

Dossier de presse

// Service Presse
Tél. 02 40 99 67 06
presse@nantesmetropole.fr

CONFÉRENCE DE PRESSE DU 1^{ER} FÉVRIER

« La rue pour tous » : résultats de l'évaluation des mesures temporaires pour favoriser la marche, le vélo et apaiser la circulation en ville



SOMMAIRE DU DOSSIER DE PRESSE

Communiqué de synthèse	p.3
Un plan de mesures temporaires piéton-vélo	p.5
« La rue pour tous » : une démarche d'évaluation participative	p.6
- Rappel de la démarche	
- 7 orientations et plus de 70 préconisations	
Des mesures pérennisées et adaptées	p.8
- Maintien des zones piétonnes ;	
- Des axes cyclables confortés mais adaptés ;	
- Des zones de rencontre repensées ;	
- Confirmation du passage de la Ville de Nantes à 30 km/h.	
Témoignages	p.13
Annexes	p.15

CONFÉRENCE DE PRESSE EN PRÉSENCE DE :

Johanna Rolland, maire de Nantes, présidente de Nantes Métropole

Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole en charge des stratégies de mobilités et des déplacements

Nicolas Martin, vice-président de Nantes Métropole en charge des mobilités douces

Laurent Turquois, maire de Saint-Sébastien-sur-Loire et Conseiller métropolitain

Communiqué de synthèse

Nantes, le 1^{er} février 2021,



Au printemps dernier, la crise sanitaire a incité la Ville de Nantes et Nantes Métropole à accélérer la pratique de la marche à pied et du vélo en ville. Acteurs publics, élus, services publics et associations d'usagers ont travaillé collectivement pour mettre en œuvre un plan d'aménagements temporaires piéton-vélo afin d'inciter à l'utilisation de ces modes actifs bénéfiques pour la santé, l'environnement, et adaptés à la distanciation sociale et aux gestes barrières. Des solutions rapides, évitant un report vers l'utilisation de la voiture, ont été proposées aux habitants de la Métropole. Pour évaluer ces aménagements et accompagner les décisions de la collectivité sur leur avenir, une démarche participative « La rue pour tous » s'est déroulée sur plusieurs mois. Elle a associé citoyens, acteurs du territoire, services de la collectivité et a permis d'élaborer plus de 70 préconisations regroupées en 7 orientations.

« Le contexte sanitaire inédit que nous traversons a changé notre rapport à l'espace public, à nos habitudes de déplacement. Face à cette situation, il est rapidement apparu nécessaire de favoriser les déplacements à pied ou en vélo pour éviter le retour à la voiture individuelle. Les mesures mises en place à l'été permettent de développer ces pratiques qui sont bonnes pour la santé mais aussi pour le partage de l'espace public. Ils sont un atout indéniable pour répondre aux objectifs dans le plan de déplacement urbain. Au-delà, les orientations définies dans l'évaluation citoyenne viendront alimenter nos réflexions pour apaiser l'espace public et faire en sorte que chacun et chacune puisse se déplacer en toute sécurité. »

Johanna Rolland, maire de Nantes, présidente de Nantes Métropole

« Le Plan de Déplacements Urbains prévoit une augmentation de la part de déplacement vélo et piéton d'ici 2030. L'évaluation et les mesures prises dans le cadre de « La rue pour tous » viennent renforcer notre ambition en la matière. Les préconisations faites par l'évaluation participeront également aux ambitions politiques et aux réponses que Nantes Métropole doit apporter pour favoriser la multi-modalité. »

Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole en charge des stratégies de mobilités et des déplacements

« Je souhaite saluer la qualité et l'exigence du travail mené par les 40 citoyens évaluateurs et les associations d'usagers autour de l'évaluation des aménagements piétons et cyclables réalisés à l'occasion de la crise sanitaire. Les préconisations confortent notre politique métropolitaine dans la nécessité de donner toute sa place aux piétons et aux modes doux tout en gardant un juste équilibre afin de ne pas pénaliser les automobilistes, et de prendre en compte les réflexions nécessaires pour accompagner ces changements. »

Nicolas Martin, vice-président de Nantes Métropole en charge des mobilités douces

« Saint Sébastien a dès le début de la crise accéléré la création d'itinéraires facilitant les mobilités douces. Avec plus de 4 km qui complètent les 26 km déjà existants, ce dispositif doit désormais permettre de poser la méthode nous permettant d'aller vers la pérennisation des options les plus pertinentes ainsi que la réflexion plus globale intégrant une intermodalité forte. »

Laurent Turquois, maire de Saint-Sébastien-sur-Loire et conseiller métropolitain

Le plan de mesures temporaires piéton-vélo

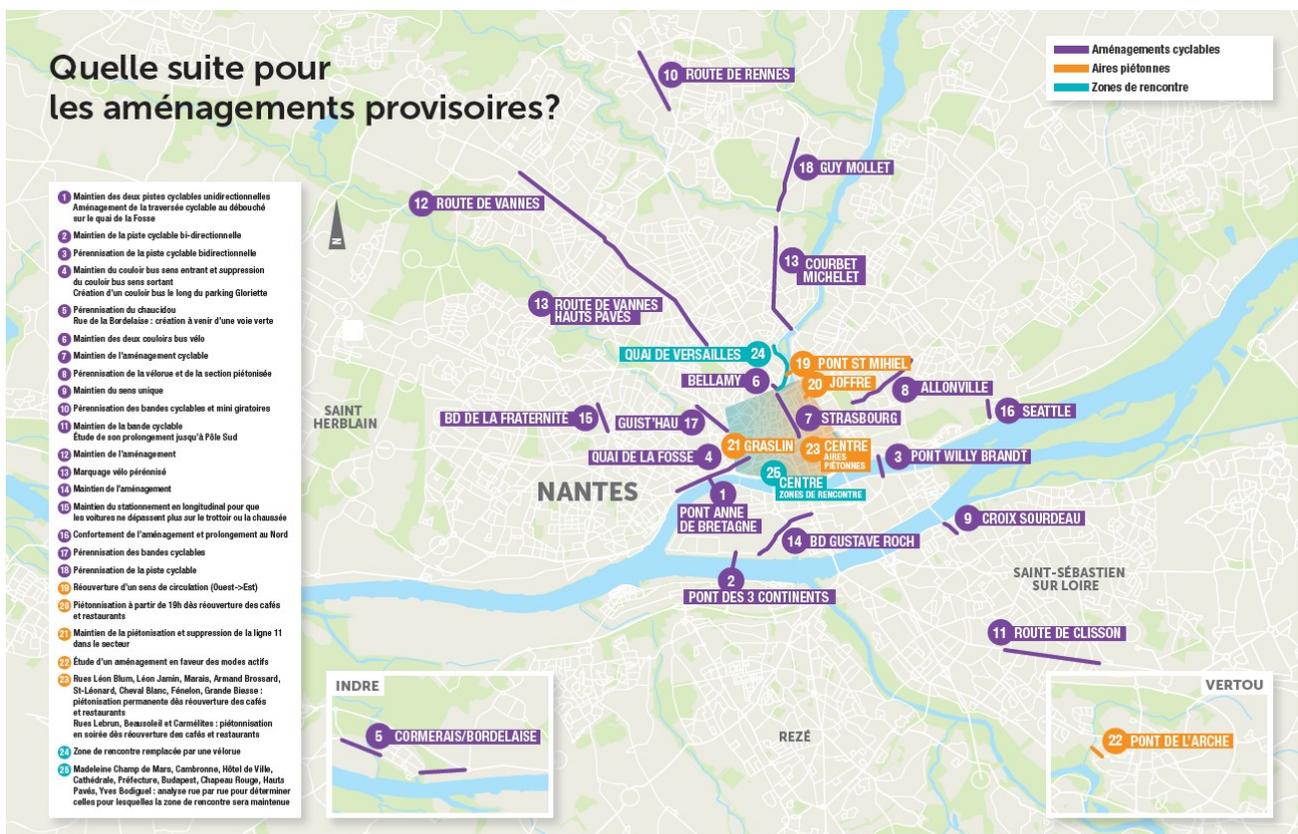
Il a été mis en place à la sortie du confinement, le 11 mai 2020 pour favoriser la pratique de la marche et du vélo en ville, et éviter l'usage massif de la voiture. Au mois de juin et durant tout l'été, 43 aménagements temporaires ont été mis en place sur Nantes et sa Métropole : axes cyclables, ajout de stationnements vélos sur l'espace public, piétonisation de rues, création de zones de rencontres... Sur la même période, la Ville de Nantes est passée à 30km/h et des aides financières et services ont été proposés aux habitants pour les accompagner à utiliser le vélo.

La démarche d'évaluation participative « La rue pour tous »

Ces mesures, installées rapidement, ont modifié l'usage de l'espace public. Elles ont été exceptionnellement mises en place avec les associations d'usagers mais sans concertation citoyenne. La collectivité a donc créé une évaluation participative associant habitants de la Métropole, acteurs associatifs et services techniques. Cette démarche, « La rue pour tous », s'est déroulée entre juillet et décembre 2020. Les habitants ont pu candidater pour rejoindre une communauté de citoyens-évaluateurs et déposer des contributions en ligne. Plus de 3 600 contributions ont été déposées et 40 citoyens se sont réunis à plusieurs reprises sur le terrain. Un séminaire réunissant 60 participants s'est déroulé fin novembre et a permis d'élaborer plus de 70 préconisations regroupées en 7 orientations.

Des mesures pérennisées et adaptées

Les zones piétonnes favorisent l'apaisement en ville et améliorent la vie de quartier. Elles seront toutes maintenues, conformément à l'engagement de la collectivité de placer le piéton au cœur de la Fabrique de la ville. Les aménagements cyclables ont amélioré le confort des cyclistes grâce à des axes mieux séparés de la circulation automobile et plus sécurisants. Ils sont globalement tous confortés, avec des adaptations pour améliorer leur continuité et la cohabitation avec les automobilistes. Les 700 appuis-vélos installés sur le territoire vont être maintenus à leur emplacement actuel et progressivement remplacés par des mobiliers définitifs. Les zones de rencontres, quant à elles, ont été peu lisibles et donc peu appropriées par les usagers : elles seront ainsi repensées. Enfin, le passage de la Ville de Nantes à 30 km/h sera confirmé, même si celui-ci nécessite un temps d'appropriation plus important.



Un plan de mesures temporaires piéton-vélo

Le déconfinement du 11 mai 2020 en lien avec la crise sanitaire du Covid-19 a fait accélérer la pratique de la marche à pied et du vélo en ville. Un plan d'actions provisoires, le plan piéton-vélo, a été lancé fin mai par la Ville de Nantes et Nantes Métropole pour inciter à ces modes de déplacements « actifs », qui respectent les règles de distanciation sociale et sont bénéfiques pour la santé et l'environnement.

Urbanisme tactique, agile et provisoire

Pour proposer des solutions rapides aux habitants de la Métropole, il était nécessaire d'installer des infrastructures respectant une logique d'aménagements provisoires : marquage provisoire, mise en place de balisages, signalisation de chantier, etc.

Les aménagements réalisés

- nouveaux axes cyclables ;
- ajout de stationnements vélos sur l'espace public ;
- piétonisation de rues ;
- création de zones de rencontres à 20 km/h.



43 aménagements temporaires ont été créés sur la métropole nantaise (dont 21 kilomètres d'aménagements cyclables) : 37 aménagements sur la Ville de Nantes et 6 aménagements dans d'autres communes : Orvault, Saint-Herblain, Indre, Saint-Sébastien et Vertou. Le plan piéton-vélo a été déployé avec les acteurs associatifs de la mobilité comme Place au vélo et Tous en Selle, des représentants d'usagers et des acteurs économiques et culturels.

Des aides et services pour se remettre en selle



Nantes Métropole a abondé le dispositif « Coup de Pouce Vélo » annoncé par l'État le 30 avril, en doublant le financement de 50€ pour la remise en état des vélos. Pour l'achat de vélos électriques, une aide allant jusqu'à 200€ a été proposée aux particuliers et salariés d'entreprises engagées dans le Pack mobilité de Nantes Métropole. Des événements gratuits « Tous en selle » ont été organisés avec le collectif « BAM ! Boîtes à mieux » pour accompagner les habitants dans la pratique du vélo et faciliter leur mise ou remise en selle.

Rues piétonnes et passage de la Ville de Nantes en zone 30 km/h

En lien avec la charte d'accompagnement à la reprise des CHR (Cafés, Hôtels, Restaurants) signée avec plusieurs acteurs économiques, des rues du centre-ville comme Léon Blum, Saint-Léonard, Léon Jamin ou Joffre ont été totalement ou partiellement piétonisées. Les commerçants ont pu étendre temporairement leurs terrasses afin de permettre la distanciation sociale entre les tables. Puis le 31 août, la Ville de Nantes est passée en zone 30km/h, ce qui a permis de doubler le nombre de kilomètres de rues en zone piétonne, section/zone 30 ou zone de rencontre et d'assurer des déplacements plus apaisés pour les piétons et cyclistes.

Chiffres clefs

- 43 aménagements temporaires installés, avec 21 km d'aménagements cyclables ;
- plus de 600 km de voies en zone apaisée sur Nantes ;
- une trentaine de rendez-vous « Tous en selle » proposés aux habitants entre juin et octobre 2020 ;
- au 22 janvier 2021, 14 025 demandeurs d'aides vélo, 1,1M€ de subventions attribuées.

Suite à une enquête (septembre 2020)

- 24% des personnes rencontrées précisent qu'elles ont modifié leurs habitudes de déplacement suite à la crise sanitaire du Covid-19. 72% d'entre-elles estiment que ce changement est durable ;
- sur 110 usagers rencontrés dans les aires piétonisées, 30% déclarent venir plus souvent depuis que cette zone a été rendue piétonne et 95% s'y sentent bien.

« La rue pour tous » : une démarche d'évaluation participative

Les aménagements et mesures temporaires ont impacté l'ensemble des usagers de l'espace public : automobilistes, cyclistes, piétons, usagers des transports en commun. Rapidement mis en place et dans un contexte particulier, ils n'ont pu bénéficier dès le départ d'une concertation citoyenne. C'est pour cela que la collectivité a décidé de mettre en place une évaluation ouverte et participative en intégrant une diversité de points de vue : citoyens métropolitains, usagers de l'espace public, riverains, commerçants, acteurs associatifs, agents de la collectivité, etc.

Rappel de la démarche



Méthode et objectif

Entre juillet et octobre 2020, les habitants ont pu se rendre sur dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/la rue pour tous pour déposer des contributions libres et individuelles. Les services de la collectivité ont aussi produit des avis s'appuyant sur des données techniques et des remontées qualitatives. Les objectifs de l'évaluation : décider de pérenniser ou non des aménagements, prévoir les adaptations/restructurations, déterminer des orientations pour le développement de la politique publique des mobilités.

Participation

- plus de **3 600** contributions déposées sur la page du dialogue citoyen entre le 15 juillet et le 15 octobre ;
- une communauté de **40** citoyens-évaluateurs réunis à 4 reprises sur le terrain pour constituer un travail collectif d'analyse ;
- une enquête terrain avec près de **1 000** usagers et commerçants interrogés.

Fin novembre, un séminaire réunissant plus de 60 participants (citoyens, acteurs, agents des services de la Ville et de la Métropole) a permis de partager les principaux constats et d'élaborer des préconisations.

7 orientations et plus de 70 préconisations

Elles viennent soutenir les décisions de la collectivité en matière de mobilités actives, pour l'avenir des aménagements d'urbanisme tactique.

① Renforcer les solutions alternatives à la voiture et favoriser le report vers les transports en commun et les modes actifs (marche, vélo)

L'évaluation a mis en avant la nécessité de ne pas centrer l'intervention publique sur les infrastructures cyclables ou piétons. Les participants insistent sur le besoin d'offrir des alternatives à la voiture individuelle : transport en commun, parking relais, autopartage, covoiturage..., de renforcer l'intermodalité et d'accompagner les individus et les entreprises dans cette transition.

- Ce que la Métropole a déjà engagé : un développement continu du réseau de transports en commun et des parkings-relais, des actions pour favoriser l'autopartage et le covoiturage et pour renforcer le sentiment de sécurité en ville.
- Suite à l'évaluation, la Métropole décide de renforcer **les dispositifs incitant au report vers les pôles d'échange et les transports en commun. Elle envisage, pour 2022, un renforcement de la desserte en transports collectifs via la création d'un parking-relais à proximité de la Porte de l'Estuaire et l'extension de la ligne Chronobus C20 de Gare de Chantenay à Gare Maritime. Ces projets compléteront la création de nouvelles lignes de tramway et nouvelles lignes fluviales (Bas Chantenay/Trentemoult).**

② Repenser le plan de circulation à l'échelle de la métropole

Un aménagement contraignant pour la circulation automobile peut engendrer des reports de circulation dans les rues situées aux alentours. L'évaluation a souligné l'importance de protéger les voies résidentielles de ces reports de circulation. Elle suggère un plan de circulation à une échelle plus globale avec une attention particulière à la fluidité du trafic.

- Ce que la Métropole a déjà engagé : des études de circulation pour apaiser les quartiers.

- Suite à l'évaluation, la Métropole décide de **renforcer l'étude sur l'évolution de la circulation et du stationnement dans la centralité. Elle renforcera les solutions alternatives au stationnement sur l'espace public.**

③ Améliorer le partage de l'espace public et mettre le piéton au centre des décisions en matière d'aménagements

Le terme « piéton » fait référence à celui ou celle qui est en situation de vulnérabilité. Les participants ont partagé l'idée de prendre en compte tous les publics, y compris les plus fragiles. Il est proposé de séparer physiquement, quand cela est possible, les modes de déplacements sur l'espace public, afin que chacun ait sa place.

- Ce que la Métropole a déjà engagé : une ambition dans les documents structurants de la politique publique, des aménagements en faveur des piétons.
- Suite à l'évaluation, la Métropole s'engage à **séparer les modes de déplacements quand cela est possible. Elle inscrira le piéton au centre de la Fabrique de la Ville, par le développement de zones piétonnes, l'amélioration du confort et de l'accessibilité piétonne. Avec la volonté d'atteindre 30 % de déplacements à pieds à l'horizon 2030, elle travaille à l'élaboration d'un schéma stratégique piétons dans lequel seront inscrits plusieurs aménagements.**

④ Développer les aménagements en faveur des modes actifs (marche, vélo) sur l'ensemble du territoire métropolitain

Pour favoriser les modes actifs et la pratique du vélo, l'évaluation suggère d'améliorer le réseau de pistes cyclables en l'étendant sur l'ensemble du territoire. Les améliorations souhaitées concernent la sécurité des aménagements, la continuité des pistes et la visibilité du réseau.

- Ce que la Métropole a déjà engagé : le développement d'un réseau cyclable plus adapté sur l'ensemble du territoire métropolitain.
- Suite à l'évaluation, la Métropole va privilégier la **création de pistes mono directionnelles. Elle continuera, via de futures concertations, à impliquer les citoyens dans les choix en matière de mobilité.**

⑤ Poursuivre et renforcer les aménagements et mesures pour l'apaisement de la circulation en ville

Il est nécessaire d'apaiser la ville avec davantage d'espaces de repos et de végétalisation. Pour continuer à donner vie aux quartiers, les participants ont souligné l'importance de permettre aux riverains, commerçants, enfants... de se réapproprier l'espace public avec des aménagements à proximité des écoles et en faveur des modes actifs.

- Ce que la Métropole a déjà engagé : l'apaisement de la circulation aux abords des écoles, des mesures pour améliorer le cadre de vie et le bien-être en ville.
- Suite à l'évaluation, la Métropole va accompagner **l'appropriation de l'espace public par les habitants en proposant une stratégie d'animation pour les rues piétonisées. Elle va expérimenter les dimanches sans voitures dans certaines rues de chaque quartier.**

⑥ Améliorer la lisibilité des aménagements et la communication autour des mesures prises

L'évaluation a fait ressortir le besoin de visibilité et communication sur les aménagements en faveur des modes actifs, tout en ne stigmatisant pas les automobilistes. Les participants souhaitent que la collectivité affiche plus clairement sa vision et ses choix notamment sur la place de la voiture en ville.

- Suite à l'évaluation, la Métropole va notamment renforcer **l'information sur le terrain pour rendre plus lisibles les zones de rencontre.**

⑦ Renforcer le dialogue citoyen concernant les choix en matière d'aménagements et de déplacements

Les participants ont apprécié de pouvoir évaluer les expérimentations et préconisent de poursuivre cette démarche.

- Suite à l'évaluation, la Métropole va **renouveler le principe d'expérimentation et d'évaluation, en développant un cadre de dialogue adapté pour toutes les démarches d'urbanisme tactique.**

Des mesures pérennisées et adaptées

Les zones piétonnes favorisent une ville apaisée et améliorent la vie de quartier. Elles seront toutes maintenues, conformément à l'engagement de la collectivité de placer le piéton au cœur de la Fabrique de la ville. Elles permettent aussi de soutenir une dynamique commerciale au regard du contexte actuel. Les aménagements cyclables ont amélioré le confort des cyclistes grâce à des axes mieux séparés de la circulation automobile et plus sécurisants. Ils sont globalement tous confortés avec des adaptations pour améliorer leur continuité et la cohabitation avec les automobilistes. Les 700 appuis-vélos installés sur le territoire seront maintenus à leur emplacement actuel et progressivement remplacés par des mobiliers définitifs. Nantes Métropole prévoit l'acquisition de nouveaux appuis vélos de type "rack mobile". Les zones de rencontres ont, quant à elles, été peu lisibles et peu appropriées par les usagers : elles seront ainsi repensées. Enfin, le passage de la Ville de Nantes à 30 km/h sera confirmé, même si celui-ci nécessite un temps d'appropriation plus important.

Maintien des zones piétonnes

→ Pont St Mihiel



Nantes Métropole a coupé la circulation sur le pont St Mihiel pour favoriser la marche et le vélo.

La fermeture du pont à la circulation a permis un apaisement du secteur avec une augmentation du nombre de piétons et de cyclistes. Cela a eu un impact positif sur l'ambiance du quartier et le cadre de vie. **Pour ces raisons, un retour à la situation initiale est exclu.** Cependant, la fermeture du pont a occasionné un report de trafic dans les rues adjacentes, avec un allongement du temps de trajet.

Pour remédier aux problématiques de circulation, **la collectivité va rouvrir un sens de circulation sur le pont, de la place François René de Chateaubriand vers la place de la Bonde (de l'ouest vers l'est).** Cela permettra de fluidifier le trafic et d'assurer l'accessibilité des commerces. À court terme, une répartition entre vélo, voiture et piéton sera matérialisée pour assurer un partage de l'espace public. Par ailleurs, la fermeture complète du pont à la circulation automobile pourra être mise en œuvre de manière ponctuelle pour tenir compte de l'affluence des piétons et cyclistes le week-end, pendant les congés, ou lors d'événements festifs.

→ Rues Maréchal Joffre, Léon Blum, Léon Jamin, Marais, Armand Brossard, St-Léonard, Cheval Blanc, Fénélon, Grande Biesse

La Métropole a piétonnisé ces rues en installant des barrières, ce qui permet aux habitants et commerçants de se réapproprier l'espace public, de créer des espaces de rencontre et de vie de quartier.

Les commerçants rencontrés lors de l'évaluation sont satisfaits de cette initiative qui permet à la clientèle de s'installer plus sereinement sur les terrasses.



La collectivité souhaite remettre en œuvre la piétonisation de ces rues dès que les bars et restaurants seront rouverts. Le dispositif sera amélioré notamment pour les accès Personnes à Mobilité Réduite et personnes en situation de handicap. Une réflexion est lancée sur les horaires des terrasses en soirée, tenant compte du retour des riverains mais aussi du soutien à apporter aux commerces touchés par la crise sanitaire.

Des axes cyclables confortés mais adaptés



→ Rue de Strasbourg

Les bandes cyclables ont été agrandies et le stationnement supprimé, soit une vingtaine de places. Les places PMR et les aires de livraison ont été conservées et des stationnements vélos ont été ajoutés.

L'évaluation a constaté une fréquentation moyenne de 1 000 vélos par jour. C'est une avancée positive car cet axe a longtemps été jugé dangereux et peu confortable pour

les piétons et cyclistes. Les usagers sont satisfaits de l'aménagement sécurisant et adapté à la pratique cyclable, notamment parce qu'il est en continu et bien proportionné.

La collectivité souhaite donc le pérenniser dans un premier temps sous forme de bandes cyclables. Des études sont en cours pour qu'à moyen terme, l'aménagement puisse être transformé en piste cyclable avec une séparation physique entre voiture et vélo.

→ Rue d'Allonville

Nantes Métropole a mis à sens unique la rue d'Allonville (changement de sens au niveau de la rue de Coulmiers) en aménageant un double sens cyclable et la première vélorue sur Nantes. Une petite section de la rue a été piétonisée. Devant l'école, la zone d'attente a été élargie et une place de stationnement a été supprimée.

L'évaluation a souligné la fréquentation moyenne de 1 500 vélos par jour. L'axe est jugé confortable et sécurisant grâce à la largeur de la voie et la mise à distance des voitures. La partie piétonne ramène de la vie au quartier : installation d'un boulodrome et extension de la terrasse du restaurant.



Nantes Métropole va pérenniser cet aménagement : passage en marquage blanc et changement de côté du stationnement pour éviter de couper le double sens cyclable et faciliter les sorties de garages. Sur la partie piétonne, le dispositif provisoire sera amélioré en concertation avec les commerçants et les riverains.

→ Pont des 3 Continents



La Métropole a créé une piste cyclable bidirectionnelle côté ouest (liaison Loire à vélo) décorée d'une œuvre du Voyage à Nantes. Une file de circulation a été supprimée. Cet aménagement est très fréquenté par les cyclistes : en moyenne 1 150 vélos/jours contre 685 avant l'aménagement.

Les cyclistes sont satisfaits de sa largeur et de la séparation physique avec la circulation automobile via le muret en béton.

L'aménagement sera pérennisé avec certaines adaptations, les cyclistes ayant rencontré un problème de discontinuité de la piste cyclable et une difficulté d'accès à la piste au sud de l'aménagement.

À court terme :

- adaptation de l'insertion au niveau de la rue de l'Abbé Grégoire ;
- jalonnement vers Haute Île ;
- remise en état de l'éclairage sur le pont.

Un axe définitif sera réalisé dans le cadre du projet « De nouveaux horizons pour le tramway ». Progressivement, les pistes cyclables seront continues avec des aménagements sur l'Île de Nantes, autour du futur CHU. La création d'une nouvelle voie supprimera la traversée au nord du pont et apaisera l'entrée/sortie de l'aménagement actuel.

→ Rue Paul Bellamy

Un couloir bus vélo a été créé dans les deux sens et une voie de circulation a été supprimée dans chaque sens. La traversée piétonne et vélo a été renforcée avec du marquage. Les trottoirs ont été protégés pour empêcher le stationnement, au droit des commerces. La rue Bellamy est très fréquentée par l'ensemble des modes : transports en commun, voitures, vélos, piétons.

L'évaluation confirme que les aménagements réalisés rue de Strasbourg, rue Bellamy et Pont St Mihiel ont renforcé cette densité.

La réouverture d'un sens de circulation sur le Pont St Mihiel devrait permettre d'améliorer le trafic sur la rue Paul Bellamy.



Nantes Métropole a décidé de garder les deux couloirs bus-vélo pour le confort des cyclistes et piétons, l'espace contraint ne permettant pas d'aménager une piste cyclable sécurisée si les deux files de circulation sont rétablies. Une réflexion sera engagée sur le réaménagement des doubles giratoires de Talensac et de Pont Morand où la sortie des bus du cours des 50 Otages est compliquée.



→ **Quai de la Fosse**

Un couloir bus-vélo a été créé à la place d'une file de circulation entre la gare Maritime et le bâtiment de la capitainerie, mais aussi de la passerelle Schoelcher jusqu'au niveau de la rue Brunelière et rue Brissonneau. Ces couloirs bus-vélo visaient à faciliter la circulation des bus (L11 déviée, et Bus Relais Tram) offrir aux cyclistes une alternative au Quai des Plantes, où la forte fréquentation pose des difficultés de cohabitation entre les piétons et les cyclistes, en particulier au niveau du carrefour avec le pont Anne de Bretagne.

Dans le sens entrant, le couloir bus-vélo sera maintenu, permettant le passage de la ligne 11. Ne passant plus par la Place Graslin et par la rue Jean-Jacques Rousseau, il est nécessaire de garantir sa circulation et sa cadence en lui assurant une ligne dédiée. Pour cela, le couloir bus sera également prolongé le long du parking Gloriette, et un arrêt de bus sera aménagé au niveau de la station Chantier Naval.

Dans le sens sortant, Nantes Métropole a décidé de supprimer le couloir bus pour répondre aux problématiques de circulation. Avec la réouverture de cette deuxième voie de circulation, le trafic sera fluidifié. Pour maintenir la bonne circulation des bus, un couloir bus-vélo va également être créé le long du parking Gloriette.

L'évaluation a également identifié des problématiques d'accessibilité et de confort pour les piétons. En maintenant un couloir bus-vélo, une partie des cyclistes (dont 1/3 roule actuellement sur ce couloir) peut se reporter sur la chaussée, libérant ainsi de la place pour les piétons sur le Quai des Plantes.

→ **Rue de la Croix Sourdeau à Saint-Sébastien-sur-Loire**

La rue a été mise en sens unique et une piste cyclable bidirectionnelle a été créée.

L'évaluation constate un impact positif sur la vie quotidienne des métropolitains : apaisement de la circulation, amélioration de la tranquillité publique. L'aménagement est très fréquenté par les cyclistes, en particulier par ceux qui arrivent du sud Loire pour rejoindre le boulevard des Pas Enchantés et le pont Senghor. Les déplacements piétons et cyclistes sont facilités et sécurisés.



La collectivité souhaite donc pérenniser cet aménagement, en améliorant l'insertion pour les cyclistes au niveau des carrefours en haut et en bas de la rue. Pour suivre les préconisations de l'évaluation, la collectivité souhaite transformer la piste bidirectionnelle en deux pistes monodirectionnelles.



→ **Boulevard de la Fraternité**

L'aménagement permet d'éviter le stationnement en épi avec des bordures installées au fond des places. Il réduit d'un peu plus de la moitié le nombre de places et évite que les voitures ne dépassent sur le trottoir ou la chaussée, afin de laisser plus de place aux piétons.

L'évaluation constate que l'aménagement est utile pour les piétons et les cyclistes, avec des trottoirs et des pistes moins encombrés par les voitures.

Nantes Métropole souhaite donc pérenniser cet aménagement. A moyen terme, un programme de redressement du stationnement en épis sera engagé, quartier par quartier. Une étude globale sera aussi lancée sur l'ensemble des boulevards de l'agglomération.

→ Quai Cormerais et rue de la Bordelaise à Indre

Un chaucidou a été créé sur deux zones.

L'évaluation a montré que de nombreux cyclistes se sont appropriés cet itinéraire qui était auparavant peu sécuritaire. Toutefois, la réinsertion dans les carrefours n'a pas été traitée et la vitesse des automobilistes est encore trop élevée.



Suite à ces constats, **Nantes Métropole a décidé de pérenniser en marquage blanc cet aménagement sur le quai Cormerais et de le laisser en marquage jaune sur la rue de la Bordelaise**, le temps d'y aménager une voie verte sur une section. En parallèle, l'insertion des vélos sur les carrefours en entrée et sortie de ces aménagements sera étudiée.

Des zones de rencontre repensées

→ Quai de Versailles



Une zone de rencontre a été aménagée, les piétons y sont prioritaires sur les voitures et les vélos.

L'évaluation souligne que l'espace étroit ne permet pas de faire cohabiter correctement tous les modes de déplacements. Les piétons sont particulièrement impactés par l'extension des terrasses qui ne permet pas de circuler facilement. L'évaluation a aussi fait ressortir le manque de lisibilité de la zone de rencontre.

Nantes Métropole prévoit de supprimer la zone de rencontre et de mettre en place une vélorue, comme pour la rue d'Allonville. Le projet de rénovation de la plateforme tramway sur le Quai de Versailles (porté par la Semitan) pourrait s'accompagner d'une requalification des espaces publics. Des études sont en cours et intégreront la prise en compte des piétons vulnérables et des conflits entre piétons et cyclistes le long de l'Erdre.

→ Madeleine / Champ de Mars

La Métropole a mis en place une zone de rencontre dans le quartier Madeleine Champ de Mars. Des panneaux et marquages au sol apparaissent rue des Olivettes et rue Fouré pour signaler ce changement.

L'aménagement n'a pas été compris par les usagers et n'est donc pas utilisé comme une zone partagée.



Nantes Métropole va lancer un diagnostic terrain pour identifier les rues du quartier dans lesquelles il conviendrait de **supprimer les dispositifs provisoires** (retour en statut de zone 30), celles dans lesquelles **un autre aménagement pourrait être envisagé** (piétonisations, vélorues...) et celles où pourrait être **envisagée une pérennisation rapide des zones de rencontre**, sous condition d'aménagements corrigés et d'accompagnement par une communication plus importante auprès des citoyens.



nuisances sonores.

Confirmation du passage de la Ville de Nantes à 30 km/h

Un passage de l'ensemble de la Ville de Nantes en zone 30 km/h, en dehors de certains axes accueillant des lignes structurantes de transports en commun, a été mis en place le 31 août. Cette action était une étape importante du plan piéton-vélo et va dans le sens de l'engagement pris par Johanna Rolland lors des élections municipales, pour une ville apaisée. Elle a permis de doubler le nombre de kilomètres de rues en zone piétonne, section/zone 30 ou zone de rencontre pour assurer une meilleure sécurité des piétons et cyclistes et diminuer les

La collectivité souhaite poursuivre et amplifier cette mesure, en y apportant des ajustements. Des communes ont décidé d'accélérer le passage à 30km/h comme Rezé, Indre, Bouaye, Vertou. D'autres ont déjà atteint l'objectif du PDU (70 % des voies apaisées) comme Carquefou, La Montagne, Saint-Jean-de-Boiseau. La collectivité propose de poursuivre la concertation avec le groupe de suivi associatif et la Semitan, notamment pour revoir le périmètre des rues restées à 50km/h.

Calendrier

La plupart des aménagements pérennisés feront l'objet d'adaptations (reprises de marquage,...) d'ici au printemps 2021, sauf pour :

→ **Quai de la Fosse**

Les travaux d'aménagement démarreront fin février.

→ **Pont St Mihiel**

Réouverture du sens de circulation à la voiture d'ici fin février, avec des adaptations pérennes prévues courant 2021.

→ **Rues piétonnes**

Elles seront de nouveau piétonisées dès que les bars et restaurants seront ouverts.

Témoignages

« Il est indispensable de réaliser des comptages et des observations terrain pour adapter ces réalisations expérimentales et préparer des aménagements de manière pérenne. Cette méthode permet (enfin) d'associer les utilisateurs bien en amont et éviter des aménagements "en dur" à reprendre par la suite. »

Extrait d'une contribution citoyenne en ligne

« Lorsque je participe à de tels ateliers, j'essaie de faire comprendre nos difficultés en tant que malvoyants et non voyants pour qu'elles soient prises en compte dans les aménagements. Notre action bénéficie à toute la population. Plus on est appelés, mieux c'est. Il y a des loupés mais on arrive à faire avancer les choses. »

Bruno Huan, Association Valentin Haüy, Commission métropolitaine d'accessibilité universelle

« Rue de l'Avenir Grand-Ouest reconnaît le volontarisme de Nantes qui a institué la zone 30 sur toutes les voies non empruntées par les bus. Nous resterons attentifs à l'évolution de la mesure dans le temps et aux ajustements qui seront faits. Les aménagements pour les vélos sont globalement appréciés, mais l'accent doit être mis plus fortement sur les cheminements piétons. »

Maryvonne Dejeammes, Collectif Place aux piétons et Rue de l'Avenir

« La piétonisation est toujours une inquiétude pour les commerçants mais fini pas être adoptée. Le commerçant se rend compte que la rue et l'espace public deviennent sécurisé et embelli pour les utilisateurs (commerçants, clients, touristes, familles), et ainsi valorise des rues et des places en faveur de l'attractivité commerciale. »

Hugues Frioux, vice-président de la CCI Nantes Saint-Nazaire

« Place au Vélo a apprécié la démarche d'évaluation qui a permis de ne pas faire d'emblée marche arrière malgré les oppositions. Une concertation essentiellement sur les aménagements cyclables, moins sur la nature des voies mais la parole libre et l'ouverture aux différents avis ont vite apporté l'objectivité nécessaire à une évaluation assez complète des aménagement et ce dans les délais impartis. Place au Vélo restera vigilante sur les arbitrages qui sont faits et complètera par son enquête menée parallèlement. »

Annie-Claude Thiolat, présidente et Daniel Daoulas, vice-président de Place au Vélo

Quelques définitions

- **Zone 30** : un ensemble de voies où la vitesse est limitée à 30 km/h.
- **Zone de rencontre** : un ensemble de voies en agglomération où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.
- **Piste cyclable** : voie réservée aux cyclistes et séparée physiquement de la chaussée par un terre plein non franchissable. Elle peut être à sens unique, il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens d'un seul côté de la chaussée (piste bidirectionnelle).
- **Bande cyclable** : voie réservée aux cyclistes et séparée de la chaussée par un marquage au sol spécifique.
- **Vélorue** : c'est une rue généralement étroite où les cyclistes sont prioritaires. Les véhicules motorisés sont autorisés, partagent la même voie, mais avec des contraintes notamment une vitesse limitée.
- **Couloir bus/vélo** : les cyclistes peuvent circuler sur la même voie que le bus lorsque cette voie est matérialisée par un marquage au sol vélo et/ou un panneau de signalisation.
- **Chaucidou** : le chaucidou est adapté aux voies trop étroites pour envisager la création de bandes cyclables dédiées. Son objectif : offrir un espace sécurisé aux cyclistes grâce à un nouveau partage de la chaussée.

Chiffres clefs de la mobilité à Nantes Métropole

Usages

- **2,3** millions de déplacements/jour en 2015 (tous modes de transport) ;
- **148** millions de voyages/an en transport collectif en 2019 ;
- **630 000** voyages/jour réalisés en transport en commun ;
- **63 560** bénéficiaires de la tarification solidaire en 2019 dont 35 930 bénéficient de la gratuité.

Transport en commun

- **44** km dédiés à **3** lignes de tramway soit **91** rames (81 en circulation) ;
- **49** nouvelles rames de tramway mises en service par étapes à partir de 2023 ;
- **22** e-Busways de 24 mètres et 100 % électriques ;
- **8** lignes de Chronobus et **2** lignes de Busway ;
- **3** lignes de Navibus : **2** sur la Loire et **1** sur l'Erdre ;
- **46** lignes de bus exploitées par la Semitan et ses sous-traitants.

Vélo

Aménagements cyclables :

- **586** km d'axes cyclables actuellement existants à l'échelle de la Métropole ;
- **1** calculateur d'itinéraires à vélo : www.geovelo.fr/nantes/ ;
- **2** vélo-totems qui comptabilisent les cyclistes (Nantes et Rezé).

Stationnement :

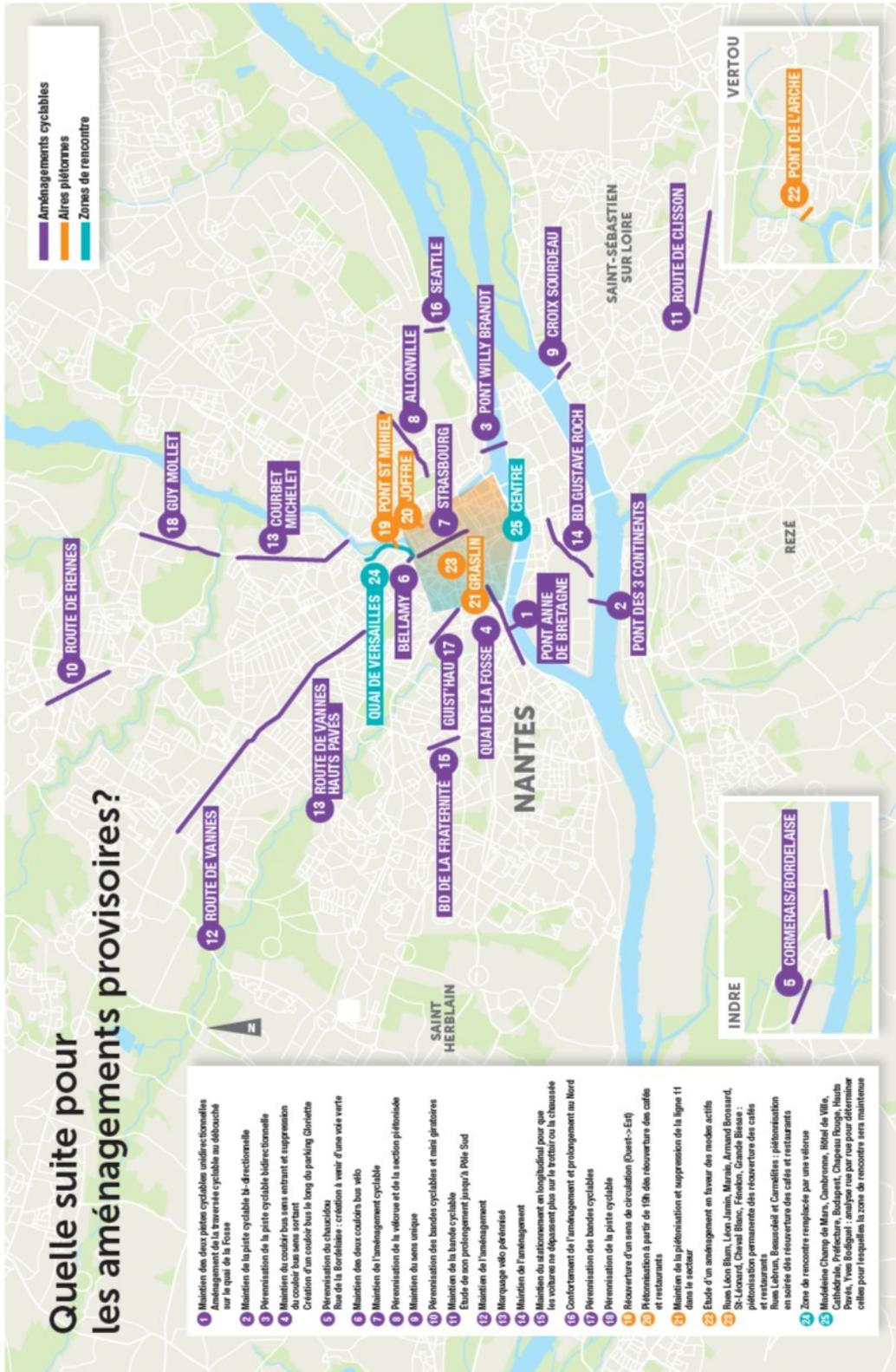
- **7700** appuis vélos au total sur Nantes et sur la Métropole ;
- **2 755** places vélos dans les parcs en ouvrages ou en Véloparcs dont P+R.

Fréquentation des pistes cyclables :

- **+10%** de trafic par rapport à 2019 sur chaussée de la Madeleine, **+89%** sur le pont Anne de Bretagne ;
- **5 963** passages en vélo par jour en moyenne sur le Cours des 50 Otages (entre janvier et septembre 2020).

Offre et services bicloo :

- **1990** vélos en location moyenne et longue durée ;
- **+ de 1230** vélos en libre service ;
- **125** stations sur le territoire ;
- une application bicloo officiel et 2 points de proximité : la maison bicloo et la bicloo mobile ;
- **+ de 26 000** abonnés à biclooPlus avec **4 500 à 5 000** locations/jour ;
- **1654** abonnés à monbicloo ;
- **2596** abonnés à biclooPark.



Aménagement	Expérimentation	Décision
Quai de la fosse - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Sens entrant : création d'un couloir bus vélos à la place d'une file de circulation de Gare Maritime à Gloriette Sens sortant : création de couloirs bus vélos à la place d'une file de circulation entre Gloriette et Brunelière et sur Brissonneau. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du couloir bus sens entrant - peinture blanche Suppression du couloir bus sens sortant Ouverture du couloir bus aux tourne-à-droite sur la rue Brissonneau Création d'un couloir bus le long du parking Gloriette Aménagements de quais bus à proximité de la station tramway
Pont Anne de Bretagne - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Création de deux pistes unidirectionnelles : suppression d'une file de circulation par sens. Œuvre d'art du Voyage à Nantes : glissière béton peinte avec des peintures qui recouvrent aussi la chaussée vélo. Zone piétonne divisée en deux : trottoir et extension sur chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'aménagement en permettant son utilisation par les services de secours Aménagement de la traversée cyclable au débouché sur le quai de la Fosse
Pont des 3 Continents - Nantes - Rezé	<ul style="list-style-type: none"> Suppression d'une file de circulation sens sortant. Création d'une piste cyclable bidirectionnelle côté ouest (liaison Loire à vélo) Œuvre d'art du Voyage à Nantes : glissière béton peinte avec des peintures qui recouvrent aussi la chaussée vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'aménagement Prolongement de l'aménagement vers le Nord lors de l'ouverture de la nouvelle voie médiane
Rue Paul Bellamy - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Création de couloir bus vélo dans les deux sens Suppression d'une voie de circulation dans chaque sens Protection du trottoir pour empêcher le stationnement sur le trottoir au droit des commerces. Renforcement traversée piéton, vélo nord sud avec du marquage 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'aménagement - peinture blanche Renforcement de la visibilité de la traversée piétons vélos
Pont St Mihiel - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Piétonnisation du pont 	<ul style="list-style-type: none"> Réouverture d'un sens de circulation (Ouest->Est) Répartition de l'espace entre les différents modes
Quai de Versailles - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une zone de rencontre 	<ul style="list-style-type: none"> Abandon de la zone de rencontre et mise en place d'une vélorue
Rue de Strasbourg - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Confortement des bandes cyclables. Suppression de tout le stationnement voiture (une vingtaine de places), conservation des aires de livraison et places PMR. Ajout de stationnements vélo Suppression des files pour tourner à gauche au niveau du carrefour hôtel de ville 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'aménagement en l'état À plus long terme, aménagement dans le cadre du schéma directeur des aménagements cyclables
Bd de la Fraternité - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Faire respecter l'obligation de stationner en longitudinal et non en épi (fond de bordure) pour que les voitures ne dépassent plus sur le trottoir ou la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de l'aménagement Extension progressive de la mesure à l'ensemble des boulevards
Rue de la Croix Sourdeau - Saint-Sébastien-sur-Loire	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un sens unique Création d'une piste bidirectionnelle pour les vélos 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du sens unique Transformation de la piste bidirectionnelle en deux pistes monodirectionnelles

Aménagement	Expérimentation	Décision
Boulevard Gustave Roch - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Tout le long : réalisation d'une piste bi directionnelle à l'arrière du stationnement. • Sur la partie nord : maintien du stationnement et suppression d'une file de circulation sur une partie. • Adaptation d'un feu piéton aux abords d'une école. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pérennisation en blanc et en dur de l'aménagement entre Bénoni Goulin et Martyrs Nantais • Maintien provisoire du reste de l'aménagement jusqu'aux travaux sur le secteur qui le supprimeront et le reporteront sur un autre axe
Route de Clisson - Vertou - Saint-Sébastien-sur-Loire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place une bande cyclable • Suppression de quelques places de stationnement d'un côté de la rue. • En face, la bande cyclable passe entre le stationnement et le trottoir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien de l'aménagement - peinture blanche • Etude de son prolongement jusqu'à Pôle Sud
Route de Vannes - Orvault - Saint-Herblain	<ul style="list-style-type: none"> • Confortement de la bande cyclable • Protection des cheminements piétons par interdiction du stationnement illicite / protection par balisettes des trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien de l'aménagement provisoire en jaune
Rue d'Allonville - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en sens unique, pas dans le même sens sur toute la rue (changement niveau de Coulmiers). • Double sens cyclable et mise en place de la première vélo rue sur Nantes (marquage de trajectoire, vélo au milieu de la voie, voiture reste derrière, interdiction de doubler) • Section piétonisée au milieu de la rue • Aménagements de proximité devant l'école : élargissement de la zone d'attente, suppression d'une place de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Pérennisation de l'aménagement en blanc avec inversion du côté du stationnement • Maintien de la section piétonisée avec un aménagement spécifique dans un second temps
Rue du Maréchal Joffre - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression du stationnement voiture • Mise en place d'appuis vélo • Piétonnisation à partir de 19h (barrières des deux côtés de la rue) et déviation d'une ligne de bus (C1) 	<ul style="list-style-type: none"> • Remise en œuvre de la mesure à la réouverture des cafés et restaurants
Place Graslin et rues alentours - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Piétonnisation : fermeture de la voie de circulation traversant la place par contrôle d'accès automatique pré-existant et suppression du passage de la ligne 11. • Stationnements vélo (sur la place, sur les rues voisines : scribe, corneille...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien de la piétonnisation • Suppression définitive du passage de la ligne 11 sur le secteur • Délimitation des terrasses • Complément de jalonnement
Quartier Madeleine Champ de Mars - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une zone de rencontre sans impact stationnement ou circulation. • Panneaux et marquage au sol 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse rue par rue pour déterminer celles pour lesquelles l'aménagement sera maintenu
Quai Cormerais et rue de la Bordelaise (Indre)	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'un chaucidou dans la continuité de l'itinéraire Loire à vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pérennisation en blanc sur Cordemais • Maintien aménagement provisoire sur Bordelaise (jaune) • Dès que possible, création d'une voie verte et d'un chaucidou sur Bordelaise
Boulevards Courbet et Michelet, axe de la route de Vannes - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage vélo sur chaussée le long de la voie tramway 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage en blanc
Rue du pont de l'Arche - Vertou	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture de la voie à la circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • Réouverture totale ou partielle à la circulation • Aménagement cyclable

Aménagement	Expérimentation	Décision
Route de Rennes - Nantes - Orvault	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de bandes cyclables et de mini giratoires 	<ul style="list-style-type: none"> Pérennisation de l'aménagement en blanc Mise en accessibilité et sécurisation des traversées piétonnes
Boulevard de Seattle	<ul style="list-style-type: none"> Protection de la bande cyclable par des balisettes 	<ul style="list-style-type: none"> Remplacement des balisettes par une piste cyclable en dur Poursuite de l'aménagement au Nord
Boulevard Gabriel Guist'hau	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de bandes cyclables en marquage jaune 	<ul style="list-style-type: none"> Pérennisation en blanc et reprise de la traversée piétonne vers rue Copernic
Boulevard Guy Mollet	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de pistes cyclables sous forme de marquage au sol 	<ul style="list-style-type: none"> Pérennisation de l'aménagement en dur sur la partie Nord Maintien de l'aménagement en jaune sur le reste de l'itinéraire
Pont Willy Brandt	<ul style="list-style-type: none"> Suppression d'un couloir bus sens sortant. Création d'une piste cyclable bidirectionnelle côté ouest (liaison Loire à vélo) Œuvre d'art du Voyage à Nantes : glissière béton peinte avec des peintures qui recouvrent aussi la chaussée vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> Pérennisation en l'état
Rues Léon Blum, Léon Jamin, Marais (section ouest), Armand Brossard (section sud), St-Léonard (section sud), Cheval Blanc, Fénelon, Grande Biesse (entre Hoche et Rocher) - Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Piétonnisation permanente par des barrières provisoires gérées par les commerçants 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien ou remise en service de la mesure dès réouverture des cafés et restaurants Etude d'un dispositif de fermeture plus adapté Délimitation des terrasses
Rues Lebrun, Beau-soleil et Carmélites	<ul style="list-style-type: none"> Piétonnisation en soirée par des barrières provisoires gérées par les commerçants 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien ou remise en service de la mesure dès réouverture des cafés et restaurants Etude d'un dispositif de fermeture plus adapté Délimitation des terrasses
Secteur des Musées, Cambronne Quartier Hôtel de Ville Secteur Cathédrale Quartier Préfecture Rue de Budapest Rue du Chapeau Rouge Rue des Hauts Pavés (partie sud) Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une zone de rencontre sans impact stationnement ou circulation. Panneaux et marquage au sol 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse rue par rue pour déterminer celles pour lesquelles l'aménagement sera maintenu
Rue Yves Bodiguel Nantes	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une zone de rencontre sans impact stationnement ou circulation. Panneaux et marquage au sol rue par rue 	<ul style="list-style-type: none"> Suppression de la zone de rencontre Mise en place d'une vélorue avec double sens cyclable
Rue avec écoles pôle NO	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une zone de rencontre sans impact stationnement ou circulation. Panneaux et marquage au sol rue par rue 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse rue par rue pour déterminer celles pour lesquelles l'aménagement sera maintenu