

# INTRODUCTION

## L'essentiel

*Apaiser la Ville, c'est favoriser les mobilités actives et donc améliorer la qualité de vie et sauvegarder l'environnement.*



**Zone 30 aménagée en 2018 – Rue Charles Laisant (Indre)**

Le plan de déplacements urbains (PDU) 2018 - 2027 et perspectives 2030 de Nantes Métropole, approuvé par le Conseil Métropolitain du 7 décembre 2018, est le document cadre de la politique publique des déplacements pour les années à venir.

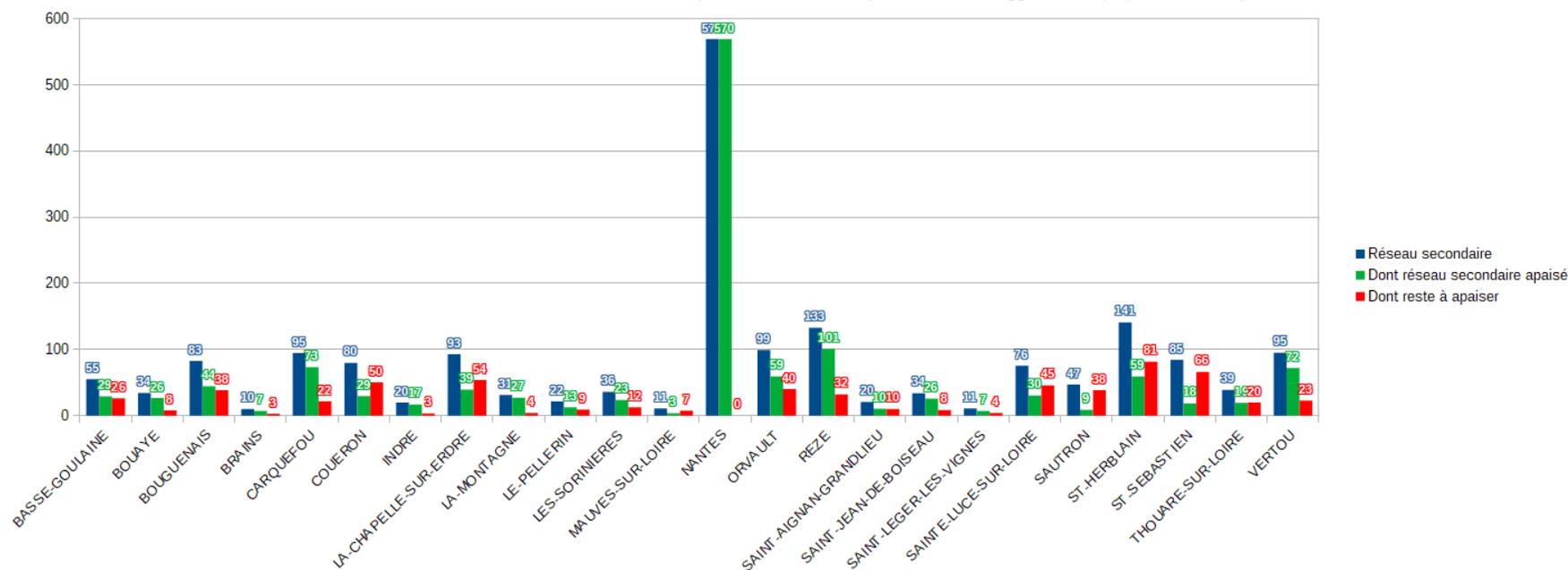
Le PDU précédent avait déjà pour ambition de concilier *développement de la mobilité avec qualité de vie et sauvegarde de l'environnement*. Des efforts importants ont été déployés entre 2010 et 2015 pour favoriser les alternatives à l'automobile. Des actions ont ainsi été entreprises dans le sens d'un apaisement accru de la ville et d'une meilleure cohabitation des modes de déplacements, afin de favoriser la pratique des mobilités actives.

Ainsi, en 5 ans, la voirie apaisée a augmenté de près de 170 % sur l'ensemble de la métropole : de 160 km en 2010, on est passé à 430 km de voirie apaisée en 2015. **On observe cependant une grande hétérogénéité sur le territoire, que ce soit en terme d'amplitude de déploiement ou d'aménagements sur le terrain.**

## A noter

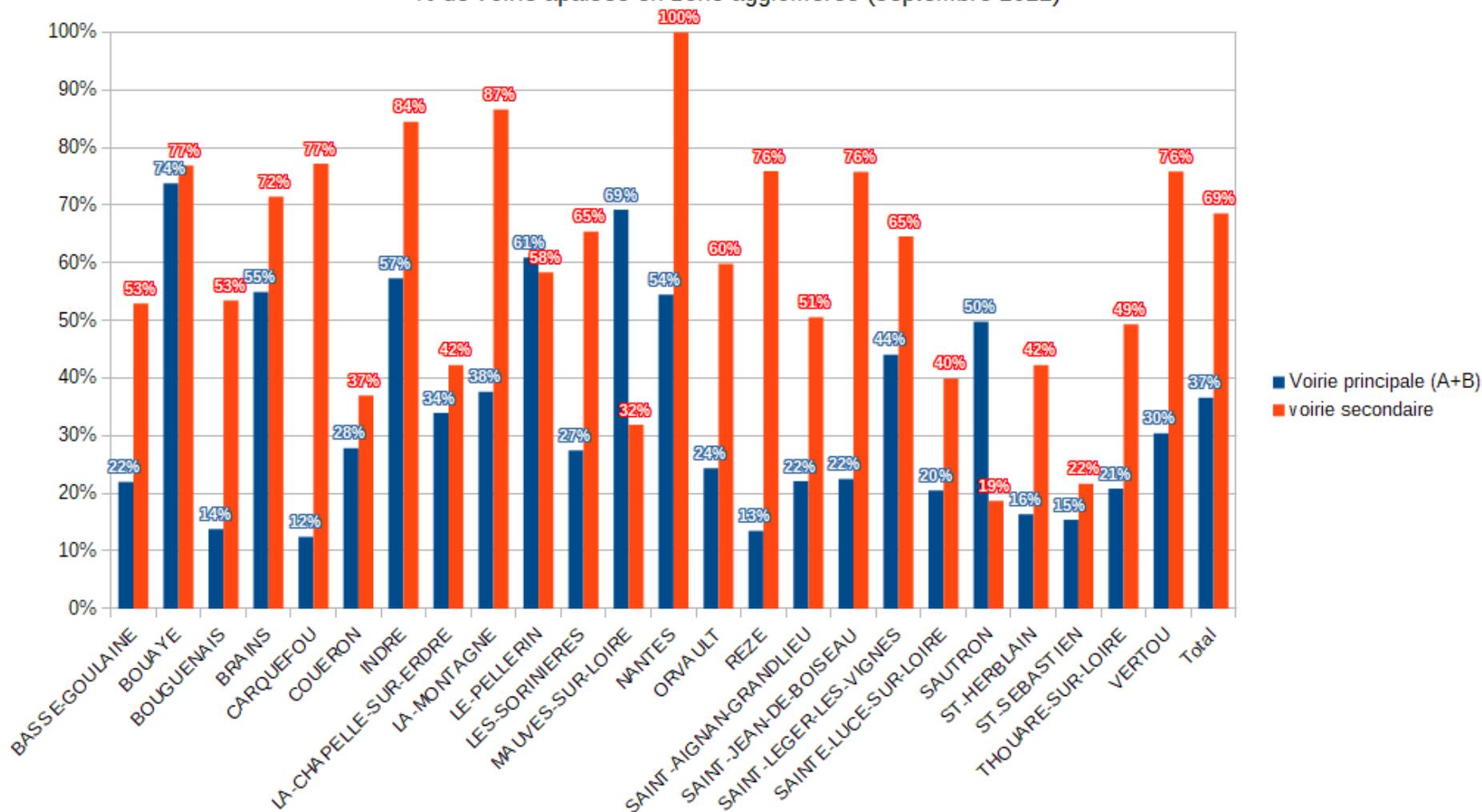
*Pour Nantes Métropole, la ville apaisée correspond principalement à un déploiement des zones 30 et zones de rencontre (20km/h) permettant d'agir sur les vitesses, et d'une façon plus ponctuelle de l'aire piétonne et de la section à 30.*

Linéaire, en kilomètres, de voirie secondaire apaisée et restant à apaiser en zone agglomérée (septembre 2021)



Linéaire de voirie secondaire apaisée ou à apaiser en zone agglomérée (septembre 2021)

% de voirie apaisée en zone agglomérée (septembre 2021)



Pourcentage de voirie apaisée en zone agglomérée (septembre 2021)

Parmi les orientations stratégiques du PDU 2018 – 2027 figure « la poursuite de la construction d'un espace public apaisé et de qualité à l'échelle du piéton et du cycliste » ; le concept de ville apaisée en vitesse, voire en trafic étant déjà un principe novateur d'aménagement de la ville porté par le précédent PDU. La priorité donnée aux déplacements de proximité dans l'aménagement de l'espace public constitue un outil pour le développement de la marche et du vélo, mais aussi pour la sécurité et la qualité de la vie urbaine.

## 1. APAISER LA VILLE PASSE PAR UNE QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET DES AMBIANCES



*Avenue Bourgault Ducoudray, Nantes*

Sur l'ensemble du territoire métropolitain, la qualité des espaces publics et des ambiances urbaines doit permettre d'inciter à l'usage des mobilités actives tout en modérant la place de la voiture et sa vitesse, induisant ainsi un réel changement de référence par la généralisation de la ville apaisée (création de zones apaisées, de cheminements doux, etc.) au service du bien-vivre ensemble.

Pour généraliser la ville apaisée, la vitesse à 30 km/h doit devenir la règle en zone agglomérée, et celle à 50 km/h, l'exception (sur certaines sections de voies principales, par exemple là où circulent les lignes structurantes de transports collectifs). Ainsi, le déploiement de la ville apaisée s'appuiera entre autres sur le plan de hiérarchisation de la voirie, qui définit les fonctions principales des voies.

Le PDU souhaite accompagner les deux modalités de conduite de l'apaisement : la mise en zone apaisée progressive de quartiers à 30 ou la mise en place à l'échelle de la commune quasi-entière à 30, comme c'est le cas à Rezé.

La métropole vise un objectif de réalisation à l'horizon 2027, à 70 % des voiries situées en zone agglomérée, hors voies principales (contre 45 % fin 2019 en agglo). Le PDU propose également la multiplication des zones de rencontres, aux abords des écoles et dans les voies secondaires où la largeur des trottoirs est insuffisante.

Bien organiser la cohabitation des modes de déplacements nécessite également de rendre le partage de l'espace public agréable, clair et lisible. Il doit aussi être fait en sorte que ce partage soit respecté, en intégrant dans la conception de l'espace public le degré de vulnérabilité de chaque usager suivant son mode de déplacement en fonction des autres (notamment les piétons). Cela passe ainsi en grande partie par la qualité des aménagements, du mobilier urbain, de la végétalisation, de l'éclairage, des revêtements et du jalonnement, de jour comme de nuit. Plus l'accessibilité, la sécurité et la qualité urbaine, paysagère et

architecturale des aménagements dédiés aux modes de déplacements non motorisés dans la ville seront hautes, plus les usagers se porteront vers les mobilités actives.

### Chacun doit respecter l'autre et comprendre que la rue est un espace de vigilance et de partage.

Deux aspects doivent donc se coordonner pour permettre d'obtenir un espace public de qualité où chacun fait preuve d'attention et de respect :

- les aménagements qualitatifs,
- les démarches de sensibilisation et de concertation, que ce soit sur la thématique de la ville apaisée ou sur celle des comportements de partage à adopter.

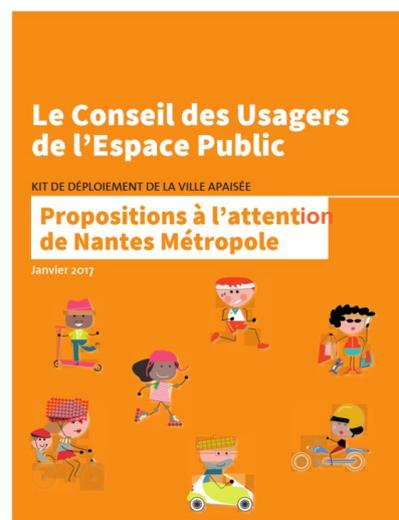
## 2. L'APAISEMENT DE LA VILLE PASSE PAR DE LA SENSIBILISATION ET DE LA CONCERTATION DES HABITANTS

Ainsi, sur la thématique de la ville apaisée, des démarches de sensibilisation ou/et de concertation ont déjà été initiées, que ce soit au niveau de la métropole ou par certaines communes.

Citons en tout premier lieu le **kit du Conseil des Usagers de l'espace Public (CUEP)**, sur lequel repose une partie de la stratégie de la métropole.

Le CUEP est constitué de 15 associations représentatives (PMR, piétons, cyclistes, motards, automobilistes...), d'élus et de 15 citoyens. Il a pour objectif un travail transversal et croisé entre usagers et services en amont de la réalisation des aménagements des espaces publics.

En Janvier 2017, le kit de déploiement de la ville apaisée déclinait, **pour l'ensemble du territoire métropolitain**, les principes et les enjeux de la ville apaisée faisant consensus au sein du CUEP, proposait la méthode de mise en œuvre de la ville apaisée jugée la plus efficace, et esquissait les premiers éléments d'une boîte à outils pour accompagner le développement du dispositif.



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

Nantes  
Métropole

D'autres démarches de concertation ont été initiées par certaines communes. Par exemple, une Conférence citoyenne réunissant un panel d'habitants et de représentants d'associations et d'élus municipaux a accompagné la commune de Rezé dans l'organisation de la concertation sur la question de la vitesse dans la ville et de la sensibilisation du plus grand nombre. L'avis émis a abouti à une délibération du Maire le 31 mai 2018 approuvant trois grands principes : limitation de la vitesse à 30 km/h et généralisation de la priorité à droite dans les rues résidentielles, maintien de la limitation à 50 km/h sur les axes assurant les fonctions de transit et l'exploitation efficace des transports en commun, modification de la vitesse et des usages de la route de Pornic, dernière grande pénétrante à 2X2 voies de la métropole.

De même, à travers l'Atelier Participatif Loire Chezine (APLC), les habitants des communes d'Indre, Couëron et Saint-Herblain (constituant le pôle Loire - Chezine) ont travaillé sur une vision intercommunale de leur territoire, reposant sur (et adaptant) le kit de déploiement du CUEP. Leur avis a permis aux 3 maires d'envisager une vision commune et ordonnée au niveau des chevauchements des territoires communaux.

Terminons enfin par la démarche en cours actuellement au sein de Nantes Métropole de proposer un kit de communication pour accompagner les communes et les pôles lors du déploiement sur le terrain. L'objectif est de répondre à la question : **Comment pourrions-nous accompagner la mise en place des zones apaisées** pour que les populations adhèrent et respectent au mieux ces principes ? La proposition en cours est de décliner des actions pour agir sur le comportement (faire ralentir et être plus attentifs), en insistant sur le côté pédagogique (faire comprendre les nouvelles règles de partage de l'espace public dans une zone apaisée et expliquer les aménagements).

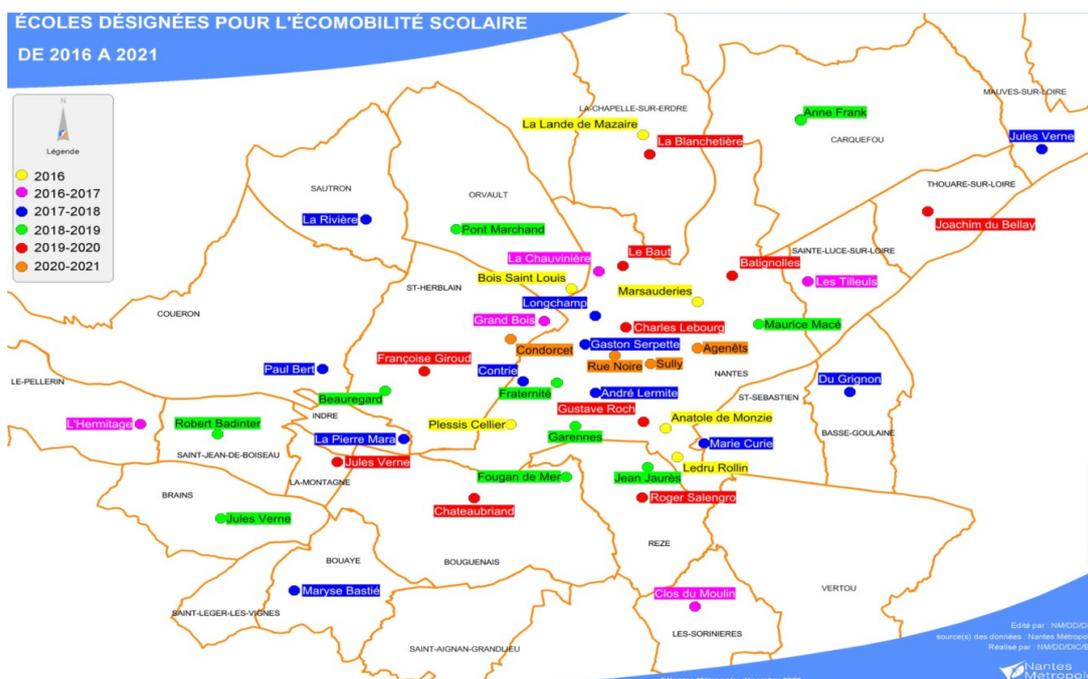
### 3. D'AUTRES DÉMARCHES COMPLÉMENTAIRES PARTICIPENT À L'APPROPRIATION DU CONCEPT DE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Parallèlement à l'imbrication technique entre les guides - chapeautés par la Charte d'Aménagement de l'Espace public - et aux démarches de sensibilisation / concertation sur les territoires, Nantes Métropole déploie d'autres démarches qui participent, pour partie à l'appropriation des concepts de partage de la rue et du partage de l'espace public.

Citons :

- la démarche d'écomobilité scolaire. Le dispositif, mis en place depuis quelques années, a pour objectif d'améliorer le taux de venue à pied et à vélo dans les écoles primaires, de renforcer le sentiment de sécurité pour l'ensemble des déplacements, de permettre de débiter l'apprentissage de la mobilité durable.

La méthodologie repose sur un questionnaire adressé aux parents d'élèves, un diagnostic technique aux abords de l'école, une phase de concertation entre la commune et Nantes Métropole, un plan d'action pour conforter la venue à pied, à vélo à l'école et d'animations à destinations des parents et enfants, et enfin, une phase de mise en œuvre et d'évaluation.





**A retenir**

*Le guide est constitué de fiches, synthétiques, ciblant une information précise (un concept, une organisation, un aménagement...). Les fiches peuvent se lire de façon autonome les unes des autres. Certains points peuvent être détaillés dans une autre fiche, mais chaque fiche peut être utilisée seule.*

*L'enjeu étant de rendre les concepteurs autonomes et responsables sur le sujet, dans le cadre des aménagements qu'ils pilotent chacun sur leur territoire.*