

**L'assemblée  
de l'île**

Transformer **ensemble**  
l'île de Nantes

# Participation de l'Assemblée de l'île au projet urbain de l'île de Nantes Remise de l'avis citoyen

**SAISON 2 : Quelles mobilités sur l'île demain ?**





# SOMMAIRE

## 01 - Introduction

4

## 02 - Assemblée de l'île

6

### Qu'est ce que l'assemblée de l'île ?

- Les missions et modalités
- Le recrutement et la composition de l'assemblée
- La thématique de la saison 2 : Quelles mobilités sur l'île demain ?

## 03 - Avis citoyen

12

### L'avis citoyen : les propositions élaborées par l'assemblée de l'île

- Deux principes structurants
- La Boussole des mobilités
- **3 visions**, pour découvrir les 59 propositions qui dessinent le paysage des mobilités de demain :
  - **Vision 1** : Accueillir tous les modes actifs dans des espaces publics protecteurs
  - **Vision 2** : Orchestrer un quotidien de proximité à l'échelle de l'île
  - **Vision 3** : Retrouver des mètres carrés pour des surfaces utiles et vivantes

# 01

## Introduction

### Un nouveau chapitre pour le projet urbain : concevoir le projet avec les citoyens

#### Les différentes phases, les différentes équipes

**Engagée depuis plus de 20 ans et portée par Nantes Métropole et la Samoa, la transformation de l'île de Nantes a été menée par 3 équipes différentes de concepteurs, désignées comme les « maîtres d'œuvre urbains ».**

Ces 337 hectares ont muté progressivement. D'abord en s'appuyant sur l'armature constituée par le paysage, en révélant le potentiel du territoire grâce à la culture et en s'appuyant sur l'existant et le déjà-là, en particulier l'héritage industriel. Ensuite, en affirmant l'île comme un prolongement du centre-ville, où le paysage et les axes de circulation douce et les transports en commun fédèrent les différents quartiers. Puis, dans la continuité, en intensifiant la figure paysagère de l'île (en amplifiant la présence de la nature, notamment via les jardins et cœurs d'îlots), en préparant l'arrivée de nouvelles lignes de transports et en développant le nouveau quartier République, inspiré du faubourg ancien voisin, pour une ville aux échelles humaines et aux ambiances variées.

À travers ce projet de transformation, c'est donc une nouvelle centralité métropolitaine qui se concrétise, renouant avec la Loire et son estuaire. Un projet aux ambitions sociales fortes, créant un lieu de vie pour toutes et tous et favorisant le vivre ensemble.

Jusqu'en 2032, ce 4ème chapitre de la transformation de l'île de Nantes sera conçu par l'équipe de **Sylvanie Grée**, paysagiste de l'agence D'ICI LA (mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre urbaine), autour de trois grandes orientations portées par Nantes Métropole :

- La **création d'un parc de 10 hectares** et l'intensification de la nature au cœur des quartiers déjà existants,
- La **création d'un nouveau quartier au sud-ouest** de l'île de Nantes avec la construction de 1 500 à 2 100 logements dans la logique de la ville « du quart d'heure »
- Une méthode de travail qui s'appuie dans la durée sur la **co-construction du projet avec les citoyens et usagers** de l'île et plus largement ceux de la métropole.

#### Des engagements forts

**Ce projet de transformation de l'île de Nantes s'inscrit dans la continuité du projet politique, mené par la majorité, et des engagements pris à l'issue du Grand débat Fabrique de nos Villes.**

On notera tout particulièrement, les actions déterminées en faveur de la bifurcation écologique et de la justice sociale, la volonté de donner une grande place à la nature en ville et les actions pour une métropole impliquante et conviviale.

Par ailleurs, des fondamentaux ont été posés par l'équipe de *maîtrise d'œuvre*, retenue dans le cadre d'un dialogue compétitif. Ils ont orienté le choix du comité de sélection présidé par Johanna Rolland et composé d'élus, d'experts, de représentants citoyens et de personnalités locales compétentes. Ces fondamentaux constituent des invariants pour le projet.



## Les modalités de participation

Cette co-construction se traduit dans le cadre d'un dialogue citoyen pour nourrir la décision des élus et le dessin de la maîtrise d'œuvre urbaine tout au long du projet, en s'appuyant sur l'articulation de trois dispositifs :

- **L'Assemblée de l'île** : d'envergure métropolitaine, composée de citoyens et de représentants des organisations de l'île, elle débat des grandes orientations stratégiques et est consultée sur des sujets à hauts enjeux.
- **La Perm'** : **permanence située au 6 rue Maya Angelou** est ouverte depuis octobre 2025, est animée par la maîtrise d'œuvre avec des personnes en insertion, **les éclaireuses** (décembre 2025) pour co-construire la vie collective. C'est un lieu de travail

autour du projet, de QG des équipes pour accueillir et échanger avec les citoyens sur des sujets du quotidien et de proximité liés au projet en cours de construction et le point de départ d'un dispositif d'aller-vers organisé pour permettre différentes rencontres dans l'espace public ou dans des lieux de l'île afin d'interroger ses habitants et usagers.

- **Des tests in-situ** : des prototypes seront conçus avec les citoyens concernés pour rendre concret la concertation, tester les usages et les idées avant de les valider. Le **premier prototype**, le jardin des possibles, préfigurant le futur grand parc, a ouvert à l'été 2025 et peut être le support d'expérimentations à venir.

## Déjà deux saisons réalisées

La première saison, consacrée à l'aménagement du futur parc de l'île a permis d'aborder des enjeux essentiels : **comment partager les usages de cet espace commun, renforcer le lien et l'accès à la nature, et concilier des pratiques parfois différentes ?** Les échanges ont également porté sur la répartition de ces usages dans l'espace et sur leur perméabilité, afin d'éviter les cloisonnements et de favoriser des cohabitations souples et évolutives. Ce travail a permis de faire émerger une vision collective du parc comme lieu ouvert, accueillant toutes les générations et tous les publics, première pierre d'une réflexion plus large sur les manières de vivre et de faire ville sur l'île de Nantes.

La saison 2, a été quant à elle dédiée à l'enjeu des mobilités à travers les questions suivantes : **Comment penser une île de Nantes avec des espaces publics conviviaux tout en y permettant des déplacements du quotidien (des personnes et marchandises) à l'échelle du quartier et de la ville ? Quelle place donner aux différentes mobilités (marche, vélo, voiture, transports en commun) pour renforcer le caractère relationnel de l'île ? Quels leviers pour faire évoluer les comportements de mobilité ?**

Les réflexions de l'assemblée ont exploré comment les aménagements, les opérations immobilières, les services et les habitudes individuelles peuvent s'adapter pour créer une île où il fait à la fois bon vivre et se déplacer.

## Garder le cap d'une concertation ambitieuse

La saison 2 s'inscrit donc dans la continuité de l'ambition de la saison 1 en gardant pour cap les engagements forts pris lors du lancement du projet. Il s'agit de poursuivre une concertation à haut niveau d'exigence, capable d'intégrer réellement les participants aux arbitrages du projet et d'en influencer ses orientations. Un effort particulier a notamment été engagé pour améliorer la représentativité du panel de participants, afin que la diversité des habitants et des usagers de l'île soit mieux reflétée dans les débats.

## Une assemblée qui maintient son sérieux dans le travail :

Lors de la saison 2, le noyau de participants mobilisés lors de la saison 1 a continué à jouer le jeu avec sérieux et enthousiasme tout au long de la session de travail, rejoint par de nouveaux profils tout aussi impliqués.

Enfin, l'ambition de renforcer l'ancrage territorial du dispositif a permis, notamment grâce à la Perm', de multiplier les rencontres de proximité, de nourrir et de compléter les débats de l'assemblée et ainsi d'inscrire la démarche au plus près des habitants de l'île de Nantes.

# 02

## L'assemblée de l'île

### Qu'est ce que l'assemblée de l'île ?

#### Les missions de l'Assemblée

- Elle débat sur des grandes orientations stratégiques et est consultée sur des sujets à hauts enjeux.
- Elle fait des propositions concrètes pour alimenter le plan guide et proposer des scénarios
- Elle rend compte de son travail à travers un avis citoyen.
- Elle formule des préconisations pour ajuster le dispositif.
- Elle participe aux prototypages pour tester les usages et les idées avant de les valider ou de les ajuster.

**Tableau de synthèse de la composition de l'Assemblée de la saison 2**

|         |                |    |
|---------|----------------|----|
| Genre   | Homme          | 20 |
|         | Femme          | 19 |
| Âge     | 18-29 ans      | 4  |
|         | 30-44 ans      | 16 |
|         | 45-59 ans      | 15 |
|         | plus de 60 ans | 5  |
| Adresse | Île de Nantes  | 12 |
|         | Nantes         | 11 |
|         | Métropole      | 6  |

**Le recrutement de la saison 2, visant à compléter le panel des membres déjà présents lors de la saison 1 s'est fait en allant repêcher des membres volontaires non retenus lors de la saison 1.**

#### Les modalités de l'Assemblée

L'Assemblée de l'île a vocation à s'inscrire dans le temps. Elle s'organise en différentes sessions de travail sur un thème donné. Pour chacune d'elles, les membres qui la constituent pourront reconduire leur engagement pour assurer la continuité. Néanmoins, un renouvellement pourra être recherché et de nouveaux membres pourront rejoindre le groupe.

Une session de travail représente un engagement de quatre à six mois pour les participants et compte au moins trois ateliers.

#### La composition de l'Assemblée

Elle est constituée d'une quarantaine de participants volontaires répartis en 3 collèges :

- **Le collège des habitants et usagers** de l'île de Nantes, de Nantes ou d'une commune de la métropole
- **Le collège des structures économiques et sociales** de l'île de Nantes : entreprises, associations, établissements d'enseignement...
- **Le collège des transitions et des générations futures** en impliquant des habitants ainsi que des associations et organisations environnementales...

Le recrutement s'est fait au lancement de la saison 1 via un appel à participation : article de presse, communication sur le site de l'île de Nantes, emailing, réseaux sociaux, présence et distribution de flyers dans l'espace public.

Pour en faire une Assemblée constituée de profils diversifiés, les membres sont sélectionnés selon différents critères (genre, âge, situation sociale, intérêt, adresse, expérience de participation, disponibilité) permettant de garantir l'équilibre du groupe. Dans le cas de profils similaires, un tirage au sort est effectué.

# La composition de l'assemblée



## Le collège des transitions

Un regard sur les mobilités comme un théâtre de négociation entre des intérêts collectifs divers. Garant d'un futur soutenable et convivial, vous devez porter la radicalité du besoin de décarbonation.

**Le rôle du collège :** Représenter les intérêts publics, communs ou systémiques impactés par nos choix de mobilité. Les membres de ce collège défendent ces intérêts au nom de celles et ceux qui ne peuvent pas toujours s'exprimer directement.



## Le collège des habitants

Un regard sensible à la justice territoriale et aux inégalités d'accès sur les usages quotidiens de la mobilité. Il s'agit d'analyser les usages individuels, du partage des espaces publics et du voisinage.

**Le rôle du collège :** Porter la voix de tous les habitants de l'île de Nantes dans les débats et décisions de l'assemblée. Défendre leurs points de vue, leurs aspirations, leurs contraintes, leurs impondérables et comprendre leurs freins au changement.



## Le collège des structures éco-sociales

Un regard sur l'impact des mobilités sur les activités professionnelles et associatives, et l'impact de ces activités sur les mobilités.

**Le rôle du collège :** Porter la voix des structures de l'île de Nantes (entreprises, associations, collectifs...) dans les débats et décisions de l'assemblée. Défendre leurs points de vue, leurs aspirations, leurs contraintes, leurs impondérables et comprendre leurs freins au changement.

# Portrait mobilité de l'assemblée

*Les membres de l'assemblée ont été invités à répondre à un questionnaire visant à dresser un portrait mobilité du groupe constitué, afin de savoir d'où part l'assemblée.*

Les pratiques de déplacement des membres de l'Assemblée dessinent d'abord **une vie de proximité**. Les distances parcourues au quotidien sont modestes, le plus souvent comprises entre 2 et 10 kilomètres par jour, traduisant des déplacements essentiellement liés au travail, aux services, aux loisirs de quartier et aux besoins du quotidien. Cette géographie resserrée révèle un attachement fort à l'échelle locale et à la possibilité de « tout faire près de chez soi ».

**La voiture est associée à un mode relégué à des usages occasionnels.** Elle est principalement mobilisée pour sortir de Nantes : visites familiales, week-ends, vacances, déplacements en soirée ou grosses courses en périphérie.

Pour le reste, **la marche, le vélo et les transports collectifs occupent une place centrale pour les membres de l'Assemblée** et sont décrits comme des pratiques porteuses de sens, associées au plaisir, à la santé, à la sérénité et à la maîtrise de son empreinte carbone. Cette évolution s'accompagne d'une diversification des motorisations et d'une attention croissante à la sobriété des déplacements.

**Les projections des membres de l'Assemblée concernant le futur des mobilités à horizon 2050 convergent largement.** Les participants imaginent une île où les mobilités douces seront privilégiées, offrant des déplacements plus sereins et une meilleure qualité de vie. Beaucoup évoquent une faible dépendance à la voiture, un réseau de transports fluide et régulier, une diversité de modes partagés et une meilleure prise en compte des situations de mobilité réduite, des handicaps visibles comme invisibles. Le vélo y occupe une place centrale : préférence naturelle pour tous les déplacements, à condition que les infrastructures soient encore plus sécurisées. Certains vont jusqu'à envisager la disparition de la voiture au profit d'une circulation apaisée.

Se dessine ainsi une vision partagée d'une mobilité plus simple, plus inclusive et plus choisie que les membres souhaitent voir advenir dans le projet de l'île de Nantes.

Bien qu'un effort particulier a été fait pour identifier de nouveaux membres ayant des profils plus dépendants de la voiture (contrainte personnelles et professionnelles, habitude...), ce portrait décrit une assemblée majoritairement convaincue et parfois déjà engagée dans une transition des mobilités. Les membres de l'assemblée ont d'ailleurs souvent pointé l'absence de représentation d'autres publics, manifestant une vigilance et une attention particulière à leur égard.





# Thématique de la saison 2

**Comment penser une île de Nantes avec des espaces publics conviviaux tout en y permettant des déplacements du quotidien (des personnes et marchandises) à l'échelle du quartier et de la ville ?**

**Quelle place donner aux différentes mobilités (marche, vélo, deux roues, voiture, transports en commun) pour renforcer le caractère relationnel de l'île ? Quels leviers pour faire évoluer les comportements de mobilité ?**

## **Le travail de la session 2 : Quelles mobilités sur l'île demain ?**

De septembre 2025 à janvier 2026, la deuxième saison de l'Assemblée s'est attachée à l'exploration des questions des mobilités, enjeu majeur pour l'île de Nantes. Il s'agissait d'interroger la manière de connecter l'île au reste de la ville et de la métropole, de tisser un maillage de déplacements capable d'articuler les différentes échelles tout en préservant les liens de proximité et les dynamiques propres aux quartiers.

Les échanges ont porté sur l'idée d'une mobilité à la fois moderne, fluide et efficace, mais aussi sociale, accessible à toutes et tous, respectueuse de l'environnement et des rythmes variés des usagers.

Les membres de l'assemblée se sont demandés comment les aménagements, les opérations immobilières, les services et les habitudes individuelles peuvent s'adapter pour créer une île où il fait à la fois bon se déplacer et bon vivre.

Les participants ont été invités à imaginer des systèmes modulables selon les usages, appuyés sur des infrastructures soutenables dans le temps. Le groupement n'attendait pas des habitants des réponses techniques, mais des orientations, une vision sensible et partagée permettant d'éclairer les choix à venir et d'inscrire durablement la parole citoyenne au cœur des futures mobilités de l'île.

**A l'occasion de la France Design Week, le 18 septembre 2025, les membres de l'assemblée ont été invités à une conférence inspirante «Design et mobilités : repenser l'espace urbain» donnant la parole à deux experts**

**Sonia Lavadinho** explore l'idée d'une ville relationnelle, s'opposant à la ville fonctionnelle, et invite à considérer les espaces publics comme des espaces de vivre-ensemble. Selon elle, la reconquête de l'espace public ne se résume pas à retirer de la place aux véhicules motorisés : il s'agit avant tout de redonner du sens aux places, aux rues, afin qu'elles puissent non seulement accueillir les déplacements quotidiens, mais aussi les jeux d'enfants, le repos des personnes âgées, les rencontres entre pairs, et faire place aux êtres vivants non-humains.

**Alexandre Mussche** est designer. Il s'intéresse aux manières d'impliquer les usagers, habitants et professionnels dans les projets urbains ou dans les projets d'aménagement de territoires ruraux. Il a présenté différentes initiatives liées aux mobilités en pointant les difficultés que l'on peut avoir à articuler les besoins de sécurité et de performance, les enjeux environnementaux et économiques.



# Méthode et calendrier : octobre à février 2026

**De septembre 2025 à décembre 2026, la 2<sup>e</sup> saison de l'Assemblée s'est déroulée autour d'un événement de lancement et trois ateliers de travail.**

## LANCEMENT

**4 octobre 2025** - *Lancement de la démarche et visite de site (Parking Adam, rues Petite et Grande Biesse)*

Le 4 octobre 2025 a marqué le lancement officiel de la démarche de dialogue avec l'installation de l'Assemblée de l'île, en présence des élus Thomas Quéro, Olivier Château et Mahel Coppey. Ce temps inaugural a permis de présenter le cadre et les ambitions du dispositif, et de remettre aux membres de l'assemblée leur mandat.

La réunion de lancement s'est poursuivie par une visite du parking Adam et des rues Petite et Grande Biesse, permettant de récolter des témoignages d'usagers et d'acteurs du quartier, et d'ouvrir la réflexion sur les mobilités et le partage des espaces publics. La découverte du fonctionnement des parkings mutualisés et foisonnés a notamment permis d'illustrer un nouveau modèle : récupérer des mètres carrés pour d'autres usages, repenser la place de la voiture individuelle (ni soutenable à long terme, ni accessible à tous) et considérer l'enjeu du stationnement comme un véritable levier pour libérer l'espace public.

## ATELIER 1

**15 octobre 2025** - *Un 1<sup>er</sup> atelier avec les membres de l'assemblée pour explorer la place des mobilités dans une ville relationnelle*

L'atelier visait à dépasser une approche strictement fonctionnelle de la mobilité pour explorer son rôle dans la construction d'une ville relationnelle, inclusive et soutenable, en interrogeant la place respective des différents modes de déplacement (marche, vélo, deux roues, transports collectifs, automobile), les conditions d'un apaisement des espaces publics et les équilibres entre justice sociale, justice climatique et ambition métropolitaine.

Ce temps d'atelier avait pour objectif de poser les bases d'une boussole orientant le projet urbain et esquissant des pistes d'expérimentations à même d'accompagner les transitions de l'île de Nantes.

Construite collectivement, elle a produit les objectifs à viser et les fondamentaux à intégrer dans le projet urbain : un contenu riche alimentant aussi bien l'existant que le quartier futur et qui constitue une partie de l'avis citoyen.

## ATELIER 2

**20 novembre 2025** - *2<sup>nd</sup> atelier avec les membres de l'assemblée : travail sur les paradoxes soulevés par la boussole*

L'atelier a fait émerger des propositions d'actions à mener pour rendre cette boussole opérationnelle et commencer à réfléchir aux innovations, nouvelles pratiques, nouvelles réglementations et politiques publiques nécessaires.

## ATELIER 3

**15 janvier 2026** - *3<sup>e</sup> atelier avec les membres de l'assemblée : prospective pour transformer les mobilités*

A l'aide d'un récit prospectif « quartier en 2046 », le travail sur les leviers à activer s'est poursuivi dans le but d'imaginer des solutions pour transformer les mobilités plutôt que des pistes pour organiser et agir sur celles existantes. Cette dernière séance a produit un contenu créatif au juste niveau, qui a permis de consolider les thématiques d'actions identifiées en atelier 2.

## REMISE DE L'AVIS CITOYEN

**11 février 2026** - *Présentation du travail*

Présentation du travail et des propositions de l'assemblée aux élus sous la forme d'un avis citoyen sur les mobilités de l'île de Nantes. Cet avis s'appuie sur la boussole des mobilités ainsi que 3 visions illustrant le paysage futur des mobilités de l'île de Nantes imaginé par l'assemblée. Les productions sont présentées par trois porte-parole de l'assemblée, avec l'appui de l'équipe de maîtrise d'œuvre.

## RÉPONSE DES ÉLUS

**Date à déterminer**

Le contexte des élections municipales ne permet pas aux élus en place en février 2026 de formuler une réponse à l'avis citoyen. Le travail sera présenté à la future équipe municipale au deuxième semestre 2026. Elle reviendra ensuite vers l'assemblée de l'île.





# 03

## Avis citoyen

Une boussole, deux principes structurants et trois visions illustrent le futur paysage des mobilités de l'île de Nantes imaginé par l'assemblée



\*Pour en savoir plus sur la ville relationnelle : [vr.bfluid.com/la-ville-relationnelle](http://vr.bfluid.com/la-ville-relationnelle)

### La Boussole des mobilités

Outil stratégique, elle propose une définition collective des ambitions et constitue un guide pour le travail de conception du projet urbain.

Co-construite avec les 36 membres de l'assemblée, elle présente leurs aspirations, structurées autour de 7 grandes thématiques inspirées de la notion de «ville relationnelle»\*.

**On y retrouve des notions clés, rassemblées selon deux catégories :**

- **25 horizons désirables donnent la direction.** Ils correspondent aux expériences et valeurs positives que le projet urbain doit chercher à protéger et à amplifier.
- **19 besoins et droits fondamentaux posent des conditions.** Ils correspondent aux notions essentielles formant un «pacte de base» que le projet urbain doit respecter. Les propositions sont classées par thématiques et sont illustrées par des témoignages.

#### Vision 1

Accueillir tous les modes actifs dans des espaces publics protecteurs

#### Vision 2

Orchestrer un quotidien de proximité à l'échelle de l'île

#### Vision 3

Retrouver des mètres carrés pour des surfaces utiles et vivantes

### 3 visions - pour découvrir les 59 propositions qui dessinent le paysage des mobilités de demain

La boussole a permis d'identifier des points de friction et tensions entre des notions qui peuvent paraître contradictoires (par exemple, le conflit entre le besoin d'animation et le droit à la tranquillité). Ces paradoxes ont été approfondis avec l'assemblée afin de proposer **59 pistes de solutions.**

**Imaginées et formulées comme des propositions,** elles ambitionnent de transformer les mobilités et tout ce qui les entoure : aménagements, services, équipements et usages. **Ces solutions sont rassemblées dans 3 visions** qui racontent et dessinent le paysage des mobilités de demain selon l'assemblée.



## 2 principes structurants :

### Le logiciel humain, l'huile dans les rouages des mobilités

Les membres de l'assemblée ont décrit le futur des mobilités sur l'île de Nantes en s'attachant d'abord à identifier celles et ceux qui le feront fonctionner. Des métiers (gardiens, logisticiens, médiateurs) mais aussi des rôles citoyens (adhérents de coopératives, voisins solidaires). Pour l'assemblée, cette présence humaine n'est pas une option : elle s'impose comme la condition absolue pour faire accepter le partage de l'espace, garantir la rotation des usages et réussir la mutualisation des services.

### La nature, support et alliée des infrastructures de mobilité

L'assemblée a relié très tôt les problématiques de mobilité à celle de la santé. Celle des humains mais aussi celle des écosystèmes. Les propositions démontrent que la végétation et le fleuve ne doivent plus être considérés comme du décor, mais comme des infrastructures actives : le fleuve pour le transport, les arbres pour la fraîcheur, les sols pour le drainage. La nature doit former une trame continue qui sert de support aux mobilités douces, reliant les quartiers entre eux et au reste de la ville. Il s'agit de penser des alliances plutôt que des aménagements.

## En conclusion, quelles réponses obtenons-nous à la question : Quelle place pour la mobilité demain ?

Si la mobilité reste une composante essentielle de l'île de Nantes, l'assemblée demande de revoir la place qu'elle occupe physiquement. Les rues ne servent pas qu'à circuler, elles doivent permettre de « vivre heureux dehors », de flâner et de se sociabiliser. Les communs de nos résidences doivent, eux aussi, remplir des fonctions plus essentielles que le simple stationnement de véhicules, même des vélos.

L'ambition n'est plus seulement de fluidifier les flux, mais de libérer de l'espace. L'avis citoyen invite fortement le projet urbain à aménager, au cœur même de nos rues et de nos espaces publics, une place prépondérante pour les organisations humaines et le vivant.

#### Une vigilance territoriale.

Quant à savoir si un urbanisme centré sur la diminution de la voiture individuelle est souhaitable, l'assemblée souligne le besoin d'aborder ce sujet à plus grande échelle. Il s'agit d'éviter le risque de créer des inégalités entre une île qui deviendrait une enclave et le reste de la métropole.

#### Un nouvel arbitrage des priorités.

Pour concilier vie de quartier et flux métropolitains, l'assemblée établit une hiérarchie stricte des usages :

- Elle sanctuarise le piéton et l'enfant comme priorité absolue, ce qui se traduit par des aménagements sécurisés vers les écoles.
- Elle structure le vélo via des axes rapides (« vélorues ») mais en reléguant parfois son stationnement hors voirie pour dégager l'espace public.
- Dans cette logique, la voiture perd son statut immobile (fin du stationnement « ventouse » sur rue) au profit de solutions mutualisées ou en silo.
- Enfin, le fleuve et les transports en commun sont réactivés comme de véritables infrastructures de connexion, plus inclusives et ouvertes vers le reste de la ville.

**En résumé :** Penser l'île de Nantes de demain, c'est passer d'une logique de propriété (ma voiture, ma place de parking) à une logique d'usages et de relations (mon service de mobilité, ma conciergerie, ma rue partagée)

Tous ces éléments feront l'objet d'une instruction par les services de la Samoa et de Nantes Métropole et seront soumis à la validation des élus.

L'objectif est de guider le travail de la maîtrise d'œuvre urbaine afin que le projet urbain soit à la hauteur de la complexité que représentent les enjeux de mobilité.







### LA DIRECTION.

L'ensemble des valeurs positives et des expériences sensibles que le projet urbain doit chercher à protéger et à amplifier.

### LES CONDITIONS.

Les prérequis fonctionnels et les droits essentiels qui forment le «pacte de base» que le projet doit respecter.

# LA BOUSSOLE DES MOBILITÉS

L'assemblée  
de l'île

Transformer **ensemble**  
l'île de Nantes



---

# LA DIRECTION

## en 25 horizons désirables



# 1 La ville du dehors

## Associer la mobilité à la santé globale

- Considérer les déplacements comme un levier de bonne santé physique (faire du sport au quotidien) et mentale (un "sas" pour respirer, réfléchir, profiter).
- Se déplacer en mobilité douce dans un air de qualité (décarboné, non pollué, non-allergène).
- Soutenir la transition écologique, la décarbonation et la qualité de l'air.

## Trouver du confort dans les déplacements même en cas d'épisode climatique.

- Rechercher la «fraîcheur» : pouvoir choisir un trajet plus frais ou ombragé.
- Se déplacer dans un paysage et sous une canopée adaptés aux dérèglements climatiques.

## Considérer l'extérieur comme un terrain de déconnexion, de jeu et de sociabilité

- Pouvoir se déplacer (courir, marcher, flâner, pédaler...) dans des extérieurs et des rues agréables faites pour rester, s'installer, passer du temps dehors.
- Avoir des aménagements libérés de véhicules motorisés.

- Intégrer les animaux domestiques : pouvoir se déplacer avec son chien, avoir accès à des espaces de jeux, de liberté et de sociabilité pour eux.

## Penser des parcours sans couture et sans accroc via des trames fluides et continues

- Avoir accès à des parcours et trajets quotidiens variés et stimulants.
- Disposer d'itinéraires attractifs, avec des vues et perspectives (notamment sur la Loire).
- Assurer des continuités (cyclables/piétonnes) fluides et sans obstacles, arrêts, intersections répétées.

## Penser la trame végétale de l'île comme un parcours de mobilité

- Être au contact du végétal : traverser des espaces verts, voir la nature évoluer, vivre les saisons.
- Vivre des événements naturels quotidiens (sentir le vent, entendre les oiseaux, voir le vivant vivre ses rythmes saisonniers).
- Pouvoir cheminer d'un espace vert/boisé/humide à un autre sans danger.
- Accéder aux parcs sans devoir passer par des rues à forte circulation.



## 2

# La ville de la rencontre

### **Aborder les rues comme un outil de cordialité et convivialité spontanée**

- Apaiser les relations et éviter les conflits entre les usagers des différents modes.
- «Vivre heureux dehors», favoriser l'oisiveté, la discussion, le partage.
- Favoriser le «vivre ensemble» et les rencontres entre nantais, mais aussi avec les visiteurs

### **Penser des mobilités qui nous connectent à nos relations essentielles**

- Pouvoir se rendre à ses activités (associatives, sportives) et retrouver des amis en chemin ou sur place.
- Être à proximité de ses proches et pouvoir les retrouver facilement (amis, famille).
- Accéder facilement à des lieux de sociabilité (cafés, restaurants, bars) pour partager des moments.

### **Agir pour des mobilités qui contrent l'isolement ou la solitude**

- Accéder facilement aux espaces de soin (hôpital), vus aussi comme des lieux de sociabilisation.
- Permettre à mes proches de me rendre visite à moindre coût.

# 3 La ville de toutes les générations

## Améliorer les parcours des plus vulnérables

- Garantir l'inclusion de tous les publics dans les espaces et les mobilités.
- Avoir des cheminements piétons adaptés aux enfants et aux personnes âgées.
- Pouvoir transporter ses enfants à vélo facilement et en toute sécurité.

## Penser un mix de services adaptés à une grande diversité de publics

- Assurer la mixité, l'accessibilité et la proximité des services.
- Accéder à la ville du quart d'heure même en capacité de déplacement limitée.
- Soutenir le «vivre ensemble» et l'organisation d'événements ouverts à toutes et tous.

## Développer l'autonomie des plus petits et conserver celle des plus grands

- Permettre aux enfants d'être actifs et autonomes dans leurs déplacements (aller à l'école seuls, jouer, courir en sécurité).
- Accueillir des activités ou des parcours adaptés aux modes actifs, attentifs aux personnes vulnérables ou temporairement handicapées.
- Permettre à ces personnes de gagner en pouvoir sur leurs mobilités et à leurs concitoyens de changer de regard sur leur place dans la ville.

## Faciliter les déplacements des familles, parfois nombreuses, et de leurs compagnons.

- Pouvoir se déplacer en grand groupe ou en famille, y compris avec poussettes, dans les transports en commun.
- Pouvoir laisser son chien en sécurité devant un magasin.

# 4

## La ville de toutes les surprises

### **Des trajets constamment agréables pour un plaisir inépuisable**

- Trouver son environnement beau.
- Vivre des expériences esthétiques : voir le lever de soleil à vélo, traverser la Loire sur le pont, ressentir la fraîcheur sous les arbres.

### **La mobilité et ses objets comme source d'inspiration pour nos transitions futures**

- Côtayer des transports inspirants et novateurs (ex: vélobus scolaires, vélo cargo pour PMR, stations de bus végétalisées).

### **Des trajets ponctués d'occasion esthétiques de s'arrêter**

- Avoir des vues, des percées sur le parcours et des perspectives (notamment sur la Loire).
- Avoir envie de s'arrêter pour observer l'environnement et l'architecture.
- Avoir sur son trajet des espaces pour s'amuser, s'échapper, courir.
- Permettre la discussion, le partage et le rire.

# 5

## La ville du faire et du tiers solidaire

### Penser des parcours et déplacements accessibles à tous les usagers

- Penser l'inclusion de tous les publics et l'accessibilité (mobilités inclusives, accès PMR aux lieux associatifs).
- Favoriser le «vivre ensemble» et la mixité
- Assurer la proximité des services.

### Penser un réseau de mobilité favorable aux acteurs socio-culturels maillant le territoire

- Soutenir la vie associative (pouvoir décharger du matériel à proximité, profiter d'activités hors de l'île).
- Pouvoir organiser des événements ouverts au grand public.

### Penser des mobilités prenant soin de leurs usagers

- Avoir une mobilité qui s'adapte aux usagers lors d'épisodes climatiques extrêmes (canicule, froid, pluie).
- Changer le regard sur les personnes en situation de précarité. Assurer leur inclusion dans les espaces de réflexions et concertation sur les transitions.

# 6 La ville comestible

## **Garantir des mobilités fonctionnelles pour les commerces de bouche :**

- Faciliter l'approvisionnement et la logistique des commerces (restaurateurs, etc.) :
- Pouvoir réceptionner les marchandises.
- Avoir des zones de stationnement/ livraison pour décharger facilement.
- Bénéficier d'un service de ramassage des déchets (cartons) efficace ou de points de collecte dédiés.
- Permettre les livraisons (type Uber/ Deliveroo).

## **Penser des mobilités favorisant les modèles d'agriculture urbaine**

- Intégrer le comestible dans l'espace public :
- Pouvoir cueillir dans les arbres fruitiers ou haies fruitières sur les chemins.
- Avoir des jardins partagés en bas des immeubles.

## **Garantir l'accessibilité des lieux de restauration :**

- Assurer la sécurité («zone safe») de la clientèle des commerces, notamment le soir.
- Permettre à la clientèle de stationner facilement à proximité des commerces.
- Pouvoir se garer devant les commerces de proximité.



# 7

## La ville du temps libre

### Faire de la mobilité un loisir à part entière

- Avoir la liberté de choisir son mode de déplacement et/ou son trajet en fonction du besoin de rapidité ou de flânerie.
- Effectuer des déplacements calmes, lents, en sécurité et avec un minimum de bruit.
- Permettre à chacun de courir, rêver et contempler sans danger.
- Avoir sur son trajet des espaces pour s'amuser, s'échapper.

### Penser une vraie trame des loisirs et des activités visibles depuis l'espace public

- Disposer d'espaces de jeux et d'activités pour les enfants sur les trajets.
- Accéder facilement à ses activités et loisirs : pouvoir se rendre à des sorties culturelles, sportives (gymnase, etc.) ou aller boire un verre.
- Intégrer les activités de loisirs et de jeu dans les rez-de-chaussée pour égayer les balades dans les rues de l'île.

### Ne pas avoir à se presser ou éviter certaines rues par manque de confiance

- Se sentir dans une zone «safe» lorsque l'on sort des commerces ou activités, notamment le soir.







---

# LES CONDITIONS

en 19 besoins et droits  
fondamentaux



# Fondamentaux des habitant·es de l'île

## Le droit à la proximité

### ***Penser l'île comme un écosystème complet et autonome***

- Le besoin : Ne pas dépendre de transports complexes pour le quotidien.
- Témoignage : «J'ai besoin de pouvoir tout faire (courses, école, médecins, loisirs) dans un périmètre proche, à pied, en sécurité. Ma vie quotidienne doit être contenue dans un espace-temps apaisé. Je dois pouvoir accéder facilement et rapidement aux transports en commun (idéalement à moins de 5 minutes).»

## Le droit à la connexion

### ***Penser l'île comme point de départ vers toutes les destinations***

- Le besoin : Ne pas être «assigné à résidence» sur l'île. La liberté de connexion au reste du territoire (métropolitain et régional) est vitale. Penser aux déplacements pendulaires «sortants» comme aux déplacements ponctuels.
- Témoignage : «Je dois pouvoir quitter l'île facilement, y compris en voiture, pour maintenir mes liens sociaux, familiaux et professionnels (aller à une fête hors de Nantes, travailler en zone rurale, visiter ma famille).»

## Le droit d'entretenir et faire fonctionner ses véhicules

### ***Penser la mobilité dans ses usages mais aussi dans ses infrastructures d'entretien et de réparation***

- Le besoin : Avoir accès à des bornes de recharge, des ateliers de réparation, des services de dépannage.
- Témoignage : «Je tiens à avoir les aménagements nécessaires à proximité pour réparer mon vélo, chez un vélociste ou bien dans les infrastructures métropolitaines»





# Fondamentaux des usager·ères de l'île

## Le droit à la sécurité pour tous

### ***L'espace public et les transports en commun comme «cocon»***

- Le besoin : Une sécurité physique et psychologique absolue pour toutes et tous, en particulier les plus vulnérables.
- Témoignage : «Je dois pouvoir ne pas me sentir oppressé dans les transports en commun. Je dois pouvoir me déplacer, ou laisser mes enfants se déplacer, à pied ou à vélo, sans peur. Je dois me sentir en sécurité lorsque j'utilise un véhicule non-carrossé ou que je promène mon chien. »

## Le droit à la nature

### ***L'infrastructure comme paysage vivant***

- Le besoin : Vivre dans un environnement sain et sensoriellement riche.
- Témoignage : «Je dois pouvoir respirer un air sain et être en contact permanent avec le vivant (arbres, eau, oiseaux, insectes). Les rues ne sont pas que des tuyaux, ce sont des lieux de vie et des corridors écologiques.»

## Le droit d'être protégé des épisodes climatiques

### ***Penser une île qui s'adapte aux extrêmes climatiques, même de longue durée***

- Le besoin : Ne pas souffrir du climat lors de mes déplacements.
- Témoignage : «Je dois pouvoir avoir des solutions de transport ou des itinéraires adaptés en cas de mauvais temps, qu'il s'agisse de canicule ou de longues journées de pluie.»

## Le droit de vivre sur l'île à horaires décalés

### ***Penser une île qui n'exclut pas les travailleurs de la nuit***

- Le besoin : Ne pas ajouter de la pénibilité à des conditions de travail déjà difficiles.
- Témoignage : «Je dois pouvoir aller travailler facilement pour pouvoir gagner ma vie. Je dois pouvoir garer ma voiture près de chez moi car je travaille tôt.»



# Fondamentaux des portes paroles des transitions

## Le droit à l'autonomie et au choix

### ***La mobilité décarbonée comme liberté, non comme contrainte***

- Le besoin : Que la transition écologique augmente les libertés au lieu de les réduire. Se sentir libre et autonome dans ses déplacements.
- Témoignage : « Je veux des options 0 carbone (vélo, transports en commun, marche) qui soient meilleures que la voiture : plus rapides, plus simples, plus fiables (amplitude horaire), et adaptées à ma vie réelle (transporter des courses, des enfants, être à l'abri du mauvais temps, ne pas être contraint à 'l'auto-route à vélo'). Il faut faciliter les usages de la voiture lorsqu'elle est nécessaire (ex: bornes de recharge, possibilité de l'utiliser pour un travail en horaires décalés sans alternative de transport). »

## Le droit de vivre à la vitesse de sa génération

### ***Penser une île protagoniste de son époque***

- Le besoin : Ne pas être limité dans ma liberté de mouvement si cela crée de la ségrégation vis à vis de mes contemporains.

- Témoignage : « Je dois pouvoir vivre au rythme de ma génération. Celle de l'instantané, de la vitesse, de l'efficacité, de l'optimisation. »

## Le droit des personnes les plus vulnérables à être intégrées pleinement au dialogue, aux décisions et à l'action.

### ***La mobilité construite dans un dialogue inclusif avec les citoyens***

- Le besoin : Que les acteurs locaux et institutionnels donnent aux citoyens, habitants et usagers les moyens de s'exprimer au sujet des décisions qui impacteront leurs mobilités (et en cascade, d'autres aspects de leur vie).
- Témoignage : « Les personnes les plus vulnérables peuvent être les plus impactées par les changements, mais elles sont aussi les plus invisibles, souvent éloignées des espaces de concertation. »



# Fondamentaux des acteurs économiques

## Le droit à la logistique

### ***L'accès des «flux entrant» pour les livraisons essentielles***

- Le besoin : Pouvoir être approvisionné.
- Témoignage : «*Mon commerce ne peut pas survivre si les camions de livraison et les fournisseurs ne peuvent pas accéder à ma porte et s'arrêter pour décharger.*»

## Le droit au client

### ***L'accueil de la clientèle et sa diversité de véhicules***

- Le besoin : Que les clients puissent arriver et stationner.
- Témoignage : «*Ma clientèle, qu'elle vienne à vélo ou en voiture (notamment de l'extérieur de l'île), doit pouvoir stationner à proximité immédiate de mon établissement.*»

## Le droit à la mobilité professionnelle du quotidien

### ***Les déplacements comme une activité professionnelle en soi***

- Le besoin : Pouvoir décentraliser son activité, livrer et se faire livrer, transporter son équipement professionnel ou gérer une activité multi-site.
- Témoignage : «*Mon métier c'est d'être mobile. Je dois pouvoir optimiser mes déplacements pour qu'ils laissent un maximum de temps à ma pratique professionnelle. Je préfère facturer mes actes que mes déplacements.*»



# Fondamentaux des acteurs sociaux, associatifs et culturels

## Le droit à l'accessibilité universelle

### *Ne laisser personne à la porte*

- Le besoin : Accueillir tous les publics, sans discrimination par la mobilité.
- Témoignage : « Nos espaces accueillent des activités sociales et doivent être radicalement inclusifs : accessibles aux PMR, aux groupes en minibus, aux personnes en situation de précarité, mais aussi aux adhérents venant de loin ou aux familles. »

## Le droit à l'activité événementielle

### *La logistique « lourde » ou « spécifique »*

- Le besoin : Pouvoir organiser des activités qui sortent du quotidien.
- Témoignage : « Nous devons pouvoir faire venir des camions pour des événements (Lieux Commun), ou permettre l'accès motorisé pour des remorques à bateaux (La Cale). L'espace public doit permettre ces usages essentiels à notre mission. »

## Le droit à être intégré pleinement au dialogue, aux décisions et à l'action

### *La mobilité construite autour de coopérations et d'alliances*

- Le besoin : Que les acteurs locaux et institutionnels donnent les moyens aux structures de jouer leur rôle dans la fabrique de la ville et de ses mobilités.
- Témoignage : « Nos structures peuvent sensibiliser les citoyens et favoriser le lien social, la mixité et l'inclusion. »



# Fondamentaux des usagers spécifiques

## Le droit au sentiment de légitimité

### *Ne pas être l'oublié ou l'ennemi*

- Le besoin : Être reconnu comme un usager légitime.
- Témoignage : «Je dois pouvoir circuler (liberté d'accès pour les motards) et stationner sans être considéré comme une nuisance. Je dois pouvoir exister dans l'espace public avec mon chien, en sécurité et dans la propreté (Molosse & Minus).»

## Le droit à la sécurité du matériel

### *La lutte contre le vol*

- Le besoin : Ne pas risquer de perdre son outil de mobilité.
- Témoignage : «Que je sois cycliste (Place au Vélo) ou motard (FFMC), mon véhicule est une cible. J'ai besoin de stationnements non seulement accessibles, mais sécurisés contre le vol, là où j'en ai besoin (devant les écoles, les commerces).»

## Le droit à des espaces publics pérennes

### *La stabilité et la lisibilité de son environnement*

- Le besoin : Comprendre son environnement pour s'y déplacer sereinement.
- Témoignage : «Nous avons besoin de moins "d'expérimentations" temporaires et de plus d'aménagements lisibles, clairs et pérennes (Motards, Cyclistes).»

---

# POINTS D'ATTENTION

Si la Boussole des mobilités constitue une base solide, elle permet d'identifier des sujets spécifiques à explorer et demande une vigilance particulière à l'égard de certains publics afin de répondre efficacement à ces ambitions et droits fondamentaux.

**Parmi les sujet à renforcer :** approche non sexiste de l'espace public, lutte contre les inégalités , mobilités nocturnes, urgence écologique (biodiversité et ressources), intermodalité numérique...

Les membres de l'assemblée de l'île ne constituent pas un groupe représentatif de la population. Ils ont souligné que les publics les plus fragiles étant peu représentés, un effort devra être déployé dans la poursuite de la démarche pour prendre en compte leur besoin.

Les sujets logistiques étant très présents lorsqu'on parle de mobilité, des acteurs de ce secteur devront également être associés à la suite de la démarche.





## Accueillir tous les modes actifs dans des espaces publics protecteurs

*Demain, sur l'île de Nantes, les artères autrefois saturées se transforment en corridors de vie. Ces veines cyclables et verdoyantes ne font pas que traverser la ville. Elles l'irriguent, connectant chaque habitant à de nouveaux espaces publics hospitaliers et adaptés aux enjeux climatiques et énergétiques à venir. Ici, la mobilité n'est plus une contrainte, mais une opportunité au service du territoire, de son environnement et de ses habitants. Grâce à une conception audacieuse et solidaire, chaque rue offre désormais un parcours fluide et apaisé. Les infrastructures ne délaissent plus personne, offrant à chacun une liberté de mouvement maximale, quel que soit son rythme ou son âge.*

↗  
*Dans chaque vision, les propositions sont réparties dans trois enjeux. Cela permet de mieux appréhender les très nombreuses propositions de l'assemblée.*

### ENJEU 1 :

#### **Des parcours fluides, apaisés et incitatifs**

L'enjeu est de repenser les espaces publics pour favoriser des déplacements fluides, lisibles et agréables pour toutes les mobilités. Cela passe par le retrait d'infrastructures lourdes et contraignantes, la clarification des cheminements et des traversées piétonnes, ainsi que par une hiérarchisation des usages dans l'espace. La réduction des nuisances sonores et visuelles contribue à apaiser l'espace public, l'objectif est donc de rendre la ville plus accueillante et de transformer les déplacements quotidiens en expériences positives, confortables.

### ENJEU 2 :

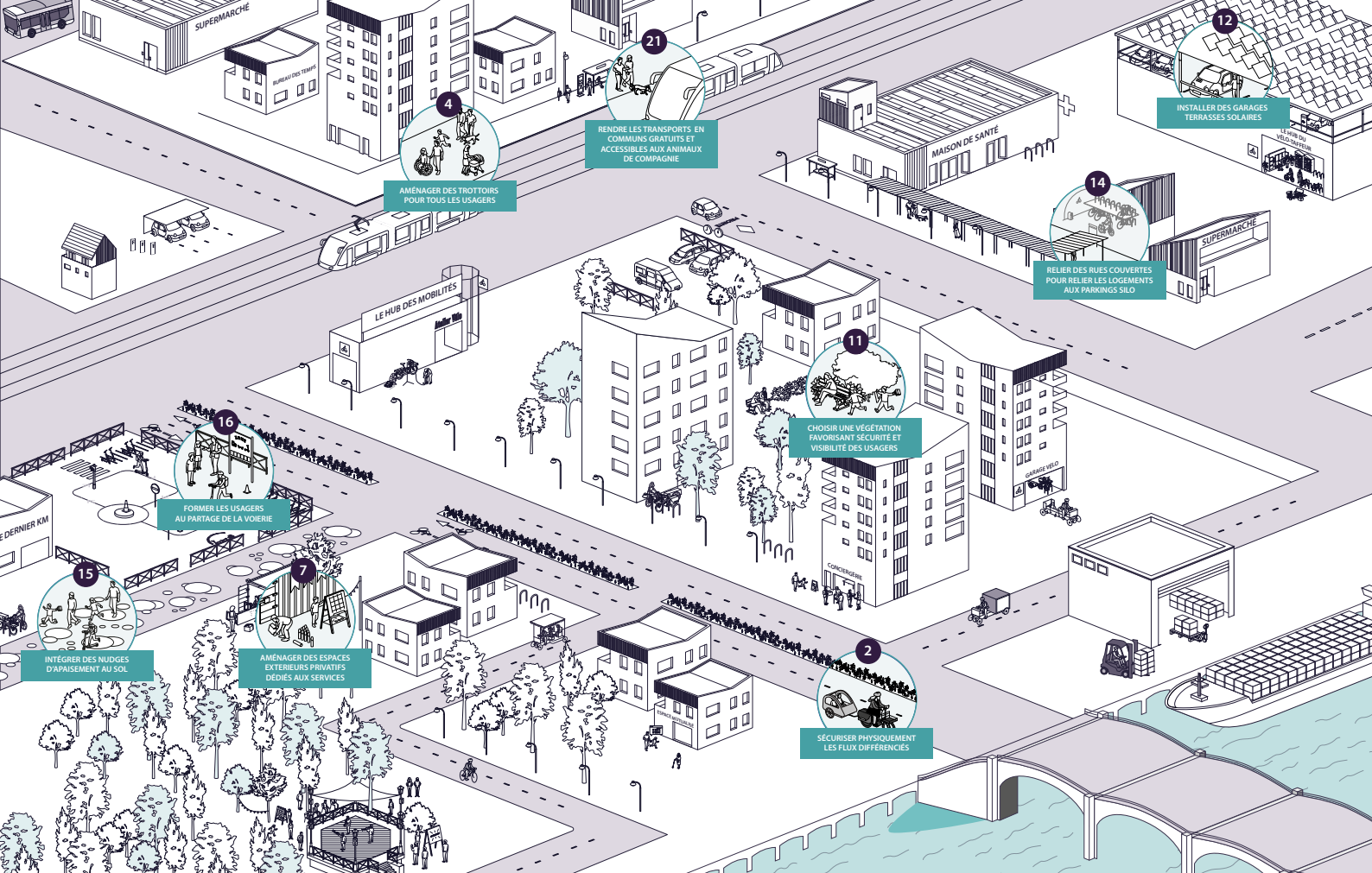
#### **Des infrastructures résilientes face au changement climatique**

Les aménagements doivent intégrer les enjeux d'adaptation au changement climatique et aux risques associés, notamment lors des épisodes de canicule. Le recours à des matériaux durables, la désimperméabilisation des sols et le réemploi de l'existant permettent de limiter l'empreinte environnementale. Les infrastructures doivent être pensées pour durer dans le temps, évoluer et rester performantes malgré les contraintes climatiques tout en renforçant le confort et la sécurité des usagers des mobilités.

### ENJEU 3 :

#### **Des espaces publics inclusifs garantissant une équité sociale**

L'espace public doit faire place à l'ensemble des usagers des mobilités et favoriser des usages partagés et bienveillants. Par l'aménagement, il s'agit de lutter contre les situations d'exclusion, le sentiment d'insécurité et les inégalités d'accès aux mobilités. Les espaces doivent être conçus pour être inclusifs pour les personnes âgées, les enfants, les femmes, les personnes en situation de vulnérabilité. L'objectif est de créer des lieux accueillants, protecteurs et équitables, vecteurs de lien social.



## Points de vigilance de l'assemblée

### → Une vision jugée parfois trop idéale :

Les échanges ont parfois véhiculé une représentation très harmonieuse des mobilités, certains participants ont régulièrement re contextualisé la vision dans des réalités actuelles en évoquant la coexistence difficile avec les automobiles, le sentiment d'insécurité sur certains axes, ou des pratiques de vitesses excessives. Par exemple, la promesse de parcours fluides et apaisés paraît conditionnée à des transformations souvent lourdes régulièrement identifiées comme des obstacles à la projection des membres de l'assemblée.

### → Le risque d'exclusion sociale :

Plusieurs participants ont alerté l'assemblée sur le fait qu'une priorité donnée aux mobilités douces pourrait pénaliser les travailleurs pendulaires (travailleurs hospitaliers, livreurs à vélo, etc.), et notamment les publics plus modestes vivant hors de l'île. L'hypothèse d'un accès restreint à l'île a été jugée discriminatoire et contraire à l'objectif d'équité sociale affiché par le projet.

Un souci constant de l'inclusion des publics vulnérables : l'objectif d'espaces publics protecteurs pour femmes, enfants, personnes âgées ou vulnérables a été souligné au cours des 3 ateliers même si ce n'était rarement des sujets au cœur des discussions collectives en assemblée.

### → Des tensions persistantes autour du partage de l'espace entre mobilités :

La cohabitation entre véhicules rapides et mobilités douces est demeurée un point important au cours des 3 ateliers : les aménagements proposés ont été souvent remis en débat car ne suffiraient pas à garantir une sécurité réelle pour piétons et cyclistes. Les habitants ont souligné que la hiérarchisation des usages devrait s'accompagner systématiquement d'une réflexion sur les vitesses et le design urbain (signalétique et infrastructure) pour limiter les comportements dangereux.

### → Une vigilance sur l'entretien et le climat :

La végétalisation est largement plébiscitée par l'ensemble de l'assemblée mais son entretien est revenu comme un enjeu de gestion important : feuilles mortes, sols glissants, gestion de l'eau peuvent créer de nouveaux risques si l'entretien n'est pas anticipé.

Découvrez l'ensemble des propositions liées à cette vision dans les pages suivantes



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

1

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### Organiser une gradation des gabarits de rues

Structurer l'île autour de quelques axes logiques réservés aux transports collectifs et à la logistique, depuis lesquels s'organisent des relais vers un réseau de rues de plus petite échelle, piétonnes, accessibles aux mobilité douces, et ponctuellement à la logistique via des badges d'accès.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

2

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### Sécuriser physiquement les flux différenciés

Prioriser la séparation des circulations quand cela est possible (bus, vélos, voitures, piéton) et proposer des itinéraires alternatifs clairs et sécurisés pour les mobilités douces lorsque c'est nécessaire.

Aménagement urbain



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

3

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### **Aménager des rues aux vélos dédiées à la circulation des cycles, avec possibilité de différencier des couloirs de vitesse**

Transformer des rues entières en axes cyclables larges, tout en garantissant la lisibilité et la priorité des traversées piétonnes. Permettre la coexistence des différentes allures cyclistes grâce à des voies dédiées, pour favoriser la cohabitation des publics intergénérationnels (enfants, adultes, personnes âgées) et des professionnels (livreurs).

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

4

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### Aménager des trottoirs larges où l'on se croise sans soucis

Concevoir des trottoirs suffisamment larges et confortables pour permettre les déplacements simultanés et côte à côte, avec enfants, animaux de compagnies etc...

Aménagement urbain



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

5

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### **Transformer le boulevard de la Prairie au duc en axe urbain apaisé**

Requalifier ce boulevard perçu comme une autoroute urbaine en multipliant les traversées piétonnes sécurisées et en introduisant une végétalisation rompant avec la linéarité du boulevard et n'incitant pas à la vitesse.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

6

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### Développer un réseau de voies prioritaires

Créer un maillage de voies rapides et continues réservées aux véhicules prioritaires (secours, transports collectifs et scolaires etc..).

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

7

**ENJEU 1** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### **Aménager des espaces extérieurs privatifs dédiés aux services**

Créer, tous les deux ou trois bâtiments, des zones polyvalentes capables d'accueillir des usages logistiques, médicaux, de secours ou de jeux lorsqu'elles sont inoccupées.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

8

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### **Traiter la sécurité nocturne par l'innovation lumineuse en proposant un éclairage public protecteur et réactif**

Intégrer des marquages phosphorescents, des matériaux réfléchissants et un éclairage dynamique à détection de présence afin de baliser des cheminements doux et agir sur le sentiment de sécurité lors de la baisse de l'éclairage public.

Dans les endroits réputés les moins sûrs, installer des dispositifs lumineux sensibles aux sons et aux alertes afin d'intensifier l'éclairage en situation de risque.

Innovation technologique



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

9

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### **Aménager des trottoirs et pistes cyclables capables d'accueillir les feuilles mortes**

Dessiner des aménagements de voirie facilitant l'évacuation naturelle des feuilles mortes afin de limiter les zones glissantes et de garantir la sécurité des usagers, quelle que soit la saison.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

10

**ENJEU 1** DES PARCOURS FLUIDES, APAISÉS ET INCITATIFS



### Mettre en place un service de médiation et de citoyenneté

Accompagner la transformation des mobilités et la transition vers des mobilités douces par des dispositifs pédagogiques et ludiques favorisant l'engagement collectif et transmettant des règles permettant la cohabitation des usagers sans conflit d'usage.

Service à la population



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

11

**ENJEU 2** DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE



### Choisir une végétation favorisant la visibilité et la sécurité des usagers

Concevoir des plantations adaptées aux intersections avec une végétation permettant de garantir une visibilité des piétons et notamment des enfants.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

12

**ENJEU 2** DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE



### Installer des terrasses-garages solaires (dans les bâtiments de grande échelle)

Créer des espaces de stationnement et de recharge pour des véhicules légers sous des ombrières photovoltaïques en toitures afin de répondre aux enjeux de crise énergétique.

Infrastructure

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

13

**ENJEU 2** DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE



### **Co-construire les espaces verts avec les habitants et développer un mode de gestion participative de ces espaces s'appuyant sur des référents locaux**

Intégrer des espaces de jardinage partagé et associer les résidents aux choix de plantations afin de renforcer l'appropriation, la sécurité et l'entretien des lieux. Identifier et former des référents de micro-quartier chargés de coordonner les projets de plantation citoyenne et d'assurer le lien entre habitants, services des espaces verts et de la collectivité.

Service à la population

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

14

**ENJEU 2** DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE



### **Aménager des rues couvertes pour relier les logements aux parkings-silos**

Aménager des cheminements protégés des intempéries pour relier les déplacements quotidiens entre le domicile ou lieu de travail et les espaces de stationnement (mobilité partagée, douce, motorisée etc...).

Infrastructure



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

15

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Inventer un «code de la route» par le design urbain et intégrer des «nudges» d'apaisement au sol

Utiliser le traitement des sols et le mobilier urbain pour suggérer naturellement d'adapter sa vitesse et de respecter les priorités et permettre de distinguer clairement les voies rapides des voies de desserte et zones de rencontre.

Une signalétique horizontale incitative (motifs, fresques au sol, messages visuels doux) invite spontanément au ralentissement et à la courtoisie, particulièrement aux abords des zones de croisement piétons/cycles.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

16

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Former les usagers au partage de la voirie

Déployer des actions pédagogiques pour améliorer la compréhension des règles de partage et de cohabitation des usagers afin de renforcer la sécurité des déplacements, notamment en situation de faible visibilité, la nuit.

Service à la population



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

17

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Généraliser les jardins en cœurs d'îlots

Intégrer systématiquement des jardins partagés et des aires de jeux en pleine terre, au sein des résidences pour favoriser les espaces de rencontres et de jeux au sein des cours d'immeubles.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

18

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### **Limiter l'accès des pieds d'immeubles pour les rendre silencieux**

Réserver les abords immédiats des bâtiments aux piétons et aux cycles sur présentation d'un badge pour limiter les allers et venues, nuisances sonores et mésusages, tout en maintenant un accès aux véhicules d'urgences.

Régulation

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

19

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Créer une trame verte de mobilité et de découverte

Aménager un corridor végétalisé structurant permettant à la fois aux cyclistes pressés d'emprunter une voie express agréable et sécurisée et aux usagers flâneurs de profiter d'une alternative plus calme aux boulevards bruyants.

Aménagement urbain

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

20

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Développer des parcs de proximité alliant qualité paysagère et diversité d'usages

Créer des espaces verts de quartier complets, divers, adaptés aux enfants et à la présence croissante de chiens dans l'espace public et aux usages de pause du quotidien.

Aménagement urbain



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

21

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### **Rendre les transports en commun gratuits et accessibles à tous, tout le temps**

Supprimer la tarification dans les transports en commun pour renforcer l'accessibilité et l'inclusivité des mobilités douces : l'objectif est de permettre de garantir les conditions de non-recours à la voiture individuelle pour les trajets du quotidien.

Politique tarifaire

## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

22

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Ouvrir les transports en commun aux animaux de compagnie

Autoriser le transport des animaux domestiques dans les transports collectifs pour lever un frein majeur à l'abandon du véhicule individuel pour les déplacements du quotidien (vétérinaire, balade, trajets quotidiens).

Service à la population



## Vision 1

ACCUEILLIR TOUS LES MODES ACTIFS  
DANS DES ESPACES PUBLICS PROTECTEURS

23

**ENJEU 3** DES ESPACES PUBLICS INCLUSIFS GARANTISSANT UNE ÉQUITÉ SOCIALE



### Encourager les comportements solidaires par des avantages de stationnement

Accorder des remises ou réductions sur les abonnements de parking aux usagers engagés dans des actions à vocation d'intérêt général.

Subvention



## Orchestrer un quotidien de proximité à l'échelle de l'île

*L'île de Nantes s'affirme comme un territoire de l'immédiat et du lien. Orchestré à l'échelle du quartier, un maillage de mobilités limpides et efficaces a effacé les distances, transformant l'île en un archipel de proximités parfaitement connecté au cœur de la métropole. Dans cet espace où tout se rapproche, une logistique intelligente et invisible s'articule en coulisses : les flux sont mutualisés, les livraisons s'effacent pour laisser place au calme.*

*L'agilité des services garantit un fonctionnement urbain d'une fluidité absolue. Au cœur de cette organisation, les services du quotidien ne sont plus de simples étapes, mais des socles de solidarité qui facilitent la vie et renforcent l'attachement au quartier. En plaçant l'humain au centre de chaque déplacement, l'île devient un cadre de vie plus simple et plus vibrant.*

➤  
*Dans chaque vision, les propositions sont réparties dans trois enjeux. Cela permet de mieux appréhender les très nombreuses propositions de l'assemblée.*

### ENJEU 1 :

#### Un territoire connecté et son maillage

L'île de Nantes de demain s'inscrit comme un territoire pleinement connecté à la métropole et au reste de la ville. Les espaces sont reliés par un maillage de mobilités claires, efficaces et lisibles. Ce tissu de déplacements rapproche les usages, les individus et les lieux de vie. Il favorise les échanges, l'accessibilité et la cohérence à l'échelle du territoire.

### ENJEU 2 :

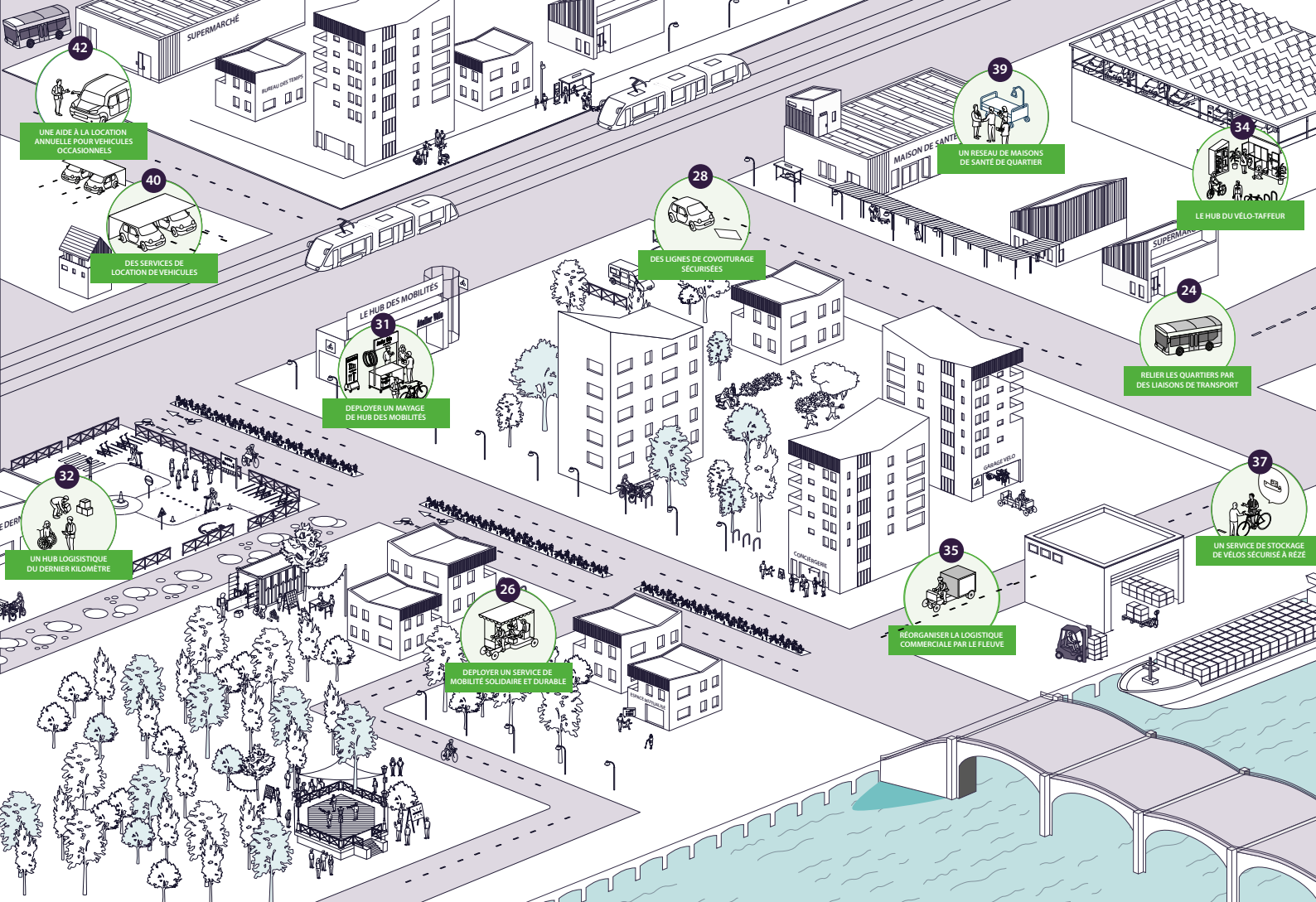
#### Une logistique intelligente

Une place centrale est accordée à une logistique agile et organisée, capable de répondre aux besoins croissants des professionnels. La mutualisation des flux, l'optimisation des livraisons et l'adaptation des espaces permettent de limiter les nuisances. Ces stratégies contribuent à un fonctionnement urbain plus efficace et plus respectueux de l'espace public.

### ENJEU 3 :

#### Des services du quotidien accessibles

Les services de proximité placent l'humain et les relations sociales au cœur de la ville. Ils accompagnent les usages de mobilité, facilitent le quotidien et renforcent les dynamiques de solidarité à l'échelle de la rue et du quartier. L'accessibilité des services améliore les déplacements, l'attachement au domicile et le lien avec les autres espaces de la ville : cette approche contribue à un cadre de vie plus simple, plus solidaire et vivant.



## Points de vigilance de l'assemblée

### → Une proximité désirable mais socialement située :

Les participants adhèrent à l'idée d'une proximité comme principe phare de l'île de Nantes, mais sont lucides face aux risques que cela peut engendrer : cette organisation profitera-t-elle à tous ou surtout aux populations déjà favorisées ? (la concertation elle-même apparaissant relativement peu représentative des habitants des quartiers populaires voisins de l'île de Nantes).

### → Une logistique réaliste :

La vision d'une logistique « invisible » paraît peu réaliste au regard des besoins futurs : livraisons, retour possible d'activités productives en ville, déplacements professionnels. Des doutes ont également été exprimés sur la compatibilité entre ambition zéro voiture et fonctionnement logistique et économique de l'île dans le futur.

### → Une accessibilité métropolitaine :

Le maillage des transports à l'échelle du territoire est une demande partagée de l'assemblée, mais les modalités d'accès à l'île ont divisé les participants : un filtrage des entrées a été largement rejeté et considéré comme excluant, la proximité ne devant pas se faire au détriment des liens avec la métropole et des quartiers périphériques.

### → Des services du quotidien réellement accessibles :

L'accessibilité des services a été identifiée au cours des ateliers comme un levier fort de solidarité, mais à condition qu'elle ne repose pas uniquement sur des offres privées et/ou numérisées, peu adaptées à certains publics plus vulnérables (personnes âgées, personnes en situation de handicap).

Découvrez l'ensemble des propositions liées à cette vision dans les pages suivantes



## Vision 2

### ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

24

#### ENJEU 1 UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



#### Relier les quartiers par des liaisons de transport

Développer les axes reliant les quartiers entre eux et aux différents pôles de services afin d'éviter les déplacements contraints vers le centre-ville.

Offre de transport



## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

25

**ENJEU 1** UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



### **Créer ou re-exploiter une nouvelle porte d'entrée ferroviaire**

Étudier la faisabilité d'une liaison ferroviaire ou d'une connexion piétonne rapide et qualitative reliant le secteur Rezé Pont-Rousseau à la Gare de Nantes. Cet axe doit être traité comme une promenade végétalisée continue.

Infrastructure



## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

26

**ENJEU 1** UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



### Déployer un service de mobilité solidaire et durable sur demande

Mettre en place un transport réservé aux personnes vulnérables et fonctionnant sur un principe de réservation anticipée et assuré par des véhicules légers et adaptés (vélobus, pousse-pousse).

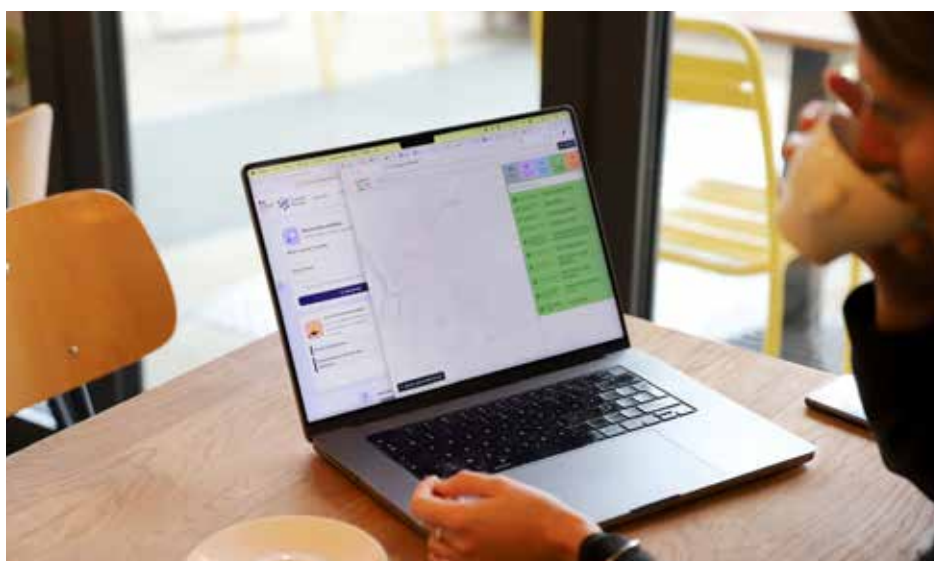
Offre de transport

## Vision 2

### ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

27

#### ENJEU 1 UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



#### **Fusionner les services numérique de mobilité Naolib et de la plateforme de solidarité allo-voisins**

Créer une plateforme unique combinant mobilité, entraide et services de proximité entre particuliers afin de simplifier les usages liés aux transports en commun et renforcer les liens sociaux.

Innovation technologique

#### ENJEU 1 UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



#### **Mettre en place des lignes de covoiturage sans réservation pour sortir facilement de l'île**

Créer des lignes définies de covoiturage reliant simplement l'île de Nantes à d'autres grandes destinations du territoire. Il faut se rendre aux arrêts dédiés. C'est gratuit pour les passagers, et c'est indemnisé pour les conducteurs. Le tout fonctionne via une application.

Service à la population

## Vision 2

### ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

29

#### ENJEU 1 UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



#### Mettre en service une application “Suivi Bus”

Cette application offre un service de mobilisation de transports publics à la demande. Concrètement, si plusieurs personnes souhaitent se déplacer sur un même trajet, elles sollicitent individuellement par l'application ou une borne de quartier un véhicule. En fonction du nombre de personnes, un véhicule adapté peut arriver dans la demi-heure (5 personnes = petit véhicule, 10 personnes = mini-bus, 40 personnes = bus...).

Innovation technologique

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

30

**ENJEU 1** UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



### **Intensifier l'usage de la navette fluviale pour relier les rives de la Loire**

Créer un service régulier et gratuit reliant les rives de l'île,  
capable de transporter passagers, marchandises et véhicules.

Offre de transport



## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

31

**ENJEU 1** UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SON MAILLAGE



**Structurer un réseau de hubs de mobilités et d'ateliers de réparation en rez-de-chaussée, en lien avec des professionnels ambulants, pour soutenir les nouveaux usages de mobilité**

Déployer un réseau de silos regroupant stationnement, stockage, consignes, locations de véhicules, ateliers de réparation et nouveaux services de mobilité.

Intégrer des espaces de maintenance pour mobilités décarbonées, reliés à des professionnels ambulants assurant la réparation à domicile.

Service à la population



## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

32

### ENJEU 2 UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



### **Mutualiser la logistique urbaine par un guichet unique du dernier km et un réseau de hubs logistiques multi-échelles**

Confier la gestion des livraisons à un opérateur unique à l'échelle du quartier ou de l'île afin de massifier les flux et y d'assurer la distribution finale par des modes de déplacements décarbonés. Organiser la logistique depuis de grands hubs périphériques aux lieux de vie et de résidence pour répartir les déplacements logistiques à l'échelle du territoire, des quartiers et des bassins de vie de la ville.

Transformation logistique

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

33

**ENJEU 2** UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



### **Penser les circulations et stationnements adaptés aux abords des commerces de proximité**

Mettre en œuvre des dispositifs d'aménagement favorisant le ralentissement, la courtoisie et la cohabitation des mobilités douces avec les usages logistiques aux abords des activités (commerce, ateliers, restauration...).

Transformation logistique

### ENJEU 2 UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



#### La station logistique - hub vélotaffeur

Aménager un hub réservé aux vélo-taffeurs programmé en rez-de-chaussée avec :

- des stationnements réservés tant pour les auto-entrepreneurs/ artisans du quartier/ jardiniers de la métropole ,
- des espaces de dépôts/ stockages de proximité (frigos pour alimenter les quartiers/ stockage sec)
- des équipements pour les travailleurs (couchettes, cantine, douches...).

Infrastructure

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

35

**ENJEU 2** UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



### Réorganiser la logistique commerciale par le fleuve

Imposer, pour les grandes implantations commerciales, des localisations en bord de fleuve afin de permettre l'approvisionnement par voie fluviale et de réduire les flux de poids lourds en cœur de quartier.

Transformation logistique

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

36

**ENJEU 2** UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



### Optimiser l'usage des flottes professionnels en dehors des heures d'activité

Faciliter la mise en location des véhicules professionnels durant les temps morts (week-ends, soirées,).

Offre de transport



## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

37

**ENJEU 2** UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



### **Créer un service de stockage sécurisé pour les vélos d'usage occasionnel situé à Rezé**

Implanter un hangar à vélos mutualisé permettant de stocker les vélos de loisirs, avec une option de livraison à domicile à la demande.

Service à la population

#### ENJEU 3 DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



#### **Créer un maillage de rues reliant les écoles aux grands pôles d'habitation**

Développer les rues aux écoles en piétonnisant des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires mais pas seulement. Imaginer un véritable maillage de rues permettant aux enfants de circuler à pied ou à vélo de manière sécurisée voire autonome, hors des grands axes routiers. Ces rues ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi de diminuer l'exposition à la pollution.

Aménagement urbain

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

39

**ENJEU 3** DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



### **Mailler le territoire par un réseau de maisons de santé de quartiers pour favoriser la mobilité des professionnels de santé**

Déployer un réseau de maisons de santé à l'échelle des quartiers afin de faciliter l'accès aux soins, réduire la pression hospitalière et améliorer la mobilité des professionnels de santé.

Programmation

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

40

### ENJEU 3 DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



#### Développer fortement l'offre de services de location (voitures, fourgon, scooters électriques...)

Pour faciliter l'abandon de la voiture individuelle, il faut proposer des offres attractives de véhicules partagés / mutualisés permettant de répondre aux besoins ponctuels. Développer, entre autres, des stations de scooters électriques et d'autres véhicules intermédiaires accessibles en libre-service, sur la base d'un abonnement. L'objectif est d'atteindre un niveau d'offre tel que l'absence de véhicule disponible devienne exceptionnelle.

Offre de transport

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

41

**ENJEU 3** DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



### **Mailler l'île de points de “mobi-partage”, des espaces de stationnement d'une flotte partagée**

Pour sortir de la logique de place attitrée, créer des parkings de véhicules partagés (voiturette, véhicule familial, scooters électriques, fourgon...) permettant de louer et restituer un véhicule dans différents quartiers.

Offre de transport



## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

42

**ENJEU 3** DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



### **Inciter à la location occasionnelle grâce à une aide annuelle**

Inciter par une subvention annuelle ou autre incitation permettant aux habitants de recourir à la location de véhicules de façon ponctuelle plutôt que de recourir à la possession d'une voiture individuelle.

Subvention

## Vision 2

ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ  
À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

43

**ENJEU 3** DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



### Déployer des box vélos sécurisés à proximité immédiate des logements

Proposer des box électrifiés, accessibles par code personnel avec un système d'abonnement, et situés dans un rayon de 1 à 2 minutes de chez soi.

Infrastructure

## Vision 2

### ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

44

#### ENJEU 3 DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



#### Permettre l'embarquement des vélos dans les bus et les tramways

Intégrer un emplacement vélo dans les bus ou à l'arrière des véhicules pour effectuer certains trajets longs en intermodalité.

Offre de transport

## Vision 2

### ORCHESTRER UN QUOTIDIEN DE PROXIMITÉ À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE

45

#### ENJEU 3 DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



#### Créer un réseau d'espaces et de personnes refuges dans la ville

Identifier et valoriser des lieux de refuge (loges de gardiens, commerces, lieux associatifs, institutions publiques et acteurs de la mobilité) offrant une présence humaine et favorisant un sentiment de sécurité.

Service à la population

### ENJEU 3 DES SERVICES DU QUOTIDIEN ACCESSIBLES



### Aménager des espaces de liberté dédiés aux chiens

Créer des zones spécifiques de liberté adaptés et dédiés aux chiens leur permettant d'évoluer sans devoir être attachés, tout en assurant la sécurité des autres usagers des parcs et en préservant les autres usages.

Service à la population





## Retrouver des mètres carrés pour des surfaces utiles et vivantes

*Sur l’île de Nantes, la reconquête des espaces publics marque l’avènement d’une ville vivante. En libérant les mètres carrés autrefois captifs du stationnement, nous avons transformé le bitume inerte en un réseau d’usages : des surfaces vivantes, fertiles et profondément humaines.*

*Grâce à des structures de stationnement optimisées et réversibles, la rue s’est affranchie de la voiture pour devenir un support de vie dynamique et mutualisé, où chaque mètre carré gagné est une promesse de rencontre. Guidée par une programmation chronotopique, l’île s’accorde désormais aux rythmes de ses habitants. L’espace public évolue au fil des heures, passant d’un lieu d’intensité matinale à une zone de respiration et de pause, épousant les temporalités réelles de l’île. Cette maîtrise du foncier ne se contente pas de réorganiser les flux, elle dessine un territoire agile et convivial, capable de se réinventer sans cesse pour rester au plus proche des besoins de ceux qui l’habitent.*

### ENJEU 1 :

#### **Des espaces communs dynamiques et mutualisés**

La réduction de la place dédiée à la voiture, en mouvement ou stationnée, doit permettre de retrouver des espaces communs à fort potentiel d’usage. Ces surfaces libérées sont réinvesties pour créer des lieux de vie, de rencontre et d’animation. La mutualisation des usages, notamment du stationnement, favorise une meilleure occupation de l’espace et des interactions entre usagers. Ces espaces deviennent des supports de convivialité et de dynamisme urbain.

### ENJEU 2 :

#### **Des stationnements optimisés et réversibles**

L’optimisation et la structuration du stationnement visent à libérer de l’espace urbain au profit de nouveaux usages. Des solutions réversibles doivent être mises en œuvre afin de s’adapter aux besoins changeants de mobilité des usagers.

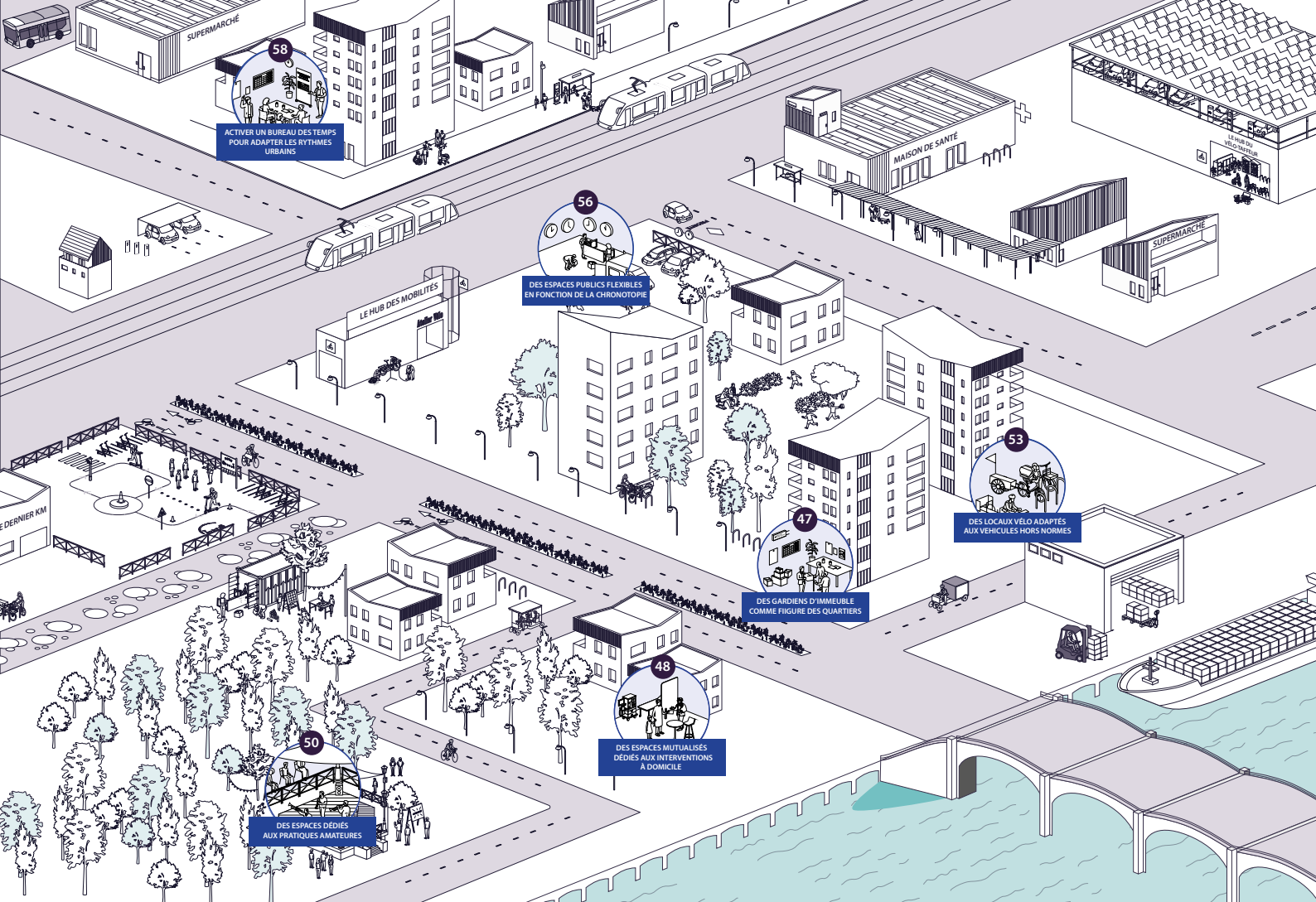
### ENJEU 3 :

#### **Une programmation chronotopique**

La programmation chronotopique repose sur une lecture des rythmes urbains et des temporalité d’usage. Elle prend en compte les moments d’intensité, de pause et de respiration, en s’adaptant aux pratiques réelles des usagers. L’espace public évolue selon les usages plutôt que d’imposer un fonctionnement uniforme.



*Dans chaque vision, les propositions sont réparties dans trois enjeux. Cela permet de mieux appréhender les très nombreuses propositions de l’assemblée.*



## Points de vigilance de l'assemblée

### → La réduction contestée de la place de la voiture :

Le principe "zéro voiture" a divisé les participants avec des craintes pour les travailleurs de nuit et les ménages modestes, une insuffisance des alternatives actuelles (exemple de l'autopartage saturé), et des incertitudes sur les besoins logistiques futurs (horizon 100 ans). Certains participants estiment que la mobilité pendulaire restera structurelle et qu'elle pourrait/ devrait être mieux intégrée dans la suite du projet.

### → L'opposition entre qualité des espaces et réalités pratiques d'usage :

Les grands axes rectilignes ont été critiqués malgré leur praticité pour les enjeux de logistique : ils favorisent vitesse et effet de coupure plutôt que des espaces réellement vivants. Les habitants plébiscitent des aménagements plus fins, à l'échelle du piéton, plutôt que de "grands gestes" urbains (grands boulevards).

### → Une inclusion dans ces nouvelles surfaces utiles et vivantes à construire réellement :

L'objectif d'équité est présent dans la vision mais peut potentiellement être insuffisamment outillé, les membres de l'assemblée ont questionné à plusieurs reprises l'impact réel des projets sur les habitants des publics précaires à l'échelle du quartier / de la rue. dangereux.



## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

47

**ENJEU 1** DES ESPACES COMMUNS DYNAMIQUES ET MUTUALISÉS



### Réactiver la figure du concierge comme service de proximité

Réintroduire des gardiens dans les résidences ou des concierges de quartier pour assurer différents services comme l'entretien et le ménage, mais aussi une surveillance informelle ou bien la gestion des espaces communs. Cette présence humaine est identifiée comme un vecteur essentiel de cohésion sociale et de réassurance pour la sécurité du cadre de vie.

Service à la population

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

48

**ENJEU 1** DES ESPACES COMMUNS DYNAMIQUES ET MUTUALISÉS



### **Aménager des espaces dédiés aux interventions à domicile dans les grandes copropriétés**

Mettre à disposition une pièce commune accessible sur réservation pour les personnes qui ont besoin de soins à domicile, d'auxiliaires de vie ou autres services similaires, afin de leur éviter d'avoir à se déplacer. Cette pièce peut également remplir d'autres fonctions collectives (réunions de copropriétaires, activités musicales, ...).

Aménagement urbain



## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

49

**ENJEU 1** DES ESPACES COMMUNS DYNAMIQUES ET MUTUALISÉS



### Des espaces publics libres

Des espaces publics ouverts type «place du village» animés par des commerces qui peuvent se déployer pour l'animer mais aussi accueillir d'autres activités occasionnelles comme le marché, des évènements...

Aménagement urbain

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

50

**ENJEU 1** DES ESPACES COMMUNS DYNAMIQUES ET MUTUALISÉS



### Programmer des espaces pour les pratiques amateurs et associatives

Réserver des lieux de proximité pour le sport, la culture et la vie associative pour compléter la programmation des grands équipements métropolitains et limiter les déplacements pendulaires : il s'agit de renforcer le maillage initiés par les acteurs socioculturels à l'échelle du quartier.

Service à la population

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

51

### ENJEU 2 DES STATIONNEMENTS OPTIMISÉS ET RÉVERSIBLES



#### **Enterrer les fonctions de stationnement sous la voirie plutôt que sous les bâtiments**

Déplacer les espaces de stationnement et les réseaux techniques sous les routes afin de libérer les rez de chaussée, les trottoirs, et les cœurs d'îlots pour des usages plus qualitatifs.

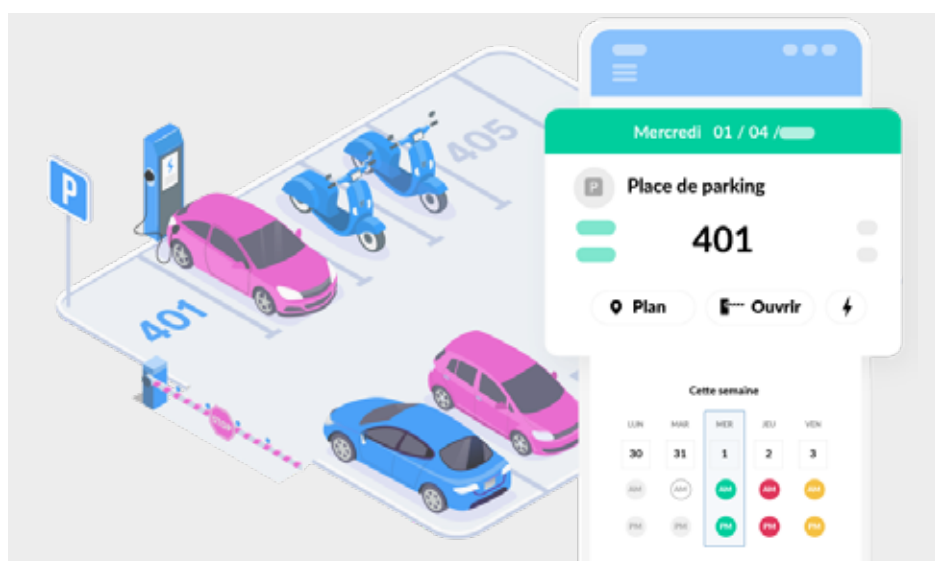
Infrastructure

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

52

### ENJEU 2 DES STATIONNEMENTS OPTIMISÉS ET RÉVERSIBLES



### Optimiser le stationnement privé existant grâce aux outils numériques

Développer des outils numériques de mise en relation permettant de partager les places vacantes entre entreprises, bureaux, résidences et artisans.

Innovation technologique

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

53

### ENJEU 2 DES STATIONNEMENTS OPTIMISÉS ET RÉVERSIBLES



#### **Adapter les locaux vélos aux gabarits hors normes et aux enfants / Permettre l'accès des vélos de grand gabarit aux ascenseurs**

Concevoir des ascenseurs adaptés afin d'autoriser un arrêt minute au palier pour le déchargement des courses ou des livraisons.

Penser des espaces de stockage qui accueillent l'ensemble des cycles, y compris cargos, vélos adaptés et remorques. Les penser pour un usage en autonomie des enfants.

Programmation



## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

54

**ENJEU 2** DES STATIONNEMENTS OPTIMISÉS ET RÉVERSIBLES



### **Permettre le stationnement sécurisé des vélos sur les paliers / Installer des box vélos enfants sur les paliers**

Créer des espaces mutualisés sur les paliers permettant un stockage individuel sécurisé lorsque le rez-de-chaussée n'est pas accessible.

Prévoir des espaces de stationnement dédiés aux vélos des enfants sur les paliers, compte tenu de leur faible encombrement et de leur usage quotidien.

Programmation

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

55

**ENJEU 2** DES STATIONNEMENTS OPTIMISÉS ET RÉVERSIBLES



### Créer des box de stockage mutualisés sur les paliers

En compensation des espaces de stockage en sous-sols perdus (caves et garages), proposer à chaque étage des espaces de stockage pour les équipements personnels, sécurisés individuellement.

Programmation

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

56

### ENJEU 3 UNE PROGRAMMATION CHRONOTOPIQUE



### Mettre en œuvre la place de stationnement polyvalente

Permettre l'alternance des usages d'une même place selon les moments de la journée (livraison, PMR, arrêt minute, stationnement résidentiel) grâce au design (panneaux, marquage au sol, éclairage lumineux...) et à la réglementation.

Régulation

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

57

**ENJEU 3** UNE PROGRAMMATION CHRONOTOPIQUE



### **Créer des places de stationnement minute multi-usages au pied des immeubles**

Installer des emplacements accessibles par badge pour les besoins ponctuels : livraisons, soins, déménagements ou déposes rapides.

Aménagement urbain

## Vision 3

RETROUVER DES MÈTRES CARRÉS  
POUR DES SURFACES UTILES ET VIVANTES

58

**ENJEU 3** UNE PROGRAMMATION CHRONOTOPIQUE



### **Activer un «bureau des temps» pour adapter les rythmes urbains, l'offre de transport et la résilience climatique**

Mettre en place une instance dédiée à l'ajustement des horaires de la ville (transports, services, usages) afin de répondre aux heures creuses et de pointe, aux modes de vie diversifiés et aux contraintes climatiques futures.

Service public









[https://www.iledenantes.com/  
concertation.idn@vraimentvraiment.com](https://www.iledenantes.com/concertation.idn@vraimentvraiment.com)

Concepteurs du projet urbain de l'île de Nantes

**d'ici là**

Atelier Georges | h2o | Le Sens de la Ville | Vraiment Vraiment  
Une Autre Ville | Biotec | TPFi | Techni'cité