



1

### III. ORGANISER LE QUARTIER, LIEU DE FLUX ET DE REFLUX > Les déplacements et la mobilité

## Le partage de la voirie

### COMPRENDRE

#### Contexte et enjeux

L'adage « la ville doit s'adapter à la voiture » (G. Pompidou 1971), a entraîné une recomposition de la voirie des centres anciens pour faciliter les déplacements automobiles. La voiture a dominé l'espace public, au détriment des autres formes de déplacements. L'essor des mobilités durables tend à renverser cette hiérarchie, fait émerger des enjeux d'accessibilité et de régulation de l'usage de l'espace public et de la voirie. Rechercher un partage équilibré en limitant l'emprise de l'automobile est nécessaire pour permettre la circulation des usagers et des modes de déplacements, ce qui implique de créer des conditions de cohabitation. Des aménagements doivent favoriser l'accessibilité de tous les modes de transport, sécuriser les déplacements notamment ceux des usagers vulnérables, promouvoir un confort d'usage des espaces publics et des voiries.

Ce partage équilibré favorise la pacification des centres anciens et le développement de la vie locale, participant à leur redynamisation.

#### Objectifs généraux

1. Partager la voirie, favoriser accessibilité et cohabitation des modes de déplacements
2. Aménager des espaces apaisés et sécurisants
3. Pacifier les centres anciens et développer la vie locale

### AGIR

#### Organiser la planification des déplacements

Le PDU est le document cadre à privilégier, permettant d'élaborer un projet global de mobilité à l'échelle d'une agglomération. Il définit les principes d'organisation et coordonne les politiques sur les déplacements des personnes selon 11 objectifs stratégiques, parmi lesquels :

- Opérer un partage équilibré de la voirie entre les différents modes de transport ;
- Assurer un équilibre entre les besoins de mobilité et ceux de facilité d'accès ;
- Garantir la sécurité de tous les déplacements.

L'intégration des PDU dans les PLUi via des OAP oriente le moyen terme le développement du territoire.

#### « Le code de la rue » : sensibiliser et informer les usagers de l'espace public

La démarche du « code de la rue », engagée par le ministère des Transports, vise à sensibiliser les usagers aux dispositions du code de la route s'appliquant en milieu urbain. Il informe sur les droits et les devoirs de chaque mode. Il fait également évoluer le code de la route en adaptant la réglementation aux pratiques des usagers. De cette démarche sont nés les aménagements d'aires piétonnes, de zones de rencontres et de zones 30 offrant des espaces publics sécurisés et pacifiés.

#### Glossaire

**Grenelle II** : loi portant engagement national pour l'environnement

**Loi Laure** : loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

**Loi SRU** : loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain

**OAP** : Orientations d'Aménagement et de Programmation

**PDU** : Plan de déplacements urbains

**PLUi** : Plan local d'urbanisme intercommunal

**Zones de rencontres** : espaces publics multimodaux (comprenant les déplacements doux et motorisés).

#### Chiffres clés

> L'arrêté du 28 juin 2016 recense les 61 agglomérations de plus de 100 000 habitants qui sont concernées par un PDU.

> 440 zones de rencontres recensées en 2016

Source : Observatoire National des Aménagements - CEREMA

#### Cadre réglementaire

La loi Laure (30/12/1996) rend le PDU obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les lois SRU (13/12/2000) et « Grenelle II » (12/07/2010) enrichissent les orientations du PDU et instaurent sa mise en comptabilité avec les schémas de secteur.

Le code de la rue du programme Une Voirie Pour Tous, traduit en décrets n°2008-754 du et n° 2015-808 introduit notamment les zones de circulation particulières en milieu urbain et des sanctions envers le stationnement gênant.

# NANTES

## L'apaisement, gage d'un meilleur cadre de vie et du bien-vivre ensemble

Nantes Métropole s'est engagée depuis plus de 30 ans dans la mise en œuvre d'une politique très volontariste d'apaisement des ambiances urbaines visant à une meilleure qualité de vie et à une incitation au recours aux modes doux et à la cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacements. La disparition des lignes de tramway en 1958 avait laissé, en son centre, une large place à la voiture. Cinq axes routiers nationaux le fragmentaient et sur ceux-ci transitaient de nombreux véhicules et poids lourds, la rocade n'étant pas bouclée avant 1991, date d'approbation du premier Plan de déplacement urbain (PDU).

Depuis janvier 1985, la mise en service des lignes de tramways modernes a marqué un tournant dans le paysage de la centralité, qualifiée aujourd'hui de « Métropolitaine ».

Les projets de transports collectifs ont été les premiers vecteurs de reconquête de l'espace public dédié à la voiture au profit des autres modes de déplacements : dans les années 90 avec la mise en service des lignes de tramway ; en 2006 avec la mise en service de la ligne du Busway qui a permis de requalifier l'une des principales principales artères routières en boulevard urbain ; en 2012 avec la mise en service des premières lignes Chrono bus et de l'axe vélo Nord-Sud.

Sur le centre historique, le plan de cohérence de la Loire à la gare planifie la poursuite de la reconquête des espaces publics dans la perspective de l'aménagement de la promenade de la Loire à la Gare. Dans les années 90, c'est au tour de la promenade Neptune-Bouffay et sa poursuite devant le château et en direction de la gare.

De nouvelles lignes de tramway nord-sud et est-ouest viendront bouleverser le paysage du centre.



2. Nantes : vue depuis le château des ducs de Bretagne  
2. Cours John Kennedy : un espace multimodal  
3. Séparation des modes de déplacement

De larges espaces ont été créés pour les piétons et les vélos, ainsi la superficie de l'aire piétonne est passée de 0.7 ha en 2000 à 23.7ha en 2020. En 1991, on comptait 40 km d'aménagements cyclables sur la Métropole, aujourd'hui près de 600 km dont plus de 200km sur la ville de Nantes.

La baisse de l'offre de stationnement sur l'espace public et de la vitesse des véhicules motorisés était nécessaire afin de réduire les écarts entre les plus rapides et les plus lents, condition première à l'amélioration de la cohabitation des différents modes. Ainsi fin 2019, 43% des voies à Nantes sont limitées à 30 km/h. Suite au confinement, est expérimentée la mise à 30km/h de plus de 600km de voies soit 80% des axes de la ville.

Cette démarche d'apaisement et de reconquête de l'espace public au profit des modes alternatifs constitue l'une des actions emblématiques du PDU (2018-2027) de la Métropole qui s'engage à l'amplifier sur tout le territoire métropolitain en visant un objectif



## EN BREF

### MAÎTRE D'OUVRAGE

Nantes Métropole

### LE PLUS

- De larges espaces au profit du développement de la marche et du vélo
- Augmentation de la part de la marche et du vélo et réduction de celle de la voiture

- Confortement de la dynamique économique et commerciale du centre
- Valorisation du patrimoine

### LE MOINS

- Des opérations longues et coûteuses
- Une coordination des chantiers dans une temporalité difficile

### POUR ALLER PLUS LOIN

[www.nantesmetropole.fr](http://www.nantesmetropole.fr)

### CONTACT

[PDU@nantesmetropole.fr](mailto:PDU@nantesmetropole.fr)

PUBLICATION JUIN 2021

Auteurs :

Recto : Sites & Cités Remarquables de France.

Verso : Nantes Métropole - Département Déplacements - Direction de la stratégie et des études.

Crédit photos : Nantes Métropole.

