



DES POLITIQUES GLOBALES POUR RÉDUIRE LE BRUIT EN AGGLOMÉRATION

Nantes métropole

vers une politique des transports et déplacements durables

Olivier SORIN
Nantes Métropole - Mission déplacements

Née de la Loire et de l'Océan Atlantique tout proche, l'agglomération nantaise, avec ses 24 communes et ses 555 000 habitants, constitue le premier pôle urbain de grand ouest. Son territoire d'une superficie de 52 000 ha est constitué pour moitié d'espaces naturels ou agricoles, irrigué par 150 km de cours d'eau.

La communauté urbaine de Nantes s'inscrit aujourd'hui dans une dynamique d'aire métropolitaine en collaboration avec l'agglomération nazairienne.

La métropole Nantes – Saint Nazaire s'organise en un espace géographique solidaire de 740 000 habitants qui combine des atouts économiques forts et une qualité de vie liée à l'harmonie entre environnement naturel et urbain.

Avec son expansion démographique, ses deux millions de déplacements enregistrés quotidiennement, Nantes Métropole mène depuis plus de dix ans une politique volontariste en matière de transport, d'urbanisme et d'environnement.



Le territoire de Nantes Métropole

Aujourd'hui un ensemble de programmes d'études et d'actions contribue à inscrire le territoire dans une logique de développement durable. Ces actions concernent notamment les déplacements de biens et de personnes.

Un Plan de déplacements urbains pour équilibrer les modes de transport

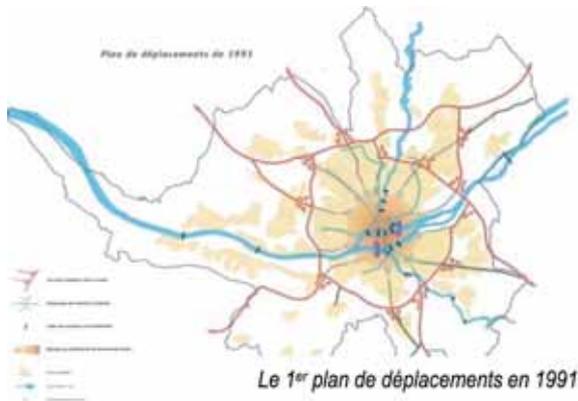
Depuis les années 80, l'agglomération nantaise a engagé une politique ambitieuse en faveur des transports collectifs afin d'assurer un équilibre entre les différents modes de transport.

Pour mettre en œuvre de façon rationnelle cette politique de déplacements, l'agglomération a approuvé dès 1991, un premier plan de déplacements urbains favorisant les transports collectifs, le vélo et la marche à pied et maîtrisant





Dossier "4^{es} Assises"



le développement de la voiture particulière. En parallèle, le périphérique routier de l'agglomération a été complété en totalité.

Ce plan s'est décliné sous la forme d'un schéma directeur des transports collectifs (notamment développement du réseau de tramway), d'un schéma des continuités cyclables et d'un schéma des continuités piétonnes et vélo-promenade.

Le nouveau plan de déplacements urbains approuvé en 2000 s'inscrit dans cette continuité. L'objectif est de parvenir à l'horizon 2010 à un équilibre entre la voiture particulière et les autres modes (transport collectif, vélo, marche à pied), ce qui implique de réduire la part de la voiture de 62 % en 2002 à 50 % en 2010.

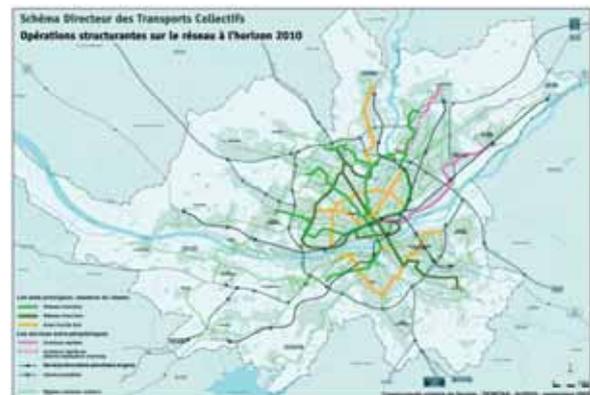
Pour y parvenir, le plan de déplacements urbains prévoit de mettre en œuvre 42 actions, qui peuvent être classées en 8 types de mesures :

- Le développement des modes alternatifs à la voiture : l'amélioration du réseau de transports collectifs et de l'usage des modes doux (vélos, piétons),
- Un nouveau partage de la voirie et de l'espace public, au travers notamment de la restructuration des pénétrantes urbaines et de l'intégration du périphérique,
- La création de nouvelles traversées de Loire et l'expérimentation de lignes fluviales de transport collectif,
- L'amélioration de la sécurité et de l'accessibilité pour les usagers des transports publics,
- L'organisation du transport et de la distribution des marchandises : l'harmonisation de la réglementation, plan de transit et de circulation,
- L'utilisation du stationnement comme un outil de maîtrise de la circulation : développement des P + R, nouvelle réglementation, amélioration des conditions de stationnement des résidents et des visiteurs, agrandissement de la zone payante,
- Le développement de l'information sur tous les modes de transport : centrale de mobilité, plans de déplacements d'entreprises, co-voiturage...,
- L'évaluation du PDU.

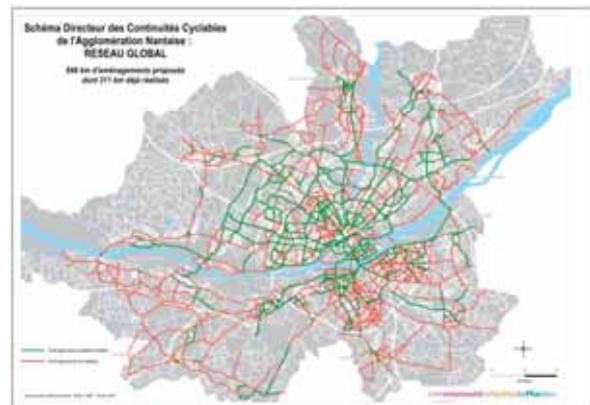
A mi-parcours du PDU, toutes ces actions ne sont pas rendues au même stade de leur mise en œuvre.

En complément du PDU, 2 schémas directeurs ont été remis à jour :

Le schéma directeur des transports collectifs 2002 – 2010, pour guider les futurs investissements dans les transports publics.



Le schéma directeur des continuités cyclables, avec 846 km projetés.



Développer les modes alternatifs à la voiture

La priorité est de développer les transports publics, par une densification du réseau et l'amélioration des fréquences des bus et tramways.

L'extension du réseau de tramway est en cours (39 km disponibles en 2004) et des études et travaux sont entrepris pour créer 2 nouvelles lignes de transports collectifs en site propre.

3 000 places sont déjà disponibles en parkings-relais aux terminus ou le long des lignes de tramway. Lié au développement des axes lourds de transport collectif, l'objectif est de proposer 6 000 places en 2010.



Dossier "4^{es} Assises"

Nantes Métropole étend également les voies réservées aux bus (25 km disponibles en 2004), avec des priorités aux feux. Le renouvellement de la flotte publique de véhicules est l'occasion d'acquérir des véhicules propres (véhicules de service, bus...). Nantes Métropole a fait l'acquisition ces 3 dernières années de 155 bus au GNV et à plancher bas, permettant d'offrir une meilleure qualité de service aux usagers, de se rapprocher de l'offre tramway et de limiter les rejets polluants. Aujourd'hui, l'âge de la flotte de bus est de seulement 4,7 ans et d'autres acquisitions sont programmées. Pour les besoins de la flotte, une seconde station de compression de gaz a été construite.

La certification NF des lignes de bus a débuté avec les lignes 32 et 25 (concept « chronobus ») et des processus de certification sont en cours sur d'autres lignes, avec des critères de régularité, de fréquence, de confort et de consultation des usagers.



Le développement du réseau TER permet à l'agglomération nantaise de s'appuyer sur un réseau de pôles secondaires et évite le recours à la voiture pour une partie de leurs habitants. Comme première étape, la liaison ferroviaire urbaine Nantes-Vertou a été renforcée et 2 nouvelles gares créées. 19 allers/retours sont proposés actuellement.



De plus, le réseau cyclable est toujours en développement et 320 km de continuités sont disponibles (objectif : 800 km). Pour compléter ce réseau, le schéma des continuités vélo-promenade propose déjà 195 km de sentier aménagés.

Créer de nouveaux franchissements de Loire et expérimenter des lignes fluviales de transport collectif

Les franchissements de Loire sont à l'origine des problèmes de congestion. De nouveaux ponts urbains doivent être implantés et une partie de l'espace de circulation sera réservée pour le transport public et les modes doux. Les premières études sont en cours.



Pour compléter les franchissements existants, 2 lignes de navettes fluviales seront mises en service en 2005 :



Dossier "4^{es} Assises"

- sur l'Erdre pour relier la gare, le centre ville de Nantes et le campus universitaire du Tertre,
- sur la Loire pour relier le centre de Nantes et la commune de Rezé au sud (service de passeur).

Mettre en place des plans de mobilité d'entreprise

Les discussions sont engagées avec des entreprises et administrations pour mettre en œuvre des plans de mobilité adaptés à leur situation et à celle de leurs employés, autant pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements professionnels, et mettant en avant les modes alternatifs : bus, trams, TER, cars départementaux, vélo, marche à pied.... Comme mesure-phare, Nantes Métropole propose une réduction de 15 % sur l'abonnement annuel en transport collectif urbain pour les employés des entreprises engagées dans des plans de mobilité, sous réserve que ces dernières participent financièrement au coût de l'abonnement de leurs employés a minima à même hauteur.

En mars et avril 2004 ont été lancés les plans de mobilité de Nantes Métropole, de la Ville de Nantes, du CHU, du Crédit Municipal et du Conseil Régional soit 12 000 employés. De plus des études et discussions sont en cours avec des entreprises et institutions représentant plus de 10 000 employés.

Aménagements routiers et bruit

L'agglomération nantaise a également fait l'objet d'aménagements routiers importants depuis de nombreuses années :

- l'aménagement du périphérique routier afin d'en assurer la continuité et de limiter la pollution sonore ; le nouvel enrobé posé et la limitation de la vitesse à 90 km/h a permis de faire diminuer le bruit de 3 dB en période diurne ;
- le réaménagement progressif des pénétrantes urbaines ou boulevards urbains, permettant un meilleur partage de la voirie entre usagers et de diminuer les vitesses de circulation ;
- la mise en place de nombreux rond points en lieu et place des feux a permis de diminuer le bruit, la pollution atmosphérique, le nombre d'accidents graves, tout en écoulant un trafic supérieur.

Projets urbains et transports

Déplacements et planification urbaine sont de plus en plus liés et limiter l'étalement urbain est devenu un enjeu majeur pour les agglomérations si elles veulent maîtriser la demande en déplacements motorisés et par conséquent le niveau de circulation.

Ces 10 dernières années, Nantes a eu le 2^{ème} taux de croissance de population en France : le nombre d'habitants et de logements a augmenté à la fois dans la ville-centre et dans la périphérie, du fait des niveaux de prix du foncier moins élevés. Cela a pour corollaire une dépendance à la voiture accrue dans cette 2^{ème} voire 3^{ème} couronne de l'agglomération. Pour limiter ce phénomène, Nantes Métropole a pour objectif de renouveler le tissu urbain pour offrir de nouveaux logements, bureaux et activités, en augmentant les densités et en partageant l'espace.

Quelques exemples :

Le réaménagement du campus universitaire du Tertre

Ce campus âgé de 30 ans a été réaménagé en faveur des modes doux et du transport public, avec une limitation de la place dédiée à la voiture, notamment en terme de stationnement. La première phase est réalisée et les études sont en cours pour une seconde phase d'aménagement, liée à la création de nouveaux locaux.

Au sein du campus, l'association Vélocampus propose 300 vélos aux étudiants en abonnement annuel, maintenance comprise.



avant



après

Le projet "Nouvelle centralité"

Le projet «Nouvelle centralité» a pour objectif de réaménager le centre de Nantes avec un meilleur partage de la voirie et de l'espace public.



Dossier "4^{es} Assises"



Le Cours des 50 otages : avant



après

Au début des années 90, la première étape a été de remodeler le «Cours des 50 otages», en supprimant notamment 6 voies de circulation et de stationnement et en y implantant la 2ème ligne de tramway. Le Cours des 50 otages a ainsi une vocation de place publique reliant les deux pôles semi-piétons du centre de Nantes.

L'ancienne Ile Feydeau est un quartier historique réhabilité ces dernières années. En accompagnement de cette réhabilitation et comme deuxième phase du projet « nouvelle centralité », la partie sud de cette ancienne île comblée au début du XXIème siècle a fait l'objet d'un réaménagement mettant en valeur les perspectives et faisant la part belle au piéton.

Les études pour la troisième phase sont en cours et consistent à réaménager la partie nord de l'ancienne île, comprenant notamment la gare centrale des transports collectifs urbains.



L'Ile Feydeau

Les deux principaux projets de renouvellement urbain dans des quartiers qui seront à l'avenir intégrés au cœur de l'agglomération : l'île de Nantes et le GPV Malakoff Pré Gauchet

Permettant l'installation de plusieurs milliers d'habitants et de nombreuses activités et bureaux, ces quartiers seront notamment desservis par la ligne 5 de transport collectif en site propre programmée.

Crédits photos et images : Nantes Métropole et AURAN



Le projet Ile de Nantes