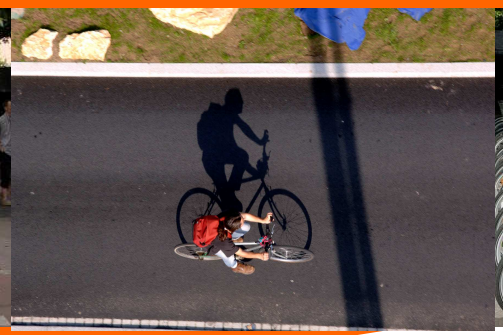
# Politique des déplacements
# Pôle Erdre et Cens



# La politique des déplacements

# La politique des déplacements

La Politique des déplacements de Nantes Métropole consiste à favoriser la mobilité des habitants de l'agglomération en respectant les exigences du Développement Durable.

Aujourd'hui elle se renouvelle avec un nouveau Plan de déplacement urbain (PDU), les lignes Chronobus, le Plan vélo.

Le Plan de Déplacements urbains est un document stratégique qui fixe les objectifs et les actions à mener pour concilier Ville Mobile et Ville Durable.

Les lignes Chronobus visent à améliorer les conditions de transports par le maillage complémentaire du réseau de Transports en Communauté Urbaine de Nantes.

Le Plan vélo vise à faciliter l'usage du vélo sur l'espace public, à renforcer les services liés au vélo, à inciter les habitants à pratiquer davantage le vélo.

## Mai 2010, où en sommes-nous ?

PDU :

- une évaluation du PDU 2000-2010 (en ligne sur le site Internet)
- un diagnostic
- des enjeux et des objectifs
- un Plan d'action en cours de finalisation

Chronobus :

- le choix des lignes et leur tracé
- une concertation préalable en cours
- reste à travailler les aménagements

Plan Vélos :

- les grandes orientations
- des plans vélos par commune à élaborer

# La politique des déplacements

**Une Politique des déplacements largement concertée avec les citoyens de l'agglomération, au cours des années 2009 et 2010**

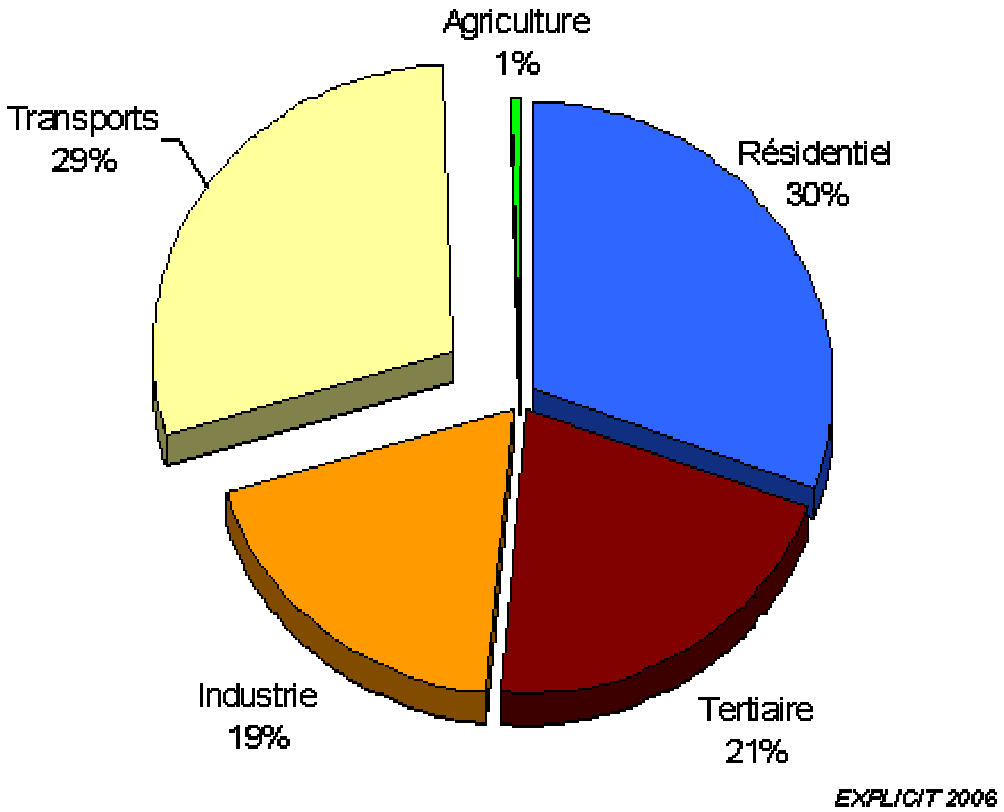
- Avec le Conseil de développement
- Avec le Collectif Transports et les associations
- Avec un atelier citoyen

# Eléments de diagnostic du PDU 2000-2010

# Environnement et cadre de vie

- **Quelques éléments de diagnostic**

**➔ Les déplacements sont responsables de 29% des émissions de GES et 22% des consommations d'énergie**




- **Enjeu : une contribution majeure au plan climat, un environnement préservé et un cadre de vie apaisé et de qualité**

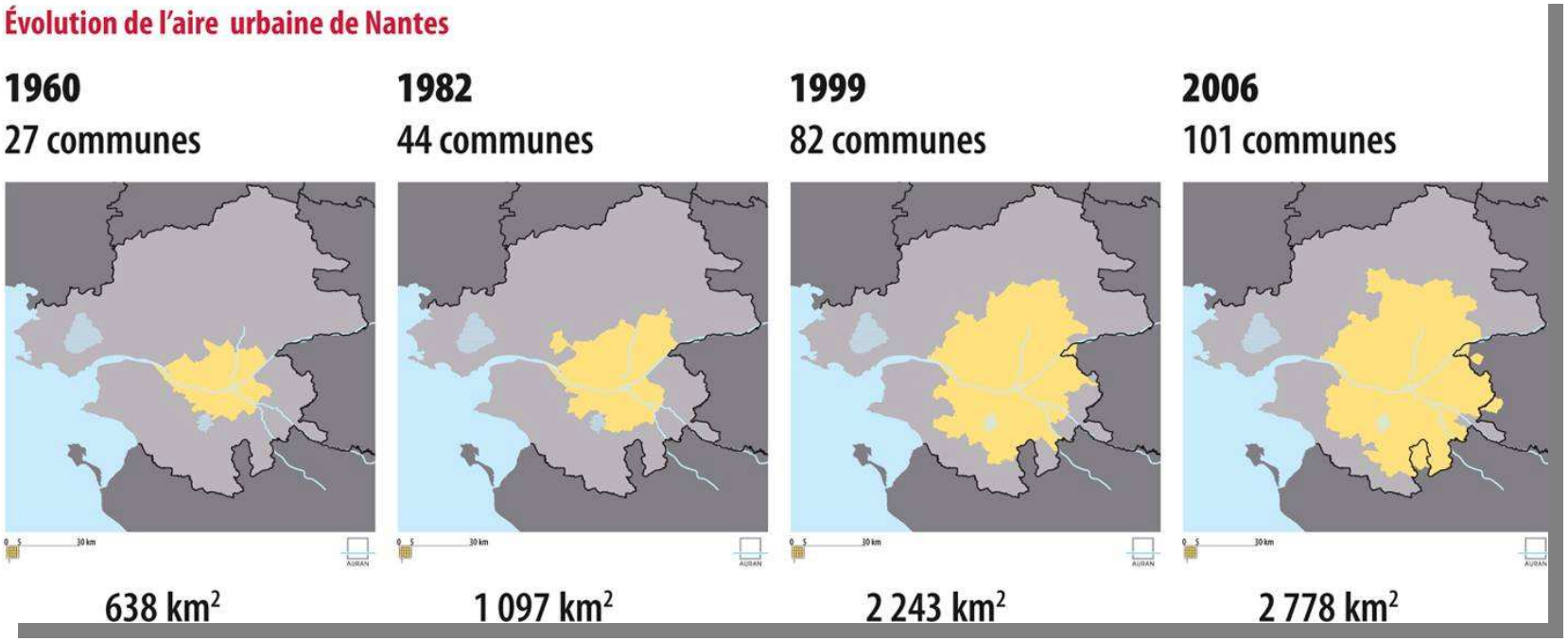
# Etalement urbain

- **Quelques éléments de diagnostic**

➔ **Le territoire de déplacement se dilate**

➔**La surface de l'aire urbaine est 4,3 fois plus importante en 2006 qu'en 1960**

➔**50% de la population de l'Aire Urbaine réside à l'intérieur du périphérique**




- **Enjeu : aux différentes échelles de l'Aire Urbaine, un étalement urbain maitrisé et un développement du territoire qui favorise le recours aux modes alternatifs à la voiture**

# Offre de déplacements et fréquentation en forte croissance

- **Quelques éléments de diagnostic**

**Une croissance de la fréquentation des transports collectifs très dynamique**

- ➔ Evolution de l'offre kilométrique 2000-2008 **+22%**
- ➔ Evolution de la fréquentation 2000-2008 **+36%**

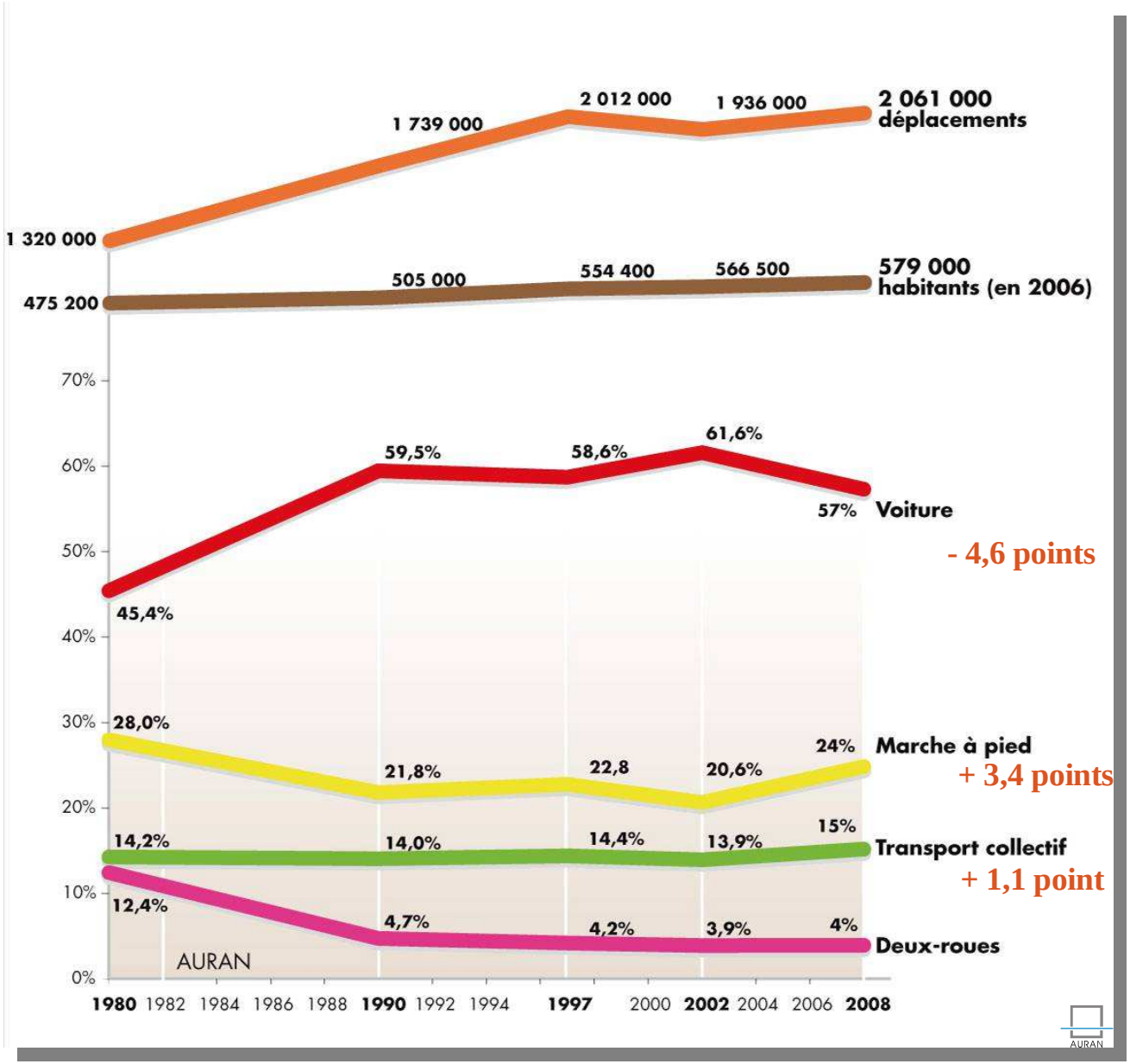
**➔Mais …des points faibles**

**pour les personnes à mobilité réduite, accéder à la ville reste une difficulté :** malgré les mesures déjà prises l'accessibilité n'est pas encore garantie

un réseau jugé encore **trop radial**, moins structuré à l'extérieur du périphérique et **trop centré sur les rythmes scolaires**

- **Enjeu : une offre de déplacements attractive et adaptée aux différents territoires et usagers : accessible, diversifiée, coordonnée**

# Pratiques de mobilité




Enquête 2008 :

=> Diminution importante de la part de la voiture

=>Augmentation de la part de la marche et des transports collectifs

=> Faiblesse de la part des deux-roues

# De bons résultats, mais …

## Des disparités importantes entre l'intérieur et l'extérieur du périphérique

Un objectif atteint à l'intérieur du périphérique, encore lointain à l'extérieur

| | Nantes Métropole 2008 | Habitants Intérieur Périphérique 2008 | Habitants Extérieur Périphérique 2008 | objectif 2010 PDU |
|---|---|---|---|---|
| Voiture | 57% | 49% | 71% | 50% |
| Transport collectif | 15% | 17% | 11% | 18% |
| Autres | 28% | 34% | 18% | 32% |

*source : INSEE et AURAN*

Comparaison des parts modales de Nantes Métropole avec celles des 14 agglomérations françaises de plus de 300 000 habitants ayant un transport collectif guidé.

Le plus : les transports collectifs

Le moins : la part de la voiture

A noter : la marche encore trop faible

| | Nantes Métropole | 14 grandes Agglos fra |
|---|---|---|
| Voiture | 57 % | 53 % |
| Transports Collectifs | 15 % | 11 % |
| Marche à pied | 24 % | 31 % |
| Deux roues | 4 % | 5 % |

*source : INSEE et AURAN*

# Stratégie 2010-2015
# perspectives 2030
# et actions du PDU

# La stratégie

- **PDU: La stratégie s'appuie sur quatre principes clés**

**Pôles de vie**

## La ville 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, …**

**Déplacements**

## 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.**

# La stratégie

- **PDU: La stratégie s'appuie sur quatre principes clés**

Liens entre territoires

## 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,**

Changement de comportement

## 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).**

# Plan vélo
# de l’ agglomération nantaise

# 2009 – 2014

# Le vélo aujourd'hui dans l'agglomération nantaise

- **Une part modale des déplacements encore faible :**
  **2 %** des déplacements tous modes (INSEE 2008)

- **Une progression constatée au cours des 3 dernières années qui tend à s'accentuer :** + 11 % entre 2006 et 2008

- **Un potentiel important (enquête qualitative 2009 - 1000 personnes) :**

  – **63%** des personnes interrogées **possèdent un vélo**,

- **7%** des personnes interrogées déclarent **se rendre au travail à vélo**,
- **Plus on habite en zone dense, plus on utilise le vélo quotidiennement** (16% des personnes interrogées dans la zone intra-boulevard; 7% à l'extérieur du périphérique)
- **Le vélo est considéré comme un moyen de transport à part entière**, plus que comme un loisir, et jouit d'une meilleure image que dans la moyenne des agglomérations françaises.

- **Un objectif à terme de:**

  - **15 % des part modale en cœur d'agglomération**
  - **15 % de part modale pour les déplacements jusqu'à 5km**

# Le plan vélo de l'agglomération nantaise

**Comment développer la pratique du vélo quotidien ?**

- **Renforcer** les services liés au vélo (Bicloo, Ville à Vélo, autres services de locations)

- **Faciliter** l'usage du vélo sur l'espace public :
  - Développer les facilités de stationnement
  - Prendre en compte le vélo dans l'organisation des plans de circulation et l'aménagement de l'espace public
  - Traduire dans les faits le concept de voirie partagée

- **Communiquer et inciter** à l'évolution des comportements de mobilité en faveur de la pratique du vélo

- **Evaluer** les actions mises en œuvre et leur impact sur la pratique du vélo

# Renforcer les services liés au vélo

**Permettre au citoyen d'utiliser le vélo en milieu urbain soit de manière exclusive, soit en complément de l'usage d'un autre mode**

## 1 - Bicloo

- **89 stations, 790 vélos**
- Une nouvelle **extension à l'été 2011** : 99 stations soit 10 stations supplémentaires – 880 vélos

## 2 - Ville à Vélo

- Dès septembre 2009 réorientation du service avec **200 vélos** vers :
  - La **location de flotte aux entreprises,** y compris des VAE (plans de mobilité)
  - La **location de moyenne et longue durée aux particuliers** (le vélo facile sans soucis de stationnement et sans entretien pour un public d'urbains, et pour un usage occasionnel )

## 3 - Vélocampus

- **300 vélos** loués à l'année par l'association Vélocampus aux étudiants pour un usage quotidien
- Afin de répondre à la demande, il est proposé de passer l'offre **à 400 vélos** avec un soutien logistique de Nantes Métropole.

## 4 - Différentes expérimentations dans les mois à venir

**4.1 – Vélos à assistance électrique** : dispositif incitatif de lancement pour 1 an, reconductible. Subventionnement de l'achat de VAE auprès des salariés engagés dans un plan de mobilité (200€ par vélo)

**4.2 – Location de vélos pliants en complément de l'abonnement transport collectif**

# Un principe de prise en compte des modes doux dans toutes les opérations de voirie

**Aménagement de l'espace public : Une prise en compte systématique des modes doux dans les projets neufs et les rénovations lourdes de chaussées:**

La prise en compte du vélo passe par l'expérimentation de nouveaux aménagements, la suppression du stationnement en épis, le traitement des traversées des voies magistrales, la définition des conditions d'apaisement des flux dans les zones 30.

# Des actions thématiques pour faciliter la pratique du vélo

## Rendre la ville plus perméable pour les vélos

- Permettre aux cyclistes de **circuler à double sens dans toutes les voies à sens unique en zone 30** conformément à l'obligation imposée par le décret de 2008

- Systématiser le **double sens cyclable dans toutes les voies à sens unique hors zone 30** sur la durée du mandat

## Offrir au cycliste de bonnes conditions de stationnement

- **Implanter des appuis-vélos sur l'espace public** (5000 nouveaux appuis dans l'agglomération d'ici à 2014)

- **Aménager des espaces de stationnement abrités et sécurisés dans les parkings publics** (500 places aménagées dès 2010)

- **Aménager des espaces de stationnement abrités et sécurisés à la gare de Nantes** (1000 places aménagées dès 2011, réparties entre la gare nord et la gare sud)

- **Aménager des espaces de stationnement abrités et sécurisés dans les 39 P+r de l'agglomération** (1000 places aménagées entre 2010 et 2012)

## Expérimenter pour faciliter les déplacements à vélo

- **Expérimenter l'autorisation pour les cyclistes de tourner à droite au feu rouge** sur un nombre réduit de carrefours dès 2010 – 2011 (sous réserve de l'accord des services de l'Etat)

# Lignes Chronobus

# Le concept CHRONOBUS

Le concept ***CHRONOBUS*** est un concept de **qualité de service** appliqué à certaines lignes de bus présentant un fort potentiel.

Ce concept a également pour ambition de créer **un maillage complémentaire du réseau de transports en commun** en parfaite articulation avec les lignes de tramway et de BusWay existantes et à venir.

**Le label Chronobus, c'est** :

- Des fréquences améliorées de 6 à 8 minutes en heures de pointe et de 10 à 12 minutes en heures creuses,
- La garantie d'un temps de parcours en heures de pointe proche de celui des heures creuses,
- Une amplitude de service proche de celle des lignes de Tramway et de BusWay,
- Une permanence de l'offre durant toute l'année,
- Une accessibilité pour tous améliorée,
- Une identification visuelle des lignes **CHRONOBUS.**