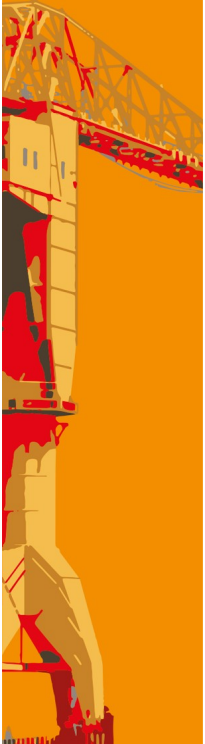


La marche : vers une mobilité de proximité douce et apaisée

La marche : tous piétons !
Mardi 29 septembre 2020 - Hasparren

Simon CITEAU

Adjoint en charge des déplacements doux et du quartier Doulon-Bottière



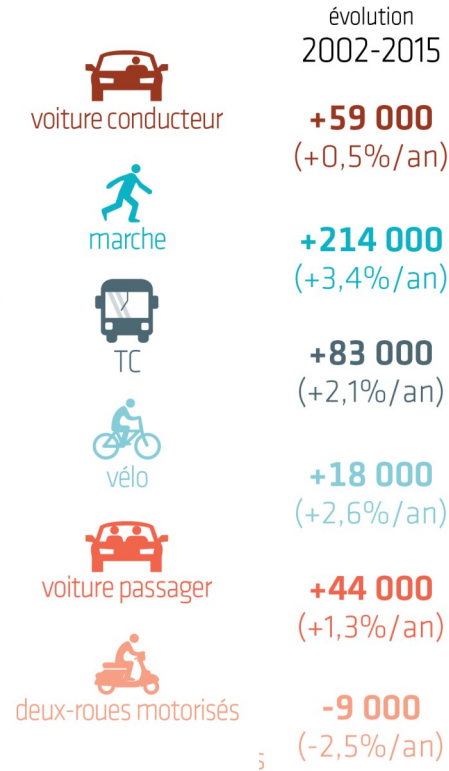
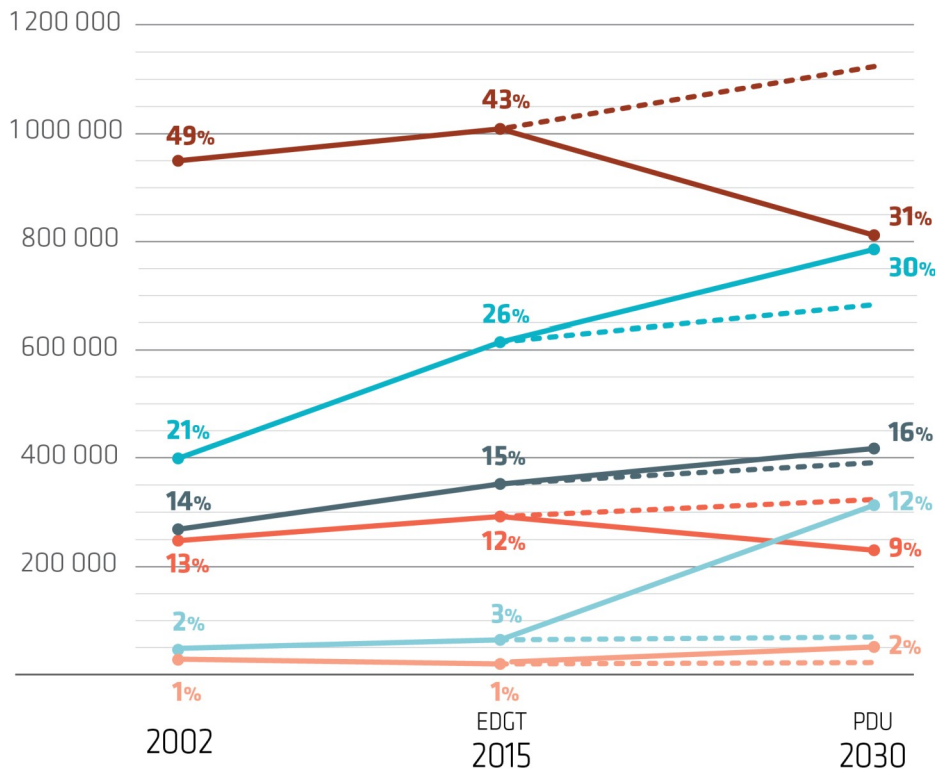
Plan de présentation

- **Éléments de contexte nantais – PDU**
- **Illustration d'actions réalisées dans le cadre de l'urbanisme tactique**
- **Zoom sur deux projets urbains dans le quartier Doulon – Bottière**
- **La ville du 1/4 d'heure**

Constat 1 : une évolution forte des pratiques de mobilité mais qui ne se traduit pas encore sur les volumes

> pour la voiture, la réduction de la part modale ne s'est pas accompagnée d'une baisse du volume

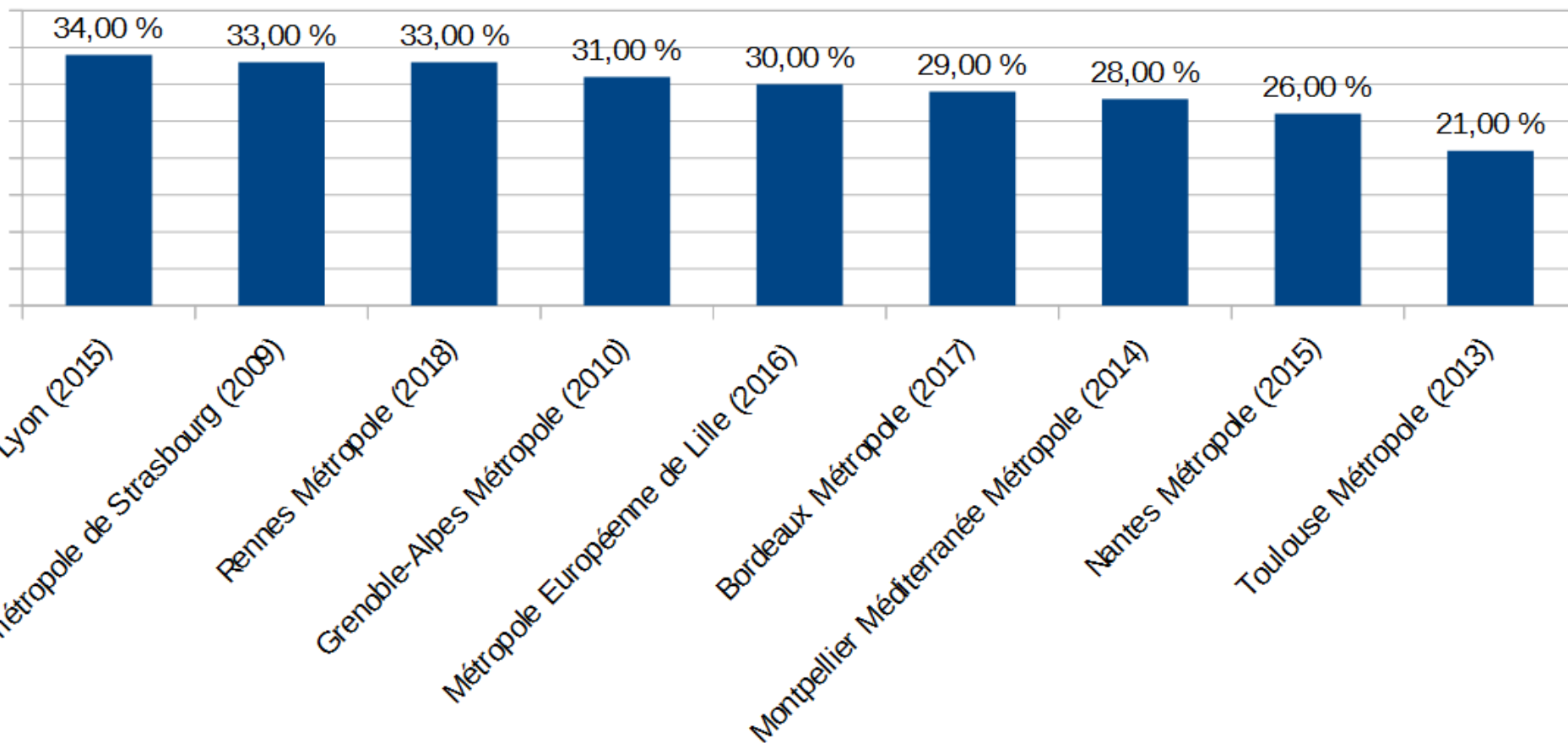
dep/j



— Tendance observée et objectifs fixés
 - - - - - Si maintien de la tendance observée

Même si la marche enregistre la plus forte progression

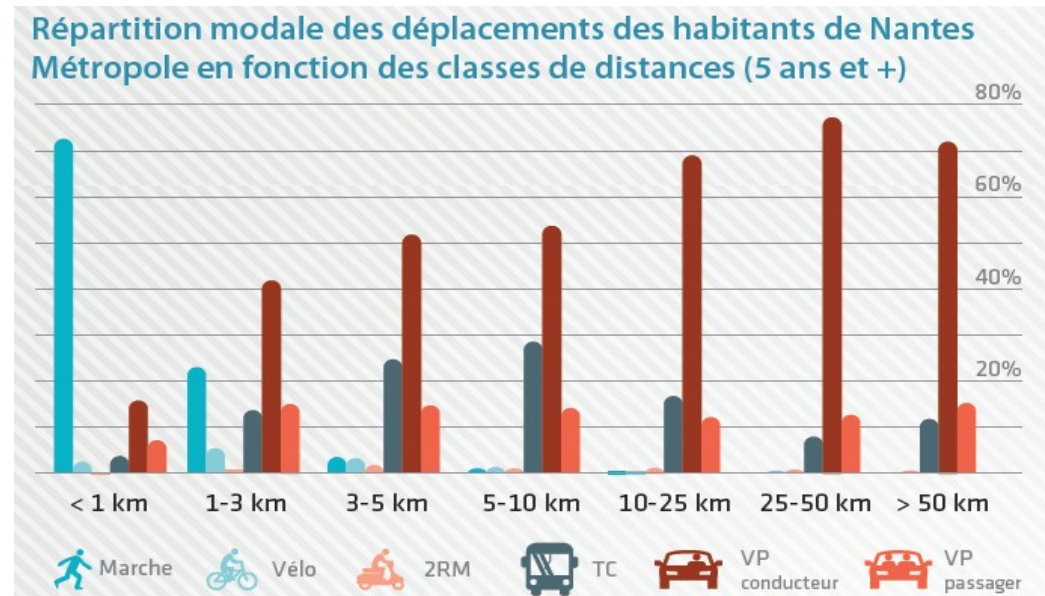
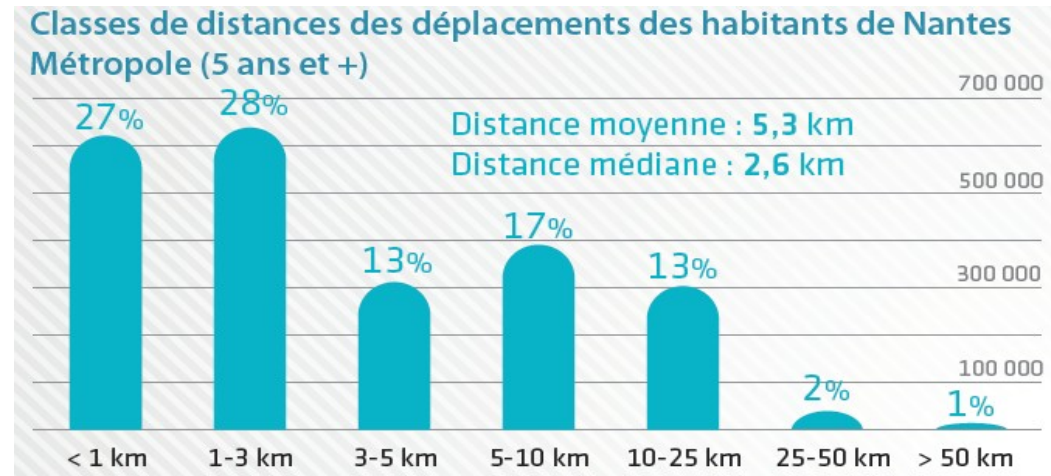
Constat n° 2 : la marche est plus faible comparativement à d'autres agglomérations



Constat n° 3 : 55% des déplacements font moins de 3 km, et 40% de ces déplacements sont réalisés en voiture (conducteur/passager)

Le potentiel du report vers la marche et le vélo est important (21 % des déplacements) :

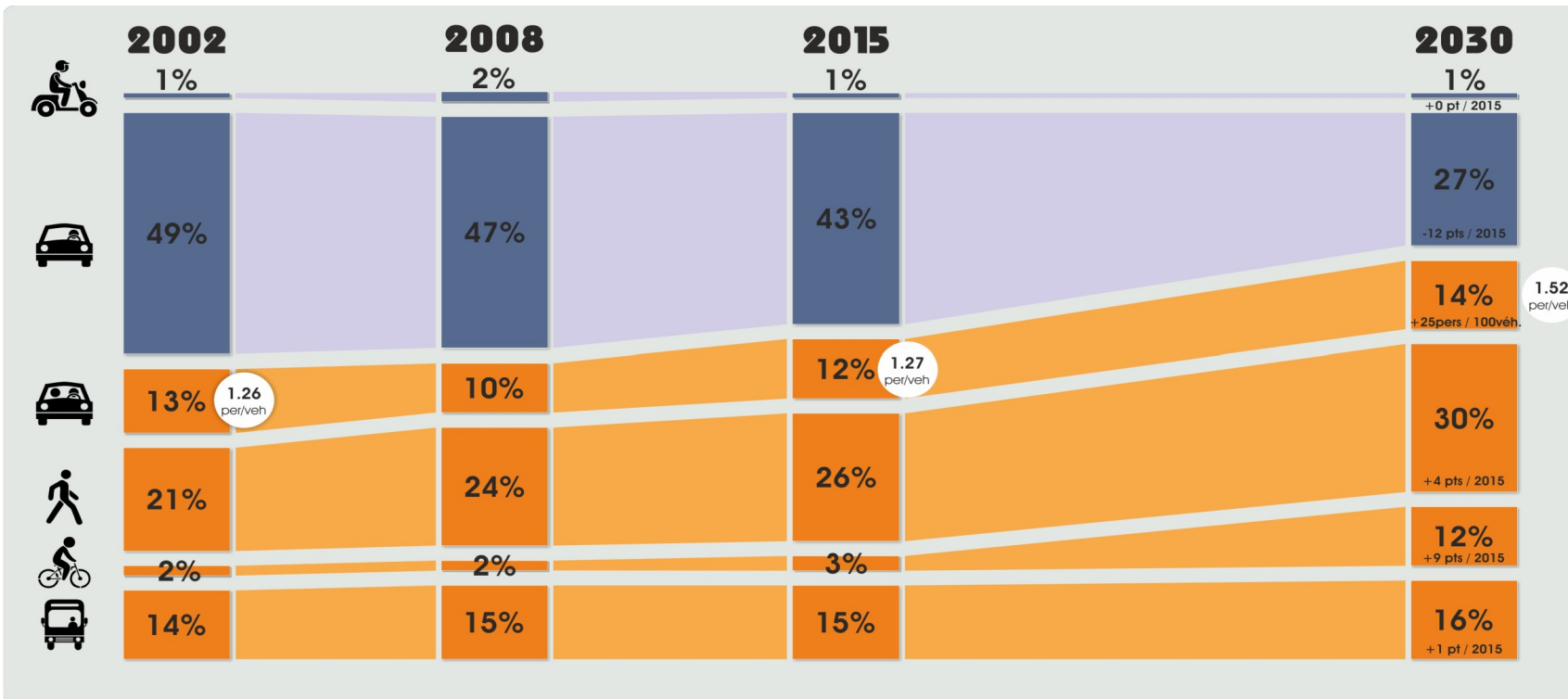
- > près d'un déplacement sur 4 de moins de 1 kilomètre et près d'un déplacement sur 2 entre 1 et 3 kilomètres sont réalisés en voiture conducteur
- > c'est sur la classe de déplacements entre 1 et 3 kilomètres que la voiture enregistre le plus grand nombre de déplacements



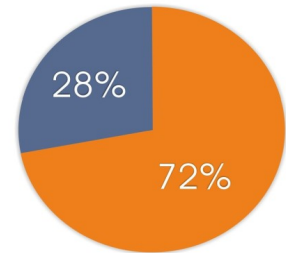
Une ambition forte :

=> 3/4 des déplacements en modes partagés ou actifs

=> 1/4 en modes motorisés individuels



PDU 2018-2027



PDU 2010-2015

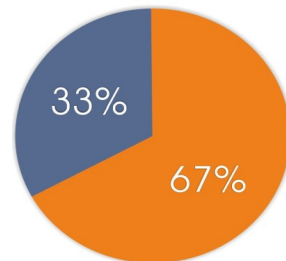


Illustration d'actions réalisées dans le cadre de l'urbanisme tactique



Zoom sur deux projets urbains du quartier Doulon – Bottière



Un quartier situé à l'est de Nantes :

- Plus de 34 000 habitants
- Une coupure urbaine liée au tramway / tram-train
- Proximité avec l'Erdre & La Loire non valorisée
- Traversé par le périphérique nantais
- Un des micro-quartiers le plus pauvre de France

Deux grands projets qui entrent en phase opérationnelle :

- Bottière-Pin Sec : Rénovation urbaine sur un quartier prioritaire => projet ANRU
- Doulon-Gohards : Extension urbaine => « La Ville Fertile »

Bottière-Pin Sec

Urbanisme des années 60/70 :

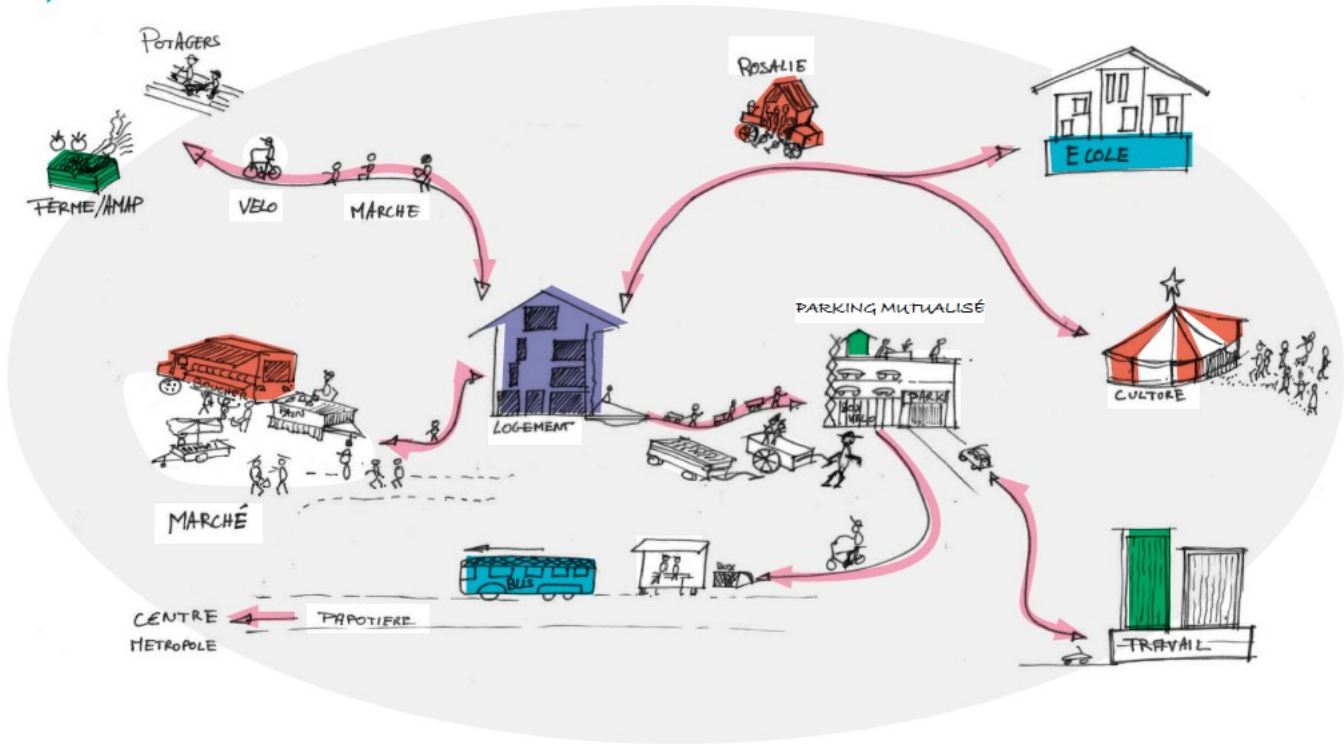
Plus de 85 % logements sociaux

Projet ANRU

Sentiment abandon renforcé avec le nouveau quartier voisin

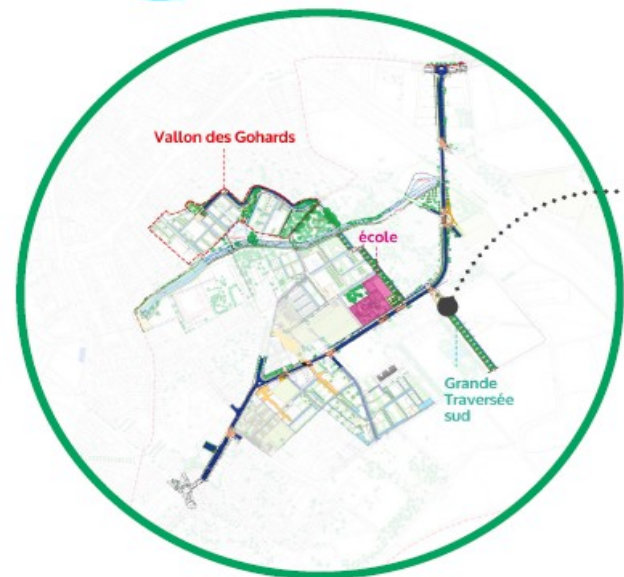


Vallon des Gohards : des espaces mutualisés



Doulon-Gohard : Une grande traversée pour rejoindre la Loire et l'Erdre

Requalification des espaces publics : la grande traversée sud



AVANT



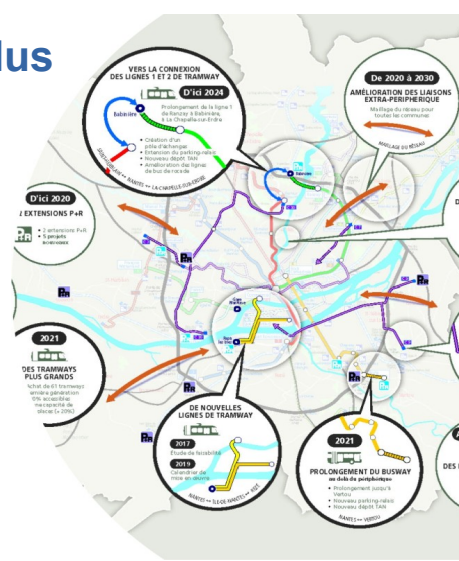
APRÈS



Merci de votre attention

Annexes

Des services plus performants



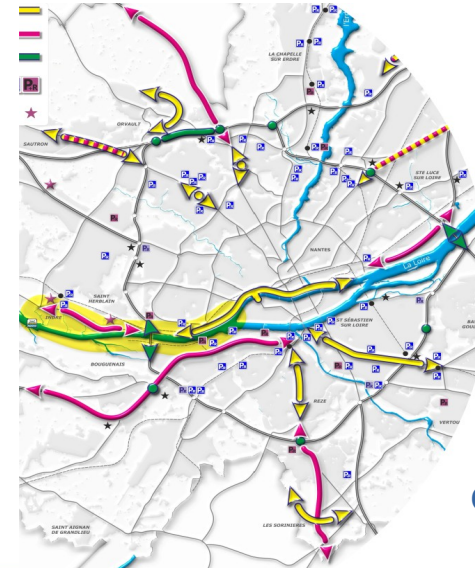
Une mobilité, de proximité, douce et apaisée

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Les actions emblématiques 2018-2027 Quatre grandes affirmations



Une Métropole facile et connectée



Un usage plus « propre » et plus collectif de la voiture



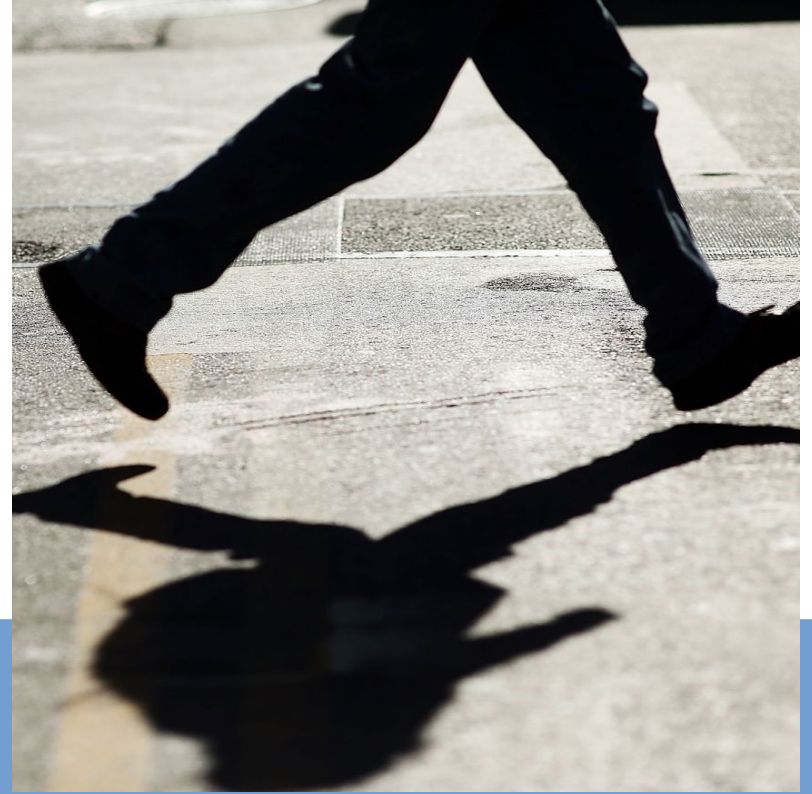
Une mobilité de proximité douce et apaisée

- 70 % de la voirie apaisée (plans communaux ville apaisée et des déplacements doux)
- Ecomobilité scolaire
- Qualité de l'espace public (consolidation de la charte d'aménagement)
- Schéma directeur des aménagements vélo (itinéraires structurants, franchissements des infrastructures et cours d'eau, stationnement, ...)
- Schéma stratégique piéton

La proximité : priorité d'action

61% des déplacements sont réalisés dans la commune de résidence

55%	40%
des déplacements font moins de 3 km	de ces déplacements sont réalisés en voiture (conducteur/passager)



Les objectifs :

favoriser les déplacements de proximité :

- rapprocher lieux d'habitat, de services et d'emploi et mieux articuler le développement du territoire avec les services de mobilité (articulation des documents stratégiques),
- Améliorer la qualité des espaces publics
- Mieux partager l'espace public par la généralisation de la ville apaisée et développer des cheminements piétons et vélos plus sécurisés

La proximité : priorité d'action

Rapprocher lieux d'habitat, de services et d'emploi et mieux articuler le développement du territoire avec les services de mobilité

> forte articulation du PDU avec le Plan Local d'Urbanisme métropolitain et le Programme Local de l'Habitat : élaboration conjointe

- Construire une Métropole de proximité ou dite « des courtes distances »
 - Privilégier le développement urbain à l'intérieur du périphérique (là où l'offre de mobilité est plus dense et plus attractive), mixte à l'extérieur du périphérique, dans les centralités
 - Valoriser les pôles d'échanges comme lieux de développement urbain
 - Construire une métropole multipolaire organisée autour du réseau structurant de transports collectifs
 - Rendre attractifs les modes actifs par le développement d'un maillage urbain fin et continu

La proximité : priorité d'action

La généralisation des zones de circulation apaisées sur l'ensemble du territoire de la métropole – Objectif 70 % à 2027

- En 2020, la voirie apaisée représente environ 1220 kilomètres sur la métropole, soit 52% de la voirie totale (+ 640 km de linéaire en voirie apaisée entre 2015 et 2020 dont 320 km sur Nantes à partir du 31/08/2020 (mesure expérimentale pour accompagner le dé-confinement))
- Une concentration des aires piétonnes dans les centralités : le centre-ville de Nantes avec 24 ha en 2020 (0,7ha en 2000) et une Zone à Trafic Limité dans le centre-ville





■ Pourquoi un schéma stratégique piéton ?

- Identifie le cadre de l'action de la Métropole en faveur de la marche
- Conforte le caractère transversal de l'action
- Pose les principes stratégiques qui constituent le socle des actions
- Porte un changement de paradigme en termes de conception de l'espace public et de développement du territoire



▪ Les objectifs

Augmenter la marche et la conforter dans ses rôles divers (mobilité, santé publique, environnement, cohésion et lien social, etc.)

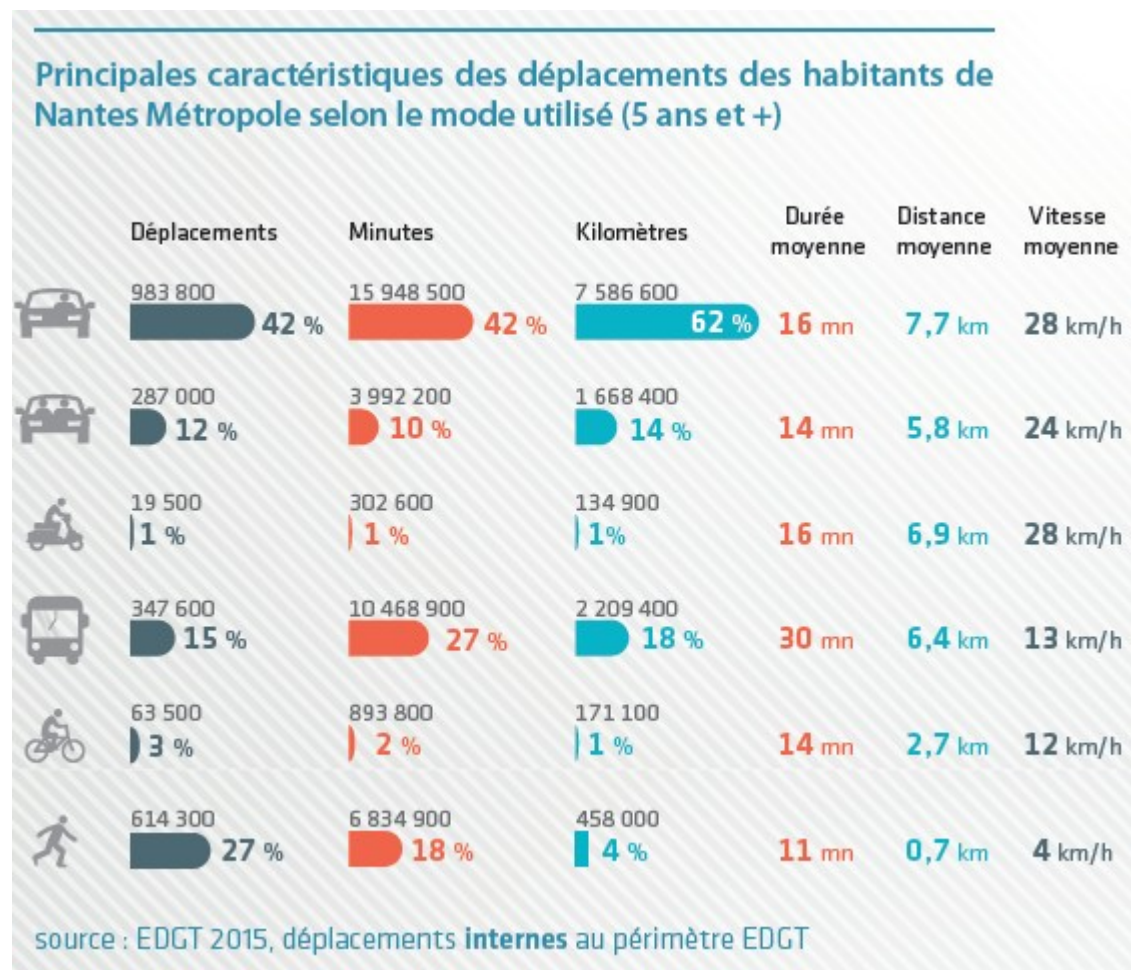
+ 4pts, de 26 % en 2015 à 30 % en 2030

Les objectifs opérationnels

- Favoriser les déplacements de courtes distances et développer le maillage piéton ;
- Donner sa place au piéton sur l'espace public ;
- Garantir l'équité d'usage des espaces publics, l'accessibilité des espaces publics ;
- Réduire les accidents impliquant un piéton et leur gravité ;
- Améliorer la qualité des espaces publics et des ambiances urbaines ;
- Valoriser la marche et inciter au report modal



- **Constat n° 4 un budget temps et distance de la marche encore en deçà des recommandations de l'OMS (30 mn de marche active)**



MAITRISE DES DEPENSES

par une optimisation
des coûts pour
la collectivité
comme pour
l'utilisateur

Environnement, santé publique transition énergétique

par une politique
de mobilité sobre
en énergie et
contribuant
au Plan Climat

MOBILITE POUR TOUS

par une offre de
déplacements
adaptée à tous les
territoires et
usagers

ATTRACTIVITE

pour une métropole
européenne,
attractive, rayonnante
et dynamique

CADRE DE VIE et BIEN-VIVRE ENSEMBLE

par un espace public
apaisé et de qualité



5 orientations stratégiques à l'horizon 2030 :

- Innovation et changement de comportement de mobilité
- Articulation des politiques urbaines et de déplacements
- Agencement et qualité de l'espace public
- Renforcement la coordination des réseaux de déplacements
- Co-construction de la politique publique de déplacements

1 plan d'actions 2018-2027 :

16 fiche-actions

58 actions

Coût global sur 10 ans : **3,3 milliards €**

Coût pour Nantes métropole : **2,9 milliards €**