

Nouveau projet de territoire

23 août 2010



Contribution du Gal Joseph SEPTIER

Le "Phare" de Nantes métropole

Un phare ? Un guide qui éclaire pour annoncer une direction, un signal particulier qui nous accompagne pour montrer le chemin.

Sans remonter au phare d'Alexandrie au 3^e siècle avant notre ère, toute ville ou tout site important se caractérise, lors de son approche, par un monument "phare" ou un point de repère spécifique qui correspond au caractère, à la tradition ou à ses activités.

Ce phare, c'est le signal que l'on aperçoit au plus loin à l'entrée de la ville : c'est le cas de Paris avec sa tour Eiffel, Marseille, Lyon, Chartres ; même Berlin Est avait éprouvé le besoin, pour se distinguer de Berlin Ouest, d'édifier une tour avec un restaurant panoramique.

Ces phares, nous les retrouvons sur les cartes postales qui laissent une trace après les visites.

Et Nantes aujourd'hui ?

Jadis, les cartes postales significatives représentaient les tours Lu, le château, la cathédrale, la gare de Nantes Orléans avec ses verrières, les chantiers navals, le port, les innombrables ponts avant le comblement de l'Erdre et des bras de la Loire.

Aujourd'hui, bien que Nantes ne soit réellement plus une ville portuaire, ni la Venise de l'Ouest, elle reste une ville fluviale. On n'y effacera jamais les traces de l'eau, à moins de démolir les immeubles du cours des 50 Otages ou de l'île Feydeau qui conservent leur inclinaison due à l'assèchement des pilotis.

Qu'aperçoit-on en arrivant à Nantes ? Dans toutes les entrées de la ville, des zones commerciales avec leurs innombrables panneaux publicitaires ; au loin la tour Bretagne, que l'on apprécie ou non, mais qui a le mérite d'accueillir le Conseil de développement et le Centre de communication de l'Ouest, sans oublier que les innombrables paraboles qui la surplombent permettent l'établissement de nombreuses communications. Comme la tour Eiffel à Paris, ses antennes lui sauveront sans doute la vie.

Les entrées de Nantes ?

À l'est, de part et d'autre de la Loire, nous apercevons le dôme de l'Hôtel de Région et le clocher des Carmes.

À l'ouest, plus rien, sauf le symbole des chantiers : les grues et sur le côté la butte Sainte-Anne.

La nostalgie des Nantais : les tours Lu avaient été démolies, ils ont éprouvé le besoin d'en reconstruire une. Le pont transbordeur a été démonté hâtivement au grand désespoir de beaucoup de Nantais. Nombreux ont été ceux qui, dans leur enfance, "ont grimpé" les escaliers de ce pont pour admirer la ville. Il était le souvenir de milliers d'ouvriers qui, chaque jour, utilisaient sa passerelle pour se rendre à leur travail.

Et Nantes demain?

L'île de Nantes est l'aventure de la fin du 20^e siècle et du début du 21^e. Commencée dans les années 70-80 dans la partie Baulieu à l'est, sa rénovation se poursuit vers l'ouest avec une évolution dans l'architecture et l'ordonnancement. La façade ouest de cette île est celle que l'on aperçoit le plus loin possible, notamment lorsque l'on arrive par le fleuve.

Le 29 avril, le directeur général de la SAMOA nous a fait le point sur le projet de l'île de Nantes dont l'évolution est permanente. À la fin de l'exposé, il a fait état du projet de 2 immeubles de 50 mètres à l'extrémité ouest, lesquels seraient le point d'arrivée dans l'île. Pourquoi des tours ? Nantes n'est ni Shanghai, ni Chicago.

N'a-t-on pas une autre vision à donner ? Des tours, on en trouve partout et l'on en démolit lorsqu'elles deviennent des ghettos ; même si dans l'habitat on y prévoit la mixité sociale et des magasins, on est en droit d'attendre autre chose pour marquer l'entrée dans Nantes métropole.

Au mois d'avril, deux projets nous ont été exposés : l'un sur un téléphérique, l'autre sur un pont transbordeur, tous les deux en relation avec les transports en commun.

Il ne faut pas confondre "phare" et "transport en commun". Il semble que les Nantais aient la nostalgie de leur pont transbordeur.

Nantes dispose d'atouts considérables pour étudier des projets. Un nouveau pont transbordeur ? Pourquoi ne pas utiliser les compétences de nos écoles d'ingénieurs, de nos chercheurs, de nos entreprises de qualité comme Airbus ou toute autre entreprise de pointe régionale pour concevoir un pont avec des nouveaux matériaux ?

Ce pont serait la "pointe d'orgueil" des Nantais. Outre son utilisation éventuelle pour des transports, il devrait disposer, au sommet, d'installations modernes qui permettraient de valoriser sa construction et d'attirer les touristes. Il permettrait d'admirer Nantes métropole et ses environs. Et pourquoi n'y installerait-on pas au sommet un phare rappelant que l'on est à l'entrée d'un ancien port et de Nantes métropole, phare que l'on verrait de très loin de jour comme de nuit ?

Beaucoup de personnes et surtout beaucoup de services de l'Etat nous rétorqueront que nous sommes en période de crise et qu'il y a d'autres priorités. N'a-t-on jamais réalisé de grands projets avec des fonds privés ? Pourquoi ne pas confier à un groupe de sponsors le soin de mettre en œuvre une telle réalisation et d'assurer par la suite sa gestion ?

Et pourquoi un tel pont ne relierait-il pas les 2 rives de la Loire avec escale à l'île de Nantes ?

Dans la conception de ce "Phare" de Nantes, ne restons pas dans le virtuel, mais passons au réel. L'entrée ouest de Nantes métropole attend sa mise en valeur.