

Extension de l'aire piétonne et de la Zone à Trafic Limité à Nantes

12 juin > 21 juillet 2023

Bilan de concertation



ma rue
mon quartier
ma ville

Table des matières

Le projet : contexte et enjeux	2
Le projet : les changements proposés.....	4
1- Les critères de choix des espaces à piétonniser	5
2- Le programme d'aménagements	6
3- Quelles conséquences demain sur l'accès au centre-ville ?.....	6
4- Le calendrier du projet	7
Le dispositif de concertation	8
La synthèse quantitative des avis	11
1- La méthodologie	11
2- L'opportunité du projet	11
3- Les thématiques des contributions	12
La synthèse thématique des avis	13
1- Les objectifs et l'opportunité du projet : une perception globalement positive	13
2- Circulation et stationnement automobile : des inquiétudes quant aux impacts du projet... ..	15
3- Périmètre du projet et droits d'accès	16
3.1- Périmètre du projet : aller plus loin pour certains	16
3.2- Droit d'accès : des inquiétudes quant aux accès des ayants-droits	18
4- Cohabitation et conflits d'usages : un enjeu de réappropriation de l'espace public par les piétons	21
5- Qualité du cadre de vie, végétalisation et accessibilité piétonne : les maîtres-mots d'une piétonnisation réussie	23
6- Accessibilité du centre-ville : des souhaits de solutions alternatives à la voiture adaptées à chacun	25
7- Animation du centre-ville et offre commerciale : un centre-ville animé dont chacun doit pouvoir profiter	27
8- FOCUS : les contributions par secteur.....	28
8.1- Les abords du quai de Versailles	28
8.2- Secteur Joffre	31
9- Autre : urbanisme et logement, sentiment d'insécurité et remarques politiques	33
Les enseignements de la concertation et les suites à donner	34

Du 12 juin au 21 juillet 2023, la Métropole a organisé une concertation sur le projet d'extension de l'aire piétonne et de la Zone à trafic limité à Nantes, ainsi que sur les modalités de leur mise en œuvre à l'horizon 2025.



Le projet : contexte et enjeux

La mobilité au cœur de la transformation urbaine

Comment concilier dynamique du territoire, préservation de la qualité de vie et transition écologique ? C'est le triple défi à relever pour la Métropole nantaise dans un contexte de changement climatique. Depuis plusieurs années, la 6^{ème} ville française intensifie les liens entre ville vivante et ville nature, tout en garantissant l'accessibilité de l'espace public.

Elle construit la ville de la proximité, avec pour objectif de raccourcir les temps de trajet des usagers pour gagner en qualité de vie.

Elle accompagne le développement de la marche et du vélo qui favorisent l'activité physique et contribuent aussi à la diminution des gaz à effet de serre, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution du bruit. En cela, elle agit aussi sur la santé publique.

Par la création de parcours sécurisés dédiés aux piétons et aux cyclistes, la Métropole contribue à favoriser le recours aux modes actifs, à apaiser la circulation et la cohabitation entre les différents usages de l'espace public.

En repensant les espaces aujourd'hui principalement dédiés à la circulation automobile, elle améliore la qualité urbaine tout en mettant en valeur le patrimoine.

Ce faisant, la Métropole nantaise encourage et accompagne un changement durable des comportements et améliore le cadre de vie.

Dans le centre-ville de Nantes, la politique publique des mobilités vise un rééquilibrage des modes de déplacement en faveur des modes actifs (marche et vélo) et, grâce aux nombreuses alternatives proposées, elle prône un usage de la voiture raisonné, plus collectif. La Ville entend aujourd'hui aller



plus loin : l'engagement n° 69 du programme municipal pour le mandat en cours prévoit de « mettre en œuvre un plan de nouvelles piétonnalisations de rues et de places, notamment en élargissant l'espace piétonnier dans les lieux à forte fréquentation. »

Le projet d'extension de l'aire piétonne et de la Zone à Trafic Limité (ZTL) vient ainsi compléter des actions déjà mises en place depuis 2020 : passage à 30 km/h, aménagements temporaires pour les piétons et les vélos dont la plupart ont été pérennisés...

Ce document présente le bilan de la concertation sur le projet et les modalités de mise en œuvre à l'horizon 2025.



La marche, axe majeur du Plan de Déplacements Urbains métropolitain (PDU) 2018-2027

Déplacements effectués à pied dans la métropole

→ 2002 : 21%

→ 2015 : 26 %

→ Objectif 2030 : 30 %

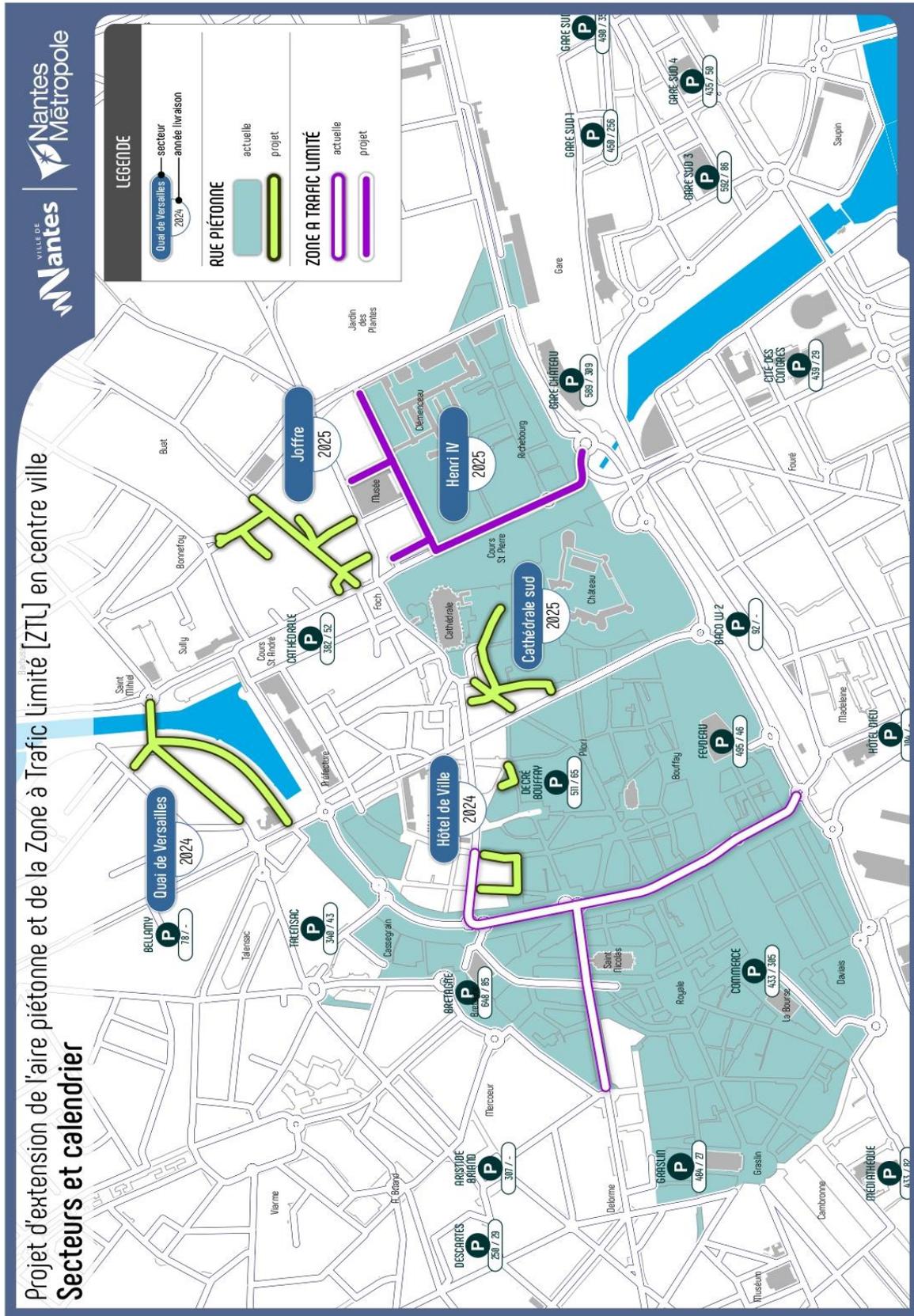
→ 1 déplacement sur 2 est inférieur à 3 km (30-45 mn en moyenne à pied), dont 40 % sont effectués en voiture

→ 1 déplacement sur 4 est inférieur à 1 km (11 mn en moyenne à pied), dont 23 % sont effectués en voiture

→ 1,1, c'est le nombre de déplacements à pied par jour et par personne (personnes âgées de 5 ans et plus)



Le projet : les changements proposés



1- Les critères de choix des espaces à piétonniser

Plusieurs critères ont guidé le choix du périmètre d'extension de l'aire piétonne à l'horizon 2025 :

- La fréquentation piétonne de ces espaces publics ;
- La présence et le dynamisme des commerces, terrasses de café, restaurants, etc. qui favorisent une ambiance conviviale, un centre-ville animé et vivant ;
- La mise en valeur du patrimoine du centre historique de Nantes par la création de parcours continus, agréables et sécurisés ;
- La cohérence géographique des parcours dans la continuité, ou à proximité de l'actuelle zone piétonne.
- Les demandes citoyennes pour certaines rues en lien avec les piétonnisations saisonnières

Quant à la nouvelle ZTL, elle permettra de diminuer le trafic automobile et assurer ainsi une continuité plus agréable à pied et à vélo entre le Jardin des Plantes, le Cours Saint-Pierre et la Cathédrale.



À savoir : Petite histoire de la piétonnisation à Nantes

C'est dans les **années 70-80** que la place de la voiture en ville commence à être mise en question. La municipalité de l'époque réalise les premières opérations de piétonnisation de rues en centre-ville. **Dans les années 90**, pour faire face au problème croissant du stationnement anarchique, la Ville lance le programme des aires piétonnes. Le premier système d'accès contrôlés est installé place de la Pérouse en 1999.

Le début des années 2000 voit la réalisation d'une première zone piétonne avec système d'accès par bornes. Une mesure qui va concerner les plateaux piétonniers Feydeau, Bretagne et Scribe (2000 et 2001), puis Decré, Bouffay et Cours des 50-Otages (2002).

Malgré de nombreuses réunions d'information, le système est très mal reçu à l'origine, à la fois par les commerçants et par les riverains. Mais rapidement, il démontre son impact bénéfique sur l'amélioration de l'environnement : moins de bruit, accès riverains plus facile, plus de sécurité.

Ainsi, de 2003 à 2007, l'extension des zones piétonnes se poursuit : rues de la Barillerie, de la Paix, Feltre-Calvaire, plateau Royale-Commerce...

Elle s'accélère à partir de 2011 : place Royale (2011), plateau Graslin-Rousseau-Jean de la Fontaine (2013), rues Crébillon, Santeuil et Boileau (2014), Feydeau-Est jusqu'au pied du Château des ducs (2015), du château à la gare (2019).

La première Zone à Trafic Limité (ZTL) est créée en 2012 cours des 50-Otages et rue du Calvaire.

À partir de 2016-2017, on voit émerger de nombreuses demandes pour apaiser et piétonniser différents espaces du centre-ville. C'est dans cet esprit que sont mises en œuvre les premières piétonnisations temporaires et saisonnières en 2017. Chacune fait suite à la demande de commerçant.es et/ou d'habitant.es regroupés au sein d'une association ou d'un collectif.

En 2021, suite à la crise du COVID, il est décidé de maintenir cette démarche qui offre une formidable opportunité d'appropriation de l'espace public par les citoyens et constitue un facteur d'attractivité.

2- Le programme d'aménagements

Il est proposé d'étendre progressivement l'**aire piétonne** par des aménagements légers et fonctionnels à horizon 2025 :

- Mise en place des bornes automatiques de contrôle d'accès et création de trottoirs traversants, permettant de maintenir l'accès pour les ayants-droits et de sécuriser les cheminements piétons ;
- Effacement des marquages au sol et de la signalisation routière ;
- Pose de mobilier (bancs, tables, arceaux vélos, ...) ;
- Désimperméabilisation des sols et végétalisation selon les possibilités techniques, à étudier par secteur.

La mise en œuvre de la **Zone à Trafic Limité** rues Henri IV, Georges-Clémenceau et Elie Delaunay consiste simplement à mettre en place une signalisation routière adaptée pour son changement de statut (panneaux et marquages au sol). Dans cette ZTL, le stationnement sur voirie y sera maintenu pour les véhicules autorisés.

Les modalités d'accès dans ces secteurs sont présentées dans l'encadré **page 20**.

3- Quelles conséquences demain sur l'accès au centre-ville ?

À pied, à vélo, en tram, en bus et même en navette fluviale : en cœur de métropole, tout est fait pour maintenir l'accès et faciliter les déplacements :

- Accès facilité pour les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, comme les transports en commun, le vélo, l'autopartage... ;
- Maintien des accès aux aires piétonnes et ZTL en voiture des riverains et autres ayants-droits ;
- Création de places de stationnement personnes à mobilité réduite à proximité des nouvelles aires piétonnes ;
- Développement des continuités cyclables ;
- Modification du plan de circulation des secteurs concernés ;
- Maintien des accès des voitures aux parkings publics et aux grands équipements.





Aires piétonnes et zones à trafic limité : définitions

Dans les aires piétonnes les piétons sont prioritaires (article R110-2 du code de la route). Seuls certains véhicules sont autorisés à y circuler et s'y arrêter temporairement sous conditions. Les vélos peuvent également y circuler. Dans tous les cas, la circulation se fait à l'allure du pas et les piétons restent prioritaires. L'accès s'effectue grâce à des bornes de contrôle activées avec un badge. Il n'existe aucune place de stationnement dans ces secteurs.

Les Zones à Trafic Limité (ZTL) sont réservées aux piétons, aux vélos et aux transports en commun, ainsi qu'aux ayants-droits sous réserve d'être munis d'un macaron ou d'un justificatif leur autorisant l'accès. Il n'y a pas de bornes de contrôle d'accès, mais le défaut de macaron ou de justificatif peut entraîner une contravention.

Précisions sur les modalités d'accès – page 20

4- Le calendrier du projet



Coût du projet

Enveloppe globale d'investissement
de Nantes Métropole : 2M€

Le dispositif de concertation

Les propositions de déploiement des nouvelles aires piétonnes et de création d'une nouvelle ZTL ont été soumises à une concertation publique réglementaire du 12 juin au 21 juillet 2023 (arrêté n°2023-108 du 23/05/2023). Pendant cette période, les habitants ont pu s'exprimer.

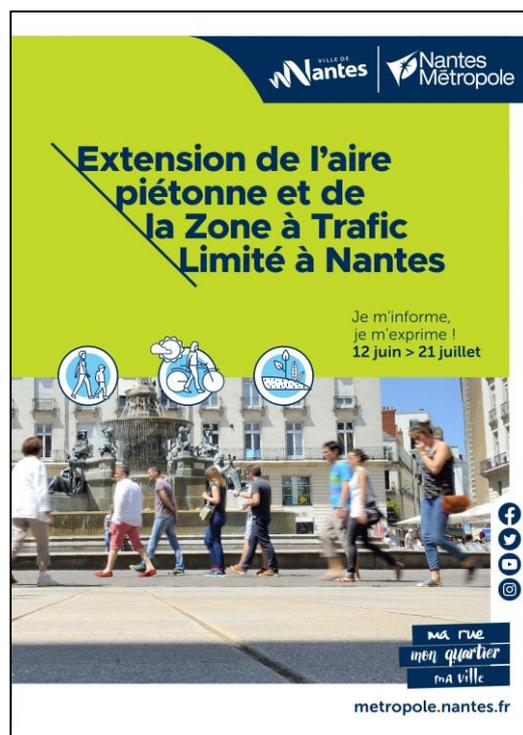
Plusieurs outils ont été mis à la disposition du public pour lui permettre de s'informer et de donner son avis :

- Un livret d'information disponible à la mairie de Nantes, au siège de la Métropole et sur le site internet du registre : <https://www.registre-dematerialise.fr/4603> ;
- Une exposition sur le projet organisée à la mairie de Nantes et au siège de la Métropole pendant toute la durée de la concertation ;
- Le registre papier de la concertation, disponible en mairie de Nantes et au siège de la Métropole ;
- Le registre dématérialisé disponible sur <https://www.registre-dematerialise.fr/4603>.

Cette concertation a fait l'objet de communication via les réseaux sociaux de la collectivité et d'une information relayée par la presse locale en juin.

Une information par mailing a été diffusée aux habitants du centre-ville connus de la direction de quartier, ainsi que des courriers Infos Quartier auprès des riverains de secteurs concernés.

Le présent bilan de la concertation sera rendu public et diffusé par différents moyens.



Livret de la concertation




Extension de l'aire piétonne et de la Zone à Trafic Limité à Nantes

De nouveaux parcours pour les piétons





Flâner le long des rues commerçantes, retrouver ses amis autour d'un café en terrasse, se poser quelques instants sur un banc dans un espace de verdure, (re)découvrir un site patrimonial, ... Autant de plaisirs concrets, quotidiens ou plus ponctuels, dans un centre-ville pensé pour le bien être des habitants et des piétons.

Projet d'extension de l'aire piétonne et de la Zone à Trafic Limité (ZTL) en centre ville
Secteurs et calendrier



LEGÈNDE

BOULEVARD
- trottoir
- trottoir élargi

HAIE PIÉTONNE
- trottoir

ZONE À TRAFIC LIMITÉ
- trottoir

STATIONNEMENT
- parking public
- zone de chargement/déchargement de marchandises
- stationnement

La mobilité au cœur de la transformation urbaine

Comment concilier territoire dynamique, préservation de la qualité de vie et transition écologique ? Par la création de parcours sécurisés dédiés aux piétons et aux cyclistes, la Métropole contribue à **abaisser les vitesses de circulation et à sécuriser les déplacements**. Cette démarche permet également d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer le bruit, ce qui profite à la santé de toutes et tous. En repensant les espaces actuellement dominés par les voitures, la Métropole **améliore le cadre de vie et le paysage** de la ville, tout en mettant en valeur son patrimoine.

Le projet d'extension de l'aire piétonne et de la zone à trafic limité (ZTL) du centre-ville est une démarche conjointe de la Métropole et de la ville de Nantes visant à **encourager et à accompagner un changement durable des habitudes de déplacements en faveur des piétons et de la marche. L'objectif est d'améliorer la vie quotidienne des habitants et habitantes.**

Les sites concernés par le projet d'extension de l'aire piétonne et proposés à concertation sont les suivants :

- Le secteur Quai de Versailles, entre le pont Saint-Mithiel et la place du Pont Morand ;
- Le secteur sud de l'Hôtel de Ville ;
- Le secteur sud de la Cathédrale ;
- Le secteur Joffre.

Ces quatre nouvelles aires piétonnes seraient mises en place progressivement, entre la fin de 2024 et juin 2025. À l'horizon 2025, la surface totale des aires piétonnes dans le centre-ville de Nantes augmenterait de 10 %, atteignant ainsi un total de 84 hectares.

Quant au projet d'extension de la zone à trafic limité (ZTL), il concerne les rues Henri IV, Clémenceau et Elie Delaunay. Cette extension représenterait près du double de la superficie actuelle, englobant le cours des 50-Otages et la rue du Calvaire.

Les aménagements accompagnant le projet

Des aménagements légers et fonctionnels pour les nouvelles aires piétonnes :

- Mise en place des bornes automatiques de contrôle d'accès et création de trottoirs traversants ;
- Effacement des marquages au sol et de la signalisation routière ;
- Pose de mobilier (bancs, tables, arceaux vélos, ...) ;
- Végétalisation selon les possibilités techniques par secteur (bacs ou pleine terre).

La mise en œuvre de la Zone à Trafic Limité consiste simplement en la mise en place d'une signalisation routière adaptée pour son changement de statut. Le stationnement sur voirie y sera maintenu pour les véhicules autorisés.



ma rue
mon quartier
ma ville

metropole.nantes.fr



Extension de l'aire piétonne et de la Zone à Trafic Limité à Nantes

Je m'informe, je m'exprime !





Aires piétonnes et zones à trafic limité : quelles différences, quels points communs ?



Sur les aires piétonnes... les piétons sont prioritaires.
Seuls certains véhicules sont autorisés à y circuler et s'y arrêter temporairement sous conditions.
Les vélos peuvent également y circuler. Dans tous les cas, la circulation se fait à l'allure du pas et les piétons restent prioritaires. L'accès s'effectue grâce à des bornes de contrôle activées avec un badge. Il n'existe aucune place de stationnement dans ces secteurs.

Qui sont les ayants-droit en aire piétonne et dans une ZTL ?

- Les services de sécurité incendie, le SAMU, la police nationale et municipale, les taxis, les services de collecte des ordures ménagères et d'intervention sur les réseaux, sont autorisés à circuler.
- Résidents, commerçants et livreurs du secteur, personnes à mobilité réduite munies d'une carte de stationnement, utilisateurs d'autopartage, professionnels de santé, artisans en intervention, clients des hôtels. La gestion et la distribution des badges (accès aire piétonne) et des macarons (ZTL) sont assurées par NGE.
- En cas d'intervention ponctuelle, travaux ou déménagement, une autorisation d'occupation temporaire de l'espace public est à demander auprès de la Maison de la Tranquillité Publique.

NGE (gestion des badges et macarons)
<https://www.parkings-nantes.fr/fr/aires-pietonnes>
14 Rue Racine, 44000 Nantes - Téléphone : 02 51 84 94 51

Les ZTL sont réservées aux piétons, aux vélos et aux transports en commun, ainsi qu'aux véhicules sous réserve d'être munis d'un macaron ou d'un justificatif leur autorisant l'accès. Il n'y a pas de bornes de contrôle d'accès, mais le défaut de macaron ou de justificatif peut entraîner une contravention.



Calendrier du projet

<p>Avril - Octobre 2023 Piétonnalisations saisonnières</p> <p>Juin - Juillet 2023 Concertation réglementaire (code de l'urbanisme)</p> <p>Fin 2023 Bilan de la concertation</p> <p>1^{er} semestre 2024 Études techniques et autorisations d'urbanisme</p>	<p>Été 2023 Le pont Saint-Mihiel devient piéton</p> <p>À partir de septembre 2024 Démarrage des premiers aménagements</p> <p>Fin 2024 Secteurs quai de Versailles sud et Hôtel de Ville sud</p> <p>Mars 2025 Secteur Joffrey et ZTL rues Henri IV G. Clémenceau et Elie Delaunay</p> <p>Juin 2025 Secteur Cathédrale sud</p>
--	---

Pour s'informer et s'exprimer

- Le présent livret d'information disponible à la mairie de Nantes, au siège de la Métropole et sur le site internet du registre ;
- L'exposition sur le projet organisée à la mairie de Nantes et au siège de la Métropole pendant toute la durée de la concertation ;
- Le registre papier de la concertation, disponible en Mairie et à la Métropole ;
- Le registre dématérialisé disponible sur <https://www.registre-dematerialise.fr/4603>



ma rue
mon quartier
ma ville

[metropole.nantes.fr](https://www.metropole.nantes.fr)

Panneaux de la concertation

La synthèse quantitative des avis

La démarche de concertation a recueilli 93 contributions. Cohabitation des usages, accessibilité au centre-ville, périmètre du projet, qualité des aménagements, animation... De nombreuses thématiques ont été abordées et sont synthétisées dans le présent bilan.

1- La méthodologie

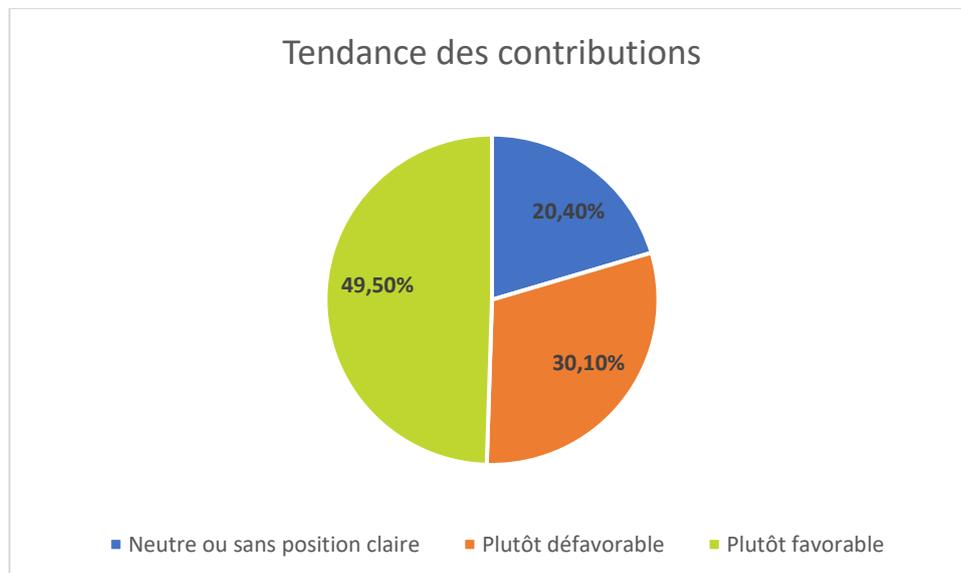
Parmi les 93 contributions recueillies, 2 ont été écrites sur les registres disponibles à la Métropole et à l'Hôtel de ville. Les 91 autres contributions ont été déposées sur le registre en ligne.

Toutes les contributions recueillies ont été lues et classées selon différentes thématiques correspondant aux principaux sujets abordés par les participants, en lien avec l'extension de l'aire piétonne et de la ZTL, ses modalités et ses effets. À noter qu'une contribution peut être classée dans plusieurs thématiques. Plusieurs sujets connexes au projet ont également été abordés par les contributeurs. Ils sont alors également mentionnés dans la catégorie « autre ».

Les contributions ont également été catégorisées selon leur positionnement vis-à-vis du projet, plutôt favorable, neutre, ou plutôt défavorable.

2- L'opportunité du projet

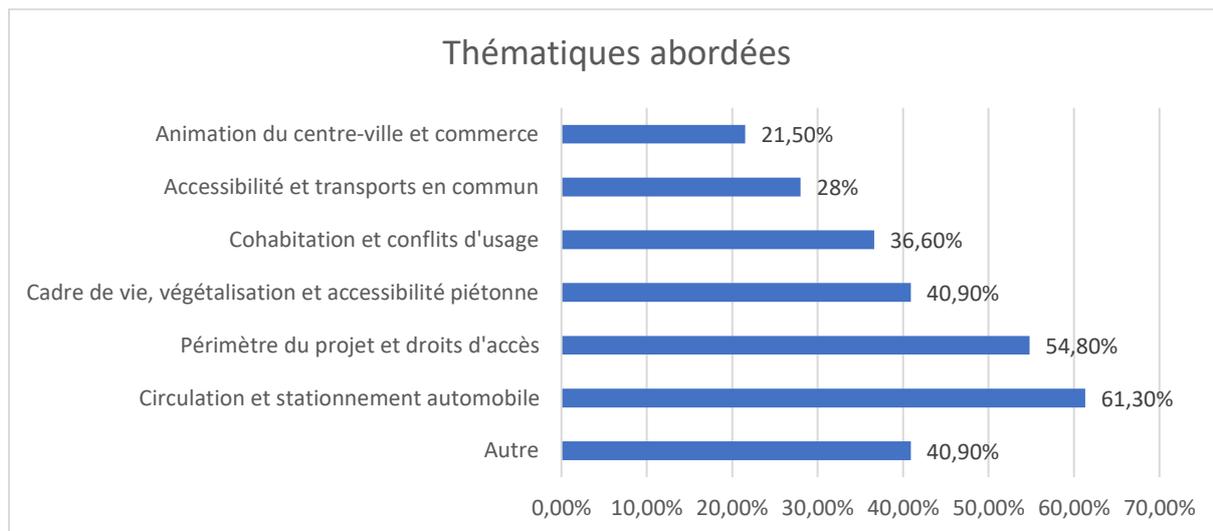
Parmi les 93 contributions collectées durant la concertation, 46 se positionnent de façon favorable vis-à-vis du projet, ce qui correspond à 49.5% d'entre elles. Au contraire, 28 contributions, soit 30.1%, expriment un avis défavorable. Les 19 contributions restantes, 20.4%, adoptent un positionnement neutre ou sans positionnement clair vis-à-vis du projet.



3- Les thématiques des contributions

Pour plus de lisibilité, les contributions ont été regroupées par grands thèmes.

Les contributions évoquent le plus souvent, la circulation et le stationnement automobile, le périmètre du projet et les modalités de droit d'accès. Plusieurs évoquent par ailleurs des thématiques hors sujet, classées dans la catégorie « autre » (uniquement, ou conjointement avec d'autres thématiques).



D'autre part, des remarques ont été émises de façon spécifique sur certains secteurs. Celles-ci se concentrent avant tout sur les secteurs du Quai de Versailles et la rue Joffre, les participants s'exprimant moins sur les secteurs Cathédrale sud et Hôtel de Ville.



La synthèse thématique des avis

Les contributions des participants sont regroupées par grandes thématiques. Chacune se fait l'écho des grandes idées exprimées pendant la concertation et certaines font l'objet d'un encadré « Éclairages de la Métropole ».

1- Les objectifs et l'opportunité du projet : une perception globalement positive

Avec près de la moitié des avis collectés en faveur du projet (46 contributions), l'extension de la zone piétonne et de la ZTL est perçue comme globalement bénéfique pour le centre-ville et pour la population.

Certains contributeurs pointent l'urgence de s'adapter au changement climatique et les effets positifs sur la santé de la réduction de la pollution et du bruit liés à l'usage de la voiture. D'autres soulignent l'impact positif des aires piétonnes sur les commerces et sur le tourisme, notamment en mentionnant leurs expériences positives des piétonnalisations saisonnières. Pour plusieurs personnes, le développement de parcours piétons rendra la ville plus agréable et attractive, plus écologique aussi, permettant aux piétons, notamment aux enfants, de se réappropriier l'espace public. La diminution des conflits d'usages et la sécurisation des cheminements sont particulièrement appréciées par certains contributeurs, qui soulignent que les modalités d'accès seront préservées pour les ayants-droits.

Certains participants observent que la ville de Nantes est en retard sur la réduction de la place de la voiture par rapport aux villes à proximité, et souhaitent que cette démarche puisse se poursuivre et se pérenniser.

« Super projet, c'est appréciable de voir la ville s'améliorer d'année en année et de faire preuve d'exemplarité face aux enjeux climatiques ! »

À l'inverse, environ un tiers des participants (28 contributions) s'exprime plutôt en défaveur du projet.

Pour certains, la piétonnisation n'est pas justifiée dans certaines zones, comme le pont Saint-Mihiel, où l'espace est considéré comme étant déjà adapté pour les cyclistes et les piétons, ou comme la partie haute de la rue Geoffroy Drouet où les commerces sont absents. Ils soulignent que ces secteurs ne sont pas contigus à l'espace piétonnier actuel.

Certains usagers font remarquer qu'ils ont besoin de leur voiture pour conduire les enfants à l'école ou rejoindre leur lieu de travail, et sont dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun.

D'autres estiment que le projet ne prend pas en compte l'intérêt général et ne favorise que les habitants du centre-ville ou les personnes possédant des véhicules électriques (vélos, voitures). Des inquiétudes sont également exprimées au sujet d'une éventuelle gentrification du centre-ville, et des potentielles nuisances sonores.

Enfin, élargir les zones piétonnes ne constitue pas une priorité pour certains participants, qui font remarquer la nécessité de résoudre au préalable les problématiques liées au non-respect des règles de circulation et de stationnement pour les automobilistes et les cyclistes.

« Ces [sic] extensions ne sont pas indispensables, ni utiles. Ces nouvelles rues sont déjà éloignées du centre et des commerces. »

Entre opinions favorables et défavorables, environ 20% des participants (19 contributions) adoptent une position plus neutre ou difficile à identifier.

Pour certaines personnes, la piétonnisation saisonnière semble suffisante, elles seraient favorables à une étape « expérimentation » du projet. Elles pointent également une cohabitation possible entre voitures et mobilités douces sous réserve de solutions alternatives : amélioration des transports en commun, création de pistes cyclables sécurisées et développement de parkings en périphérie avec des navettes gratuites. Elles soulignent enfin de potentielles problématiques de conflits d'usage et de sécurité des mobilités, et souhaitent que soient évités les reports du trafic routier vers des rues non prévues à cet effet.

À noter que trois habitants expriment le souhait d'être associés en amont des projets. Ils regrettent que la décision de piétonniser n'ait pas fait l'objet d'une consultation préalable des citoyens. Ils estiment qu'un dialogue ouvert et inclusif, voire une expérimentation, aurait permis d'adapter le projet aux besoins et attentes des riverains, et de tenir compte de son impact sur leur qualité de vie. Pour eux, le projet soumis à la concertation semble déjà abouti.



Éclairages de la Métropole

Cette concertation préalable a pour objectif de **recueillir les avis des habitants en amont et d'identifier les éléments saillants à prendre en compte.**

Pour plusieurs secteurs, le projet s'appuie sur les **expérimentations saisonnières réalisées en concertation** avec les riverains et les commerçants : rues Armand Brossard, Saint-Léonard, Joffre, du Cheval Blanc, des Carmélites et une partie de la rue de Verdun depuis l'été 2023.

Il s'appuie également sur l'évaluation participative « La Rue pour Tous » réalisée en 2020 suite aux aménagements temporaires réalisés durant la crise sanitaire.

2- Circulation et stationnement automobile : des inquiétudes quant aux impacts du projet

Des participants se posent de nombreuses questions sur le stationnement : quelles solutions alternatives à la suppression des places de stationnement ? Certains estiment que la piétonnisation réservera l'accès à la ville aux populations les plus favorisées et qu'acheter ou louer un parking sera nécessaire pour pouvoir utiliser son véhicule. Les riverains concernés expriment des inquiétudes quant à l'accessibilité des garages privés. Certains demandent que des facilités de stationnement soient accordées aux riverains, aux livreurs et aux artisans du bâtiment.

« Il est important d'adopter une approche équilibrée qui tienne compte des besoins de tous les citoyens, y compris ceux qui dépendent de la voiture pour leurs déplacements. »

La circulation automobile est également un facteur d'interrogations et mentionnée dans de nombreuses contributions. Celles-ci évoquent le report du trafic routier dans d'autres secteurs, générant des embouteillages et des nuisances pour l'environnement. Plusieurs contributions évoquent en particulier la piétonnisation des abords du Quais de Versailles et du secteur Joffre (voir pages 28 à 33).

Par ailleurs, deux contributeurs souhaitent que des études soient réalisées afin d'évaluer l'impact du projet concernant la fermeture à la circulation pour ces deux secteurs.

« Bloquer un certain nombre de rues à la circulation le reste de l'année est, je pense, particulièrement nuisible à la circulation générale. [...] La théorie des files d'attente est telle qu'un petit déséquilibre peut engendrer rapidement de gros bouchons. »

Pour autant, des participants reconnaissent que la circulation des véhicules motorisés tient une place importante dans le centre de Nantes et qu'il convient aujourd'hui de **la réduire pour laisser plus de place aux mobilités douces**.

« La voiture tient encore aujourd'hui une place prépondérante dans les moyens de déplacement en hypercentre de Nantes qui n'est pas soutenable sur le long terme. »



Éclairages de la Métropole

L'extension des secteurs piétonniers et de la ZTL traduit la volonté de la Ville de Nantes et de la Métropole de diminuer la place de la voiture individuelle en centre-ville, en favorisant des solutions alternatives : les modes actifs (marche, vélo), les transports en commun, l'autopartage.

Effets sur la circulation automobile

Des expertises ont été menées sur chacun des secteurs présentés lors des études de faisabilité, en amont de cette concertation. Les effets projetés ont été considérés comme compatibles avec la piétonnisation de ces sites. Les effets attendus du projet sont : le report des automobilistes vers d'autres modes de déplacement, le décalage dans le temps des déplacements ainsi que l'optimisation du nombre de déplacements.

Stationnement

Les places de stationnement sur voirie seront supprimées dans le périmètre des aires piétonnes. Elles seront maintenues dans le périmètre de la nouvelle zone à trafic limité.

Quelles sont les possibilités pour les résidents des aires piétonnes ?

- Abonnement dans l'un des 31 parkings du centre-ville en ouvrage ou en enclos ;
- Stationnement sur voirie dans un secteur élargi, avec la mise en place d'une tarification solidaire ;
- Location ou achat de garages ou box privés ;
- Usage d'un véhicule partagé comme le covoiturage et/ou l'autopartage ;
- Utilisation de modes de déplacements quotidiens alternatifs à la voiture : transport en commun, vélo, marche, etc.

D'une manière générale, les règles d'accès aux nouveaux secteurs des aires piétonnes et ZTL sont celles appliquées dans les secteurs existants. Elles sont précisées en page 20 du document.

3- Périmètre du projet et droits d'accès

3.1- Périmètre du projet : aller plus loin pour certains

Plusieurs contributeurs exposent l'intérêt de l'extension des secteurs piétonniers :

- Diminution du trafic automobile de transit (Henri IV et Clemenceau) ;
- Apaisement des zones urbaines en limitant la place de la voiture ;

- Équité de traitement entre tous les usagers, quels que soient leur catégorie socio-professionnelle et leurs revenus, contrairement aux Zones à Faible Emission (ZFE) qui favorisent les véhicules électriques.

La piétonnisation pourrait, selon certains, être élargie à l'ensemble du centre-ville, en particulier le centre historique, afin de mettre en valeur le patrimoine nantais, et de créer une continuité piétonne plus « cohérente ».

Elle pourrait par exemple être prolongée sur le quai de Versailles, rue Beausoleil, et allée de la Maison Rouge.

« La piétonnisation sur le quai de Versailles [...] permettrait d'avoir un espace complètement piéton au bord de l'Erdre, qui est l'un des endroits les plus agréables de Nantes. »

« Ces petites rues historiques ne se prêtent pas à la circulation et encore moins au stationnement en surface qui encombre et enlaidit énormément. »

La piétonnisation d'autres rues du centre-ville est évoquée, notamment pour créer ou accentuer des connexions piétonnes avec l'existant : rues Franklin et Racine dans la continuité de la place Graslin, rues de Budapest et Lafayette dans le prolongement de la place Bretagne, place de l'Hôtel de Ville et rue Saint-Vincent pour achever la piétonnisation du secteur, etc.

Plusieurs personnes estiment que le projet doit se concrétiser au plus vite et se projettent déjà sur la suite : une fois terminé, quelles sont les prochaines échéances ? Elles soumettent ainsi plusieurs sujets à traiter : trafic automobile rue de Strasbourg, extension de la piétonnisation au Nord de l'Hôtel de Ville et de la cathédrale, configuration routière de la zone autour du square Amiral Halgan...

« Les piétonnalisations dans les secteurs de la cathédrale et de l'hôtel de ville concernent même des rues qui auraient pu être piétonnisées depuis longtemps. »

« Trois axes dangereux identifiés qu'il faudrait traiter : rue de Strasbourg [...], rue du Calvaire [...], cours des 50-Otages »

Par ailleurs, plusieurs contributeurs s'interrogent : pourquoi limiter la zone piétonne au seul centre-ville de Nantes ?

Ils mettent en avant un besoin urgent d'apaiser les mobilités et de dépolluer la ville. Selon un petit nombre de contributeurs, le village de Trentemoult et la Butte Sainte-Anne pourraient s'y prêter, en raison de leurs rues peu propices à la circulation, de leur attractivité touristique, et de la forte fréquentation par les piétons.

L'île de Nantes est également mentionnée par une personne souhaitant que des actions soient prises afin de limiter la congestion routière au niveau de la Prairie au Duc et du secteur du boulevard Gustave Roch.

« Limiter le trafic et les nuisances qui vont avec (pollution de l'air, pollution sonore, sécurité, incivilités...) ne pourra que rendre la ville plus agréable. »

« Très beau projet qui manque cependant d'ambition, il faudrait en faire encore plus et plus rapidement. Il faut redonner plus d'espace à l'humain et au piéton. »

Un faible nombre de contributeurs enfin, estiment que cette extension n'est pas indispensable : nouvelles rues éloignées du centre et des commerces, règles de circulation non respectées qui nécessiteront le renforcement des contrôles.

« Je suis ulcérée de constater qu'à chaque fois que je passe par la rue du calvaire, je vois de nombreuses voitures qui circulent en toute impunité. C'est le cas également sur les 50 otages où de trop nombreuses voitures continuent à prendre les sens interdits les uns après les autres sans qu'ils soient inquiétés ! »

3.2- Droit d'accès : des inquiétudes quant aux accès des ayants-droits

Pour la majorité des personnes qui se sont exprimées sur le sujet, les zones piétonnes doivent être accessibles aux riverains des rues concernées (exemple : rue Henri IV, Clémenceau, Oratoire et Delaunay), à ceux des zones voisines (exemple : zone Joffre), aux VTC, mais aussi à certaines entreprises (location de véhicules par exemple).

Les livreurs et les artisans du bâtiment (transport de charges lourdes), qu'ils soient ou non localisés dans la métropole, sont fréquemment évoqués. Pour certains, la ZTL facilitera le stationnement et les opérations de manutention de manière plus sécurisée. D'autres souhaitent que des emplacements leur soient réservés, avec des bornes de recharges électriques. Un système d'amende pourrait être mis en place afin d'éviter les abus. Certains pensent que l'exclusion des artisans du bâtiment ne peut se faire tant que les alternatives possibles restent au stade expérimental (vélos triporteurs, livraison du dernier kilomètre avec le projet Décarbomile etc.). D'autres soulignent que l'extension des zones réservées aux piétons compliquera l'accès à certains secteurs et pourrait perturber l'activité des entreprises et commerces (livraison, location de véhicules...).

« Il serait préférable que les ZTL et les aires piétonnes soient accessibles aux artisans du bâtiment. En effet, au même titre que les livreurs, le poids des charges transportées du véhicule jusqu'au point de livraison rend la tâche pénible lorsque le véhicule doit être garé loin du point de livraison. »

« Pour les entrepreneurs du bâtiment qui viennent réparer les immeubles, ce projet doit aussi intégrer de grandes facilités et un stationnement gratuit au pied de l'immeuble sans durée limitée. »

Un contributeur avance qu'il serait plus pertinent d'appliquer le principe de ZTL à l'ensemble du territoire, plutôt que d'augmenter la surface réservée aux piétons. Cela permettrait de limiter le trafic pour tous les modes de déplacements.



Éclairages de la Métropole

Périmètre du projet : plusieurs critères ont été pris en compte pour l'extension de l'aire piétonne et de la ZTL proposée à horizon 2025 (lire en page 5). Les souhaits exprimés sur d'autres secteurs pourraient être étudiés dans le cadre de la réflexion sur l'apaisement de la circulation en ville.

Les piétonnalisations estivales nouvelles, comme allée de la Maison Rouge, ont été testées à l'été 2023. Des évaluations vont être conduites afin de mesurer les effets de ces expérimentations, et d'adapter les modalités de piétonnisation aux spécificités de chaque secteur.



Droits d'accès

Les règles de stationnement et de circulation actuellement en place dans les aires piétonnes et la ZTL demeurent inchangées, l'accès des ayants-droits sera garanti.

Accès à l'aire piétonne et à la Zone à Trafic Limité : qui sont les « ayants-droits » ?

- Les services de sécurité incendie, le SAMU, la police nationale et municipale, les taxis et VTC, les services de collecte des ordures ménagères et d'intervention sur les réseaux.
- Résidents, commerçants et livreurs du secteur, personnes à mobilité réduite munies d'une carte de stationnement, utilisateurs d'autopartage, professionnels de santé, artisans en intervention, clients des hôtels. La gestion et la distribution des badges (accès aire piétonne) et des macarons (ZTL) sont assurées par NGE.
- En cas d'intervention ponctuelle, travaux ou déménagement, une autorisation d'occupation temporaire de l'espace public est à demander auprès de la Maison de la Tranquillité Publique.

Dans les aires piétonnes plus particulièrement, quelques précisions :

- **Pour les résidents :**
 - Avec garage : accès à l'aire de résidence avec un badge, 24h/24, possibilité de laisser la voiture sur l'espace public pendant 20 minutes (le temps de décharger sa voiture par exemple).
 - Sans garage : accès à l'aire de résidence avec un badge, de 6h à 23h, possibilité de laisser la voiture pendant 20 minutes sur l'espace public. Les riverains sans garage pourront stationner dans les rues et parkings adjacents à l'aire piétonne, ou par abonnement dans un des parkings en ouvrage ou enclos en centre-ville.
- **Pour les Personnes à mobilité réduite avec une carte de stationnement :**
 - Accès à toutes les aires avec un badge, 24h/24, possibilité de laisser la voiture sur l'espace public pendant 120 min.
- **Pour les livreurs avec véhicule de moins de 12m (équivalent 18T) :**
 - Avec véhicule à énergie propre (roulant au gaz naturel, à l'électricité ou à l'hydrogène) : accès à toutes les aires avec un badge, de 4h à 23h, pendant 20 minutes.
 - Autres véhicules : accès à toutes les aires par bouton livraison, de 4h et 11h30 pendant 20 minutes.
- **Professionnels des travaux sur les espaces et équipements privés, comme les artisans du bâtiment :**
 - Accès à toutes les aires avec un badge de 6h à 23h pendant 120 minutes.
 - Autorisation délivrée par la ville de Nantes pour les chantiers et interventions programmés. L'accès sera possible par l'utilisation du bouton « appel », en mentionnant le numéro de l'autorisation.
- **Taxis et véhicules de transport de personnes (type VTC) en service titulaires d'un badge :**
 - Accès à toutes les aires 24h/24 pendant 20 minutes.
- **Taxis en service non titulaires de badge et véhicules sanitaires légers en intervention :**
 - Accès à toutes les aires 24h/24 pendant 20 minutes avec bouton « appel ».

Pour plus de précisions

NGE (gestion des badges et macarons)

<https://www.parkings-nantes.fr/fr/aires-pietonnes>

14 rue Racine, 44000 Nantes – Téléphone : 02 51 84 94 51

4- Cohabitation et conflits d'usages : un enjeu de réappropriation de l'espace public par les piétons

Une trentaine de contributions évoquent différents facteurs susceptibles de nuire au sentiment de sécurité des piétons :

- Les cyclistes : circulation sur les trottoirs et entre les tables des bars, non-respect de la signalisation, excès de vitesse, stationnement anarchique...
- Les automobilistes : excès de vitesse, non-respect de la signalisation, circulation et stationnement dans des zones non-autorisées...
- L'encombrement des cheminements piétons liés aux travaux, à la présence de camions et de poubelles sur les trottoirs, obligeant les piétons à circuler sur la chaussée.

« J'aimerais un effort particulier d'information pour que les vélos/trottinettes et autres nouveaux engins roulants et les piétons puissent se croiser en toute sécurité ce qui n'est actuellement pas le cas. »

La place du piéton dans la ville renvoie souvent à celle du cycliste, certains contributeurs indiquant que, selon eux, l'accentuation de la place du vélo se serait faite au détriment des piétons.

Des contributeurs notent que les vélos empruntent peu les pistes cyclables à cause de la présence de scooters, de motos ou de camions de livraison. Par ailleurs, certaines infrastructures qui leur sont destinées comportent des dysfonctionnements : feux vélos et voitures synchronisés, feux piétons et feux vélos non-synchronisés, absence de piste cyclable à certains endroits... Pour que vélos, trottinettes et piétons puissent se croiser en toute sécurité, les traversées piétonnes et les circulations cyclables doivent être partout sécurisées, selon une dizaine de contributeurs.

« Mais pourquoi ne sont-ils pas soumis au code de la route, à Nantes c'est du chacun pour soi, vélo sur trottoir, non-respect des stops, vitesse des vélos électriques supérieure à 30 km/h. »

Les participants avancent des propositions pour faciliter la cohabitation entre les différents usages :

- Interdire la circulation des cyclistes et des scooters dans certaines zones ;
- Réaliser des marquages au sol sur les lieux de passage autorisés pour les vélos ;
- Mettre en place un « code de bonne conduite » pour les cyclistes : distribution sur la voie publique, meilleur affichage du code de la route, interventions pédagogiques par la police municipale dans les écoles, etc. ;
- Renforcer les contrôles (police, radars, vidéo-verbalisation etc.).

« Ne pourrait-on pas, profitant de cette extension, mettre en place effective un code de bonne conduite aux cyclistes qui empruntent ces voies ? »

D'après certains contributeurs, l'extension de la zone piétonne pourrait permettre une **réappropriation de l'espace public par les piétons**, en évitant la circulation des vélos, et de réduire le trafic dans des zones peu propices (cafés, restaurants avec terrasses, rues étroites...). Une vingtaine de contributions **souligne que la piétonnisation permettra de sécuriser** les déplacements des piétons, notamment des enfants.

« Totalemnt favorable à ces piétonnalisations qui sont bénéfiques à plusieurs points de vue : offrir un centre-ville agréable et sécurisant pour les piétons [...], réappropriation de l'espace public, notamment par les enfants »



Éclairages de la Métropole

Conflits d'usages piétons-cycles en aire piétonne : les règles d'usage doivent en effet être régulièrement rappelées. Dans une aire piétonne, les piétons et personnes à mobilité réduite sont prioritaires sur tous les véhicules - sauf les tramways. Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public. Les cyclistes et les engins de déplacement personnel motorisés peuvent s'y déplacer au pas, et doivent céder la priorité aux piétons. Il en est de même pour tous les véhicules autorisés (article R110-2 du code de la route).

La place des piétons sera confortée par ce changement de statut proposé dans le projet :

- Conformément au code de la route, **la mise en aire piétonne implique l'absence d'aménagement cyclable**, ce qui conforte la priorité des piétons. Les marquages cyclables existants seront supprimés.
- **La végétalisation, les mobiliers, les assises** participeront à renforcer l'apaisement de l'espace public et la priorité des piétons dans les rues concernées.
- **L'appropriation des rues piétonnes par les associations** riveraines et commerçantes est un levier supplémentaire pour faire de ces rues des lieux de vie, actifs et conviviaux, incitant d'autant plus les cyclistes à s'y déplacer lentement.

Contrôles : en matière de circulation et stationnement, les aires piétonnes font l'objet d'une vigilance accrue par la Police Municipale et le service réglementation et usage de l'espace public. Des opérations spécifiques de contrôle sont conduites en complément de la surveillance générale. La bonne cohabitation des usages passe également par des actions de prévention : sensibilisation et communication.

5- Qualité du cadre de vie, végétalisation et accessibilité piétonne : les maîtres-mots d'une piétonnisation réussie

Globalement, la piétonnisation est perçue comme positive pour l'amélioration du cadre de vie, notamment si elle s'accompagne d'une végétalisation des espaces publics et de la prise en compte des tous les publics.

Une vingtaine de contributions émanant de riverains qui se réjouissent du projet : selon ces derniers, il permettra par ailleurs de réduire la place de la voiture, limitant les nuisances sonores, la pollution de l'air, l'insécurité, le stress, l'incivilité... Il rendra la ville plus calme et agréable, avec un effet positif sur la santé (augmentation de l'activité physique).

« Un espace piéton en bas de chez soi est plus agréable et moins triste qu'une voirie ou un parking ! »

D'autres ne voient pas les choses de la même façon. Selon un petit nombre de contributeurs, la piétonnisation entraînera des nuisances sonores supplémentaires en soirée pour les riverains : ils demandent que des contrôles soient effectués à ce sujet. Certains estiment prioritaire d'agir sur la propreté de la ville : dépôts d'ordures, graffitis (rues piétonnes, quais de l'Erdre...).

« La piétonnisation saisonnière dans les rues avec des terrasses des cafés et les animations régulières engendre une augmentation importante du fond sonore. »

Selon une dizaine de contributions, la piétonnisation doit s'accompagner de la végétalisation des espaces publics. Face à un centre-ville jugé trop minéral, beaucoup soulignent qu'il faut davantage d'arbres et de végétation pour pallier le réchauffement climatique et offrir de l'ombre aux usagers.

« Pensez bien à végétaliser car les températures sont de plus en plus élevées et la dynamique du réchauffement se renforce. »

Certains contributeurs expriment de fortes attentes en termes d'accessibilité des piétons, des poussettes et des Personnes à Mobilité Réduite. Ils souhaitent que cela soit pris en compte dans les aménagements. Si certains se réjouissent d'un projet qui permettra de relier des lieux d'intérêt de la ville, comme la Place Foch et le Jardin des Plantes, pour d'autres il faudra veiller à ce que la circulation des piétons ne soit pas entravée par différents obstacles : véhicules de livraison, poubelles, travaux, extension des terrasses, stationnement anarchique des vélos... Des contributeurs évoquent l'importance de prendre en compte l'accessibilité de l'aire piétonne aux Personnes à Mobilité Réduite dans les aménagements prévus par le projet. Un contributeur regrette la présence de barrières de chantier sur les trottoirs pendant plusieurs mois alors que les travaux sont terminés.

Certains contributeurs suggèrent la réalisation de plusieurs aménagements :

- Un parc pour enfant ou un parcours de santé et un composteur dans le cadre du plan de piétonnisation de la rue du Maréchal Joffre et de la rue Geffroy Drouet ;
- Le remplacement des pavés ronds de la Place Chateaubriand par un autre revêtement moins bruyant et moins dangereux.

« La place des piétons est le point le plus important, incluant également les aménagements à destination des PMR. Chaque nouvel aménagement devra prendre en compte ces usagers en premier lieu. »



Éclairages de la Métropole

Nuisances sonores : la brigade de contrôle nocturne de la Ville de Nantes assure des missions de contrôle et de gestion des débits de boisson. Des temps de médiation entre commerçants et riverains sont organisés quand cela est nécessaire pour apaiser les éventuels conflits. Par ailleurs, dans les rues piétonnisées l'été, les professionnels des bars, restaurants, sont impliqués via les comités de piétonnisation qui permettent des actions de médiation et de pédagogie.

Gestion de l'espace public : les équipes techniques de la Métropole sont pleinement mobilisées sur le maintien des espaces publics en état de propreté, sur la lutte contre les graffitis et les incivilités.

Végétalisation : aujourd'hui, le « Plan pleine terre » s'applique partout où le bitume n'est pas nécessaire, notamment dans l'espace public afin de désimperméabiliser les sols, permettre l'infiltration de l'eau et planter. Les opportunités seront à étudier au cas par cas lors des études et selon les possibilités techniques (réseaux, maintien des accès et cheminements). Dans un premier temps, à horizon 2025, seuls des aménagements légers sont prévus : à court terme, le projet ne prévoit pas de travaux sur toute la surface des rues concernées.

Place des piétons : la prise en compte des piétons est en effet une priorité, en agissant sur le désencombrement des trottoirs, la suppression des marquages et des mobiliers routiers, pour permettre des continuités confortables pour tous, personnes à mobilité réduite, enfants, etc.

6- Accessibilité du centre-ville : des souhaits de solutions alternatives à la voiture adaptées à chacun

Quelle accessibilité du centre-ville demain ? Pour une quinzaine de contributeurs, le centre-ville de Nantes devient de moins en moins accessible à toutes et tous, considérant des tarifs qu'ils jugent trop élevés dans les transports en commun et pour les places de stationnement, ainsi que la suppression de parkings. Certains proposent de mettre en place la gratuité des transports collectifs, au moins pour ceux qui les empruntent tous les jours, et d'augmenter leur fréquence, tout en rendant les places de stationnement gratuites.

Le manque d'accessibilité du centre-ville est aussi souligné par trois contributeurs lors des occasions festives ou des manifestations avec la suppression des transports en commun.

« Des solutions alternatives telles que des améliorations du transport en commun, la création de pistes cyclables sécurisées et le développement de parkings en périphérie avec des navettes gratuites peuvent offrir des alternatives viables. »

Des contributeurs estiment que l'usage de la voiture reste encore incontournable, en particulier pour rejoindre certaines zones peu desservies par les transports en commun. D'autres soulignent que les différents travaux ayant lieu à Nantes compliquent d'ores et déjà l'accès au centre-ville et les trajets quotidiens. Ceux-ci estiment que la piétonnisation viendrait renforcer ces difficultés d'accès.

« L'accès à la voiture reste essentiel pour de nombreux groupes, tels que les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles avec de jeunes enfants et les travailleurs dont les activités ne sont pas desservies efficacement par les transports en commun. »



Éclairages de la Métropole

La politique de mobilités prend en compte les enjeux écologiques, sociaux et numériques afin de promouvoir une mobilité durable pour tous et de façon concrète.

Dans l'hypercentre nantais, l'offre de mobilités alternatives à la voiture individuelle est particulièrement dense pour permettre au plus grand nombre de se passer de la voiture individuelle et pour améliorer le cadre de vie : transports en commun, stations d'autopartage et de vélo en libre-service... Par ailleurs, grâce aux 31 parkings du centre-ville, soit près de 10 000 places de stationnement, il est toujours possible de se stationner en ville (plus d'informations sur www.parkings-nantes.fr).

Pour les habitants en dehors du centre-ville, la métropole multiplie les offres de déplacement alternatives pour rejoindre le centre :

- **Le maillage des transports en commun va se densifier** et se développer au-delà du périphérique avec de nouvelles lignes à partir de 2027 ;
- Les **62 parkings-relais**, situés sur les principales lignes de transport, permettent de rejoindre le centre-ville pour le prix d'un ticket et gratuitement le week-end ;
- **Le co-voiturage est favorisé** grâce à des aires et voies dédiées et au soutien à la mise en relation entre covoitureurs ;
- **De nouvelles pistes cyclables** vont permettre de rejoindre Nantes de manière sécurisée à partir des autres communes (St-Herblain, Indre, Couëron, Sainte-Luce-sur-Loire...).

Afin que ces offres de déplacement soient accessibles et lisibles pour tous, les **transports en commun sont gratuits durant les week-ends** sur l'ensemble de la Métropole depuis 2021, et une tarification solidaire étendue a été mise en place en 2023. De nouveaux services (Allo Naolib, Naolib.fr) visent à simplifier le parcours des usagers afin de permettre à chacun de trouver une solution de mobilité adaptée à sa situation.

Les manifestations, qu'elles soient festives ou revendicatives, peuvent occasionner des coupures sur les lignes de transport le temps de l'événement et de façon très localisée. Quand ces événements sont programmés à l'avance, le système de transport s'adapte pour maintenir autant que possible une offre de service.

7- Animation du centre-ville et offre commerciale : un centre-ville animé dont chacun doit pouvoir profiter

Une dizaine de contributeurs estime que la piétonnisation rendra l'espace public plus accueillant et plus vivant et qu'elle favorisera l'organisation d'événements festifs par les associations de quartier. Elle permettra le développement de l'activité commerciale et la création de nouveaux commerces. Les effets positifs des piétonnisations saisonnières sur l'activité commerciale sont mis en avant par certains contributeurs, qui souhaitent que celles-ci soient pérennisées.

« Cela donnera également un nouvel élan aux associations de quartiers qui pourront envisager plus de festivités. »

Une dizaine de contributeurs fait néanmoins état d'inquiétudes au sujet des éventuels effets négatifs de la piétonnisation sur les commerces et l'activité du centre-ville. Les commerces bénéficiant de terrasses seraient selon eux plus avantagés que les autres types de commerces. Ces derniers pourraient à l'inverse perdre de leur clientèle, particulièrement les petits commerçants.

« À terme, cette piétonnisation intéresse principalement les cafés et restaurants. Les autres commerçants ne profitent pas des soirées. »

« Augmenter le nombre de rues piétonnes va créer de nouvelles pertes de clients pour les pauvres commerçants qui ne sont pas les représentants d'une marque nationale ou internationale. »

L'évolution de la typologie des commerces, ainsi que de la population du centre-ville, est évoquée par un petit nombre de contributeurs, qui craignent que la limitation de la place de la voiture ne crée une gentrification du centre-ville.

« Tout le monde n'a pas les moyens de se payer un garage. »

« Le centre-ville devient un espace public de plus en plus privatisé ! [...] Soit vous avez les moyens de vous loger en centre-ville, soit vous restez au banc de la ville. »



Éclairages de la Métropole

Animation : la mise en œuvre des Comités de piétonnisation permet de développer un projet d'animation conçu et porté par habitants et commerçants. Cette démarche est soutenue financièrement par la Ville de Nantes à travers le budget participatif. La Collectivité soutient ainsi pleinement les initiatives habitantes qui sont des leviers importants de l'animation des rues du centre-ville.

Attractivité commerciale : aujourd'hui, l'attractivité et le rayonnement du centre-ville de Nantes se construisent autour d'une recherche de diversité et de singularité de l'offre commerciale et non sur la recherche de surfaces complémentaires, allant du commerce made in Nantes, au concept store tendance, éthique ou écologique, en passant par des marques et des enseignes nationales ou internationales pointues. En parallèle, le cadre de vie, le confort de déambulation et la théâtralisation des espaces publics sont des leviers importants qui permettent de renforcer l'attractivité du centre-ville. Ainsi, la piétonnisation, l'apport de végétation, de zones récréatives sur les rues marchandes sont autant d'actions qui offrent aux usagers une sortie en centre-ville agréable.

8- FOCUS : les contributions par secteur

Le projet d'extension des aires piétonnes et de la ZTL dans le centre-ville de Nantes apparaît comme étant globalement perçu positivement par les participants. Outre les thématiques présentées précédemment, certaines contributions font référence aux secteurs du projet de façon spécifique. Parmi eux, **le secteur Joffre et les abords du quai de Versailles font l'objet de la majorité des contributions évoquant un ou plusieurs des secteurs du projet.**

« Pour moi, les changements les plus appréciables sont les piétonnalisations définitives de la rue Joffre et du pont Saint-Mihiel. »

8.1- Les abords du quai de Versailles

Ce secteur a fait l'objet de plus d'une dizaine de contributions. Les expressions portent essentiellement sur le Pont Saint-Mihiel et, plus ponctuellement, la rue Chateaubriand.

Huit contributions expriment des inquiétudes quant à la piétonnisation du **pont Saint-Mihiel**, et mentionnent notamment le report de la circulation lors de sa fermeture à la circulation en 2020.

Certains estiment que la piétonnisation va compliquer la vie quotidienne des habitants qui ont besoin de se déplacer en voiture (familles nombreuses, personnes à mobilité réduite, médecins, personnes âgées, transport de charges lourdes...). Le dédommagement des usagers impactés est évoqué. D'autres redoutent qu'en raison de sa fermeture à la circulation, le report de circulation entraîne des conséquences néfastes sur l'environnement : surproduction de gaz d'échappement, rejet de CO2...

Certains enfin s'interrogent : pourquoi engager de nouveaux travaux pour la piétonnisation du pont Saint-Mihiel ? L'espace urbain est, selon eux, déjà bien adapté pour les cyclistes et les piétons dans ce quartier.

« Je m'inquiète de la piétonnisation totale du pont Saint-Mihiel... Ce point de passage permettait de désengorger le secteur préfecture aux heures de pointe. »

Néanmoins, certaines personnes estiment que la piétonnisation du pont, et plus généralement du secteur, est bénéfique. Un contributeur évoque l'importance du trafic de transit sur ce secteur, et l'apaisement du quartier que va apporter le projet.

« Cela va apaiser encore plus le quartier Saint-Mihiel. Malheureusement, il y a aujourd'hui trop de trafic de transit, ce n'est pas souhaitable dans des rues comme la rue de Chateaubriand. »

Des inquiétudes sont exprimées (2 contributions) quant aux difficultés de stationnement suite à la fermeture de la **rue Chateaubriand**. Une personne se questionne sur les difficultés de circulation que pourrait engendrer la piétonnisation de ce secteur, notamment pour les parents emmenant leur enfant à l'école en voiture. Une autre met en avant le côté résidentiel de la rue, qui serait peu fréquentée.

« Nous habitons dans la rue Chateaubriand et nous sommes inquiets au sujet du stationnement de notre voiture : si la rue devient piétonne, comment faire ? »

« La rue Chateaubriand n'est pas comme vous le dite un "lieu à forte fréquentation"... Elle est essentiellement résidentielle. »

Une personne souhaiterait la mise en place d'un tronçon partagé entre tramway et véhicules particuliers au niveau du quai de Versailles.



Éclairages de la Métropole

Le projet de piétonnisation de ce secteur cherche à redonner une place aux piétons et à mettre en valeur la qualité patrimoniale et paysagère des bords de l'Erdre par la suppression de la circulation et du stationnement automobile. À noter que seule la partie sud entre le Pont Saint-Mihiel et la place du Pont Morand est proposée à la piétonnisation dans le cadre du présent projet. La partie plus au nord pourrait néanmoins être envisagée dans un second temps.

Pont Saint-Mihiel

Les expertises conduites en amont, au moment des études de faisabilité, ont montré l'absence de report de circulation significatif sur les autres voies et franchissements de l'Erdre, dans un contexte de baisse tendancielle du trafic sur le secteur depuis plusieurs années.

La fermeture du pont, dès l'été 2023, à travers l'opportunité des travaux de rénovation de la ligne n°2 du tramway, préfigure l'apaisement des circulations sur les bords de l'Erdre. De fait, fin 2022, le pont était déjà fréquenté à 73 % par des piétons et 13 % par des cyclistes, soit 86 % de modes dits « actifs ». La suppression de la circulation automobile sur le pont permet également, sur l'autre rive, une continuité de l'axe cyclable sans conflits d'usages avec les véhicules.

Place Châteaubriand et ses abords

Le projet comprend la piétonnisation de la **place Châteaubriand**. Elle est en effet souhaitée compte tenu des caractéristiques du lieu : présence de commerces, terrasses, proximité de l'Erdre, pont réservé dorénavant aux piétons et aux vélos. Afin de permettre sa piétonnisation totale, la zone piétonne doit être étendue à la rue Saget et à la rue Châteaubriand jusqu'à la rue Adolphe Moitié, notamment en raison de contraintes techniques pour le positionnement des bornes d'accès et le besoin d'améliorer les conditions de livraison des commerces.

Le projet permettra ainsi d'offrir une nouvelle liaison piétonne plus directe et plus agréable entre le marché de Talensac et les bords de l'Erdre.

Pour les riverains de la rue Châteaubriand, et plus généralement de la future aire piétonne, les accès en voiture ainsi qu'aux garages privés seront toujours possibles. Néanmoins, le stationnement sur voirie ne sera, en effet, plus autorisé et devra s'organiser différemment (ailleurs ou par des modes de transports alternatifs - voir page 16).

8.2- Secteur Joffre

On recense 9 contributions portant sur le secteur Joffre. La majorité des personnes s'étant exprimées sur ce secteur émettent un avis favorable à sa piétonnisation. Certaines mettent en avant les bénéfices des expérimentations de piétonnisation saisonnière :

« Habitant dans le quartier Cathédrale, la piétonnisation de la rue Joffre en soirée en saison estivale a montré par l'exemple que c'était une très bonne chose et que les commerces ne s'en portent que mieux. »

Par ailleurs, parmi les contributions exprimant un souhait de végétalisation des espaces publics, certaines mentionnent spécifiquement ce secteur. Pour plus de fraîcheur, certains avancent des idées : remplacer le parking en bas de la rue G. Drouet par un petit square avec des arbres et des bancs par exemple.

« Nous souhaitons que la piétonnisation aille jusqu'en bas de la rue Geoffroy Drouet : cela donnerait une vraie respiration à ce quartier, et même un lieu à végétaliser à la place du parking qui crée un îlot de chaleur en plus d'être un espace abandonné à la voiture. »

Néanmoins, un petit nombre de contributeurs questionne le choix d'une piétonnisation de la rue Drouet, considérant que l'offre commerciale n'est pas suffisante à cet endroit pour justifier une interdiction de l'accès aux voitures, et que le secteur est trop déconnecté des autres zones piétonnes :

« La piétonnisation n'est pas justifiée par la piétonnisation de la rue Maréchal Joffre. Il n'y a aucun commerce dans [sic] la partie haute de la rue Geoffroy Drouet, et dans les rues Labouchère et Dugast Matifeux. [...] C'est une construction ex nihilo de zone piétonne. »

Quelques contributions expriment des inquiétudes quant à l'éventuel report de la circulation sur les rues adjacentes, ainsi que sur les difficultés de stationnement des riverains et des livreurs. Un contributeur propose d'élargir le périmètre d'accès des riverains concernés par le projet, afin de faciliter leur circulation.

« Je souhaiterais que la création des zones piétonnes du secteur Joffre n'impacte pas le report du trafic routier vers les rues adjacentes. »

« Les habitants de zone Joffre devront pouvoir emprunter, circuler et stationner dans les rues Henri IV, Clémenceau, Oratoire et Delaunay. »

« Les riverains sous zone piétonne devront avoir le droit de circuler avec leur véhicule sur une zone plus importante afin qu'ils puissent sortir facilement de leur rue. »

Un petit nombre de contributeurs s'interroge sur les éventuels impacts socio-démographiques et le risque de gentrification du secteur avec la limitation de l'accès des voitures sur ce secteur. D'autres expriment des craintes au sujet du bruit généré par les terrasses des restaurants et bars ouverts durant la nuit.

« Je réagis au projet de la piétonnisation de la rue Joffre et alentour. [...] Si la piétonnisation paraît plaisante, il y a plusieurs revers dont le principal est l'embourgeoisement à outrance de la ville. »

« La piétonnisation saisonnière dans les rues avec des terrasses des cafés et les animations régulières engendre une augmentation importante du fond sonore. La rue Maréchal Joffre en fait partie. »



Éclairages de la Métropole

La rue Joffre est aujourd'hui un axe majeur de trafic automobile ce qui s'accompagne de nuisances au passage des véhicules, notamment le bruit et la pollution de l'air. Les expérimentations de piétonnisations saisonnières ont démontré une baisse des nuisances sonores liées aux circulations. Les commerces du secteur doivent néanmoins respecter la réglementation en vigueur en termes de tranquillité publique.

Par ailleurs, le secteur Joffre bénéficie d'une réelle dynamique locale et commerciale, que la piétonnisation permettra de soutenir et de mettre en valeur. Une place centrale sera redonnée aux piétons, qui pourront profiter davantage des rues commerçantes et des terrasses grâce à un cadre de vie amélioré.

Les riverains et autres ayants-droits pourront continuer d'accéder à ces secteurs en voiture, comme dans toutes les aires piétonnes (voir page 20).

Quant aux reports de circulation, les expertises menées en amont ont montré qu'ils se répartiront en grande majorité sur les voies principales du quartier et ne devraient pas impacter les petites rues résidentielles.

Concernant les secteurs Hôtel de Ville et Cathédrale Sud, les quelques contributions en faisant mention semblent majoritairement en faveur de la piétonnisation. Ils mettent en avant un besoin d'amélioration des circulations des modes actifs : infrastructures cyclables, sécurisation des traversées piétonnes.

« L'extension de la ZTL va créer un trait d'union entre la place Louis XVI et le Jardin des Plantes tout en valorisant le musée des arts ».

9- Autre : urbanisme et logement, sentiment d'insécurité et remarques politiques

Une quarantaine de contributions s'exprime sur des sujets connexes, conjointement ou de façon totalement dissociée du projet. Sont notamment évoquées :

- Des inquiétudes sur la gentrification, l'évolution des commerces, etc. ;
- L'ambiance urbaine, quelques contributions relayant un sentiment d'insécurité général en centre-ville ;
- Des remarques à teneur plus politique, parfois sans lien avec le projet.

Les enseignements de la concertation et les suites à donner



Au regard de l'ensemble des avis exprimés, Nantes Métropole confirme **l'opportunité et la poursuite du projet d'extension de l'aire piétonne et de la ZTL**, soumis à concertation publique entre le 12 juin et le 21 juillet 2023. Celle-ci a confirmé l'adhésion au projet de la plupart des contributeurs, avec le souhait d'apaiser les circulations et de réduire la place de la voiture individuelle en faveur des piétons en centre-ville de Nantes.

Parmi les avis favorables, la concertation a également fait émerger le souhait d'un développement plus rapide et plus étendu des aires piétonnes, en centre-ville comme dans d'autres quartiers nantais.

Toutefois, cette adhésion est assortie de points de vigilance et doit prendre en compte plusieurs attentes exprimées par les citoyens. Pour certains contributeurs, ces attentes apparaissent comme des **conditions de réussite du projet** :

- La prise en compte et la gestion des **conflits d'usages** : piétons-vélos en aires piétonnes, véhicules non autorisés, cohabitation entre vie diurne et vie nocturne. La mise en place de contrôles renforcés est, pour certains, indispensable.
- La question des **droits d'accès** (*notamment riverains, VTC, livreurs, artisans du bâtiment*) de circulation et de stationnement des riverains des futures aires piétonnes et de la future zone à trafic limité. Ces remarques sont majoritairement liées à une méconnaissance des règles qui s'y appliquent. Les conditions d'accès et de circulation devront faire l'objet d'une communication par secteur pour rassurer les futurs ayants-droits.
- Les attentes de **végétalisation** et **l'attention à accorder à la place des piétons** (accessibilité, continuité des itinéraires, désencombrement des trottoirs). Ces enjeux seront pris en compte dans le programme et les études techniques, en rappelant toutefois qu'il s'agit d'aménagements légers et fonctionnels à horizon 2025. Ils permettront de rendre les voies piétonnes, mais n'entraîneront pas une requalification complète des espaces publics. Ces expressions soulignent l'intérêt des citoyens pour ces sujets qui doivent être au cœur des programmes de transformation urbaine.
- Enfin, lorsqu'elles étaient localisées, les remarques ont porté essentiellement sur **les abords du quai de Versailles et la rue Joffre**. Une attention particulière devra être portée à la communication et à l'accompagnement des riverains de ces secteurs lors des prochaines étapes du projet.

La Métropole tiendra compte des enseignements de la concertation. Ils permettront d'affiner et d'enrichir le projet lors de la poursuite des études.

Le dialogue de proximité avec les habitants et commerçants mis en place par la Ville de Nantes et Nantes Métropole se poursuivra dans les prochaines étapes et avant la mise en œuvre du projet : présentation par secteur, information sur les modalités d'accès, prise en compte des cas particuliers pour apporter une réponse aux citoyens.

