



henri-favre@wanadoo.fr

### Contribution d'Henri FAVRE

#### **METACENTRE ..... OÙ EST TON POINT D'EQUILIBRE ?**

De plus en plus en souvent les acteurs et animateurs de l'aménagement de l'île de Nantes (Urbanistes, architectes, élus, techniciens...) utilisent le terme METACENTRE pour décrire ce projet. Ce terme emprunté au vocabulaire maritime définit le point d'équilibre d'un corps flottant et particulièrement d'un navire soumis à ses contraintes internes ( poids propre et chargement ) et aux poussées extérieures qu'il reçoit ( courants marins et éoliens, houle, .... ).

Cet art de l'équilibre est parfaitement maîtrisé :

- par les concepteurs de cargos, tankers, minéraliers, paquebots et autres bateaux pour localiser les charges statiques et dynamiques, les espaces de vie des équipages, des passagers, les emplacements pour l'avitaillement et le fret
- par les dockers qui savent procéder aux opérations de chargement et déchargement pour maintenir la stabilité des navires tant à quai, qu'en haute mer
- mais aussi par les plaisanciers qui savent ce que c'est que tirer des bords.

Est-il nécessaire de préciser que pour éviter le naufrage, ce point virtuel doit être en permanence à la verticale du centre de gravité et au-dessus de celui-ci ?

Le lyrisme verbal qui agrmente généralement les descriptions des créations architecturales sera-t-il suffisant pour permettre une vie et des activités sur l'île en harmonie avec celles des territoires environnants, qu'ils soient mitoyens, de proximité, de périphérie ou plus éloignés, et pour toutes celles et tous ceux qui vivront ou subiront des migrations quotidiennes, hebdomadaires, saisonnières ou aléatoires ?

**La question centrale reste donc celle de l'articulation de ce site avec ses aires d'attractivités.**

Les éléments stabilisateurs du navire " île de Nantes " seront constitués par les divers équipements existants ou à venir. Les éléments perturbateurs viendront des flux de circulation des personnes et des marchandises. Ce qui caractérise l'ensemble des équipements réalisés, programmés ou imaginés c'est que, quelle que soit leur activité; ils accueilleront des emplois salariés ou non, des résidents, des usagers, des patients, des personnes en transit (malades, ambulanciers, artisans, sportifs, justiciers, justiciables, enseignants, étudiants, chercheurs, scientifiques, artistes, élus, militants, clients, touristes, oisifs ...).

Par l'amplitude, voire la continuité de leur fonctionnement, la plupart de ces équipements généreront des horaires d'ouverture/fermeture qualifiés d'atypiques. Aujourd'hui plus d'une centaine de communes de Loire Atlantique et quelques dizaines de Vendée et du Maine et Loire sont, selon les normes de l'INSEE, incluses dans l'aire urbaine de Nantes. Les équipements prévus sur l'île de Nantes bénéficieront de ce phénomène, l'amplifieront et même l'élargiront au niveau national et international.

Ce sont donc, chaque jour, des dizaines de milliers d'entrants et sortants qui franchiront les bras de Loire.

## **Comment permettre ce mouvement "brownien", à défaut de pouvoir le maîtriser ?**

Plusieurs hypothèses sont envisageables :

### **Habiter sur son lieu de travail**

Nous connaissons tous des personnes vivant à moins de 10 minutes à pied de leur lieu de travail. Qu'en est-il pour leur conjoint ou la scolarisation de leurs enfants ? En fait ce vécu relève plus de l'exception que la règle. Les évolutions structurelles des emplois et leurs localisations ne vont pas dans le sens de la généralisation de cette situation.

### **Reconstruire la ville sur elle même**

Cette réponse, tout comme la précédente, doit intégrer le niveau des revenus, c'est à dire que le prix d'achat ou le montant des loyers soit en harmonie avec les salaires. Est-ce le cas aujourd'hui ? Rappelons que le prix du m<sup>2</sup> bâti sur l'île oscille entre 3500 et 4000 € et que le montant du SMIC a été fixé à 1117,73 € net le 1er juillet dernier.

### **Utiliser les infrastructures existantes**

Sans dramatiser la situation, reconnaissons qu'à certaines heures, sur de nombreux itinéraires internes à l'agglomération, le réseau routier est saturé et pénalise tout aussi bien les automobilistes que les transports en commun. Le maillage ferroviaire actuel traverse et irrigue l'ensemble de l'île. L'absence de points d'arrêt le rend inopérant. Pourtant une simple modification de son exploitation et l'implantation de quelques arrêts mettrait le cœur de l'île en relation directe avec :

- Savenay et ses au-delà vers St-Nazaire, Le Croisic, Redon, Vannes, Quimper, Brest, Rennes
- Châteaubriant et ses au-delà vers Rennes
- Ancenis et ses au-delà vers Angers, Le Mans, Paris, Lille, Strasbourg, Lyon, Grenoble, Marseille, Montpellier
- Clisson et ses au-delà vers Cholet, La Roche sur Yon, les Sables d'Olonne, La Rochelle, Bordeaux, Toulouse
- Pornic et Croix de Vie.

Cette vitalisation du réseau existant, à l'instar de ce que font de nombreuses agglomérations européennes, désenclaverait les territoires péri-urbains. La Loire, les expériences successives ont montré que cette réponse est pertinente pour des traversées du fleuve, mais ne rencontre qu'une faible adhésion pour des voyages longitudinaux.

### **Créer de nouveaux équipements**

Chacun admet aujourd'hui que dans un avenir proche la population de l'agglomération va s'accroître de plusieurs dizaines de milliers d'habitants. L'enjeu pour les aménageurs et les décideurs n'est donc pas uniquement celui de résoudre les problèmes actuels mais d'anticiper cet afflux de population et d'assurer et garantir la mobilité pour tous les habitants et transitants, quels que soient l'âge et le degré d'autonomie physique et financière de chacune et de chacun.

Au regard de la grande diversité des besoins de déplacement tant sur l'île que pour y venir ou en repartir, il est nécessaire de créer un pôle multimodal de grande capacité apte à répondre aux parcours, locaux, urbains, départementaux, régionaux, nationaux, sans oublier les modes doux. En particulier la continuité sécurisée des cheminements piétons devrait être le souci permanent des services techniques de la Communauté Urbaine. Cette proposition devra aussi intégrer les remarques des usagers qui considèrent que les ruptures de charge, les temps d'attente, la diversité des billetteries, sont autant de handicaps pour l'usage des transports en commun.

En prolongement et en cohérence avec le réseau LILA, le maillage du réseau TAN devra être densifié dans l'ensemble de l'agglomération. Cette offre accrue du transport en commun restera cependant insuffisante pour empêcher l'accroissement de la circulation automobile. Le franchissement routier à l'Ouest de l'île s'impose et des études doivent être entreprises rapidement pour un franchissement aval interne à l'agglomération.

Les relations vers la Bretagne souhaitées et en cours de concrétisations par les élus dans le cadre du pôle de compétitivité Nantes, Angers, Rennes, Brest seront grandement facilitées par une liaison ferroviaire entre Nantes-Etat et Chantenay. Cette liaison sera en outre bénéfique pour les relations vers l'ouest du département et désengorgera la gare de Nantes-Orléans.

Les ouvrages routiers et ferroviaires devront être conçus pour maintenir la zone d'évitement des navires remontant l'estuaire.

La réouverture au trafic voyageurs entre Sainte-Pazanne et Paimboeuf renforcerait l'attractivité de cette partie du Pays de Retz et ses liens avec l'agglomération.

Les débats sur la transition énergétique apporteront sans doute quelques éléments de réflexions quant au recours aux transports non polluants, et à l'organisation du temps des villes ...

Accueillir 650 000 habitants au sein de l'agglomération suppose d'offrir une palette d'emplois diversifiés — industriels, commerciaux, de services, de recherche, de formation, culturels, etc. — Derrière cette évidence se pose la question de la circulation des marchandises. Le site du Blottereau pourra être aménagé, en relation avec les différentes zones d'activités économiques, pour répondre aux besoins des entreprises. Pour qu'elle soit économiquement, socialement, écologiquement efficace la réponse aux besoins quotidiens des commerces du centre ville, particulièrement ceux à vocation alimentaire ou à la satisfaction régulière du besoin des ménages passe par l'organisation d'une activité logistique multimodale sur l'île de Nantes.

Concluons par une évidence :

**Il est plus facile de construire autour d'une infrastructure de transport  
que d'insérer celle-ci dans un tissu urbain existant.**