

Saisine Plan de déplacements urbains

11 février 2010



Contribution de Jean-Pierre PEYON

Île de Nantes

Un projet à ne pas dénaturer, des flux actuels et futurs à maîtriser

Les transformations urbaines s'accroissent sur l'île de Nantes considérée comme le grand projet de la décennie à venir. Aussi, population, usagers des équipements, véhicules de tous ordres remplissent les espaces et les flux. Les dysfonctionnements actuels et futurs apparaissent au grand jour et le futur PDU doit intégrer plus encore que par le passé ces évolutions. La décision d'y reconstruire à terme le CHU de Nantes, ne peut que nous interroger sinon nous inquiéter.

Rappel du projet de l'île de Nantes

Cet espace nantais enserré entre les deux bras de la Loire a bien été caractérisé par les premières études de Dominique Perrault dans la première moitié des années quatre-vingt dix. Cet archipel d'îles, issu de la confluence de l'Erdre et de la Sèvre au fond de l'estuaire de la Loire s'est consolidé par les comblements progressifs des bras et des boires. L'île de Nantes est devenue réalité physique, et les aménagements progressifs de l'aval vers l'amont ont forgé cette relative unité. La partie centrale la plus ancienne organisée autour de la Place de la République et de la première ligne de pont (axe traditionnel Chaussée de la Madeleine – Pont de Pirmil), assurait la sortie sud de la ville de Nantes vers St Jacques et Pont Rousseau. Elle constitue encore un axe de circulation majeur qui peut être vite saturé.

À l'amont, construit à partir des années soixante-dix selon les principes d'une ZUP, le quartier Beaulieu s'est doté d'équipements tertiaires et commerciaux conçus pour l'ensemble de l'agglomération. Il a pu se développer avec la création de la seconde ligne de pont, nouvel axe de circulation structurant, et a été conçu pour recevoir la pénétrante sud de l'agglomération. Celle-ci se branchait également à une future pénétrante est, en direction de Bellevue. Pour éviter la thrombose complète de la circulation automobile, et malgré l'achèvement du périphérique nantais, le pont Willy Brandt a facilité la traversée du quartier de Beaulieu vers Nantes sud.

Ainsi se mêlent sur cet espace deux caractéristiques urbaines liées à sa localisation : la sortie sud de la ville de Nantes qui jouxte les communes de Saint Sébastien sur Loire et de Rezé, et sa position centrale au

cœur de l'agglomération nantaise. Depuis les années soixante-dix divers projets ont proposé et parfois implanté des équipements de haut niveau : conservatoire de musique, centre commercial régional etc. Ils accentuaient les flux qui se mêlaient aux besoins des habitants des nouveaux ensembles résidentiels.

Par ailleurs, la fermeture d'activités industrielles traditionnelles comme les Chantiers Dubigeon, les fonderies, le déplacement des entreprises de transport, l'abandon du programme de l'activité maritime sur le quai des Antilles puis sur le quai Wilson, libéraient des emprises considérables.

La première réflexion issue du Plan Perrault au milieu des années quatre-vingt dix, rebondissait avec la mission confiée à Alexandre Chemetoff suite au concours lancé par la Ville de Nantes. Ceci aboutissait au plan guide, à la fois « état des lieux et projection dans l'avenir ». Cela se voulait un « outil évolutif de la fabrication urbaine », avec une démarche de « démocratie participative ». Les différentes fonctions qui font la ville devaient y être représentées « dans le plus grand respect de l'environnement naturel et urbain ». L'importance de la Loire est au cœur du projet avec la mémoire de la navale et de la présence ouvrière. C'est un site, notamment à la pointe de la Prairie au Duc, ouvert sur l'océan. Pour les élus, il fallait « agir avec prudence, en gardant le doute », et conserver cette double identité maritime et fluviale (déclaration de 2003).

En 2010 les réalisations sont en cours et les grues ponctuent cet espace. Le patrimoine a été pris en compte que ce soit pour la réhabilitation de la gare de l'Etat, ou l'ensemble du site des chantiers : cales de lancement, grandes halles, aménagement du quai des Antilles, Boulevard de la Prairie au Duc etc. Sous la pression des associations, la grue grise a été conservée et entretenue. L'éléphant, même controversé par les usagers du site, parcourt ces espaces et le ponton flottant a trouvé ses usagers pour les fêtes du fleuve. Les transformations se poursuivent autour du Palais de Justice. L'école d'architecture vient d'ouvrir ses portes, tandis que les immeubles sont à présents occupés. Un grand parking vient d'être installé sur l'ancien site d'Alstom, mais le stationnement près des Ateliers Chantiers de Nantes occupé par l'Université permanente et la MHT n'est pas résolu. La circulation s'est densifiée entre le pont Anne de Bretagne, la place de la République et le pont des Trois Continents, alors que les logements prévus sont encore à venir.

Plusieurs schémas de transports en commun avaient été élaborés, notamment un axe lourd tramway qui devait relier l'île d'est en ouest, et se brancher sur la ligne n°1 avec doublement du pont Anne de Bretagne. Cet axe devait emprunter l'espace situé entre les Nefs et le bâtiment des Ateliers Chantiers de Nantes. Mais celui-ci est parcouru par l'éléphant, bloquant ainsi l'ancien projet. La liaison plus directe avec le pont des Trois Continents au travers de l'emprise ferrée avait été évoquée. Qu'en sera-t-il ?

Le projet de construction d'un nouveau CHU : une décision surprenante et de graves conséquences sur le projet Ile de Nantes

Si le projet Ile de Nantes a donné lieu à de vastes discussions : devenir des activités, aménagement de la pointe de l'île, circulation et transport en commun, la décision annoncée via les médias de cette implantation provoque de grandes interrogations :

- Sur la nécessité et l'intérêt d'une telle concentration au cœur de l'agglomération, sur le devenir des sites hospitaliers existants où les investissements récents sont importants (Hôpital nord, hélicoptère, laboratoire de recherche et fabrication sur le site de l'Hôtel-Dieu)
- Sur l'impact des flux de circulation dans l'île de Nantes alors que la situation actuelle est déjà tendue
- Sur la cohérence de l'ensemble du projet Ile de Nantes. On passe de la diversité fonctionnelle des activités, de la résidence avec la création de nouveaux quartiers de vie à un vaste espace monofonctionnel obligatoirement fermé sur lui-même. La masse des emplois concernés : personnel hospitalier, médecins, les flux des patients, l'approvisionnement d'un tel équipement ne peut que renforcer les flux radioconcentriques au cœur de la Métropole nantaise. Il faudra donc relier plus fortement encore cette pointe ouest de l'île au reste de l'agglomération.

Il remet potentiellement en cause le caractère exceptionnel de la pointe de l'île, son caractère estuarien basé de découverte de ces espaces et lieu de réception possible du dernier trafic maritime sur le quai Wilson ou sur le bras nord. L'usage festif du fleuve peut s'en trouver remis en cause.

Il est donc urgent que l'île de Nantes ne soit plus considérée comme un simple réservoir foncier pour la Métropole ou l'Etat, au hasard des opportunités budgétaires, mais que l'on revienne à une vraie stratégie d'aménagement.

Le plan de déplacement urbain peut y reprendre sa place et chercher une cohérence tant pour la circulation que pour les transports en commun