

# Expérimentations et transition en cours sur l'espace public de la métropole nantaise

Direction Espace Public – Service Voirie aménagement  
Frédéric Gauthier



## 1 – Une évolution des enjeux

## 2 – La crise sanitaire : un accélérateur du changement

- > De l'urbanisme tactique à la « rue pour tous »
- > Le piéton au cœur des préoccupations
- > La systématisation de nouveaux indicateurs
- > La suppression du stationnement en épi
- > La recherche-action « places et placettes »

## 3 – Le partage temporel de la voirie

- > pour la vie locale
- > aux abords des écoles
- > couloirs bus temporels

# 1. Une évolution des enjeux

*« l'espace public est rare et convoité »*



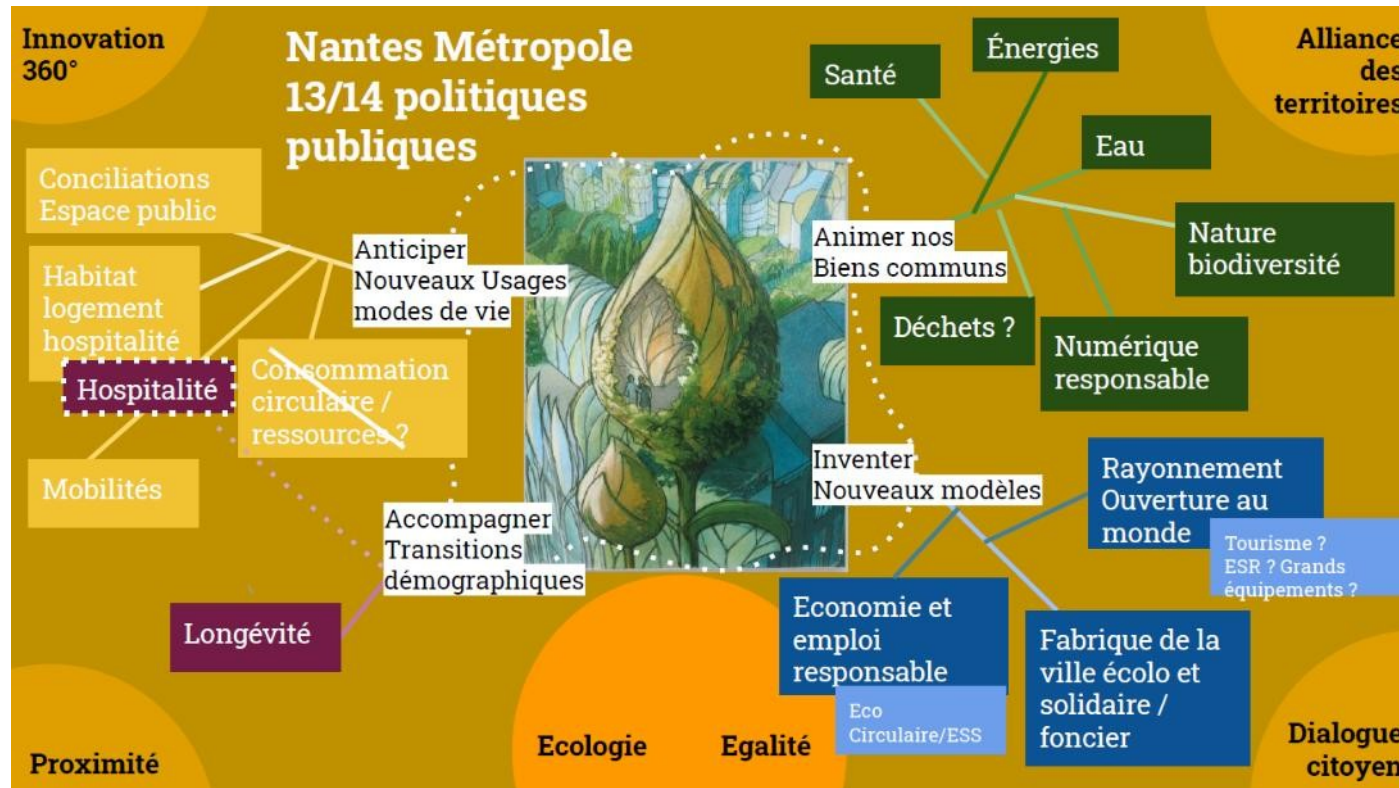
De l'héritage des années 70 ...



... à la multiplication des usages et fonctions

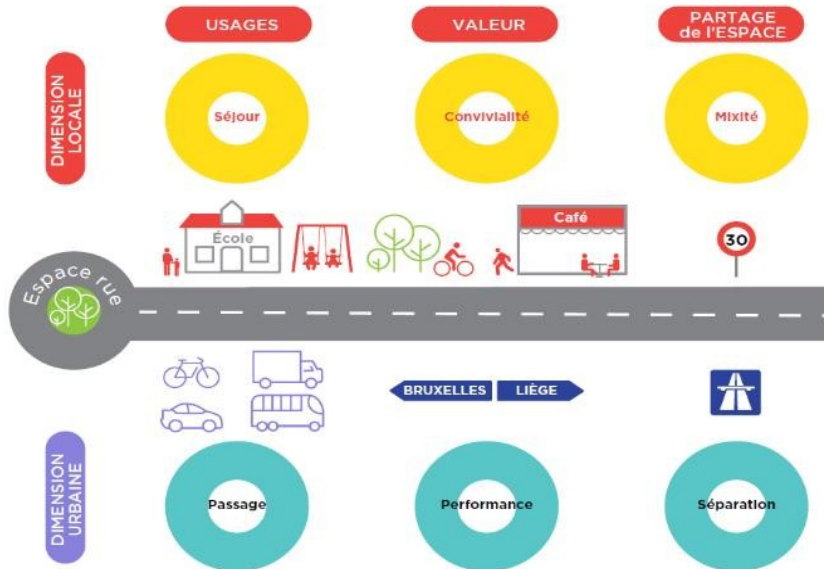
# 1. Une évolution des enjeux

Une nouvelle politique publique : « conciliation et usages de l'espace public »



+ un support pour la plupart des politiques publiques du mandat

# 1. Une évolution des enjeux

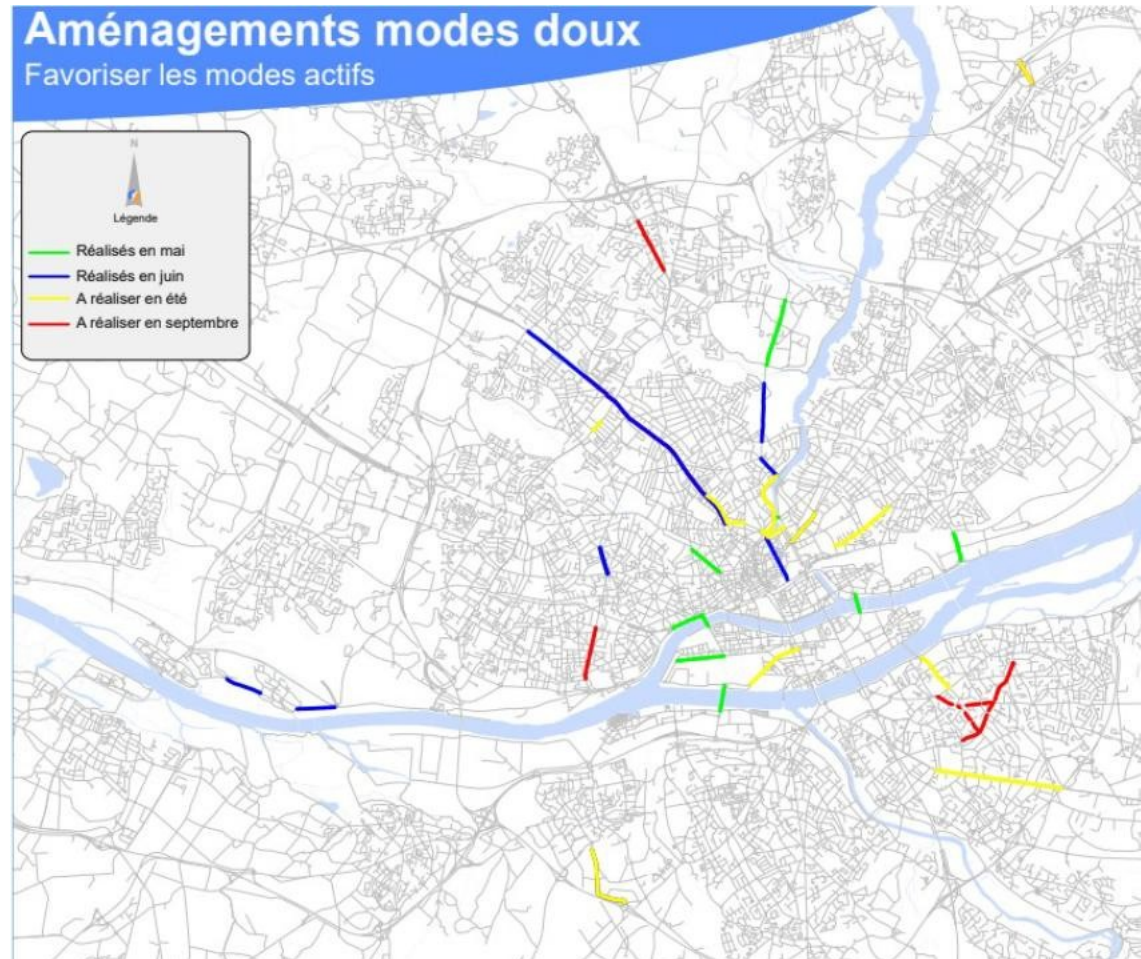


## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

De l'*urbanisme tactique* à une démarche structurée : « la rue pour tous »

### AMENAGEMENTS PROVISOIRES / 4 THEMATIQUES

- Les axes cyclables (21 km) ;
- les stationnements vélo (700 places) ;
- la piétonisation de rues et de zones spécifiques (à proximité des commerces et des écoles) et la mise en place de zones de rencontre provisoires ou temporaires ;
- la mise en zone 30km/heure de la ville de Nantes.



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

De l'urbanisme tactique à une démarche structurée : « la rue pour tous »

### AMENAGEMENTS PROVISOIRES / 4 THEMATIQUES

- Les axes cyclables (21 km) ;
- les stationnements vélo (700 places) ;
- la piétonisation de rues et de zones spécifiques (à proximité des commerces et des écoles) et la mise en place de zones de rencontre provisoires ou temporaires ;
- la mise en zone 30km/heure de la ville de Nantes.



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

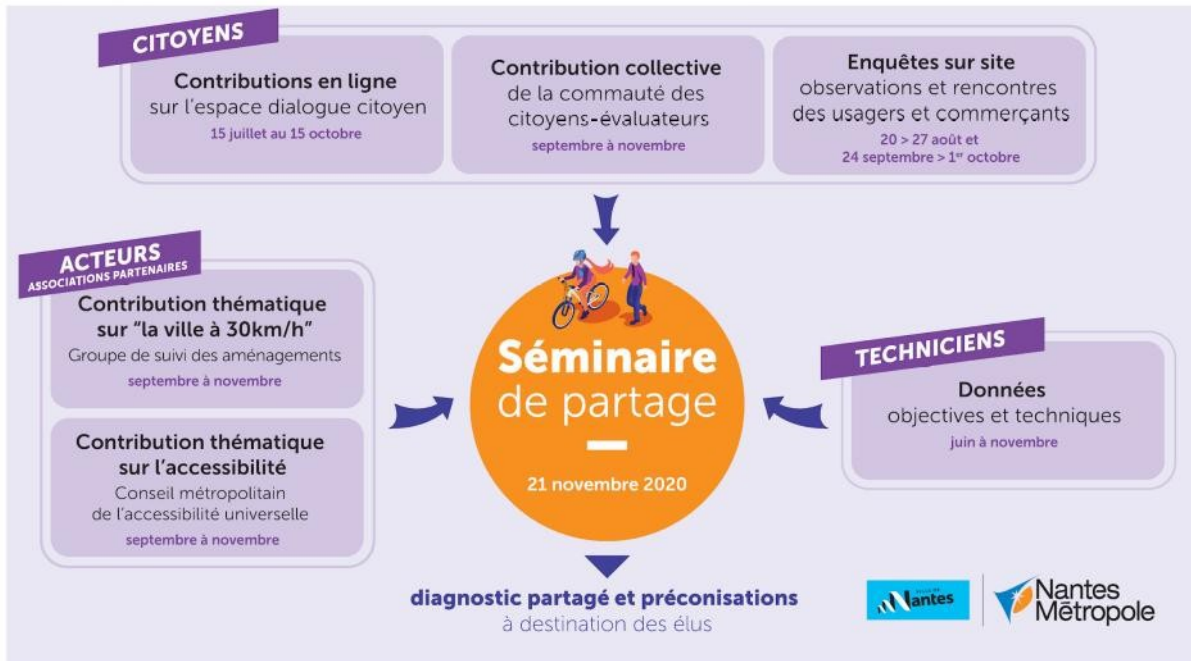
De l'urbanisme tactique à une démarche structurée : « la rue pour tous »  
=> évaluation participative

### Démarche d'évaluation

de la mise en place des aménagements provisoires - Nantes Métropole

Juillet ▶ décembre 2020

## LA RUE POUR TOUS !





## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

De l'urbanisme tactique à une démarche structurée : « la rue pour tous »  
=> évaluation participative

### 7 orientations, retenues par la collectivité

- 1- Renforcer les solutions alternatives à la voiture et favoriser le report modal en faveur des transports en commun et des modes actifs
- 2- Repenser le plan de circulation à l'échelle de la métropole
- 3- Améliorer le partage de l'espace public et mettre le piéton au centre des décisions en matière d'aménagements
- 4- Développer les aménagements en faveur des modes actifs sur l'ensemble du territoire métropolitain
- 5- Poursuivre et renforcer les aménagements et mesures qui concourent à l'apaisement de la circulation et à l'amélioration du cadre de vie
- 6- Améliorer la lisibilité des aménagements et la communication autour des mesures prises
- 7- Renforcer le dialogue citoyen concernant les choix en matière d'aménagements et de déplacements

### ZOOM SUR LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

- Préconisation : une séparation des modes de déplacement avec systématisation d'une séparation physique entre l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes, à défaut une mutualisation des aménagements bus-vélos
- Réponse : séparation des modes n'est pas toujours adaptée, notamment dans les zones apaisées où il est souhaitable de favoriser les activités urbaines et la mixité des usages

### AMENAGEMENTS CYCLABLES PERENNISES

- Pérennisation avec ou sans adaptation
- 2 exceptions, en raison de l'impact circulatoire : la fermeture du pont Saint-Mihiel et un couloir bus/vélos sur le quai de la Fosse

## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

De l'urbanisme tactique à une démarche structurée : « la rue pour tous »  
=> La vélorue s'installe dans le « paysage » nantais



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

De l'urbanisme tactique à une démarche structurée : « la rue pour tous »

=> La ville de Nantes à 30km/h

### Un engagement politique fort :

- Mis en œuvre dans un délai très court
- Des choix délicats en terme de signalisation (cadre réglementaire inadapté ?) : basée sur ellipse à 50km/h
- Effet qui se développera sur le moyen terme
- Lisibilité diminuée par les voies restées à 50km/h (équilibre des enjeux avec la performance des TC)
- Communication et pédagogie à renforcer
- Débat sur les moyens pour faire respecter la vitesse



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

De l'urbanisme tactique à une démarche structurée : « la rue pour tous »

### LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- Des aménagements répondant aux attentes (pérennisation quasi-généralisée)
- Une prise de conscience de la complexité des enjeux quelquefois contradictoires de l'espace public
- Une culture professionnelle « bousculée »
- Une démarche d'expérimentation à renouveler, sur un territoire élargi à toute la métropole
- L'émergence d'une inflexion majeure : le piéton comme usager central de l'espace public

## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

### Le piéton au cœur des préoccupations

#### STRATEGIE / POLITIQUE

- Rendre effectif la hiérarchie du PDU : piétons d'abord, puis vélos, puis TC puis véhicules
- Elaboration en cours d'un schéma stratégique piéton (en complément du SDIC)
- Politique publique « espace public » centrée sur le piéton et la nature en ville
- Diffusion sur tout le territoire métropolitain

#### OPERATIONNEL

- Révision de la « charte d'aménagement et de gestion de l'espace public »
- 2021 : reconduction piétonisation estivale (9 rues) et des zones de rencontres temporaires mieux appropriées
- Perspectives extension aire piétonne centre-ville

RAPPEL DE LA COMMANDE POLITIQUE



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

- Le piéton au cœur des préoccupations



Été 2020 : Pont Anne de Bretagne/Quai de la Fosse  
10 000 piétons/jour  
Pas d'extension trottoir



Septembre 2021 : Pont Saint Mihiel  
Affectation d'une partie de l'espace récupéré  
sur la voiture aux piétons

## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

### Le piéton au cœur des préoccupations

- **La sécurisation dans toutes ses dimensions**
  - Lutter contre la présence des cyclistes sur les trottoirs
  - Mettre en œuvre le dégagement des co-visibilités des passages piétons (loi LOM)
  - Attention particulière pour les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, personnes handicapées
- **hospitalité, confort d'usage et qualité de vie**



Expérimentation îlot de fraîcheur – Ile de Nantes  
50 m<sup>2</sup> d'ombrage – Optimisation arrosage par capteur (3 à 4 remplissages par an)



Visibilité à hauteur d'enfant (Nantes)

## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

### La systématisation de nouveaux indicateurs

#### Nombre arbres

	Existants	ETP / AVP	PRO	Commentaires
Arbres conservés		0	0	
Arbres abattus		0	0	
Arbres plantés		0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>DELTA</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	
		<b>#DIV/0 !</b>	<b>#DIV/0 !</b>	
Surface canopée	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	

*ex. : état sanitaire, enjeux paysages ou usages, ...*

#### Désimperméabilisation

	Initial		ETP / AVP		PRO	
	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%
Surface imperméable	1 m <sup>2</sup>	100,0%	1 m <sup>2</sup>	100,0%	1 m <sup>2</sup>	100,0%
Surface semi-perméable	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%
Surface perméable	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>1 m<sup>2</sup></b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 m<sup>2</sup></b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 m<sup>2</sup></b>	<b>100,00 %</b>

#### Répartition des surfaces

Surface consacrée à	Initial		ETP / AVP		PRO	
	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%
Transport motorisé	1 m <sup>2</sup>	100,0%	1 m <sup>2</sup>	100,0%	1 m <sup>2</sup>	100,0%
Vélo	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%
Piétons	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%
Végétalisation	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%
Autres	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%	0 m <sup>2</sup>	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>1 m<sup>2</sup></b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 m<sup>2</sup></b>	<b>100,00 %</b>	<b>1 m<sup>2</sup></b>	<b>100,00 %</b>



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

### La suppression du stationnement en épi ou perpendiculaire (Ville de Nantes)

- Nouvelle commande politique ; validation des ambitions fin 2021 par la présidente
- Objectifs :
  - Libérer les trottoirs et les bandes cyclables
  - Respecter le partage de l'espace pour tous les usagers
  - Améliorer le cadre de vie et le confort d'usage
  - Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes



## 2. La crise sanitaire : un accélérateur du changement

### LA RECHERCHE-ACTION PLACES ET PLACETTES

- La Direction démocratie et stratégie et la Direction espace public lancent une recherche-action pour faire évoluer la réflexion et les pratiques autour de la transformation des places publiques.
- Elle répond à l'engagement municipal de Johanna Rolland de "*concevoir un plan de renouvellement des places et des placettes avec les habitants*".
- Elle a pour but de faire évoluer :
  - l'**ambition politique**, en définissant une vision partagée des places du territoire ;
  - la **conduite de projet**, en testant de nouvelles méthodes et processus ;
  - l'**implication des citoyens**, en développant de nouveaux modes de faire, favorisant la coconstruction et l'appropriation.
- Cette recherche s'appuie sur un programme d'expérimentations de 10 places nantaises et métropolitaines.

#### LES ÉTAPES

- 1**  
 2021-22  
 ACCULTURATION & DÉFINITION DU PROGRAMME d'expérimentation
- 2**  
 2022-23  
 SUIVI DES EXPÉRIMENTATIONS capitalisation et retour d'expériences
- 3**  
 2023  
 CONSOLIDATION d'une vision et d'outils à destination des chefs de projets.

#### 1. LES EXPÉRIMENTATIONS

Objectif : tester des nouveaux modes de faire pour transformer l'espace public.

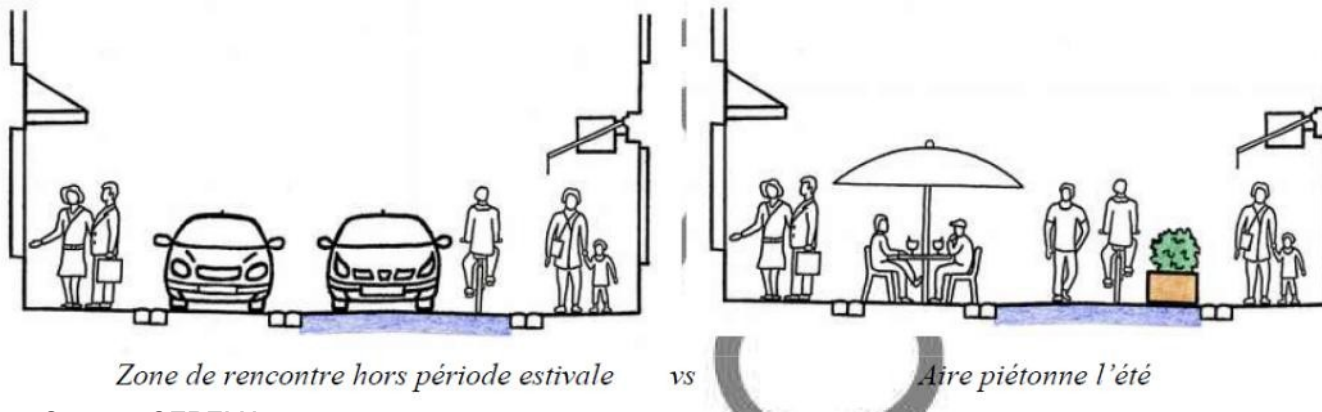
Les expérimentations permettront de tester des outils et des méthodes à différentes étapes du projet (de la programmation à l'évaluation) et viendront interroger :

- les nouveaux enjeux d'aménagement,
- l'anticipation de la gestion et de l'entretien,
- l'association des citoyens.

## 3. Le partage temporel de la voirie

**Principe : faire varier dans le temps l'usage d'un espace par une affectation différenciée**

- Nombreux avantages : économie des ressources,
- diversité des usages en fonction des besoins, ...
- Impact sur l'aménagement : rendre l'espace lisible pour toutes les périodes, adapter les principes, respect PMR, limiter les équipements
- Choix à ce stade : rester dans le cadre réglementaire existant (pas d'expérimentation DSR)
- Systématiquement une phase d'expérimentation ou de test
- Rôle essentiel de la concertation, nécessaire pour une bonne appropriation (école, fermeture estivale, ...)



Source : CEREMA

## 3. Le partage temporel de la voirie

### Des fermetures temporaires en fonction de la vie locale

#### ➤ pour les marchés

Gare d'Anjou – St Sébastien sur Loire

- Suppression stationnement et fermeture voie les jours de marché
- Barrière manipulée par la police municipale



## 3. Le partage temporel de la voirie

### Des fermetures temporaires en fonction de la vie locale

#### ➤ pour une piétonisation temporaire

Rue JJ Rousseau – Nantes

- Piétonisation estivale reconduite en 2021

Rue Joffre – Nantes

- Durant l'été : fermeture en soirée
- Déviation définitive ou temporaire de lignes de bus
- Des équipements simples
- Une appropriation immédiate



## 3. Le partage temporel de la voirie

### Des fermetures temporaires aux abords des écoles

➤ pour une piétonisation temporaire

Ecole Ledru Rollin – Nantes

- Fermeture 30 minutes le matin
- Manipulation par l'équipe scolaire
- Concertation importante avec l'école
- Une phase d'expérimentation avant pérennisation



### 3. Le partage temporel de la voirie

Les sites propres TC utilisés dans les deux sens en pendulaire  
Exemple : Chronobus C7, rue de Nantes



### 3. Le partage temporel de la voirie

Les sites propres TC utilisés dans les deux sens à vue



C7, route de Ste Luce



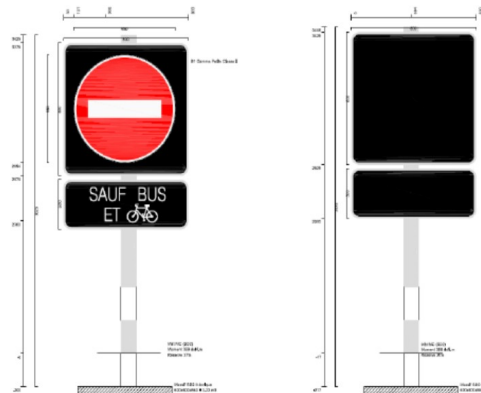
C3, rue Franklin





# 3. Le partage temporel de la voirie

## Les couloir bus temporels – Partage avec la circulation



Panneau à message variable



C9, rue de la Baugerie

### 3. Le partage temporel de la voirie

Les couloir bus temporels – Partage avec du stationnement



C9, rue du Grignon

## 3. Le partage temporel de la voirie

### Des expérimentations à l'étude à Carquefou

- > rue Bel Air (bus/stationnement)
- > rue Jeanne d'Arc / école (fermeture le matin)

