

[UN CENTRE ACCESSIBLE]

▲ Pour une meilleure qualité de vie, un centre apaisé

Pour un centre ville vivant et apaisé, la démarche engagée depuis 20 ans par la Ville de Nantes et Nantes Métropole franchit une nouvelle étape. Le développement des zones piétonnes, d'un réseau de transports en commun ont contribué à apaiser le centre ville de Nantes et à en faciliter l'accès. Cet objectif se poursuit sous ce mandat avec l'extension des aires piétonnes et la mise en place d'un plan de modulation et de modération des vitesses : zone 30, zone à trafic limité. Le centre ville de Nantes se veut un centre ville dédié en priorité aux modes doux pour une meilleure convivialité.

La volonté est bien que le piéton reconquière l'espace public dans une nouvelle ambiance où s'effacent les nuisances associées à la circulation automobile (bruit, vibrations, pollution).

Il s'agit donc d'une nouvelle étape pour la dynamique et la qualité de vie du centre d'agglomération qui se décline par une série d'actions complémentaires : valorisation des espaces publics – extension des aires piétonnes – intégration du vélo – arrivée des Chronobus – adaptation du plan de circulation.

▲ L'extension des aires piétonnes

Un centre ville agréable et convivial passe par la qualité de ses espaces publics, lieux d'échanges, de rassemblement, de détente et de découverte touristique.

Le développement de la marche à pied, notamment dans le centre ville, s'appuie sur une attention soutenue portée au patrimoine architectural et à la mise en valeur commerciale.

Après le réaménagement des places Sainte-Croix, Fernand-Soil et Royale, des rues piétonnes des Carmes, d'Orléans, Grétry, Suffren, Rameau, de l'axe Feltre-Calvaire, s'engage un programme d'amélioration des espaces publics qui favorise les déplacements piétonniers ainsi que l'usage du vélo : piétonisation intégrale de la Place Royale, des rues Crébillon, Boileau et Santeuil, réaménagement et piétonisation partielle de la place Graslin, mise en valeur de l'espace public avec la création d'une esplanade devant le Château des Ducs de Bretagne, réfection du Cours des 50 Otages.

• Place Graslin, la sœur jumelle de Royale

La place Royale et la place Graslin ont indéniablement un air de famille : architecture, ordonnancement, mise en scène de l'une face à un théâtre, de l'autre autour d'une fontaine.

Fort de son expérience dans la métamorphose réussie de la place Royale, l'architecte urbaniste Yves Steff, va imaginer une nouvelle place Graslin dans l'objectif de mettre en valeur son patrimoine architectural unique de la fin du XVIII^e : façade du théâtre ravalée et mise en lumière, place partiellement piétonne afin de réduire la circulation des véhicules. A terme, le nombre de véhicules sur cette place devrait être diminué de près des 2/3.

• Une vaste esplanade verte pour le château des Ducs de Bretagne

Les abords du Château des Ducs de Bretagne vont être profondément rénovés : ils seront restitués aux promeneurs avec la création d'une vaste esplanade de verdure, une nouvelle promenade qui s'inscrit dans le projet de liaison "de la gare à la Loire".

Après les premières opérations de réaménagement sur la partie centrale de Feydeau, cette promenade nantaise se développe actuellement sur le secteur du Bouffay. Elle va prendre une autre dimension grâce à ce nouvel espace public au pied du château.

Il s'agira de déplacer les voies de circulation et d'organiser différemment le carrefour du bas de la rue de Strasbourg.

2013

COEUR DE NANTES

COEUR D'AGGLOMERATION

2011

UN NOUVEL ÉLAN POUR LE CENTRE VILLE



Esquisse d'avant projet d'aménagement de la place Graslin
(maintien de la circulation sur un axe nord/sud)

CŒUR DE NANTES

COEUR D'AGGLOMERATION

2011

UN NOUVEL ÉLAN POUR LE CENTRE VILLE

Les Zones Piétonnes



▲ Le vélo prend sa place

La part du vélo doit doubler d'ici à 2015, et atteindre 15% des déplacements dans l'agglomération nantaise d'ici à 2030. La mise en place du Plan Vélo de Nantes Métropole doit répondre à cette problématique avec une intervention forte sur le centre ville.

Les modes doux de déplacement sont une bonne solution pour mieux équilibrer le partage de l'espace public aujourd'hui encore largement réservé aux voitures. C'est aussi l'un des moyens pour atteindre les objectifs du Plan Climat en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour développer la pratique du vélo au quotidien, il faut évidemment renforcer les services liés au vélo (bicloo, Ville à Vélo, Vélo campus, etc.). Mais il est également important d'encourager l'usage du vélo en le prenant en compte dans l'aménagement de l'espace public, dans l'organisation des plans de circulation et en lui offrant les facilités de stationnement.

Afin de garantir confort et rapidité, **deux grands itinéraires cyclables nord/sud et est/ouest** vont constituer l'épine dorsale du maillage de la ville.

Ces itinéraires feront l'objet d'une attention particulière : une largeur minimum assurée (1,80 à 2 m), un revêtement de qualité, un dispositif de sécurité renforcé aux intersections, remplacement du stationnement en épis par un stationnement longitudinal.

Plus généralement, toutes les rues en zone 30 seront mises en double sens cyclable, le "tourne à droite" au feu et les sas vélo généralisés. 1 500 à 2 000 appuis vélos supplémentaires seront posés au centre de l'agglomération, et des aires de stationnement dédiées, en gare et dans les parkings du centre, seront créées.



▲ L'arrivée des Chronobus

D'ici 2013, un réseau de lignes performantes apparaît : le Chronobus.

Ces bus, d'une nouvelle génération, circuleront à la même fréquence (5 à 8 min en heure de pointe) et aux mêmes horaires que le tramway (5h à minuit). La priorité est donnée à la vitesse et à la régularité. Ce ne sont pas moins de 7 lignes qui vont irriguer l'agglomération dont 5 concernent le centre ville

Les trois premières lignes (C1/21, C2/32 et C3/56) seront mises en service dès la rentrée 2012 et les deux autres (C5 et C6/22) en 2013.

Le projet **Chronobus** a été distingué par l'État en février dernier, en raison de son caractère innovant et exemplaire en France. Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports, a accordé à Nantes Métropole une subvention de 10,4 millions d'euros pour développer ce service intermédiaire entre le tram et le bus classique.

Après l'arrivée des lignes de tramway dès 1985, puis du BusWay (ligne 4) en 2006, les lignes Chronobus vont considérablement faciliter l'accès des usagers au cœur de la ville, notamment ceux habitant les quartiers, et les communes périphériques.

CŒUR DE NANTES

COEUR D'AGGLOMERATION

2011

UN NOUVEL ÉLAN POUR LE CENTRE VILLE

Le vélo prend sa place

Aménagement de deux grands itinéraires cyclables, pose de **1 500 à 2 000 appuis vélos** supplémentaires, création d'une offre de stationnement dédié, en gare, dans les parkings du centre, extension du bicloo, généralisation des tourne à droite aux feux, des sas vélo à tous les carrefours à feux, mise en double sens cyclable de toutes les rues en zone 30 et d'une majorité des rues en sens unique hors zone 30.



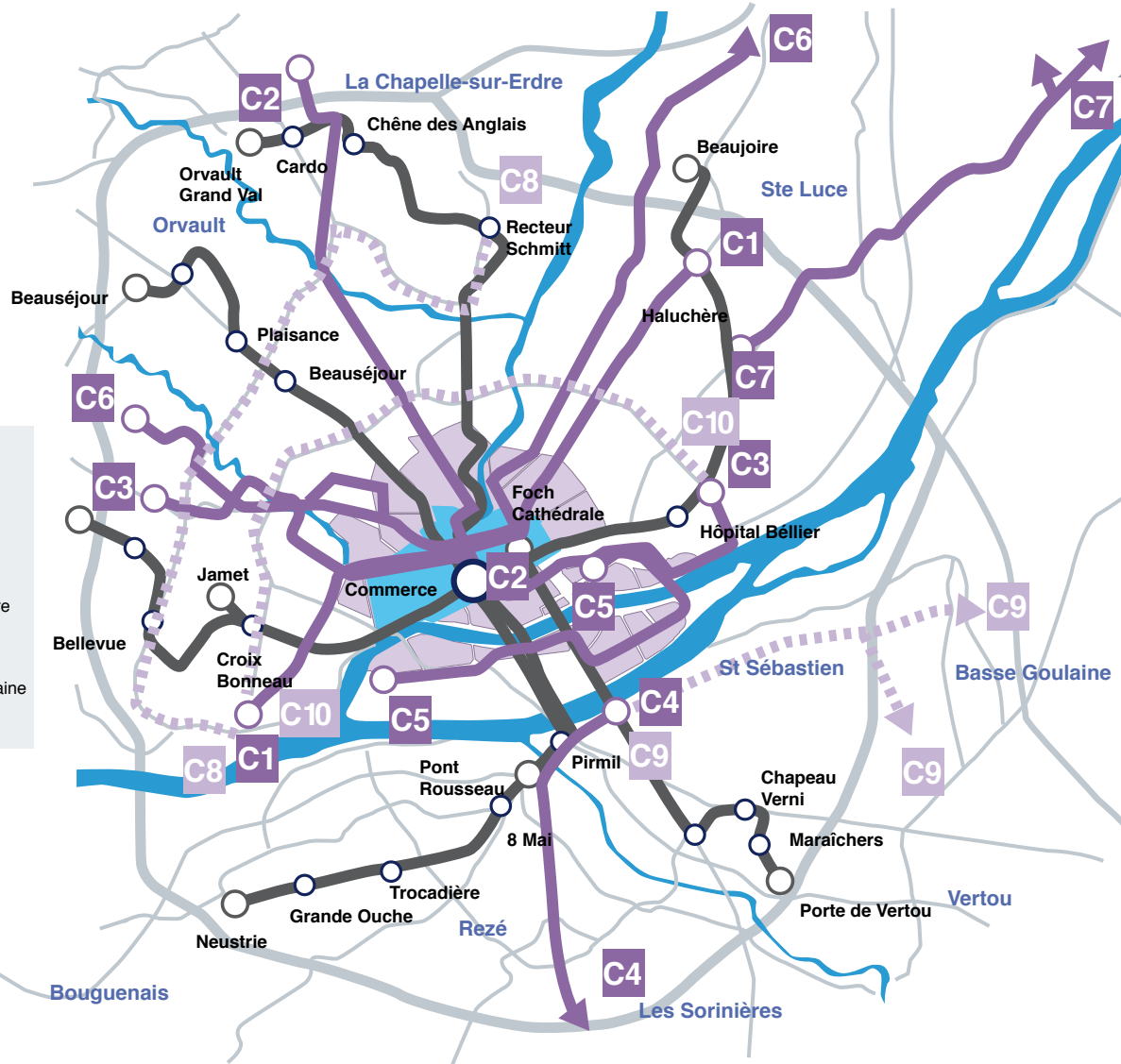
- Axes nord-sud / est-ouest
- Loire à vélo
- Axes à conforter
- Aménagements existants
- Future zone apaisée
- Périmètre centre ville
- Ronds-points aménagés de pistes cyclable

COEUR DE NANTES

COEUR D'AGGLOMERATION

UN NOUVEL ÉLAN POUR LE CENTRE VILLE

2011



L'arrivée des Chronobus

Création de 7 lignes de chronobus dont 5 lignes concernent le centre ville

Un réseau structurant : tramway + busway + chronobus

Chronobus 1^{re} phase, 2012-2013 :

- C1 = Gare de Chantenay-Haluchère
- C2 = Commerce-Bout des Landes
- C3 = Bd de la Baule-Bd de Doulon
- C4 = Grèneraie-Les Sorinières
- C5 = Gare Sud-Ile de Nantes
- C6 = Hermeland-Chantrerie
- C7 = Nantes Est- Ste-Luce- Thouaré-sur-Loire

Chronobus 2^e phase, après 2014 :

- C8 = Chantenay-Facultés
- C9 = Saint-Sébastien-sur-Loire- Basse-Goulaine
- C10 = Chantenay-Doulon

- Chronobus demain
- - - Chronobus après 2014
- Tramway et busway aujourd'hui
- Future zone apaisée
- Périmètre centre ville

CŒUR DE NANTES

COEUR D'AGGLOMERATION

2011

UN NOUVEL ÉLAN POUR LE CENTRE VILLE

▲ Un plan de modulation et de modération des vitesses

Zone 30 actuelle : 13,5 km,
soit environ 16 hectares

Zone apaisée future : 74,5 km,
soit environ 75 hectares

