

**Plan de déplacements urbains  
2018-2027, Perspectives 2030**  
Éléments clés

# 1 Le PDU, un document stratégique pour la Métropole

## A - Définition : qu'est-ce qu'un PDU ?

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document institutionnel obligatoire qui détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Adopté le 7 décembre 2018, le PDU 2018-2027, perspectives 2030 de Nantes Métropole, propose un plan d'actions à 10 ans tout en restituant celui-ci dans un projet de long terme.

## B - Enjeux : accompagner la dynamique du territoire en préservant le cadre de vie

Les déplacements sont au cœur des attentes et du quotidien des habitants et au même moment, la Métropole doit aussi relever des défis importants, portés par la demande encore croissante de se déplacer, le changement climatique et les grandes transitions démographiques, énergétiques, numériques et sociétales.

À travers son Plan de Déplacements Urbains, la Métropole intègre ces grandes transitions comme vecteur du changement de comportements, au service d'une nouvelle culture de la mobilité : « Réinventer nos déplacements pour préserver notre cadre de vie et l'environnement, tous concernés, tous acteurs du changement », est le message porté par le PDU.



**MOBILITÉ POUR TOUS**  
par une offre de déplacements adaptée à tous les territoires et usagers

**ENVIRONNEMENT, SANTÉ PUBLIQUE, TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**  
par une politique de mobilité sobre en énergie et contribuant au Plan Climat

**CADRE DE VIE ET BIEN-VIVRE ENSEMBLE**  
par un espace public apaisé et de qualité

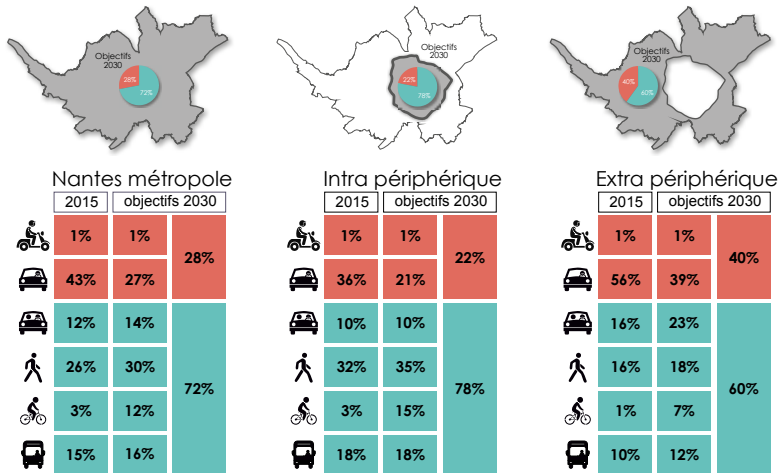
**MAÎTRISE DES DÉPENSES**  
par une optimisation des coûts pour la collectivité comme pour l'utilisateur

**ATTRACTIVITÉ**  
pour une métropole européenne, attractive, rayonnante et dynamique

## C - Objectif : concilier ville mobile et ville durable

Le PDU s'inscrit dans la continuité des ambitions affichées par la Métropole depuis plus de 20 ans : « contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions de mobilité durable pour tous ».

Pour tendre vers cet objectif global, suivre et évaluer sa réalisation, des objectifs quantitatifs et qualitatifs ont été définis. La Métropole réaffirme son ambition de réduire la part des modes motorisés individuels (28 % au lieu de 44%) au profit des modes actifs (+13 points) et des usagers de la voiture en tant que passager (+2 points).



## D - Orientations : une Métropole pour tous, plus accessible et plus apaisée

Les orientations du PDU s'appuient sur le projet métropolitain et se déclinent dans le Plan d'actions 2018-2027.

Le projet métropolitain constitue le document cadre garantissant la cohérence de l'action publique. Il est porté par le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) du Plan local d'urbanisme Métropolitain (PLUm) adopté le 5 avril 2019.

Le projet Métropolitain vise à dessiner une métropole pour tous, solidaire et juste, attractive, mixte, mieux polarisée, à la fois sobre et créative, plus apaisée et accessible.



Le PDU est conçu et écrit en tenant compte des documents cadre de la collectivité.

## E - La Feuille de route : Plan d'actions 2018-2027

La stratégie et les orientations du présent PDU se traduisent en 58 actions pour un montant global de 3.3 milliards d'euros pour la période 2018-2027. Cela représente une augmentation des moyens de +29% comparativement au PDU précédent.

Ces actions s'articulent autour de quatre ambitions fortes dont le changement de comportement constitue un axe transversal.

## F - Axe transversal : réinventer nos déplacements tous acteurs, tous concernés

Le changement de comportement de mobilité ne peut résulter uniquement de l'amélioration des offres et des infrastructures de déplacement. Il ne peut se faire qu'au prix du changement du rapport des personnes aux modes de déplacement, à travers notamment l'information, la sensibilisation, le conseil en mobilité et aussi la facilitation de la combinaison des différents modes et réseaux de déplacements.

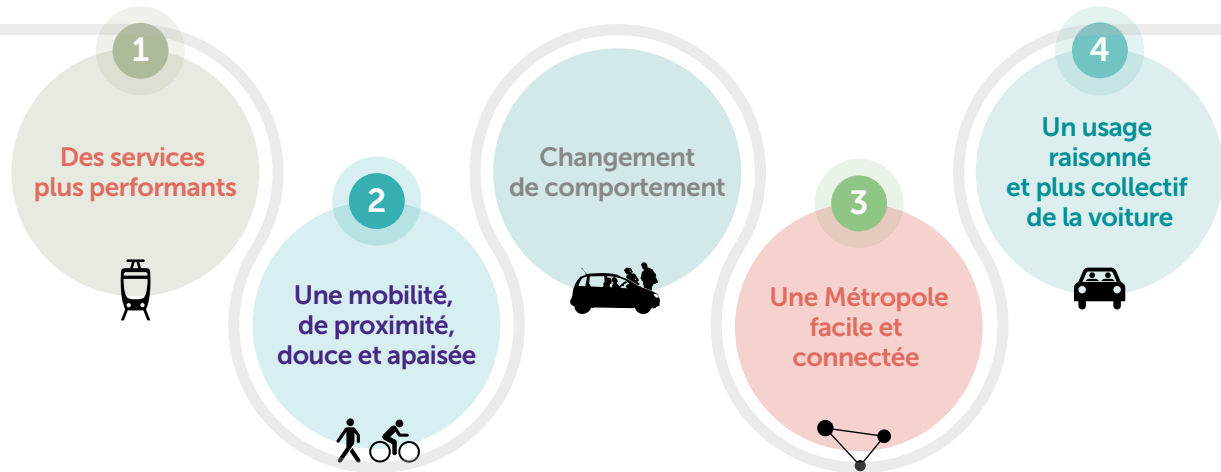
Impulser et accompagner les initiatives individuelles, collectives et collaboratives constitue ainsi un axe majeur en :

- confortant le conseil en mobilité et de manière ajustée au public cible et aux thématiques : écomobilité scolaire, entreprises, gros générateurs de déplacements, nouveaux arrivants, les publics « fragiles », etc. ;
- travaillant sur la conciliation des temps de la ville, pour lisser les heures de pointe ;
- impulsant les expérimentations en logistique urbaine durable et poursuivant la mutation énergétique des véhicules.

Fédérer les acteurs non institutionnels du territoire (par exemple l'appel à projet FLUX\* et évolution de la réglementation des livraisons) pour co-construire et suivre la mobilité de demain, renforcer les partenariats institutionnels avec les territoires et les autorités organisatrices de la mobilité sont aussi essentiels pour coordonner les actions en faveur d'une mobilité durable au-delà de la Métropole soit à l'échelle du bassin de vie.

\* Fabriquons la logistique urbaine ensemble

## 2 Les 4 ambitions fortes du PDU 2018 > 2027



### Ambition 1 – des services plus performants

L'amélioration du maillage du territoire par l'offre de mobilité est fondamentale pour l'accessibilité du territoire et constitue un levier déterminant de choix des modes de déplacements.

L'objectif est de mieux relier les pôles de vie entre eux et d'assurer la continuité et l'efficacité de la chaîne des déplacements, à l'intérieur comme à l'extérieur du périphérique. Les services doivent former un ensemble lisible pour tous les modes, adapté aux besoins des territoires et continu entre les réseaux structurants



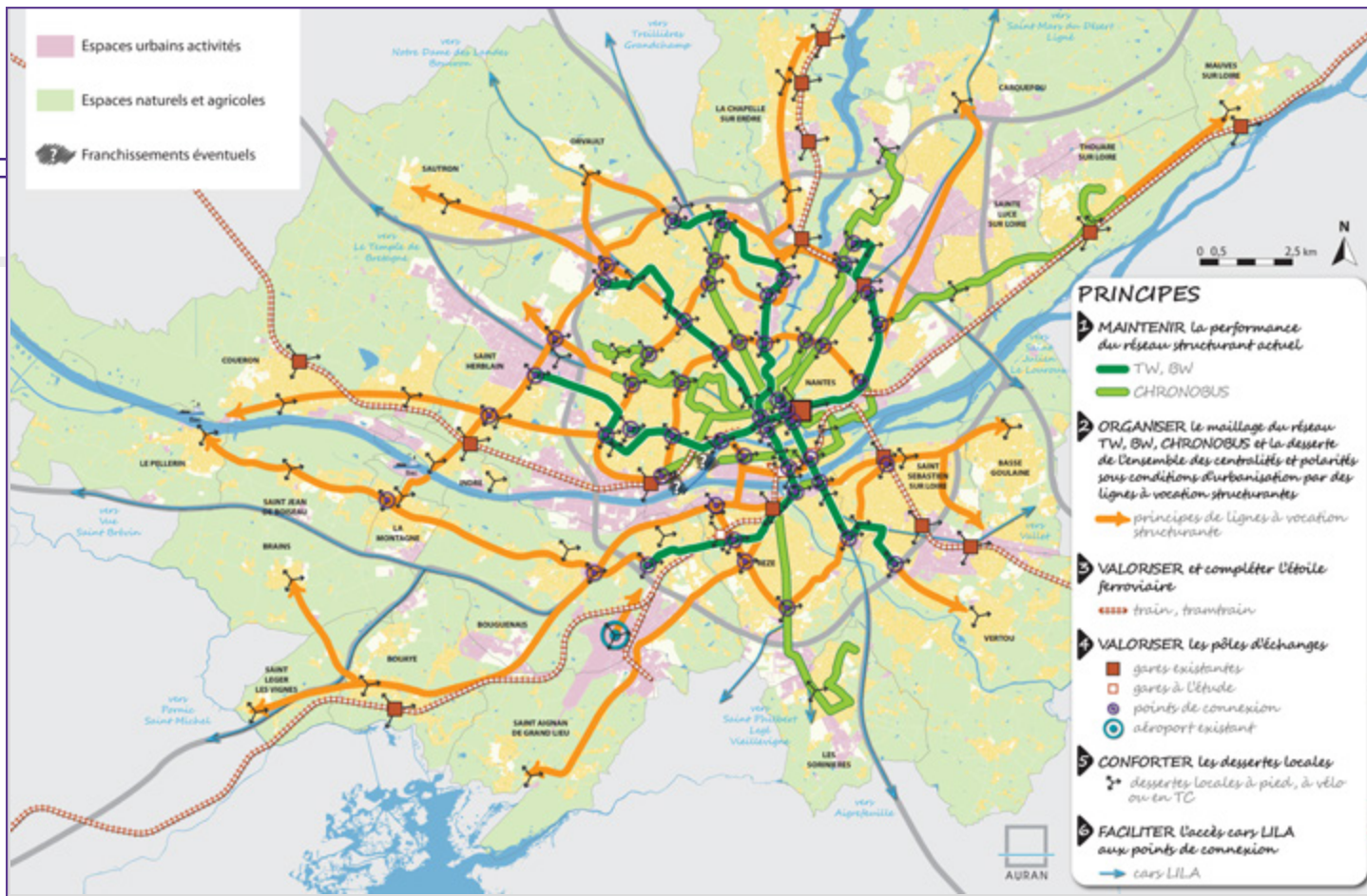


Schéma d'orientation des transports collectifs structurants à terme

urbain, départemental, régional, de transports collectifs, de voirie et cyclables.

Tenir ces objectifs implique, pour les transports collectifs de :

- maintenir la performance du réseau (rénovation des infrastructures, renouvellement du matériel, amélioration de la régularité et temps de parcours, ...) et renforcer le maillage notamment radial permettant les déplacements sans passer systématiquement par la centralité ;
- renforcer l'accessibilité au réseau structurant en l'étendant au-delà du périphérique en lien avec le développement des parkings-relais ;
- améliorer les capacités de franchissement des cours d'eau en transports collectifs (lignes de tramway de la centralité, extension de ligne 1 de tramway à Babinière, navettes fluviales, ...) ;
- valoriser et conforter les pôles d'échange et les liaisons régionales, car et ferroviaire, afin de mieux coordonner les services à l'échelle du bassin de vie.

De manière complémentaire au réseau de transports collectifs, il permet de relier les territoires en modes actifs en :

- réalisant un schéma directeur d'aménagements cyclables, qui définira les priorités d'aménagements qui seront inscrites aux deux prochains Plans-vélo ;
- renforçant l'intermodalité : services, stationnements sécurisés dans les P+R et pôles d'échanges en lien avec le réseaux de transports collectifs structurants ;
- facilitant le franchissement des cours d'eau et des grandes infrastructures ;
- en améliorant les capacités de stationnement

Le projet de la centralité métropolitaine joue un rôle important dans l'attractivité et le rayonnement de notre territoire. Il permet notamment de :

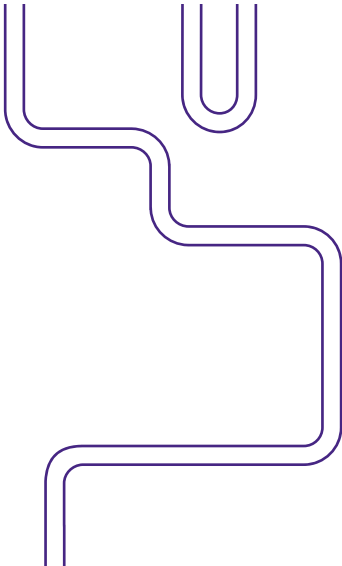
- consolider l'offre de franchissement tous modes grâce au doublement du pont Anne-de-Bretagne et la mise en services de nouvelles liaisons fluviales ;
- accompagner les développements urbains (Bas-Chantenay, Ile-de-Nantes et Pirmil-les-Isles, etc.) par leur connexion aux réseaux structurants ;
- poursuivre la mise en œuvre de la liaison emblématique de la gare à la Loire ;
- mettre en œuvre le projet de la gare de Nantes et le pôle d'échange multimodal de gare-sud.





Au-delà, il s'agit aussi d'organiser les liens avec les territoires voisins, et d'améliorer l'accessibilité et l'intégration de la Métropole dans les grands réseaux, afin de mettre en cohérence les offres de déplacements à l'échelle des bassins de vie et de conforter le rayonnement de la métropole, à travers notamment :

- l'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport de Nantes Atlantique,
- le renforcement de la place de la Métropole dans le réseau maillé ferroviaire (français, européen, ligne à grande vitesse et fret),
- la poursuite de l'optimisation du fonctionnement et de la gestion du périphérique.»





## Ambition 2 – Une mobilité de proximité, douce et apaisée

Il s'agit avant tout de mieux articuler le développement urbain et la mobilité afin que chaque habitant dispose d'une offre de proximité diversifiée notamment en termes d'habitat, d'emploi, d'étude, de loisir,... qui favorise le recours aux modes actifs.

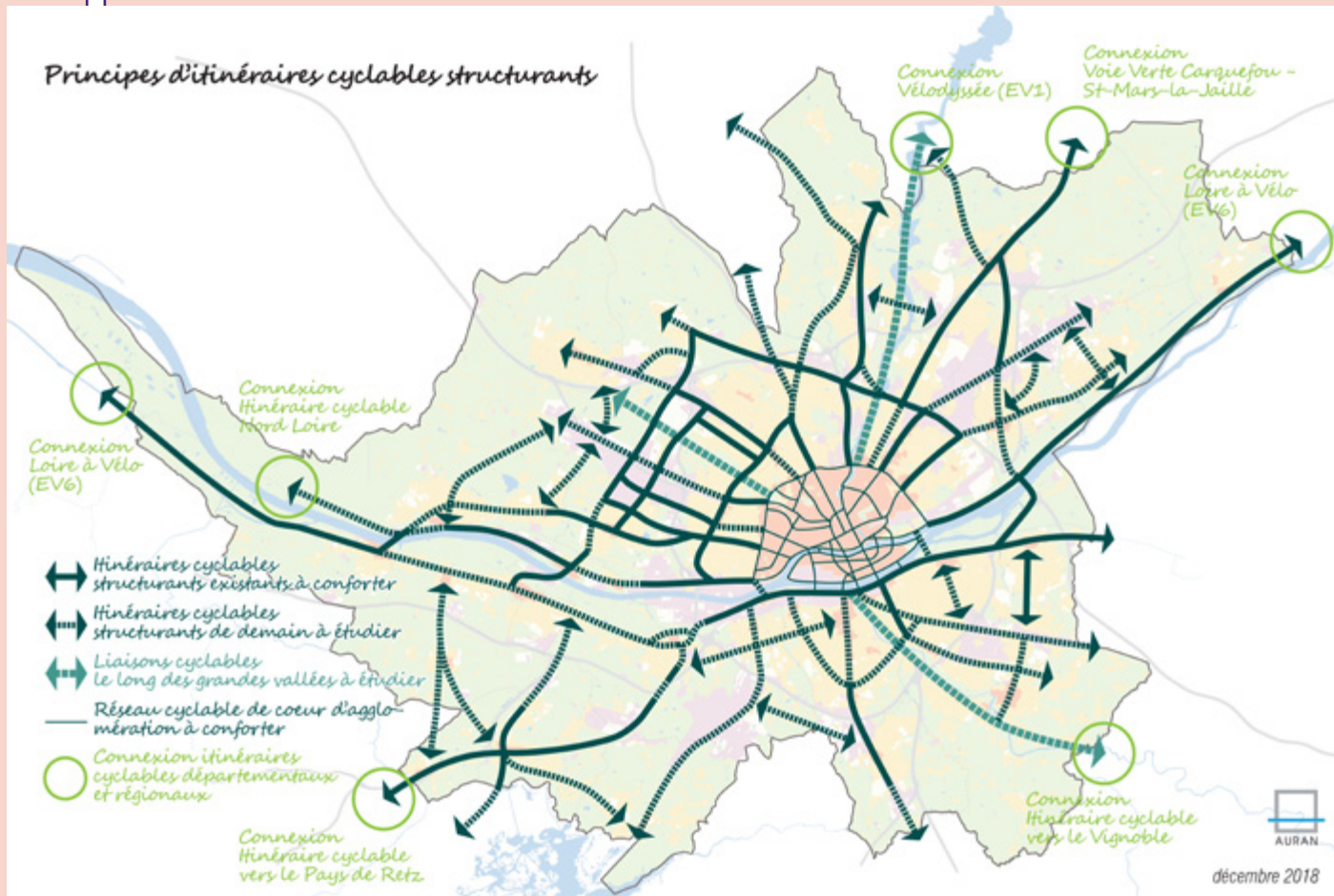
Pour répondre à ces besoins, le PDU et le PLUm visent conjointement à :

- mixer les différentes fonctions urbaines ;
- intensifier le développement urbain dans les tissus urbains existants ;
- réduire les consommations des espaces naturels agricoles et forestiers ;
- multiplier la réalisation de places de stationnement pour les vélos dans la construction.

La priorité donnée aux déplacements de proximité dans l'aménagement de l'espace public constitue un levier pour le développement de la marche et du vélo, mais aussi pour la sécurité et la qualité de la vie urbaine.

Il est nécessaire d'adapter la vitesse aux territoires traversés, afin de favoriser la vie locale et plus particulièrement la cohabitation des différents modes de déplacement.

## Principes d'itinéraires cyclables structurants



décembre 2018





À terme, 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. Cette dernière est réservée aux voies principales et là où circulent les lignes structurantes de transports collectifs tramway, busway et chronobus.

Cet apaisement vise l'ensemble des territoires agglomérés de la Métropole hors voies principales avec un objectif à 2027 d'atteindre 70 % du linéaire (37 % en 2018).

Le déploiement de la ville apaisée s'appuie notamment sur :

- le plan de hiérarchisation de la voirie ;
- la multiplication des zones de rencontres, aux abords des écoles et dans les voies secondaires où la largeur des trottoirs est insuffisante ;
- la finalisation de l'élaboration des plans communaux ville apaisée et déplacements doux : des outils de déclinaison locale de la stratégie d'apaisement et d'aménagement des continuités modes doux qui consolident la vision programmatique et opérationnelle des actions locales sur l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes ;
- l'étude et l'expérimentation de dispositifs de régulation de la circulation.

La ville apaisée est à la fois accessible, agréable et sécurisée : c'est un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements.





### Ambition 3 : une Métropole facile et connectée

Le PDU vise à améliorer l'accessibilité des services de mobilité à travers notamment :

- un accès à l'information et aux services :
  - faire de la mobilité un service (mobility as a service) en s'appuyant notamment sur le développement de solutions numériques pour intégrer le temps réel, les coûts pour tous les modes et élargir le e-service aux différentes offres de déplacement (covoiturage, ferroviaire, etc.);
  - créer un site Internet unique pour tous les services de mobilité.
- l'extension du bouquet de service métropolitain :
  - création d'un coordinateur de la mobilité qui sera l'interlocuteur unique pour toutes les démarches d'information, de souscription et de gestion des contrats,
  - renforcement du service de location vélo, courte et longue durées, création de la maison du Bicloo,
  - poursuite du développement du titre combiné (Libertan).



## Ambition 4 : un usage raisonné et plus collectif de la voiture

L'ambition du Plan de déplacements urbains est de faire de la voiture un transport collectif du quotidien en affichant un objectif d'augmentation de l'occupation des véhicules, induisant ainsi un effet direct sur la saturation des infrastructures et la réduction des émissions de polluants.

Le PDU inscrit ainsi plusieurs actions notamment la mise en service d'outils de mise en relation des personnes qui souhaitent covoiturer (ouestgo.fr, le service de covoiturage de la Tan), la réservation de voies au covoiturage sur les grands axes pénétrants et le confortement des aires de covoiturage, associés à des mesures d'incitation aux changements de comportement (avantages, sensibilisation, etc.).

## le covoiturage, un levier stratégique

