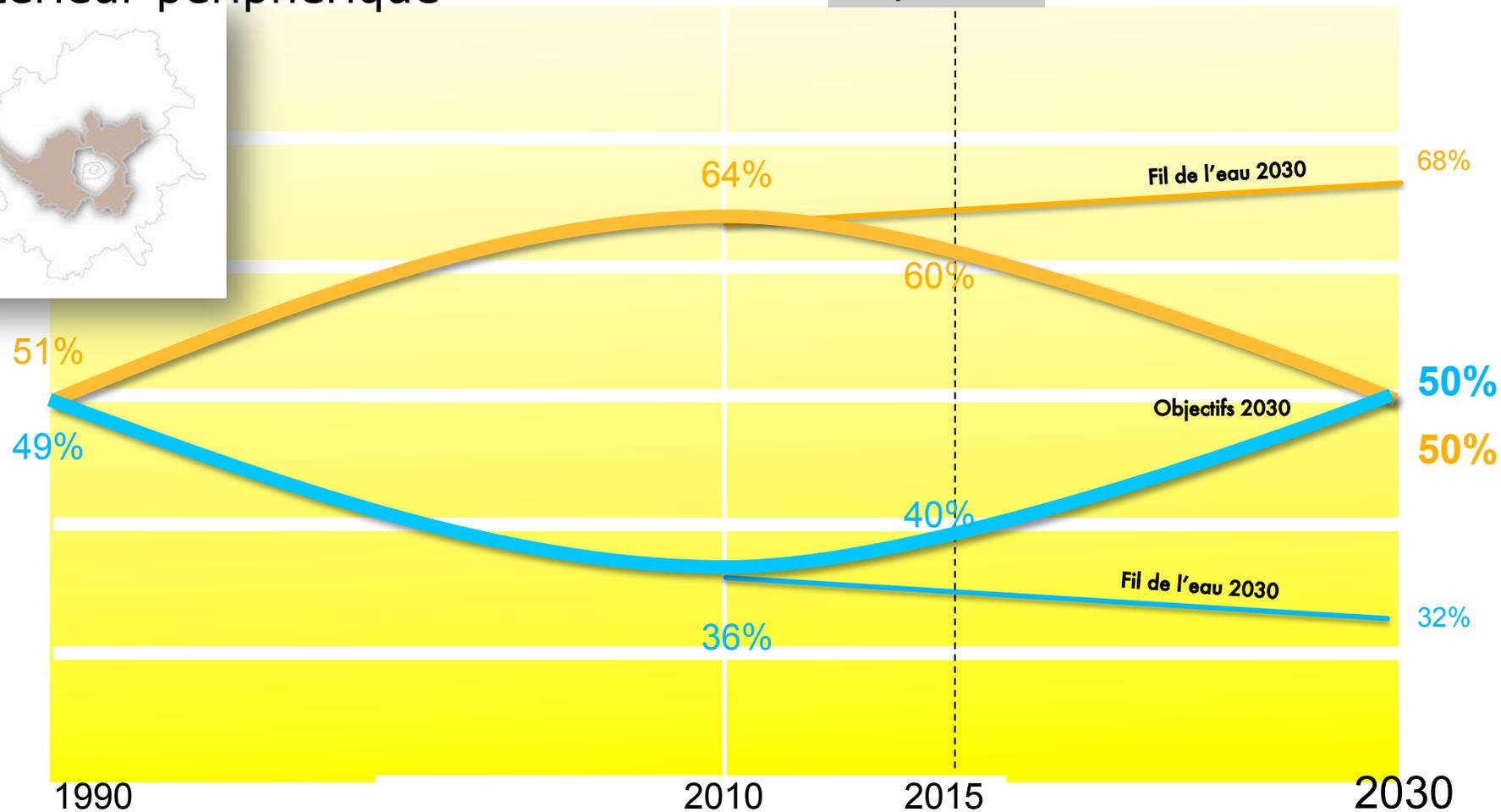
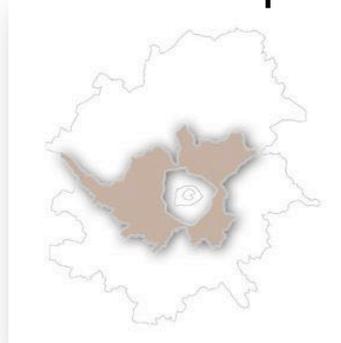


Objectifs chiffrés : parts modales 2015-2030



Extérieur périphérique

Etape 2015



modes motorisés individuels : voiture conducteur, deux-roues motorisé

modes alternatifs : à pied, à vélo, en TC, voiture passager

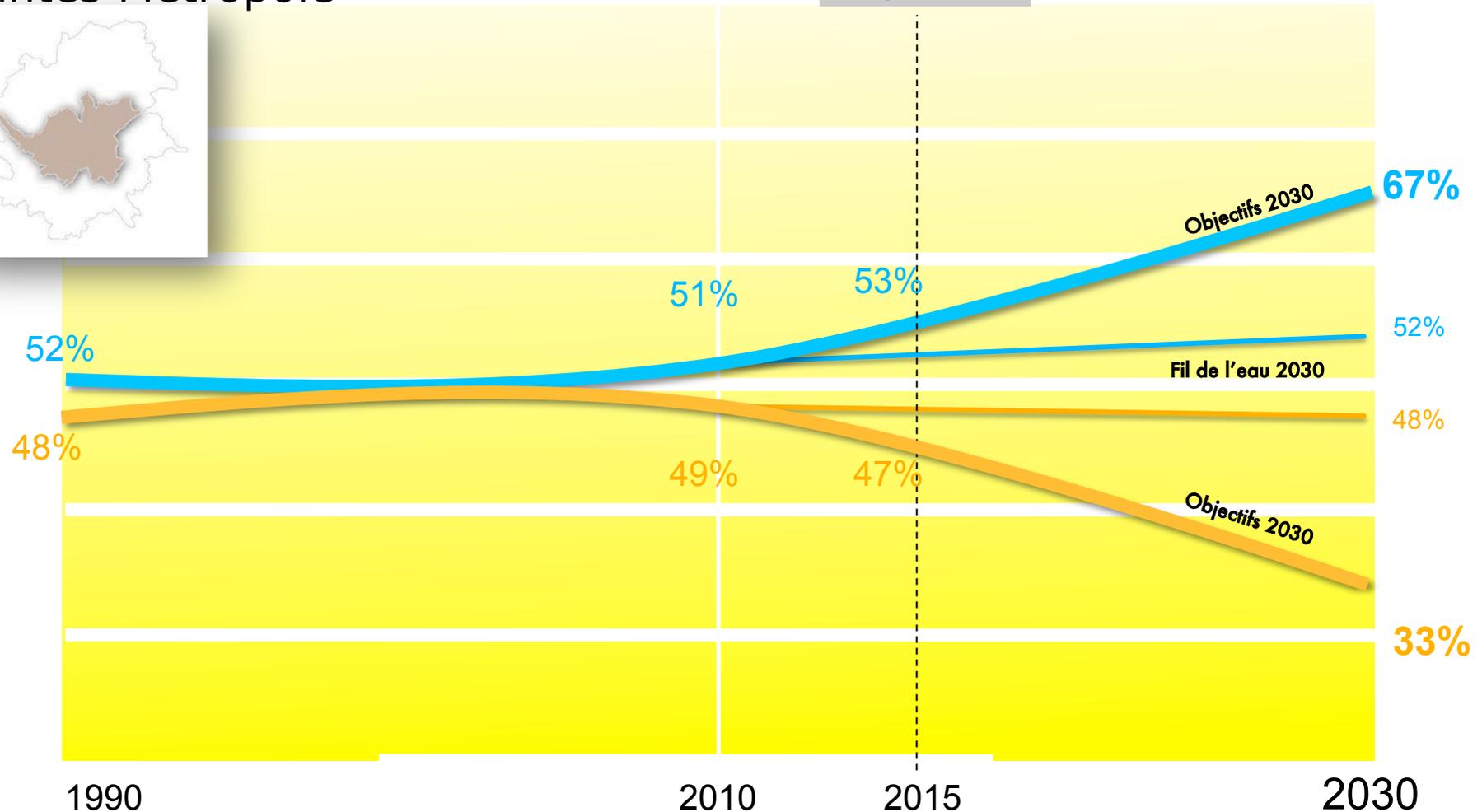
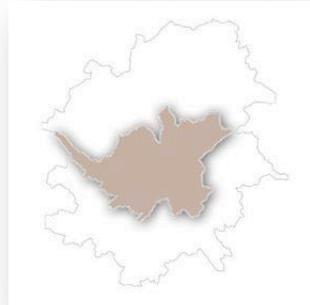


Objectifs chiffrés : parts modales 2015-2030



Nantes Métropole

Etape 2015



modes motorisés individuels : voiture conducteur, deux-roues motorisé
modes alternatifs : à pied, à vélo, en TC, voiture passager



Stratégie



3

Pour atteindre les objectifs, 4 leviers sont identifiés

Levier 1: la forme urbaine et la répartition géographique de l'habitat, des emplois, des équipements et services

☒ **Forme, organisation du territoire, mixité fonctionnelle agissant en tant que levier sur le choix modal et les distances de déplacements**

Levier 2: l'agencement et la qualité de l'espace public

☒ **La priorité donnée aux déplacements de proximité agissant en tant que levier pour le développement de la marche et du vélo, pour la sécurité et pour la qualité urbaine**

Levier 3: l'offre de déplacements, la synergie déplacements-urbanisme

☒ **Impact sur le choix des modes de déplacements et la facilité à combiner les modes**

Levier 4: le management de la mobilité

☒ **Impact sur le comportement des habitants et des entreprises**



4

... qui permettent de définir 4 axes stratégiques

■ PDU: La stratégie s'appuie sur quatre principes clés

Polarité

le territoire à l'échelle des courtes distances

Conforter les pôles de vie afin de contribuer à diminuer les distances de déplacements, à promouvoir les modes alternatifs et réduire la part des déplacements motorisés individuels, ...

Proximité

l'espace public à l'échelle du piéton et du cycliste

Valoriser dans les pôles urbains, la qualité des espaces publics pour les modes urbains par excellence, le piéton, le vélo mais aussi le transport collectif, tout en modérant la place de la voiture.

Inter-Polarités

le territoire à l'échelle des réseaux de déplacements

Relier les différents pôles de vie entre eux de manière complémentaire entre les réseaux de transport urbain, départemental, régional ferroviaire, les réseaux de voirie structurante et cyclables,

Comportemen

à toutes les échelles du territoire

Inciter et accompagner le changement de comportement grâce à:

→ L'information, la sensibilisation, le conseil en mobilité et à l'encouragement aux nouvelles pratiques (l'autopartage, les innovations, ...)

→ L'accompagnement des évolutions des besoins de déplacements (gestion des temps, amélioration des services).



Perspectives 2030



5

Les perspectives 2030 et les actions 2010-2015

Du schéma de hiérarchisation de la voirie au plan de modération des vitesses

Schéma de hiérarchisation 2030 sert de base à la mise en place d'un plan de modération des vitesses au niveau de l'agglomération et à la généralisation des zones apaisées.

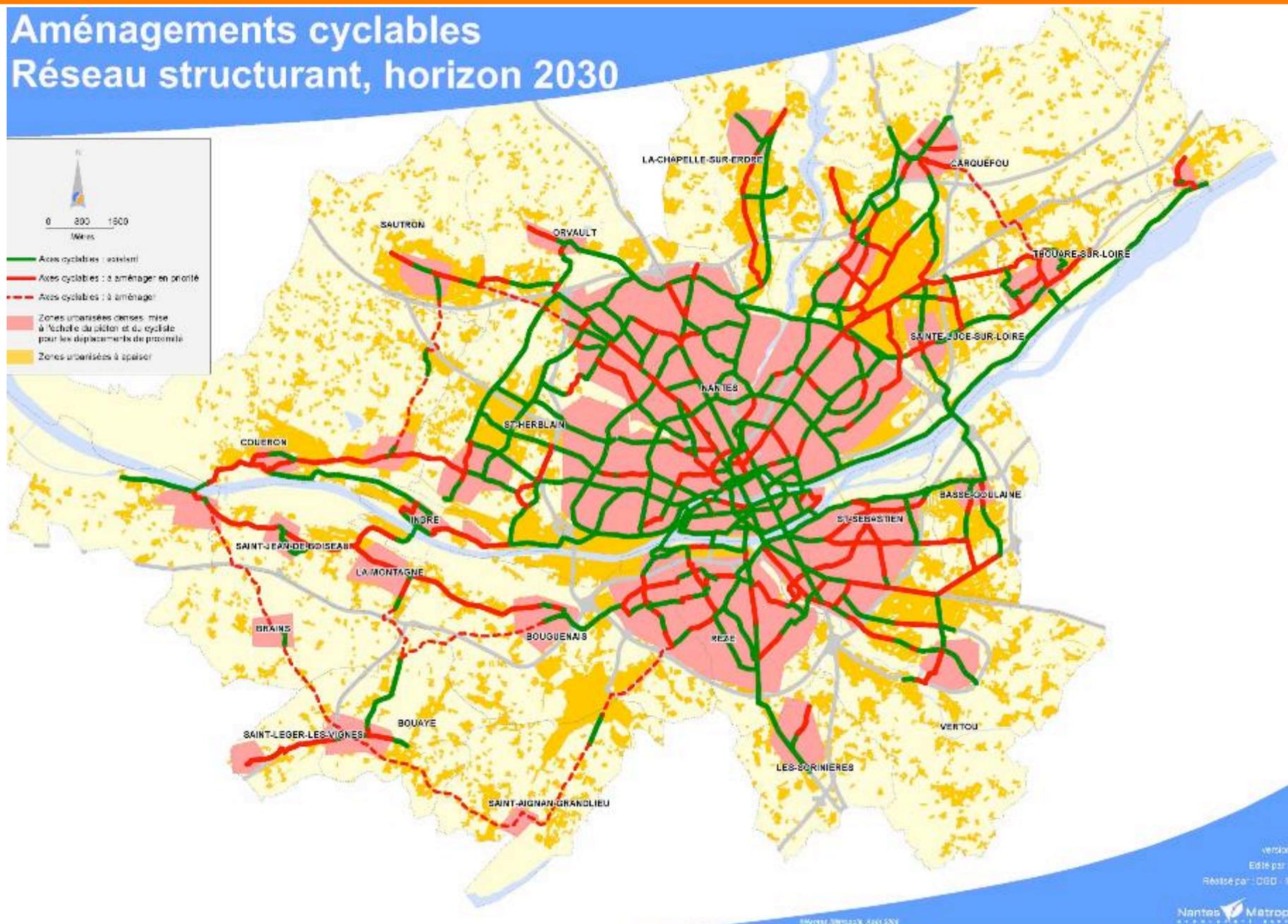
Document de travail





Les perspectives 2030 et les actions 2010-2015

Aménagements cyclables Réseau structurant, horizon 2030



version 1.0
Edité par : CG
RATisé par : DGD - VDA



Vos propositions et les éléments de réponses de NM



1. Un besoin impératif d'anticipation

Conforter une culture de la mobilité dans l'urbanisme

Proposition 1: Une étude de mobilité obligatoire pour chaque projet urbain

Réponse : Se doter d'**outils** pour garantir la prise en compte des conditions d'une mobilité durable dans tout projet urbain :

- établissement d'un guide métropolitain d'éco quartier précisant les **exigences de mise en cohérence urbanisme/déplacements**
- établissement d'une **charte d'aménagement de l'espace public**
- outils :
 - **rapport d'impact mobilité** pour tout projet significatif
 - **contrat d'urbanisation d'axe TC**

Se déplacer moins ou mieux?

Proposition 2: Suivre l'évolution des comportements à travers de grandes enquêtes sociologiques

Réponse: Une **enquête ménage en 2014** et des enquêtes qualitatives dans le cadre du Plan climat territorial (volet déplacements)



1. Un besoin impératif d'anticipation

 **Intégrer vraiment les exigences du développement durable**

Proposition 3: Penser les ruptures, engager une politique d'information et d'expérimentation à la hauteur des enjeux, anticiper les modifications de comportements

Réponse:

Sensibiliser et informer les citoyens : conforter le **conseil en mobilité** (plans de mobilité d'entreprises, de zones d'activités, d'écoles..., missionner des ambassadeurs du plan climat qui seront notamment des **ambassadeurs de la mobilité**, référents locaux, mettre en œuvre des **plates-formes mobilité/emplois** dans les quartiers sociaux....

Accompagner les nouveaux rythmes urbains et encourager les pratiques de mobilité durable :

- adapter **l'offre TC** (service de nuit, élargissement de l'amplitude journalière, amélioration des fréquences...)
- articuler les **temps de la ville** avec les services déplacements (horaires des universités, de certains services publics...)
- développer le concept de **bouquet de services** (création de la carte Liber'tan, 1^{er} développement d'une carte multiservices de mobilité
- expérimenter des **services innovants** : abonnements combinaison TC-vélo, location de vélos pliants ...



1. Un besoin impératif d'anticipation

Réfléchir à la troisième dimension de la mobilité

Proposition 4: réexaminer les projets existants au regard de la dimension aérienne et souterraine de la mobilité et auditer sérieusement un certain nombre de projets issus de la société civile

Réponse : une **étude prospective des besoins de mobilité sur l'Île de Nantes** (échanges et transit) pour rechercher **toutes solutions de franchissements tous modes** nécessaires à l'accompagnement des mobilités, mener une analyse comparée des solutions avancées et proposer des scénarii d'ici 2015 en vue de permettre les arbitrages et l'éventuel engagement de projet.

Approfondir le débat modes individuels –modes collectifs

Proposition 5: Réexaminer les politiques publiques sous l'angle de la dualité « individuel-collectif »

Réponse: les objectifs du PDU prennent en compte **6 modes de déplacements** : la marche à pied, le vélo, le TC, la voiture-passager, la voiture conducteur et le deux-roues motorisé. Les deux derniers constituent les **modes motorisés individuels** et les 4 premiers des **modes alternatifs**.

A noter que les modes individuels motorisés peuvent aussi être vertueux : la voiture partagée, les véhicules combinés à d'autres modes de déplacements...

Le PDU a pour objectif de garantir la performance de tous les modes, y compris la voiture dans son domaine de pertinence.



1. Un besoin impératif d'anticipation

Gérer les temporalités

Proposition 6: Mettre en chantier une gestion des temporalités, s'appuyer sur la marche à pied et le vélo, prendre en compte la dimension du temps dans les plans de mobilité des entreprises, s'attaquer d'abord à des objectifs ciblés (universités, services publics, ...)

Réponse : engager **une réflexion et des expérimentations** sur les **temps de la ville** pour mieux réguler les déplacements quotidiens aux heures de pointe (université, certains services publics et entreprises...)

Anticiper les bouleversements du numérique

Proposition 7: Mettre en œuvre un portail de services numériques pour la mobilité

Réponse:

- création d'un **schéma directeur d'informations multimodales** intégrant les sites existants (Tan, Nge, Destinéo, Bicloo, Marguerite, info-circulation...)
- Evolution de **Destinéo, Liber'tan, Transway, Inforcirculation** vers une information multimodale



2. La gouvernance politique de la mobilité

Conforter la coopération entre les collectivités

Proposition 8: Inventer un outil de concertation-action à l'échelle de l'aire urbaine

Réponse : création d'une **conférence permanente des autorités organisatrice des transports et déplacements.**

Exemple de thématiques à aborder: tarifications combinées, pôles d'échanges et services associés, systèmes d'information communs, complémentarité du maillage des réseaux...

Observer les flux à tous les niveaux

Proposition 9: Créer un outil global d'observation des flux de mobilité à tous les niveaux

Réponse:

- Enquête ménage** 2014 sur l'aire urbaine,
- développement des **observatoires et d'outils prospectifs d'évaluation des besoins futurs de déplacements** liés au développement du territoire
- Un **rapport annuel** qui fera l'objet d'une restitution



3. L'optimisation et le développement des réseaux existants

☒ **Objectif: 1h maximum d'un point à un autre de la communauté urbaine quel que soit le mode ou la combinaison des modes**

Réponse : voir ci-dessus objectifs du PDU

☒ **Renforcer le réseau de transports collectifs**

Propositions 10:

Poursuivre une politique de transport en site propre

Construire un système global de transport

Réaliser le « contournement » par les transports collectifs

Mieux desservir certains quartiers

Mettre en œuvre une politique « confort-sécurité »

Reprendre le dossier « navettes fluviales »

Réponse :

-une **perspective de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030** sous condition de développement urbain approprié : un réseau structurant maillé avec des lignes de rocade, des lignes de tramway prolongées au-delà du périphérique, des lignes chronobus pour desservir chaque commune...

- la poursuite de la coordination des réseaux départementaux, régionaux et urbains pour un **réseau global au service de l'utilisateur,**

-**Navettes fluviales:** les conclusions de l'expérimentation menée conduisent à privilégier les services de « passeur ».



3. L'optimisation et le développement des réseaux existants

Dépasser la guerre des modes: la place de la voiture

Propositions 11:

Augmenter la fluidité de la circulation par une optimisation technique

Engager une réflexion et un débat public sur le périphérique

Traiter l'accès des artisans, des livreurs, ...

Développer l'auto-partage

Expérimenter de nouvelles formes de partage de certains axes

Réponse :

- poursuivre **l'optimisation et la gestion du périphérique** (équipements de gestion), formaliser le **parti d'aménagement du périphérique** dans une logique d'homogénéisation de l'infrastructure avec maintien d'une capacité à 2X2 voies.
- hors périphérique, améliorer le **suivi et la gestion en temps réel de la circulation**,
- mettre en place des **plans de modérations de vitesse** dans tous les secteurs urbains où la vie locale prédomine : les zones apaisées,
- Améliorer **les conditions d'accès pour les artisans et les livreurs** en zone à trafic limité
- Autopartage** : soutenir le service existant, encourager les systèmes d'autopartage privé non-commerciaux ou associatifs



3. L'optimisation et le développement des réseaux existants

☒ Augmenter la marche à pied

Propositions 13:
Mettre en œuvre un plan piétons

Réponse :

- définition d'un **plan piéton** ainsi que de **24 plans communaux modes doux**,
- des **plans de modération des vitesses** permettant la **généralisation des secteurs apaisés** dans toutes les centres urbains.
- une charte d'aménagement et de gestion de l'espace public** garantissant la prise en compte du piéton et la qualité de l'espace public.

☒ Traiter la question des taxis et le transport à la demande

Propositions 14:
Engager une étude globale sur le transport à la demande

Réponse :

- ✓ Conforter le rôle des **taxis** en tant qu'**offre complémentaire des transports collectifs :**
 - ouvrir le chantier du dimensionnement de l'offre du service des taxis et de son organisation
 - Renforcer la place du taxi dans la chaîne des déplacements
- ✓ Définir une organisation logistique viable (soutien des démarches de solidarité) à l'intention des communes pour le transports à la demande des personnes à faible mobilité habitant des écarts peu ou non desservis par les TC.



3. L'optimisation et le développement des réseaux existants

Assurer la distribution des marchandises

Propositions 15:

Recourir au fleuve et aux rivières

Utiliser le ferroviaire, le tramway et ... le vélo

Gérer un dépôt de marchandises pour le centre-ville

Réponse :

-Marchandises en ville : faire converger vitalité économique et apaisement des circulations :

- en partenariat avec les professionnels : mise en place d'une réglementation concertée, gestion des aires de livraisons, soutien aux pratiques innovantes notamment le recours aux véhicules propres.

-Organisation et implantation des activités logistiques :

-Optimiser les contraintes du réseau routier structurant

-Réaliser un schéma logistique métropolitain

-Valoriser les opportunités de transport multimodal en lien avec les partenaires

-Étudier l'évolution du MIN



3. L'optimisation et le développement des réseaux existants

Organiser le stationnement

Propositions 16:

Procéder par expérimentations

Lutter contre le stationnement abusif entravant les modes doux

Réponse : Conforter la **maîtrise du stationnement** :

- extension du stationnement géré** en zone centrale et en parallèle poursuite du développement et de la gestion des P+R,
- Engager une réflexion sur l'évolution du rôle des P+R,
- Dans le cadre des plans de mobilité d'entreprises, trouver des accords avec les entreprises pour expérimenter la **mutualisation des parkings privés de stationnement** dans les secteurs les plus urbains,
 - parcs de stationnement : mettre en place des dispositifs encourageant **l'autopartage, le covoiturage,**
- supprimer le **stationnement en épi** sur les boulevards au profit d'un stationnement latéral afin d'éviter le débordement des véhicules sur la bande cyclable,
- Instaurer une norme stationnement plafond pour les bâtiments à vocation de bureaux, dans les secteurs bien desservis par les TC



4. L'apaisement de l'espace urbain

Propositions 17:
Multiplier les expérimentations
Augmenter le périmètre des zones 30
Approfondir la question du péage urbain

Réponse :

- ✓ A partir du schéma de hiérarchisation des voies, **généralisation des zones apaisées**, là où la vie locale le justifie, par la **modération des vitesses**.
- ✓ Elaboration d'un code de la rue métropolitain





5. L'étoile ferroviaire et la structuration d'un nouveau territoire de vie

Propositions 18:

Affirmer dans le PDU la règle du maintien de toutes les voies ferroviaires existantes

Mettre en chantier un grand schéma directeur ferroviaire

Densifier dès maintenant autour des gares,

Traiter la question du tunnel de Chantenay

Réponse :

- ✓ Inscription de Nantes Métropole dans le **réseau LGV et fret dans le cadre du SNIT**
- ✓ Participer à l'avancement du **schéma ferroviaire 2030** : évolution de l'offre périurbaine, express régionale et grandes lignes.
- ✓ Poursuivre avec la Région le **développement de l'offre ferroviaire** et l'aménagement des **gares**
- ✓ Accompagner le projet de développement de la **gare de Nantes**
- ✓ La stratégie commune PDU-PLH d'articulation urbanisme/déplacements vise une **densification des projets urbains à proximité des transports collectifs** (priorisation des projets PLH dans les 700m autour des gares, des pôles d'échanges, des arrêts TCSP et des centralités de quartiers ou de communes)



6. L'île de Nantes un cas d'école en matière de mobilité

Propositions 19:

Remettre à plat l'ensemble de la problématique « déplacements » de l'île de Nantes

Reformuler le projet comme référence en matière de mobilité

Réponse :

- ✓ L'île de Nantes est appelée à faire **partie intégrante du centre de l'agglomération**. A ce titre, elle est intégrée à la démarche en projet d'une grande **zone apaisée** dans le centre de l'agglomération (généralisation des zones 30, zone de rencontre, zone piétonne) favorable au piéton et au vélo.
- ✓ L'île de Nantes est aussi, compte tenu de sa situation géographique un **lieu d'échanges et de transit** et à ce titre elle constitue un lieu à enjeux en terme de déplacements. L'île sera ainsi au centre des réflexions envisagées sur le **schéma ferroviaire** et sur la **problématique des franchissements de la Loire**.



Annexes



Les actions du PDU 2010-2015



I. Polarité :

Organiser la ville des courtes distances autour de polarités et des axes structurants de transports collectifs

Fiche 1: Mettre en cohérence les politiques d'aménagement et des déplacements

Fiche 2 : Se doter d'outils pour garantir la prise en compte des conditions d'une mobilité durable dans tout projet urbain

I.

Construire l'espace public à l'échelle du piéton et du cycliste

Fiche 3: Privilégier la pratique de la marche et du vélo

Fiche 4: Faire de l'espace public un espace pratique, confortable, lisible et accessible à tous

Fiche 5: Conforter la maîtrise du stationnement public et agir sur le stationnement privé

Fiche 6: Organiser le transport de marchandises en ville afin de faire converger vitalité économique et apaisement des circulations tout en limitant l'impact environnemental



III. Inter-

Organiser le maillage pour tous les modes de déplacement desservant et reliant les pôles de vie du territoire

Fiche 7: Conforter la complémentarité des réseaux de déplacements

Fiche 8: Poursuivre le développement de l'offre de transports collectifs en lien avec les évolutions urbaines

Fiche 9: Inciter à l'usage raisonné de la voiture et améliorer la sécurité des déplacements

Fiche 10: Améliorer l'intégration de Nantes Métropole dans les réseaux routiers, maritimes, ferroviaires et aériens

Fiche 11: Conforter le rôle des taxis en tant qu'offre complémentaire des transports collectifs

Fiche 12: Optimiser l'organisation et l'implantation des activités logistiques et génératrices de trafic

Fiche 13: Conforter la position de Nantes Métropole dans les organisations nationales et européennes



IV. Comportement

Sensibiliser le citoyen et encourager les nouvelles pratiques

Fiche 14: Sensibiliser et informer les citoyens

Fiche 15: Accompagner les nouveaux rythmes urbains et encourager les pratiques de mobilité durable

V. Suivre/évaluer

Suivre et évaluer le PDU

Fiche 16: Suivre et évaluer le PDU pour l'adapter en permanence aux évolutions en matière de déplacements

→ **Conforter les dispositifs de suivi et d'évaluation du PDU:** Enquête des déplacements des ménages en 2014

→ **Créer des instances de suivi et d'évaluation:** un comité de suivi politique et technique,

→ **Faire participer les acteurs associés et les citoyens à l'évaluation du PDU**



pdu@nantesmetropole.fr