

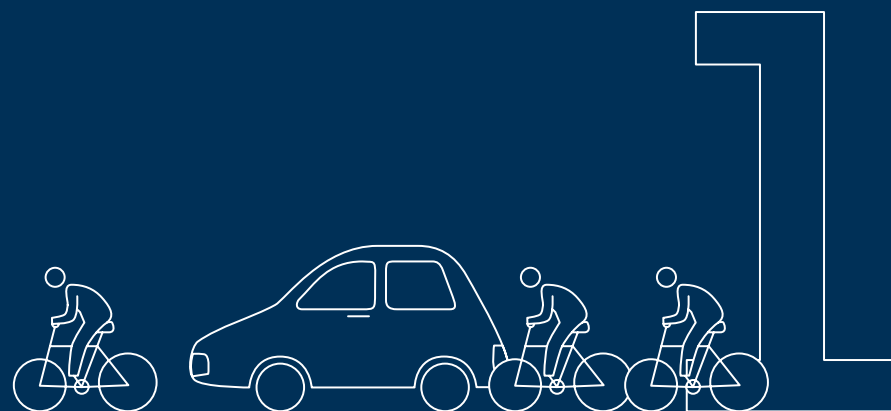
Animés par l'agence Vraiment Vraiment, les ateliers inventifs sont des temps d'échange outillés, qui permettent de se projeter dans un quartier encore inexistant afin d'en imaginer les usages et d'en incarner les modes de vie.

En effet, le quartier de Pirmil-Les Isles tente de répondre aux ambitions écologiques de la métropole. Un plan d'aménagement qui implique une transition dans les usages et les modes de vie : localité, partage, déplacements et distances réduites, mobilité douce, stationnement en silo, etc. Ces ateliers permettent de nourrir le projet urbain avec des propositions de services, d'outils, de programmation, d'équipements, de système ou de lieux qui traduisent des besoins directs du "terrain" afin d'améliorer le projet auprès des acteurs qui le conçoivent (le groupement de maîtrise d'œuvre, les professionnels de l'aménagement, de la construction, des services,

et les collectivités de Nantes Métropole, Rezé et Nantes). Cette collection de livrets est une synthèse du premier cycle d'ateliers inventifs de la concertation citoyenne. Le contenu de chacun des livrets (scénarios de vie, solutions, points d'attention) a été pensé et rédigé par les participants aux ateliers, puis mis en cohérence par Vraiment Vraiment. Il s'agit de rendre compte de la réflexion des citoyens participants, d'en assurer la traçabilité et de proposer des préconisations à l'issue de ces temps participatifs.

La métropole, les communes de Nantes et de Rezé, en collaboration avec Vraiment Vraiment et l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet urbain, s'engagent à étudier les propositions faites et la manière dont elles pourraient se traduire dans le projet urbain Pirmil-Les Isles. De premières décisions seront prises courant 2022.

# Que se passe-t-il entre ma portière, mon guidon et ma porte qui me facilite la vie?



Ateliers de concertation

Déc 2021  
n°1

# Pirmil Les Isles

Propositions  
citoyennes

1



ma rue  
mon quartier  
ma ville

À cheval sur Rezé et Nantes, la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Pirmil - Les Isles est un projet de renouvellement urbain intercommunal porté par Nantes Métropole. Avec 3300 logements et près de 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux, d'activités, de commerces et d'équipements, elle contribuera à l'accueil des nouveaux habitants attendus sur la métropole nantaise d'ici 2030, en faisant de la nature et du paysage les leviers du renouvellement du site. Ce quartier a pour ambition de mettre en place de nouvelles manières plus durables et plus responsables de faire et de vivre la ville, afin d'adapter notre territoire aux enjeux du réchauffement climatique.

Afin de questionner de manière la plus précise et concrète possible les futurs usages du quartier de Pirmil-Les Isles, la métropole, les villes de Rezé et de Nantes ont souhaité ouvrir une nouvelle étape de concertation avec les citoyens, habitants du territoire.

La méthode de concertation s'appuie sur des questions ancrées dans le quotidien des participants. 15 questions ont émergé suite à la phase de diagnostic réalisée début 2021 par des enquêtes de terrain et des échanges avec les concepteurs du projet et les élus. L'étape de concertation qui se déroule de septembre 2021 à février 2022 propose d'imaginer le mode d'emploi du quartier en inventant les futurs usages du quotidien, qui n'existent aujourd'hui qu'au travers d'un plan d'aménagement. Pour cela, le premier cycle de cette concertation travaillera sur 5 premières questions.

#### **Question 1 : Que se passe-t-il entre ma portière / mon guidon et ma porte qui me facilite la vie ?**

**Question 2 :** Je travaille/j'étudie en dehors de Pirmil-Les Isles, quels projets collectifs permettent de créer du lien avec mes voisins ?

**Question 3 :** Je suis un dirigeant d'une petite structure, qu'est-ce que je gagne à m'installer à Pirmil-Les Isles ?

**Question 4 :** Qu'y a-t-il dehors qui me donne envie de ne pas m'y garer ?

**Question 5 :** Comment manger local et de saison devient aussi facile pour tous et toutes que mes pratiques actuelles ?



Premier atelier du cycle de la question 1, le 22 septembre 2021

**IL Y AURA UNE DIFFÉRENCE  
ENTRE CEUX QUI ONT  
CHOISI DE VENIR VIVRE ICI  
ET LES AUTRES**

# Comment se déroule un cycle d'atelier ?

Répondre à une question c'est participer à 3 ateliers inventifs complémentaires.

## L'atelier 1 : Qu'est ce qu'on trouve dans le quartier pour répondre à la question?

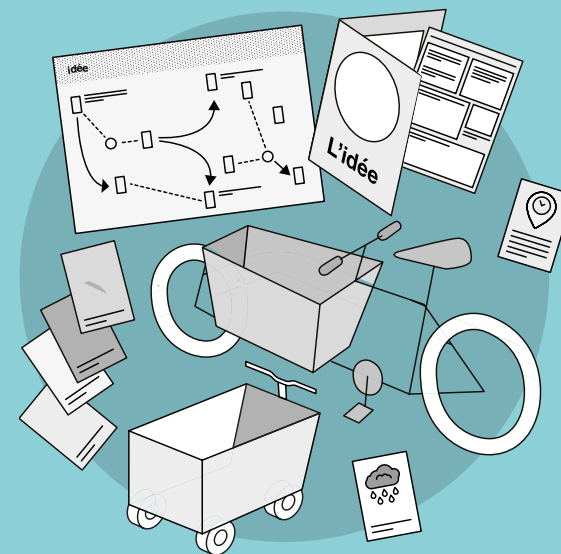
Le premier atelier a pour objectif de générer des idées en partant d'un objet totem défini en amont. Ces objets sont des outils «à réaction» qui vont aider les participants à se projeter dans des usages.

## L'atelier 2 : Quand est-ce que j'aimerais l'utiliser?

Le second atelier est un temps d'exploration des propositions imaginées au précédent atelier. Il permet d'approfondir les possibilités, les modes d'usages, les conditions de réussite.

## L'atelier 3 : Comment ça marche?

Enfin, le dernier atelier permet d'ancrer ces idées à l'échelle du quartier et d'en détailler les fonctionnements.



## Dates et lieux :

Le 22 septembre 2021 à Transfert puis les 14 et 21 octobre 2021 à la Maison du Développement Durable de Rezé.

**Objet totem :** Une charrette pliable

**Nombre de participants :** 14

## Profil des participants :

Entre 25 et 75 ans et habitant à Pirmil, Rezé ou l'île de Nantes. Ils sont directeur d'entreprise, réparateur de vélo, fleuriste, architecte, menuisier, membre d'une association de cycliste urbain, résidents d'un habitat participatif, actif, retraité, sans emploi, parents, grands-parents, aidant, mobile, en situation de mobilité réduite, membre de commission ou d'association de voisins.



# Index des scénarios imaginés par les citoyens

Et si on n'avait plus besoin de stationner sa voiture en bas de son immeuble

---

11

Et si on pouvait simplifier et sécuriser au maximum les trajets à vélo

---

19

Et si on pouvait aider les habitants chargés dans leurs trajets sans voiture

---

27

Et si on pouvait rendre facilement accessible les immeubles quand on est à vélo

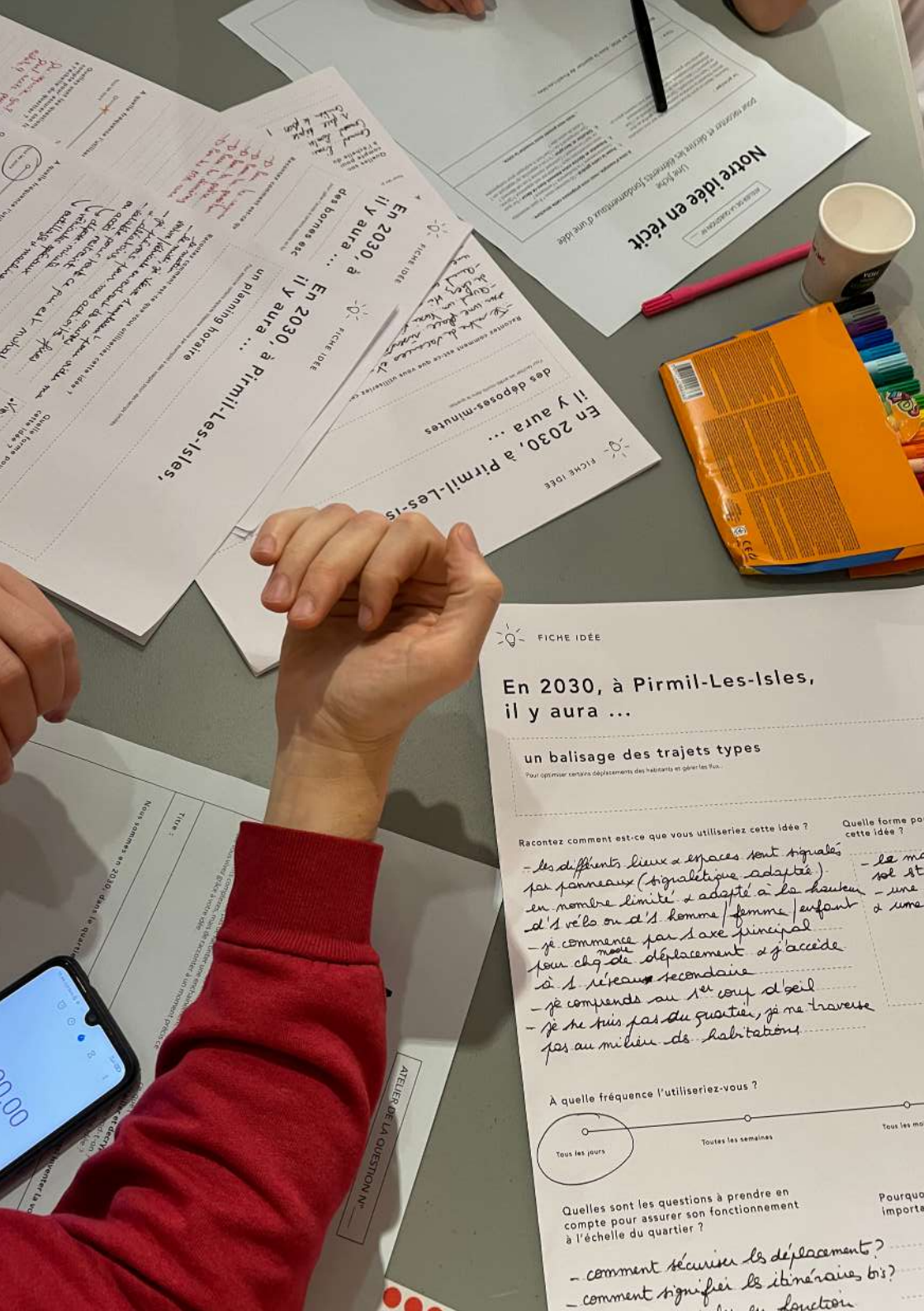
---

39

Et si on devait pallier à l'impossibilité de se faire livrer directement chez soi

---

51



# Scénario n°1

Et si on n'avait plus  
besoin de stationner  
sa voiture en bas de  
son immeuble au  
quotidien

17/10/2027  
20h30

Axel, père de 3 enfants, revient avec son plein de courses pour un mois. La veille, il a réservé la place dépose-minute de son immeuble sur le planning (24 heures à l'avance), celle allouée aux voitures partagées du quartier. Le régisseur leur a confirmé qu'au moment venu, entre 19h et 19h30, ils pourraient abaisser la borne escamotable. Le régisseur doit être prévenu avant midi pour programmer les badges des personnes qui souhaitent utiliser ce service.

En rentrant des courses, Axel présente son badge à la borne qui l'abaisse. La voie est libre et Axel peut y arrêter sa voiture pendant 30 minutes, le temps de décharger ses courses et de les poser en lieu sûr dans les casiers de stockage sécurisés en bas de son immeuble. Il rend la voiture partagée à l'heure sans pénalité au parking silo et reçoit un message du régisseur remerciant d'avoir eu recours au service sans abus, il confirme donc qu'aucune pénalité ne sera formulée.

#### Planning des places de stationnement

Digital ou papier, il est accessible en ligne ou dans les espaces communs du quartier (conciergerie, espace pour tous, hall d'immeuble...). Il permet de réserver des places dépose-minute pour les cas exceptionnels (installation d'équipement, déménagements encombrants...). Il comprend tous les services limités mutualisés ou à accès restreint (dépose-minute, véhicules spéciaux, outillages et machines).

#### Accessibilité

Il est nécessaire de prévoir autant de places pour personnes à mobilité réduite (PMR) que de logements spécifiques, voire davantage pour permettre aux PMR extérieures à la zone de s'y garer dans le cadre de relations familiales, sociales, d'activités de loisirs ou de travail.



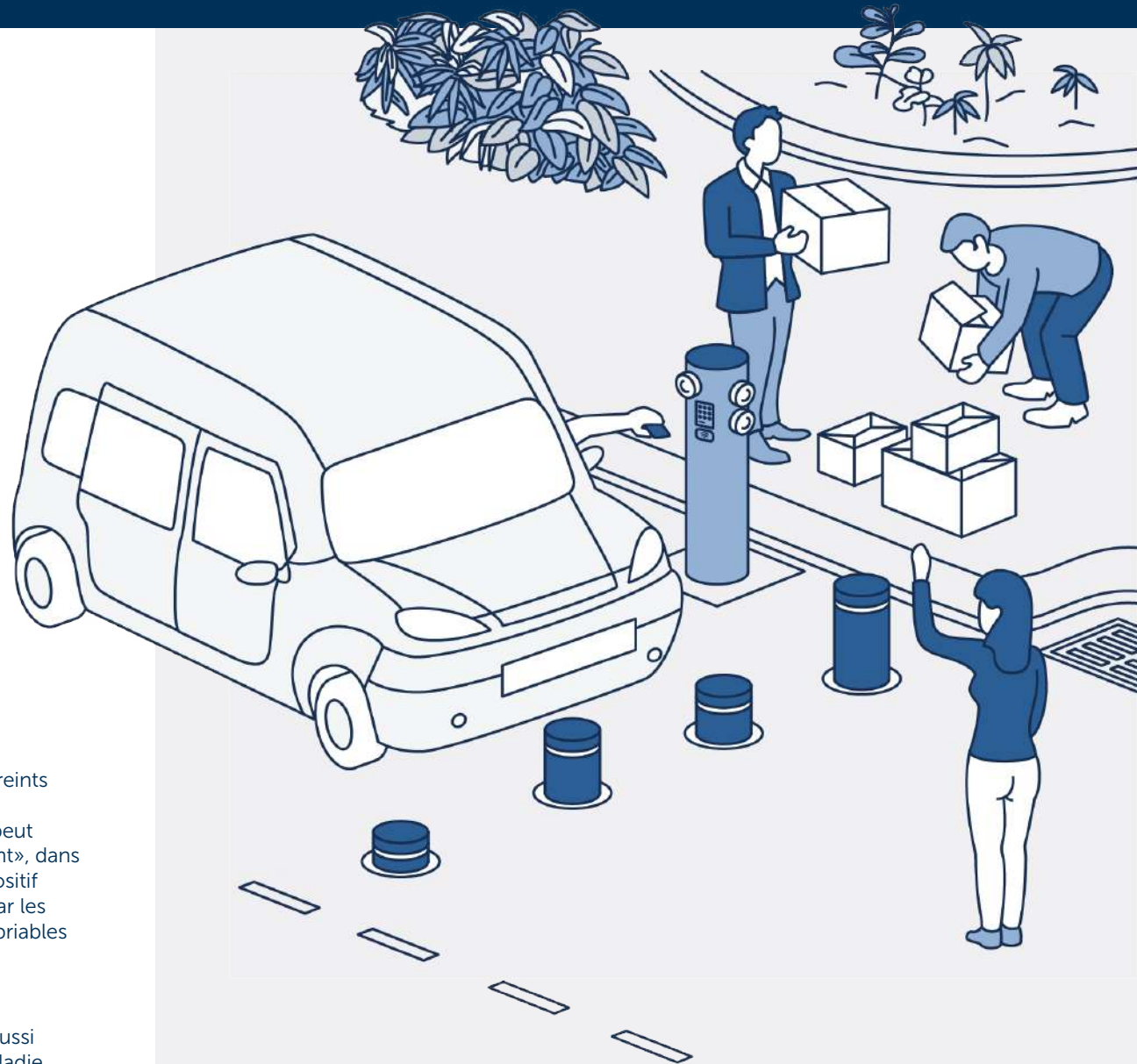


#### Borne escamotable par badge

Dispositif de contrôle et de gestion des flux des accès restreints (urgences médicales, police) mais aussi pour des services «privilegiés», réservés aux habitants du quartier. La borne peut s'abaisser pour un temps limité grâce à son «badge habitant», dans le cas d'un déménagement par exemple. Il s'agit d'un dispositif nécessaire pour éviter l'envahissement de certaines rues par les voitures et pour s'assurer qu'elles soient apaisées et appropriables par les habitants.

#### Accessibilité

Il se peut que ce soit un dispositif excluant les PMR, mais aussi les personnes âgées vieillissantes, les personnes que la maladie ou l'accident "handicape" même temporairement. Les accès aux stationnements réservés PMR ne doivent absolument pas être limités, ni par des horaires, ni par des badges, ni par des bornes.







#### Casiers individuels de stockage sécurisés

Ils sont un point d'étape entre son guidon et la porte de son appartement : par exemple pour y déposer courses et colis lourds dans le hall de son immeuble, avant d'aller garer sa voiture au parking en silo. Ces casiers sont sécurisés, propres, bien isolés et faciles d'utilisation (code ou badge). Ces espaces peuvent être personnels, réservés, partagés...

#### Accessibilité

Des systèmes adaptés pour les personnes en situation de déficiences visuelles ou auditives. Utilisation de l'audio ou du braille pour les explications d'utilisation.

## Scénario n°2

Et si on pouvait  
simplifier et sécuriser  
au maximum les  
trajets à vélo

04/09/2023

20h30

Dans le quartier, garer son véhicule n'est possible que dans les deux parkings silo à 200 ou 300 mètres des lieux de vie. Céleste veut se rendre à la piscine avec ses enfants. Leurs amis sont à 30 minutes en voiture et quand ils arrivent dans le quartier, ils bifurquent en suivant le parcours balisé «eau et loisirs» jusqu'au parking de la piscine. Ils ne traversent aucune rue résidentielle.

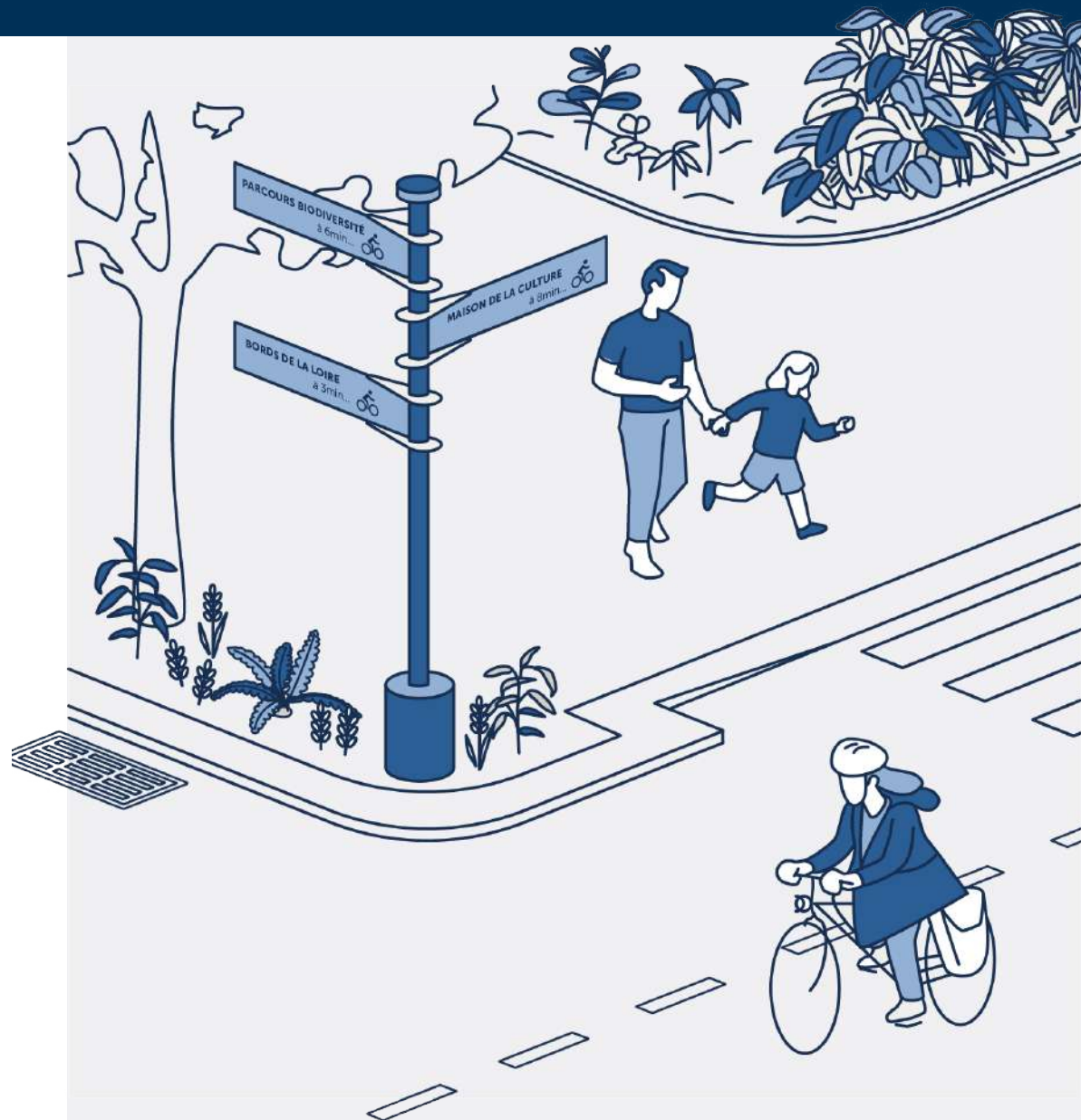
Céleste et ses enfants sont à 5 minutes en vélo. Syvane s'assoit dans la side-car accrochée au vélo de sa mère. Ils empruntent les larges voies spéciales pour modes doux et quittent leur rue pour rejoindre le grand axe dédié aux vélos. Si une panne arrive, ou qu'un pneu crève, les points de réparation du quartier permettent de se remettre à neuf et de repartir. À la piscine, ils entrent dans le parking à mob'douces grâce à leur badge habitant pour s'y garer. Leurs amis ont aussi réservé des places pour leur vélo pliable.

### Balisateur des trajets

La signalétique dans le quartier conduit vers des usages, des aventures et des découvertes. L'emplacement et la programmation du quartier invitent à créer une dynamique de déplacements entre les lieux communs, culturels, sociaux... Suivre les parcours de « balades en bords de Loire », « découverte de la flore » ou encore « loisir et eau » permet de découvrir d'autres aspects du quartier. Ce dispositif permet aussi de faire du quartier un lieu de passage attractif pour les personnes non résidentes du quartier.

### Accessibilité

Adapter la signalétique pour tous, utiliser des plans en relief dans différents lieux de passages stratégiques. La hauteur de référence des panneaux est une hauteur « à vélo ». Il est important de prévoir aussi une signalétique FALC (facile à lire et à comprendre) pour être accessible et inclusif. Les PMR ont réellement des difficultés à se mouvoir, qu'elles soient en fauteuil roulant ou à pieds, et plus on raccourcira leurs trajets, mieux elles pourront se consacrer à leurs différentes activités. Les voies piétonnes et cheminements doivent être accessibles aux fauteuils roulants et donc ne présenter aucune marche, ni dénivelé, ni dévers.



#### Parking mob'douces

Pour pouvoir stationner près des points d'intérêt et des logements, des parkings/locaux sécurisés sont mis à disposition des habitants et des visiteurs. Ces lieux comprennent des espaces pour tous types de vélo ou autres mobilités douces et des points de recharges pour les véhicules électriques. Dans cet espace, certaines places sont attitrées, d'autres sont partagées entre habitants et professionnels. Par exemple, dans les immeubles de logements ayant des activités en rez-de-chaussée, un commerçant en journée peut partager sa place avec un habitant de l'immeuble la nuit.

#### Accessibilité

Un accès sécurisé 24h/24h et des espaces limités à certains types d'utilisateurs (habitants/professionnels). Il y a certes des règles en matière de stationnement PMR (surface, proportion de 2% dans chaque zone, localisation, accès ...), mais il paraît important de les positionner le plus judicieusement possible en fonction des besoins et des usages des personnes concernées.





#### Point de réparations et dépannage

Disposés un peu partout dans le quartier, à des endroits stratégiques, ces points de réparation et dépannage permettent aux usagers de ne jamais se retrouver dans une situation inconfortable lorsqu'ils se déplacent en mobilité douce. Ils mettent à disposition pompe à vélo, écrou et pince, patch crevaisson... S'ajoute à ça un service d'urgence (bouton rouge) qui appelle directement la maison du vélo pour un dépannage express. Ce dispositif pourrait également être géré par une association habitante et chapeauté par la conciergerie.

#### Accessibilité

Chaque point dispose aussi d'un guide d'utilisation des outils dans une version accessible à tous. Un guide de réparation illustré permet d'assister les usagers lors de leur arrêt. Un numéro d'assistance par téléphone est aussi disponible pour aider l'utilisateur dans son diagnostic puis sa réparation, si possible.



## Scénario n°3

# Et si on pouvait aider et soutenir les habitants chargés dans leurs trajets sans voiture

16/01/2026  
12h30

Comme tous les lundis, Sacha descend de son immeuble pour aller faire ses courses. Une Rosalie l'attend en bas de chez lui avec ses trois co-pédaleurs habituels. Ensemble, ils vont à la Sauge pour acheter des légumes puis au CHU pour travailler. Ce matin, il vente et il pleut alors les pédaleurs apprécient d'autant plus le toit et l'assistance électrique de leur Rosalie pour arriver à leur travail au sec. En chemin, ils croisent un vélobus qui se rend à l'école.

À l'arrivée, ils garent leur Rosalie sur une place de parking où ils la retrouveront le soir, en l'état. Au retour, ils emmènent avec eux plusieurs passagers dont une petite fille et sa grand-mère assises sur la plateforme arrière. Le dernier co-pédaleur dépose la Rosalie à sa place dans le parking silo et en profite pour récupérer son coupe-vent dans son casier sécurisé avant de rentrer chez lui en utilisant les charrettes disponibles en libre-service dans la rue.

#### Rosalies en libre-service

Mise à disposition de rosalies, des véhicules à pédale pour transporter plusieurs personnes en même temps. Les rosalies peuvent être en libre-service, placées près des sorties des transports en commun ou des parkings silo. Elles peuvent devenir des engins partagés, garés chez les habitants du quartier. Elles sont utilisées dans le cadre de trajets intermédiaires à plusieurs (en famille par exemple) entre le parking-relais et le domicile. Aussi, en cas d'intempéries, ces véhicules couverts sont une bonne alternative pour rejoindre son point d'arrivée. Un système de gestion en ligne complète ce dispositif pour laisser la possibilité aux usagers de visualiser les rosalies disponibles autour d'eux, les réserver, signaler une erreur, obtenir de l'aide...

#### Accessibilité

Les rosalies incluent des places «passagers» pour les non-pédaleurs, les PMR, les personnes âgées vieillissantes ou encore les enfants.

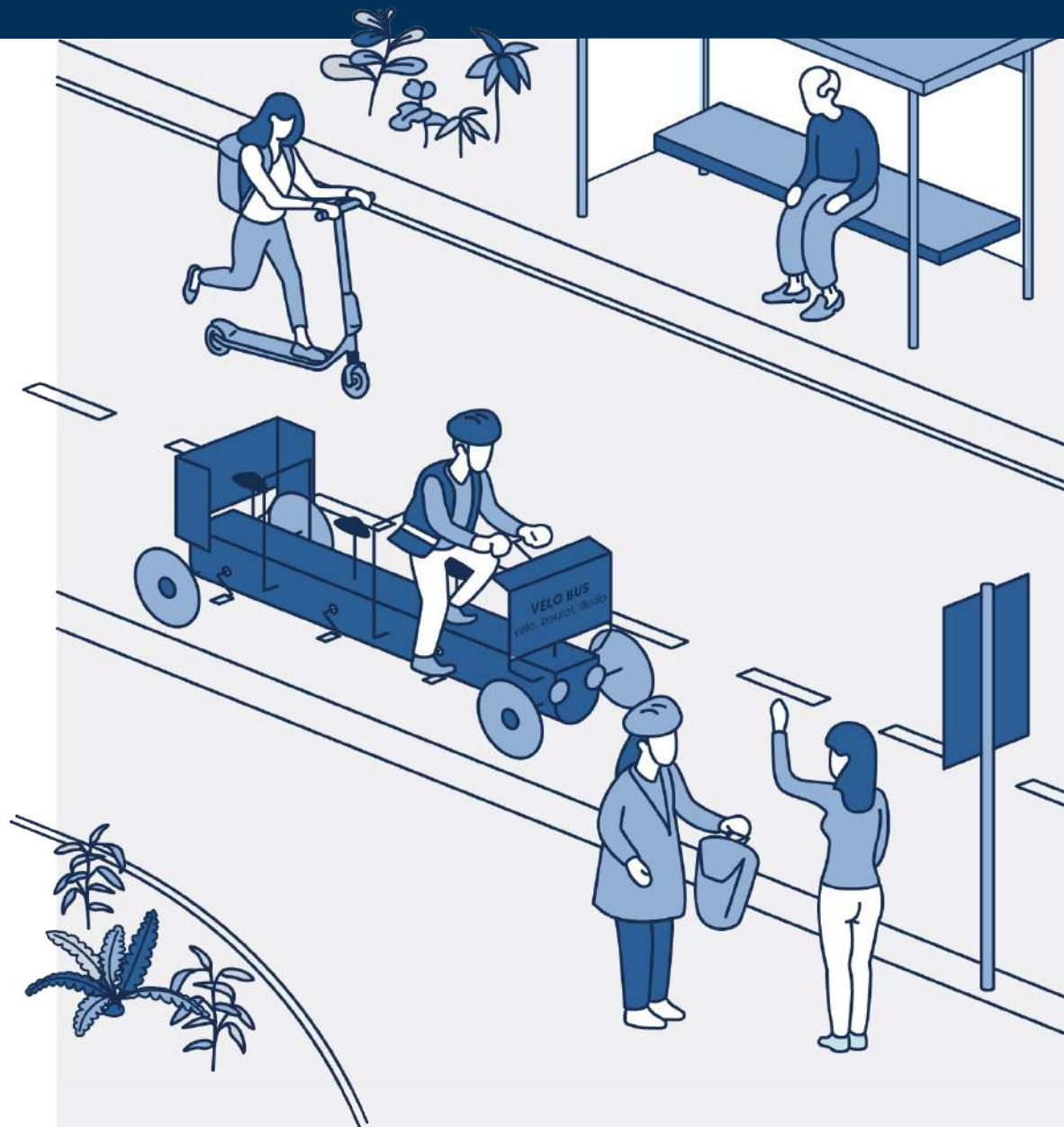


## Vélibus

Assez similaire au dispositif des rosaliaes, les vélobus sont des engins à pédales utiles pour transporter plusieurs personnes en même temps. En revanche, ces vélobus effectuent des trajets prédéfinis (quotidiens, planifiés). Comme une navette, ils s'arrêtent à des points connus, les arrêts de vélobus ou les adresses prévues : par exemple, des trajets des quartiers résidentiels vers la gare, des vélobus scolaires, des départs depuis le parking silo jusqu'à la conciergerie...

### Accessibilité

Les vélobus disposent aussi de places «passagers» non-pédaleurs. Ces dispositifs sont aussi munis d'un espace bagage, d'une rampe PMR, et ils peuvent être semi-électriques.





### Charrettes en libre-service

Lorsque l'on parle de mobilité sur 200 ou 300 mètres, les usagers n'ayant pas l'habitude du vélo associent automatiquement ce déplacement à la marche à pieds. Ce dispositif de charrettes en libre-service est utile pour assister les piétons avec des charges à transporter. Elles peuvent remplir plusieurs fonctions (caddie, transport d'enfant...). Elles sont accessibles depuis des points stratégiques du quartier, avec beaucoup de passages, et elles peuvent être utilisées par tous, à différentes conditions. Des «charrettes spéciales» sont aussi à disposition (déménagements, PMR...).

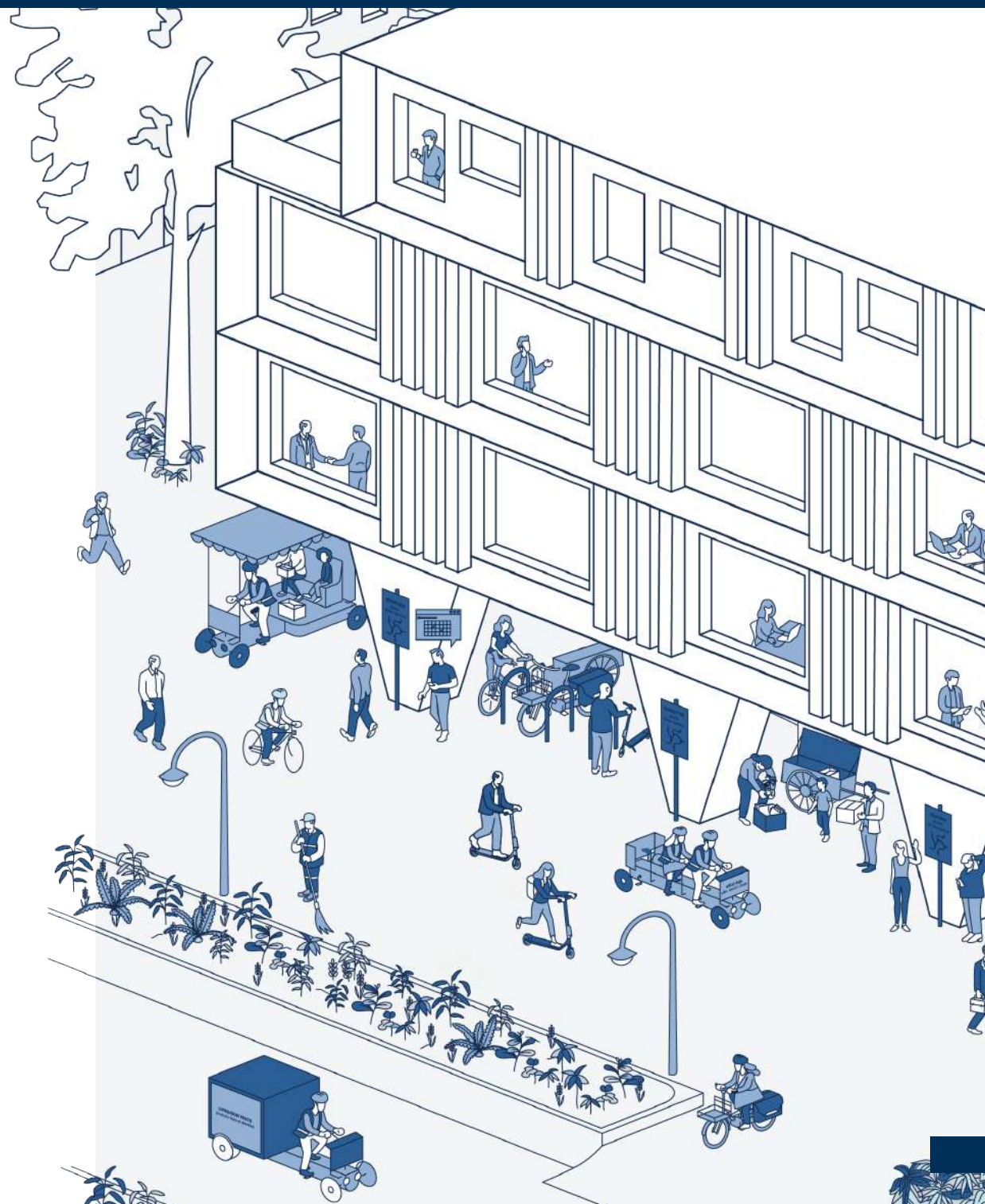
### Accessibilité

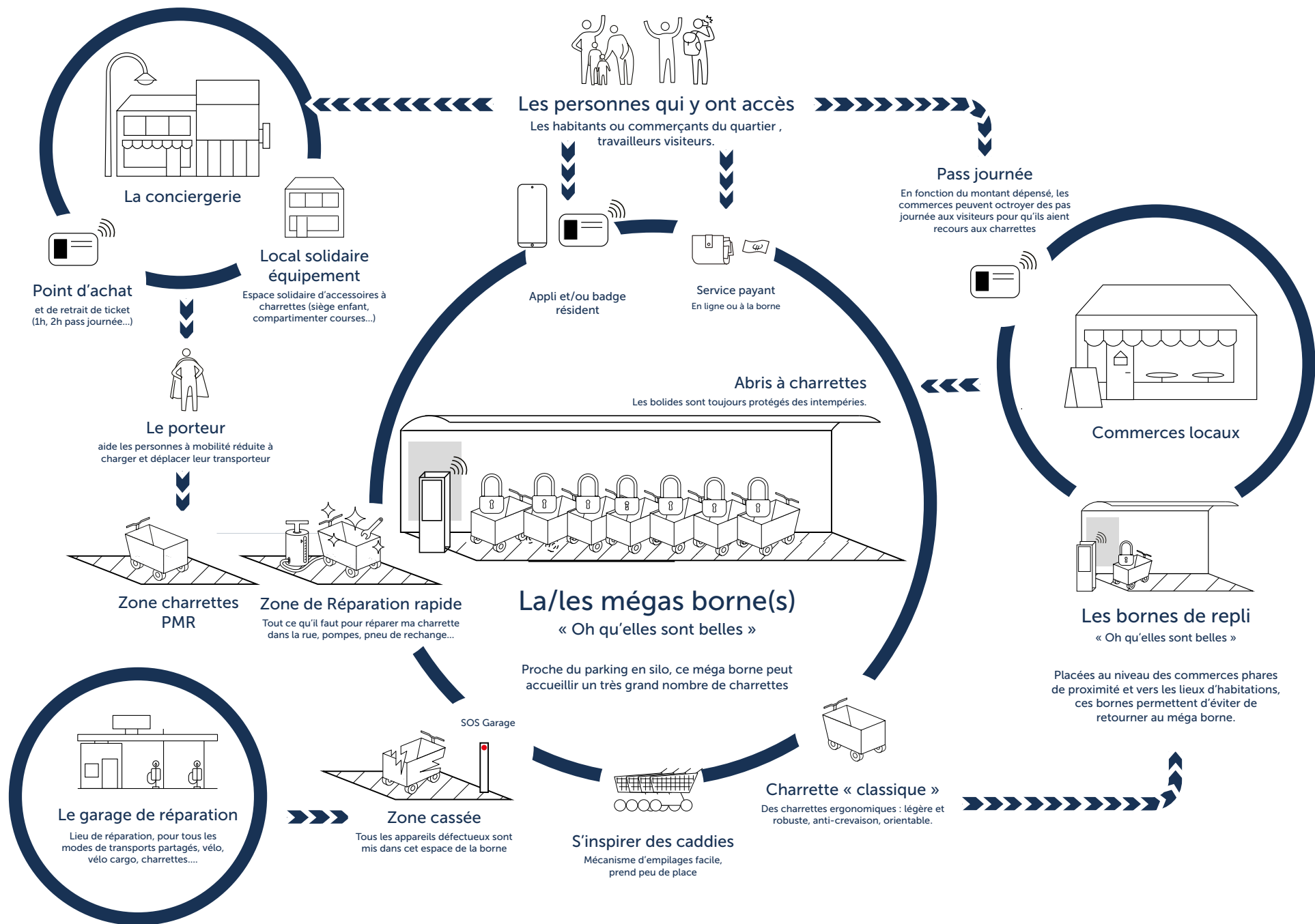
Les charrettes se doivent d'être très ergonomiques : faciles à tirer, légères, mobiles, pas trop profondes, adaptables. Même chargées et en pente, il faut pouvoir les tirer sans effort. Les freins sont aussi nécessaires pour éviter qu'elles ne partent seules dans une descente.



#### Exemple de fonctionnement d'équipements mob'douces en libre-service

Les charrettes et les rosalias sont des équipements mis à disposition pour aider les usagers du quartier à se déplacer lorsqu'ils ont des choses ou des personnes à transporter. Ces équipements sont pluriels, accessibles à tous et disponibles en libre-service pour permettre à chacun, habitant, visiteur ou travailleur, de se déplacer avec une charge sans effort et sans voiture. Elles peuvent avoir plusieurs fonctions : caddies, porte-bagages, porte-enfants, remorque fonctionnelle, diable, etc.





## Scénario n°4

# Et si on pouvait rendre facilement accessible les immeubles quand on est à vélo

11/03/2028

11h47

Dans le quartier, certains se déplacent en vélo, d'autres en cargo, et tous les habitants sont équipés. Dans la rue, on voit des vélos personnels, parfois électriques, en location, en libre-service ou encore partagés. Mathilde prend son vélo tous les jours, elle trouve ça encore plus facile avec tous les espaces et les équipements disponibles. Elle le récupère dans le local sécurisé de son immeuble où elle a une place, comme chaque membre du foyer. Heureusement, les vélos-cargos des voisins et des personnes qui sont de passage dans l'immeuble, eux, sont stationnés dehors dans la cour

sur des places dédiées pour ne pas encombrer le local. Lorsqu'elle va chez son amie une rue plus loin, les engins peuvent être montés directement à l'étage grâce à l'ascenseur-monte-charge. Il est accessible depuis son hall d'entrée et peut même accueillir des lits médicalisés ou des caddies remplis de courses. Il lui permet d'avoir accès à la zone vélo à l'étage et transporter des choses sans interruption jusqu'à sa porte. Ici, les gens ont pris l'habitude de séparer le bac du vélo après l'avoir garé pour monter leurs courses dans l'ascenseur, sans avoir à les mettre dans des sacs.



## Locaux à mob'douces sécurisés

Les locaux à vélo sont des espaces présents dans des lieux bien identifiés du quartier. Halls d'immeubles d'habitation, rez-de-chaussée des espaces de co-working ou partagés (pour les bénévoles). Les habitants y déposent leur vélo tous les jours car c'est leur moyen de locomotion. À la différence des parkings à vélo, ces espaces sont dédiés à un type d'usagers (en fonction de la localisation, immeuble ou bloc d'immeuble, bureau ou espace de coworking...). Ils sont sécurisés et bien agencés et répartis entre les équipements à stocker et fonctions à remplir (local poussettes, vélo, cargo, mini atelier de maintenance avec des outils partagés...). Le nombre d'espaces de stationnement mob'douces n'est pas limité par foyer. Pour les parkings vélo sécurisés, il doivent pouvoir accueillir des vélos un peu différents, comme des tricycles avec des bornes de recharge pour tous les engins à assistance électrique (utilisés par les PMR).

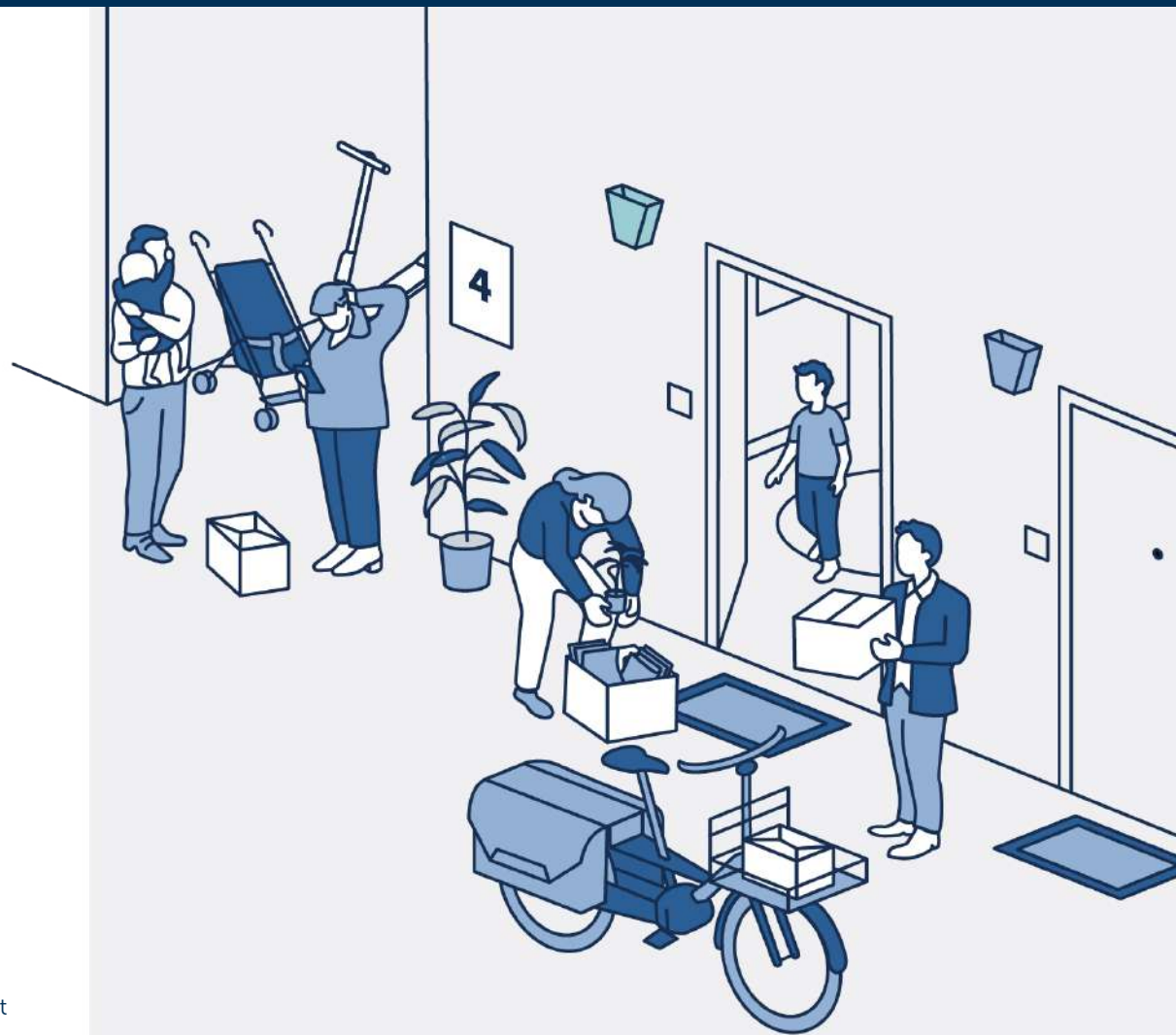
## Accessibilité

Les places les plus proches et les plus dégagées du local à vélo doivent être réservées aux PMR. Les enfants sont aussi usagers, les hauteurs des accès doivent être adaptées.



#### Zone vélo à l'étage

Les immeubles du quartier permettent de circuler avec son vélo, son vélo cargo ou sa charrette, directement dans les couloirs. Les étages sont munis de zones vélo, où l'espace est un peu plus grand pour y laisser son équipement pour un temps court (chargement de courses par exemple). Cela permet aux usagers de pouvoir accéder à la porte de chez eux directement avec leur chargement. Les couloirs et voies de passages des immeubles sont assez larges pour y passer la taille d'un lit médicalisé.



#### Ascenseur-monte-charge

Mis en place dans tous les bâtiments du quartier, cet ascenseur grand format permet de monter dans les étages en même temps que son vélo/mode de mob' douces facilement. L'ascenseur-monte-charge pour vélo permet aussi le transport de matériel médical qui peut s'avérer nécessaire à certains habitants. Un service de maintenance à l'échelle du quartier ou par immeuble ou bloc d'immeubles s'occupe de l'entretien de cet équipement.

#### Accessibilité

Il est possible d'accéder à l'ascenseur-monte-charge depuis la cour de l'immeuble, sans marche ou rampe.



#### Exemple de fonctionnement des équipements de stationnement de mobilités douces

Les locaux et parkings à mob'douces sont indispensables pour assurer un quotidien agréable et fluide aux habitants et autres usagers du quartier. En se déplaçant quotidiennement par voies douces, ils ont également en leur possession des effets personnels associés (casque, accessoires...), qui nécessitent un rangement. Les locaux sont utilisés par tous les usagers d'un même espace clos, les petits comme les grands, pour les déplacements courts, longs, organisés ou spontanés, quotidiens ou ponctuels. Les espaces de stationnement mob'douces sont les vrais parkings du quartier. Leur usage doit être aussi simple que celui d'un parking de voitures. Aussi, des lieux adjacents complètent ces zones de stationnements afin d'assurer un écosystème de services liés (atelier réparation, casiers sécurisés...).







## Scénario n°5

Et si on devait pallier  
à l'impossibilité  
de se faire livrer  
directement chez soi

17/10/2027  
20h30

Encore une année de canicule, heureusement de nombreuses voies de déplacement sont protégées du soleil grâce aux arbres. Paul, octogénaire, décide de ne pas sortir pour faire ses courses mais plutôt de contacter un magasin en dehors de Pirmil qui vend ses produits frais préférés. Il a l'habitude, il choisit un créneau de livraison à la conciergerie et sélectionne l'option livraison solidaire. Les livreurs ne peuvent plus accéder aux immeubles en voiture dans le quartier. Les commandes sont déposées soit au point-relais du parking silo, soit à la conciergerie. Les produits

fragiles sont toujours indiqués sur les cartons. Deux heures après la commande passée, Paul voit ses voisins arriver en bas de l'immeuble avec leur cargo rempli. Ils sont allés faire leurs courses au drive vélo. En chemin, ils ont reçu la notification de la conciergerie disant qu'il y avait un colis pour le «bloc C (Paul)» à venir récupérer. Comme ils sont voisins, ils en ont profité pour récupérer sa commande pour la lui déposer en rentrant.

**CONCIERGERIE**  
du quartier Pirmil - Les Iles

OPERNES  
DOMESTES

Libération  
solitaire

The illustration depicts a building labeled 'CONCIERGERIE du quartier Pirmil - Les Iles'. The building has a sign that reads 'OPERNES DOMESTES' and another that says 'Libération solitaire'. Various people are shown interacting with the building: a man in a vest stands near the entrance; a woman in a wheelchair is being assisted by a man; a man is carrying a large box; a man is using a cane; a woman is riding a bicycle; and a man is pushing a cart. The scene is set in a courtyard with plants and a path.

## Accessibilité

**P. 52** | Et si on devait pallier à l'impossibilité de se faire livrer directement chez soi

**P. 53** | Qu'est ce qui me faciliterait la vie entre mon guidon et ma porte d'entrée ?

#### Drive-vélo et piéton

Ce service rend possible la récupération de ses achats faits par téléphone ou en ligne directement sur le parvis du magasin. Les déplacements étant systématisés à pied ou en vélo, les usagers n'ont pas besoin de marquer un arrêt prolongé et de stationner leur vélo pour faire leur courses. Le drive propose également une borne pour pouvoir faire ses courses depuis l'extérieur du magasin, de manière instantanée, sans avoir à entrer dans l'espace.

#### Accessibilité

Un espace dégagé et avec un décrochement du trottoir sont des conditions nécessaires mais pas suffisantes pour une accessibilité aux PMR : la présence d'une personne au drive serait très rassurante, notamment par exemple pour les usagers en fauteuil roulant.







### Point-relais du parking silo

Ce service relais permet aux livreurs, prestataires ou entreprises de ne pas avoir à entrer dans le quartier avec leur véhicule de livraison. En s'arrêtant au parking silo, ils peuvent déposer dans un grand espace sécurisé, à accès restreint, tous les colis des habitants. Un lien étroit entre ce lieu et la conciergerie peut être fait, soit dans la gestion, soit pour informer les habitants des livraisons.

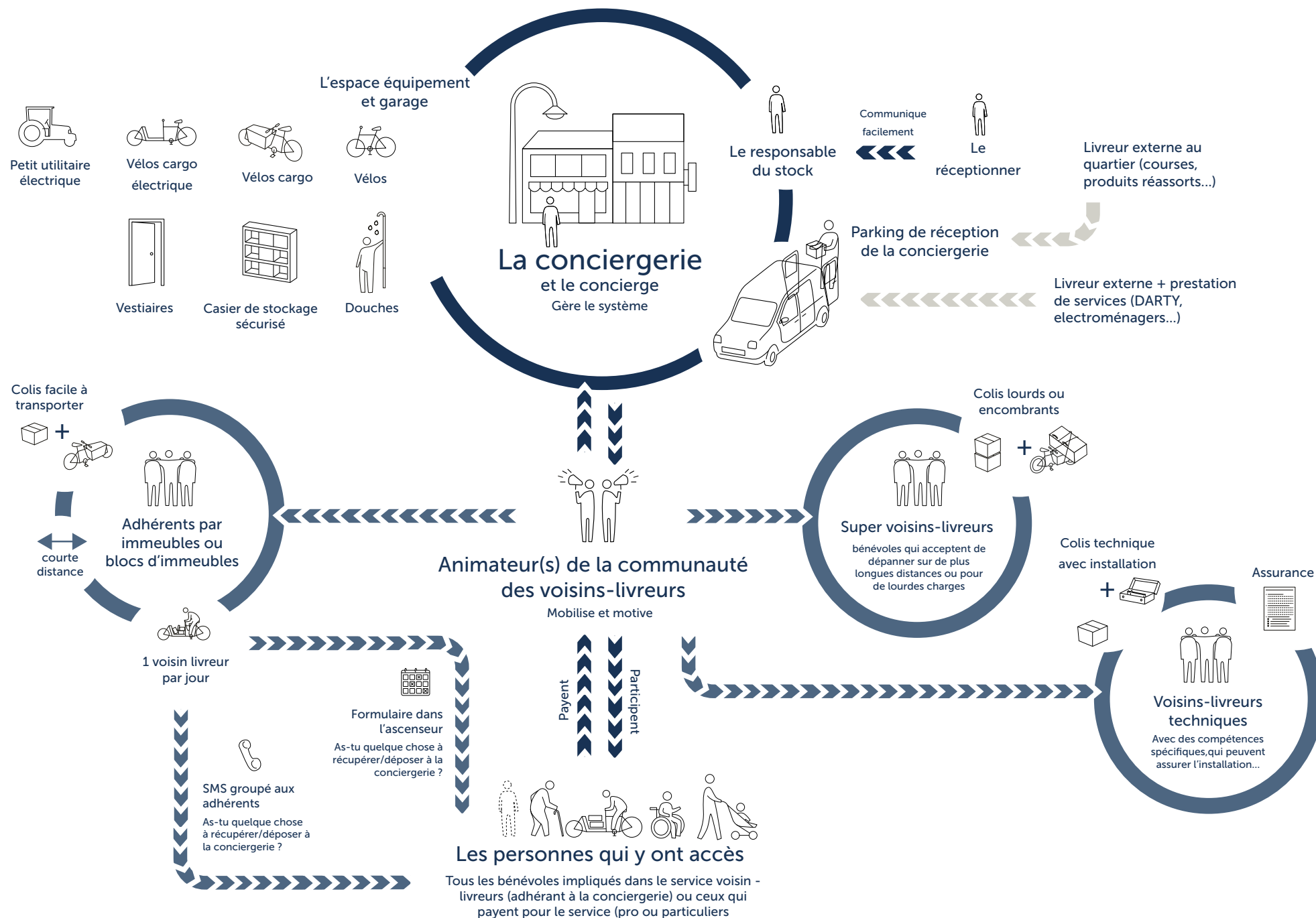
## Accessibilité

Mettre le point relais au rez-de-chaussée du parking silo est très important pour l'accessibilité de nombreux usagers qui viennent y déposer un colis ou en récupérer un. Prévoir des entrées vélo et piétonnes distinctes.

**Exemple de services de structuration des démarches solidaires régies par les habitants du quartier**

Dans le quartier, les dépose-minute ne sont pas nombreux et souvent occupés. Les services, fournisseurs, artisans et commerçants ne s'aventurent plus en voiture dans le quartier pour effectuer leurs livraisons chez les habitants. Ils s'arrêtent à la conciergerie : là, les voisins prennent le relais pour assurer la livraison des derniers mètres. Ce système collaboratif entre les habitants du quartier est bien implanté et fonctionne de manière fluide et très organisée. En adhérant au service de la conciergerie, les habitants deviennent «voisin livreur». Les membres de ce service solidaire reçoivent aussi des avantages, comme des équipements gratuits ou mis à disposition.





Toute cette matière a été traduite et sera analysée par les différents acteurs du projet, à l'échelle du projet urbain et de la métropole. En effet, les professionnels de l'aménagement, de la construction, des services et des collectivités de Nantes Métropole, Rezé et Nantes s'empareront de ces récits de vies et d'usages afin d'enrichir le projet urbain d'un point de vue opérationnel et structurant.

La métropole, les communes de Nantes et de Rezé, en collaboration avec Vraiment Vraiment et l'équipe de maîtrise d'oeuvre du projet urbain, s'engagent à étudier les propositions faites et la manière dont elles pourraient se traduire dans le projet urbain Pirmil-Les Isles. De premières décisions seront prises courant 2022.

Les éléments récoltés lors de cette concertation citoyenne feront également l'objet d'une exposition au printemps 2022 qui commencera à faire exister et à rendre concret le projet pour les habitants de Pirmil Saint-Jacques, de Rezé et pour les autres habitants de la Métropole.

**Vraiment Vraiment**

[contact@vraimentvraiment.com](mailto:contact@vraimentvraiment.com)