

LA HIÉRARCHISATION DES VOIES

L'essentiel

Il existe une hiérarchisation fonctionnelle des voies à Nantes Métropole qui rend plus visible les déplacements et qui s'applique pour l'apaisement.

Les voies principales ont vocation à rester à 50km/h (sauf devant certains Établissement Recevant du Public et sur les lieux les plus denses ou par décision politique¹) et les voies secondaires ont vocation à être apaisée (30km/h, 20km/h...). Il existe une correspondance entre la hiérarchisation fonctionnelle et les hiérarchisations Pivert, Octave, celle des Pôles.

L'apaisement en terme de vitesses contribue à fluidifier les déplacements, à développer la cohabitation harmonieuse des modes et à rendre la ville plus facile à vivre et à lire : majorité à 30 km/h, voies principales maintenues globalement à 50 km/h. Voir [Fiche 2 : Généralités, enjeux et objectifs](#)

Pour rendre plus lisible les déplacements, Nantes métropole s'appuie sur la **hiérarchisation des voies**.

1. DÉFINITION

Jusqu'en 2010, une hiérarchisation des voies, de « travail », existait dans les services. Pour établir une stratégie métropolitaine et pour proposer une lisibilité cohérente au niveau de la métropole, ce schéma de hiérarchisation **fonctionnelle** des voies a été intégrée au Plan de Déplacements Urbains.

Il s'agit d'une « hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voirie de l'agglomération et [elle] constitue un référentiel commun traduisant une stratégie métropolitaine des déplacements cohérente. »

Le PDU actuel l'affirme : « la voiture à sa place mais pas toute la place ». C'est exactement ce que traduit la hiérarchisation des voies, en identifiant les axes où la fonction circulatoire est dominante (et le sera encore pendant quelques années) et les axes, ou au contraire, la vie locale doit prédominer.

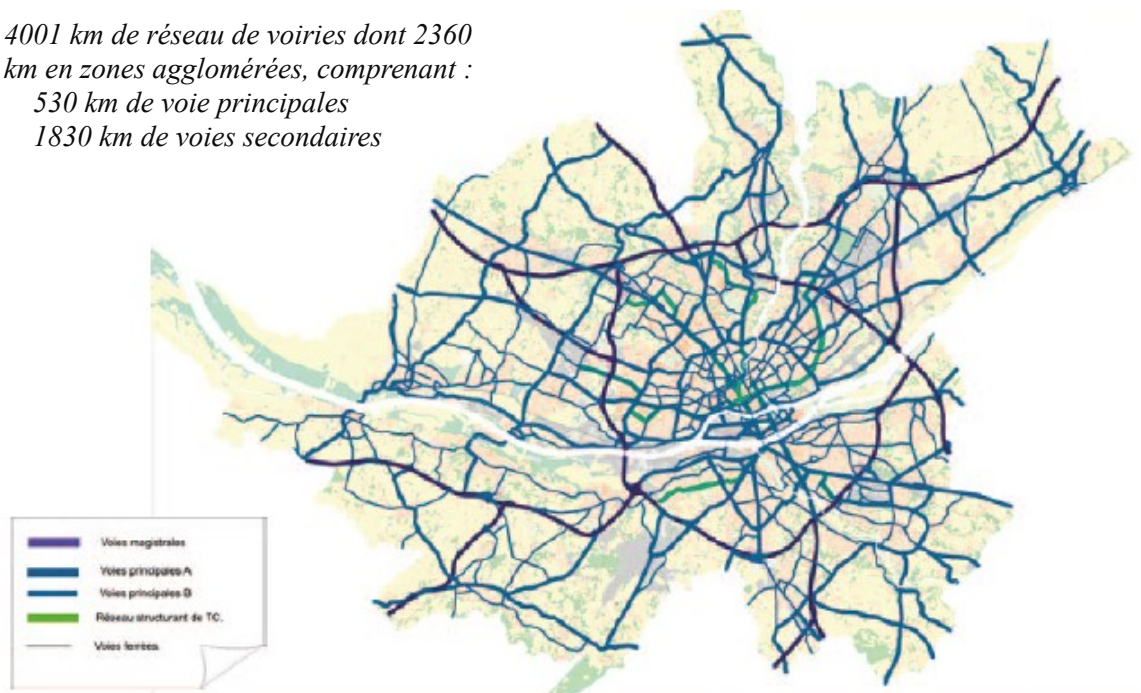
Cette hiérarchisation s'appuie sur les définitions suivantes :

- Les **voies magistrales** : le périphérique, les grandes voies d'accès inter-régionales, l'autoroute. Leurs fonctions sont d'assurer la circulation de transit et de distribuer la circulation automobile dans l'agglomération (2*2 voies). Ces voies sont exclusivement dédiées aux véhicules motorisés.
- Les **voies principales (A ou B)** permettent les liaisons internes à l'agglomération : entre les grands quartiers et/ou centres-villes pour les voies de catégorie A, entre quartiers proches pour les voies de catégorie B. Elles accueillent tous les modes de déplacements qui doivent y cohabiter, grâce à un partage de l'espace public adapté au contexte locale.
Les voies principales doivent être reliées entre elles et ne pas aboutir nul part, sauf exceptions justifiées. Elles forment le maillage du réseau.
- Les **autres voies, dites voies secondaires**, assurent la desserte et la diffusion de la circulation urbaine. Elles ont vocation à être apaisées.

Les voies principales dessinent ainsi les contours des quartiers apaisés, facilement lisibles.

¹ Pour plus de détails, voir la fiche 4 Hiérarchisation des voies

4001 km de réseau de voiries dont 2360 km en zones agglomérées, comprenant :
530 km de voie principales
1830 km de voies secondaires



Réseau routier de Nantes Métropole²

2. IMPORTANCE DE LA HIÉRARCHISATION DES VOIES

Une hiérarchisation des voies est indispensable pour :

- privilégier certaines fonctions,
- offrir une meilleure lisibilité du réseau pour les usagers,
- proposer des continuités d'itinéraires et servir de support de jalonnement,
- mieux orienter les flux de la métropole, qu'ils soient internes ou en provenance des territoires limitrophes, pour lesquels la voiture reste le mode de déplacements le plus pertinent et le plus attractif. Il s'agit d'éviter la diffusion, le report du trafic dans des voies inadaptées et de l'orienter vers des voies principales, profilées pour l'accueillir.
- définir des principes communs d'aménagements selon le type de voies (**charte aménagement de l'espace public**) et leurs objectifs d'apaisement (en vitesse et /ou en trafic),
- définir les axes préférentiels pour recevoir un transport en commun structurant, donc bénéficier d'une densification urbaine,
- définir les rues donc l'apaisement en vitesse est une évidence et l'apaisement en trafic une volonté,
- proposer des continuités d'itinéraires.

3. HIÉRARCHISATION DES VOIES ET CHARTES D'AMÉNAGEMENTS.

La charte d'aménagement décrit les principes d'aménagements généraux par type de voie et par type de territoire, qui va au-delà de la simple prise en compte de la mobilité.

² Lien open data : <https://data.nantesmetropole.fr/pages/home/>

Le tableau ci-dessous présente des exemples de configuration, croisant les catégories d'aménagement cibles avec le type de voie (selon le contexte territorial).

Catégories	Voies principales PDU	Voies secondaires PDU	
		Voie de diffusion	Voie de desserte
Piétons	Larges trottoirs	Présence de trottoirs	Trottoirs : dépend du statut et du trafic
Vélos	Aménagement de continuités cyclables, privilégiées en dehors des voies circulées	Continuités cyclables peuvent être justifiées même si Zone 30, Chaucidou	Selon trafic ³
TC	Reçoivent ou peuvent recevoir des TC, auxquels leur insertion et leur vitesse commerciale sont à favoriser	Peuvent y circuler	N'accueillent généralement pas de TC
Carrefours	A priori en 2*1 voie, ronds-points préférentiellement. Avec les voies de desserte : stop, cédez le passage, trottoirs traversants.	Dépend de l'intégration au site. Non prioritaire par rapport aux voies principales, mais prioritaire sur voies de desserte (si ne sont pas en zone apaisée)	Préférence : priorité à droite Perte de priorité aux intersections avec les voies principales ou de diffusion
Statut	50km/h, 30 km/h ou zone 30, zone de rencontre selon l'intensité urbaine	De préférence zone 30 ou zone de rencontre, mais peuvent être à 50 km/h	Zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne
Stationnement	Longitudinale si nécessaire	Longitudinale si nécessaire	Veillant à empêcher le développement de stationnement anarchique
Géométrie	Calibrée pour favoriser la fluidité de la circulation	Gabarits permettant l'accueil des TC et des déviations de voies principales.	Gabarits routier réduits autant que possible
Paysage	Présence végétale forte	Grande liberté d'expression	Grande liberté d'expression dans l'objectif de gommer autant que possible l'aspect routier

Extrait de la charte d'aménagement, croisant les catégories d'aménagement cibles avec le type de voie

4. CORRESPONDANCE ENTRE LES DIFFÉRENTES HIÉRARCHISATIONS

Il existe différentes hiérarchisations des voies existantes à Nantes Métropole : hiérarchisation PDU, OCTAVE, PIVERT et celle des pôles.

La hiérarchisation des voies issue du Plan de Déplacements se définissant sur du fonctionnel, il n'y a pas de lien direct avec le trafic (nombre de véhicules par jour) sur ces voies. En pratique, on voit souvent une concordance entre les voies principales A et B et les voies supportant le maximum du trafic routier.

³ Se référer au guide vélo : https://naonantes.nantesmetropole.fr/jcms/p_1482086/fr/doctrines-cycliste-et-edpm

Cette hiérarchisation est donc très proche de la hiérarchisation Pivert⁴ et cherche à le rester.

Une exception notable cependant : dans le cœur de Ville de Nantes, certaines voies sont secondaires du point de vue de la hiérarchisation fonctionnelle, mais sont principales sous l'angle de la hiérarchisation Pivert.

Prenons en exemple le cas du Cours des 50 Otages : fonctionnellement, il ne sert plus qu'à desservir l'aire piétonne (voie secondaire), mais est classée Primaire dans la hiérarchisation Pivert, du fait du nombre de TC l'empruntant.

PDU	Octave ⁵	Pivert	Pôle
M : Magistrales Périphérique, voies rapides et autoroutes.	A	A : Primaire - un trafic supérieur à 100 PL ou bus / jour et par sens de circulation - desserte de zone artisanale ou industrielle	M
A : Principale Voies d'intérêt d'agglomération, reliant les grands quartiers et les centres villes éloignés.	A		A
B : Principale Voies d'intérêt local, reliant les quartiers proches, ou bien voies où circulent les Chronobus.	B		B
S : Secondaire Le reste des voies sont des voies secondaires (C)	C	B : Secondaire Liaison entre les quartiers, trafic compris entre 25 et 100 PL ou bus / jour, desserte de zone artisanale ou industrielle, desserte d'équipement recevant du public.	C1 : Voie de diffusion Voie d'alimentation du quartier
		O : Tertiaire Zone d'habitat, trafic inférieur à 25 PL / jour, aucune ligne de bus, aucune desserte de zone artisanale ou industrielle, aucune desserte d'ERP.	C2 : voie de desserte ultimes

A noter

Dans la hiérarchisation des voies comme définie dans le PDU, il n'y a pas de voies dites de « diffusion ».

Pour des besoins internes, certains pôles utilisent ainsi le terme de voie de diffusion (C1). Ce sont alors des voies secondaires qui permettent l'alimentation interne du quartier. Il reste alors les voies de dessertes ultimes (C2), qui sont les dernières voies avant la destination.

4 Pivert : logiciel métropolitain d'auscultation des chaussées

5 Octave : « gestion des chantiers en régie » - Application métier métropolitaine

5. HIÉRARCHISATION DES VOIES ET APAISEMENT

Une première approche simple permet de définir les rues à vocation à être apaisées :

- les voies principales A/B ont vocation à rester à 50 km/h, sauf devant des ERP et/ou les lieux les plus denses, et/ou certaines linéarité de commerces et d'ERP ou alors par décision politique) : voir fiche **densité urbaine**
- les voies secondaires ont vocation à intégrer le dispositif zone apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne), sauf pour les zones d'activités.

6. ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC (ERP)

Définition

Les établissements recevant du public (ERP) sont constitués de tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes extérieures sont admises, en plus du personnel. Peu importe que l'accès soit payant ou gratuit, qu'il soit libre, restreint ou sur invitation. Les ERP sont classés en types et en catégories qui définissent les exigences réglementaires applicables (type d'autorisation de travaux ou règles de sécurité par exemple) en fonction des risques⁶.

Nature de l'exploitation	Modération des vitesses à appliquer si accès sur voie principale
Structure d'accueil pour personnes âgées	OUI
Structure d'accueil personnes handicapées	OUI
Salle d'audition, de conférence, multimédia	Dépend de son utilisation mais à priori OUI
Salle de réunion, de quartier, réservée aux associations	Dépend de son utilisation mais à priori OUI
Salle de spectacle (y compris cirque non forain) ou de cabaret Salle de projection, multimédia Salle polyvalente à dominante sportive de plus de 1 200 m ² ou d'une hauteur sous plafond de moins de 6,50 m	NON
Magasin de vente et centre commercial	Dépend du linéaire : si défini par Nantes Métropole comme zone de commerces OUI, sinon NON
Restaurant et débit de boisson	NON, sauf si compris dans un linéaire de commerce
Hôtel, pension de famille, résidence de tourisme	NON
Salles de danse et salle de jeux	NON
Établissement d'enseignement et de formation	OUI sauf supérieur
Internat des établissements de l'enseignement primaire et secondaire	OUI

⁶ Source : <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F32351>

Nature de l'exploitation	Modération des vitesses à appliquer si accès sur voie principale
Centre de vacances et centre de loisirs (sans hébergement)	NON
Crèche, école maternelle, halte-garderie, jardin d'enfants	OUI
Bibliothèque et centre de documentation	OUI
Salle d'exposition	OUI
Établissement de santé public ou privé, clinique, hôpital, pouponnière, établissement de cure thermique	OUI
Lieu de culte	NON
Administration, banque, bureau (sauf si le professionnel ne reçoit pas de clientèle dans son bureau)	NON, sauf si compris dans un linéaire de commerce
Établissement sportif clos et couvert, salle omnisports, patinoire, manège, piscine couverte, transformable ou mixte Salle polyvalente sportive de moins de 1 200 m ² ou d'une hauteur sous plafond de plus de 6,50 m	OUI
Musée	OUI
Établissement de plein air	NON
Chapiteau, tente et structure	NON
Structure gonflable	NON
Parcs de stationnement couvert	NON
Gare (pour sa partie accessible au public)	OUI
Hôtel-restaurant d'altitude	NON
Établissement flottant	NON
Refuge de montagne	NON
Établissement pénitentiaire	NON