

FICHE
EXPÉRIENCE

CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

NANTES MÉTROPOLE :

n°17 un plan de mobilité pour les entreprises à l'échelle de l'agglomération

ENJEUX ET OBJECTIFS

À l'échelle du grand territoire, la politique de transports urbains définie dans le SCoT de Nantes Saint Nazaire est axée sur les transports collectifs mais aussi sur une politique de rationalisation et d'optimisation de la circulation des véhicules dans le centre-ville, qu'ils soient utilitaires ou de particuliers.

Une des orientations du SCoT est en particulier de limiter le trafic de marchandises par route en favorisant à terme le rail même entre pôles locaux ou le transport fluvial grâce à la position de Saint-Nazaire comme porte d'entrée/sortie de l'estuaire et de port de marchandises d'envergure nationale. Les principaux objectifs sont de participer à la réduction des émissions de GES tout en limitant le stress des transports et le risque d'accident.

RÉPONSES APPORTÉES

À l'échelle de l'agglomération de Nantes Métropole, l'essentiel du projet de mobilité et d'optimisation des flux repose sur les Plans de Mobilité salariés/entreprises.

Des plans de mobilité

Les acteurs du territoire ont mis en place un plan de mobilité auprès des plus gros employeurs du Territoire (CHU et Ville totalisant 12000 salariés aidés à eux deux), afin que la concertation sur les déplacements aboutisse à une aide à la mobilité, sous forme d'indemnisation des titres de transports (le titre « PASS » de la TAN).

Un travail commun sur les déplacements des salariés

Le plan de mobilité est le fruit d'une coopération entre Nantes Métropole et les employeurs, recherchant pour leurs salariés des réponses à l'accessibilité de leur lieu de travail, et par conséquent une appréciation de leur propre visibilité territoriale.

Nantes Métropole et l'entreprise travaillent ensemble pour déterminer des axes d'amélioration continue concernant les déplacements : géolocalisation anonyme des salariés qui permet de cerner les flux de déplacements et peut engendrer la mise en place d'un site de covoiturage, enquête sur les modes de déplacements des salariés, newsletter pour l'échange de bonnes pratiques, incitation à ce que les entreprises échangent entre elles sur une même zone d'activités.

Le travail commun sur le plan de mobilité est l'occasion de diffuser de l'information, de donner une culture de déplacement aux salariés. Nantes Métropole a également voté une aide à l'achat de vélo à assistance électrique pour tous les salariés des entreprises ayant signé un plan de mobilité.

Des dispositions pour les livraisons

L'objectif est de contraindre les véhicules de livraisons à une présence en centre ville très réduite.

Pour les livraisons de marchandises, les emplacements réservés aux chargements et aux déchargements de marchandises sont des arrêts, non des stationnements. Des emplacements sont réservés mais pas de façon permanente.

Les livraisons s'effectuent du lundi au samedi, uniquement en matinée, sur les voies situées à l'intérieur du Coeur de ville et celles le délimitant ainsi que sur les axes pénétrants et dans les rues piétonnes. Le temps de stationnement est limité à 20 minutes. Les livraisons effectuées au domicile des particuliers, les livraisons de produits pharmaceutiques et les convoyages de fonds ne sont pas soumis aux jours et heures précités.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Plus de 200 entreprises ont répondu à cette initiative, qui représentent plus de 62 000 salariés encouragés à prendre les TC.

Le Territoire de Nantes Métropole poursuit sa politique de raréfaction du stationnement automobile non contraint en ville, afin de forcer l'automobiliste à stationner non loin de l'offre de TC et de parcourir le centre de cette façon, essentiellement grâce au système de tramway.

Suite à l'approbation du PDU qui renforce les objectifs de diminution de la part de la voiture dans les déplacements, les normes de stationnement définies à l'article 12 sont revues dans les PLU. Il s'agit de réduire les exigences pour l'habitat et d'instaurer des normes plafonds pour les bureaux dans les secteurs bien desservis par les tramways, busway et chronobus (BHNS).

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ**Facteurs de réussite**

Un usage du réseau de TC urbains et suburbains déjà massivement entré dans les mœurs et une publicité pour ceux-ci assurée par les Plans de Mobilité des employeurs de l'agglomération.

Une mobilité plurimodale assise sur une offre pertinente du fait de sa complémentarité.

Points de vigilance

Une réduction de la présence des utilitaires limitée à un secteur précis, et qui ne concerne pas les banlieues plus éloignées, où l'automobile reste indispensable.

Un Plan de Mobilité qui ne permet de réduire encore que succinctement les émissions de GES, bien que les plus de 60.000 bénéficiaires représentent un potentiel non négligeable de véhicules en moins sur les routes.

La poursuite de la collaboration des acteurs sur la mobilité, afin de ne pas aboutir à des PLU trop différenciés.

Pour en savoir plus :
www.nantesmetropole.fr/