



Contribution d'Yves Lainé

Association Les Transbordés



laineyves@gmail.com

2025 : Une touche maritime et portuaire au cœur du cœur de Nantes !

Le bras de la Bourse ressuscité pour les Nantais et les amoureux de la Loire

Fin 2016, la presse nantaise affichait la notification officielle d'un projet tendant à revoir l'espace "Petite Hollande". Sur l'espace délimité (près de 8 ha), était lancé pour 2018 un concours international d'urbanisme pour qualifier un espace public nouveau, en lien avec la Loire, et en relation avec un atelier citoyen élargi aux habitants, acteurs et usagers de cet espace.

Il était précisé que la question d'un réaménagement du quai de la Fosse, du square Jean-Baptiste Daviais et de la place de la Bourse serait étudiée au même moment. Le 22 décembre 2017, l'Agence française TER fut désignée. Elle travaille dans le monde entier : excellentes références internationales, notamment pour l'aménagement des rives du Pudong à Shanghai.

Une conférence de presse de l'équipe TER avec ses premières esquisses a eu lieu le 12 mars 2018. Les grandes lignes tentent de traduire, pour un périmètre en fait plus vaste, un projet 2025 qui, selon les indications de Madame le Maire, "laisse place à la nature et à l'eau pour faire de Nantes une ville qui respire...". La nature, certainement, l'eau, pas sûr... La Loire ne bouge pas d'un pouce et ne reconquiert rien. Elle reste où elle est.

Nous disposons d'un précieux écho des préliminaires grâce au compte-rendu de Franck Renaud dans le n° 65 de la revue Place Publique sous le titre "Dans la cuisine de l'atelier citoyen". Alors, que veut-on dire, maintenant, par ce titre : À la reconquête de la Loire ?

Les Transbordés, par la proposition qui suit, pensent y répondre pleinement, s'inscrivant en complément d'une esquisse TER, qui peut apparaître trop terrestre ou contemplative, qui entérine des comblements que les Nantais n'ont jamais digéré. Ils apportent la touche maritime.

Le débat attendu est important. Il se poursuivra à l'issue de la reddition des projets d'urbanisme, en 2019 ; il sera donc un enjeu de premier ordre pour les élections municipales de 2020. L'intérêt est donc éminemment politique, car la réalisation sera coûteuse. Il est donc essentiel qu'il corresponde à une réelle

attente de la population. Celle-ci, bien que peu encline à définir des créations, n'hésitera pas, en effet, à "fusiller" un avant-projet qui s'éloignerait trop du "désir latent".

Mais de quoi parle-t-on vraiment ? Dans le cadre d'une étude globale allant de la Gare Maritime au bassin de Saint Félix (130 ha du périmètre TER incluant le CHU actuel), nous nous cantonnons ici au noyau central, d'environ huit hectares, orienté NE-SO, qui va de la Loire (Maison de la Mer) au cœur historique, l'île Feydeau : environ 500 m de longueur, une largeur moyenne de 160 m qui s'évase près de Feydeau où elle atteint 200 m.

Huit hectares. Il est rare qu'une ville dispose d'un espace aussi important ouvert à projets au cœur même d'une ville. D'autant plus que cet espace ne pourra être examiné sans être mis en perspective avec le Quai de la Fosse et jusqu'à la place de la Bourse. Il s'agit donc d'une confirmation ou d'une remise en cause majeure de l'âme de notre ville !



1. Les contraintes de l'espace considéré

En surface et dans le sous-sol, on peut identifier différentes contraintes qui ne peuvent pas toutes être contournées et qui empêcheront de faire exactement ce que l'on veut. L'atelier citoyen les a-t-elles toutes prises en compte ?

1.1. Les contraintes souterraines

- La voie ferrée traverse Nantes en longeant l'ancien lit de la Loire. Une tranchée couverte coupe l'espace en diagonale entre l'Allée de l'île Gloriette et la Médiathèque et part en tunnel vers Chantenay. Un contournement au Nord de la ville restant à l'état d'hypothèse, cette tranchée ne peut être ignorée.
- Le sous-sol, fruit des comblements faits à partir de 1926, est sablonneux. Les terrains furent remis à la Ville en 1957. L'ancien quai entre la Maison de la Mer et la médiathèque pourraient être retrouvés... 2 ha sur plus de 8 m de bon sable de construction à au moins 30 € le m³ enlevé = près de 5 Millions !
- Les bombardements anglo-américains ayant affecté la zone, des bombes non explosées peuvent être restées dans le sable.

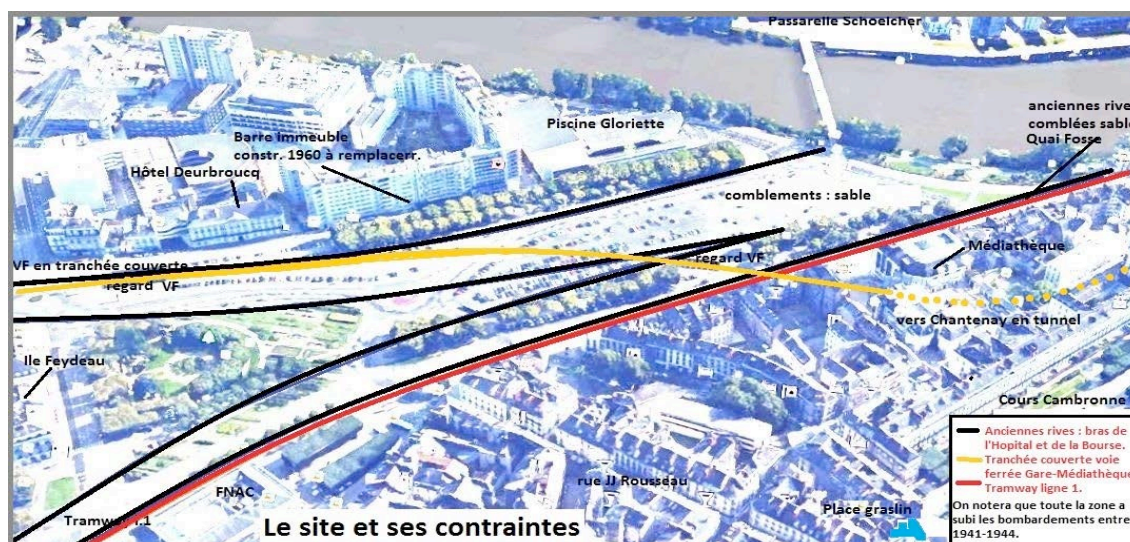
1.2. Les contraintes de surface

- Tramway. La ligne n°1, entre Commerce et Gare maritime longe la parcelle sur environ 500 m
- Dans l'existant, nous rejetons le "trop moche pour s'intégrer" : un immeuble-barre de 10 étages, construit il y a 60 ans, occupe une partie de la façade nord de l'Allée de l'Île Gloriette. Cet immeuble, qui jouxte l'Hôtel Deurbroucq, joyau néo-classique, est une injure inexcusable. Il avait été autrefois imposé aux promoteurs du Garage Peugeot, à côté des contraintes diverses. On a de la peine à imaginer la compatibilité de cette verrue avec n'importe quel aménagement ultérieur, surtout quand l'Hôtel-Dieu aura disparu, dégageant ainsi la perspective.
- Le respect des célèbres façades de l'Île Feydeau et de l'écrin du square Daviais.

1.3. Les contraintes d'usage : Parking, marché et manifestations seront évoqués plus loin



Résumé des contraintes :



Vues actuelles



2. Les valeurs nantaises qui sous-tendent la proposition

Surfaces et contraintes ayant été définies, la création commence. Toute création doit s'appuyer sur des valeurs spécifiques, conditions de l'accord entre l'urbaniste et la Société civile. Trop souvent, on ne lui demande pas son avis. En l'occurrence, Nantes métropole, par la bouche de sa Présidente, a déclaré qu'elle en tiendrait compte.

2.1. Donnée d'entrée : respecter l'histoire d'un fleuve et d'une ville-port

Même si les nombreux bras de Loire ont été réduits à deux, leur souvenir reste vivace. Un des rêves des Nantais est de redonner à Feydeau le statut d'île. La réalisation des simili-quais et d'une ceinture verte y a trouvé une justification. Avec la Petite Hollande, nous sommes seulement un peu plus en aval. Faire revenir le fleuve autour de Feydeau suppose que l'île soit englobée dans le projet : ce n'est pas le cas, mais on peut aller dans cette direction, en rouvrant le Bras de la Bourse à une activité fluviale, voire maritime. Cela implique que son accès reste garanti : tirant d'eau et d'air sous le pont. Cela pourrait être une darse, mais elle ne pourrait s'étendre au-delà de la Médiathèque, où passe la tranchée ferrée. En largeur, on devra aussi tenir compte des voies urbaines et de tramway existantes. Un tel bassin, pas très grand (140 m x 120 m), soit la moitié du bassin Saint Félix (3 ha) aurait une utilité nautique limitée. Il pourra cependant accueillir en pleine ville des bateaux de croisière fluviale et jusqu'à une centaine d'embarcations privées. Animations garanties...

2.2. Nécessité de maintien d'un parking

Les Nantais bénéficient actuellement d'un espace de parking considérable qui est rempli la plupart du temps. Même dans la perspective de réduction de la circulation urbaine, il n'est pas envisageable de s'en passer. Mais construire en souterrain en zone inondable serait hors de prix (cuvelage), on doit envisager de les intégrer dans des immeubles.

2.3. Pérenniser le marché hebdomadaire

Chaque samedi matin se tient en ce lieu l'un des plus grands marchés nantais, avec 300 commerçants. Il ne peut être question de le réduire ou de le supprimer.

2.4. Manifestations diverses de grande ampleur

Plusieurs fois chaque année, des manifestations diverses ont lieu, car cet espace est probablement le seul qui puisse contenir 20 000 personnes et plus. Des événements qui peuvent être ludiques (l'Éléphant) politiques ou sociaux aussi... Ceci impose qu'un espace suffisant soit laissé à la disposition des citoyens.

2.5. Pas de rupture de la coulée verte



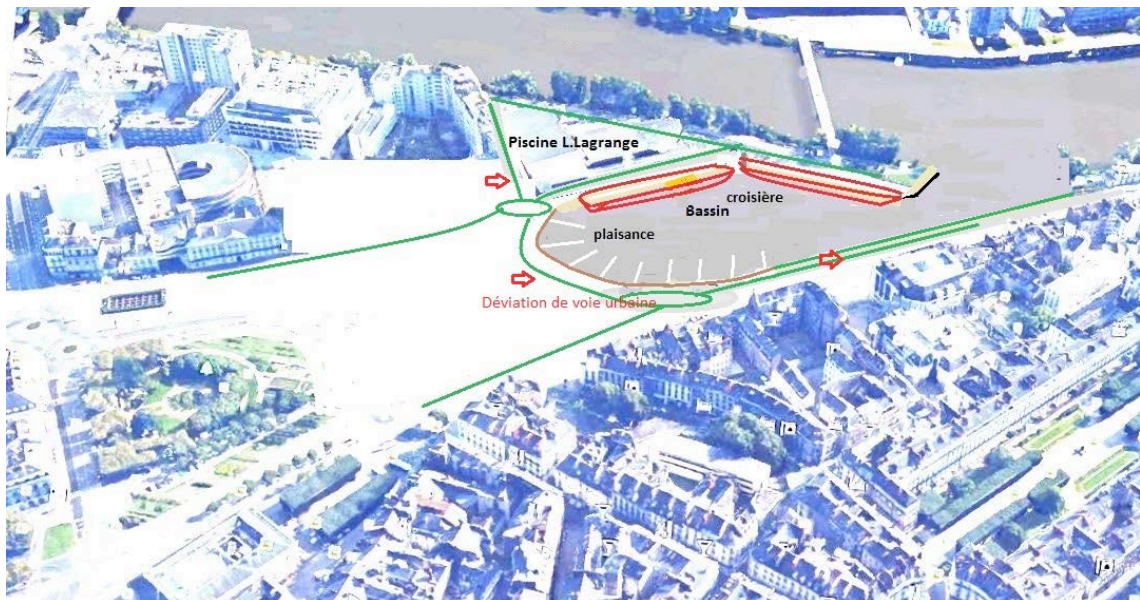
Le principe d'une coulée verte reliant la Prairie de Mauves et Doulon (Grand-Blottereau) à Chantenay, passant par les bords de Loire a été retenu dans le Schéma de Cohérence (SCOT), conformément à la notion d'Eco-Métropole, et traduite dans les PLUM (Plan Local d'Urbanisme) et PADD (Projet d'Aménagement et de Développement durable). Or, il est bien clair que le risque de rupture existe dans la zone 1.

3. Les principes traduits en projet

3.1. Un bassin

On peut imaginer un bassin relié à la Loire (sans écluse) ayant, en gros, les dimensions suivantes :

- 140 m x 120 m soit à peu près le tiers de la surface du projet
- Conçu de façon à recevoir en même temps 2 navires de croisière de type Loire Princess, sur une flotte maximum de 6 unités. CroisiEurope, forcément à la recherche d'un quai permanent, ne peut rêver mieux
- En outre, on peut imaginer une place suffisante pour 60 à 100 embarcations légères (vedettes fluviales privées et petits voiliers)
- Compte tenu des types de navires pouvant y venir, du tirant d'eau acceptable en Loire amont, il semble que le tirant d'eau garanti pourrait se situer autour de 2 m en BMVE (Basse mer de vive eau)
- Ce type de bassin fermé impose la mise en place d'une ventilation hydraulique qui peut être résolue depuis la Loire ou l'Erdre.



Évidemment, la circulation de surface devrait être déviée, mais comme on le voit sur le dessin (en vert et flèches), celle-ci peut fort bien contourner le bassin et rejoindre le Quai de Tourville/ André Morice via la rue Deurbroucq.

3.2. Des immeubles formant ouverture sur le bassin et sur la Loire

Ceux qui, au début du XVIIIe, conçurent l'île Feydeau, avaient cette vision : réaliser à l'intention de tous les navires amarrés plus aval un fronton qui honore la Ville. Ce fronton étant complété par les immeubles imposants des deux côtés de la Loire.

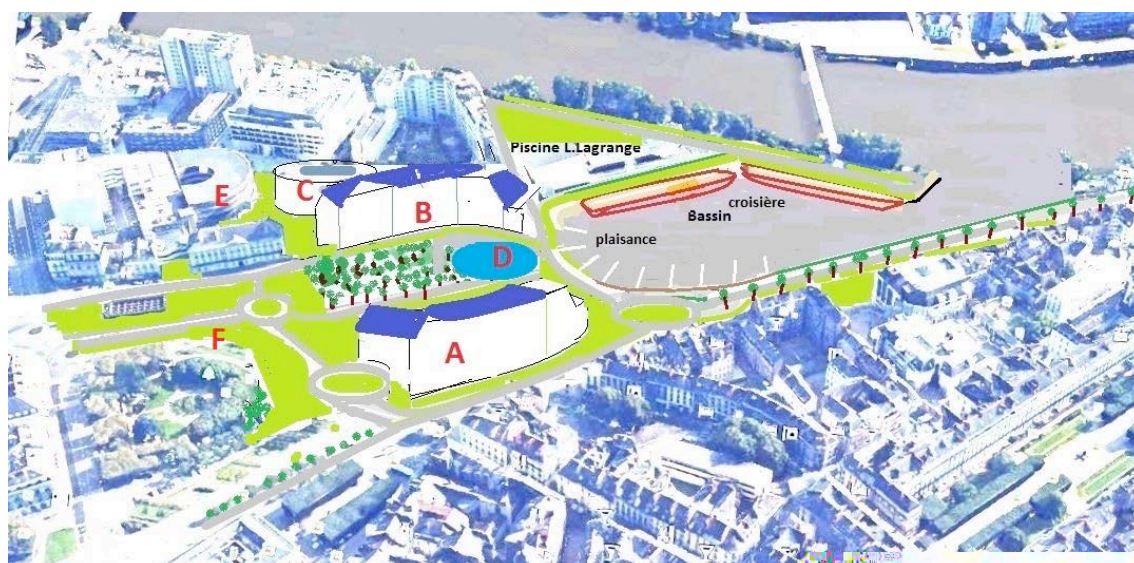
L'idée doit être maintenue. On ne peut pas imaginer, sur l'espace restant, des immeubles orientés NO-SE barrant l'ancien lit. L'orientation générale doit plutôt être SO-NE, en cohérence avec celle des immeubles anciens. L'ouverture permet de préserver la mise en eau ultérieure éventuelle d'un bras de Loire (Hôpital).

Nous avons déjà évoqué, pour des raisons essentiellement esthétiques, la pertinence de mettre en cause l'existence même de la barre d'immeubles de l'Allée de l'île Gloriette, correspondant aux numéros du 7 au 13, d'une longueur d'environ 100 m et d'une profondeur moyenne de 10 m.

S'agit-il de raisons seulement esthétiques pour les bâtiments construits dans les années soixante ? Ne peut-on les suspecter d'être truffés d'amiante et de plomb ?

Le Code de la Santé Publique rend obligatoire d'effectuer un diagnostic/repérage de l'amiante et d'exposition au plomb (CREP 2008).

En supposant la chose possible, voici une proposition qui pourrait être faite pour la partie de l'espace restant :



A : Un immeuble de parking et résidentiel. Plus une extension culturelle de la médiathèque

B : Immeuble de remplacement pour la barre

C : Immeuble rond, d'usage exclusif parking faisant pendant à l'ancien garage Peugeot

D : Un marché couvert, l'extension à l'air libre se diffusant vers le bassin entre B et A

E : L'Hôtel Deurbroucq dégagé dans un écrin de verdure

F : Une esplanade d'événements divers, intégrant le square Daviais tel quel, ou l'élargissant.

3.3. Des circulations apaisées

Globalement, rien ne sera changé. L'évacuation des véhicules peut se faire vers l'aval et vers l'amont de la Loire. L'écoulement vers le centre historique sera dissuadé.

Vers l'amont, inchangés seront les flux allant vers Feydeau et vers le sud-Loire via le pont Haudaudine. En revanche les flux longeant la Loire sont déviés et font le tour du bassin.

Vers l'aval, l'encombrement du Quai de la Fosse reste posé. On pourrait ressortir la contribution faite au Conseil de développement en 2011* d'un tunnel urbain de transit sur 400 m de longueur.

* Contribution Y. Lainé : Et si on creusait... une tranchée couverte sous le quai de la Fosse ? Conseil de développement, 26 avril 2011

Conclusion :

Aménager un espace de huit hectares en plein centre-ville n'est pas donné à n'importe quelle cité. L'enjeu, économique, social, politique, en sera révélé aux prochaines élections.

Il était impératif d'en situer d'abord les contraintes. Si la partie quai de la Fosse constitue une bordure esthétique plus qu'acceptable, on ne peut en dire autant de la Petite Hollande, largement sacrifiée dans le passé. Il y a là un préalable à une réhabilitation réussie.

Les voies ferrées, train et tramway ne devraient pas être impactées par le projet ; les remettre en cause nous mènerait à examiner la vocation du tunnel de Chantenay, et ceci n'est pas à l'agenda à moyen-terme.

On insiste également sur le maintien des usages actuels de l'espace, parking, marché, manifestations d'ampleur.

Le type de projet d'aménagement proposé pourrait être soumis à l'agence TER et à l'opinion ; notre proposition, qui répond à des valeurs que nous attribuons aux Nantais, les réconcilie avec leur port, relie directement leur espace historique à la Loire, intégrant une forte dimension économique tout en sauvegardant les traditions déjà installées.