

Nantes Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

NANTES
MAIRIE
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

samoa
Société d'Aménagement de la métropole ouest atlantique

Annexé à un acte reçu le
0 8 MARS 2005
par le notaire soussigné

DOSSIER DE CRÉATION

Zone d'Aménagement Concerté
Ile de Nantes

REÇU EN PREFECTURE LE
- 5 NOV. 2004

RAPPORT DE PRÉSENTATION

Vu pour être annexé à la délibération
du conseil communautaire du 15 octobre 2004
Nantes, le 15 NOV. 2004

Pour le président,
le vice-président délégué
M. Patrick RIMBERT

Octobre 2004

estève & boucheton associés



Nantes Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

NANTES MAIRIE
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

samoa
Société d'Aménagement de la métropole ouest atlantique

Annexé à un acte reçu le
0 8 MARS 2005
par le notaire soussigné

DOSSIER DE CRÉATION

Zone d'Aménagement Concerté
Ile de Nantes

REÇU EN PREFECTURE LE
- 5 NOV. 2004

RAPPORT DE PRÉSENTATION

Vu pour être annexé à la délibération
du conseil communautaire du 4 octobre 2004
Nantes, le 15 NOV. 2004
Pour le président,
le vice-président délégué
M. Patrick RIMBERT

Octobre 2004

estève & houcheton associés

SOMMAIRE :

Sommaire : 1
Table des figures : 2
Première partie : Du diagnostic au programme 3

1. Diagnostic de l'état initial 3
1.1. Site et situation 3
1.1.1. Un site en position estuarienne 3
1.1.2. Un site stratégique 4
1.1.3. Un site anthropisé 5
1.2. Les composants de l'Ile de Nantes 6
1.2.1. La présence humaine 6
1.2.1.1. La population 6
1.2.1.2. L'économie 7
1.2.1.3. Les équipements 8
1.2.2. Caractéristiques environnementales et patrimoniales 10
1.2.2.1. L'environnement 10
1.2.2.2. Le patrimoine 11
1.2.3. La réglementation en vigueur 12
1.2.3.1. Les normes supérieures aux documents d'urbanisme locaux 13
1.2.3.2. Les documents d'urbanisme locaux 13
1.2.3.3. Les autres documents à valeur réglementaire : PDU, PLH, PEB, Protection des monuments historiques. 15
1.3. La forme de l'Ile de Nantes 16
1.3.1. L'occupation de l'espace 16
1.3.1.1. Histoire 16
1.3.1.2. L'occupation actuelle de l'espace 17
1.3.1.3. Les espaces en mutation 19
1.3.2. Le paysage urbain 21
1.3.2.1. Le paysage des rives de la Loire 21
1.3.2.2. La morphologie urbaine 22
1.3.2.3. Les espaces publics 22
1.4. Le Fonctionnement de l'Ile de Nantes 24
1.4.1. Un territoire composite 24
1.4.1.1. Un ancien faubourg (République – Les Ponts) 24
1.4.1.2. Un territoire des activités industrielles et portuaires (Sainte-Anne / Prairie au Duc) 26
1.4.1.3. Le quartier Mangin - Beaulieu 28
1.4.1.4. La Pointe Est de l'Ile de Nantes 30
1.4.2. Les déplacements 32
1.4.2.1. Le réseau viaire 32
1.4.2.2. Les réseaux de transport alternatifs à la voiture 34

2. Le programme de la ZAC Ile de Nantes 35
2.1. La démarche 35
2.1.1. Le projet « Rives de Loire » 35
2.1.2. La mise en œuvre d'une réflexion générale autour d'un étude de définition 35
2.1.3. Le Plan guide 36
2.2. Les enjeux du projet Ile de Nantes 37
2.2.1. Une métropole en plein essor 37
2.2.2. Un site porteur d'enjeux 37
2.2.3. Une nouvelle forme urbaine 38

Deuxième partie : Le Projet de la ZAC Ile de Nantes 40

1. Le périmètre de l'opération 40
2. Les orientations générales du projet 42
2.1. Un projet inscrit dans le développement durable 42
2.2. Une opération de renouvellement urbain 42
3. Les fondamentaux du projet 44
3.1. Dynamiser l'économie métropolitaine 44
3.2. Habiter une ville durable 45
3.3. Créer une attractivité culturelle et touristique 47
3.4. Faciliter les déplacements dans l'Ile de Nantes 47
4. La mise en oeuvre projet 49
4.1. Des méthodologies d'intervention plurielles 49
4.2. « Renouveler » la partie ouest de l'île 50
4.3. « Requalifier » l'axe historique de la première ligne de ponts et le faubourg 52
4.4. « Ré-urbaniser » la zone d'aménagement mixte des années 70 (Beaulieu) 54
5. Programme global prévisionnel des constructions 56

Sources documentaires et bibliographiques : 57

TABLE DES FIGURES :

Figure 1 : Répartition du réseau d'équipements de l'Ile de Nantes en 2003. 9
Figure 2 : Le document d'urbanisme local en vigueur dans l'Ile de Nantes. 14
Figure 3 : L'occupation actuelle de l'espace de l'Ile de Nantes (carte). 18
Figure 4 : Les espaces actuels en mutation. 20
Figure 5 : L'état actuel de l'ancien faubourg (République – Les Ponts). 25
Figure 6 : L'état actuel du territoire des activités industrielles et portuaires (Sainte-Anne). 27
Figure 7 : L'état actuel du quartier Mangin - Beaulieu. 29
Figure 8 : L'état actuel de la Pointe Est de l'Ile de Nantes. 31
Figure 9 : Le réseau viaire de l'Ile de Nantes. 33
Figure 10 : Le périmètre de l'opération de la ZAC Ile de Nantes. 41
Figure 11 : Le « renouvellement » de la partie ouest de l'île. 51
Figure 12 : La « requalification » de l'axe historique de la première ligne de ponts et du faubourg. 53
Figure 13 : La « ré-urbanisation » de la zone d'aménagement mixte des années 70 (Beaulieu). 55



La zone portuaire de l'Ile de Nantes

PREMIERE PARTIE : DU DIAGNOSTIC AU PROGRAMME

1. DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT INITIAL

1.1. SITE ET SITUATION

1.1.1. Un site en position estuarienne

Encerclée par la Loire, l'Ile de Nantes est située au fond de l'estuaire de la Loire. Cette situation en position estuarienne détermine certaines caractéristiques de l'état actuel de ce site.

- **Une île en fond d'estuaire**

Les milieux estuariens sont complexes et les scientifiques ne s'accordent pas sur une définition spatiale unique de l'estuaire. D'une manière générale, l'estuaire constitue une interface entre un cours d'eau d'origine continentale et un milieu marin. L'estuaire se trouve donc en interdépendance étroite et sous l'influence de la marée et du débit du cours d'eau. Physiquement, il se présente sous la forme d'une zone plane et élargie d'un fleuve qui peut se diviser en nombreux bras et méandres.
Cette situation explique les fréquentes évolutions du niveau des eaux donc également l'existence d'un risque d'inondation. En effet, l'estuaire constitue souvent le lieu de débordement du fleuve. Cet effet de coupure place encore aujourd'hui la problématique du franchissement du fleuve au centre des préoccupations.
Enfin, la présence d'eau saumâtre est à l'origine d'un écosystème spécifique que l'on retrouve notamment dans la faune et la végétation des rives de la Loire.

Cette position d'île et d'interface estuarienne nécessite donc une attention particulière que le projet Ile de Nantes doit intégrer puisque toute modification en amont de l'estuaire modifie tout ce qui se trouve en aval (c'est-à-dire le milieu marin) qui en subira les conséquences, positives ou négatives.

- **Des activités estuariennes**

La présence de la Loire a longtemps été à l'origine de la plus grande partie des activités de l'Ile de Nantes et explique encore certains aspects de sa morphologie.
Nantes, ville de fond d'estuaire, constitue à l'origine le principal lieu d'interface entre le transport maritime et un arrière pays. Ville portuaire, Nantes a longtemps été un lieu important d'échanges de marchandises d'où l'existence actuelle de quais et même d'une gare ferroviaire au centre de l'île qui assurait la poursuite de l'acheminement des marchandises. L'industrialisation de l'île a pu notamment s'effectuer grâce aux facilités de transport qu'offrait la circulation fluviale. Cet important passé portuaire explique également l'existence pendant longtemps d'une industrie navale réputée dont les traces sont encore perceptibles à travers les anciens bâtiments des Chantiers Dubigeon, cales, grues...
Cependant, la situation de Nantes en fond d'estuaire est devenue progressivement un handicap avec l'apparition de difficultés de navigation. Les premières relations entre Nantes et Saint-Nazaire naissent ainsi au détriment de Nantes à cause du déplacement des activités portuaires vers l'aval.
Aujourd'hui, détrônée par d'autres moyens de transport, La Loire ne joue plus le même rôle. Très peu d'activités restent directement liées à la Loire si bien que la Loire constitue davantage un paysage de qualité qui participe à la promotion de l'image de la ville et au développement du tourisme.

L'Ile de Nantes possède donc une identité estuarienne qui se manifeste par une influence de la dynamique du fleuve, par la présence des traces d'une activité industrielle et portuaire et par un paysage de qualité.

1.1.2. Un site stratégique

- **Un site majeur de l'espace métropolitain**

Depuis les premières relations entre Nantes et Saint-Nazaire, nées du déplacement progressif de la fonction portuaire vers l'aval de l'estuaire, les deux villes se sont progressivement associées : la Loire est devenue « trait d'union ».
En effet, la mise en place d'un projet commun est engagée depuis les années 70 avec la création de l'Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine (OREAM), chargée à l'époque, d'établir un schéma d'aménagement couvrant les deux agglomérations. La véritable naissance d'une identité commune intervient en 1989 avec la création du concept de « Nantes Atlantique » à l'initiative des Chambres de Commerce et d'Industrie des deux villes. Aujourd'hui, la mise en place d'un Schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui couvre l'espace des deux agglomérations poursuit ce rapprochement.
Dès lors, les deux villes-ports associées possèdent des atouts qui leur confèrent le statut de métropole : capitale régionale, centre d'affaires, tradition de négoce, cité universitaire, savoir-faire naval, riche littoral touristique, etc. « L'Ile de Nantes » et « Ville Port » à Saint-Nazaire constituent ainsi aujourd'hui les deux opportunités d'implantation majeure des activités métropolitaines.

- **Le centre de l'agglomération**

Dans l'agglomération nantaise organisée autour de la Loire et de ses franchissements, l'Ile de Nantes se trouve de fait en position centrale.
A l'origine passage obligé pour franchir la Loire, l'Ile de Nantes est restée lieu de convergence des principaux axes de desserte de la ville. En effet, la création d'une deuxième ligne de ponts puis celle de deux nouveaux ponts (Pont Willy Brandt et Pont des Trois Continents) a conforté cette situation. De même, la politique des « pénétrantes », c'est-à-dire d'aménagements de 2 X 2 voies jusqu'au centre ville, a contribué à améliorer l'accessibilité de l'île et à favoriser son développement.
Cœur géographique de l'agglomération, l'Ile de Nantes a longtemps été l'un des foyers majeurs de l'activité industrielle de l'agglomération et de la Basse Loire. De plus, quand ces activités majeures ont commencé à décliner, un important secteur administratif s'est installé sous l'impulsion de l'Etat qui confère encore aujourd'hui un rôle stratégique à l'Ile de Nantes en matière d'équipements régionaux et d'agglomération.

- **Les projets structurants autour de l'Ile de Nantes**

Cette position permet enfin à l'Ile de Nantes de bénéficier des projets qui sont lancés pour dynamiser le centre de l'agglomération.
Ainsi, de nombreuses opérations de renouvellement du centre ville sont actuellement en cours et encouragent la valorisation de l'Ile de Nantes :

- la ZAC Madeleine Champ de Mars s'inscrit dans l'objectif d'élargir la centralité vers la Loire en renouvelant l'ancien faubourg ;
- la ZAC Gloriette – Hôtel Dieu organise le développement du pôle hospitalo-universitaire ;
- le Grand Projet de Ville Malakoff – Pré Gauchet réhabilite en profondeur l'ancienne ZUP et valorise le quartier de la Gare sud.

Plusieurs opérations majeures de l'agglomération s'articulent directement avec le projet de la ZAC Ile de Nantes :

- le développement d'un Quartier International des Affaires s'appuie sur un triangle entre la gare TGV, le quartier Madeleine – Champs de Mars, et l'Ile de Nantes. Le site du Tripode constitue l'un des principaux lieux d'accueil de ce projet ;
- la restructuration de la politique des déplacements confirme le rôle central de l'île puisque de nouveaux axes de TCSP et de nouveaux ouvrages de franchissements sont envisagés ;
- le développement du pôle hospitalo-universitaire du CHU.

1.1.3. Un site anthropisé*

Le site de l'île en lui-même possède des caractéristiques spécifiques qui s'expliquent par les aménagements successifs de l'île par l'homme.

- **D'un archipel à l'Ile de Nantes**

L'Ile de Nantes, longue de cinq kilomètres et large d'un kilomètre, est à l'origine un archipel d'îles qui favorisait le franchissement de la Loire. Ainsi, une succession de six ponts permettait la traversée du fleuve. A partir du XIX^{ème} siècle, l'aménagement de la future Ile de Nantes débute et, progressivement, les boires traversant l'île sont comblées. Si l'on ajoute l'ensemble des travaux réalisés pour aménager les rives de la Loire (quais et perrés) et l'achèvement de l'urbanisation de l'île avec la réalisation du quartier Beaulieu dans les années 70, il ne subsiste aujourd'hui qu'un seul ensemble naturel situé à la Pointe Est de l'île. Ainsi, d'un chapelet d'îles distinctes, un nouveau territoire s'est constitué que l'on nomme aujourd'hui « Ile de Nantes ».

- **Une île urbaine**

Les caractéristiques physiques du site de l'Ile de Nantes sont donc fortement liées à la présence humaine.
La topographie du site a été modelée par le biais de nombreux remblaiements et fluctue entre 6 et 8 mètres, offrant ainsi une protection face aux crues décennales. Par contre, il demeure par endroits un risque d'inondation en cas de crue centennale.
De plus, l'hydrographie naturelle de l'île a aujourd'hui totalement disparue et se trouve canalisée dans les réseaux.
La situation de l'île en centre-ville explique la dégradation actuelle de son environnement. D'abord, les deux bras de la Loire, le bras de la Madeleine au nord et le bras de Pirmil au sud, possèdent une qualité des eaux médiocre à cause des rejets urbains et industriels mais également des variations du régime de la Loire (remontée du bouchon vaseux). Ensuite, de nombreux anciens sites industriels sont susceptibles d'être pollués et, dans le secteur de Vincent Gâche, des déchets ménagers ont même été stockés jusqu'en 1962.
Par contre les espaces délaissés ou difficilement accessibles comme les berges conservent une végétation remarquable spécifique à quelques estuaires du littoral atlantique avec, notamment, la présence de quelques espèces rares.

---

* Qui a subi l'influence de l'homme

1.2. LES COMPOSANTS DE L'ILE DE NANTES

1.2.1. La présence humaine

1.2.1.1. La population

- **Les habitants de l'Ile de Nantes**

L'Ile de Nantes correspond au quartier n°6 de Nantes, peuplé de 13 110 personnes au recensement de 1999, soit environ 5 % de la population nantaise. Ce quartier bénéficie du dynamisme et de la croissance démographique soutenue de l'ensemble de l'agglomération nantaise. Dotée en 1999 de plus de 554 000 habitants, l'agglomération a en effet progressé entre 1990 et 1999 de 50 000 nouveaux habitants. Cette progression se retrouve à l'échelle de la ville de Nantes mais ce phénomène s'accentue dans l'Ile de Nantes, essentiellement à cause de l'urbanisation de la ZAC Beaulieu.
Les caractéristiques de la population de l'Ile de Nantes s'avèrent en partie spécifiques. En effet, ce quartier comprenait, en 1999, la plus forte proportion de personnes isolées et, corrélativement, la taille moyenne par ménage la plus faible après le centre-ville. Par contre, la structure par âge de cette population ressemble à celle de la ville de Nantes avec une sur-représentation de la tranche d'âge 20/39 ans.
Cette population est répartie de manière non homogène dans l'île suivant les différentes typologies des quartiers de l'île. Ainsi, on observe deux sites inhabités dans la zone portuaire et à l'extrémité est de l'île (espace naturel). De même les densités sont faibles entre le quai François Mitterrand et le boulevard de la Prairie au Duc, au nord du boulevard Vincent Gâche et en bordure du bras de la Madeleine. Ces deux derniers secteurs sont, en effet, dédiés essentiellement à l'activité économique.
Enfin, on constate des disparités en ce qui concerne la situation économique et sociale des ménages. Plus précisément, on considère que deux ménages sur trois sont dans une situation de précarité dans le secteur République.

- **Le parc de logements**

Ces caractéristiques de croissance, de répartition et de composition de la population s'expliquent avant tout par la structure et l'évolution du parc de logement.
En effet, depuis 1990, 1 300 nouveaux logements ont été réalisés et essentiellement dans la partie est de l'île, ce qui a eu pour conséquence une croissance forte du nombre d'habitants de ce secteur.
De plus, l'essentiel du parc de logement est composé de petits logements (49 % de T1-T2) et cette tendance s'est confirmée pendant la dernière décennie avec plus de 80 % des nouvelles constructions en petits logements. Ainsi, la taille moyenne des ménages est en toute logique peu élevée.
L'existence d'une part importante de logements privés vétustes dans le secteur République explique en partie son fort taux de précarité.
Enfin, le parc de logement reste plus que majoritairement en location et on note corrélativement une offre de logement en accession à la propriété insuffisante. En conséquence, il existe une sur-représentation des ménages en début de parcours résidentiel.
Malgré tout, il convient de préciser que l'Ile de Nantes constitue un territoire globalement mixte socialement en comparaison à la situation de l'agglomération.

- **Les évolutions en cours**

A partir des différents scénarios d'évolution de l'Agglomération Nantaise réalisés par l'AURAN, la population de la communauté urbaine de Nantes a été estimée suivant un scénario central à l'horizon 2020 à 640 000 personnes (modèle OMPHALE basé sur la tendance observée entre 1982-1999). Cet accroissement d'environ 80 000 nouveaux habitants aura des répercussions en matière de logements et d'équipements publics. Ainsi, pour répondre à cet afflux, pour préserver les acquis de la croissance démographique et économique et pour remettre en ordre le marché de l'immobilier, le Programme Local de l'Habitat donne pour objectif la construction de 3 900 logements par an dans l'agglomération dont 900 de logements sociaux.

En ce qui concerne l'Ile de Nantes, si l'on analyse l'évolution du nombre de permis de construire de 1983 à 2001, il apparaît qu'en moyenne 144 logements par an sont commercialisés. Pour maintenir la croissance actuelle de l'île, ce rythme d'environ 150 nouveaux logements par an doit être conservé.
Surtout, l'Ile de Nantes dispose aujourd'hui d'une réserve d'espaces renouvelables qui peut permettre de répondre à une partie des objectifs de l'agglomération en matière de construction de logements.

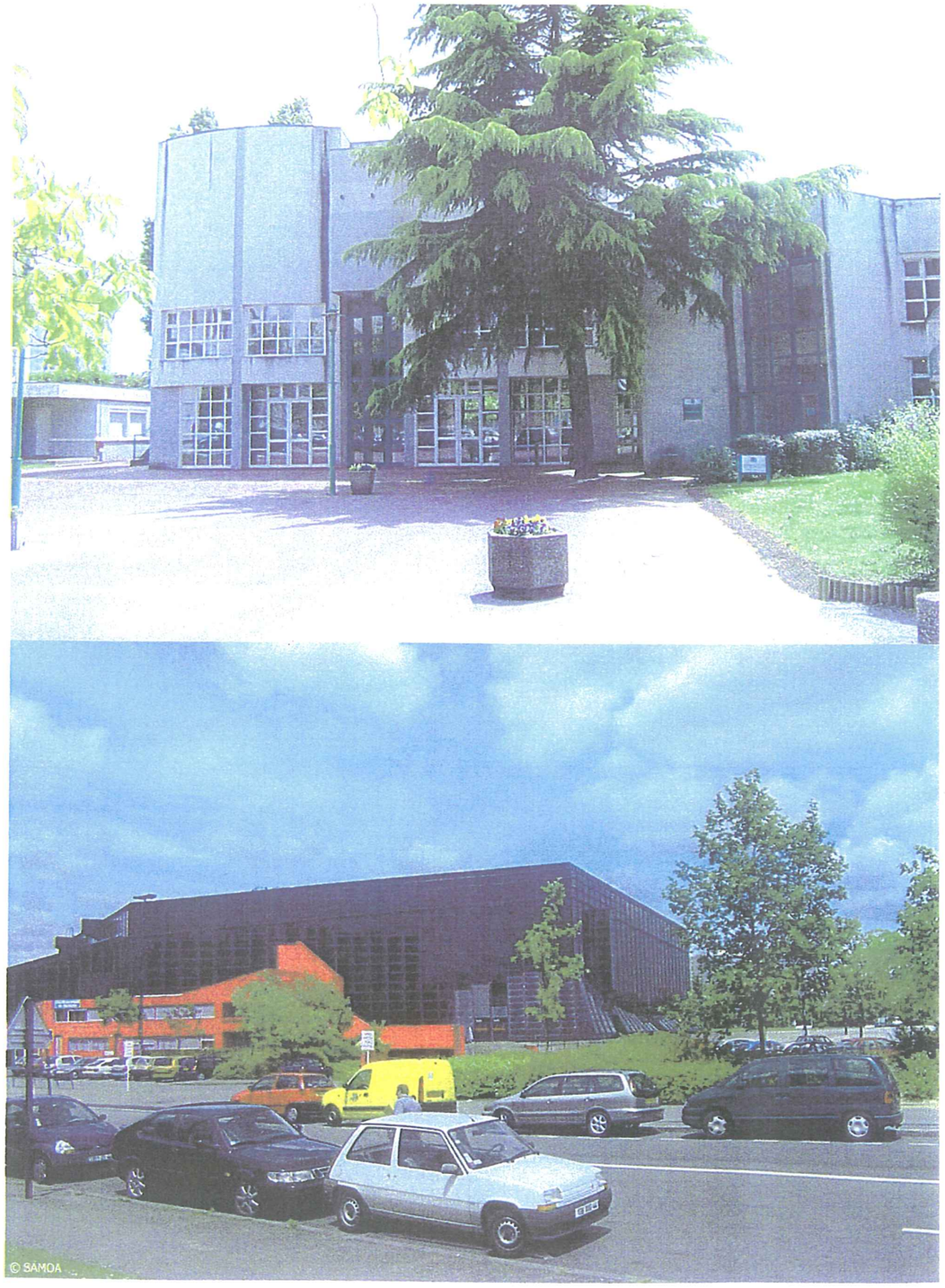
1.2.1.2. L'économie

- **Une économie en mutation**

Pôle économique du centre de l'agglomération, l'Ile de Nantes tient aujourd'hui une place de premier ordre. Ainsi, environ 9 000 emplois sont dénombrés selon le recensement de 1999. La répartition de ces emplois s'explique par le processus d'urbanisation progressive de l'île.
En effet, le développement de l'île coïncide avec le développement industriel du XIX^{ème} siècle. L'urbanisation débute ainsi avec le développement des chantiers navals et l'installation du chemin de fer.
Puis, dans les années 60-70, sous l'impulsion de l'Etat, des activités tertiaires ont été implantées comme par exemple le Tripode.
Depuis les années 80, l'évolution économique des agglomérations est caractérisée par le retrait progressif du secteur industriel au profit des activités tertiaires de commerce et de services. La partie ouest de l'Ile de Nantes a été fortement marquée par ce phénomène de déclin de l'industrie et nécessite donc un renouvellement économique. Ainsi, globalement, la tendance actuelle depuis les 10 dernières années est à la diminution du nombre d'emploi (- 20 %) malgré la subsistance de secteurs dynamiques.

- **De grandes activités**

Le dynamisme économique actuel de l'île repose, en effet, sur le secteur tertiaire. Cependant, il existe encore un tissu d'activités non-tertiaires lié aux infrastructures de l'île.
La circonscription portuaire actuelle s'étend sur une large bande le long de la Loire depuis le Pont Anne de Bretagne jusqu'au Pont ferroviaire de Pornic. Le port autonome est chargé de la gestion de cet espace. Aujourd'hui, les emprises industrielles au bord du quai Wilson sont en cours de fermeture mais l'activité de ce quai est ponctuellement maintenue pour des trafics de sucre (raffinerie Béghin Say) et d'engrais. Depuis quelques années, ce quai sert de plus en plus fréquemment à l'accueil de paquebot de croisière.
Le Marché d'intérêt National (MIN) représente une plateforme de commerce national et international qui génère un chiffre d'affaires de 580 millions d'euros. Connaissant des perspectives de développement favorables et jouant le rôle d'une plateforme logistique de livraison des marchandises vers le centre-ville, le MIN occupe une place déterminante dans l'économie de la métropole et dans le fonctionnement de la ville de Nantes.
Enfin, autour de l'actuelle gare de l'Etat, un tissu économique perdure autour d'activités relevant essentiellement du secteur des transports mais également des industries ayant leur propre embranchement ferroviaire. Les entreprises les plus importantes sont le MIN, la société Baudron Logistic et la SERNAM. Cependant, le transfert de ces activités est aujourd'hui à l'étude et le projet Ile de Nantes prévoit le réaménagement complet de ces espaces.
Ailleurs, la plupart des sites ayant accueillis des activités industrielles sont en attente d'une nouvelle affectation ou bien déjà en cours de renouvellement.



1. Foyer des jeunes travailleurs
2. Palais des sports Beaulieu

- **Le secteur tertiaire cœur de l'activité de l'île**

L'Ile de Nantes constitue désormais principalement un pôle économique tertiaire à l'échelle de l'agglomération.
Cette tendance fait suite aux initiatives des pouvoirs publics des années 70 qui ont planifié l'installation de nombreuses institutions et administrations. Ainsi, on trouve sur l'île plusieurs Directions Régionales des services de l'Etat (DRE, DRASS, ...), une antenne du Ministère des finances, le Conseil Régional des Pays de la Loire, l'URSSAF, l'INSEE, etc. La quasi-totalité de ce pôle est implanté dans la ZAC Beaulieu et répond avant tout à des logiques d'agglomération.
Il existe également sur l'Ile de Nantes plusieurs pôles d'équipements de quartier, composés d'équipements scolaires, sociaux, sportifs, culturels et administratifs qui répondent directement aux besoins des habitants de l'île.
En matière commerciale, l'Ile de Nantes joue un rôle central puisque le centre commercial Beaulieu constitue l'un des principaux pôles commerciaux de l'agglomération avec une zone de chalandise de plus de 550 000 habitants en 1999. L'offre en commerce de proximité se polarise, quant à elle, autour des places de la République, de Mangin et de la Galarne. Au total, 185 petits commerces sont recensés sur l'île près de ces pôles ou sur quelques axes.

1.2.1.3. Les équipements

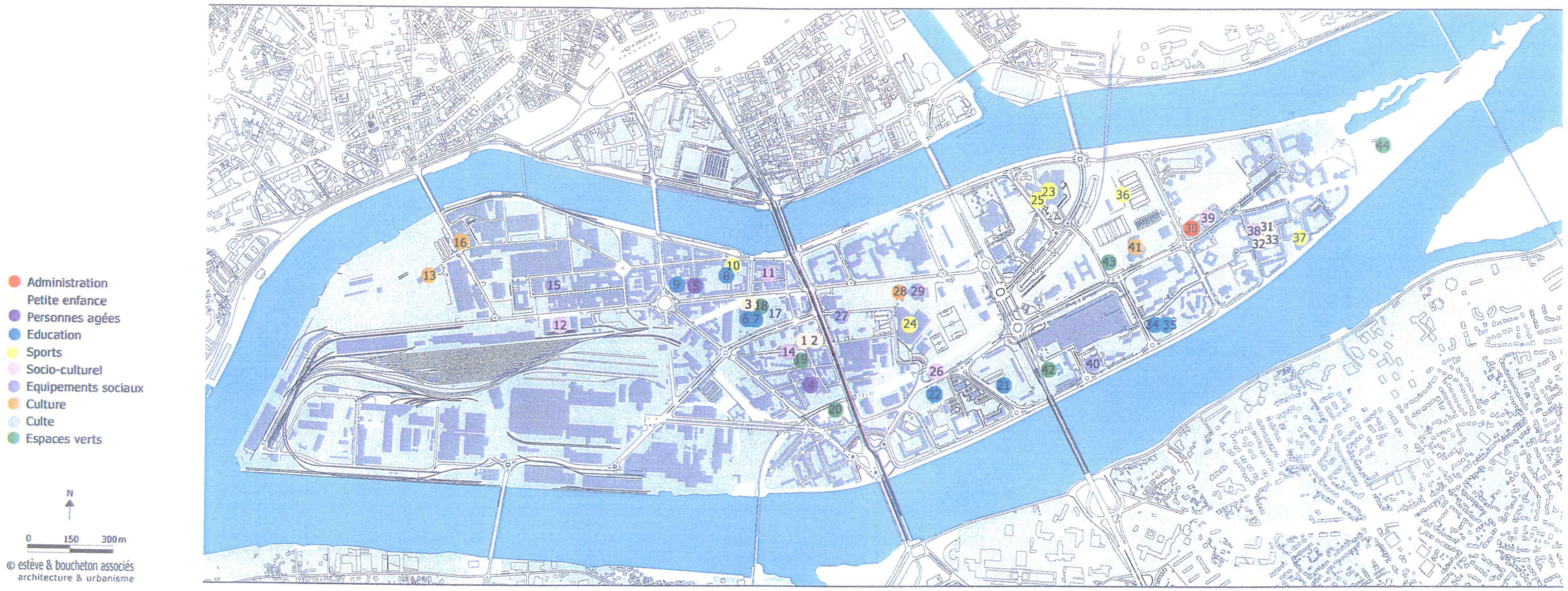
En janvier 2003, la Ville de Nantes a dressé un diagnostic des équipements municipaux qui met en évidence l'existence de trois principaux réseaux d'équipements.

- **Trois réseaux d'équipements publics**

Ces trois réseaux d'équipements à destination des habitants de l'île s'organisent autour des quartiers : République – les Ponts / Beaulieu – Mangin / Pointe Est de Beaulieu comme le montre la figure 1.

- **Bilan et perspectives**

D'une manière générale, ce réseau d'équipements est plutôt dense et les habitants bénéficient également de la proximité d'équipements majeurs situés en centre-ville (médiathèque, piscine, hôpital). Cependant, certaines améliorations semblent nécessaires.
On peut remarquer d'abord les capacités insuffisantes des équipements de la petite enfance. Comme ailleurs dans la ville de Nantes, 70 % des demandes de garde d'enfants sont actuellement en attente alors que le projet Ile de Nantes prévoit l'arrivée de nouveaux habitants et le renforcement de l'activité tertiaire qui feront encore augmenter les demandes.
De plus, les structures sportives sont en nombre suffisant mais sont réservées, d'une manière générale, à la pratique de haut niveau et ne répondent pas aux besoins de proximité.
Le secteur social et associatif de l'Ile de Nantes souhaiterait poursuivre son développement grâce à la création de nouveaux équipements socio-culturels.
En matière culturelle, les associations souhaiteraient développer l'offre en matière de bibliothèque et il convient de favoriser l'intégration des grands projets culturels de l'agglomération à la dynamique du quartier.
La plupart des espaces verts constituent aujourd'hui plus des lieux de passages que des aires de jeux et de repos pour les habitants du quartier et ne remplissent donc pas leur fonction de détente.
Enfin d'une manière générale, l'urbanisation de la partie ouest de l'île nécessitera le renforcement des équipements actuels voire la mise en œuvre d'un programme de construction d'équipements complémentaires.



Sources : Diagnostic des équipements municipaux - Mairie de Nantes, Projets et proximité - Pôle de programmation, janvier 2003

1 - Halte garderie
2 - Mini crèche
3 - Crèche associative
4 - Maison de retraite
5 - Restaurant club
6-7 - Groupe scolaire : écoles maternelle et élémentaire
8 - Institution privée : écoles maternelle et élémentaire et collège
9 - Collège public
10 - Gymnase
11 - Centre socioculturel
12 - Maison des syndicats
13 - Maison des Hommes et des Techniques
14 - Salle d'accueil d'associations
15 - Restaurant social
16 - Lieux de créations dans deux blockhaus et des hangars
17 - Église
18-20 - Trois squares
21 - École maternelle
22 - École élémentaire
23 - Palais des ports
24 - Complexe sportif
25 - Centre médico-sportif municipal
26 - Maison des associations
27 - Foyer SONACOTRA
28 - Foyer des jeunes travailleurs
29 - Salle de spectacle
30 - Mairie annexe
31 - Halte garderie
32 - Crèche collective
33 - Crèche familiale
34-35 - Groupe scolaire : écoles maternelle et élémentaire
36 - Stade (athlétisme, saut, rugby, tennis)
37 - Pataugeoire
38 - Espace animation Beaulieu
39 - Halle d'accueil d'associations
40 - Centre médico-social de la DISS
41 - Conservatoire national de région et un auditorium
42-43 - Square et un jardin
44 - Lieu de promenade sportive

FIGURE 1 : LES RÉSEAUX D'ÉQUIPEMENTS DE L'ILE DE NANTES

1.2.2. Caractéristiques environnementales et patrimoniales

1.2.2.1. L'environnement

- **Le contexte**

L'Ile de Nantes, située en position estuarienne, présente des milieux et des habitats spécifiques (Voir l'étude d'impact). Elle s'inscrit donc avant tout dans un contexte environnemental global que l'on retrouve tout autour de l'île.
D'abord, le fleuve en lui-même constitue un passage obligé pour tous les poissons du bassin de la Loire qui migrent vers l'océan. De même, c'est également un couloir de migration pour l'avifaune.
L'Ile de Nantes se trouve donc encerclée par des Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) qui couvrent la vallée de la Loire à l'amont et à l'aval de Nantes. Plusieurs sites proches et, notamment, la Prairie de Mauves et l'île Héron, sont caractérisés par la présence d'espèces animales ou végétales rares (ZNIEFF de type I). Ces inventaires ZNIEFF n'ont pas de valeur réglementaire mais leur prise en compte s'avère indispensable dans une opération d'aménagement.
Enfin, l'ensemble des berges de Loire dans l'agglomération nantaise est susceptible d'accueillir l'Angélique des Estuaires, plante protégée au niveau européen et national que l'on ne retrouve que dans quelques estuaires du littoral atlantique français.

- **La végétation de l'Ile de Nantes**

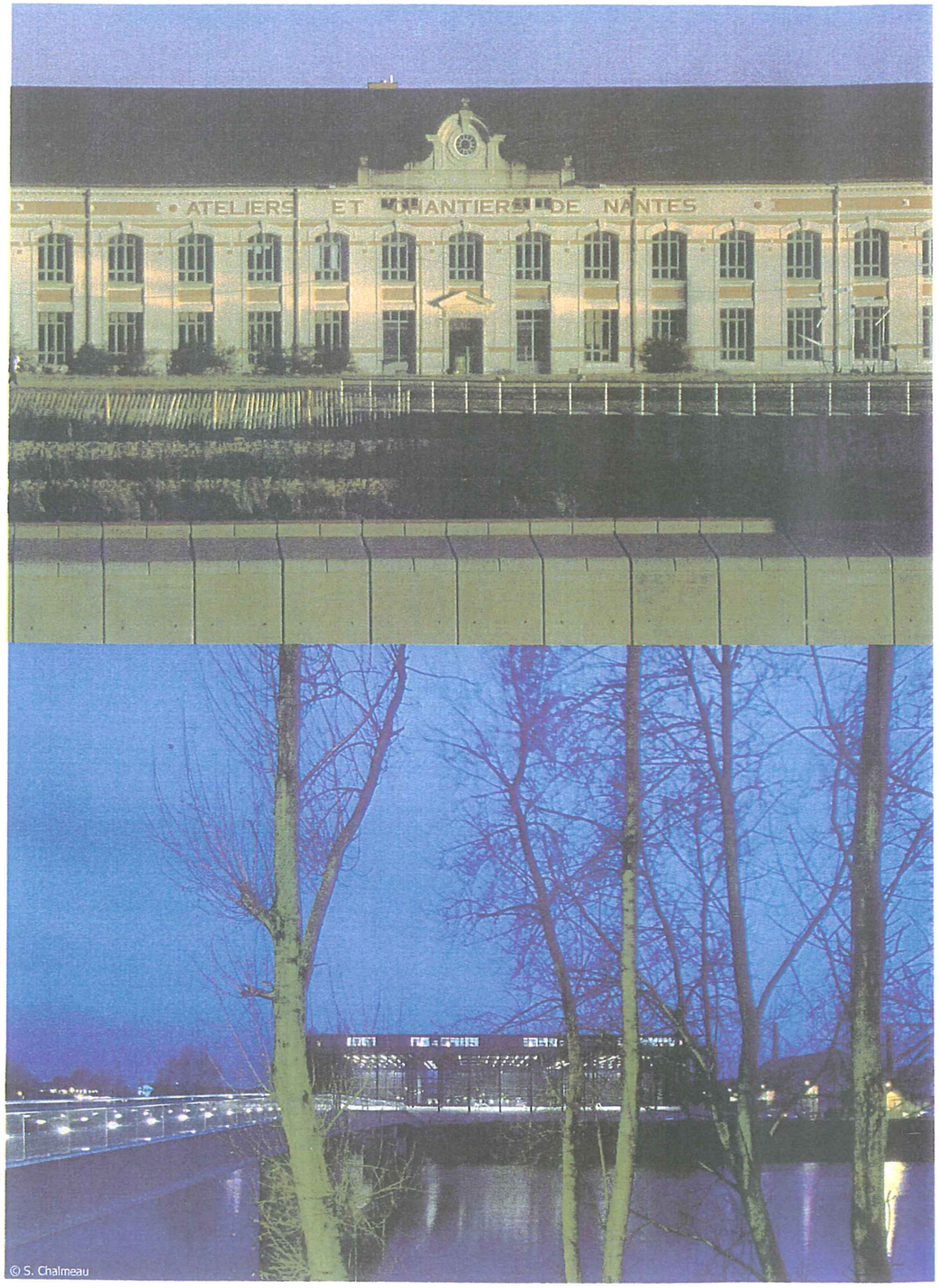
La végétation de l'Ile de Nantes est composée de plusieurs milieux de qualité environnementale hétérogène.
La végétation des berges de la Loire submergées régulièrement par la marée possède la plus grande qualité environnementale. On y retrouve une ripisylve* constituée de peupliers et de saules essentiellement. En se rapprochant du fleuve se développent des massifs de ronces et quelques formations végétales dont l'Angélique des estuaires. Cette plante rare, dont la présence varie dans le temps du fait d'un habitat évolutif très spécifique (marée, salinité, sol, etc.), s'avère quasi-omniprésente aujourd'hui sur les berges et notamment sur les digues. Ainsi, représentant 27 % de la population totale d'Angélique des Estuaires de la Loire, elle constitue une contrainte réglementaire forte.
Une végétation spécifique se développe également dans les espaces délaissés. Ainsi, dans les interstices de pavés, dans des terrains en friches et le long de parois (murs, piles de pont), une flore sauvage composée d'espèces exotiques s'est installée.
Dans les espaces verts dispersés dans l'Ile de Nantes, on observe une végétation banale comprenant souvent des espèces d'arbres et d'arbustes exotiques bien éloignées de la végétation ligérienne naturelle.

- **La faune**

La faune présente sur l'Ile de Nantes se trouve quantitativement peu importante à cause du caractère urbain de l'île. Ainsi, elle se compose quasi-essentiellement d'oiseaux que l'on rencontre en général le long des berges du fleuve.
La Loire constitue, en effet, une zone d'alimentation, de reproduction et de reposoir pour les oiseaux.
Sur les boisements présents le long des berges, dans les espaces verts et dans les espaces délaissés, des espèces d'oiseaux courantes mais protégées ont été recensés.
Enfin les jardins sont utilisés pour l'alimentation des pigeons de ville.
D'une manière générale, les bancs de sables à l'aval du bras de Pirmil sont donc les sites les plus intéressants en ce qui concerne la protection des oiseaux et notamment pour certaines espèces protégées réglementairement.

---

* Les formations végétales constituées par des arbres le long d'un cours d'eau sont souvent appelées ripisylves



1. Ancien bâtiment des Ateliers et Chantiers de Nantes
2. Nouveau Palais de Justice

1
2

1.2.2.2. Le patrimoine

Site conquis sur la Loire par l'homme, lieu emblématique de l'industrie de la Basse Loire, l'Ile de Nantes possède une histoire que l'on perçoit encore dans son patrimoine actuel.

- **Le patrimoine au sens réglementaire**

La notion de patrimoine se réfère généralement aux vestiges, constructions et paysages remarquables qui sont officiellement reconnus.
Sur l'Ile de Nantes, aucun site archéologique n'est officiellement inventorié et l'île ne fait pas partie des zones d'intérêt archéologique mentionnées dans le PLU de la ville de Nantes.
De la même manière, en ce qui concerne le patrimoine bâti remarquable, aucune construction n'est inscrite ou classée à l'inventaire des monuments historiques.
Toutefois, une étude menée en 1999 a repéré des éléments qui sont jugés caractéristiques du passé industriel, portuaire et urbanistique de l'île. Ainsi, dans le cadre de la révision du PLU, certains de ces éléments seront identifié en tant que « patrimoine nantais ».

- **Des formes urbaines rappelant l'histoire de l'île**

Bien que non reconnus officiellement, il est important de remarquer l'existence de formes urbaines très marquantes dans le paysage qui témoignent de l'urbanisation progressive. Ainsi, les paysages remarquables suivants sont des éléments constitutifs de l'image et de l'identité de l'Ile de Nantes :

- la première ligne de ponts et notamment les rues Petite et Grande Biesse qui conservent une forme urbaine de faubourg...
- les anciens sites industriels et portuaires
- le quartier République et sa place typique du XIX^{ème} siècle ;
- le quartier Beaulieu et notamment les deux immeubles de la place Mangin...
- l'architecture contemporaine et notamment le nouveau Palais de Justice...

1.2.3. La réglementation en vigueur

Selon le Code l'Urbanisme, l'aménagement et l'équipement d'une ZAC doivent être réalisés dans le respect des règles d'urbanisme applicables.

1.2.3.1. Les normes supérieures aux documents d'urbanisme locaux

- **La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire**

Les Directives Territoriales d'Aménagement ont été prévues par la loi du 4 février 1995 et confirmées par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999.
La DTA est à la fois un outil de planification de long terme qui fixe les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires, et un document ayant valeur juridique avec lequel doivent être compatibles les documents d'urbanisme locaux.
Lancée en 1996, la DTA de l'estuaire de la Loire a été soumise à l'enquête publique au printemps 2004 et se trouve aujourd'hui en phase d'approbation. Elle fixe ainsi trois objectifs :

- affirmer le rôle de Nantes / Saint-Nazaire comme métropole européenne au bénéfice du Grand Ouest ;
- assurer le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire ;
- protéger et valoriser les espaces naturels, sites et paysages de l'estuaire.

L'Ile de Nantes est considérée dans le projet de DTA comme un lieu vecteur de l'affirmation du rôle de Nantes / Saint-Nazaire comme métropole européenne. En effet, elle participe à l'accueil et au développement des services tertiaires de haut niveau, des services publics, des activités industrielles et commerciales, des pôles de savoir de haut niveau et des équipements de niveau régional et interrégional dans les domaines de la santé, de l'enseignement, de la recherche.

- **Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Nantes / Saint-Nazaire**

Le SCOT est un document d'urbanisme créé par la loi Solidarité et Renouvellement urbain du 13 décembre 2000 qui se substitue au Schéma Directeur. Conçu à l'échelle intercommunale, il fixe les orientations générales de l'aménagement de l'espace, en particulier :

- l'équilibre à maintenir entre zones à urbaniser et zones naturelles ou agricoles et forestières ;
- les objectifs en matière d'équilibre de l'habitat, de mixité sociale, de transports en commun ou encore d'équipements commerciaux ou économiques ;
- les espaces naturels ou urbains dont la protection présente une importance intercommunale.

En cours d'élaboration depuis 2002, le SCOT métropolitain regroupe 57 communes, environ 760 000 habitants sur l'ensemble de la Métropole Nantes / Saint-Nazaire. Ce document devra intégrer, conformément aux orientations de la DTA, des mesures favorisant :

- la densification de la construction et, en particulier, le long des axes structurants ;
- la réutilisation de l'existant ;
- le développement de la mixité sociale ;
- la valorisation de l'environnement et des paysages de l'estuaire.

Le projet Ile de Nantes doit donc prendre en considération ces orientations. Cependant, étant donné l'absence de schéma directeur et en attendant la validation du futur SCOT, aucun document de planification intercommunale ne s'impose aujourd'hui réglementairement au projet.

1.2.3.2. Les documents d'urbanisme locaux

L'Ile de Nantes est actuellement couverte par le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Nantes (nouvelle appellation du POS) qui réglemente les droits d'usages du sol.

- **Le Plan Local d'Urbanisme**

Le PLU de la Ville de Nantes peut se présenter réglementairement en deux volets : les règles d'utilisation des sols applicables dans l'ancienne ZAC Beaulieu et les règles d'utilisation des sols applicables dans le reste de l'Ile de Nantes.

La ZAC Beaulieu, créée en 1980, possédait ses propres règles d'urbanisme qui étaient précisées dans son PAZ. Depuis la suppression de cette ZAC, les zonages et règles du PAZ sont annexés au PLU. Ainsi, cinq zonages définissent les usages des sols dans la partie est de l'Ile de Nantes :

- une zone ZP1, destinée à l'habitat, aux équipements, aux bureaux et aux activités ;
- une zone ZP2, destinée à l'habitat collectif ;
- une zone ZP3, destinée aux activités tertiaires ;
- une zone ZP4, destinée aux espaces verts et aux aménagements de sports et loisirs ;
- une zone UAb, destinée à accueillir des fonctions mixtes.

Ces zonages, essentiellement à caractère monofonctionnel, ne sont pas compatibles avec l'objectif général de mixité des fonctions du projet Ile de Nantes.

Dans le reste de l'Ile de Nantes, le PLU défint trois zonages depuis la dernière révision d'urgence qui a porté sur l'Ile de Nantes :

- une zone UF, destinée aux activités de transformation et stockage, de services, de bureaux, le commerces et en partie à des activités portuaires;
- une zone UA1, destinée à l'habitat, aux équipements et aux activités ;
- une zone UP, de même destination que la zone UA1 mais introduisant plus de souplesse en matière d'implantation et de hauteur des constructions, et de stationnement.

Ces zonages ne sont pas compatibles avec l'ensemble du projet Ile de Nantes. A titre d'exemple, le zonage actuel de la zone UF empêche la mise en en œuvre d'un renouvellement de ce secteur puisqu'il ne peut pas accueillir du logement. Par contre, la révision d'urgence a permis la création du secteur UP qui permet dès à présent de débuter le projet Ile de Nantes dans certains secteurs.
Le PLU définit également des emplacements réservés et des espaces boisés classés, et identifie des éléments architecturaux du « patrimoine nantais ».

- **Les évolutions en cours**

Actuellement, le PLU de Nantes fait l'objet d'une procédure de modification dans le secteur de l'Ile de Nantes. Cependant, cette modification ne permettra pas la réalisation de l'ensemble du projet de la ZAC Ile de Nantes. Une nouvelle procédure de révision simplifiée de la règle du PLU sera donc mise en œuvre pour s'adapter aux conditions de la réalisation du projet.

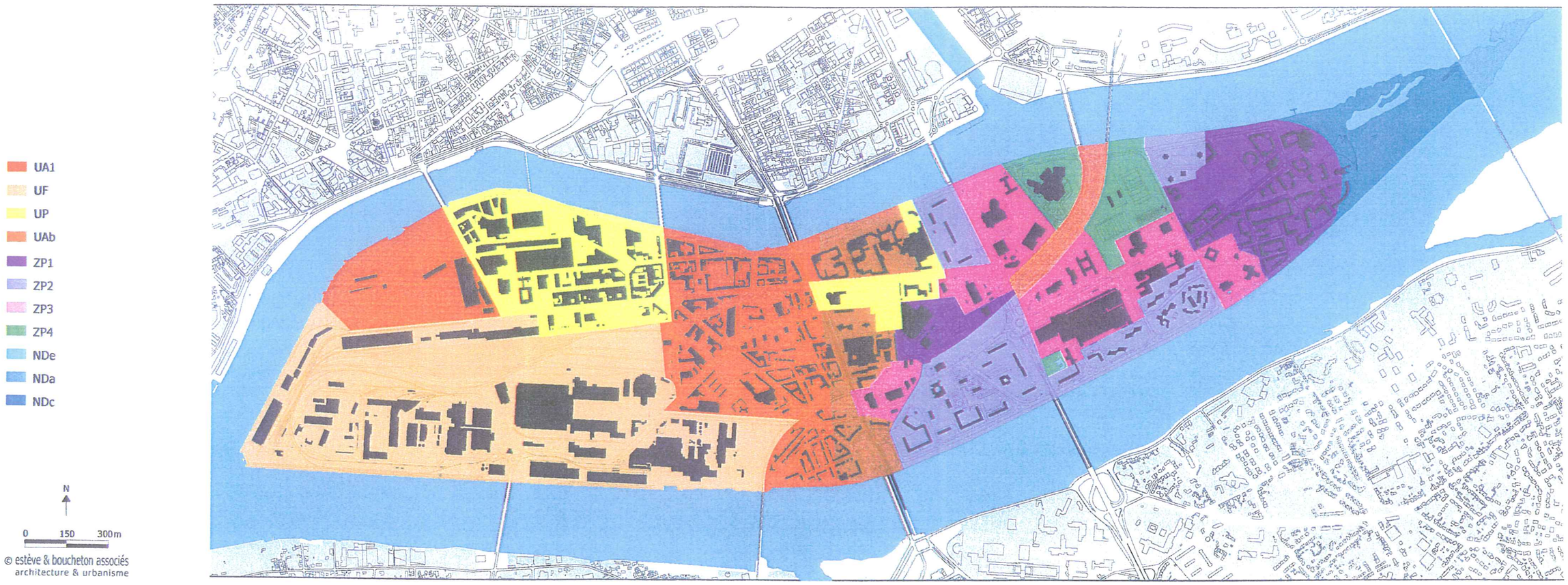


FIGURE 2 : LE DOCUMENT D'URBANISME LOCAL EN VIGUEUR DANS L'ILE DE NANTES

1.2.3.3. Les autres documents à valeur réglementaire : PDU, PLH, PEB, Protection des monuments historiques.

- **Les autres obligations de compatibilité : Plan de Déplacement Urbain (PDU), Plan Local de l'Habitat (PLH)**

Le PLU doit être compatible avec les documents à valeur réglementaire « supérieurs » dans la hiérarchie des normes (DTA et SCOT) mais également avec le PDU et le PLH. La ZAC Ile de Nantes qui sera intégrée au PLU doit donc être compatible avec les exigences du PDU et du PLH.

Le PDU définit, selon la loi, « les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains ». Depuis octobre 2000, l'agglomération nantaise a approuvé le Plan de Déplacements 2000 – 2010. Les cinq objectifs de ce PDU sont :

- poursuivre le développement de la mobilité pour tous ;
- maintenir et développer l'accessibilité à l'ensemble des centralités ;
- tendre vers un équilibre entre la voiture et les autres modes ;
- développer une démarche de management global de la mobilité ;
- associer l'ensemble des acteurs.

La gestion des déplacements dans le projet Ile de Nantes constitue donc un objectif obligatoire et même prioritaire puisqu'il s'agit d'aménager un site de centralité. De plus, l'Ile de Nantes est concernée par la création de nouveaux axes lourds de transport en commun (TCSP).

Au terme de la loi, le PLH doit définir « les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et à favoriser la mixité sociale en assurant entre les communes et les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements ». Il propose également une traduction de l'obligation de réaliser sur 20 ans un programme de constructions dans les communes disposant de moins de 20 % de logements sociaux.
Le PLH de Nantes Métropole répond à un triple objectif : « proposer à tous des logements plus nombreux, plus variés et plus accessibles ». Il envisage notamment de porter la construction neuve à un niveau de 3 900 logements par an environ dont 900 logements sociaux.
En ce qui concerne le projet Ile de Nantes, il est donc nécessaire de chercher à optimiser les opérations d'habitat, de favoriser la mixité sociale et de diversifier les types de logements.

- **Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**

La présence de l'aéroport de Nantes-Atlantique au sud-ouest de l'agglomération crée une contrainte réglementaire supplémentaire avec l'existence d'un PEB qui limite la construction en fonction de zones de bruit. Ainsi, une partie sud-ouest de l'Ile de Nantes, classée en zone de bruit D, des mesures d'isolement acoustique doivent être mises en œuvre dans les constructions.

- **Le Plan de Prévention des Risques (PPR)**

En cours de réalisation actuellement, le plan de prévention des risques délimite les zones du territoire exposées aux risques naturels et prévoit les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde à mettre en œuvre. En attendant, l'atlas des zones inondables, étude réalisée en 2003 par le Service Maritime de Navigation, constitue le document de référence.

- **Les servitudes d'utilité publique**

La proximité de l'Ile de Nantes avec le centre historique de la ville est à l'origine de servitudes de protection des monuments historiques bien que l'île en soit dépourvue. De plus, la servitude de chemin de fer de la Gare d'Etat empêche actuellement la réalisation d'une partie du projet sur certaines emprises ferroviaires.

1.3. LA FORME DE L'ILE DE NANTES

1.3.1. L'occupation de l'espace

1.3.1.1. Histoire

A l'origine un chapelet d'îles favorise le franchissement de la Loire et la première ligne de ponts, 60 kilomètres avant l'embouchure, se développe en même temps que le port de Nantes. Pendant 1000 ans, cet axe va structurer les déplacements nord-sud et constituer un passage obligé. Cependant, la situation estuarienne de l'île et le fort marnage qui en résulte ont longtemps empêché son urbanisation et il faut attendre la fin du XVIII^{ème} siècle pour voir les premiers projets d'urbanisation d'ensemble apparaître. Ainsi, on distingue à cette époque uniquement un quartier d'habitat populaire le long de la ligne de ponts.

- **L'industrialisation de l'île**

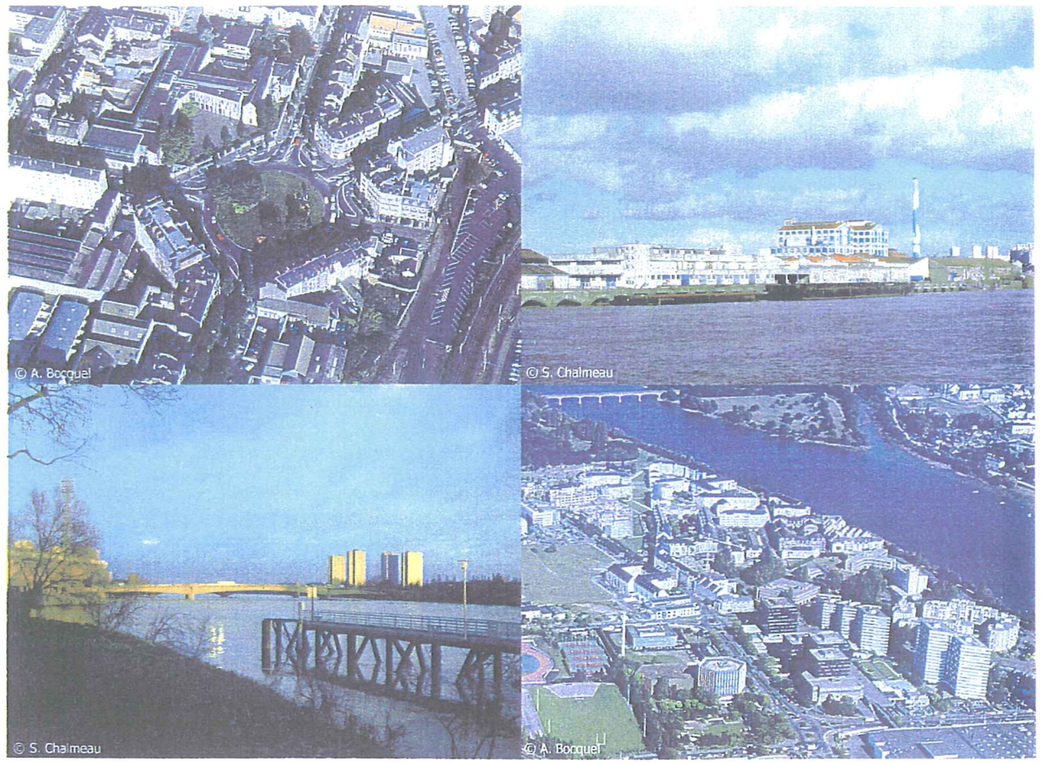
L'Ile de Nantes commence seulement à jouer un rôle essentiel dans le développement économique et industriel local à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle grâce à l'arrivée du chemin de fer à Nantes et au manque d'espaces libres sur la rive nord de la Loire. La création des Chantiers navals en 1900 et l'inauguration du Pont transbordeur symbolisent l'entrée de l'Ile de Nantes dans la révolution industrielle. De grands sites industriels et portuaires se développent ainsi sur l'île comme les Ateliers et Chantiers de Bretagne, les Chantiers Dubigeon ou les Fonderies de l'Atlantique.

- **L'influence des années 30**

Bien que jamais adopté, « le plan d'embellissement et d'extension » de la ville de Nantes des années 30 ouvre définitivement l'urbanisation de l'île et oriente son développement tout au long du XX^{ème} siècle. Ainsi, il définit deux grands secteurs industriels dans l'Ile de Nantes : le port dans la partie ouest de l'île et au nord, entre les deux lignes de ponts. Il précise le nouveau contour de l'île et les futures zones comblées vers la Pointe Est de l'île. Enfin, il annonce la création de la deuxième ligne de ponts qui constituera un axe majeur de circulation en pénétrante. L'urbanisation de l'après-guerre suit les objectifs définis dans les années 30 : les prairies inondables sont remblayées et un important projet d'urbanisation structuré autour d'un pôle commercial et d'équipements publics voit le jour. L'architecture de la partie est de l'île reprend alors les principes fonctionnalistes de l'époque.

- **Les mutations en cours**

En 1950, la construction navale employait directement près de 7 000 personnes. Aujourd'hui, les ateliers sont fermés, abandonnés ou reconvertis. Le rôle industriel de l'île, d'abord dans l'industrie navale puis dans la mécanique de haut niveau, la chimie et l'agroalimentaire a été progressivement remis en cause. Ce phénomène de désindustrialisation laisse ainsi sans affectation de nombreux anciens sites. De plus, la fonction portuaire de l'île a considérablement diminué et la Gare d'Etat ne constitue plus le pôle d'échange structurant d'autrefois même si les activités de logistiques se maintiennent. Le modèle initial d'urbanisation de la partie est de l'île apparaît désormais inadapté si bien que l'achèvement de ce quartier cherche à rompre avec cet urbanisme en densifiant les constructions pour retrouver les formes urbaines de la ville traditionnelle.



1. Place de la République
2. Usine Bégin-Say
3. Tours vulcain
4. Pointe Est

1	2
3	4

1.3.1.2. L'occupation actuelle de l'espace

Très attentif à l'existant, le projet Ile de Nantes s'inscrit de manière cohérente dans l'organisation actuelle de l'île. Dans cette optique, il convient de préciser l'organisation spatiale de l'île en prenant en considération le rôle de l'histoire dans sa morphologie actuelle.

- **Une occupation de l'espace cloisonnée**

En effet, l'histoire de l'urbanisation de l'Ile de Nantes explique les spécificités de l'occupation actuelle de son espace et surtout son cloisonnement. Plus précisément, on distingue aujourd'hui quatre phases successives d'urbanisation qui ont amené la création de cinq territoires fonctionnant de manière quasi-indépendante.
D'abord, lieu de passage grâce à la première ligne de ponts, l'île s'est urbanisée sous une forme de faubourg accueillant essentiellement de l'habitat et du petit artisanat (République-Les Ponts).
Ensuite, dévolue à l'activité industrielle, portuaire et logistique, la partie ouest de l'île a été aménagée quasi-exclusivement avec de nombreux bâtiments destinés à l'activité. On note cependant l'existence de deux territoires distincts entre le nord et le sud de ce secteur, le territoire du lotissement industriel (Prairie au Duc) et celui de la zone industrialo-portuaire (Sainte-Anne).
Après la deuxième guerre mondiale, un projet global a été lancé sur la partie est de l'île (Mangin-Beaulieu) sur le modèle fonctionnaliste juxtaposant des ensembles de logements collectifs, un pôle d'activité tertiaire, un centre commercial et des équipements.
Enfin, l'urbanisation récente de la Pointe Est a créé un secteur d'habitat plus dense et ponctué d'équipements de quartier.

Ainsi, l'urbanisation dans la logique des lignes de ponts a contribué à penser indépendamment chaque quartier et, malgré la remise en cause de cette logique depuis les années 90, l'Ile de Nantes conserve un fonctionnement compartimenté. L'absence de véritable axe de déplacement est-ouest confirme encore ce cloisonnement.

- **Des quartiers mono-fonctionnels**

Au sein même de ces quatre quartiers, l'occupation actuelle de l'espace est très marquée par les principes du zonage mono-fonctionnel qui ont, en grande partie, déterminé l'urbanisation de l'île. Dès lors, on constate aujourd'hui l'absence de mixité fonctionnelle.
Dans la partie ouest de l'île, l'occupation de l'espace est ainsi réservée quasi-exclusivement à l'activité. On note cependant la présence d'un îlot mixte à proximité du Pont Anne de Bretagne. De même, cette mixité fonctionnelle se retrouve dans la partie est du boulevard de la Prairie au Duc.
Entre la Place de la République et la ZAC Beaulieu se dessine de nombreux îlots mixtes. Ces formes urbaines s'organisent en fonction des boulevards tout en se superposant aux emprises des différentes activités présentes. On remarque cependant quelques îlots mono-fonctionnels qui se rapprochent de la typologie de l'urbanisme de l'après-guerre.
En effet, la partie est de l'île, aménagée dans la deuxième partie du XX^{ème} siècle, sépare volontairement chaque fonction. La partie sud-est, par exemple, était destinée uniquement à l'habitat.
De plus, malgré une volonté de rupture avec l'urbanisme de la période précédente, la Pointe Est de l'île conserve des formes urbaines peu mixtes.

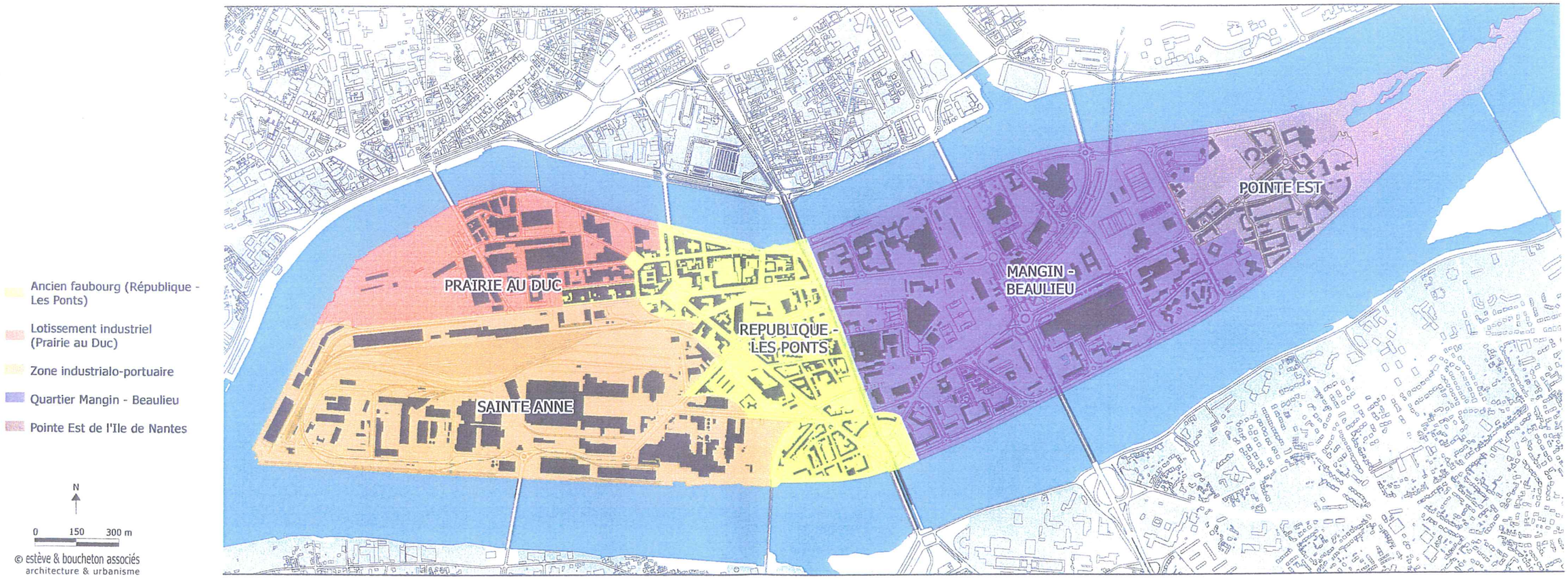


FIGURE 3 : LES TERRITOIRES DE L'ILE DE NANTES



Ancienne fabrique de glace



Hangar du site Brossette

1.3.1.3. Les espaces en mutation

Espace déjà urbanisé, l'Ile de Nantes comprend de nombreux espaces en mutation qui nécessitent aujourd'hui la définition de projets de renouvellement urbain.

- **Répartition et typologie**

On distingue aujourd'hui dans l'Ile de Nantes trois grands types d'espaces en mutations :

- des espaces qui n'ont jamais été urbanisés ou bien qui sont désaffectés et libres de construction ;
- des espaces déjà urbanisés, autrefois affectés à des activités, en attente d'une nouvelle destination ;
- des espaces déjà urbanisés et encore affectés à des activités mais peu compatibles avec la volonté d'introduire de la mixité.

- **Les espaces qui n'ont jamais été urbanisés ou bien qui sont désaffectés et libres de construction :**

  - l'ancien site des chantiers navals le long du boulevard de la Prairie au Duc ;
  - la partie est du port autonome à proximité de l'usine Béghin Say ;
  - les terrains entre le stade Michel Lecointre et la rue de la Loire.

- **Les espaces déjà urbanisés, autrefois affectés à des activités, en attente d'une nouvelle destination :**

  - le site Alstom ;
  - le site des Fonderies de l'Atlantique ;
  - le site Dubigeon.

- **Les espaces déjà urbanisés et encore affectés à des activités mais peu compatibles avec la volonté d'introduire de la mixité :**

  - le site du Tripode ;
  - le site Calberson ;
  - les emprises ferroviaires.

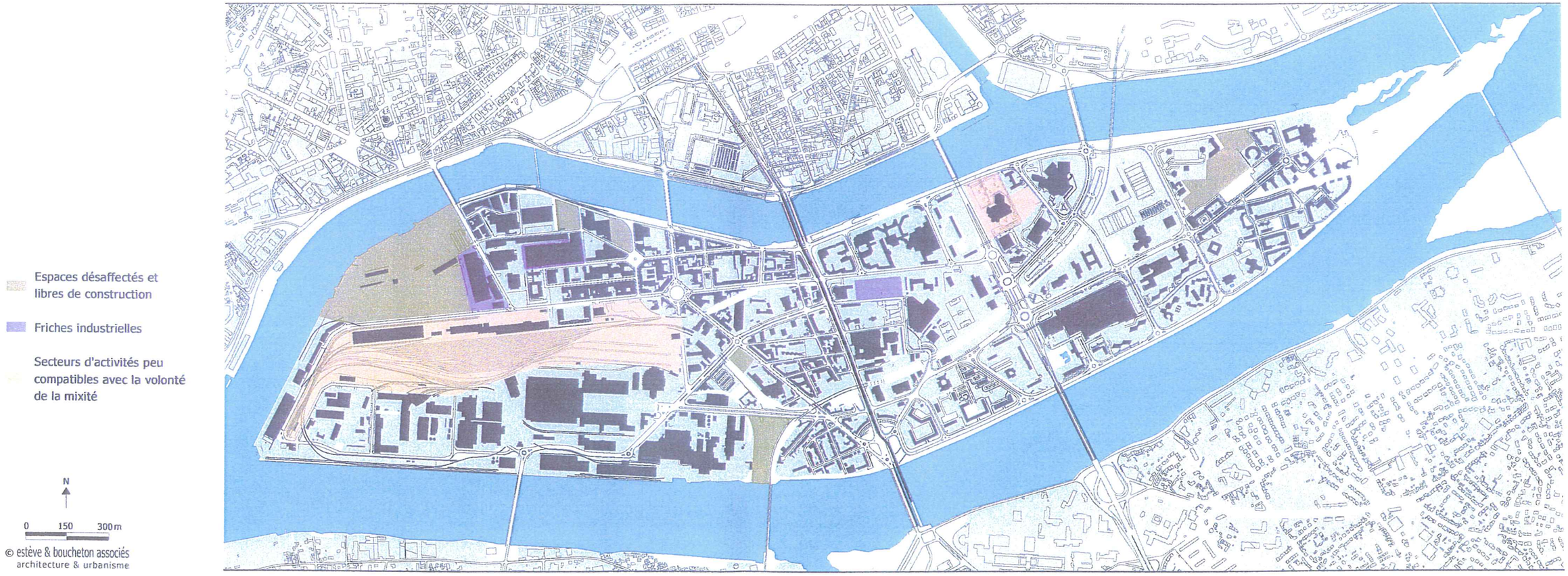


FIGURE 4 : LES ESPACES EN MUTATION DE L'ILE DE NANTES



1. L'Ile depuis le Pont des Trois Continents
2. L'Ile depuis le Pont Anne de Bretagne
3. L'Ile depuis le Quai de la Fosse
4. L'Ile depuis le canal Saint-Félix
5. Nantes, le quai de la Fosse
6. Rezé, la Cité Radieuse

1	2
3	4
5	6

1.3.2. Le paysage urbain

1.3.2.1. Le paysage des rives de la Loire

- **Les grandes composantes paysagères des rives de la Loire**

L'Ile de Nantes, située en fond d'estuaire, s'inscrit logiquement dans le paysage ligérien. Cependant, les études menées par l'AURAN montrent que le paysage des rives de l'île se décompose en trois séquences paysagères d'ouest en est suivant les types d'occupation du sol :

- à l'ouest, le fleuve est marqué par les implantations industrielles et, en particulier, par la présence de quais de déchargement ;
- dans la partie centrale, le caractère urbain du fleuve apparaît fortement (présence de nombreuses constructions) ;
- à la Pointe Est de l'île, le fleuve conserve un aspect naturel avec des rives plantées et même la présence de bois humides.

- **Les vues de l'île vers la ville**

L'Ile de Nantes offre de nombreux points de vue vers la ville grâce à ses voies de berges. La pointe ouest de l'île permet même une vue panoramique de l'aval de la Loire.

Depuis la berge nord de l'île, la végétation naturelle des rives de Loire est très peu visible. On retrouve d'ouest en est une rive à caractère industriel (Bas-Chantenay) puis un paysage urbanisé. D'une manière générale, en arrière-plan, un paysage d'urbanisation dense de bâti ancien (quai de la Fosse), ponctué par deux secteurs d'urbanisation plus ouverts (l'Ile Gloriette et le quartier de Malakoff), se dessine. La rive droite de la Loire constitue le centre historique de la ville de Nantes et offre donc de nombreux paysages ou sites de qualité à commencer par le quai de la Fosse et l'Ile Feydeau qui présentent des façades classiques du XVIII^{ème} siècle. Le quartier du Palais des Congrès, d'architecture contemporaine, constitue un autre paysage remarquable. Enfin, outre les églises, visibles de par leur hauteur, le CHU, le stade Marcel Saupin et les tours de Malakoff constituent des principaux points de repères visuels forts.

Depuis la berge sud de l'île, les mêmes paysages de rives se succèdent avec à l'ouest un caractère industriel (zone d'activités de Rezé) et à l'est un paysage urbain (Saint-Sébastien-sur-Loire). Par contre, à la Pointe Est, on découvre un paysage plus végétalisé et aménagé pour le sport et les loisirs (CRAPA). De plus, dans la partie ouest, on trouve quelques secteurs d'urbanisation denses liés à la présence d'anciens villages de pêcheurs (Trentemoult, Haute Ile). De même, contrairement à la rive droite, les berges conservent d'une manière générale une végétation naturelle. Ce paysage se remarque surtout dans la partie est et à l'embouchure de la Sèvre nantaise. En arrière plan, la cité Radieuse et la Chapelle Saint Lupien constituent des points de repère.

- **Les vues de la ville vers l'île**

Depuis les voies de berges en rive droite du fleuve, le paysage de l'Ile de Nantes se décompose en plusieurs séquences paysagères. Au nord-ouest, les quais, bâtiments et éléments portuaires offrent un paysage qui témoigne de l'histoire maritime et fluviale de l'île (Grue Titan, bâtiments des Chantiers navals). Puis, on distingue un paysage d'immeubles de logements à l'arrière d'alignements d'arbres. A l'est, un front bâti contemporain laisse progressivement la place à un paysage plus ouvert ponctué de bâtiments de grande envergure comme les immeubles de logements sociaux puis l'Hôtel de la Région. La Pointe Est, aménagée pour le sport et les loisirs, constitue un paysage naturel remarquable.

Depuis la rive gauche du fleuve, la même succession de séquences paysagères se retrouve. On note cependant une façade industrielle et portuaire plus importante dans la partie ouest avec la présence visuelle forte de l'usine Béghin Say. Vers l'est, un paysage urbain moins dense se dessine qui se referme ensuite à cause des constructions récentes (Pointe Est).

Enfin, les deux lignes de ponts créent des ouvertures visuelles de part et d'autre de l'île.

1.3.2.2. La morphologie urbaine

La morphologie urbaine de l'île reprend les grandes séquences paysagères visibles depuis les rives de la Loire. Ainsi, il existe quatre grandes typologies de bâti d'ouest en est :

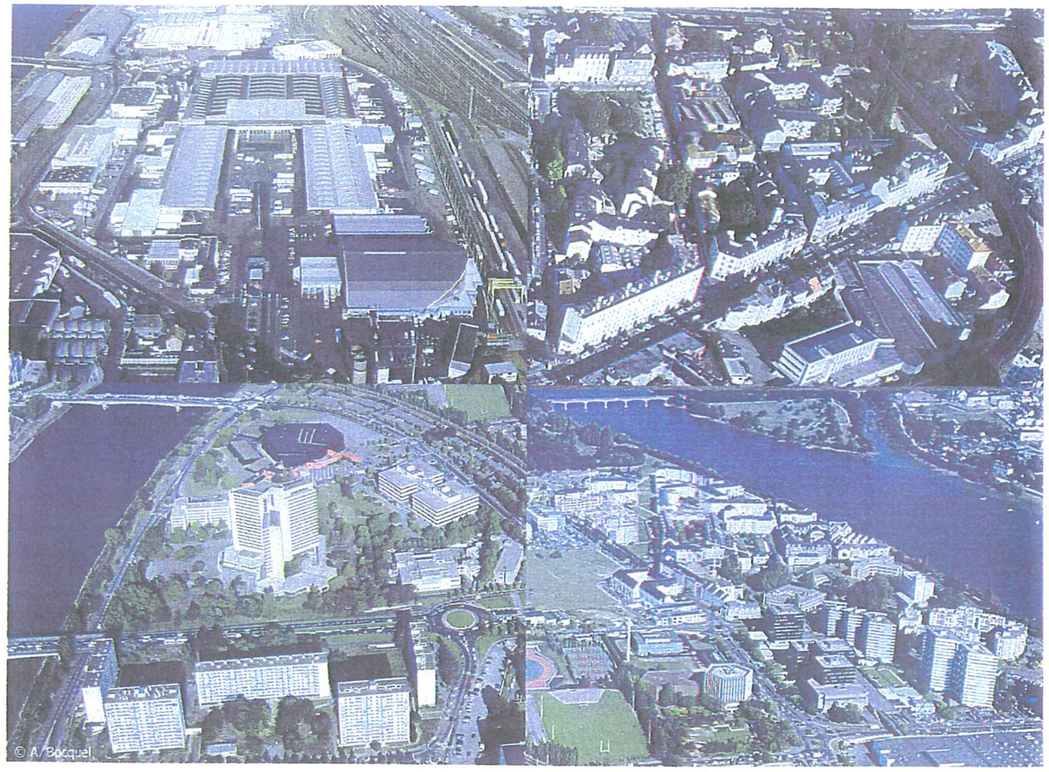
- à l'ouest, des grands îlots fermés par des bâtiments industriels ou artisanaux ;
- plus à l'est mais à l'ouest de la première ligne de ponts, des îlots denses de bâtis du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle implantés en limite d'espace public et en mitoyenneté ;
- à l'est de la première ligne de ponts, de grands îlots avec des constructions implantées librement et de larges espaces dévolus à la voirie et au stationnement ;
- à la Pointe Est, des îlots denses de bâtis récents implantés à l'alignement de l'espace public de manière structurée.

- **Les grands îlots fermés de bâtiments industriels ou artisanaux (1)**

- **Les îlots denses de bâtis du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle (2)**

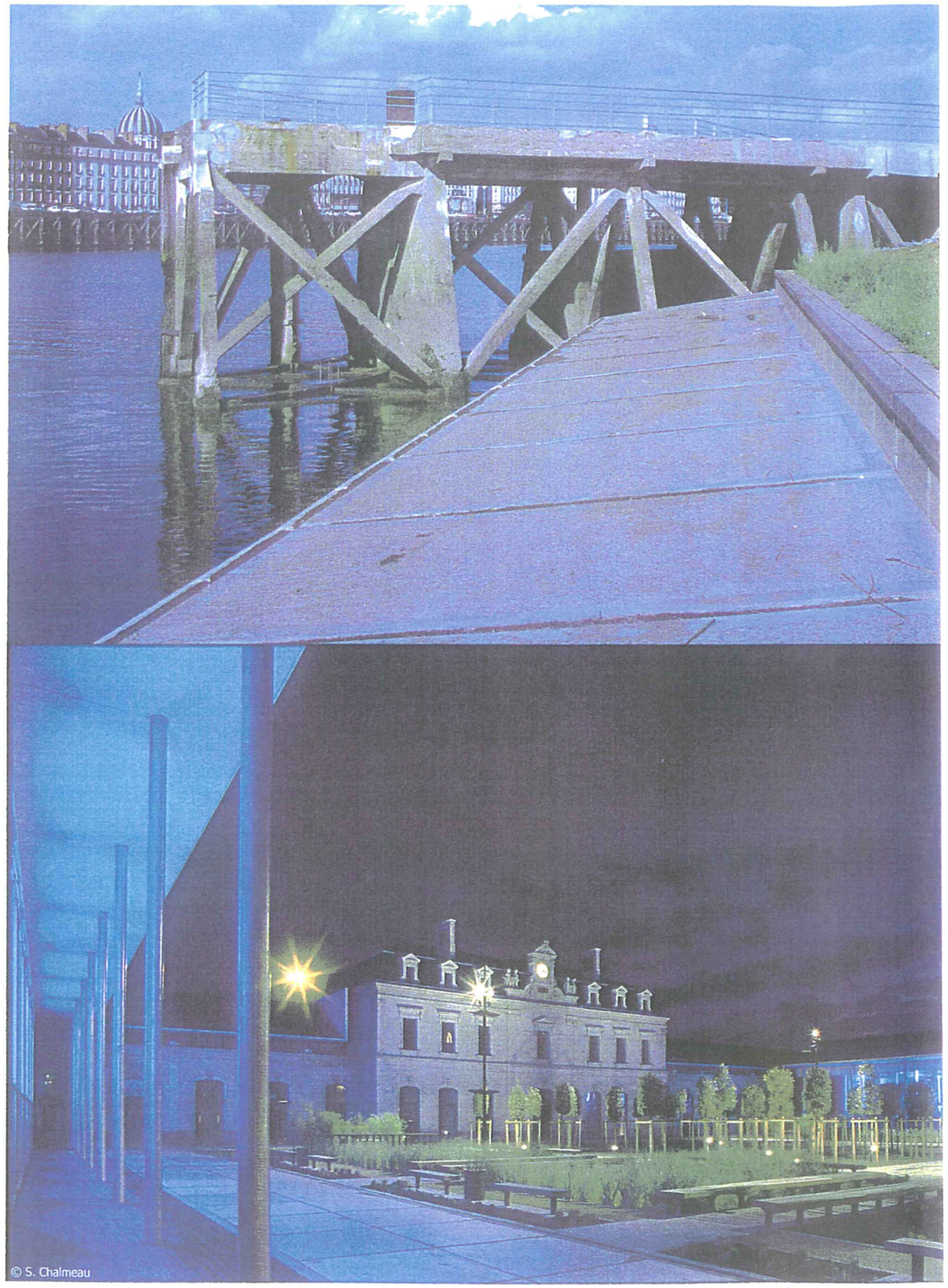
- **Les grands îlots avec des constructions implantées librement (3)**

- **Les îlots denses de bâtis récents implantés à l'alignement de l'espace public de manière structurée (4)**



1. Le Min
2. Boulevard Victor Hugo
3. Ilot du Tripode
4. Pointe Est

1	2
3	4



1. Quai des anciens chantiers navals
2. Place de la Maison des Syndicats

1
2

1.3.2.3. Les espaces publics

Hormis la trame viaire, un réseau d'espaces publics structure l'Ile de Nantes, articule les différents îlots et participe à la composition urbaine. De plus, ces espaces constituent des éléments qui définissent l'image d'un quartier et sont donc vecteurs de son attractivité.

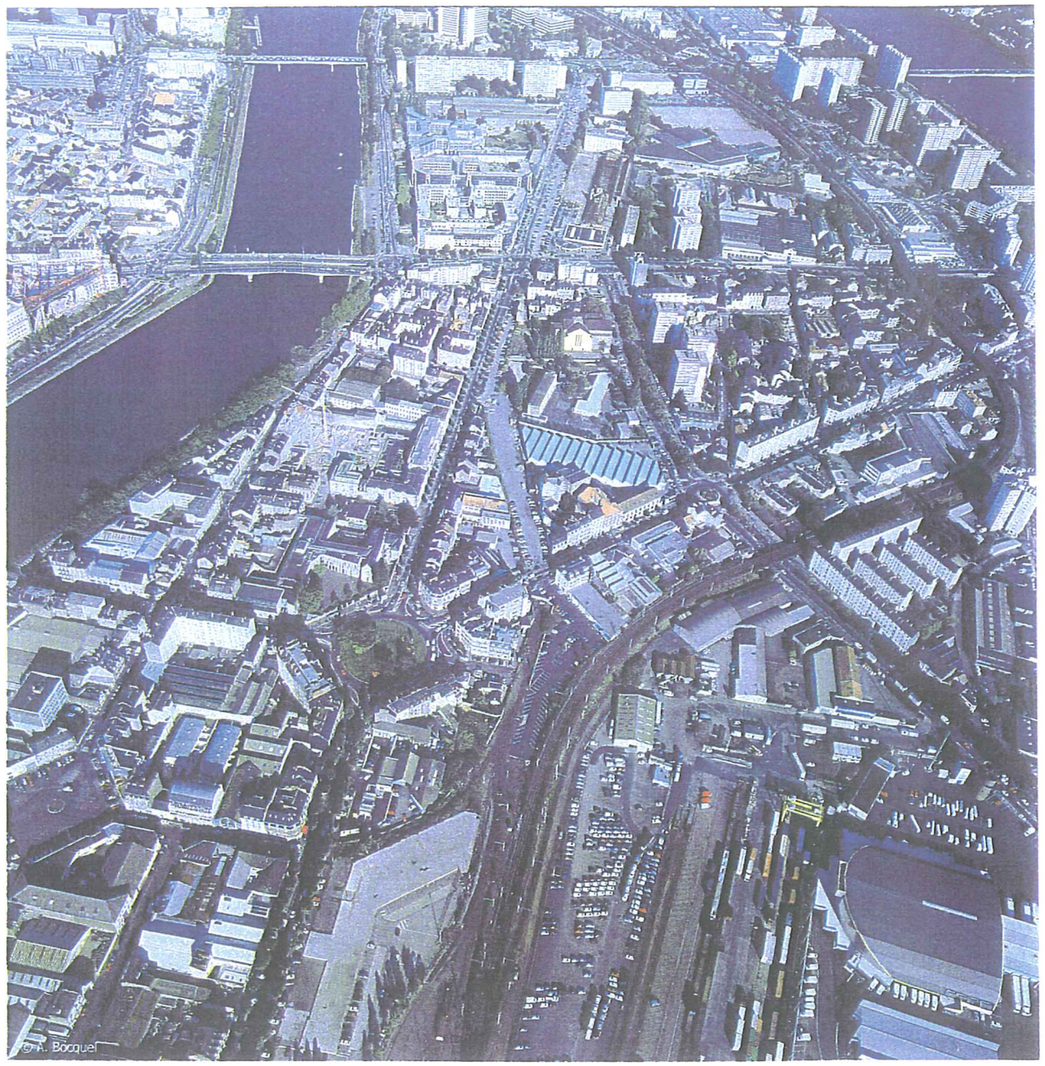
- **Les principaux composants de l'espace public**

L'espace public est composé de places, squares, quais et perrés ponctuant le réseau viaire de l'île.
En effet, le maillage des rues constitue l'élément structurant de ce réseau. D'une manière générale, sa forme correspond aux grandes phases de l'urbanisation de l'île. Ainsi, les rues les plus larges se trouvent dans le secteur de Mangin-Beaulieu. On retrouve une typologie similaire des usages de l'espace public avec par exemple, dans le secteur de Mangin-Beaulieu, un usage réservé quasi-exclusivement à l'automobile.
Les places urbaines ponctuent ce réseau. La place de la République, traitée avec ordonnancement, joue un rôle déterminant puisqu'elle structure l'implantation des îlots le long d'axes importants (boulevards Babin Chevaye et Victor Hugo, rues Louis Blanc et de la Prairie au Duc. De même, la place Mangin structure l'entrée sud de l'Ile de Nantes. Par contre, la place François II constitue avant tout une place à l'échelle du quartier.
Disséminés dans les différents quartiers de l'Ile de Nantes, des squares, jardins et esplanades agrémentent la ville et constituent des lieux de vie, de promenade et de détente. Ainsi, la place de la Gare d'Etat et la place de la Galarne offrent deux espaces publics de quartier créant un lieu de rencontres et d'activités. Par contre, même si le jardin des Cinq Sens, le parc derrière l'Eglise Sainte Madeleine, les squares Vertais et Marcel Launay constituent des espaces verts publics importants, ils ne participent pas véritablement à la composition urbaine.
Enfin, il convient d'inclure dans ce réseau d'espaces publics les berges, quais et perrés de la Loire qui sont accessibles et qui constituent indéniablement, grâce à la proximité du fleuve, des espaces de qualité.

- **Un réseau d'espaces publics disparate et discontinu**

Ce réseau d'espaces publics est de qualité différente selon les quartiers et devient dans certains secteurs insuffisant. En effet, le quartier République – Les Ponts dispose d'un réseau d'espaces publics assez dense. A l'inverse, la partie ouest de l'île en est aujourd'hui dénuée. On remarque également, dans le secteur Mangin - Beaulieu, la faiblesse des espaces publics (square Marcel Launay et jardin des Cinq Sens) qui s'explique par l'existence de grands espaces verts autour de chaque immeuble. Cette tendance se trouve inversée dans la Pointe Est de l'île où l'on découvre plusieurs petites placettes mais une densité de construction plus importante.
Surtout, la plus grande partie des espaces publics ne se trouve pas connectée aux autres. Il n'est pas possible aujourd'hui de faire le tour de l'île le long des berges, quais et perrés. De la même manière, les deux lignes de ponts créent des coupures difficilement franchissables entre les espaces publics.

Il apparaît donc qu'un réaménagement d'ensemble des espaces publics est nécessaire pour rééquilibrer leur organisation, les structurer et les connecter de manière à les faire participer davantage à la composition urbaine et à valoriser l'Ile de Nantes, notamment dans son axe d'est en ouest.



Le quartier République—Les Ponts

1.4. LE FONCTIONNEMENT DE L'ILE DE NANTES

Pour envisager de manière cohérente le réaménagement et l'amélioration du cadre de vie de l'Ile de Nantes, il est nécessaire de comprendre précisément son fonctionnement. Dans cette optique, le fonctionnement de l'Ile de Nantes peut être analysé de manière globale à travers la notion de territoire – espace vécu – ou bien sous l'angle de la mobilité dans cet espace.

1.4.1. Un territoire composite

Les divisions spatiales qui témoignent clairement des quatre entités urbaines présentes sur l'Ile de Nantes sont à l'origine de quatre entités territoriales distinctes qui possèdent des représentations de l'espace spécifiques.

1.4.1.1. Un ancien faubourg (République – Les Ponts)

Chronologiquement, le faubourg et la première ligne de ponts franchissant la Loire constituent le territoire le plus ancien de l'île. Le faubourg, naguère quartier bâti en prolongation des murs et des voies d'accès de la cité, puis progressivement intégré à la ville, possède une forme spécifique liée à son époque de construction. En effet, même si les premiers immeubles ont été édifiés spontanément le long de la ligne de ponts, l'essentiel du faubourg s'est constitué autour de la Place de la République et du boulevard Victor Hugo dans le cadre d'un aménagement organisé.

Plus précisément, ce territoire s'étend entre, au nord-ouest, la place François II, à l'ouest la limite du Port Autonome, au sud, la place Mangin et à l'est le boulevard des Martyrs Nantais. Constitué à l'origine autour de l'axe historique Petite Biesse – Grande Biesse, le faubourg s'est par la suite développé :

- autour de la place de la République
- au nord entre le boulevard Babin Chevaye et la Loire
- le long du boulevard Victor Hugo
- au sud, à l'ouest de la place Mangin.

Dans ces espaces, les bâtiments offrent globalement une typologie architecturale similaire : ils sont plutôt anciens, implantés à l'alignement à la limite de l'espace public, sur de petites parcelles en mitoyenneté et d'une hauteur de deux ou trois étages plus combles. Malgré tout, quelques secteurs présentent des constructions de l'après-guerre qui adoptent des formes plus verticales et sans alignement à l'espace public (Place Mangin).
Cet ancien faubourg constitue autant un territoire d'habitat que d'activités puisque de nombreux rez-de-chaussée sont occupés par des petits commerces ou des entreprises de services. De plus, quelques activités industrielles sont également présentes. Au cœur du faubourg, entre les boulevards Victor Hugo et des Martyrs Nantais, des équipements publics plus récents ont été construits (Eglise, ensemble scolaire, restaurant associatif, MAPAD).
Par contre, globalement bien desservi en matière de transport en commun avec la présence d'une ligne de tram, la partie ouest reste toutefois isolée et les déplacements vers l'est de l'île sont difficiles.

D'une manière générale, espace densément occupé de longue date et peu reconstruit après la deuxième guerre mondiale, ce territoire possède une unité paysagère qui lui confère une identité propre. De plus, ce faubourg demeure, malgré les différents aménagements de l'Ile de Nantes, un territoire cloisonné à l'ouest par des espaces industriels et à l'est par la 2 x 2 voies du boulevard des Martyrs Nantais. Ainsi, il conserve un fonctionnement nord-sud, du centre de Nantes vers la périphérie de l'agglomération, malgré la rénovation de la Gare de l'Etat et la construction du Pont des Trois Continents favorisant les relations avec l'ouest de l'île.

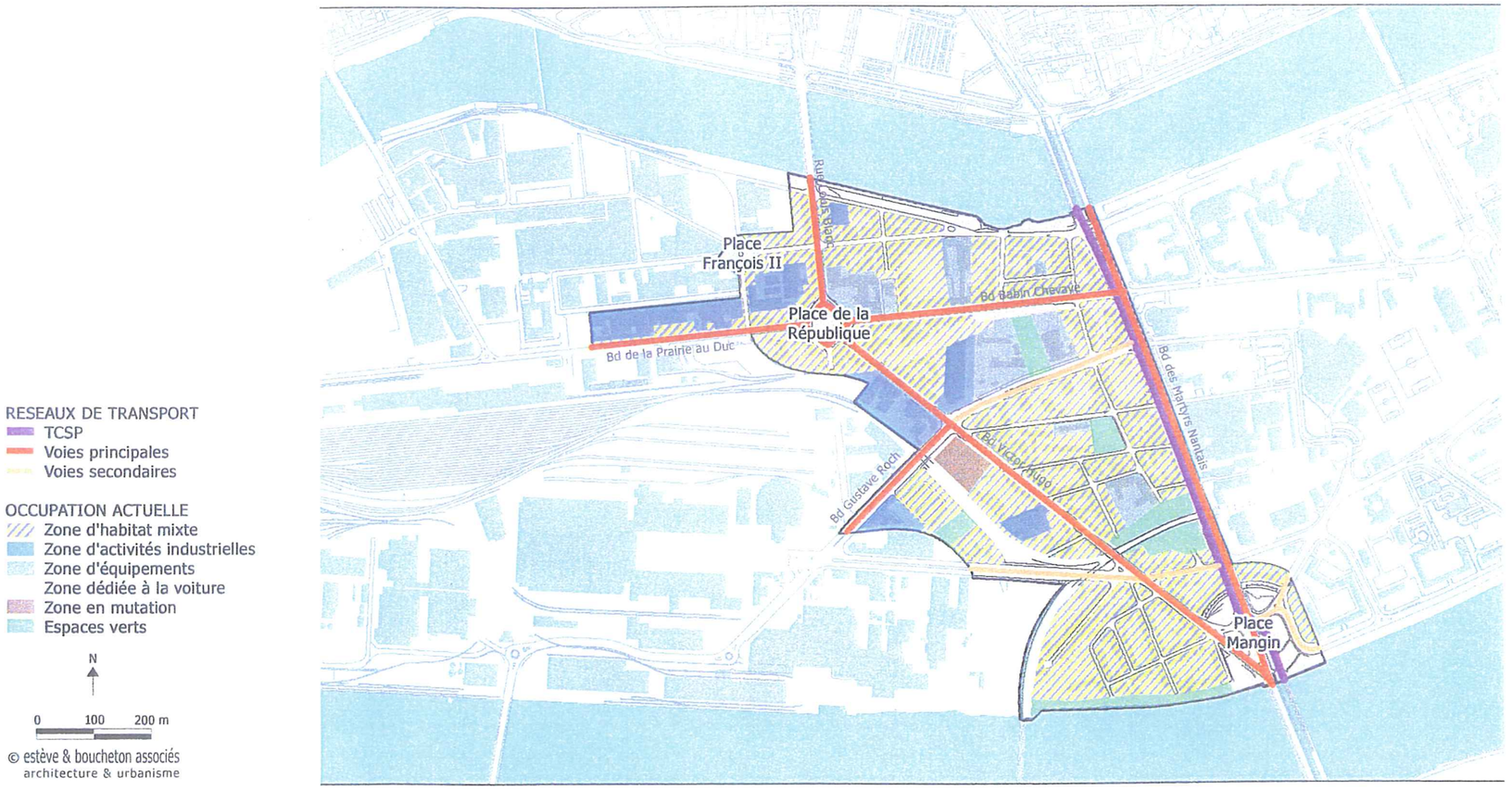


FIGURE 5 : L'ÉTAT ACTUEL DE L'ANCIEN FAUBOURG (RÉPUBLIQUE - LES PONTS)



Le quartier Sainte-Anne

1.4.1.2. Un territoire des activités industrielles et portuaires (Sainte-Anne / Prairie au Duc)

A l'ouest du faubourg, on distingue un deuxième territoire dans le paysage de l'île aisément identifiable par la présence de nombreux bâtiments industriels.
En effet, cet espace constitue un secteur quasi-réservé à ces activités. Conçu d'abord le long des berges de la Loire et surtout en face du quai de la Fosse, ce territoire s'est ensuite agrandi vers l'intérieur de l'île en corrélation avec l'installation de la Gare de l'Etat. Dans ce territoire, on observe une forme urbaine spécifique : de très grandes parcelles et des grands bâtiments industriels implantés librement, sans souci de composition urbaine, et séparés par des voies larges. Selon la vocation des entreprises, des infrastructures complémentaires sont installées : quais, cales, embranchements ferroviaires.

Malgré cette unité fonctionnelle, trois secteurs se distinguent en fonction de la nature des activités présentes :

- le secteur du port ;
- le secteur des anciens chantiers navals ;
- le secteur du lotissement industriel, en mutation.

Le secteur du port reprend le périmètre de la circonscription portuaire uniquement dans sa partie située au sud des emprises de la gare de l'Etat. Cet espace constitue aujourd'hui le lieu de la plus grande partie de l'activité industrielle de l'île. Grâce à la présence d'activités dynamiques comme le MIN, le secteur du port conserve un rôle économique. En revanche, le quai Wilson n'est plus qu'exceptionnellement en activité.

Le secteur des chantiers navals correspond aux espaces délaissés qui étaient utilisés par les activités navales jusque dans les années 80. Les anciens bâtiments des Chantiers Dubigeon, fermés en 1987, sont emblématiques de ce secteur. Ainsi, libéré de ses activités mais possédant encore des infrastructures lourdes, cet espace peu construit, composé d'un îlot unique, attend, à l'exception quelques bâtiments existants déjà occupés, une nouvelle affectation qui prendra en considération son passé et les micro-activités nautiques qui y existent aujourd'hui.

Le secteur du lotissement industriel comprend la partie nord-est du territoire des activités industrielles et portuaires. Dans cet espace, on retrouve une forme urbaine proche du secteur du port avec la présence de larges parcelles et de grands bâtiments industriels. Cependant, connecté à la ville par des voies secondaires et construit à l'arrière du port, il se mêle progressivement aux formes urbaines du faubourg et la plupart des bâtiments ont été édifiés à l'alignement. Ceci est d'autant plus visible le long du boulevard Léon Bureau où l'on recense quelques habitations de style faubourien. Mieux desservi et plus ouvert, ce secteur se prêtera plus aisément à la transformation. Ainsi, même si certaines activités perdurent, sa mutation paraît évidente et la construction du nouveau Palais de justice et la rénovation de la gare de l'Etat l'ont définitivement engagée.

Outre la présence quasi-exclusive d'activités, ce territoire des activités industrielles et portuaires possède un fonctionnement similaire. En effet, chaque activité s'est développée au sein d'un même grande parcelle et s'est créée un réseau de fonctionnement interne. Aussi, grâce à la gare et au port, les communications routières ont longtemps été beaucoup minorées en comparaison à une zone d'activité classique. La faiblesse du réseau viaire constitue alors une conséquence logique. Il n'existe ainsi, dans ce secteur, aucun axe nord-sud et seulement deux axes majeurs (Boulevard de la Prairie au Duc et boulevard Gustave Roch). Enfin, de nombreuses présences emblématiques témoignent de l'importance de l'activité industrielle et portuaire.

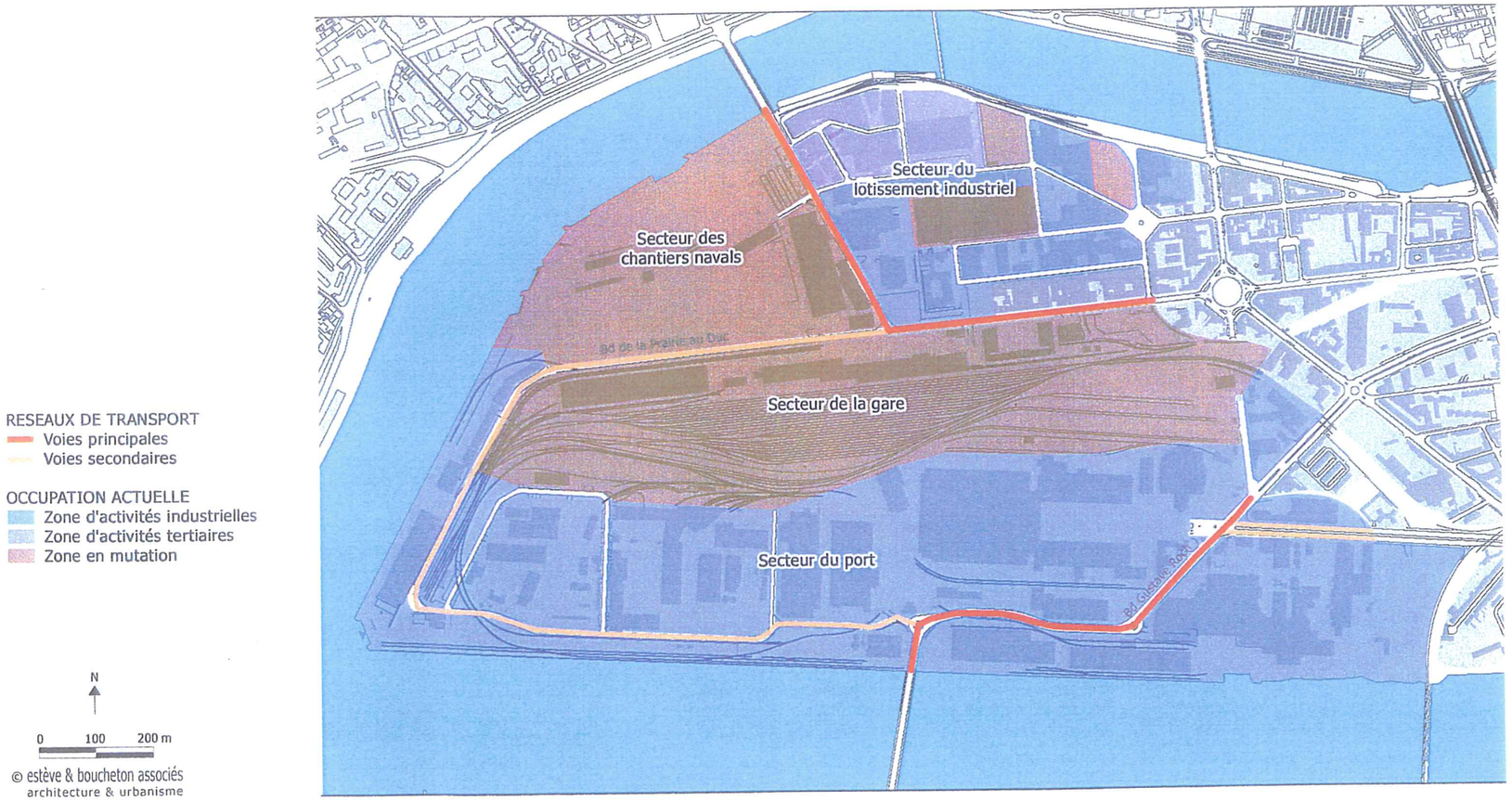


FIGURE 6 : L'ÉTAT ACTUEL DU TERRITOIRE DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET PORTUAIRES (SAINTE-ANNE - PRAIRIE AU DUC)



Le quartier Mangin—Beaulieu

1.4.1.3. Le quartier Mangin - Beaulieu

A l'est de la première ligne de ponts et sans inclure la Pointe Est de l'île récemment urbanisée, un quartier complet a été édifié depuis la deuxième guerre mondiale suivant le modèle de la ville fonctionnaliste. Sa forme et son fonctionnement spécifiques en font un territoire à part entière.
En effet, dès sa création, ce quartier s'est voulu en rupture avec les formes urbaines de la ville traditionnelle. Ainsi, à cette époque, la ville a été analysée théoriquement et aménagée en recherchant systématiquement la séparation des principales activités humaines : habitat / activités / loisirs. Si l'on ajoute la prise en compte de l'avènement de la civilisation de l'automobile et la mise en œuvre d'une nouvelle architecture, un territoire urbain spécifique mais homogène s'est constitué.

Ainsi, dans ce territoire, on distingue nettement plusieurs secteurs juxtaposés avec des fonctions bien séparées :

- les secteurs d'activités tertiaires de bureau, de commerce et de services ;
- les secteurs dédiés aux logements ;
- les secteurs dédiés aux loisirs et aux sports ;
- les secteurs dédiés aux transports et aux stationnements.

Ces caractères apparaissent cependant moins nettement le long de la première ligne de ponts où un secteur de logements se mêle à d'anciens îlots industriels.

Les secteurs d'activités tertiaires de bureau, de commerce et de services occupent la plus grande partie du quartier. On distingue ainsi un ensemble de bâtiments publics qui constitue un pôle régional de services publics avec l'URSSAF, la CPAM, la DRE, le CETE, le Ministère des Finances et du Budget, etc. La fonction commerciale constitue l'autre grande activité de ce secteur avec à la présence du Centre commercial Beaulieu qui comprend non seulement un supermarché mais également une galerie marchande et possède un impact régional.

Les secteurs dédiés aux logements sont répartis en trois zones et localisés majoritairement la partie sud de l'île. Ils ont en commun une forme urbaine caractéristique : des immeubles de grande hauteur, de forme épurée, en barre ou en tour, implantés au cœur de grands espaces verts sans alignement avec l'espace public. Les îlots sont rendus accessibles par de larges voiries qui encadrent ces espaces. D'une manière générale, ces espaces disposent de leurs propres équipements scolaires de proximité (Ecole Louise Michel, Ecole Pauline Kergomard) et d'équipements sportifs peu éloignés (Centre sportif Mangin Beaulieu, stade Michel Lecointre, Palais des sports Beaulieu). Cependant, même si à l'échelle du quartier, il existe une mixité sociale, elle est moins visible à l'échelle de chaque immeuble. De plus, les deux secteurs de logements au nord et nord-est, plus petits, apparaissent plus isolés et moins bien équipés.

Les secteurs dédiés aux loisirs et aux sports sont répartis essentiellement en deux pôles. Le premier, constitué autour du Centre sportif Mangin Beaulieu, répond aux besoins des habitants des immeubles collectifs du sud du quartier mais également à ceux des habitants du faubourg qui ne disposent pas d'une telle structure. Le deuxième, plus à l'est, se compose des ensembles sportifs du stade Michel Lecointre et du Palais des sports Beaulieu. Il répond donc aux attentes des habitants de la partie est de l'île mais également à des besoins départementaux et régionaux pour l'accueil de grandes compétitions sportives. Seulement deux espaces verts importants sont présents dans le quartier : le square Marcel Launay et le jardin des Cinq Sens.

Les secteurs dédiés aux transports et aux stationnements structurent l'ensemble du quartier et par leur largeur favorisent le déplacement en voiture mais rendent leur franchissement à pied très difficile. Ainsi, le boulevard du Général de Gaulle divise véritablement le quartier en 2. De plus, les rues Anatole de Monzie et René Viviani et leurs parkings, appuyés sur le talus de la voie ferrée, créent une seconde coupure dans le quartier, cette fois entre le nord et le sud.

Ce quartier constitue donc bien un territoire marqué par une forme urbaine spécifique héritée de l'urbanisme fonctionnaliste et de l'architecture moderne. Dédié à l'origine au développement de la civilisation de la voiture, ce quartier connaît aujourd'hui des dysfonctionnements qui s'expliquent par le cloisonnement des usages et l'absence de connexion entre tous les secteurs.

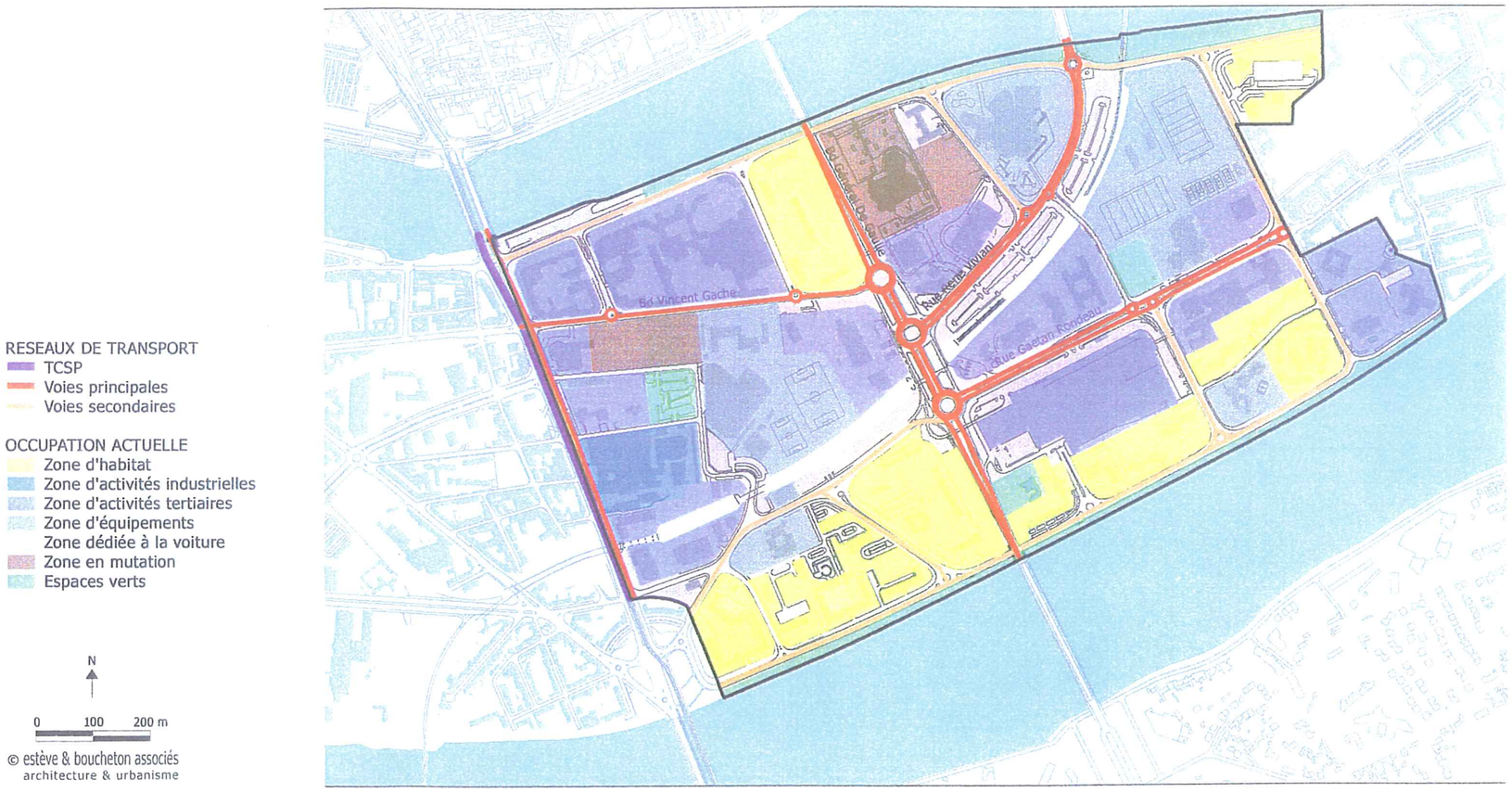
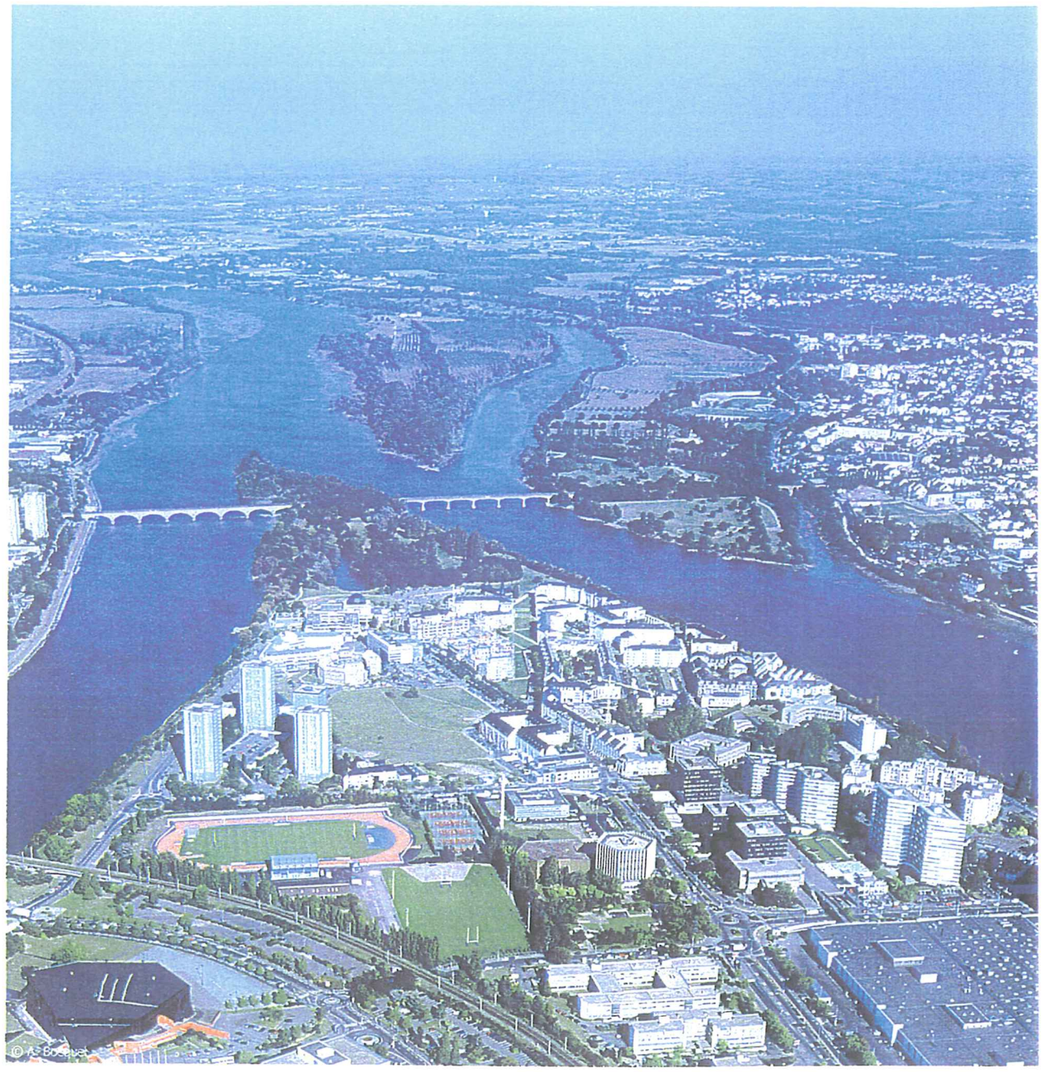


FIGURE 7 : L'ÉTAT ACTUEL DU QUARTIER MANGIN - BEAULIEU



La Pointe Est de l'Ile de Nantes

1.4.1.4. La Pointe Est de l'Ile de Nantes

La Pointe Est de l'Ile de Nantes constitue l'espace le plus récemment urbanisé. Bien qu'intégré à la ZAC Beaulieu, ce secteur se différencie nettement du quartier Beaulieu et définit un territoire à part entière.

En effet, à partir des années 80, le modèle d'urbanisation fonctionnaliste a été progressivement remis en cause. Ainsi, la ville de Nantes a souhaité réorienter les principes d'urbanisation de la partie est de l'île. Ce territoire possède donc un tissu urbain plus dense, des immeubles de moins grande hauteur, implantés à l'alignement des espaces publics avec un espace vert intérieur, des rues plus étroites, des placettes et introduit de la mixité. De même, le réseau viaire est aménagé de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à privilégier la circulation des résidents. D'une manière générale, l'urbanisation de la Pointe Est de l'Ile de Nantes s'inscrit donc dans le modèle de la ville traditionnelle.

Dans ce territoire, plusieurs sous-ensembles se distinguent :
- le secteur de la place de la Galarne, entrée du quartier ;
- le secteur d'habitat de chaque côté du Cours de la Prairie d'Amont ;
- le secteur d'activités de la rue de la Loire ;
- le secteur en attente de constructions dans la partie nord.

Le secteur de la place de la Galarne constitue le pôle d'activités de proximité du quartier. Ainsi, la Mairie Annexe Beaulieu y est actuellement localisé de même que des petits commerces. Il s'agit du secteur le plus mixte fonctionnellement puisque les étages des immeubles sont occupés par des logements.

Un grand secteur d'habitat organisé autour d'un espace public central peu aménagé se trouve dans la partie sud de la pointe de l'île. Doté de rues étroites, quelques placettes aèrent un tissu urbain très dense composé d'immeubles collectifs de trois à quatre étages dédiés à l'habitat. Deux équipements importants ont été implantés dans ce secteur : un espace d'animation de l'ACCORD et un CRAPA. Ce secteur a contribué à accroître fortement le nombre d'habitant de l'Ile de Nantes depuis les 10 dernières années.

Avec la construction de l'Hôtel de la Région des Pays de la Loire, un secteur d'activités tertiaires s'est développé autour de la rue de la Loire (IGN). A proximité, l'immeuble de logements Kronos, implanté sans lien avec la composition urbaine du quartier, se remarque de loin et constitue une exception aux principes d'urbanisation de la Pointe Est de l'Ile de Nantes.

Enfin, au nord-ouest, un secteur n'est pas encore urbanisé et reste à l'état de prairie.

Malgré ces distinctions, ce secteur de l'Ile de Nantes est marqué par une forme urbaine spécifique cherchant à se distinguer l'urbanisme de la période précédente en créant des rues moins larges et des formes urbaines plus dense autour de quelques lieux de rencontre à l'échelle du quartier. Cependant, même si la mixité est réintroduite dans le quartier de la Galarne, elle reste encore une exception à dans les autres secteurs.

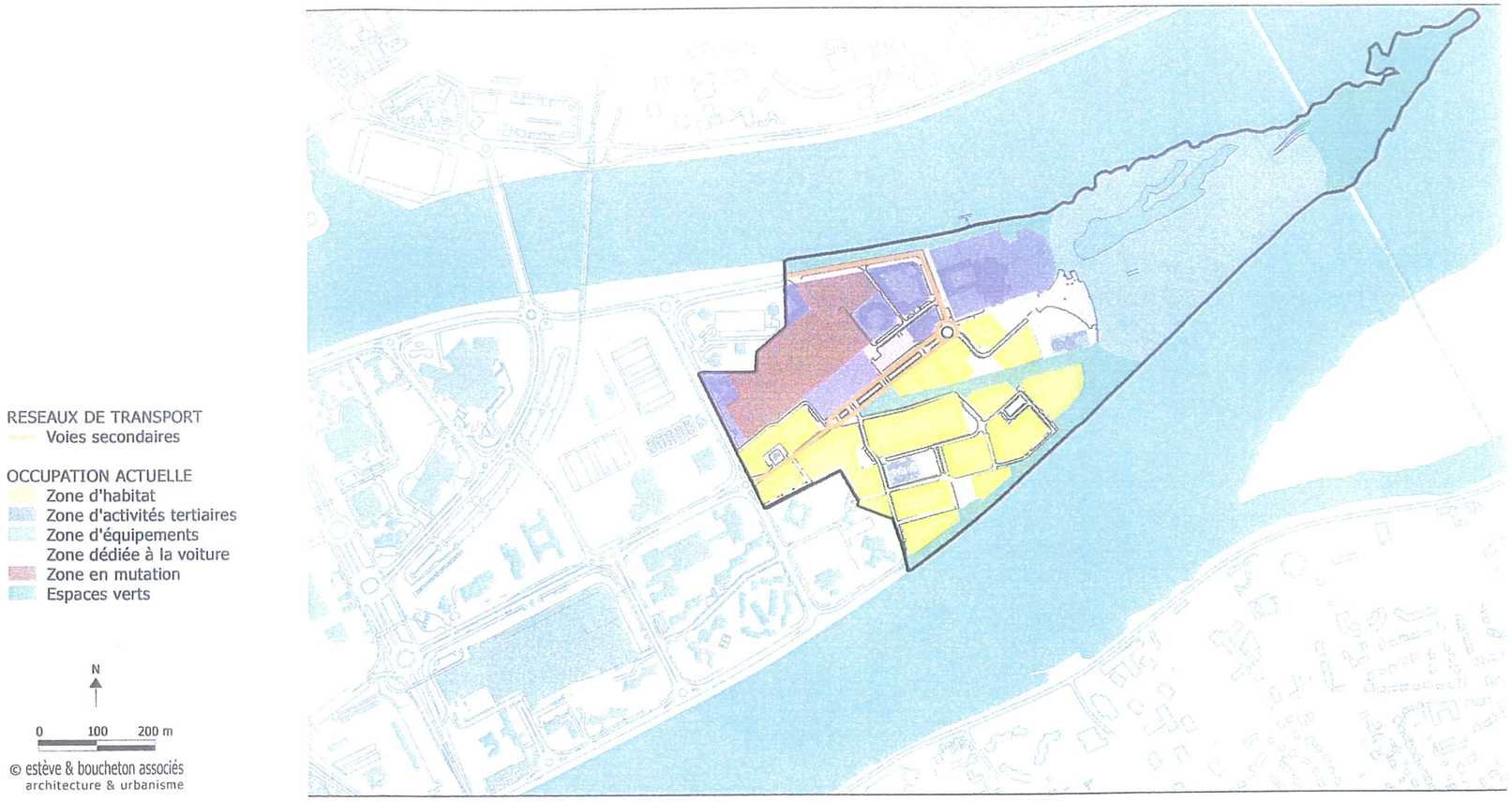


FIGURE 8 : L'ÉTAT ACTUEL DE LA POINTE EST DE L'ILE DE NANTES

1.4.2. Les déplacements

Aujourd'hui la question de la mobilité constitue un enjeu majeur de l'urbanisme, d'autant plus dans un espace central d'une agglomération. La politique des déplacements fait donc l'objet d'une attention particulière concrétisée par un Plan de Déplacement Urbain. Pour prendre en considération l'ensemble de la problématique des transports dans le projet Ile de Nantes, il est donc nécessaire de diagnostiquer de manière globale l'état actuel du réseau viaire mais également selon les différents modes de transport.

1.4.2.1. Le réseau viaire

L'Ile de Nantes constitue un lieu de passage obligé dans le système de circulation nantais. En effet, pour transiter d'une rive à l'autre du fleuve, il n'existe que deux solutions : utiliser le périphérique ou traverser l'Ile de Nantes. Cette question du franchissement a donc toujours joué un rôle majeur dans la structuration du réseau viaire de l'Ile de Nantes au point de constituer une politique à part entière avec la création d'une pénétrante débouchant sur le boulevard du Général de Gaulle. Les deux voies qui empruntent les lignes de ponts sont donc les plus importantes avec à titre indicatif un trafic d'environ 55 000 véhicules par jour pour la deuxième ligne de ponts.
De plus, même s'il existe des axes importants permettant le déplacement d'ouest en est de l'île par les boulevards de la Prairie au Duc, Babin Chevaye, Vincent Gâche, Gustave Roch et les rues René Viviani et Gaëtan Rondeau, le réseau viaire primaire reste encore aujourd'hui structuré quasi-exclusivement par les deux lignes de ponts. De la même manière, malgré l'encombrement des deux lignes de ponts, le trafic transitant par les Ponts Anne de Bretagne, Haudaudine, Willy Brandt et des Trois Continents n'égale pas celui des deux axes historiques.
Si l'on ajoute les difficultés engendrées par le franchissement des voies ferroviaires et l'absence de franchissements dans la partie est de l'île, le centre de l'Ile de Nantes se trouve à la croisée de tous les flux principaux.

A l'échelle de l'Ile de Nantes, le réseau viaire secondaire propre à la circulation interne reprend en grande partie le réseau primaire de transit. En effet, les principaux axes nord-sud suivent les emplacements des différents ponts et de la même manière pour traverser l'île d'ouest en est.
La desserte tertiaire est organisée de deux manières différentes selon les quartiers. A l'ouest, le réseau de desserte se limite essentiellement à une voie longeant les quais qui possède un gabarit proche d'une voie secondaire. Dans le quartier des années 70, les voiries tertiaires sont également très larges et desservent de grands îlots. A l'inverse, dans le faubourg ou dans la Pointe Est de l'île, les voies s'avèrent moins larges et plus adaptées à un trafic de desserte.

Les conditions de circulations dans le réseau viaire de l'Ile de Nantes peuvent être considérées comme satisfaisantes au regard de l'importance de ce lieu de franchissement à l'échelle de l'agglomération. Ainsi, en dehors des heures de pointes, la circulation est fluide. Cependant, les déplacements est-ouest s'avèrent plus difficiles. L'offre de stationnement est, d'autre part, sensible à des phénomènes de saturation, notamment dans les environs du Palais de Justice, de la Gare et du Ministère des finances. En ce qui concerne la sécurité routière, trois secteurs dangereux sont recensés : les abords du Pont du Général Audibert, la place Mangin et le boulevard du Général de Gaulle.

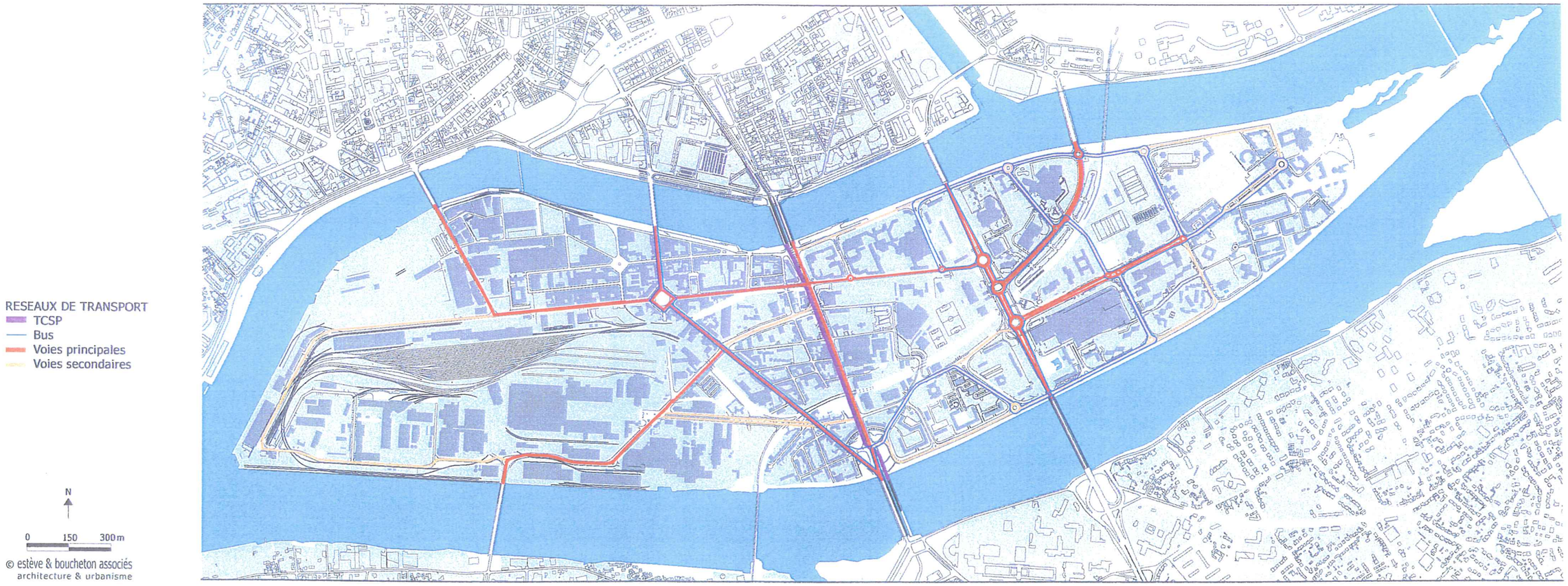


FIGURE 9 : LE RÉSEAU VIAIRE DE L'ILE DE NANTES

1.4.2.2. Les réseaux de transport alternatifs à la voiture

L'Ile de Nantes se trouve au centre du réseau de transport collectif urbain géré par la Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise (SEMITAN) qui se caractérise par une structure en radiales avec des dessertes et une capacité de transport élevées. Le maillage de l'Ile de Nantes est structuré selon trois principes :

- des liaisons directes entre le nord et le sud de l'agglomération ;
- de liaisons en diagonale ;
- des liaisons tranversales est-ouest.

Malgré un maillage important et une desserte de très bonne qualité vers le centre-ville, nœud de l'étoile du transport collectif de l'agglomération, grâce au tramway le long de la première ligne de ponts, tout le secteur ouest de l'Ile de Nantes est peu desservi.

En ce qui concerne les liaisons cyclables, le réseau est présent dans la quasi-totalité des voies structurantes de l'île et les éléments manquants sont d'ores et déjà programmés dans le schéma directeur des continuités piétonnes et cyclables de l'agglomération et dans le cadre du programme régional de la Loire à vélo. Par contre, quelques liaisons manquent aux abords du Palais de Justice et dans la Pointe Est de l'île.

Le réseau piéton se résume essentiellement aux promenades existantes le long des rives de Loire. Cependant, ces promenades concernent essentiellement la partie est de l'île et il n'existe pas de continuité piétonne tout autour de l'île. Pour le reste, le réseau piéton reprend celui des voiries empruntant ainsi les trottoirs qui sont relativement bien dimensionnés. En revanche, les accidents répertoriés depuis 1996 montrent des difficultés de franchissement le long des deux lignes de ponts, aux abords du Palais des sports Beaulieu, dans le boulevard Victor Hugo, la rue Gaëtan Rondeau et le boulevard de la Prairie au Duc. L'aménagement du réseau piéton doit donc être poursuivi.

2. LE PROGRAMME DE LA ZAC ILE DE NANTES

2.1. LA DÉMARCHE

Le projet Ile de Nantes s'inscrit dans une démarche globale initiée dans les années 90 avec les études menées par Dominique Perrault et François Grether pour la Ville de Nantes (1991-1994). En effet, hérité d'une culture d'agglomération naissante, il a fait l'objet d'études thématiques et transversales fines qui ont mis en évidence l'existence du territoire de l'Ile de Nantes et la nécessité de prendre en considération la richesse son patrimoine paysager et bâti tout en créant des liens forts avec l'agglomération. Le projet « Rives de Loire » a ensuite poursuivi cette démarche. Cependant, malgré cette connaissance de plus en plus approfondie du site, l'agglomération nantaise et la ville de Nantes ont choisi une démarche de formulation évolutive du projet qui est traduite aujourd'hui par le « plan guide ».

2.1.1. Le projet « Rives de Loire »

Depuis 1996, l'Ile de Nantes apparaît progressivement comme un espace majeur et structurant de l'agglomération. D'abord élément d'une stratégie de l'agglomération structurée autour de la Loire, elle devient lieu fédérateur puis projet fondateur.

Au milieu des années 90, un état des lieux diagnostique la Loire comme un fleuve délaissé et en situation difficile, tant du point de vue de l'économie, des transports que de l'environnement et du paysage.
Ce constat est à l'origine de la mise en œuvre d'une politique globale d'aménagement et de valorisation des rives. L'agglomération lance alors tout un ensemble de mesures en liaison avec une analyse globale du fleuve dans les 13 communes concernées. La réalisation de l'Atlas des Rives de Loire concrétise cette démarche.
Le programme Rives de Loire, mis en œuvre depuis, vise à mettre en cohérence les projets d'aménagements existants dans une perspective de reconquête du fleuve et de redynamisation du territoire.

L'ensemble de cette démarche a permis la mise en place d'un groupe de travail intercommunal permanent qui peu à peu fait émerger une culture commune.
Dans ce contexte, l'Ile de Nantes est désignée, dès cette époque, comme un lieu majeur rassemblant toutes les caractéristiques et enjeux de la Loire et porteur d'avenir. Le projet Ile de Nantes se dessine rapidement comme une opération de renouvellement urbain qui peut redonner au fleuve son rôle majeur.
En 1998, l'accueil de l'exposition permanente « Rives de Loire » sur le site des anciens chantiers Dubigeon permet à l'île de devenir officiellement un lieu d'information et de débat.

La définition du projet Ile de Nantes s'inscrit donc dans la continuité des thématiques d'action du Programme Rives de Loire, c'est-à-dire :

- le retraitement des quais et berges ;
- le renouvellement urbain sur les territoires résidentiels ou d'activités ;
- la mise en valeur du paysage de l'estuaire ;
- la préservation et la valorisation des espaces naturels ;
- la restauration et la mise en valeur du patrimoine industriel et historique, etc.

2.1.2. La mise en œuvre d'une réflexion générale autour d'un étude de définition

Fin 1998, alors que l'agglomération prépare activement l'élaboration du projet Ile de Nantes par des études thématiques, la Ville de Nantes lance officiellement le projet sur la base d'une étude de définition.

L'objet de cette étude est de confier à trois équipes pluridisciplinaires l'élaboration d'une proposition de schéma de composition des espaces publics offrant un effet de levier efficace dans la mise en œuvre d'un renouvellement urbain de qualité de l'Ile de Nantes.

Ces propositions répondent à un cahier des charges qui précise les cinq axes de travail et de définition du projet à savoir :

- la prise en considération de la mémoire des lieux ;
- la promotion des activités liées au fleuve ;
- l'équilibre entre différents modes de déplacement ;
- la cohérence de l'urbanisation ;
- la création d'une unité.

Pour répondre à ce marché, les équipes ont été associées au projet pendant un an et de plusieurs manières : débats avec les associations, réunions publiques, film montrant les différentes approches, etc...

Les trois démarches de composition des espaces publics proposés à l'issue de cette démarche ont été présentés par :

1. l'équipe Fortier, Crosnier, Bloch, Clair et Hardy :
2. l'équipe Labfac, AUC, TETRA
3. l'équipe Bureau des Paysages d'Alexandre Chemetoff, Jean-Louis Berthomieu

L'équipe lauréate, celle du Bureau des Paysages d'Alexandre Chemetoff et de Jean-Louis Berthomieu, a constitué une structure « l'Atelier de l'Ile de Nantes » qui a été chargée de conduire l'élaboration du projet à travers l'outil du Plan Guide.

2.1.3. Le Plan guide

L'élaboration d'un Plan Guide pour le projet Ile de Nantes constitue l'élément principal et emblématique de la démarche engagée par l'Atelier de l'Ile de Nantes en charge de la maîtrise d'œuvre du projet.

Le Plan guide est la carte de l'île en état futur d'achèvement, représentant avec le même soin l'état des lieux et la projection de l'avenir à une date donnée.

Le Plan guide est l'outil évolutif de la fabrication urbaine. Plus qu'une représentation du projet, c'est un élément de sa méthode. Il figure l'ensemble des îlots, occupés ou disponibles, fixe l'ambition et en détermine les contraintes.
Tout y est dessiné avec une égale précision, ce qui existe, les hypothèses probables, les idées plus prospectives, c'est un document évolutif qui n'a pas la rigidité d'une règle ou d'une procédure.

C'est un document de référence, il guide l'action à court terme, dans le cadre d'une vision du territoire à long terme.
Il prend en compte l'ensemble des politiques sectorielles de la Ville et de l'agglomération, et définit le cadre de toutes les actions entreprises.

Le Plan guide révèle les cohérences d'un territoire complexe, en proposant d'associer l'ancien et le nouveau, ce qui existe et ce qui est créé.
Sur l'Ille de Nantes, le territoire est un patrimoine commun à partir duquel s'élabore les projets et les programmes.

2.2. LES ENJEUX DU PROJET ILE DE NANTES

L'état des lieux de l'Ile de Nantes montre que les caractéristiques de ce site lui donnent vocation à catalyser aussi bien les enjeux fondamentaux de la métropole Nantes - Saint-Nazaire que les enjeux plus locaux. Dans ce sens, l'aménagement de cet espace s'inscrit dans une volonté de démarche globale et cohérente d'écoute et de prise en considération du site.

2.2.1. Une métropole en plein essor

Dotées de plus de 800 000 habitants, les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire concentrent aujourd'hui des fonctions métropolitaines de niveau national. Pour bénéficier des effets positifs de ce statut et renforcer son développement, la métropole doit poursuivre la dynamique engagée ces dernières années en renforçant son attractivité. Le territoire de l'Ile de Nantes offre une possibilité rare de doter l'agglomération nantaise d'un centre urbain à dimension européenne qui assurera à la métropole un rayonnement international.

Depuis l'obtention du statut de « métropole d'équilibre » décrété par l'Etat, la métropole Nantes – Saint-Nazaire a pris corps et s'affirme aujourd'hui de manière intrinsèque.
Devenue capitale régionale, elle apparaît comme centre d'affaires, de commerce, d'industrie et pôle universitaire. Nantes – Saint-Nazaire s'impose également comme un point nodal majeur accessible par l'autoroute, le TGV et l'aéroport. Elle dispose ainsi des atouts qui lui confèrent le statut de métropole et qui ont conduit à rassembler les initiatives dans la construction d'une stratégie métropolitaine à travers un Schéma de Cohérence Territorial.
Pour consolider ce statut vecteur de la bonne santé et du dynamisme économique de l'estuaire de la Loire, la métropole Nantes – Saint-Nazaire doit désormais s'affirmer sur le plan international.

- **Créer un centre métropolitain de niveau européen**

Les mutations en cours dans l'Ile de Nantes offrent des espaces disponiibles permettant de poursuivre le développement des activités et des emplois stratégiques indispensables pour renforcer le poids de la métropole.
Dans cette optique, l'aménagement de l'Ile de Nantes doit permettre l'émergence d'une économie dynamique et compétitive, notamment dans le secteur tertiaire supérieur c'est-à-dire des activités de prestations de services intellectuels.
La métropole doit également saisir l'opportunité de renforcer son secteur de recherche dans les hautes technologies et créer un foyer d'innovation d'envergure internationale.
Pour doter la métropole d'un statut européen, le projet Ile de Nantes doit enfin favoriser la mise en œuvre de projets culturels d'envergure qui seront à l'origine d'un véritable rayonnement international.

- **Se doter d'une identité forte**

Le renforcement du statut métropolitain passe nécessairement par l'affirmation d'une identité forte qui se reflète au-delà des frontières nationales. L'Ile de Nantes constitue donc une occasion rare de développer une image d'une métropole innovante, gagnante dans un environnement agréable à vivre.
La présence de la Loire, d'une histoire maritime et fluviale, industrielle et même urbanistique constituent des atouts majeurs fondateurs de l'identité de l'Ile de Nantes et que le projet doit valoriser.
De la même manière, le développement d'une qualité urbanistique et architecturale permettra de promouvoir une image positive de la métropole.

2.2.2. Un site porteur d'enjeux

Au cœur d'un site rare de fond d'estuaire à la fois marqué par sa relation à l'eau et par l'urbanisation, le projet Ile de Nantes doit s'appuyer sur cette singularité historique pour se donner une lisibilité d'ensemble.

Le site de l'Ile de Nantes offre aujourd'hui des ambiances et paysages multiples : berges naturelles, quais et berges enrochées, paysages de l'industrie maritime et fluviale, faubourgs, grands ensembles.

Cette physionomie de l'île est totalement héritée des dynamiques estuariennes, qu'elles soient naturelles par les alluvions ou bien humaines par les différents comblements, remblaiements et activités maritimes et fluviales.
Le caractère îlien et urbain explique donc cette apparente diversité et nécessite une attention particulière qui se trouve au centre des réflexions menées par le District puis Nantes Métropole depuis 1996. Le projet 2005 présente ainsi la Loire comme un enjeu majeur de l'organisation territoriale de l'agglomération.

- **Prendre en considération l'existant**

Le respect du site de l'Ile de Nantes constitue le premier enjeu majeur du projet qui se décline en deux thématiques d'action.
La mise en œuvre de cet enjeu se traduit d'abord par la recherche d'une revalorisation de l'environnement qui permettra de maintenir voire restaurer une qualité environnementale et paysagère.
Les activités industrielles, maritimes et fluviales de l'Ile de Nantes, fondatrices de l'identité même de l'Ile de Nantes, apparaissent pour la plupart révolues ou inappropriées dans un centre urbain. Une redéfinition de ces lieux doit donc être recherchée pour assurer dans le respect de leur architecture emblématique et celle de « l'âme de l'île ».

- **Renouer le dialogue avec la Loire**

Pour véritablement prendre en considération le site de l'Ile de Nantes, un dialogue entre l'île, la Loire et ses rives doit également être renoué.
L'aménagement de l'Ile de Nantes doit donc concrétiser l'émergence d'un nouveau rapport à la Loire désormais considérée comme un espace public liant les quartiers du cœur urbain et non plus comme obstacle, une frontière.
Le réaménagement des rives de Loire s'intègre à ce souhait de « retrouver la Loire », de retrouver une proximité propice à une nouvelle perception de cet espace. A terme le projet permettra de revaloriser l'Ille de Nantes en restaurant ses relations avec la Loire.

2.2.3. Une nouvelle forme urbaine

La mise en projet du cœur géographique de l'agglomération doit enfin permettre de rompre avec les principes traditionnels de développement urbain selon les logiques d'étalement, aussi bien à l'échelle de l'agglomération qu'à celle de la ville de Nantes. Cette alternative s'inscrit également dans une nouvelle conception de l'aménagement de la ville prenant en considération la diversité du site de l'Ile de Nantes.

La recherche actuelle d'alternatives à l'étalement urbain dans une perspective de développement durable constitue un enjeu important dans l'agglomération nantaise.
Alors que la ville de Nantes reste d'une faible densité (1 000 habitants / km²), c'est-à-dire la moitié de celle de Lille, l'urbanisation a fortement progressée dans les communes de première et deuxième couronne de l'agglomération.
Cet étalement génère des coûts croissants pour les collectivités mais ne constitue pas seulement un problème financier. La maîtrise de l'étalement urbain est également un enjeu pour le développement durable, un enjeu environnemental majeur et un enjeu de société.

- **Maîtriser l'étalement urbain**

La mise en œuvre du projet Ile de Nantes s'intègre à l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain puisqu'il participe d'une volonté de redensifier la ville, tout particulièrement, dans son centre.
Plus précisément, le projet accroîtra la capacité résidentielle au centre de l'agglomération nantaise. Il s'agit à terme de créer de nouvelles constructibilités pour accueillir environ 13 000 habitants supplémentaires dans le centre de l'agglomération.
Pour atteindre cet objectif, une démarche complexe de reconstruction de la ville sur elle-même doit être engagée. Le projet Ile de Nantes a donc pour mission d'accompagner les mutations des occupations de l'espace qui sont en cours aujourd'hui.
Ainsi, les aménagements devront s'appuyer sur l'existant pour impulser des transformations sans porter atteinte aux héritages.

- **Une nouvelle conception de l'aménagement de la ville**

Dans ce cadre, le projet Ile de Nantes propose une nouvelle conception de l'aménagement de la ville, indispensable pour tenir compte de la morphologie de l'île et adapter ses interventions.
D'abord, les objectifs de mixité sociale, de mixité des fonctions et de mixité des typologies bâties constituent les cadres généraux de toute intervention pour construire une « ville plurielle » dotée d'un « tissu urbain aussi composite et varié que l'existant ».
Cette recherche de pluralité s'affirme également dans les différents territoires et espaces vécus de l'île. C'est à l'échelle des quartiers - voire des micro-quartiers - que le projet déclinera selon les spécificités et besoins des stratégies adaptées.
Cette volonté de conserver une diversité de formes urbaines ne signifie pas pour autant un abandon de la maîtrise de l'urbanisation. Bien au contraire, le choix d'aménager préalablement les espaces publics pour favoriser les cohabitations et les juxtapositions et la volonté de renforcer les équipements publics témoignent du souci de structurer le projet en amont. Grâce à cet « effet de levier », de nouvelles formes urbaines pourront se développer et créer des quartiers agréables à vivre.

DEUXIÈME PARTIE : LE PROJET DE LA ZAC ILE DE NANTES

1. LE PÉRIMETRE DE L'OPÉRATION

Le projet Ile de Nantes correspond à l'ensemble de l'Ile de Nantes.
Cette approche de l'île dans sa totalité a permis de prendre en considération l'ensemble des enjeux de ce territoire.
Ainsi, la Zone d'Aménagement Concerté Ile de Nantes prévoit des aménagements dans de nombreux secteurs de l'île.

Cependant, le périmètre opérationnel retenu pour la ZAC Ile de Nantes ne comprend pas la totalité de l'île et constitue un ensemble de 197 hectares qui exclut de l'opération deux zones :

- à l'ouest, certains espaces ferroviaires et portuaires ;
- à l'est et au sud, des secteurs de l'ancienne ZAC Beaulieu.

Deux raisons ont motivé ce choix de ne pas retenir l'ensemble de l'Ile de Nantes comme périmètre de la procédure de ZAC.
D'une part, l'envergure de ce projet et la complexité de sa mise en œuvre, due à sa situation en zone déjà urbanisée, nécessitent un phasage des opérations. Le périmètre de la ZAC couvre ainsi les seuls secteurs opérationnels à réaliser à court et moyen terme, en utilisant les outils de cette procédure. Il est, en effet, inutilement lourd d'intégrer des espaces qui ne seront qu'en phase de préparation ou ceux déjà urbanisé et qui n'auront pas à connaître d'urbanisation nouvelle dans les 10 ans à venir.
D'autre part, depuis 1980, la partie est de l'Ile de Nantes est déjà concernée par une opération de ZAC. Il n'est donc pas nécessaire de relancer des actions dans la totalité de ces espaces et surtout dans la partie la plus à l'est de la ZAC Beaulieu qui a été urbanisée récemment.

Dans le détail, la limite sud-ouest de la ZAC s'explique de la manière suivante :

- deux parties de la concession portuaire sont actuellement inutilisées (au nord du boulevard de la Prairie au Duc et à l'est de Béghin Say), font l'objet de projets d'aménagements et sont donc intégrées au périmètre de la ZAC ;
- la partie nord-est des espaces ferroviaires, actuellement inutilisée par RFF, est incluse dans la ZAC ;
- une partie des terrains à l'est de la propriété de RFF est incluse dans la ZAC Ile de Nantes en vue de créer une liaison entre la place de la République et le boulevard Gutave Roch et d'installer un nouveau pôle hospitalier.

En ce qui concerne la limite sud-est du périmètre de la ZAC, sa définition s'explique de la manière suivante :

- le secteur de logements collectifs au sud de la rue Anatole de Monzie, où il n'existe pas de constructibilité à envisager dans les 10 ans à venir, est exclu du périmètre de l'opération ;
- l'ensemble du boulevard général de Gaulle qui fait l'objet d'un projet de réaménagement est inclus dans le périmètre de la ZAC ;
- le secteur de collectifs et d'activités tertiaires au sud de la rue Gaëtan Rondeau, où il n'existe pas de constructibilité à envisager dans les 10 ans à venir, est exclu du périmètre à l'exception du centre commercial et du secteur situé au sud-ouest ;
- la place de la Galarne et le boulevard G. Pompidou sont inclus dans le périmètre de l'opération car ils s'inscrivent dans les études en cours de l'installation d'un TCSP ;
- l'Hôtel de la Région est inclus dans l'opération puisqu'il constitue un élément déterminant dans les réflexions engagées en vue de réaliser un nouveau franchissement de la Loire depuis Malakoff ;
- la partie est de l'île, récemment urbanisée, est exclue de la ZAC à l'exception des dernières emprises foncières non-aménagées de l'ancienne ZAC Beaulieu et du stade Michel Lecointre.

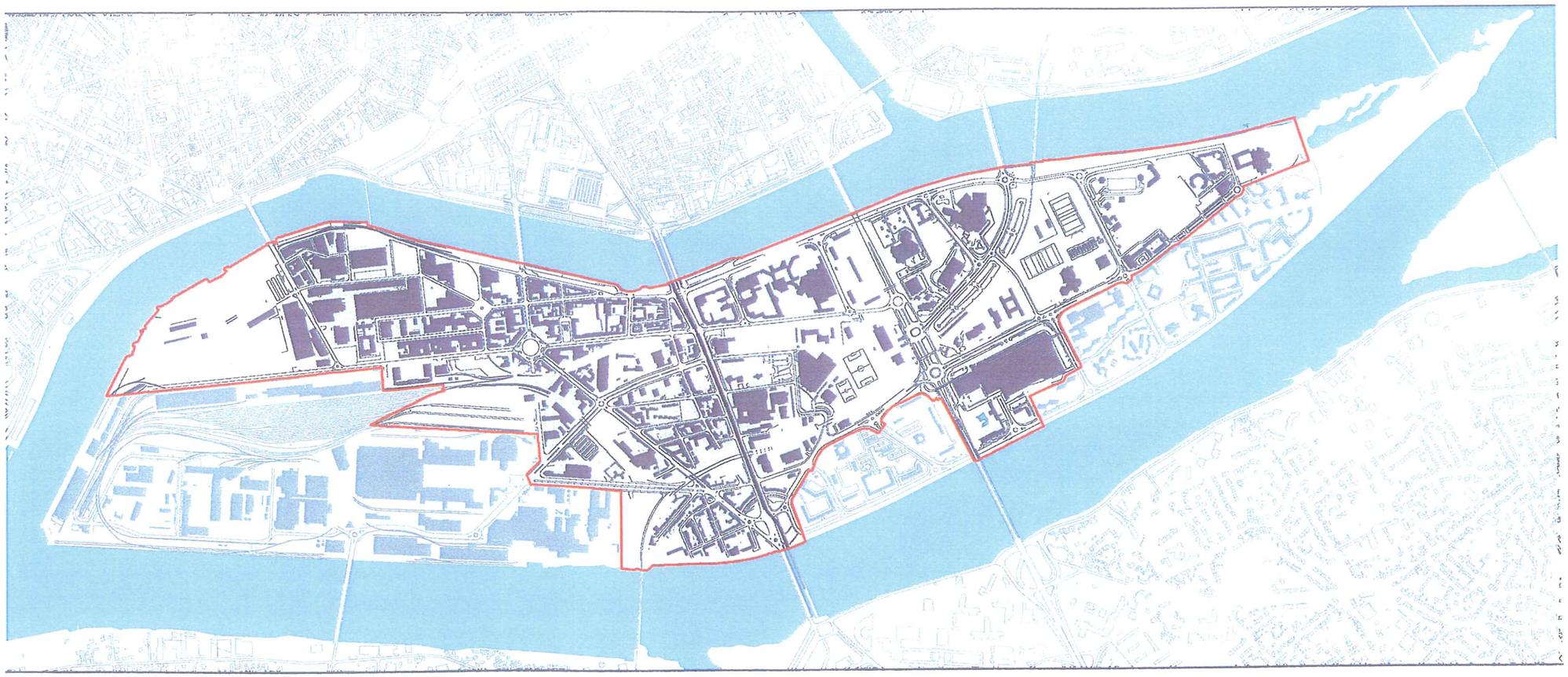


FIGURE 10 : LE PÉRIMÈTRE DE LA ZAC ILE DE NANTES

2. LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET

2.1. UNE OPÉRATION DE RENOUVELLEMENT URBAIN

La problématique du renouvellement urbain se situe, de la même manière, toute entière dans le développement durable.
En effet, le renouvellement urbain consiste à moderniser la ville en s'appuyant sur un existant déjà urbanisé mais en mutation dans le cadre d'un développement socio-économique partagé assurant la mixité et la cohésion sociale.
Le renouvellement urbain vise d'une manière générale, l'amélioration de la qualité de l'existant. Ainsi, les aménagements touchent autant des espaces qui ne sont plus adaptés aux usages actuels mais également des terrains, voire des îlots, dont la destination est aujourd'hui totalement remise en question.
Le renouvellement urbain participe enfin au souci de gérer l'espace de manière économe et équilibrée en recherchant systématiquement à répondre au problème de la rareté foncière dans les tissus urbains.

Le projet de l'Ile de Nantes, en site urbain, constitue par nature une opération de requalification de la ville. Cependant il ne s'agit pas d'une simple opération de requalification mais plutôt d'une véritable opération de mutation urbaine qui articule quatre types de projets :

- dans la zone d'aménagement mixte des années 70, le renouvellement prendra la forme d'une « réurbanisation », c'est-à-dire d'une densification et une recomposition du quartier dans des formes plus urbaines ;
- le long de la première ligne de pont et dans son faubourg, une « requalification » sera menée en restaurant et valorisant le bâti ancien ;
- dans le lotissement industriel du quai F. Mitterrand à la gare de l'Etat, le renouvelle ment se traduit par le changement de nombreuses destinations des terrains en faveur de la construction de logements ou d'activités tertiaires, tout en s'appuyant sur l'existant ;
- enfin, dans certains anciens sites industriels, portuaires ou ferroviaires, le renouvelle ment constitue plus une véritable « re-création » de la ville puisqu'il s'agit d'une création complète d'un nouveau tissu urbain.

La ZAC Ile de Nantes suit donc deux grandes orientations :

1. des orientations thématiques en faveur d'une urbanisation durable de l'île ;
2. des orientations locales selon les spécificités des quartiers et des territoires.

2.2. UN PROJET INSCRIT DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le concept de développement durable a émergé graduellement depuis 1970 et a été défini en 1987 dans le rapport Brundtland comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».
Même si de nombreuses définitions ont été élaborées depuis, on retrouve systématiquement une volonté d'intégrer dans une réflexion globale les dimensions sociales, économiques et environnementales en vue d'atteindre un développement durable prenant en compte le long terme.
L'atteinte du développement durable présuppose que certaines conditions soient respectées concernant notamment le rythme d'utilisation des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables et la gestion des pollutions et déchets.
Le développement durable vise d'une manière générale trois objectifs :

1. Maintenir la qualité de l'environnement
2. Améliorer l'équité sociale.
3. Promouvoir un développement économique durable

Cette vision du développement constitue, depuis la loi SRU du 13 décembre 2000, le fondement des principes qui s'imposent à tous les documents d'urbanisme et à la gestion de l'espace.
Ainsi, les principes d'équilibre, de mixité sociale et de respect de l'environnement doivent aujourd'hui être respectés.
Les Zones d'Aménagement Concerté, désormais intégrées au Plan Local d'Urbanisme, y sont donc soumises.

Le projet Ile de Nantes s'inscrit bien dans ces objectifs puisqu'il répond à un souhait global de susciter un développement économique tout en recherchant une durabilité environnementale et sociale.
Ainsi, pour assurer la protection et la valorisation de l'environnement, il prend en considération le caractère îlien du site et son inscription dans l'estuaire de la Loire. Dans cette optique, la protection et la mise en valeur des rives de Loire constituent un objectif majeur du projet. Il cherche également, en permettant l'arrivée de nouveaux habitants en centre-ville, à minimiser les déplacements domicile-travail et à développer l'usage du réseau d'équipements existant. De plus, en créant un véritable réseau piéton et des axes lourds de transport en commun, il modifie en profondeur l'offre de transport, participe à la lutte contre la pollution, et rééquilibre les différents modes de transport en faveur d'une gestion durable.
D'autre part, pour améliorer l'équité sociale, il développe la mixité sociale à toutes les échelles, aussi bien à l'échelle de chaque immeuble, de chaque quartier qu'à l'échelle globale de l'île. De la même manière, il participe à l'amélioration de la qualité de vie en favorisant l'accès pour tous à l'emploi, au logement et aux services publics.
Enfin, la promotion de l'économie s'inscrit dans une recherche générale de durabilité économique c'est-à-dire le développement d'une croissance tout en favorisant une gestion économe des ressources et en limitant les pollutions. A titre d'exemple, l'Ile de Nantes participe dans son ensemble au projet d'intérêt communautaire CONCERTO qui vise à mettre en place une politique intégrée de l'énergie, incluant une part substantielle de sources d'énergies renouvelables, d'approches de gestion et de technologies innovatrices, dans le but d'optimiser les consommations énergétiques et d'améliorer la qualité de l'environnement.

3. LES FONDAMENTAUX DU PROJET

3.1. DYNAMISER L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

La dynamisation de l'économie métropolitaine s'inscrit d'abord dans l'objectif général de renforcement de l'armature économique de l'île et de réponse au contexte actuel de désindustrialisation. Le projet doit donc encourager l'installation d'activités nouvelles tout en accompagnant les activités économiques existantes. Cependant, il ne s'agit pas d'une action de promotion économique classique mais surtout du développement d'un secteur de haut niveau qui permettra de répondre aux attentes en matière de rayonnement national et international.

La ZAC Ile de Nantes permet l'accueil de réponses à à cette double stratégie à travers de nombreux projets.

Elle participe à l'**accompagnement et au renforcement des activités économiques existantes**, par exemple dans les projets suivants :

- le projet d'extension du centre commercial Beaulieu

Pôle d'attraction commercial majeur de l'île, réalisé en 1975, le centre commercial Beaulieu prévoit son extension et sa rénovation d'ici 2006. Ce projet s'inscrit dans une démarche plus large de recomposition avec une ouverture sur la ville grâce à la création d'une vraie façade urbaine composée d'une « double peau en longues feuilles métalliques » (P. Bouchain). Le centre commercial devient alors « les galeries de l'Ile de Nantes » et participe à la démarche globale de création d'une nouvelle voie reliant les deux rives.

- la promotion de l'économie résidentielle

L'existence d'un pôle commercial structurant ne constitue pas un gage suffisant de développement économique. Les activités de proximité, par leur diversité, leur ancrage dans le territoire jouent un rôle complémentaire indispensable. Le développement de cette économie, dite « résidentielle », est riche en création d'emplois et répond à une multitude de besoins contribuant à la qualité de vie et au renforcement de la cohésion sociale. La ZAC Ile de Nantes cherche à constituer un tel tissu économique dans tous les quartiers et crée, dans de très nombreux projets, des lieux d'accueil pour des micro et petites entreprises de services de proximité. Par exemple, dans la plupart des projets immobiliers, les rez-de-chaussée sont réservés à de telles activités et non au logement.

Elle favorise l'**installation d'activités de haut niveau**, par exemple dans les projets suivants :

- le développement des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC)

L'implantation de Ouest France, actuellement en cours de réalisation, sur le quai François Mitterrand, et le projet d'installation de télévisions locales participent ainsi au renforcement du secteur des NTIC.

- le Quartier International des Affaires

Ce projet, fruit de trois grandes opérations d'urbanisme menées sur les quartiers Madeleine-Champ de Mars, Gare de Nantes et l'Ile de Nantes, se présente sous la forme d'un immense plateau dédié aux activités économiques de haut niveau et situé au cœur de Nantes, autour de la Loire. Cependant, il ne s'agit pas de créer un secteur à vocation unique mais, au contraire, de mêler les différentes fonctions d'une cité, tout en respectant l'environnement naturel et urbain existant. Au sein même de l'Ile de Nantes, ce Quartier International des Affaires est disséminé dans de nombreux sites mais celui de l'actuel Tripode, en cours de démolition, constitue le plus important. A terme, ce site accueillera un pôle mixte d'activités tertiaires et de logements.

Elle développe **des pôles d'enseignement et recherche**. Deux projets emblématiques sont actuellement prévus :

- le Pôle des « Biotechnologies »

Le projet de création du Pôle des « Biotechnologies » vise à faire de la rénovation de l'ancien site industriel d'Alstöm, implanté au cœur de l'agglomération nantaise, un élément de valorisation des compétences technologiques et de renforcement de l'attractivité de la métropole Nantes –

Saint-Nazaire. L'implantation de ce site, en vis à vis du CHU et des Facultés et connecté directement au centre ville par la passerelle piétonne et la future ligne de transports est-ouest, est très favorable au développement d'un véritable pôle économique de haut niveau.

- L'Ecole en ville

L'actuelle école d'architecture de Nantes, construite il y a une trentaine d'années à l'écart du centre ville, souffre aujourd'hui de cet isolement et connaît des problèmes évidents de fonctionnalité et de sécurité. La construction en cours d'une nouvelle école d'architecture vise à garantir aux élèves des conditions plus satisfaisantes et comparables à celles des principaux pays européens. Son inscription dans le projet Ile de Nantes à travers sa prise en compte de l'identité du site et sa capacité à accueillir une pluralité d'activités permettront de doter l'agglomération d'un nouvel outil de rayonnement et de diffusion culturelle.

Elle favorise la **mixité des fonctions** dans les quartiers et jusqu'aux projets. Volontairement inscrit dans un refus du zonage des années 70-80 qui a été à l'origine de l'aménagement d'une partie de l'île, le projet de la ZAC Ile de Nantes recherche systématiquement la diversité et la cohabitation des usages du sol, dans chaque quartier et même au sein de chaque îlot. Ce choix se trouve actuellement illustré par le projet suivant :

3.2. HABITER UNE VILLE DURABLE

L'amélioration de la qualité de vie sur l'île et la construction d'un projet durable nécessitent trois éléments majeurs que prévoit le projet Ile de Nantes :

- le développement de la fonction résidentielle tout en respectant l'objectif de mixité sociale ;
- l'aménagement d'un cadre de vie agréable ;
- le développement des équipements publics.

- **Des quartiers mixtes**

La mise en œuvre d'une ville durable se joue d'abord au niveau de sa population, de ses quartiers et donc de ses logements. Le projet Ile de Nantes propose en matière d'habitat la création d'environ 1 800 logements supplémentaires dans des formes mixtes, c'est-à-dire aussi bien dans leur taille que dans leur mode d'accès (logements en accession ou en location, logement social ou non). De plus, la réhabilitation de nombreux logements est engagée pour améliorer la qualité de l'habitat de l'île. Grâce à une maîtrise d'ouvrage publique de l'opération, le principe de mixité sociale se trouve au cœur des préoccupations des projets immobiliers et permet de répondre aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH) de l'agglomération. Dès à présent, de nombreux projets s'inscrivent dans cette démarche comme c'est le cas dans les projets suivants :

- le projet « Habiter les quais »

Le projet « Habiter les Quais », à proximité du nouveau palais de Justice, propose la création de plusieurs immeubles à vocation d'habitat. Les bâtiments construits s'organisent « en peigne » par rapport à la Loire et offrent une gamme diversifiée d'habitat comprenant maisons de ville et logements collectifs. Ce programme intègre la construction de 20 % de logements sociaux.

- le projet Calberson

Le projet Calberson, ancien site de logistique, propose sur deux îlots la construction d'une résidence étudiant et de plusieurs immeubles d'habitation d'épannelage varié, avec des rez-de-chaussé susceptibles d'accueillir des commerces de proximité et des activités. Ainsi, tous les types d'usages du sol sont prévus pour renouveler le boulevard de la Prairie au Duc en lui donnant un rôle commercial et social au sein d'un important pôle de logement.

- **Un cadre de vie agréable**

Pour aménager un cadre de vie agréable, le projet Ile de Nantes s'appuie sur la transformation des espaces publics et la valorisation de l'environnement. Ainsi, un réseau fin d'espaces publics composé de voies nouvelles, de quais, squares, avenues, allées, passages, ... structure l'ensemble du projet et offre de nombreux lieux de rencontre. La plantation des arbres dans les espaces publics s'organise selon différents principes : rideaux, alignements, mails, allées ou bouquets isolés, réguliers ou naturels. Cette trame s'inscrit dans le paysage existant et valorise l'île en tirant parti des oppositions entre le dessin géométrique de la ville et les ensembles naturels.

Ce réaménagement des espaces publics appuie :

- des axes structurants : d'est en ouest, un axe associant toutes les époques, tous les styles depuis les Chantiers jusqu'à la zone d'aménagement mixte des années 70 de Beaulieu et, du nord au sud, le long des deux lignes de ponts, autour du faubourg

et autour du boulevard du Général de Gaulle

- des parcours diffus dans les différents lieux de l'île : tout autour de l'île le long des berges, au cœur des différents quartiers et autour des places

Le traitement de ces espaces recherche la création d'espaces agréables à vivre et à parcourir. Ainsi, une place déterminante est désormais accordée aux piétons et cycles pour faciliter leur circulation. A titre d'exemple, le long du boulevard de la Prairie au Duc, l'alignement de platanes est conservé et prolongé sur tout l'axe est-ouest qui accueille en site propre un transport en commun et une voie cyclable bordée de larges trottoirs. Le partage de l'espace public permet ainsi une amélioration du cadre de vie.

- **Des équipements, une vie de quartier**

La réhabilitation des équipements de proximité existants ou la création de nouveaux constituent un enjeu majeur à l'échelle de chaque quartier. Qu'il s'agisse de changer l'image d'un quartier, d'adapter l'offre des équipements à l'évolution des besoins ou bien même de répondre à des besoins non satisfaits jusqu'ici, le renforcement du maillage des équipements publics permet surtout d'associer la population au projet.

Ainsi, le projet Ile de Nantes envisage aujourd'hui le développement des équipements publics de proximité. A titre d'exemple, deux projets d'équipements sont en cours de réalisation :

- une crèche

Située sur le boulevard Babin Chevaye, la nouvelle crèche permet de répondre à de nombreuses demandes insatisfaites (70 %). Cet équipement s'avère d'autant plus important que les projets de construction et de développement de l'activité tertiaire dans le quartier vont renforcer les besoins en la matière.

- un pôle associatif

Situé dans l'ancienne école publique Quai Hoche, ce projet de pôle associatif permet de créer une offre d'équipement dans un secteur où elle était peu importante. La réhabilitation de cette école avec l'installation du centre socioculturel des Ponts va donc permettre de développer la vie associative locale et de rééquilibrer dans l'île la répartition des équipements de quartier.

3.3. CRÉER UNE ATTRACTIVITÉ CULTURELLE ET TOURISTIQUE

Le statut métropolitain d'une ville se manifeste également à travers son attractivité culturelle et touristique qui constitue un symbole de son rayonnement. Pour susciter cette attractivité, le projet Ile de Nantes lance des aménagements qui contribueront à renforcer l'identité de l'île et crée des équipements culturels d'envergure.

- **Promouvoir l'identité ligérienne de l'Ile de Nantes**

La promotion de l'identité du site s'appuie sur ses caractères îliens et sur son histoire maritime et fluviale. Ainsi, un travail spécifique est prévu pour les berges de l'île quel que soit leur état actuel. Le projet conserve la typologie de ces espaces d'ouest en est, du plus artificiel au plus naturel.

A titre d'exemple, l'espace public du quai François Mitterrand est actuellement reconfiguré grâce à une revalorisation des berges et quais et à un important travail de conservation et de mise en valeur du patrimoine. Plus précisément, la pente des berges a été adoucie pour rendre la Loire à la ville. L'estacade au pied du Pont Haudaudine est rénovée en même temps qu'une ancienne pile de pont transbordeur pour créer une nouvelle promenade le long du fleuve.

De la même manière, le projet prévoit l'aménagement des abords du Palais des Sport avec la création d'un parc ouvert sur le fleuve. La déqualification de la coupure routière actuelle permettra de restaurer les connexions avec la Loire et de retrouver un paysage ligérien.

- **Créer des équipements de culture d'envergure**

Le rayonnement culturel de la métropole nécessite des structures de diffusion et de création culturelle d'envergure. Aujourd'hui, l'agglomération va bientôt bénéficier d'un Zénith, cependant elle se doit également de favoriser la création artistique. Une telle action permettra en outre de donner une identité forte à l'Ile de Nantes.

L'aménagement du site « Les chantiers de l'île » (anciens chantiers navals) et la création d'un équipement ou d'un regroupement d'équipements culturels d'envergure pour des publics divers dans les anciens bâtiments Dubigeon s'inscrivent dans cette démarche.

De même, le projet « Les machines de l'Ile de Nantes » initié par Fr. Delarozière et P. Oréfice présent dans différents lieux sera vecteur d'une unité nouvelle de l'île. Ce projet touristique proposera une animation continue avec diverses activités de loisirs autour de plusieurs parcours ponctués de différentes « machines extraordinaires ». La construction de l'Eléphant, machine mobile capable de se déplacer et d'accueillir une quarantaine de personnes, constitue l'un des premiers éléments du projet.

3.4. FACILITER LES DÉPLACEMENTS DANS L'ILE DE NANTES

Le projet Ile de Nantes se donne enfin pour objectif d'améliorer le fonctionnement de l'île et, en particulier, les déplacements à travers la mise en œuvre d'un nouveau franchissement de la Loire dans la partie est de l'île, et l'amélioration du réseau de transport existant. Ainsi, le projet s'attache globalement à hiérarchiser les circulations et à supprimer les effets négatifs du fonctionnement actuel, essentiellement nord-sud. Pour développer la durabilité du projet, une attention particulière est également portée aux modes de circulations alternatifs à la voiture et, à l'échelle des quartiers, à leurs accès et à leur desserte.

- **Un projet de système de franchissement dans le secteur Est de l'Ile de Nantes**

La problématique du franchissement de la Loire constitue encore aujourd'hui un élément fondamental dans l'organisation des déplacements dans l'agglomération nantaise. En effet, l'abandon de la politique des « lignes de ponts » et la création d'un périphérique ne suffisent pas à rééquilibrer le maillage des franchissements de Loire. Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre du PDU 2000-2010, il est prévu d'agir sur les flux de nature urbaine dans une logique de maillage des réseaux et de diffusion de la circulation.
Dans ce contexte, le projet Ile de Nantes prendra en considération les études en cours pour la réalisation d'un nouveau système de franchissement entre les communes de Nantes et Saint-Sébastien-sur-Loire, en aval du pont de Bellevue d'une part et en amont des ponts Willy Brandt (bras de la Madeleine) et Clemenceau (bras de Pirmil) d'autre part.

- **Des axes structurants urbains et perméables**

L'amélioration du fonctionnement de l'île nécessite de restructurer le réseau viaire autour d'axes majeurs. Ainsi, le projet prévoit la restructuration des deux principaux axes structurants que sont les deux lignes de ponts et la création d'un axe est-ouest. Ces trois voies principales ont vocation à accueillir les principaux flux de circulation, cependant leur traitement s'attache à renforcer leur caractère urbain pour faciliter tous les usages. L'insertion d'un site propre de transport collectif (TCSP) constitue à ce titre un « levier » efficace pour aménager en profondeur la forme et le fonctionnement de ces axes.

Ancienne « pénétrante », 2 X 2 voies héritée de la politique des années 70-80 et réaménagée par la suite grâce à plusieurs giratoires, le boulevard général de Gaulle, sur-dimensionné, constitue encore aujourd'hui un axe difficilement franchissable qui crée une véritable coupure urbaine dans l'île. L'accueil de la future ligne n°4 de TCSP sur le boulevard général de Gaulle permet donc de repenser son fonctionnement et d'engager sa restructuration. Ainsi, la transformation du boulevard permet non seulement l'installation d'un TCSP mais surtout de redonner une vocation d'espace public à ce lieu dévolu à la voiture, de densifier ses abords et d'offrir une nouvelle identité d'entrée de ville tout en facilitant les relations transversales est-ouest dans l'île.

- **Restructurer le réseau viaire et rééquilibrer les modes de déplacements**

Pour restructurer le réseau viaire, de nombreuses voies sont créées, supprimées, réduites ou élargies. A l'échelle de l'île, ces aménagements ont pour objectif général de développer des relations est-ouest et d'améliorer les circulations nord-sud. Pour le reste, le projet Ile de Nantes recherche l'amélioration des relations entre les quartiers et dans les îlots.

Cette reconfiguration des voies permet simultanément de diminuer l'espace consacré à l'automobile au profit des circulations douces (piétons, vélos) et des transports en commun. Ainsi, deux axes de TCSP sont d'ores et déjà prévus sur le boulevard Général de Gaulle et sur l'axe est-ouest depuis le boulevard de la Prairie au Duc jusqu'au boulevard Gaëtan Rondeau et à l'Hôtel de Région. De même, le projet Ile de Nantes crée un réseau de voies cyclables.

4. LA MISE EN OEUVRE PROJET

Réhabiliter, améliorer, réadapter, requalifier, maintenir, ravaler, entretenir, réaffecter, transformer, reconstruire, démolir : l'intervention à partir de l'existant est loin d'être homogène. En effet, au-delà des objectifs thématiques communs, le projet Ile de Nantes s'inscrit dans une démarche territoriale c'est-à-dire à l'écoute du site et des spécificités de l'existant. Ainsi, le programme des actions dépend des typologies de chaque quartier. Plusieurs modes d'intervention et priorités se mêlent donc dans le projet pour aménager de manière cohérente l'Ile de Nantes. Plus précisément, on en distingue quatre pour renouveler l'île qui sont mises en œuvre dans les trois principales entités territoriales de la ZAC.

4.1. DES MÉTHODOLOGIES D'INTERVENTION PLURIELLES

L'aménagement d'un tissu urbanisé suit des principes d'action variables qui sont étroitement liés au diagnostic du site. Ainsi, le renouvellement prend différentes formes. Plus précisément, dans l'Ile de Nantes, des actions de « renouvellement » (au sens strict), de « requalification », de « ré-urbanisation » et de « re-création » sont engagées pour mettre en œuvre le projet.

- **« Renouveler »**

Le renouvellement peut se définir comme une intervention qui a pour objectif de réaffecter la destination des lieux tout en s'appuyant sur l'existant. Il ne s'agit donc pas de reconstruire *ex nihilo* des espaces urbains. Ce type d'action se retrouve généralement dans des tissus urbains dits de « friche industrielle » c'est-à-dire des parcelles ou îlots qui ont longtemps été affectés à l'industrie mais ne le sont plus aujourd'hui. Cependant leur changement de destination s'avère complexe du fait de l'existence de bâtiment qui témoignent de la mémoire d'un site. Les projets de renouvellement doivent donc rechercher un équilibre entre conservation et urbanisation nouvelle.

- **« Re-créer »**

Les opérations de « re-création » constituent un volet spécifique du renouvellement. Il s'agit de réaménager un espace certes déjà affecté mais sans être contraint par le site existant. Plus précisément, ce type d'action peut être engagé dans des tissus non-construits (terrain vague) ou bien dans d'anciens espaces à vocation industrielle non-construits (zone de stockage, infrastructures). L'aménagement de ces espaces ne subit alors aucune contrainte et une trame nouvelle est dessinée.

- **« Requalifier »**

La requalification se distingue du renouvellement par ses objectifs. L'aménagement cherche dans ce cas à améliorer l'existant sans en changer la destination principale. Il s'agit généralement d'opération d'entretien, de ravalement et de rénovation dans des tissus anciens voire délabrés. Cependant, ponctuellement, la requalification peut porter également sur une transformation en profondeur de l'existant en conservant sa destination voire son emprise (démolition-reconstruction).

- **« Ré-urbaniser »**

La « ré-urbanisation » d'un tissu urbain vise à donner un caractère plus urbain à un espace. Ce type d'aménagement est lancé aujourd'hui dans des espaces construits dans les années 70-80, à une époque où les urbanistes avaient systématisé le zonage mono-fonctionnel et décidé d'ouvrir la ville à la voiture. Dans ces quartiers, les emprise au sol sont très faibles en comparaison à celles d'une ville traditionnelle et les axes de transport ont créé de nombreuses coupures dans le tissu. Ainsi, ces espaces ne favorisent pas la diversité, la mixité, la densité et d'une manière générale les échanges. Pour retrouver une urbanité, une densification, une diversification des usages du sol et une restructuration du réseau viaire s'avèrent donc nécessaires.

4.2. « RENOUVELER » LA PARTIE OUEST DE L'ÎLE

La partie ouest de l'Ile de Nantes, plus précisément à l'ouest de la place de la République, est aujourd'hui encore affectée dans sa plus grande partie à l'activité. Le déclin ou la relocalisation en périphérie de l'agglomération de ces entreprises laissent de larges îlots en attente d'une réaffectation. Le projet Ile de Nantes organise le renouvellement de ces espaces et les transforme en véritable tissu urbain.

D'abord, **une restructuration générale du réseau viaire** est engagée pour faciliter l'aménagement des îlots.
Dans cette optique, le projet renforce le statut de voie primaire du boulevard de la Prairie au Duc en y installant la ligne de TCSP qui parcourt l'île d'est en ouest. La présence d'une telle infrastructure va en conséquence limiter la circulation automobile. Pour y remédier et rendre les nouveaux îlots créés sur les emprises ferroviaires accessibles, un nouvel axe primaire est ouvert au sud du boulevard.
Au nord du boulevard, un réseau de voies secondaires est organisé autour de deux axes est-ouest qui sont complétés par deux voies nord-sud depuis le boulevard de la Prairie au Duc jusqu'à la Loire.
Enfin, à ce maillage s'ajoute la création de nombreuses voies tertiaires qui participe au redécoupage des îlots.

La pointe à l'ouest du boulevard Léon Bureau constitue une exception à cette refonte complète du réseau viaire. Cette spécificité du projet s'explique par la mise en œuvre de **trois modes d'intervention** différents dans la partie ouest de l'île.
D'une part, deux îlots, au nord-ouest du boulevard de la Prairie au Duc et sur l'ancienne emprise ferroviaire au nord du MIN, font l'objet d'opération de « re-création ». Plus précisément, le projet prévoit la construction d'immeubles sur des espaces non-bâtis et accessibles depuis des voies structurantes. Ainsi, il s'agit plus de composition de nouveaux espaces urbains que véritablement de recomposition.
D'autre part, les espaces entre le boulevard Léon Bureau et la place François II sont aménagés par des opérations de « renouvellement ». Les projets de construction prennent place dans un tissu existant et s'insèrent en respectant les contraintes du lieu. Cependant, malgré cette attention à l'existant, beaucoup de bâtiments industriels ne sont pas conservés, seuls les éléments importants sont valorisés (par exemple le site des anciennes usines ALSTOM), et de nouvelles constructions sont édifiées dans les espaces libres.
A l'inverse, dans la pointe à l'ouest du boulevard Léon Bureau, le « renouvellement » s'attache davantage à la conservation de la mémoire des lieux et, en particulier, à sa trame très espacée et ouverte sur la Loire. Ainsi, la pointe de l'île conservera ses fonctions actuelles tout en permettant une multiplication des usages dont notamment la création culturelle et l'accueil de manifestations touristiques et de loisirs.

Enfin, le projet Ile de Nantes comprend dans la partie ouest de l'île, parmi les nombreux aménagements qu'il prévoit, **six opérations majeures** :

1. l'installation d'un transport en commun en site propre
2. la création d'un équipement touristique et culturel d'envergure ;
3. la création d'une nouvelle extension du CHU et d'un pôle de biotechnologies;
4. le nouveau quartier mixte « Habiter les quais » ;
5. le nouveau quartier mixte « Calberson » ;
6. le nouveau quartier mixte « Prairie au Duc ».



FIGURE 11 : "RENOUVELER" LA PARTIE OUEST DE L'ILE

4.3. « REQUALIFIER » L'AXE HISTORIQUE DE LA PREMIÈRE LIGNE DE PONTS ET LE FAUBOURG

Au centre de l'Ile de Nantes, l'axe historique de la première ligne de pont et son faubourg constituent un territoire homogène qui dans sa plus grande partie fait l'objet d'un traitement similaire.
En effet, secteur le plus anciennement urbanisé, il est de fait celui en plus mauvais état. Ainsi, le projet Ile de Nantes prévoit logiquement **une « requalification » en vue d'améliorer l'habitat existant**. Il s'agit donc, au cas par cas, d'envisager l'entretien, le ravalement, la rénovation, voire la destruction partielle ou complète de certains immeubles et un réaménagement des espaces publics.
Cependant, comme dans les autres secteurs de l'Ile de Nantes, deux îlots sont traités différemment. D'abord, l'îlot des « Fonderies », autrefois dédié à l'industrie, est renouvelé. Plusieurs opérations immobilières mixtes sont prévues et l'ancien bâtiment des Fonderies est valorisé. Ensuite, l'îlot situé entre l'usine Béghin Say et la voie ferrée, au sud de la ZAC, est actuellement en attente d'une nouvelle destination. Un nouveau quartier mixte de « re-création » y est donc programmé.

L'aménagement des espaces publics du faubourg constitue l'élément central de la requalification du secteur de l'axe historique de la première ligne de pont.
Pour recomposer les espaces publics, le projet Ile de Nantes modifie le réseau de voies primaires. Plus précisément, le boulevard des Martyrs nantais, actuellement en 2 X 2 voies, est réduit à deux voies. Par contre, le maillage est-ouest se trouve renforcé avec un axe structurant de la Place de la République au boulevard du Général de Gaulle (futur lieu d'accueil d'un TCSP) et un deuxième depuis le MIN jusqu'à la deuxième ligne de pont en passant au nord de la Place Mangin. Cette nouvelle organisation permet de redistribuer les flux de circulation vers le pont des Trois Continents et le pont Clemenceau, de diminuer le trafic sur celui de Pirmil et de supprimer l'effet de coupure dans le faubourg.
Cette modification du réseau de voirie s'appuie sur la transformation de l'ensemble des espaces publics le long du boulevard des Martyrs nantais et dans le faubourg. Le projet programme ainsi l'aménagement de l'axe historique Petite Biesse – Grande Biesse et de tout le réseau tertiaire du faubourg. Il crée de nouveaux franchissements du boulevard mais également supprime les voies sans issues à l'ouest, le long de la voie ferrée et au sud, le long de la Loire. A l'échelle du quartier, ce traitement des espaces publics permet l'affirmation d'un réseau de cheminements propice aux circulations des piétons et cycles.
L'ensemble de ces aménagements s'articule enfin autour de trois places de centralité de quartier qui vont également être requalifiées :

- la place de la République ;
- la place Mangin ;
- l'intersection du boulevard des Martyrs nantais, et des boulevards Vincent Gâche, Ba bin Chevaye et Gustave Roch.

Ainsi, le projet Ile de Nantes comprend dans la partie centrale de l'île, parmi les nombreux aménagements qu'il prévoit, **six opérations majeures** :

1. l'installation d'un transport en commun en site propre ;
2. la recomposition du boulevard des Martyrs nantais ;
3. l'aménagement de l'axe Petite Biesse – Grande Biesse ;
4. la requalification des places ;
5. le nouveau quartier mixte « Les Fonderies » ;
6. le nouveau quartier mixte de l'îlot Béghin Say.



Source : Extrait du Plan guide de l'Ile de Nantes

FIGURE 12 : "REQUALIFIER" L'AXE HISTORIQUE DE LA PREMIÈRE LIGNE DE PONTS ET LE FAUBOURG

4.4. « RÉ-URBANISER » LA ZONE D'AMÉNAGEMENT MIXTE DES ANNÉES 70 (BEAULIEU)

L'ancienne zone d'aménagement mixte des années 70, c'est-à-dire la partie est de l'île, présente des spécificités territoriales et urbanistiques. Le gabarit de ses voiries, la grandeur et la mono-fonctionnalité des îlots en sont les caractères principaux.
Le projet Ile de Nantes prévoit donc essentiellement dans cette partie **des interventions de « ré-urbanisation »** suivant les critères de la ville traditionnelle, lieu de densité, de mixité et d'échanges. Ainsi, le projet de création d'un nouveau système de franchissement de la Loire entre Malakoff et l'Ile de Nantes offre des possibilités de « mise en situation » de l'Hôtel de la Région et de ré-urbanisation générale de l'ensemble de ce secteur de l'île.
Cependant deux îlots présentent des enjeux différents. D'une part, la démolition du Tripode permet d'envisager le renouvellement de ce site et la réalisation d'un pôle pour le Centre International des Affaires. D'autre part, le long de la rue René Viviani et sur les terrains libres à l'extrémité est de la ZAC, des opérations de « re-création » sont engagées.

La « ré-urbanisation » de ce secteur s'organise en parallèle avec la **recomposition du réseau viaire**.
En effet, même si l'essentiel de la trame des voies primaires est conservé, le projet modifie en profondeur son fonctionnement. D'abord, la mise en œuvre d'un nouveau système de franchissement de la Loire renforcera à terme le maillage de l'île et permettra le rééquilibrage des déplacement dans l'île. De plus, le projet Ile de Nantes requalifie les axes principaux existants pour favoriser leur franchissement et encourager les modes de déplacements alternatifs à la voiture. Ainsi, les trois axes bénéficiant de l'installation d'un transport en commun en site propre sont aménagés en boulevards urbains.
L'objectif du projet Ile de Nantes est également de maîtriser les circulations sur les voies de berges pour « retrouver la Loire ». Ainsi, une partie de la voie de berge nord de l'île, à proximité du Palais des Sports, est supprimée en vue de créer un parc.
Enfin, le redécoupage des plus grands îlots pour rendre accessibles de nouveaux terrains à l'urbanisation permet de créer un réseau de voiries tertiaires autour du stade Michel Lecointre, du Centre sportif de Beaulieu et du Tripode. La création de la « rue des Commerces » depuis le site du Tripode jusqu'à la Loire au sud du Centre commercial Beaulieu constitue l'une de ces voies nouvelles.

Ainsi, le projet Ile de Nantes comprend dans la partie est de l'île, parmi les nombreux aménagements qu'il prévoit, **neuf opérations majeures** :

1. le nouveau quartier mixte du Centre International des Affaires ;
2. le développement du centre commercial Beaulieu
3. l'installation d'un transport en commun en site propre ;
4. la restructuration du boulevard du Général de Gaulle ;
5. la restructuration de l'îlot du centre sportif de Mangin-Beaulieu ;
6. la restructuration de l'îlot du stade Michel Lecointre ;
7. la création d'un parc ouvert sur la Loire ;
8. le nouveau quartier mixte de la rue René Viviani ;
9. le nouveau quartier mixte de la Pointe Est de l'île.



Source : Extrait du Plan guide de l'Ile de Nantes

FIGURE 13 : "RÉ-URBANISER" LA ZONE D'AMÉNAGEMENT MIXTE DES ANNÉES 70 (BEAULIEU)

5. PROGRAMME GLOBAL PRÉVISONNEL DES CONSTRUCTIONS

En cohérence avec la localisation de l'opération au cœur de l'agglomération nantaise et la volonté de créer des constructibilités nouvelles dans un tissu déjà urbanisé, le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone peut s'énoncer pour la première étape comme suit :

Logements	SHON	125 000 m²
	Nombre	1 800
Activités / bureaux	SHON	100 000 m²
Equipements	SHON	25 000 m²
TOTAL	SHON	250 000 m²

Globalement, la capacité constructive de la ZAC peut être estimée à 530 000 m² de SHON, se répartissant comme suit :

- 280 000 m² de SHON pour l'habitat soit 4 000 logements;
- 210 000 m² de SHON pour les activités, bureaux et services;
- 40 000 m² pour les équipements.

SOURCES DOCUMENTAIRES ET BIBLIOGRAPHIQUES :

- AURAN, *Agglomération Nantaise - Portraits.*
- AURAN, *Les flux routiers dans l'Agglomération Nantaise.*
- AURAN, *Nantes - Métropole - Agglomération Nantaise.*
- AURAN, *Nantes - Saint-Nazaire Métropole.*
- AURAN, *Observatoire des modes de vie et des changements socio-économiques.*
- AURAN, *Observatoires de la Métropole (SCOT de la Métropole Nantes - Saint Nazaire).*
- AURAN, *P.D.U. 2000-2010 - concilier ville mobile et ville durable.*
- AURAN, *Recensement de la population 1999 (Une agglomération attractive).*
- AURAN, *SCOT de la Métropole Nantes - Saint Nazaire : Equilibres et dynamiques du territoire.*
- BUREAU DES PAYSAGES, CHEMETOFF Alexandre, BERTHOMIEU Jean-Louis, *L'Ile de Nantes, Le Plan Guide en projet*, Ed. MeMo, Nantes, 1999.
- INSEE, *Recensement général de la population.*
- LUNEAU Dominique, *Nantes, l'avenir d'une ville*, Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2003.
- MASBBOUNGI Ariella (Dir.), *Nantes, La Loire dessine le pro*jet, Coll. Projet Urbain, Ed. de la Villette et DGUHC, Paris, 2003.
- NANTES METROPOLE, *Le PDU 2000-2010.*
- NANTES METROPOLE, *Le PLH de Nantes Métropole.*
- VILLE DE NANTES, Données documentaires sur l'Ile de Nantes.
- VILLE DE NANTES, *Plan d'occupation des sol*s.
- VILLE DE NANTES, Projets et Proximité, Pôle programmation, *Ile de Nantes, Diagnostic des équipements municipaux*, janvier 2003.