

Partager la rue  
pour créer



Plus de *confort* et de *sécurité*  
pour tous les usagers

[saintsebastien.fr](http://saintsebastien.fr)



Saint-Sébastien  
sur-Loire

## || Construire une ville apaisée respectueuse de chacun ||

Vous avez été nombreux à m'interpeller directement depuis 2017 sur des problématiques liées aux déplacements. Voitures qui roulent trop vite, mal garées, manque de continuité des pistes cyclables, trottoirs trop étroits, souhait de densifier l'offre de transport en commun... ces problématiques du quotidien sont souvent contradictoires d'un interlocuteur à l'autre. Néanmoins, face à l'urgence climatique et au souhait unanime d'avoir une ville plus apaisée et plus verte, nous avons engagé dès 2020 une réflexion profonde sur nos modes de déplacement à l'échelle globale du territoire communal.

Cette démarche co-construite, inédite à l'échelle de la métropole, a depuis plusieurs mois vu l'aménagement de sa première phase. Face aux nombreux retours, ce numéro spécial repose les enjeux et explications de la démarche. Loin de chercher à opposer les usages ou les riverains des rues, nous avons besoin de nous comprendre sans à priori. Forcément complexe et perturbante pour un grand nombre d'habitants, cette démarche n'en est pas moins pertinente par rapport aux objectifs posés. Elle est également vivante et doit être interrogée sur la base des évaluations et non uniquement des ressentis individuels. C'est à ce prix que nous pourrons construire une ville apaisée respectueuse de chacun !

**Laurent TURQUOIS**  
Maire de Saint-Sébastien-sur-Loire



# Les

La démarche a été entamée pour répondre à trois principaux objectifs :

1

### Réduire la vitesse des véhicules

C'est un souhait unanime des habitants de voir la vitesse se réduire dans les rues de la ville. Les aménagements visent cet objectif et feront l'objet de mesures régulières. La sensation de vitesse est également liée à la proximité entre la voie routière et le trottoir. L'élargissement des trottoirs et la végétalisation permettront également de réduire ce ressenti.

2

### Faciliter les mobilités douces tout en conservant des stationnements

La ville apaisée, c'est aussi accompagner les nouvelles mobilités. Jamais il n'y a eu autant de cyclistes et trotinettes sur la ville. Ils doivent bénéficier d'aménagements les plus sécurisés possibles tout en essayant de limiter au maximum la baisse du nombre de stationnements.

3

### Favoriser les espaces de rencontres en végétalisant les rues

Au-delà des modes de déplacement, nos rues doivent également être moins minérales et plus végétalisées. C'est un enjeu pour la qualité de vie qui doit permettre une meilleure connexion à la nature et une meilleure régulation des températures dans l'espace public.



# objectifs

## « ville apaisée »

### C'est vous qui le dites

Phrases entendues autour de la Ville apaisée

|| **Les voitures roulent trop vite dans ma rue.**

Il faut mettre des ralentisseurs. »

|| **Le trottoir est trop étroit.**

Je me sens en danger quand je marche avec ma poussette. »

|| **Je suis cycliste et j'ai failli me faire renverser dans la rue de la Libération.**

Attendez-vous qu'il y ait un accident pour faire quelque chose ? »

|| **De nombreux voisins ne respectent pas le stationnement alterné et ne ramassent pas leurs poubelles.** Que fait la police ? »

|| **Je suis commerçant et le manque de stationnements du quartier met en péril mon activité.** Quelles solutions avez-vous imaginées ? »

|| **Je suis pour mettre plus de pistes cyclables sur la ville.** Par contre, pourquoi faire passer la piste dans ma rue et non une rue parallèle que je trouve plus adaptée. Cela a supprimé du stationnement et oblige mes amis à se garer à plus de 300 m de mon domicile. »



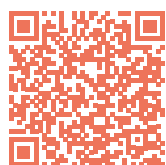
Retrouvez les réponses à toutes ces questions et davantage dans ce numéro

- Présentation de la démarche participative ..... p. 4
- Ce que disent les études ..... p. 6
- Les aménagements de ville apaisée ..... p. 8
- Ce que génèrent les aménagements ..... p. 10
- Les questions-réponses autour de Ville apaisée ..... p. 12





# Une démarche participative



Retrouvez ici le lien vers le document de diagnostic citoyen

**A**fin de repenser nos mobilités, citoyens, experts et représentants de la Ville travaillent depuis 2020 dans une démarche de co-construction pour une ville plus apaisée. Ensemble, ils ont échangé pour penser nos déplacements en s'appuyant sur les études d'impact et retours d'expérience de villes similaires. En effet, si l'espace public est contraint, il faut néanmoins trouver des leviers permettant la cohabitation entre tous les modes de déplacements. En parallèle d'une phase de diagnostic réalisé de septembre 2020 à mars 2021 par la société ARCADIS (comptages de véhicules, accidentologie, relevés de vitesse, fréquentation des parkings, des types de mobilités utilisées, etc), 30 associations et conseils consultatifs se sont régulièrement réunis pour des ateliers ou balades exploratoires. Ce panel a suivi la démarche jusqu'à son terme. Ce travail, complété d'une enquête ouverte à tous les citoyens, a permis de recueillir plus de 450 remarques sur le projet. Ces contributions ont aussi permis au bureau d'études d'adapter les propositions. Retrouvez toute l'info sur [saintsebastien.fr](http://saintsebastien.fr), rubrique ville apaisée.



Les associations participantes



Les communications et réunions faites sur le projet



Les réunions publiques faites sur ce sujet

## Co-construction citoyenne de

Rapport technique et études préalables par Arcadis et Nantes Métropole

Diagnostic du panel citoyen + Appel à contribution des habitants

CO-CONSTRUCTION des scénarios (experts + panel)



Suite des expertises techniques et priorisation des aménagements

Mai à octobre 2023  
7 réunions publiques

2020

Oct. 2021

Fin 2021

Fin 2022

Début 2023

Été à novembre 2023

Préfiguration des aménagements

# Bon à savoir

## UN PANEL CITOYEN

Nous avons fait le choix de travailler avec un panel d'habitants très large et représentatif. Ces habitants se sont investis à hauteur d'une trentaine d'heures de travail collectif. Pour avoir du sens, la réflexion doit être menée à l'échelle de la ville et non d'un quartier. Une acculturation était nécessaire à ces sujets techniques. Toutes les décisions n'ont d'ailleurs pas obtenu un consensus et les élus ont dû trancher certaines orientations.

## LE QUESTIONNAIRE AUX HABITANTS

En octobre 2021, tous les habitants ont pu s'exprimer au travers d'un questionnaire. Il a permis de collecter plus de 450 remarques sur tous les thèmes de ville apaisée. Elles ont ensuite fait l'objet d'une analyse.



## LES RÉUNIONS DE RIVERAINS

Les aménagements spécifiques ont été présentés en réunion publique. Certains aménagements ont pu évoluer suite à ces échanges. Les sens uniques sont actuellement en phase d'appropriation. Ils feront l'objet d'une évaluation participative à laquelle seront associés les riverains.



# la ville apaisée

Appropriation

Janvier Printemps  
2024 2024



Orientations 2024

Réunions publiques de restitution des évaluations et de présentation des esquisses (6 mois avant le début des travaux définitifs dans chaque rue)

Date de pérennisation des rues

2024

Rue de la Commune de 1871

1<sup>er</sup> semestre 2025

Rues des Déportés et du Petit Anjou

D'ici à 2026

Rue de la Profondine  
Rue de la Libération

# Ce que disent les études



## Quelques conclusions du panel citoyen

**Pour emmener mes enfants à l'école en vélo j'ai dû aller faire du repérage, essayer différents itinéraires et m'adapter aux discontinuités. Le trajet n'est donc pas aussi direct qu'il pourrait l'être.**

FPCE du Douet

- Une ville qui n'a pas été pensée pour la voiture ... Mais dans laquelle celle-ci a pris toute la place.
- Une commune tranquille avec « peu de problèmes » de sécurité routière ... Où règne pourtant un sentiment d'insécurité pour les piétons (trottoirs trop étroits) et les deux-roues (manque de continuités d'aménagements cyclables).
- Un lien entre climat et déplacement peu partagé dans la population et qui nous engage pourtant à long terme.
- De nombreux chemins de traverse existants mais souvent méconnus.
- Une ville très minérale mais qui comporte de nombreux espaces verts à mettre en lien.
- Les abords des écoles sont des espaces où cohabitent toutes les formes de mode de transport. Ils impactent la vie des quartiers et sont source de changement d'habitude.
- Une ville labyrinthe avec un manque de hiérarchisation des voies.

Schéma issu du travail du panel citoyen



**Des éléments peuvent paraître contre-intuitifs par rapport au ressenti des habitants. Notamment au niveau de l'origine du trafic routier. C'est l'intérêt de ces études de déconstruire certaines représentations.**

Société Arcadis

## Quelques éléments de l'étude de circulation et de stationnement Nantes Métropole/Arcadis

- Le territoire est organisé autour de pôles de proximité (Centre, Martellière, Douet). La hiérarchisation des voies est peu lisible et génère du trafic sur des voiries inadaptées.
- Quelques points de transit importants sur la ville : Pont Senghor-Gréneraie-porte de Basse-Goulaine.
- Répartition inégale sur les contraintes de stationnement sur la ville.
- Des secteurs problématiques identifiés à travailler en priorité.
- Les réseaux cyclables ont de nombreuses discontinuités.

## Focus sur le trafic à Saint-Sébastien

### Moins de 1/4 du trafic

est généré par du transit (habitant extérieur au territoire traversant la ville). L'essentiel (plus des 3/4) est généré par les habitants de Saint-Sébastien.

### 60 % des déplacements

sont effectués par des habitants à l'intérieur de la ville.

Étude réalisée par Arcadis par relevé de plaques minéralogiques.



## Quelques chiffres sur la mobilité



**34 %** des voies possèdent désormais un aménagement vélo. Ces aménagements représentent **43 km** et ont doublé depuis 7 ans.



La ville possède **5 lignes de transports en commun**  
**1** ligne de Chronobus C9 - Nantes Basse-Goulaine  
**3** lignes de bus classique 27, 28, 30  
**2** stations de busway Ligne 4 - Nantes-Vertou  
**Ils sont gratuits le week-end** et de nombreux tarifs adaptés à votre situation existent.



**2 navettes de transport solidaire** proposées par le pôle Solidarités de la Ville, sont destinées aux personnes ayant des difficultés pour se déplacer. Elles circulent **5 j/7** pour accompagner les bénéficiaires.



La ville possède **2 gares TER** permettant de se rendre à Nantes en **5 minutes**



# Les aménagements

## Les orientations

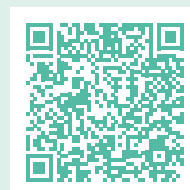
### du panel citoyen et des experts

Cette concertation a permis d'établir des priorités pour un nouveau plan de circulation sur l'ensemble de la commune :

- **Le passage en sens unique de plusieurs voies structurantes ;**
- **Des aménagements cyclistes sécurisés et favorisés ;**
- **Une végétalisation d'espaces publics et des réaménagements de voirie** (création de zones de rencontres, aménagements de voies cyclables, réfection de nombreux trottoirs) ;
- **Passage en zone 30 km/h d'une grande partie de la Ville**

Le déploiement a débuté cet été 2023 et s'étalera jusqu'en 2030. La première phase d'aménagements en juillet a consisté en **la mise en sens unique des rues de la Commune, des Déportés/Petit Anjou**, puis cet automne d'une **partie des rues de la Libération/Maurice Daniel, rues de la Croix Sourdeau** (tronçon rue de la Saône), **du Bois des Michées et de la Profondine**. Ces mises en sens unique s'accompagnent de l'application du 30 km/h sur ces tronçons ainsi que d'aménagements cyclables pour sécuriser et faciliter les déplacements doux. **Dans un second temps, les trottoirs seront élargis et une végétalisation sera envisagée.**

Des changements ont aussi été apportés **rues du Patis Brûlé/Croix Bine** avec la création d'un chaucidou pour les cyclistes, la suppression de places de stationnement pour élargir les voies de circulation et la vitesse réduite à 30 km/h.



Retrouvez ici le lien vers le plan de déplacement définitif





## Des aménagements en phase d'appropriation

Tous ces aménagements, déployés progressivement par Nantes Métropole, sont temporaires. Une évaluation sera menée au printemps 2024 sur chaque rue concernée afin d'évaluer le fonctionnement, la sécurité des usagers (voitures, vélos, piétons, transport en commun), la signalisation... La pérennisation se fera à l'issue de cette évaluation (voir calendrier p.5).

## Passage à 30 km/h

Le déploiement du 30 km/h se fera par zone à compter de l'été 2024. Il concernera l'intégralité de la ville à l'exception de la Route de Clisson, des Pas Enchantés et des rues traversées par le C9. La priorité à droite deviendra la règle et permettra de faire ralentir la vitesse. Cela a déjà été expérimenté dans de nombreuses villes (Nantes, Rennes, Lille, Clermont-Ferrand, Lyon, Bordeaux,...) avec des résultats positifs.

# Ce que les aménagements génèrent

## Un partage plus équitable de l'espace public

Il ne s'agit pas de favoriser le vélo au détriment de la voiture (43 km de voies cyclables sur 127 km de voirie, soit 34 % de la ville aménagée pour les vélos) mais de sécuriser l'ensemble des modes de déplacement. Les voitures peuvent rouler sans être obligées de slalomer entre les véhicules garés ou de circuler dans les 2 sens d'une rue trop étroite. Les déplacements doux sont sécurisés par les bandes cyclables. Les piétons peuvent marcher sur des trottoirs plus larges. Les différents petits sens uniques (sans voie cyclable) sont pensés pour réguler la circulation et éviter que les véhicules puissent passer par les rues transverses.

## Plus de végétalisation

L'aménagement définitif des rues passées en sens unique doit apporter la possibilité de végétaliser et favoriser ainsi la baisse des températures avec plus de nature en ville.



Projection d'un aménagement avec végétalisation rue de la Profondine.

## Moins de bruit et de pollution

Le trafic routier génère bruit et pollution. En réduisant la vitesse et le trafic, les bénéfices se feront sentir sur la qualité de vie.

## Places de stationnement

70 places de stationnement ont dû être supprimées sur l'ensemble de ces aménagements. Ils ont permis la création de pistes cyclables. Ils doivent être compensés à long terme par les changements d'habitude (voitures remplacées par les transports en commun et le vélo). Pour indicateur, il existe 1 000 places de stationnement dans le centre-ville dans un rayon de 300 mètres autour de l'église (hors parking R. Massé).

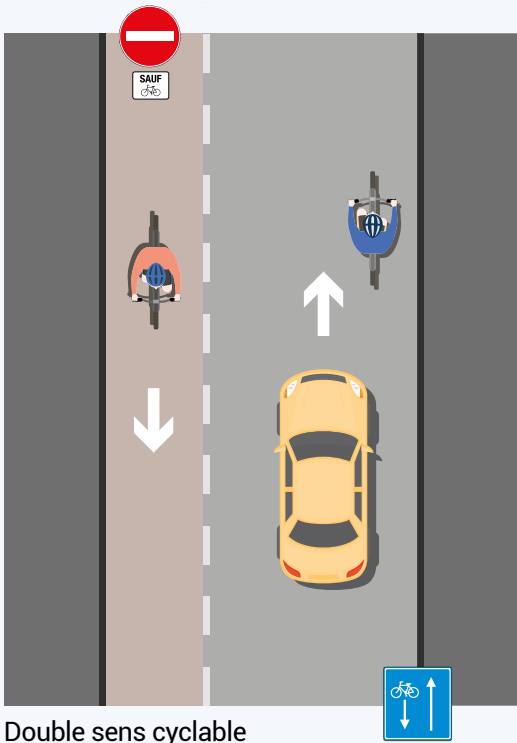
## Gain en sécurité

Selon la Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), la baisse de la vitesse à 30 km/h permet en moyenne de réduire d'un quart le nombre d'accidents corporels, et plus de 40 % d'accidents graves et mortels.

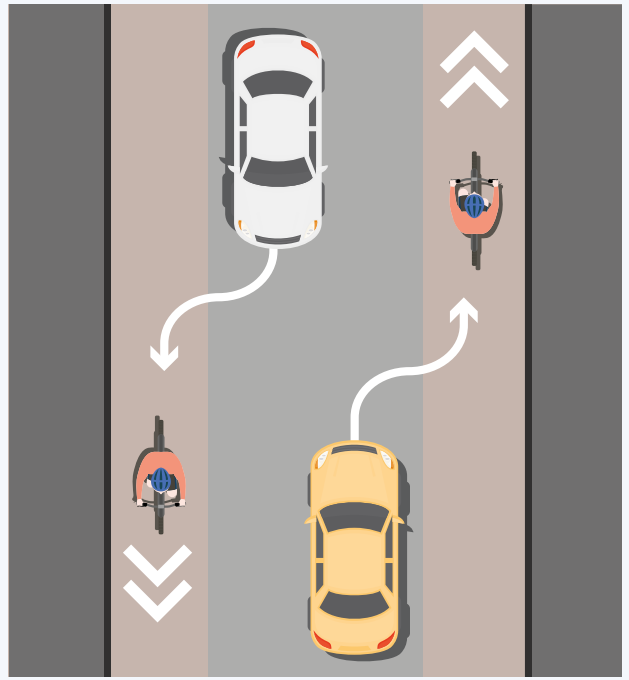


## Rappel de quelques règles de cohabitation vélo/voiture Double sens cyclable, chaucidou, piste cyclable bidirectionnelle, sens unique « tête-bèche » : comment ça marche ?

- Dans plusieurs voies à sens unique, **un double sens cyclable a été instauré**. La règle est que le cycliste, contrairement à l'automobiliste, peut emprunter le sens interdit, une piste lui étant réservée. En revanche, dans le sens de la circulation, le cycliste comme l'automobiliste empruntent la même voie. C'est par exemple le cas rue de la Commune.
- **Les chaucidou** (rue du Général de Gaulle par exemple) : quand un véhicule emprunte un chaucidou, il roule sur une voie centrale banalisée, bidirectionnelle et entourée de deux couloirs signalés par un marquage au sol. Ces deux axes latéraux d'une largeur d' 1,5 mètre environ, sont dédiés aux cyclistes. Lorsque deux véhicules motorisés se croisent et en l'absence de cyclistes, ils ont l'autorisation de rouler à cheval sur ces voies.



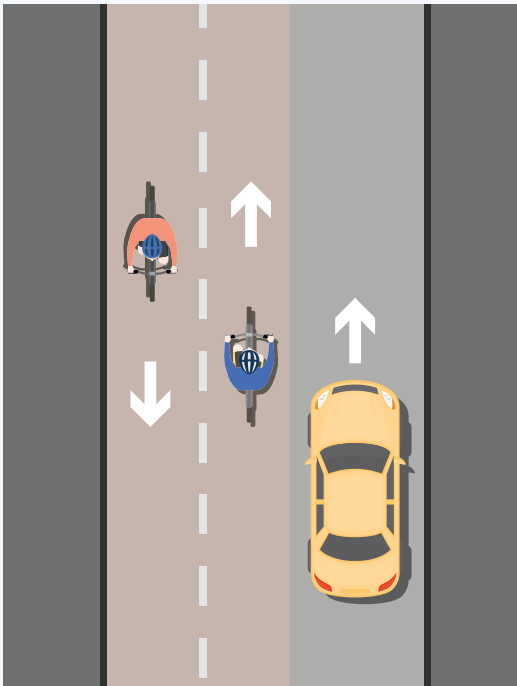
Double sens cyclable



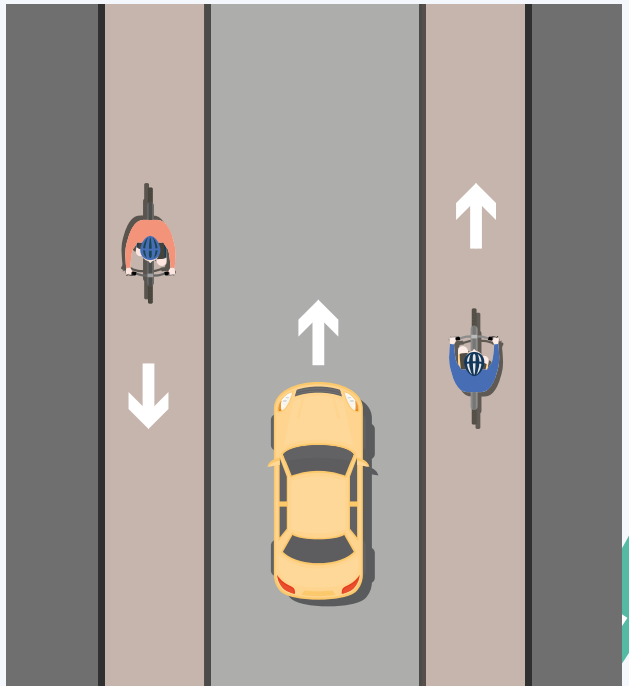
Chaucidou

○ **Les pistes bidirectionnelles** (rue de la Profondine par exemple) : les cyclistes circulent du même côté de la voie, un marquage au sol permet de séparer les sens de circulation.

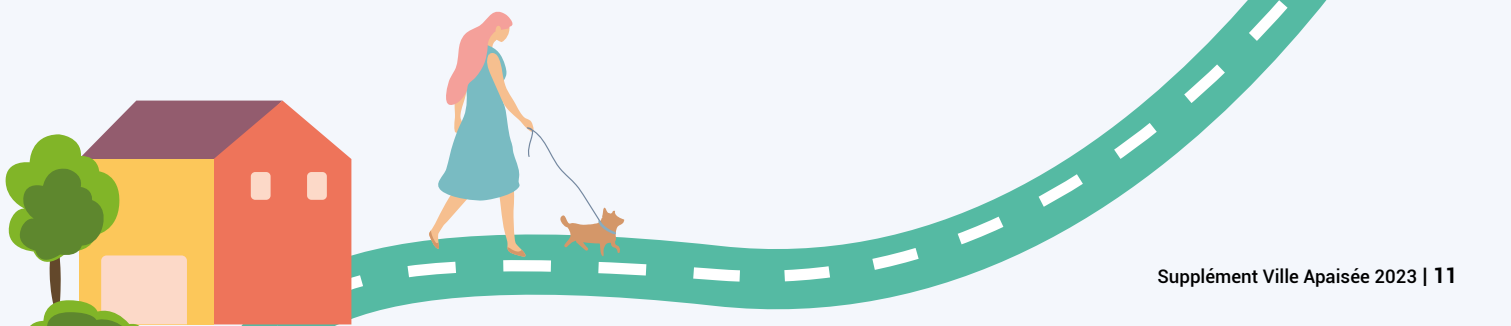
○ **Les sens unique « tête bêche »** (rue de la Croix Sourdeau) les cyclistes circulent de chaque côté de la voie, les voitures prennent l'axe central.



Piste bidirectionnelle



Sens unique tête-bêche



Nous

# répondons à vos questions



## Vous nous avez posé vos questions sur le thème de la Ville apaisée

### 1 Pourquoi y a-t-il des plots le long des trottoirs rue de la commune ?

Ils servent à matérialiser la taille des futurs trottoirs. En attendant les travaux définitifs, ils sécurisent et permettent l'appropriation de cet espace.

### 2 Pourquoi la rue de la Profondine est-elle passée en sens unique alors qu'elle est très large ?

Elle était importante dans le schéma global de continuité cyclable Est/Ouest avec notamment, la desserte d'équipements : école, gymnase, terrain de foot et piscine. Sa grande largeur permet d'aménager une piste bidirectionnelle, de pouvoir agrandir les trottoirs et de planter de la végétation.

### 3 Pourquoi ce sens de circulation rue de la Libération ?

Le sens de cette rue a été longuement débattu avec le panel et les experts. Le choix a été de retenir la proposition d'une partie du panel. Les premiers retours semblent indiquer que le sens choisi n'a pas d'impact sur la fréquence du C9. Cet aménagement fera l'objet de retours et d'une étude par le cabinet expert.



### 4 Le 30 km/h est souvent peu respecté, comment faire ?

Le passage à 30 km/h s'accompagnera d'aménagements légers destinés à faire baisser la vitesse. Comme, par exemple, avec la généralisation des priorités à droite aux carrefours, hormis sur les voies structurantes. Partout où il a été déployé, il a fait baisser la vitesse. La Ville pourra également procéder à l'installation de radars pédagogiques et de contrôles routiers.

### 5 Pourquoi supprimer du stationnement alors que la rue passe en sens unique ?

La Loi d'Orientation des Mobilités a introduit de nouvelles prescriptions concernant la taille et l'emplacement du stationnement sur la chaussée, ce qui oblige, selon les rues, à réduire le stationnement. Par ailleurs, à d'autres endroits, la suppression de places vise à mieux protéger les piétons et cyclistes. Les choix ont toujours été orientés de manière à conserver au maximum le stationnement.

### 6 C'est très difficile de se déplacer en fauteuil roulant ou avec une poussette. Allez-vous élargir les trottoirs ?

Dans les rues qui passeront à sens unique, partout où cela sera nécessaire, les travaux définitifs prévoient un élargissement des trottoirs.

### 7 Quel type de végétalisation sera mis en place ?

Partout où cela sera possible, des arbres seront plantés afin de lutter contre les îlots de chaleur. Sur certains sites, en raison de la présence de réseaux souterrains (conduites d'eaux, câbles électriques, etc.), la végétalisation sera limitée à des plantes basses ou arbustives.

### 8 Pourquoi avoir mis en place les écluses rue de la Croix Bine ?

Elles ont été installées suite à une réunion avec les riverains de la rue. L'objectif étant de réduire la vitesse sur cet axe. Très rapidement, cet aménagement a posé de nombreuses difficultés et a été retiré.

### 9 L'objectif affiché est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Pourtant je dois faire plus de trajets en voiture avec tous ces sens uniques. Où est le bénéfice environnemental ?

Les nombreuses études menées dans les villes ayant entamé des démarches similaires ont prouvé que nous pouvions espérer un changement d'habitude (moins de voiture) pour environ 20 % des habitants sur le long terme. Même avec seulement 5 à 10 %, les émissions seraient compensées. Le bénéfice global est largement positif pour l'environnement mais aussi en terme d'encombrement de l'espace public, avec une diminution du nombre de voiture par foyer (moyenne de plus de 2 véhicules par foyer à Saint-Sébastien). Enfin, le choix des sens uniques a été réalisé si et seulement si une voie parallèle existait à proximité.

### 10 Pourquoi faire des sens uniques qui s'opposent ?

Un des objectifs était également d'éviter les shuntés (couper par des petites rues entre deux axes principaux). Des applications comme Waze proposent ce type d'itinéraire. Cela va permettre de limiter les circulations de transit (personnes ne faisant que traverser la ville). Ce trafic de transit sera ainsi soit ramené sur nos axes principaux soit détourné sur d'autres axes métropolitains adaptés en-dehors de Saint-Sébastien.

### 11 Quelle solution de stationnement pour les clients des commerces de proximité ?

Pour les commerces impactés par un sens unique, des places de stationnement peuvent être transformées en zone bleue si nécessaire.



Retrouvez toutes les questions dans la foire  
aux questions du site de la Ville

Comment

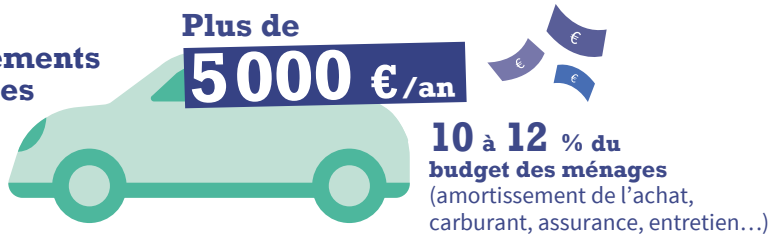
# se déplacer autrement et moins cher ?

Les transports sont responsables de 35 % des émissions de CO<sub>2</sub> et le trafic routier y est pour beaucoup, alors quelles solutions pour les déplacements quotidiens ?

## LA VOITURE PÈSE LOURD SUR LE BUDGET ET LA SANTÉ

**74 %** des déplacements motorisés des habitants

de Nantes Métropole sont effectués seul dans sa voiture



**55 %** des déplacements réalisés par les habitants de la métropole nantaise font moins de **3 km**

## PLACE AUX MODES ALTERNATIFS

**POUR LES TRAJETS LES PLUS COURTS**

**OBJECTIF 2024**

**9 %** des déplacements à vélo (3% aujourd'hui)



**QUELS AVANTAGES ?**

**C'est moins cher à l'usage**

10 km/jour  
= 100 €/an à vélo  
= 1 000 €/an en voiture

4 pleins d'essence  
= le prix d'1 vélo neuf

**C'est meilleur pour la santé**

**30** de vélo ou de mn marche quotidienne  
= **-30 %** de risque de maladie (cardio-vasculaire, cancer, diabète...)  
Lorsqu'on utilise les transports en commun, on marche déjà **27 minutes** en moyenne par jour !

# Qu'est-ce que l'éco-conduite ?

L'éco-conduite est un comportement de conduite citoyenne permettant de réduire sa consommation de carburant, de limiter l'émission de gaz à effet de serre, responsable du réchauffement climatique, et de diminuer le risque d'accident.

## CONSEILS POUR UNE CONDUITE ÉCO-RESPONSABLE



### Vérifiez la pression des pneus

Ne jamais oublier que des pneus sous gonflés, c'est **du carburant en plus et une moins bonne tenue de route.**



### Assurez-vous du bon état du véhicule

Un véhicule mal entretenu peut entraîner une **surconsommation de carburant pouvant aller jusqu'à 25 %.**



### Supprimez toute charge inutile

Pour consommer moins, privilégiez les coffres de toit aux galeries. N'oubliez pas de les démonter après utilisation sous peine d'une **surconsommation de 10 à 15 %.**



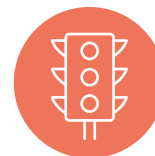
### Adoptez une conduite souple

Démarrez en douceur et passez sans attendre le rapport supérieur pour éviter les sur-régimes, qui occasionnent une **surconsommation de 20 %.** Anticipez les ralentissements : utilisez le frein moteur plutôt que la pédale de frein.



### Réduisez votre vitesse

10 km/h en moins permettent d'économiser jusqu'à 5 litres et de **réduire de 12,5 % (soit 12 kg) les émissions de CO2** sur 500 km.



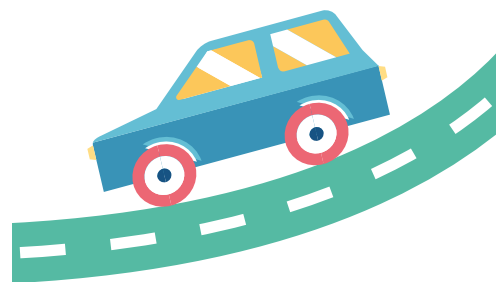
### Coupez le moteur lors d'un arrêt prolongé

Arrêter puis redémarrer un véhicule permet de consommer moins de carburant que de laisser tourner le moteur au ralenti plus de 20 secondes.



### N'abusez pas de la climatisation

La surconsommation de carburant des véhicules due à la climatisation peut atteindre 10 % sur route et 25 % en ville. **Moins de clim' c'est 15 % de CO2 rejetés en moins sur 100 km.**





**Retrouvez plus d'informations  
sur le site de la Ville  
saintsebastien.fr**



**----- CONTACT -----**

service Dialogue citoyen  
**[dialoguecitoyen@saintsebastien.fr](mailto:dialoguecitoyen@saintsebastien.fr)**

