

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 Réponse argumentée des élus

SAISON 2 : Les mobilités





SOMMAIRE

01 - Introduction 4

02 - Assemblée de l'île 5

- Les objectifs
- Les attendus de la démarche
- La constitution du groupe
- Le travail de l'assemblée

03 - La réponse argumentée des élus 7

A. Ce que la collectivité et la SAMOA comprennent 7

B. Les engagements de la collectivité et de la SAMOA 9

- La boussole, enrichir les démarches sans créer un nouveau référentiel
- Des priorités partagées pour guider l'action
 1. Donner la priorité aux piétons et aux usages du quotidien
 2. Adapter le territoire au changement climatique et préserver la biodiversité
 3. Construire la ville du quart d'heure et la ville du vivre ensemble
 4. Développer une logistique urbaine durable
 5. Faire de l'île de Nantes un territoire d'expérimentation des mobilités de demain
 6. Explorer la question des temps de la ville

C. La traduction dans le plan guide 17

04 - Zoom sur les sujets propices à une expérimentation 28

05 - Et après ? 34

01

Introduction

Les contributions formulées par les membres de l'Assemblée citoyenne ont nourri la réflexion menée par la collectivité - Ville de Nantes et Nantes Métropole, et la Samoa dans le cadre de l'élaboration du plan guide¹ de l'île de Nantes par la maîtrise d'œuvre urbaine. Les contributions ont fait l'objet d'une analyse attentive et d'un travail d'instruction approfondi pour formuler cette réponse.

Le travail d'instruction a consisté à évaluer la faisabilité ainsi que la cohérence avec les ambitions du projet urbain de l'île de Nantes et les politiques publiques nantaises et métropolitaines.

Les pages qui suivent, présentent les principaux enseignements de l'avis citoyen, les propositions retenues en priorité et comment elles seront intégrées dans les orientations du plan guide.

¹ Un plan guide est un document où sont dessinés les grands contours de ce à quoi devrait ressembler un quartier, un secteur à construire. Il n'y a pas de détail, ce sont les idées principales qui permettront ensuite aux professionnels de proposer des formes d'immeubles, de jardins par exemple.

02

L'Assemblée de l'île

Rappel

Les objectifs

L'Assemblée de l'île est une instance de dialogue citoyen qui associe habitant·es, usagers·ères et acteurs·rices du territoire à la transformation de l'île de Nantes. Elle a pour vocation de nourrir les décisions publiques et la conception du projet urbain de l'expertise d'usage des participant·es.

Les attendus de la démarche

Pour cette deuxième saison consacrée aux mobilités, l'Assemblée avait pour mandat de formuler un avis citoyen sur les mobilités de demain, afin d'enrichir les réflexions et les orientations du futur plan guide de l'île de Nantes.

Pour cela, elle était invitée à répondre aux 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 ? (= sa capacité à favoriser la rencontre)**
- **Quels leviers pour faire évoluer les comportements de mobilité ?**

Les réflexions ont exploré la façon dont les aménagements, les opérations immobilières, les services et les habitudes individuelles pouvaient s'adapter pour créer un quartier où il fait à la fois bon se déplacer et bon vivre.

La constitution du groupe

L'Assemblée a réuni une trentaine de participant·es volontaires au total, au gré des ateliers, regroupée en trois collèges :

- habitant·es et usagers du quartier
- représentant·es des structures économiques et sociales
- acteurs·rices des transitions et des générations futures.

Cette proposition tente de garantir une pluralité de points de vue et d'usages pour se projeter dans l'évolution souhaitée des quartiers de l'île de Nantes.

Le travail de l'assemblée

L'Assemblée de l'île a travaillé d'octobre 2025 à février 2026. Les participant·es ont remis leur avis dans un contexte pré-électoral. Aussi, l'équipe projet a pris le soin de bien transmettre ces éléments aux élu·es dans le temps de l'instruction.

LANCEMENT

samedi 4 octobre 2025 - *Lancement de la démarche* Présentation de la démarche et visite de terrain en présence des élus.

ATELIER 1

Jeudi 16 octobre 2025

Poser les ambitions de partage entre ville fonctionnelle (se déplacer en voiture, en vélo, à pied, habiter, faire ses courses,...) et ville relationnelle (discuter avec les commerçant·es du coin, jouer avec les copains et copines d'école, participer à une activité d'association, organiser un printemps des voisin·es...), faire émerger des points sur lesquels les participant·es étaient d'accord, et les points sur lesquels il y avait des désaccords.

ATELIER 2

Jeudi 20 novembre 2025

Discuter ensemble des désaccords pour trouver un juste milieu acceptable par et pour toutes et tous.

ATELIER 3

Jeudi 15 janvier 2026

Formuler des défis de conception pour un quartier qui réussisse sa transformation

REMISE DE L'AVIS CITOYEN EN PRÉSENCE DES ÉLU·ES

Jeudi 12 février 2026

SÉANCE DE RÉPONSE DES ÉLUS À L'ASSEMBLÉE

mercredi 2 septembre 2026

03

A - Ce que la collectivité et la SAMOA comprennent

Cet avis citoyen invite la collectivité et la Samoa à **prendre en compte de manière concrète le changement climatique** et la récurrence d'épisodes climatiques extrêmes et à **faire évoluer** la place de la mobilité dans le projet urbain de l'île de Nantes. L'enjeu est de dépasser une organisation pour la circulation afin de **libérer de l'espace au profit du vivre-ensemble, des usages, de la qualité de vie et de la nature**.

La "boussole de la mobilité", proposée par l'Assemblée, témoigne d'un **besoin de référentiel**, de guide pour la conception du projet. Cette boussole propose un cadre qui articule des ambitions et fixe les besoins des habitants, usagers, à respecter. Cette boussole doit permettre de guider des choix d'aménagement parfois complexes. Cela se traduit à travers 3 visions :

- Des espaces publics pensés pour les mobilités actives : essentiellement la marche et le vélo
- Un quotidien de proximité
- Un retour à la nature, au service de la vie locale et de la biodiversité.

L'avis citoyen met en avant la nécessité de **placer le piéton et l'enfant au cœur des aménagements**. Ceci doit se faire en structurant les déplacements cyclables et en **réduisant la place de la voiture individuelle au profit de plus de solutions partagées et de transports en commun renforcés**. L'Assemblée pointe néanmoins un sujet de vigilance, celle de **l'équité territoriale et de la justice sociale**. Si la place de la voiture individuelle est diminuée, alors cela doit être compensé par la mise en œuvre de solutions et de services qui permettent concrètement de s'en passer. La réduction de la place donnée à la voiture est un point d'accord pour l'Assemblée, il n'en reste pas moins que la voiture sera toujours nécessaire pour certains usages. Son utilisation doit donc être maintenue, tout en étant accessible pour toutes et tous.

L'Assemblée insiste sur deux conditions essentielles de réussite :

- **le rôle essentiel du "logiciel humain"**, c'est-à-dire l'implication des habitant-es et usagers-ères pour que les aménagements prennent tout leur sens, mais aussi leur accompagnement avec de la médiation.
- **L'intégration de la nature pour accompagner les équipements de mobilité** : la nature doit notamment servir de support aux mobilités douces, permettant de relier les quartiers entre eux, mais aussi au reste de la ville (avec une attention forte à éviter toute forme d'isolement du quartier).

Certaines propositions portent une ambition parfois plus affirmée que les actuelles politiques publiques :

- Au-delà de la question de la place des piétons et des enfants sur l'espace public, **l'avis citoyen incite à la priorisation des choix d'aménagement en fonction du niveau de vulnérabilité: priorité et attention d'abord aux piétons, puis aux cycles, ensuite aux transports en communs, et pour finir aux voitures.**
- **La justice sociale est également au cœur de la réflexion de l'Assemblée:** il s'agit de garantir à chacune et chacun d'accéder aux mêmes droits et aux mêmes services pour se déplacer, et même plus largement pour habiter la ville dignement et facilement. Le quartier doit accueillir sans exclure, ce n'est pas un laboratoire d'expérimentations d'aménagements qui n'auraient aucun sens pour les citoyen·nes, ou inadapté aux populations les plus fragiles (seniors, personnes à mobilité réduite...).
- Si la volonté est de réduire le recours aux voitures au strict nécessaire et de favoriser le partage de véhicules, le besoin de stationner des voitures reste une réalité. **Pour libérer l'espace public, il faut encore trouver de nouveaux moyens (où et comment) pour stocker ces voitures dans la ville.**
- **Un déploiement de services et une logistique adaptée (livraison, soins à domicile, courses...) est le préalable nécessaire et indispensable pour permettre l'abandon de la propriété au profit de l'usage partagé de la voiture,** pour ceux qui y trouvent un intérêt.
- **Animaux domestiques (chiens et chats) dans la ville:** il s'agit d'une évolution sociétale impliquant de nouveaux besoins, y compris en termes de mobilité, qui ne pose pas que la question de l'espace public mais aussi de quelle vision de vie commune nous avons avec nos amis les bêtes. C'est une préoccupation entendue et partagée au sein de la collectivité, qui est travaillée pour accompagner cette évolution.



03

B - Les engagements de la collectivité et de la SAMOA

La boussole, enrichir les démarches sans créer un nouveau référentiel

La boussole, élaborée par l'Assemblée de l'Île, n'a pas vocation à devenir un nouveau référentiel¹ de la collectivité ni à se substituer aux documents existants qui encadrent déjà la fabrication de la ville et des espaces publics. Elle s'inscrit en cohérence avec les orientations portées par les politiques publiques métropolitaines. Elle apporte une contribution complémentaire, basée sur l'expérience vécue et les usages des différents participant-es. A ce titre, elle constitue une source d'inspiration et d'enrichissement pour les démarches de planification et d'aménagement à venir. Ses principes et critères pourront ainsi alimenter les réflexions et les travaux futurs, en apportant un regard citoyen sur les enjeux de proximité, d'accessibilité et de qualité d'usage de l'espace public.

Des priorités partagées pour guider l'action

En croisant les propositions de l'avis citoyen avec les référentiels existants, la SAMOA et la Métropole identifient plusieurs priorités pour l'avenir de l'Île de Nantes :

- 1. Donner la priorité aux piétons et aux usages du quotidien**
- 2. Adapter le territoire au changement climatique et préserver la biodiversité**
- 3. Construire la ville du quart d'heure et la ville du vivre ensemble**
- 4. Développer une logistique urbaine durable**
- 5. Faire de l'Île de Nantes un territoire d'expérimentation des mobilités de demain**
- 6. Explorer la question des temps de la ville**

Les propositions présentées ci-dessous montrent comment les engagements pris à la suite de l'Assemblée citoyenne ont été intégrés dans le projet d'aménagement de la pointe sud-ouest et de l'Île de Nantes dans son ensemble.

L'objectif est de montrer ce qui va changer concrètement dans les déplacements, les espaces publics et le cadre de vie.

Ces aménagements seront d'abord mis en œuvre sur l'Île de Nantes. S'ils donnent de bons résultats, certains pourront ensuite inspirer d'autres projets.

légende pour les pages suivantes :

✓ propositions retenues

🔍 propositions à approfondir

¹ un référentiel est un document qui regroupe des informations, des repères, des méthodes pour que tout le monde (par exemple : la direction des mobilités) ait la même base pour travailler sur un sujet précis.

Priorité n°1

Donner la priorité aux piétons et aux usages du quotidien

La place du piéton dans l'espace public est posée comme prioritaire. L'objectif est de donner davantage de confort aux piétons, aux enfants et plus largement aux personnes les plus fragiles, dans un souci de justice sociale. Au-delà des déplacements, il s'agit aussi de favoriser les rencontres, les échanges et les usages collectifs qui contribuent à faire de l'espace public un lieu de vie et de lien social.

Les autres modes actifs¹, notamment le vélo, doivent également disposer de l'espace nécessaire à leur développement. L'augmentation de la place donnée aux piétons ne peut se faire au détriment du vélo, mais bien en complément, et inversement.

Propositions de l'Assemblée concernées

- #1 Organiser une gradation des gabarits de rues ✓
- # 2 Sécuriser physiquement les flux différenciés ✓
- # 3 Aménager des rues aux vélos dédiées ⓪
- # 4 Aménager des trottoirs larges ✓
- # 5 Transformer le boulevard de la Prairie au duc en axe urbain apaisé ⓪
- # 8 Traiter la sécurité nocturne par l'innovation lumineuse ⓪
- # 9 Aménager des trottoirs et pistes cyclables capables d'accueillir les feuilles mortes ⓪
- # 10 Mettre en place un service de médiation et de citoyenneté ⓪
- # 15 Inventer un «code de la route» par le design urbain ⓪
- # 16 Former les usagers au partage de la voirie ⓪
- # 38 Maillage de rues reliant les écoles ⓪

Retenus

- Élaborer une **hiérarchisation des voies** à l'échelle de l'Île de Nantes distinguant les axes de circulation et les parcours apaisés.
- Développer un **réseau de promenades piétonnes végétalisées** reliant les principaux parcs et équipements.
- Généraliser des critères de confort piéton dans les projets : largeur des trottoirs, bancs, fontaines, zones d'ombre, traversées sécurisées, revêtements adaptés.

- Étudier la faisabilité de lancer une **expérimentation d'urbanisme tactique (c'est-à-dire légère en terme d'installation et temporaire, pour tester et voir comment cela fonctionne) sur le boulevard Prairie-au-Duc** pour sécuriser les circulations à vélo et à pied.
- Développer des indicateurs de suivi du Schéma piéton (pratique, satisfaction, sécurité) pour mieux apprécier son efficacité
- Favoriser la création de **parcours apaisés parallèles aux grandes routes type boulevard ou avenue**, permettant des usages plus agréables de promenade, de rencontre et de découverte de l'île.
- Intégrer les principes de **ville relationnelle** dans l'aménagement des espaces publics afin de favoriser convivialité, sécurité et confort pour tous les usagers.

A approfondir

- Préciser la hiérarchisation des voies et les principes d'aménagement des différents types de parcours.
- Étudier les possibilités d'aménagement de carrefours facilitant le partage des espaces publics.
- Approfondir les questions de **signalétique**, d'orientation et de lisibilité des parcours (vélo, piéton, auto) pour tous les publics, comme c'est le cas désormais avec la peinture verte fluo au sol sur des portions prioritaires de grandes voies vélo de la Métropole.

¹ un mode de déplacement actif est un mode qui nécessite un effort musculaire, des jambes ou des bras

Priorité n°2

Adapter le territoire au changement climatique et préserver la biodiversité

Cette orientation est déjà intégrée dans les principes du projet urbain, elle s'applique à l'ensemble de la conception et infuse aussi dans les principes et offres de mobilité. Cela signifie notamment que la nature accompagne les infrastructures de mobilité, participe à leur organisation et favorise le confort et la sécurité des usagers. Cela se traduira aux abords des axes et voies circulées (piétons, vélos, voitures, transports), mais aussi sur les espaces publics de manière générale, par le renforcement de la végétalisation, le développement d'espaces ombragés, la préservation des sols perméables et la poursuite des démarches favorisant la biodiversité. Les réflexions sur les refuges climatiques et les continuités végétales à l'échelle de l'île de Nantes sont poursuivies dans les projets d'aménagement à venir.

Propositions de l'Assemblée concernées

- # 11 Choisir une végétation favorisant la visibilité et la sécurité ✓
- # 12 Installer des terrasses-garages solaires ✓
- # 17 Généraliser les jardins en cœurs d'îlots ✓
- # 19 Créer une trame verte de mobilité et de découverte ✓
- # 45 Réseau d'espaces et de personnes refuges ✓

Retenus

- Renforcer la végétalisation des espaces publics, des cœurs d'îlot¹ et des itinéraires du quotidien.
- Développer un maillage de refuges climatiques à l'échelle de l'île.
- Augmenter les espaces d'ombre grâce à la plantation d'arbres et à des dispositifs architecturaux adaptés.
- Encourager la co-construction d'espaces verts avec les habitant·es.
- Favoriser au maximum la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert dans les aménagements.
- Étendre les chemins végétalisés aux cœurs d'îlot afin de renforcer les parcours du quotidien et la présence de la nature à l'échelle de l'île.

A approfondir

- Approfondir les solutions de gestion et d'entretien de la végétation en milieu urbain.
- Définir les modalités de déploiement des refuges climatiques
- Renforcer la coordination entre concepteurs, paysagistes et gestionnaires pour améliorer les modalités d'entretien de la végétation en milieu urbain.

¹ un îlot est un ensemble d'immeubles, son coeur est le centre, sorte de patio souvent végétalisés mais aussi lieux de rencontre et d'échanges entre voisins

Priorité n°3

Construire la ville du quart d'heure et la ville du vivre ensemble

Il s'agit de rapprocher les habitants des services essentiels, des commerces, des équipements et des lieux du quotidien, tout en permettant et en encourageant les échanges entre habitant·es afin de renforcer le lien social, la convivialité et la vie de quartier.

Propositions de l'Assemblée concernées

- # 13 Co-construire les espaces verts avec les habitants ⤿
- # 20 Développer des parcs de proximité diversifiés ⤿
- # 22 Ouvrir les transports en commun aux animaux de compagnie ⤿
- # 24 Relier les quartiers par des liaisons de transport ✓
- # 25 Créer une nouvelle porte d'entrée ferroviaire ⤿
- # 26 Déployer un service de mobilité solidaire sur demande ⤿
- # 28 Lignes de covoiturage sans réservation ⤿
- # 33 Circulations adaptées aux abords des commerces ⤿
- # 39 Réseau de maisons de santé de quartiers ⤿
- # 46 Aménager des espaces de liberté pour chiens ⤿
- # 47 Réactiver la figure du concierge ⤿
- # 48 Espaces pour interventions à domicile ⤿
- # 49 Des espaces publics libres ✓
- # 50 Espaces pour pratique amateur et associative ✓

Retenus

- Développer une offre de services, commerces et équipements accessible à pied ou à vélo.
- Poursuivre le déploiement des rues aux écoles (= fermer ou limiter très fortement l'accès des véhicules à moteur aux abords des établissements scolaires)
- Identifier et aménager des espaces publics pouvant jouer un rôle de « place de village ».
- Favoriser l'animation des espaces publics par les habitant·es, associations et acteurs·rices locaux.
- Soutenir les initiatives favorisant les rencontres et le lien social.
- Encourager le développement d'initiatives de proximité favorisant les services de quartier et les dynamiques de convivialité entre habitant·es.

A approfondir

- Définir les modalités de gestion et d'animation des espaces de proximité dans la durée.
- Identifier les espaces publics les plus adaptés à ces usages de convivialité.

Priorité n°4

Développer une logistique urbaine durable

Les enjeux de logistique urbaine¹ seront intégrés dès la conception des futurs aménagements afin de concilier qualité de vie, activités économiques et fonctionnement quotidien du territoire. Des solutions mutualisées et innovantes pourront être étudiées afin de réduire les nuisances liées aux livraisons tout en répondant aux besoins des professionnels et des habitant·es.

Propositions de l'Assemblée concernées

- # 30 Intensifier l'usage de la navette fluviale
- # 31 Structurer un réseau de hubs et d'ateliers
- # 34 La station logistique - hub vélotaffeur
- # 35 Réorganiser la logistique commerciale par le fleuve

Retenus

- Consolider les expérimentations de cyclo logistique et de livraison du dernier kilomètre.
- Intégrer des espaces dédiés à la logistique dans les futurs projets urbains.

A approfondir

- Développer un réseau de micro-hubs logistiques de proximité.
- Étudier les conditions de structuration d'une offre logistique vélo à l'échelle de l'île.
- Poursuivre les réflexions sur les usages logistiques du fleuve et leur pertinence opérationnelle.
- Rechercher des solutions mutualisées associant logistique, stationnement et services.

¹ La logistique urbaine comporte principalement le transport et le stockage des marchandises des commerçants et artisans, par exemple le camion de déménagement qui devra se rapprocher au plus près de votre nouveau logement pour décharger vos meubles, ou les caisses de boisson du restaurant au bout de la rue.

Priorité n°5

Faire de l'Île de Nantes un territoire d'expérimentation des mobilités de demain

L'Île de Nantes constitue un territoire pertinent pour tester de nouvelles solutions de mobilité. Des expérimentations pourront être menées autour des mobilités partagées, des services de proximité ou de la réduction de la place de la voiture individuelle dans une intention d'une "ville sans voiture possédée", où les équipements du quartier permettent à chacun de se déplacer en véhicules partagés et/ou en modes actifs. Les enseignements de ces expérimentations permettront d'évaluer leur potentiel de déploiement à une échelle plus large.

Propositions de l'assemblée concernées

- # 29 Mettre en service une application «Suivi Bus» Ⓞ
- # 36 Optimiser l'usage des flottes professionnelles Ⓞ
- # 40 Développer l'offre de location de véhicules partagés ✓
- # 41 Mailler l'île de points de «mobi-partage» ✓
- # 42 Inciter à la location occasionnelle Ⓞ
- # 43 Déployer des box vélos sécurisés ✓
- # 52 Optimiser le stationnement privé existant Ⓞ
- # 53 Adapter les locaux vélos aux grands gabarits Ⓞ
- # 54 Stationnement sécurisé des vélos sur les paliers Ⓞ
- # 55 Box de stockage mutualisés sur les paliers Ⓞ

Retenus:

- Développer les offres d'autopartage dans les nouveaux quartiers.
- Renforcer les services de location de vélos courte, moyenne et longue durée.
- Expérimenter des solutions favorisant la réduction de la possession de la voiture individuelle.
- Expérimenter de nouvelles réponses aux besoins de mobilité des seniors et des publics fragiles.
- Accompagner les projets de mobilité innovante pouvant être testés sur l'île.

A approfondir

- Suivre l'étude de la future halte ferroviaire sur l'île de Nantes, au croisement de la voie ferrée et du boulevard de Gaulle, dans le cadre de la modernisation de la ligne Nantes-Pornic-Saint-Gilles-Croix-de-Vie.
- Évaluer les conditions de déploiement à plus grande échelle des expérimentations réussies.

Priorité n°6

Explorer la question des temps de la ville

La proposition relative au Bureau des temps présente un intérêt particulier. Les questions de mutualisation des usages, d'horaires d'ouverture des services ou d'adaptation des rythmes urbains aux épisodes climatiques méritent d'être approfondies¹. La collectivité va étudier sa capacité à mener des expérimentations ciblées dans le cadre des réflexions conduites par la Métropole sur les nouveaux usages de la ville.

Propositions de l'Assemblée concernées

- # 56 Place de stationnement polyvalente 
- # 57 Places de stationnement minute multi-usages 
- # 58 Activer un «bureau des temps» 

Retenus:

- Expérimenter de nouveaux usages des espaces publics selon les heures, les jours ou les saisons.
- Étudier la mutualisation de certains équipements ou espaces peu utilisés.
- Engager une réflexion autour d'un Bureau des temps.
- Intégrer les enjeux d'adaptation climatique dans l'organisation de la vie de la ville (courses, balades, activités sportives...)

¹ Un Bureau des temps serait ici un service public municipal qui coordonnerait ces sujets d'adaptation et de changements.

Réponse aux propositions hors priorité

Propositions partiellement retenues

21 Rendre les transports en commun gratuits : la métropole développe la tarification solidaire qui permet à chacun de payer l'usage des transports en fonction des revenus de son ménage. L'engagement de l'équipe municipale porte sur 15 000 personnes supplémentaires pouvant bénéficier de la gratuité.

23 Encourager les comportements solidaires par le stationnement : c'est un sujet qui motive une approche plus globale autour des actes médicaux et qui questionne la gratuité du stationnement dans le cadre du soin. Le Conseil municipal de juin 2026 a proposé d'instaurer, à compter du 1er octobre 2026, un tarif horaire toutes zones, fixé à 1€ par heure de stationnement applicable à ces professionnels.

37 Stockage sécurisé pour vélos occasionnels : la solution doit être trouvée sur le territoire de l'île de Nantes pour ne pas déporter la problématique et s'attacher à répondre en proximité. Des solutions sont à ce jour expérimentées sur d'autres territoires que l'île de Nantes, elles pourraient y trouver un atterrissage si elles s'avèrent concluantes.

44 Embarquement des vélos dans bus et tramways : il est déjà possible d'embarquer les vélos dans les tramway hors heures de pointe. Il n'est pas prévu d'intégrer des emplacements dédiés aux vélos dans les bus/tramways pour un usage étendu toute la journée sauf pour les vélos pliants et aux heures creuses dans les tramways.

A l'inverse, d'autres propositions n'ont pas pu être retenues, ce sont celles :

- qui vont plutôt à l'inverse de la ville relationnelle et qui favorisent plutôt les circulations performantes au détriment des mobilités douces
- qui pourraient être considérées comme de la privatisation d'espace public ou a minima qui réservent des espaces à certains publics
- qui allaient à l'inverse des progrès en faveur de l'environnement et notamment de la gestion des eaux de pluie

6 Développer un réseau de voies réservées aux véhicules prioritaires : même si un maillage de flux rapide est pensé, les voies apaisées seront par obliga-

tion aussi accessibles aux véhicules de secours, comme les voies de tram et les zones piétonnes.

7 Aménager des espaces extérieurs privatifs dédiés aux services : privatiser des rues ou des espaces publics est contraire à l'ambition de créer une ville pour toutes et tous

14 Aménager des rues couvertes pour relier les logements aux parkings-silos : aménager des itinéraires couverts pour effectuer les déplacements du quotidien par temps de pluie ou forte chaleur n'est pas retenu dans le projet urbain. Notamment parce qu'il est souhaitable dans un contexte de réchauffement climatique de reconnecter les sols à l'eau de la pluie.

18 Limiter l'accès des pieds d'immeubles : privatiser des rues ou des espaces qui pourraient être publics serait contraire à l'ambition de créer une ville pour toutes et tous et limiteraient l'application des principes de villes relationnelle. Les enjeux de tranquillité publique seront pris en considération dans la conception du projet.

27 Fusionner Naolib et Allo-voisins : l'offre de mobilité étant riche, l'application Naolib se concentre sur ces services en priorité.

32 Mutualiser la logistique par un guichet unique : désigner un opérateur unique de livraison est interdit par la réglementation, l'UE impose une obligation de concurrence

51 Enterrer le stationnement sous la voirie : l'espace de voirie est minimisée dans le projet et les réseaux sont concentrés sous la voirie, donc il n'y pas de place pour enterrer du stationnement sous la voirie. Par ailleurs, ce n'est pas vertueux pour environnement.

03

C - La traduction dans le plan guide

Les éléments présentés dans les pages ci-après montrent comment les engagements pris à la suite de l'Assemblée citoyenne ont été intégrés dans le projet d'aménagement de la pointe sud-ouest et de l'Île de Nantes dans son ensemble.

Ils illustrent les orientations stratégiques pour les déplacements, les espaces publics et le cadre de vie.

La mise en œuvre opérationnelle se fera prioritairement sur l'Île de Nantes. Si les réalisations sont concluantes, certaines solutions d'aménagement pourront ensuite inspirer d'autres projets à l'échelle de la métropole.

A noter que le Plan Guide, produit par D'ici là avec les élus, et les techniciens de la Samoa et de la collectivité, est un document stratégique évolutif, qui a vocation à être régulièrement mis à jour, tout au long du projet. Sa mise en œuvre se fera de manière progressive sur a minima les dix prochaines années, soit par la Samoa et les maîtres d'ouvrages des opérations immobilières, soit à l'initiative de Nantes Métropole.

Priorité n°1

Donner la priorité aux piétons et aux usages du quotidien

Dans un souci d'apaisement généralisé, cette priorité s'applique sur l'ensemble du projet: une hiérarchie stricte (1. piétons et personnes à mobilité réduite, 2. vélos, 3. transports en communs, 4. voitures) sera privilégiée dans les nouveaux aménagements et des adaptations pourront être réalisées dans les espaces publics existants.

À l'échelle de l'île:

Le principal enjeu sera d'améliorer le cadre de vie et les déplacements piétons et vélos dans les quartiers existants, en réintervenant sur les espaces publics (renforcer la canopée et donc les parcours ombragés, améliorer et sécuriser les cheminements et les carrefours les plus à risque d'accident, favoriser le vivre ensemble). Les aménagements devront être adaptés à la montée en puissance de la pratique de la marche et des déplacements à vélo.

Une attention particulière sera portée aux publics vulnérables avec des parcours apaisés, accessibles et ombragés vers les écoles, crèches, EHPAD, équipements de santé et lieux culturels.

Ainsi, des secteurs prioritaires d'adaptation ont été identifiés dans le plan guide, suite à une analyse détaillée des vulnérabilités (climatiques, sociales, etc.):

- 1 site à l'échelle de l'île, au sud de Beghin Say, inscrit dans le prolongement du parc du Sud-Ouest, pour poursuivre le tour de l'île et renforcer sa continuité paysagère (en vert ci-dessous) ;

- 3 sites à l'échelle métropolitaine, situés à proximité des lignes de pont, pour améliorer les continuités de déplacement et les conditions d'habitabilité des grands franchissements (autour de la fourche martyrs-Nantais/Victor Hugo, square Vertais/rue Marin, boulevard Viviani) (en violet ci-dessous) ;

- 5 sites à l'échelle des quartiers (dans les quartiers Faubourg, Fonderies, Monzie-Flandin, Sébilleau et Pompidou/Cherche-Midi), pour agir au plus près des usages quotidiens et adapter concrètement l'île aux aléas climatiques (en orange ci-dessous).

Ces secteurs restent à confirmer, prioriser et financer, dans un travail croisé avec les services de la métropole, la Samoa et la maîtrise d'œuvre.

Les secteurs à enjeu d'adaptation



Dans le quartier Sud-Ouest :

Le projet d'aménagement fera la part belle aux parcours piétons et à l'usage du vélo. L'objectif est de créer des aménagements les plus confortables et apaisés possibles pour inciter au maximum aux déplacements non-motorisés.

L'espace de voirie dédiée aux véhicules est réduit au strict nécessaire et les parcours piétons sont généreux et isolés des axes circulés. Le quartier déploie une variété d'espaces répondant à des enjeux différents. Il est ainsi proposé deux types de promenades :

- **des allées lisières** qui proposent un parcours direct entre le Parc des Chantiers, le Jardin de l'Estuaire et le Parc de Loire dans une ambiance nature et sous une canopée généreuse, qui permettent aussi de renforcer la biodiversité. Elles seront en priorité utilisées par les piétons.

- **des allées jardin** où les parcours piétons et cycles sont organisés afin de favoriser le jeu, les rencontres, les connexions entre immeubles et l'animation de l'espace public.



Allée jardin



Allée lisière

ref. Prairies Saint-Martin,
Rennes - BASE



Allée lisière

1. Canopée protectrice et stratégie de renouvellement
2. Bande adaptable
3. Sols fertiles sanctuarisés



Allée jardin

ref. Calle del Consell de Cent,
Barcelone, Espagne



Placette

ref. Place Désirée-Bouchée, Lille
- D'ICI LA paysage



L'allée jardin

1. Allée principale large piéton vélo / accessible pompier, répurgation, circulation occasionnelle (robustesse)
2. Bande ludique et paysagère
3. Contre-allée piétonne, parcours apaisé

Enfin, le quartier propose une organisation des voies de circulation assurant le bon fonctionnement (desserte, collecte des déchets, défense incendie, accès des personnes à mobilité réduite, entretien des espaces publics etc.) avec deux types d'espaces :

- **La rue :** cette voie de desserte de proximité irrigue le quartier depuis le boulevard Simone Veil, dans le prolongement de la rue des Voisins du quartier République. Séparée par des bandes végétalisées (pouvant ponctuellement accueillir stationnement vélo, livraisons, places PMR ou mobilier), elle donne une nette priorité au piéton et à la végétation, puis au cycliste, puis à l'automobiliste. Elle ne peut pas accueillir de transports en commun.

- **Les aires piétonnes :** entre les différents blocs d'immeubles, des venelles, placettes et allées organisent les accès du quartier. Ces espaces sont avant tout réservés aux piétons et vélos et sont des espaces majeurs de rencontres. Ils sont néanmoins ponctuellement accessibles à des engins spécifiques pour assurer le bon fonctionnement (défense incendie, secours, collecte de déchets, entretien etc.) et sont régulés par des bornes d'accès.

Le quartier sud-ouest ayant une localisation spécifique "en impasse", cette organisation des rues a été pensée pour assurer la desserte du quartier pour ses usagers. Les axes plus structurants, permettant le lien au reste de la ville, existent déjà ou sont en cours d'aménagement en nord-sud et est-ouest.

Le travail de conception de ces espaces publics est encore en cours et se poursuivra dans les mois et années à venir.



Rue

ref. ZAC des Girondins, Lyon - BASE



Carrefour apaisé d'une rue adaptable

ref. Calle del Consell de Cent, Barcelone, Espagne



La place arborée : lieu de vie du quartier

ref. Nordico Stadtmuseum, Linz Autriche - Karin Standler (2022)



La rue circulée

1. « Hard line » :
voie circulée et réseaux
2. Bande adaptable en réemploi
3. Trottoir accessible,
réemploi des pavés de l'île

Priorité n°2

Adapter le territoire au changement climatique et préserver la biodiversité

Dans le cadre de la quatrième phase du projet urbain de l'île de Nantes, l'enjeu de l'alliance ville/nature s'impose comme un fondement face aux défis contemporains liés à la transition écologique. Il s'agit de repenser en profondeur les modalités de cohabitation entre milieux bâtis et milieux vivants, en considérant la nature comme un acteur à part entière du projet urbain.

L'enjeu est favoriser une présence plus importante de la biodiversité et de permettre au territoire de s'adapter au dérèglement climatique. Il s'agit de s'inspirer des systèmes vivants et de la nature résiliente pour permettre aux aménagements de s'adapter de façon autonome, voire de se régénérer sans intervention. Cela implique de favoriser la pleine terre et les sols perméables, de planter massivement mais aussi de laisser de l'espace à la végétation spontanée et de connecter entre eux les espaces de nature.

Ce principe d'alliance avec la nature, libre de ses mouvements, participe à la robustesse globale du territoire, d'une part en permettant des parcours frais, en limitant les îlots de chaleur urbains, et en encourageant la biodiversité, et d'autre part en rendant la ville capable de co-évoluer avec le climat.

L'intervention envisagée répond à plusieurs objectifs et s'applique à l'échelle de l'île, avec une marge de manoeuvre plus importante sur le quartier sud-ouest, en développant :

Le lien à la Loire et ses milieux

L'île de Nantes se définit avant tout par sa relation étroite avec la Loire, qui structure à la fois les paysages, les usages et la biodiversité. Le renouvellement du lien au fleuve ne répond pas seulement à un enjeu écologique. Il est aussi un levier pour recréer du lien social, apaiser le climat urbain et restaurer la biodiversité, tout en préservant les usages portuaires.

La reconquête des berges constitue le premier levier d'adaptation de l'île aux évolutions climatiques. Il s'agit de retrouver un dialogue plus direct avec le fleuve :

- Boucler le tour de l'île pour enfin en faire le tour en conservant certaines perspectives sur le paysage ligérien
- Renforcer la végétation pour faciliter les liens et les déplacements des espèces entre les habitats refuges (parcs, friches, jardins) et les sites plus urbains

- Poursuivre la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert pour faire le lien entre le cœur de l'île et la Loire (noues, fossés, zones d'infiltration)

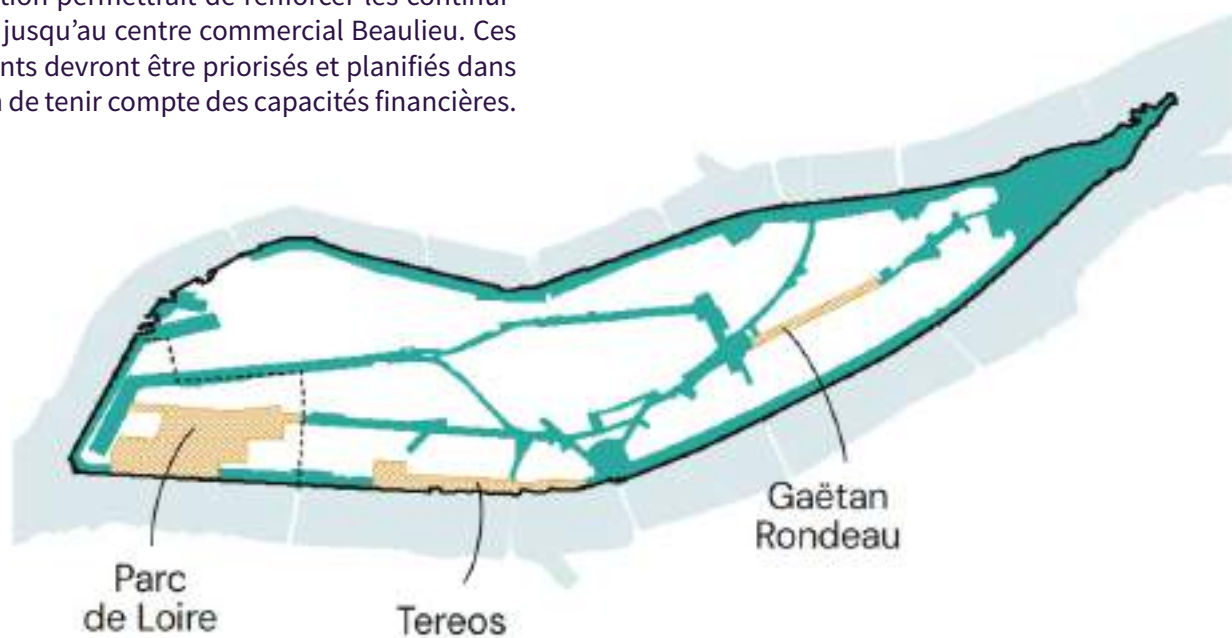
Une trame de fraîcheur structurante

À l'heure où la fraîcheur urbaine se pense comme un réseau continu plutôt que comme une succession d'espaces plantés, les axes Est-Ouest (boulevard Benoni Goullin-Gaëtan Rondeau + Cours de l'Estuaire- Vincent Gâche-Viviani) constituent des voies majeures dont il convient à la fois de préserver et d'amplifier la capacité à s'adapter au dérèglement climatique.

Structurée par des lignes continues d'arbres, ces voies majeures relient les principaux espaces de fraîcheur de l'île et composent un maillage végétal capable d'améliorer le confort thermique, de soutenir la biodiversité et d'accompagner les mobilités du quotidien.

Aujourd'hui, plusieurs discontinuités limitent toutefois leur efficacité. Le projet vise ainsi à achever cette

armature climatique par la réalisation du Parc de Loire et son rendez-vous avec l'Estuaire, la réouverture du cheminement le long de la Loire et de l'usine Beghin-Say, avec sa bande végétale qui longe la Loire, ainsi que l'adaptation du boulevard Gaëtan-Rondeau, dont la végétalisation permettrait de renforcer les continuités plantées jusqu'au centre commercial Beaulieu. Ces aménagements devront être priorités et planifiés dans le temps afin de tenir compte des capacités financières.

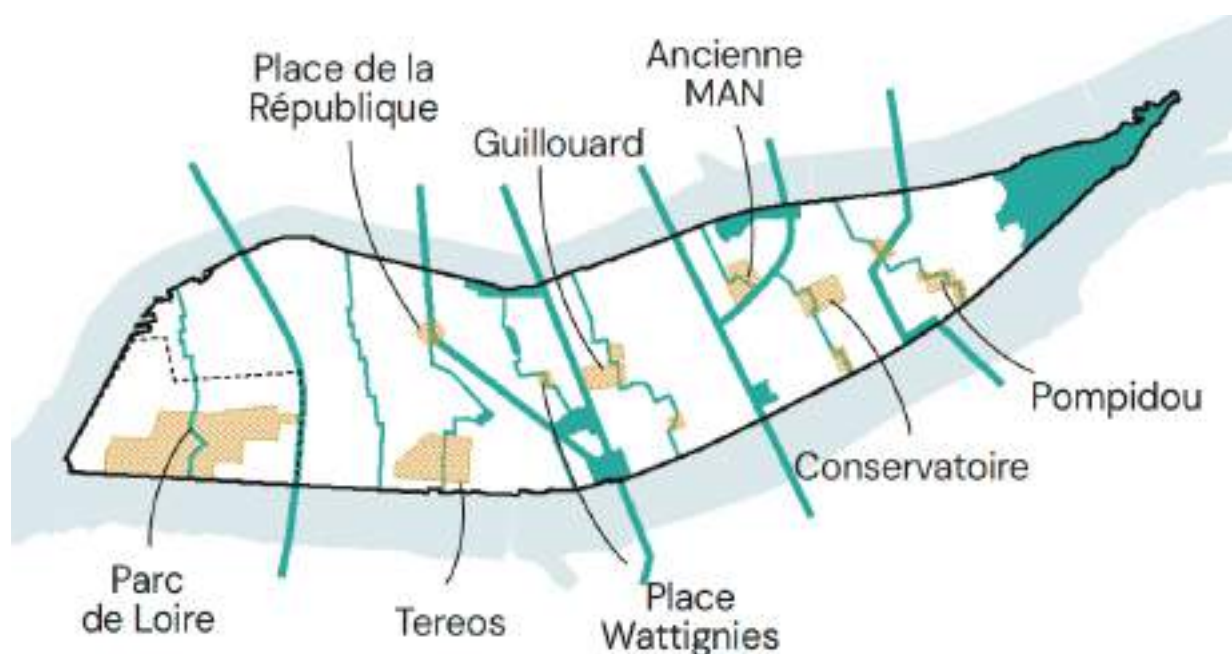


Des connexions apaisées et facilitées entre rives

Les liaisons Nord-Sud constituent les principaux vecteurs de connexion entre les deux rives de l'île. La requalification de ces espaces publics (désimperméabilisation des sols, infiltration des eaux pluviales à ciel ouvert, développement d'itinéraires piétons et cyclables ombragés et connexions aux lieux de fraî-

cheur) contribue à améliorer le confort des usages quotidiens, tout en renforçant la résilience climatique de l'île. Elles deviennent ainsi des axes remplissant plusieurs fonctions : se déplacer, relier les grands espaces végétalisés et accompagner les écoulements naturels des eaux pluviales vers la Loire.

Plusieurs secteurs stratégiques ont ainsi été identifiés.

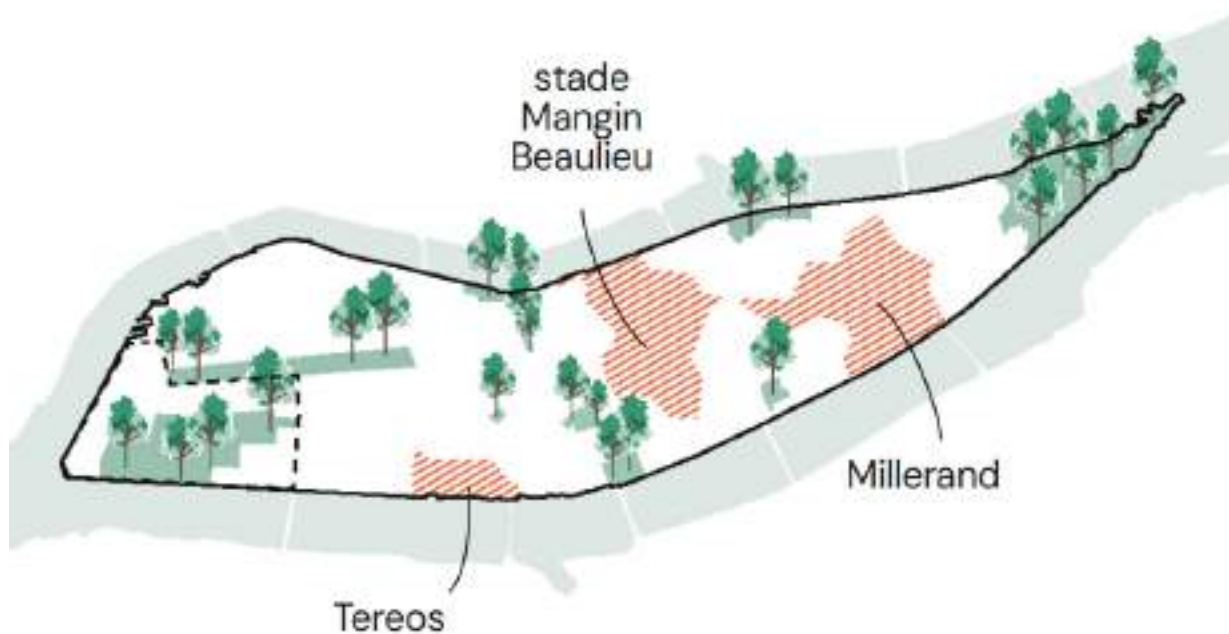


Un potentiel de fraîcheur dans l'espace public

L'espace public est un levier essentiel pour améliorer le confort climatique de l'île de Nantes. Canopée, sols perméables et présence de l'eau sont autant d'îlots de fraîcheur de proximité, capables d'offrir des refuges lors des épisodes de fortes chaleurs, mais aussi de gérer les épisodes de fortes pluies.

L'Îlot de Fraîcheur Urbain (IFU) se définit comme un espace de nature doté d'une canopée continue d'au moins 250 m², composé d'arbres de plus de 5 mètres, éventuellement complété par un dispositif en eau.

À l'échelle de l'île, leur répartition reste toutefois inégale : certains secteurs, comme le site industriel de Beghin-Say / Terreos, le stade Mangin-Beaulieu ou l'avenue Millerand, demeurent à plus de 300 mètres d'un IFU, seuil visé par l'objectif métropolitain du 3-30-300 (modèle urbain qui fixe trois repères : voir au moins **3 arbres** depuis chez soi, vivre dans un quartier avec **30 % de canopée**, et habiter à moins de **300 mètres** d'un espace vert /IFU).



Les îlots privés : un terrain d'action indispensable

La transition climatique de l'île de Nantes ne peut reposer uniquement sur les espaces publics, c'est un projet collectif. Les cœurs d'îlots privés constituent eux aussi un levier essentiel pour renforcer le fonctionnement écologique de l'île, en favorisant l'infiltration des eaux pluviales, le développement de la biodiversité et le déploiement d'une canopée capable d'améliorer durablement le confort climatique.

En articulant les politiques publiques avec les initiatives des monopropriétaires, des bailleurs et des copropriétés, ces espaces peuvent devenir de véritables relais de la trame de fraîcheur, tout en favorisant la création de microclimats et un cadre de vie plus agréable pour les habitants.

Répondre à ces enjeux, suppose donc d'accélérer les plantations, mais aussi de créer les conditions de leur pérennité (et donc d'améliorer la résilience des plantations face au changement climatique, aux épisodes de sécheresse et aux risques sanitaires) : reconquête de la pleine terre, augmentation des volumes de sols fertiles, désimperméabilisation des espaces publics, diversification des essences, consolidation des continuités écologiques et gestion vertueuses des eaux pluviales. C'est à cette condition que l'île pourra construire une canopée durable et tendre vers l'objectif de 30 % de couverture arborée à l'échelle des quartiers.

Priorité n°3

Construire la ville du quart d'heure et la ville du vivre ensemble

À l'échelle de l'île:

Les quartiers de l'île sont bien couverts en offre de services, commerces et équipements et permettent ainsi de répondre aux besoins des quartiers. Ses habitants actuels peuvent accéder à quasiment l'ensemble des services fondamentaux dans un délai raisonnable.

Quelques « trous dans la raquette » apparaissent néanmoins:

- Un manque manifeste (cohérent avec les retours de terrain): les habitants du centre et de l'Est de l'île se trouvent à distance des médiathèques généralistes.

Une éventuelle implantation dans le secteur Sud-Ouest permettrait d'améliorer cette situation.

- Les habitants de la pointe Est de l'île sont à distance de plusieurs services. En particulier, le manque d'un commerce alimentaire de proximité est régulièrement évoqué par les habitants rencontrés.
- Les poches ponctuelles de difficultés d'accès aux boulangeries et pharmacies sont à noter, mais sont relativement limitées ou concernent des zones peu peuplées (grandes infrastructures, etc.).

Dans les quartiers existants, le principal enjeu est donc de consolider et de rendre plus résilients les lieux de vie existants, notamment en agissant sur les espaces publics.

Dans le quartier Sud-Ouest:

Le quartier est conçu à toutes les échelles (bâtiments, espaces publics, offre de services dans le quartier) pour favoriser le vivre-ensemble, la rencontre et la solidarité, mais aussi pour pouvoir vivre et répondre à la plupart des besoins du quotidien (écoles, bureaux, parcs, commerces, services de santé et loisirs etc.).

Que ce soit par la concrétisation de la ville relationnelle, le développement d'une répartition des lieux de solidarité et d'espaces refuges, l'enjeu est d'offrir des lieux permettant d'accueillir et faire rencontrer les habitants, mais aussi d'assurer une densité de liens sociaux et la connaissance de ces lieux. Dans un monde en crise, il est essentiel de créer les conditions de solidarité et de vivre-ensemble.

Le projet rythme ainsi la vie de quartier en travaillant

le caractère relationnel des espaces publics, mais aussi des espaces partagés résidentiels, des équipements publics et l'animation des rez-de-chaussée.

La conception des espaces publics du quartier favorise une diversité d'usages et de publics, en en faisant des supports de rencontres et de vie quotidienne (bancs, jeux, places de quartier, réhabilitation d'ancien bâti ferroviaire).

Les secteurs les plus animés, en lien avec les rez-de-chaussée actifs (services, équipements publics, bureaux, halls d'immeubles, commerces, etc.), concentrent les usages et animent le quartier tout au long de la journée. Ces espaces encouragent la pratique de la marche et offrent une diversité de lieux de séjour et de micro-pauses, propices à la coexistence des générations. Les nouvelles liaisons piétonnes connectent rapidement écoles, commerces, parcs et transports.

Priorité n°4

Développer une logistique urbaine durable

En général:

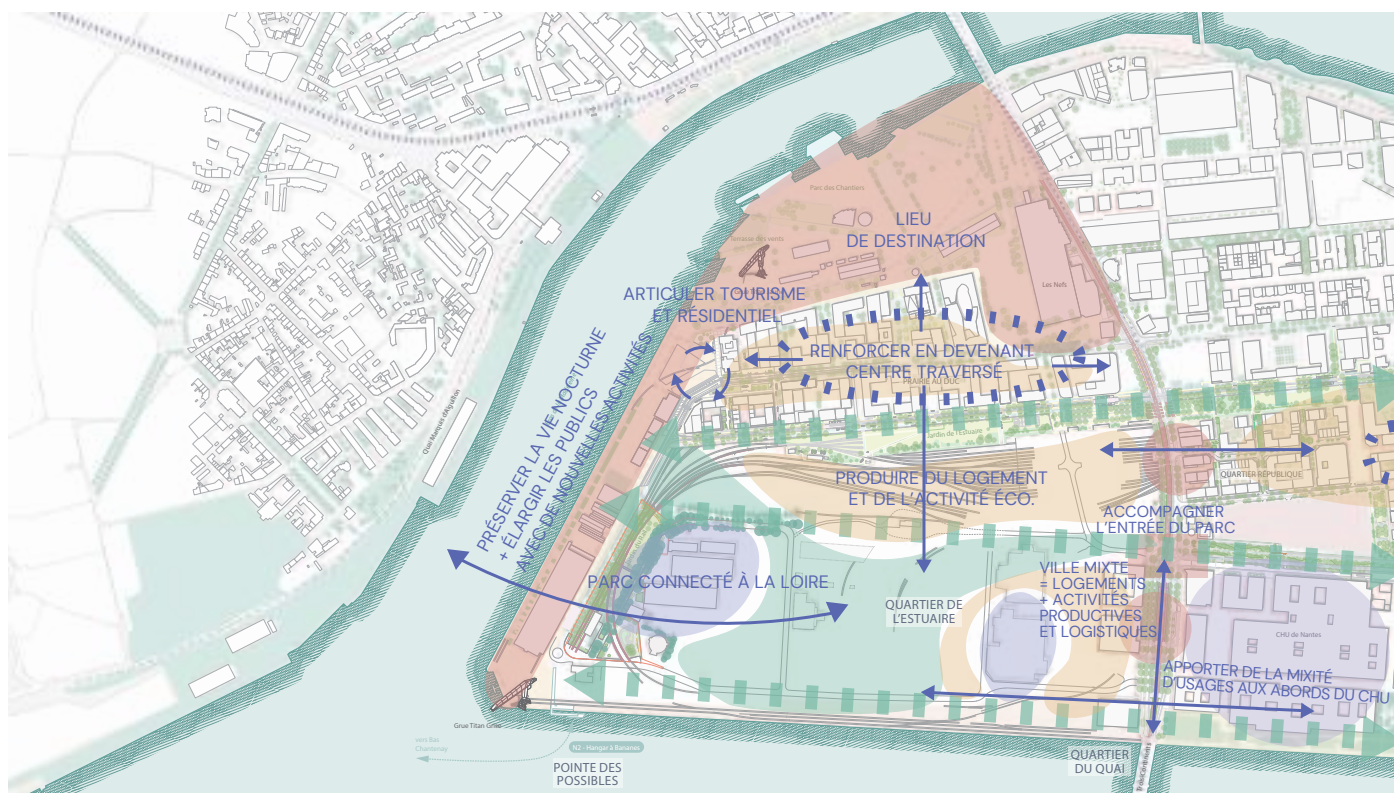
De par son positionnement stratégique et les disponibilités foncières, l'île de Nantes doit contribuer à la transition vers une ville décarbonée par une facilitation de la logistique du dernier kilomètre, du fret doux et des flux professionnels (notamment à vélo), mais aussi permettre l'installation d'activités productives, ayant un intérêt à être implantées dans la centralité métropolitaine, plutôt que d'être reléguées en périphérie.

Dans le quartier Sud-Ouest:

La vocation d'un quartier mixte socialement et fonctionnellement pour le quartier du Quai (à l'ouest du futur hôpital) est affirmée. Ce projet prévoit ainsi une réelle place pour les activités productives et logistiques, dans la continuité de la vocation historique du Sud-Ouest, ayant accueilli des activités productives (ferroviaire, MIN, chantier naval, etc.). Ce choix est également justifié par sa desserte stratégique (proximité du pont des Trois-Continents, de l'axe Simone-Veil et de l'entrée métropolitaine). Le quartier offrira ainsi différentes manières de travailler, en complément de bureaux, commerces, locaux artisanaux etc. dans les autres secteurs de l'île.

Une opportunité d'un **hub de micro-logistique** aux abords du quai Wilson pourrait être étudiée pour organiser les livraisons et réduire la circulation des véhicules, notamment de poids lourds.

Intention des vocations des quartier dans le secteur Sud-Ouest



Priorité n°5

Faire de l'Île de Nantes un territoire d'expérimentation des mobilités de demain

Le prototypage et l'expérimentation sont dans l'ADN de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et de la Samoa. Pour répondre à des problématiques nouvelles, il semble nécessaire de tester des solutions avant leur mise en œuvre généralisée. L'idée est de tester in situ des ambitions et des solutions, puis d'évaluer l'aménagement ou le service réalisé, afin d'en tirer des enseignements pour orienter les solutions définitives. Le principe est donc bien d'imaginer des solutions, en lien avec les usagers, puis de les installer, observer, corriger, avant une éventuelle inscription définitive dans le projet, selon les résultats de l'évaluation.

Ainsi le groupement sera proactif, aux côtés des élus-es, des services de la métropole et de la Samoa, pour mettre en œuvre des prototypes sur les sujets exploratoires (voir ci après le zoom sur les sujets propices à expérimentation).

Priorité n°6

Explorer la question des temps de la ville

À l'échelle de l'île:

Prise en compte de la **chronotopie** (= faire vivre plusieurs usages ou publics différents dans un même espace à des moments distincts) pour adapter les aménagements de voirie et les espaces publics aux différents moments de la journée, de la semaine et des saisons.

Dans le quartier Sud-Ouest:

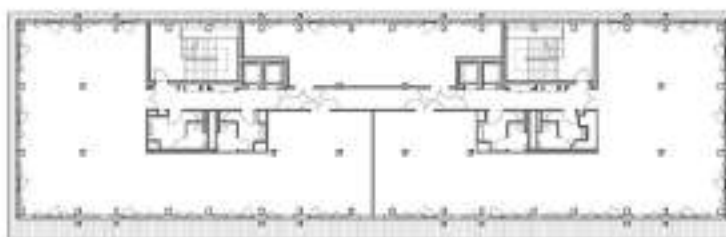
L'atterrissage d'un équipement public regroupant plusieurs services différents est en cours de réflexion. Un des objectifs de cet équipement serait de pouvoir multiplier les usages d'un même espace (partager et mutualiser un même espace entre par exemple un groupe scolaire et une médiathèque), mais aussi d'augmenter l'amplitude des heures d'ouverture au public (ex: ouverture de certaines salles de classe à des occupations par des associations le soir). L'idée est de concevoir un équipement sobre et largement appro-

priable par les habitants et associations. Il contribuerait activement à l'animation de la vie de quartier et devrait permettre de répondre à plusieurs besoins, par un seul et unique espace (mais aussi de limiter la construction de bâtiments)

Espaces et bâtiments évolutifs: Les bâtiments, pour lesquels les usages et leur évolution sont incertains, sont conçus pour pouvoir changer d'usage dans le temps. En effet, les changements sociétaux et de comportements sont difficilement anticipables: y-a-t-il encore des voitures dans 100 ans et si oui quelles formes auront-elles? Quels nouveaux besoins en stationnement la massification de la pratique du vélo et des vélis (= véhicule léger intermédiaire) entraînera-t-elle?

De ce fait, une conception de parkings et de bâtiments de bureaux évolutifs sera privilégiée, permettant la transformation ultérieure de ces bâtiments pour des nouveaux usages de stationnement/de stockage d'une part et en logements d'autre part.

Construire en intégrant les grands principes constructifs de la réversibilité



Siège du groupe Vinci, Rennes, Parc Architectes
Plateau de bureau, réversible logements

1. Une épaisseur de bâtiment assez fine
2. Des hauteurs de pas d'étage compatibles
3. Un procédé constructif poteau-dalle
4. Des cloisons et espaces fusibles
5. Une synthèse réseau et une distribution permettant d'éviter toute reprise structurelle
6. Une enveloppe avec une part faible de composants à modifier (ou façade fusible)

La rue adaptable: Les espaces publics sont conçus de manière à pouvoir facilement être adaptés au cours de leur vie. En effet, l'ensemble des réseaux sont concentrés sous les voiries afin de laisser une marge d'adaptation sur les abords pour planter plus, installer du mobilier, une nouvelle place PMR, des jeux, etc.

Par ailleurs la conception des espaces publics prend en compte les différents rythmes et besoins du quartier (livraisons le matin, sortie d'école l'après-midi, événements de quartier le weekend etc.), afin d'assurer un apaisement de la circulation et favoriser la vie de quartier.

04

Zoom

Zoom sur les sujets propices à une expérimentation

Parmi les propositions formulées par l'Assemblée, certaines nécessitent d'être testées avant d'envisager leur intégration durable au projet urbain. La collectivité, la Samoa et la maîtrise d'œuvre urbaine proposent ainsi d'explorer cinq pistes d'expérimentation issues des contributions de l'Assemblée.

Leur caractère innovant ou exploratoire implique en effet de vérifier leur faisabilité, d'identifier les éventuels freins à leur mise en œuvre et d'évaluer leur pertinence avant d'envisager un déploiement à plus grande échelle. L'expérimentation vise à tester de nouveaux usages via des dispositifs légers (peintures, prototypes, mobiliers, services, etc.), contrairement à des aménagements et/ou des services définitifs (plus coûteux et longs à mettre en œuvre).

Ci-dessous, les deux premières expérimentations qui pourraient être engagées en priorité, car elles sont faisables et leur déploiement dépend avant tout de Nantes Métropole et de la Samoa.

Zoom 1

UN LOCAL VÉLO QUI RÉPOND AUX ENJEUX DE STATIONNEMENT

Enjeu

Pour encourager davantage la pratique du vélo, il est indispensable de proposer des infrastructures adaptées, confortables et fonctionnelles. Si les aménagements cyclables font aujourd'hui l'objet de nombreuses réalisations, études ou expérimentations tests, la qualité des locaux vélos intégrés aux immeubles constitue un enjeu déterminant. L'Assemblée a soulevé de nombreux dysfonctionnements et de possibilités d'amélioration de la conception et de la réalisation de ces locaux vélos.

Même avec de fortes exigences, des surfaces dédiées parfois importantes, de nombreux locaux récemment réalisés, ne répondent pas pleinement aux besoins des usagers et aux évolutions des formats de vélo (cargo, électrique,...), trottinettes, etc.

A quoi ça va servir

A améliorer les règles à imposer dans les projets immobiliers pour la conception des futurs locaux vélos du quartier dans une logique de co-construction d'un cahier des charges technique applicable à tous les bâtiments à construire et à rénover.

Pour faciliter les échanges, un modèle de local vélo à taille réelle pourrait être installé dans la Perm' ou dans un autre local. Il permettrait de tester concrètement les aménagements, les équipements et les services attendus. Les retours recueillis serviront à nourrir le cahier des charges.

Dans quelle temporalité:

prévisionnellement en 2026/2027

Préconisations de l'Assemblée concernées

- #43 Déployer des box vélos sécurisés à proximité des logements
- #53 Adapter les locaux vélos aux gabarits hors normes
- #54 Permettre le stationnement sécurisé des vélos sur les paliers
- #55 Créer des box de stockage mutualisés sur les paliers

Expérimentation envisagée

Réaliser un diagnostic de locaux existants, organiser des ateliers de conception avec les usagers et développer un modèle de local, à taille réelle, afin de tester différentes configurations et équipements.

Ce que l'on cherche à vérifier

- les besoins réels des cyclistes
- les conditions d'un usage quotidien



Zoom 2

EXPÉRIMENTER LA SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS, L'AMÉLIORATION DU CONFORT VÉLO, TOUT EN ASSURANT LES LIVRAISONS SUR LE BOULEVARD PRAIRIE-AU-DUC

Constat / Enjeu

Le boulevard de la Prairie-au-Duc doit répondre à des usages multiples : déplacement de piétons, circulation des cyclistes, accès aux commerces et organisation des livraisons.

Les propositions d'amélioration formulées par l'Assemblée répondent à des besoins réels de sécurité et de confort, mais leur mise en œuvre est rendue complexe par les contraintes du secteur, notamment les travaux en cours sur le cours de l'Estuaire, la fragilité de la polarité commerciale, l'organisation des rues, la présence des arbres, la largeur limitée de la voie etc.

Préconisations de l'Assemblée concernées

- #2 Sécuriser physiquement les flux différenciés
- #5 Transformer le boulevard de la Prairie-au-Duc en axe urbain apaisé
- #33 Penser les circulations et stationnements adaptés aux abords des commerces de proximité

Expérimentation envisagée

L'expérimentation consiste à tester des solutions d'aménagement temporaire (signalétique, mobilier, peinture au sol, dispositifs pour ralentir la vitesse, etc.) permettant d'améliorer la sécurité et le confort des déplacements à vélos, tout en maintenant les fonctions indispensables au bon fonctionnement du quartier. Les tests seraient réalisés dans l'emprise actuelle de la voirie et pourraient prendre différentes formes selon les scénarios étudiés.

Ce que l'on cherche à vérifier

- La capacité des aménagements à améliorer la sécurité des cyclistes
- La capacité des aménagements à améliorer la sécurité des piétons.
- Leur impact sur le confort et la fluidité des déplacements
- Leur compatibilité avec les besoins de livraison et d'activité commerciale
- Leur acceptabilité par les différents usagers du boulevard

A quoi ça va servir

Cette expérimentation permettra d'identifier les solutions les plus adaptées aux contraintes du boulevard et d'éclairer les choix d'aménagement futurs. Elle contribuera à définir un équilibre entre les différents usages de l'espace public et orienter d'éventuelles interventions pérennes sur cet axe structurant du quartier.

Dans quelle temporalité:

prévisionnellement en 2027/2028



Les trois sujets suivants sont intéressants et propices à des expérimentations, mais leur faisabilité et donc leur éventuelle temporalité de mise en œuvre restent à travailler. En effet, ces propositions ne relèvent pas exclusivement de la collectivité et doivent répondre à des besoins spécifiques.

Zoom 3

UNE DIVERSIFICATION DE L'USAGE DES PLACES DE STATIONNEMENT POUR OPTIMISER L'ESPACE PUBLIC QUI LEUR EST CONSACRÉ

Constat/enjeu

Les places de stationnement occupent beaucoup d'espace et sont longtemps occupées par les mêmes véhicules (voitures ventouses).

A quoi ça va servir

Cette expérimentation permettrait d'identifier les modalités de fonctionnement permettant d'optimiser l'usage d'une place de stationnement et peut-être déployer ce dispositif sur le territoire.

Préconisations de l'Assemblée concernées

- #56 Mettre en oeuvre la place de stationnement polyvalente
- #57 Créer des places de stationnement minute multi-usages au pied des immeubles
- #52 Optimiser le stationnement privé existant grâce aux outils numériques

Dans quelle temporalité:

non déterminée (nécessite préalablement l'identification d'opportunités d'usage)

Expérimentation envisagée

Il est proposé de tester la diversification de l'usage d'une même place de stationnement, en travaillant sur plusieurs aspects: la signalétique, les instructions données, l'emplacement, et montrer qu'elles pourraient accueillir d'autres usages sur différents temps de la journée/année (par exemple stationnement l'hiver et place de marché l'été / livraison le matin et terrasse l'après-midi).

Ce que l'on cherche à vérifier

- Leur fonctionnement et leur appropriation par les utilisateurs·rices.
- La compréhension et le respect des règles de fonctionnement.
- Les opportunités d'usages non liées à la mobilité.



Zoom 4

UNE TRANSFORMATION DES PRATIQUES DES PROFESSIONNELLS SE RENDANT SUR LE QUARTIER

Constat / Enjeu

Les contraintes de certains professionnels ne leur permettent pas de se déplacer à vélo sur le quartier dans les conditions actuelles.

Préconisations de l'Assemblée concernées

- #34 La station logistique – hub vélotaffeur
- #48 Aménager des espaces dédiés aux interventions à domicile
- #36 Optimiser l'usage des flottes professionnelles en dehors des heures d'activités

Expérimentation envisagée :

Un lieu test pourrait être imaginé pour rendre attractif l'usage du vélo pour les professionnels intervenant dans le quartier. Ce lieu pourrait regrouper des services et des infrastructures de soutien destinés aux professionnels (artisans, livreurs, personnel médical, aide à la personne,...) se déplaçant ou intervenant dans le quartier à vélo. Cela inclurait notamment des espaces de repos, des lieux de convivialité, des zones de stockage sécurisé, et des espaces relais pour les livraisons.

Ce que l'on cherche à vérifier

Quels sont les services nécessaires pour rendre le vélo plus attractif que la voiture pour les professionnels intervenant dans le quartier

A quoi ça va servir

- A identifier les conditions permettant de réduire l'usage de la voiture des professionnels intervenant dans le quartier
- A améliorer les conditions de mobilité des professionnels

Dans quelle temporalité:

non déterminée (nécessite préalablement l'identification d'un ou plusieurs professionnels partenaires, qui ont un besoin et/ou une volonté d'expérimenter ce sujet)



Zoom 5

UN RAPPROCHEMENT ENTRE HABITANT·ES ET SERVICES, EN PENSANT À UN RÉSEAU DE CONCIERGES ET DE LIEUX D'ACCUEIL

Constat / Enjeu

S'appuyant sur les expériences (plus ou moins réussies) à l'échelle de l'île de Nantes ou au niveau national, de conciergerie et lieu d'accueil, il apparaît opportun de poursuivre les réflexions, et peut-être via une expérimentation, avec des partenaires de proximité par exemple. Ceci permettrait de tester ce rôle social, porté par l'Assemblée, à l'échelle d'un quartier, et nécessaire pour répondre aux enjeux de lieux refuges, de solidarité, de vivre-ensemble et de vie de voisinage.

A quoi ça va servir

Tester à petite échelle le sujet pour alimenter la réflexion à l'échelle du territoire.

Dans quelle temporalité:

non déterminée (nécessite préalablement l'identification d'un ou plusieurs partenaires, ainsi qu'une opportunité d'usage dans un quartier existant ou en cours de développement)

Expérimentation envisagée

Il est possible d'expérimenter l'animation d'un lieu partagé ou d'un lieu commun, qui donne accès à des services complémentaires à ceux existants. L'idée serait de s'appuyer sur un lieu existant pour travailler sur la fiche de poste de la personne chargée de l'animation d'un tel lieu pour à la fois prototyper le rôle du quotidien et le rôle en cas de crise (canicule, épidémie, guerre, etc.).

Ce que l'on veut vérifier

Il s'agirait de travailler sur une première version de ce lieu du vivre-ensemble et de refuge pour vérifier à la fois le fonctionnement, les modalités d'accès, leur équipement et leur gouvernance. À nouveau, la fonction d'animation et de maintenance nous semble cruciale et peut être un sujet de test.



05

Et après ?

Nous remercions tous les citoyens et citoyennes volontaires pour leur engagement, leur participation et la qualité de leurs contributions.

Depuis mars 2025, le travail réalisé avec les membres de l'Assemblée a permis de définir de grandes orientations stratégiques sur le projet urbain de l'île de Nantes, d'abord sur le sujet de l'alliance ville-nature, puis sur les mobilités. L'ouverture de la Perm' en juin 2025 a permis de compléter le dispositif de dialogue avec les citoyens et d'enrichir encore la conception du projet avec des retours d'utilisateurs.

A partir de septembre 2026, la participation citoyenne se poursuit avec :

L'Assemblée de l'île - saison 3

Une prochaine et dernière saison de l'Assemblée démarrera à l'automne 2026 et portera sur le sujet du "juste logement : habiter confortablement demain".

Les membres de l'Assemblée volontaires pourront poursuivre s'ils le souhaitent et de nouveaux candidats seront mobilisés pour constituer un groupe diversifié.

3 derniers mois de travail de la Perm'

Le travail de l'Assemblée sera aussi nourri et complété par le travail de la Perm' et des éclaircisseuses, qui continue jusqu'à fin novembre 2026, avec des enquêtes de terrain et des ateliers dédiés.

Une ou des expérimentations :

Les modalités et le calendrier des expérimentations sont encore à l'étude à ce jour. Le prototypage du local vélo pourrait être mis en place à la Perm' dans les derniers mois de 2026.

Les citoyens de l'Assemblée, mais aussi plus largement les utilisateurs, seront associés notamment à l'évaluation de ces expérimentations (par exemple via enquêtes de terrain et observation). Les modalités de participation citoyenne seront précisées pour chaque expérimentation mise en œuvre.

La participation citoyenne au projet urbain de l'île de Nantes, amorcée au printemps 2025, a renouvelé la manière de concerter, en proposant des dispositifs complémentaires, proches du terrain et des usages, et imbriqués avec l'équipe de conception.

Les élus, la collectivité et la Samoa souhaitent poursuivre ce dialogue en l'adaptant aux nouvelles étapes, plus opérationnelles, du projet. Ainsi, après la fermeture de la Perm' et la saison 3 de l'Assemblée, la participation citoyenne sera poursuivie, selon des modalités qui restent à inventer.





[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