

RAPPEL DU PROJET DE LA ZAC ILE DE NANTES

SOMMAIRE

1.	PREAMBULE	1
2.	UN PROJET POUR L’ILE DE NANTES	2
A.	UN SITE D’EXCEPTION	2
B.	DES ENJEUX MAJEURS	9
C.	UN PROJET EN MARCHÉ	11
3.	LA ZAC ILE DE NANTES	13
A.	LE PERIMETRE DE LA ZAC	13
B.	LE PROJET DU DOSSIER DE CREATION	15
C.	LES PRECISIONS APPORTEES DEPUIS LA VALIDATION DU DOSSIER DE CREATION	18
D.	LE PROJET DU DOSSIER DE REALISATION DE LA ZAC	21

1. PREAMBULE

Par délibération du Conseil Communautaire du 15 octobre 2004, Nantes Métropole a approuvé la création de la Zone d'Aménagement Concerté Ile de Nantes.

Cette opération d'aménagement a pour objectif la mise en œuvre du renouvellement urbain général de l'Ile de Nantes dans un souci de développement durable. Dans cette optique, elle vise à dynamiser l'économie métropolitaine, à favoriser la diversité et la mixité des fonctions urbaines, à créer une attractivité culturelle et touristique et à faciliter les déplacements dans l'Ile de Nantes.

Le présent dossier de réalisation constitue le second volet réglementaire nécessaire à la mise en œuvre de l'opération de ZAC. Il a vocation à préciser le contenu de l'opération en ce qui concerne les équipements publics qui seront réalisés, le programme global des constructions envisagé et les modalités de financement de la ZAC.

Pour mieux appréhender la portée du dossier de réalisation, intervenant un an après le dossier de création, ce document rappelle dans un premier temps de manière synthétique les éléments fondamentaux qui justifient le projet Ile de Nantes. Il s'attache ensuite à préciser le contenu de la ZAC Ile de Nantes et de son dossier de réalisation.

2. UN PROJET POUR L'ILE DE NANTES

A. Un site d'exception

1. Site et situation



L'Île de Nantes est située au fond de l'estuaire de la Loire et au centre de la ville de Nantes.

Cette situation centrale place l'Île de Nantes comme un site majeur de l'espace métropolitain proposant des opportunités d'envergure pour accueillir nombre de projets au sein de l'agglomération Nantes Saint-Nazaire. A titre d'exemple, le développement du quartier International des Affaires – Euronantes - entre la gare de TGV, le quartier Madeleine Champ de Mars et l'Île de Nantes constitue un atout indéniable dans le développement du projet.

De plus, cette position estuarienne est à l'origine de l'existence d'un milieu naturel spécifique sur les berges de la Loire mais également d'une activité industrielle, commerciale et portuaire, qui font la richesse de ce site.

De fait, l'Île de Nantes constitue une opportunité rare pour construire une nouvelle centralité métropolitaine associée au centre historique et baignée par la Loire.

2. Les composantes de l’Ile de Nantes

L’Ile de Nantes est un quartier de la Ville de Nantes peuplé d’environ 13 000 habitants répartis géographiquement et sociologiquement de manière non-homogène. Ce quartier est en pleine croissance, notamment grâce à la réalisation d’une ZAC dans sa partie Est, clôturée en 2004. Il offre, également, une mixité sociale globalement satisfaisante.

C’est surtout l’extrême division fonctionnelle entre secteurs d’habitat et de services et secteurs d’activités industrielles, tertiaires et commerciales, qui constitue la principale spécificité de l’Ile de Nantes.

Aujourd’hui, les mutations de l’économie modifient en profondeur les composantes de l’île. Plus précisément, on assiste à la disparition des activités issues du développement industriel et même à celles liées à l’infrastructure portuaire. Le développement de l’activité tertiaire et le renouvellement urbain des anciennes friches industrielles constituent alors le principal phénomène en cours (1).

Répartis en trois principaux ensembles, d’Ouest en Est, les équipements publics de l’Ile de Nantes répondent à l’ensemble des besoins de proximité d’un quartier urbain. Outre ces équipements de proximité, l’île de Nantes accueille également quelques grands équipements d’agglomération (Palais des Sports, Conservatoire de Musique de Région). La proximité du centre-ville permet également à l’ensemble des habitants de bénéficier de certains équipements d’agglomération complémentaires (médiathèque, piscine …). Avec la croissance actuelle de la population de l’île, un renforcement des équipements de quartier est d’ores et déjà envisagé (2).

Enfin, même si la quasi-totalité de l’île est aujourd’hui urbanisée, elle demeure un site possédant une grande qualité environnementale notamment à proximité de ses berges où l’on retrouve parfois une végétation rare. En ce qui concerne le patrimoine historique, un premier recensement a permis d’identifier et de prendre en considération des bâtiments emblématiques de l’histoire de l’île en particulier sur le secteur des anciens chantiers navals (3).

Sur le plan réglementaire, l’Ile de Nantes s’inscrit dans le périmètre de la **Directive Territoriale d’Aménagement** de l’estuaire de la Loire qui s’est donnée trois objectifs majeurs : l’affirmation de la métropole Nantes / Saint-Nazaire sur le plan européen, un développement équilibré et la protection et la valorisation des espaces naturels.

De plus, le **Schéma de Cohérence Territoriale** de la Métropole Nantes / Saint-Nazaire, en cours d’élaboration, encouragera la densification des constructions, la réutilisation de l’existant, le développement de la mixité sociale et la valorisation de l’environnement.

Le **Plan Local d’Urbanisme** (PLU) de la Ville de Nantes définit les règles d’usage du sol en vigueur. Dans la perspective de la mise en œuvre du projet de l’île de Nantes, il a été décidé la révision simplifiée du PLU, afin d’adapter les règles aux besoins du projet. En assouplissant les conditions d’implantation sur les parcelles, en autorisant les échanges de hauteur entre les bâtiments d’une même propriété, et en adaptant la règle de stationnement aux particularités du site et à sa future desserte en transport en commun, la nouvelle règle permet ainsi d’organiser une plus grande diversité des constructions existantes et à venir sur l’île. Expérimentée sur une partie restreinte de l’île de Nantes, la zone UPa est ainsi étendue à l’ensemble du périmètre de la ZAC, à l’exception du secteur industriel au sud-ouest de la ZAC. Pour chaque îlot, une hauteur de référence a été déterminée en cohérence avec le projet Ile de Nantes et les caractéristiques du site.

Outre le PLU, l’ensemble de l’aménagement de l’Ile de Nantes prend en considération le **Plan de Déplacement Urbain** puisqu’elle constitue un lieu central de l’agglomération.

Ce secteur doit également répondre aux objectifs du **Programme Local de l’Habitat**, c’est-à-dire optimiser les opérations d’habitat, favoriser la mixité sociale et diversifier les types de logements.

Enfin, le **Plan d’Exposition au Bruit** de l’aéroport Nantes Atlantique s’applique dans l’île, ainsi que l’Atlas des zones inondables, réalisé par le SMN en 2003, dans l’attente de la validation du **Plan de Prévention des Risques**.



- 1. L’îlot Alstom
- 2. Le Palais des Sports
- 3. Le secteur des anciens Chantiers Navals

1	2
3	

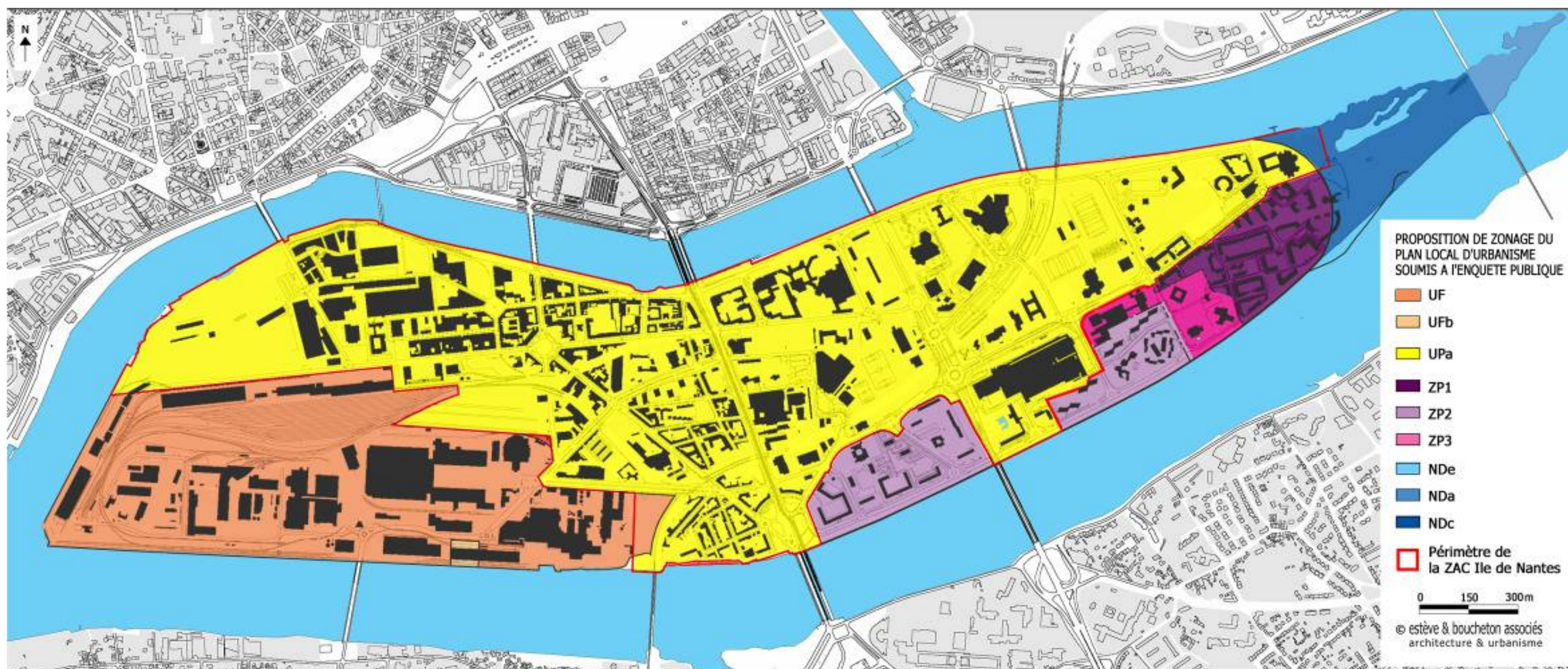


Figure 1 : le Plan Local d'Urbanisme – version révisée (octobre 2005)

3. La forme de l’île de Nantes

Pour comprendre l'organisation de l'ensemble de ces composantes dans l'île de Nantes, il convient de rappeler son histoire et notamment son passé industrialo-portuaire, son aménagement progressif à partir des lignes de ponts et le déclin actuel des activités navales et industrielles.

Ces grandes tendances historiques expliquent l'existence d'une occupation de l'espace cloisonnée entre différents secteurs de l'île, répartis d'Ouest en Est. Cinq grands territoires peuvent ainsi être distingués sur le territoire de l'île de Nantes: l'ancien lotissement industriel de la Prairie-au-Duc, le quartier Sainte-Anne dédié aux activités industrialo-portuaires, le faubourg de République-Les Ponts accueillant essentiellement de l'habitat et du petit artisanat, le quartier de Beaulieu aménagé au cours des décennies 60-70 (quartier mixte mais fondé sur des îlots mono-fonctionnels) et les dernières extensions urbaines des années 80-90 à l'est de l'île.

Cette division territoriale se retrouve dans la morphologie urbaine et architecturale spécifique de chaque quartier.

De manière générale, l'île de Nantes connaît à l'heure actuelle de nombreux espaces en mutation, qui nécessitent la définition de projets de renouvellement urbain : espaces libres de toute construction ou désaffectés (par exemple, le site des chantiers navals), espace dévolus à d'anciennes activités, en attente d'une nouvelle destination (par exemple, site des Nefs Dubigeon, site Alstom), ou bien espaces affectés à des activités peu compatibles avec la volonté d'introduire de la mixité (par exemple, le site Calberson).

Cette morphologie de l'île de Nantes s'inscrit dans les grandes composantes paysagères des rives de la Loire. L'histoire et le développement des activités sur l'île ont néanmoins conduit à l'apparition de trois grandes séquences paysagères : implantations industrialo-portuaire à l'ouest de l'île, caractère urbain des bords de Loire au centre de l'île, aspect naturel prédominant dans la partie orientale de l'île.

Les premiers aménagements de l'espace public viennent souligner l'importance de la présence du fleuve, proposant une diversité des bords de Loire, entre quais aménagés et berges plus naturelles (1).

Hormis la spécificité du paysage ligérien, l'île de Nantes est marquée par un paysage très urbain tant pour ce qui est des vues de l'île vers la ville (centre historique de Nantes) que l'inverse. On peut cependant remarquer des paysages plus végétalisés sur la rive gauche de la Loire et l'existence d'un paysage emblématique de l'histoire de l'île dans le secteur de la Prairie-au-Duc (2 & 4).

Enfin, le paysage intérieur de l'île composé par les espaces publics s'organise autour du maillage des rues. Lié aux modes d'urbanisation de chaque secteur, il donne une place plus ou moins importante à l'automobile. Les jardins, parcs, quais et berges constituent les principaux éléments structurant des espaces publics de l'île. Cependant, ceux-ci souffrent d'une absence de connexion entre eux. De fait, il n'existe pas aujourd'hui de véritable continuité des espaces publics le long de l'axe ouest / est de l'île (3).



- 1. Le Quai François Mitterrand
- 2. La Loire – Rive Droite
- 3. Espaces Publics, rue René Viviani
- 4. La Loire – Rive Gauche

1		
2	3	4

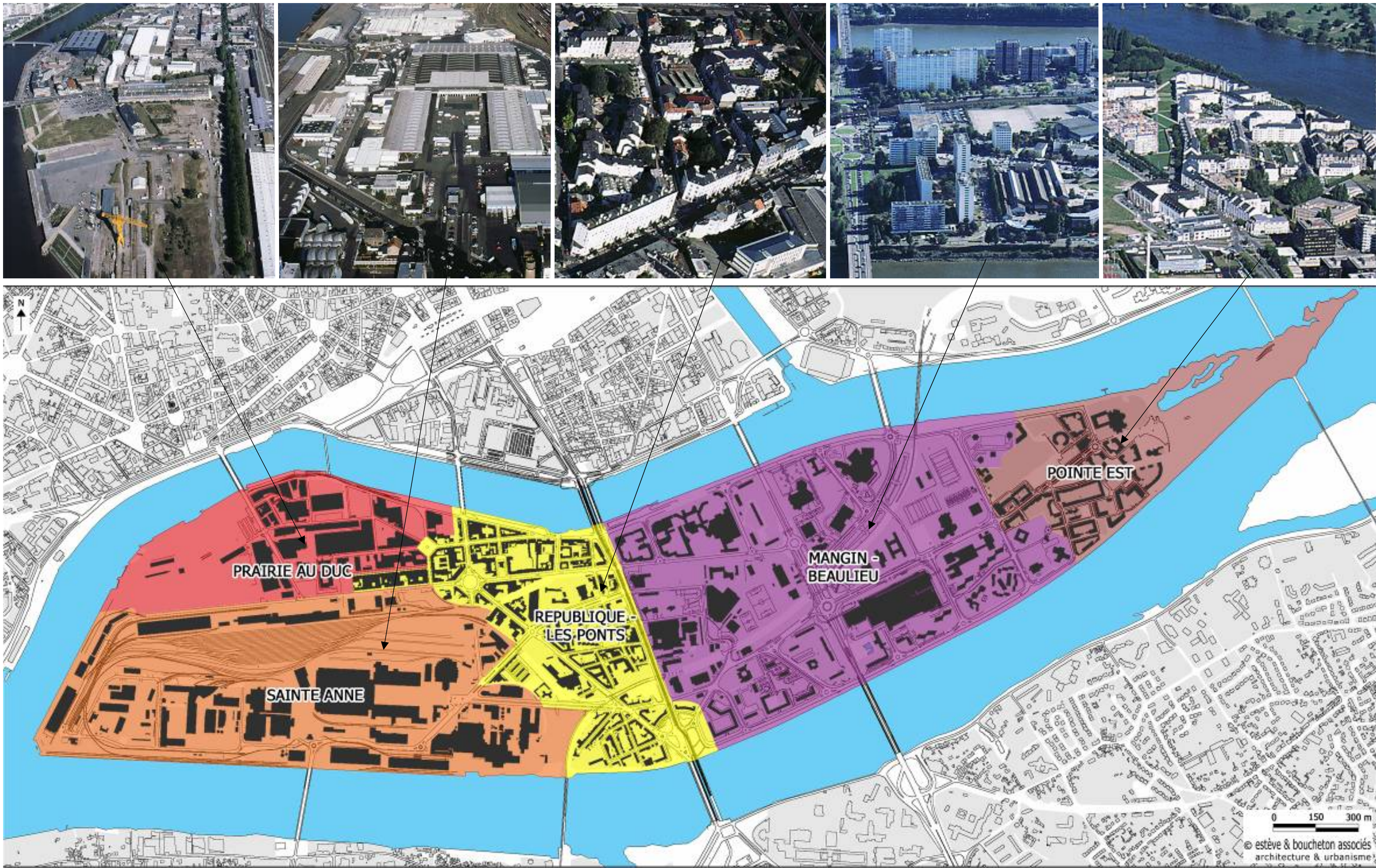


Figure 2 : les différents territoires de l'Île de Nantes

4. Le fonctionnement de l’île de Nantes

Le territoire de l’île de Nantes est fortement marqué par des divisions spatiales qui témoignent de quatre entités urbaines spécifiques.

Le quartier République – Les Ponts, ancien faubourg de la ville de Nantes, constitue le secteur le plus ancien de l’île. Il se caractérise par une organisation structurée autour de la première ligne de ponts facilitant son fonctionnement grâce à la présence du tramway, par une typologie architecturale homogène (immeubles anciens, implantés à l’alignement et de hauteur moyenne) et par la présence d’une bonne mixité entre habitat et activités (1).

A l’ouest du faubourg se dessine un secteur jusqu’à présent quasi-réservé aux activités industrielles et portuaires : **le quartier Sainte-Anne / Prairie-au-Duc**. On y repère trois grandes activités (port, chantiers navals, lotissement industriel) qui ont tendance à décliner voire à disparaître. Repliées sur elles-mêmes au sein de grandes parcelles, ces activités sont à l’origine d’un tissu urbain très spécifique avec un réseau viaire réduit au minimum rendant le fonctionnement de la partie Ouest de l’île difficile (2).

Autour de la deuxième ligne de ponts (bd Général de Gaulle), **le quartier Beaulieu** édifié après la seconde guerre mondiale suivant le modèle de la ville fonctionnaliste constitue un autre territoire de l’île. La séparation systématique de l’habitat, de l’activité et des loisirs, la prépondérance de l’automobile et la mise en œuvre d’une architecture moderne sont en effet à l’origine d’une forme urbaine spécifique. De grands secteurs monofonctionnels se juxtaposent ainsi tout en étant séparés par de larges coupures liées aux infrastructures de transports et aux stationnements (3).

Enfin, **la pointe est de l’île de Nantes** apparaît comme un quartier nettement différent de celui des années 70-80. Urbanisé récemment, ce secteur se rapproche plus de l’image associée à la ville traditionnelle. Le tissu urbain y est plus dense ; des immeubles de moindre hauteur sont implantés à l’alignement ; les rues plus étroites, et quelques placettes composent la trame de l’espace public (4).

Le réseau viaire qui conditionne le fonctionnement de ces quatre territoires s’inscrit dans le schéma de circulation de l’agglomération nantaise. En effet, le franchissement de la Loire a toujours constitué un enjeu majeur de sa politique de déplacement et donc de la structuration du réseau viaire de l’île de Nantes. Malgré la création de nouveaux franchissements (Pont Willy Brandt, Pont des 3 Continents), les deux lignes de ponts concentrent l’essentiel des flux de déplacements et, en particulier, de transit. L’île de Nantes demeure ainsi marquée par un fonctionnement essentiellement orienté Nord-Sud.

Sur le plan du fonctionnement interne de l’île, si la présence des voies ferroviaires et des grandes emprises industrialo-portuaires limitent les possibilités de desserte en transport en commun de la partie ouest de l’île, il convient surtout de souligner les difficiles relations entre l’est et l’ouest de l’île, faute d’un axe de transport est-ouest réellement structurant.

Le réseau de transport collectif urbain est en revanche particulièrement présent dans la partie centrale de l’île grâce au tramway. Les liaisons cyclables, en cours de développement, permettent également quelques continuités. Le réseau piéton reprenant les voiries ou suivant les berges s’avère bien développé, même si les deux lignes de ponts constituent toujours des obstacles, difficilement franchissables.



- 1. Le quartier République- les Ponts
- 2. Le quartier Sainte-Anne / Prairie-au-Duc
- 3. Le quartier Beaulieu
- 4. La Pointe Est de l’île

1	2
3	4

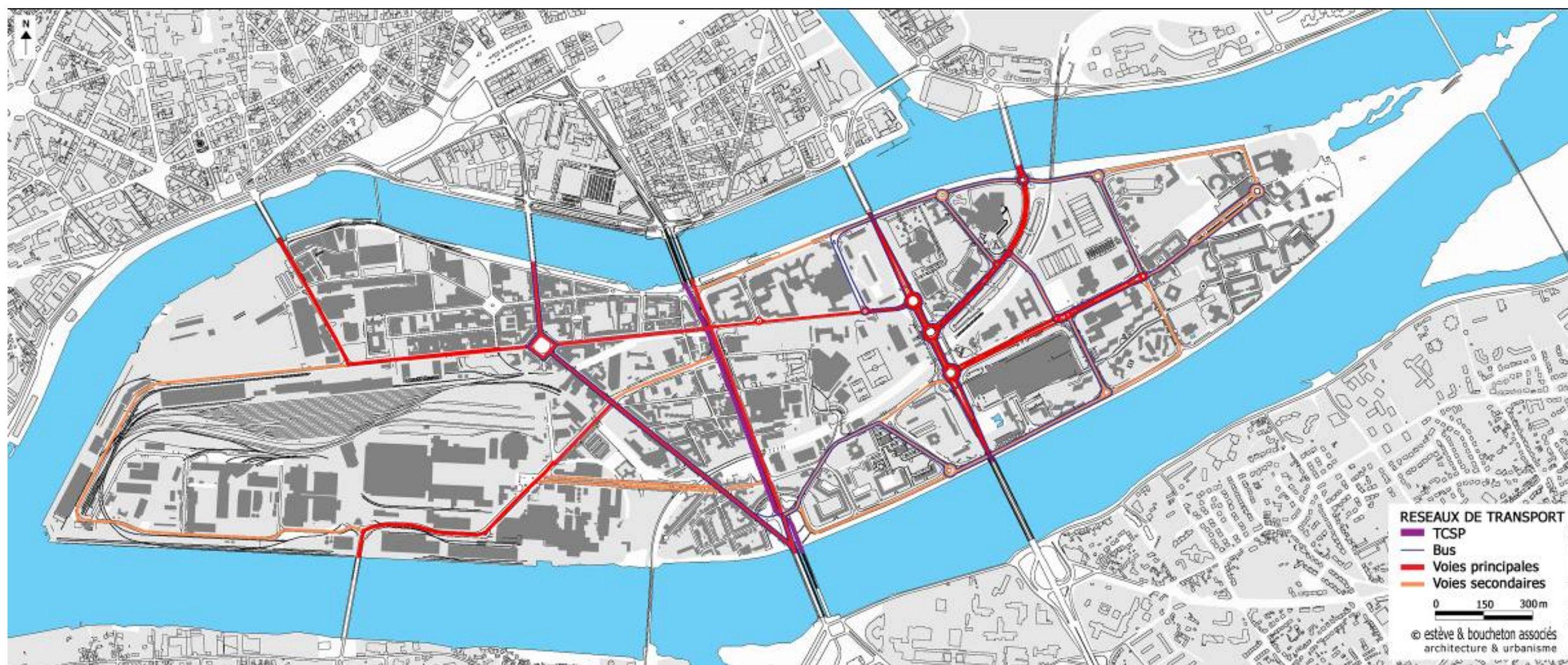


Figure 3 : les réseaux viaires et de transport en commun

B. Des enjeux majeurs

L'état des lieux présenté ci-avant montre combien les caractéristiques du site de l'Ile de Nantes lui donne vocation à catalyser aussi bien des enjeux fondamentaux de la métropole de Nantes / Saint-Nazaire que des enjeux plus locaux.

1. Promouvoir l'essor de la métropole Nantes / Saint-Nazaire

La métropole Nantes Saint-Nazaire s'affirme aujourd'hui comme centre d'affaires, de commerce, d'industrie et pôle universitaire. Plus globalement, elle dispose d'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 Territoriale (SCOT). Pour consolider ce statut vecteur de la bonne santé et du dynamisme économique de l'estuaire de la Loire, le territoire de l'Ile de Nantes offre une possibilité rare de doter l'agglomération nantaise d'un centre urbain à dimension européenne qui lui assurera un rayonnement international.

En effet, les mutations en cours dans l'Ile de Nantes offrent des espaces disponibles permettant de poursuivre le développement des activités et des emplois stratégiques indispensables pour renforcer le poids de la métropole et créer un centre métropolitain de niveau européen. Dans cette optique, l'aménagement de l'Ile de Nantes doit permettre l'émergence d'une économie dynamique et compétitive. Le développement du secteur tertiaire supérieur, de celui de la recherche et des hautes technologies doit conduire à créer ici un véritable foyer d'innovation d'envergure internationale. De même, le rassemblement et la promotion de nombreuses initiatives culturelles doit conduire à faire de l'île de Nantes le site majeur de l'ambition culturelle de la métropole.

Le renforcement du statut métropolitain passe également par l'affirmation d'une identité forte qui se reflète au-delà des frontières nationales. L'Ile de Nantes constitue donc une occasion de développer l'image d'une métropole innovante et gagnante, s'appuyant sur un environnement agréable à vivre, la présence de la Loire et le développement d'une qualité urbaine et architecturale.

2. Assurer les équilibres sociaux et la cohésion sociale

L'Ile de Nantes est un quartier occupé par environ 13 000 habitants. Il accueille près de 15 000 emplois. Chacun des secteurs de l'île présente des réalités historiques et sociologiques fortes. L'un des principaux objectifs du projet de l'Ile de Nantes est de fonder sur l'existant les conditions de son renouvellement. Les habitants de l'île sont à ce titre les premiers acteurs concertés, informés et impliqués dans le processus de transformation de ce territoire, dont ils seront les premiers bénéficiaires.

Le projet urbain met l'accent sur cette diversité existante, en matière de logement, d'occupation, d'activité et s'attache à maintenir l'équilibre social, tout en construisant une nouvelle centralité. Il contribuera au renforcement de la qualité de vie et assurera l'intégration de nouveaux habitants en complétant les services existants et les équipements publics de proximité.

Dans ce cadre, la politique de l'habitat sur l'île, établie conformément au Programme Local de l'Habitat décidé par Nantes Métropole, permettra par une diversité d'opérations, tant en réhabilitation qu'en construction neuve, de maintenir et de compléter l'offre pour des publics différenciés. Un quart de la programmation envisagée est destinée à la construction de logements sociaux. Il s'agit de définir une programmation de la construction neuve, en fonction de la nature des différents territoires de l'île prenant en compte l'ensemble des éléments de leur environnement. En parallèle, un programme d'actions sera mis en place sur le patrimoine existant, social ou privé, ancien ou récent en fonction de son occupation sociale.

3. Valoriser les qualités du site

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 respect de l'existant de l'Ile de Nantes constitue un des enjeux majeurs du projet. Il se traduit d'abord par la recherche d'une valorisation de l'environnement en s'appuyant sur son origine estuarienne. Il doit néanmoins s'accompagner d'une redéfinition des usages des anciens sites d'activités industrielles, maritimes et fluviales de l'Ile de Nantes, afin d'assurer un développement respectueux de leur architecture caractéristique et de « l'âme de l'île ».

Pour véritablement prendre en considération le site de l'Ile de Nantes, l'aménagement doit 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 bords de Loire doit ainsi conduire à « retrouver la Loire ».

4. Encourager une nouvelle forme urbaine

Le projet de renouvellement urbain de l'île de Nantes doit enfin permettre de rompre avec les principes traditionnels de développement urbain selon les logiques d'étalement, au sein d'une métropole où la densité demeure faible. Cette alternative s'inscrit également dans une nouvelle conception de l'aménagement de la ville, ambitieuse, mais respectueuse de la diversité des fonctions et formes urbaines de l'île de Nantes.

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, particulièrement dans son centre. Le projet conduit ainsi à développer la capacité résidentielle au cœur de l'agglomération nantaise. A terme, le projet de renouvellement de l'ensemble de l'île permettra l'accueil d'environ 13 000 habitants supplémentaires dans le centre de l'agglomération, dont 8000 au sein du périmètre de la ZAC. Pour ce faire, sans porter atteinte aux héritages, il s'intégrera et viendra compléter le tissu existant, en y impulsant des transformations.

Pour respecter les spécificités de la morphologie de l'Ile de Nantes et construire une « ville plurielle » dotée d'un « tissu urbain aussi composite et varié que l'existant », une nouvelle conception de l'aménagement de la ville fondée sur les objectifs de mixité sociale, de mixité des fonctions et de mixité des typologies bâties s'avère nécessaire.

De plus, c'est à l'échelle des quartiers - voire des micro-quartiers - que le projet se déclinera selon les spécificités et besoins des stratégies adaptées.

Enfin, 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.

C. Un projet en marche

Le projet Ile de Nantes s'inscrit dans une démarche globale initiée dans les années 90. Hérité d'une culture d'agglomération naissante, il a fait l'objet d'études thématiques et transversales fines. Fortes d'une connaissance de plus en plus approfondie du site, l'Agglomération nantaise et la Ville de Nantes ont privilégié une démarche évolutive d'élaboration du projet, laissant place à toutes les initiatives s'inscrivant dans un souci de cohérence globale du projet.

1. Les origines du projet

Dès 1991, quelques années après la fermeture définitive de l'activité des Chantiers navals sur la pointe ouest de l'île, les premières réflexions sont engagées par la Ville de Nantes. Une étude menée par Dominique Perrault et François Grether entre 1991 et 1994 donne la mesure de l'enjeu pour l'ensemble de l'agglomération, faisant apparaître le lien entre la dimension du territoire et l'échelle du temps nécessaire au projet.

Rapidement, l'Ile de Nantes apparaît comme un territoire de projet sur lequel les enjeux dépassent la seule ville de Nantes et qui s'affirme comme un espace majeur et structurant de l'agglomération. En 1996, à la suite d'un diagnostic soulignant les difficultés vécues par la Loire, le programme « Rives de Loire » affirme la reconquête du fleuve comme une nécessité, indispensable à la constitution de la métropole Nantes - Saint Nazaire. Pour ce faire, il vise une mise en cohérence des projets d'aménagements existants sur le territoire métropolitain, dans une perspective de valorisation du rapport à la Loire et de redynamisation du territoire. D'abord élément d'une stratégie de l'agglomération structurée autour de la Loire, l'Ile de Nantes devient alors lieu fédérateur puis projet fondateur. Le projet Ile de Nantes se dessine alors rapidement comme une opération de renouvellement urbain susceptible de redonner au fleuve son rôle majeur.

Avant même la définition de ce projet urbain d'ensemble, les premières initiatives laissent entrevoir l'ampleur du projet. En 1996, le Palais de Justice, premier équipement implanté sur l'île affirme l'ambition pour un territoire dont la transformation s'annonce sur plusieurs décennies.

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, à l'échelle de l'ensemble de l'île. L'objet de cette étude est d'élaborer 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 prendront en considération cinq axes de travail :

- 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.

A l'issue de l'étude de définition, le Bureau des Paysages d'Alexandre Chemetoff associé à Jean-Louis Berthomieu, est retenu pour assurer la maîtrise d'œuvre du projet. L'Atelier de l'île de Nantes est créé.

2. Les outils du projet

Pour organiser la conception et le suivi du projet, l'Atelier de l'Ile de Nantes s'appuie sur l'outil du plan guide. Carte de l'île en état futur d'achèvement, à la fois état des lieux et projection dans l'avenir, le plan guide est l'outil évolutif de la fabrication urbaine. Plus qu'une représentation du projet, c'est un élément de sa méthode itérative. Figurant l'ensemble des îlots, occupés ou disponibles, fixant l'ambition et déterminant les contraintes, c'est un document de référence, qui guide l'action à court terme, dans le cadre d'une vision du territoire à long terme. Ni règle, ni procédure, il prend en compte l'ensemble des politiques sectorielles de la Ville et de l'Agglomération, définissant le cadre de toutes les actions à entreprendre et s'adaptant à toutes les initiatives – publiques et privées - qui trouveront place dans le projet.

En octobre 2003, par une convention publique d'aménagement établie pour une durée de 20 ans, les élus de Nantes Métropole, Communauté urbaine créée en 2001 et maître d'ouvrage du projet urbain de l'île de Nantes en confient le

pilotage à la SAMOA (Société d'aménagement de la métropole ouest atlantique). Celle-ci est chargée par la collectivité d'en assurer la mise en œuvre stratégique et opérationnelle. Maître d'ouvrage délégué, la SAMOA pilote le projet de l'île de Nantes, assurant une gestion transversale des opérations, coordonnant l'ensemble des initiatives des acteurs publics et privés, offrant ainsi l'assurance d'une cohérence d'ensemble au projet.

Pour permettre une meilleure maîtrise foncière, il a été décidé de mettre en œuvre une procédure de Zone d'Aménagement Concertée de renouvellement urbain, sur le territoire de l'île de Nantes. Si le projet concerne l'intégralité du territoire de l'île de Nantes, le périmètre de la ZAC s'attache aujourd'hui aux secteurs d'aménagement les plus opérationnels à court et moyen terme, sans interdire toute intervention sur des secteurs d'aménagement hors ZAC. Cet outil permet ainsi de définir précisément, pour les prochaines années, les éléments de projet mis en œuvre par l'aménageur public. Il autorise en outre le lancement d'une révision simplifiée du PLU afin de redéfinir les règles d'urbanisme de l'île de Nantes, favorisant la mixité des formes et des occupations urbaines. Enfin, il précise les modalités de financement de ce projet.

3. LA ZAC ILE DE NANTES

A. Le périmètre de la ZAC

Le projet Ile de Nantes s'inscrit dans une démarche globale et cohérente sur l'ensemble du territoire de l'Ile de Nantes, à l'horizon d'une vingtaine d'années. Dans un premier temps du projet, le périmètre opérationnel de la ZAC intègre les secteurs d'aménagement dont l'urbanisation est envisagée à court et moyen terme.

Plus précisément, ceux-ci constituent un ensemble continu de 197 hectares, incluant les principaux ensembles urbains caractéristiques de l'île de Nantes :

- la zone d'aménagement mixte des années 70 à l'est,
- les secteurs le long de la première ligne de ponts et du faubourg,
- le lotissement industriel du quai F. Mitterrand à la gare de l'Etat,
- les anciens sites portuaires et ferroviaires à l'ouest.

Parmi les principaux ensembles urbains de l'île, seuls les secteurs sud-ouest (industrie portuaire et réseau ferré) et sud-est, ne sont pas intégrés au périmètre actuel de la ZAC pour les raisons suivantes :

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 seulement les secteurs opérationnels à réaliser à court et moyen terme, en utilisant les outils de cette procédure. Il est en effet apparu inutilement lourd d'intégrer des espaces qui ne seront qu'en phase de préparation ou ceux déjà urbanisés, qui n'auront de fait pas à connaître d'urbanisation nouvelle au cours de la décennie à venir.

D'autre part, de 1980 à 2004, la partie est de l'Ile de Nantes a été 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 orientale de la ZAC Beaulieu, urbanisée très récemment.

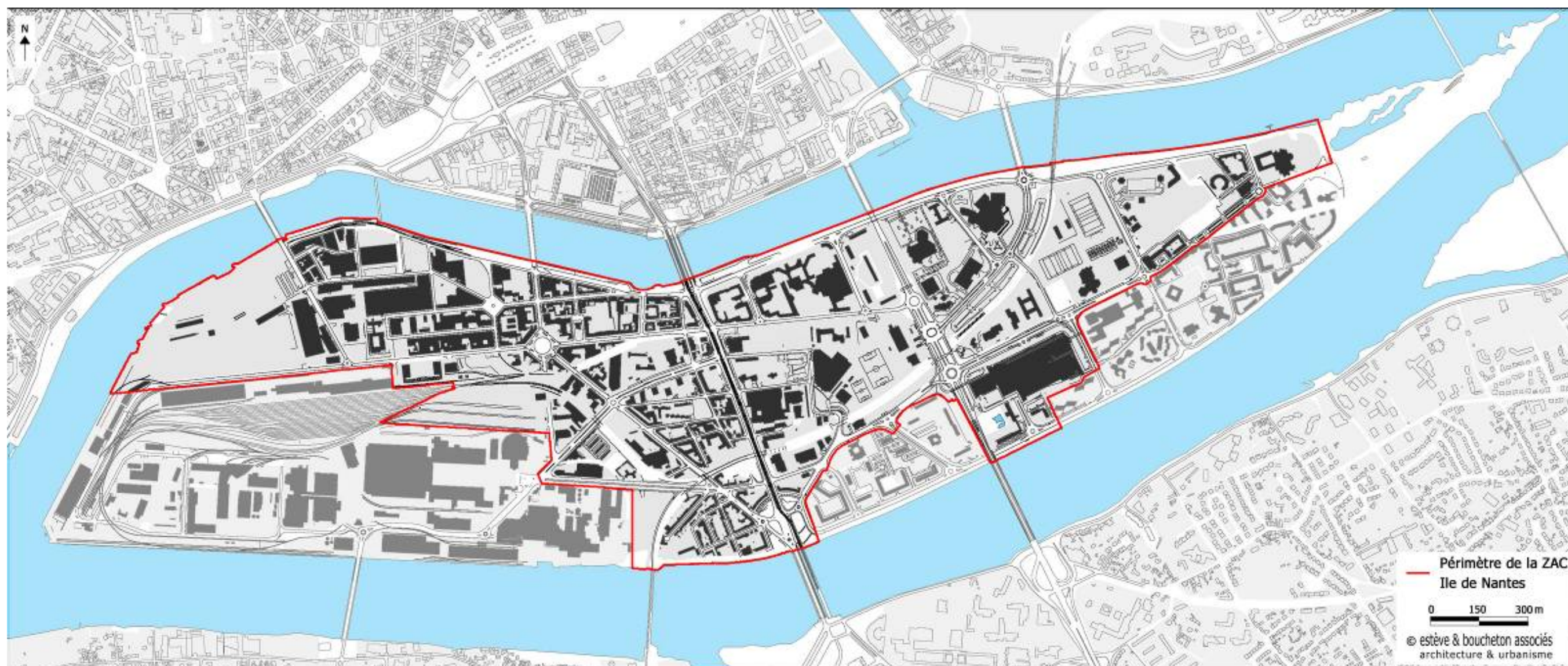


Figure 4 : le périmètre de la Zone d'Aménagement Concertée

B. Le projet du dossier de création

Le projet de ZAC décrit dans le dossier de création constitue une opération de renouvellement urbain s'inscrivant dans une volonté de développement durable de l'île. En effet, il vise à moderniser ce secteur de la Ville de Nantes 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. A travers, une démarche itérative, attentive au territoire et respectueuse de ses héritages, le projet s'inscrit dans une perspective de durabilité environnementale, économique et sociale.

Dans cette optique, il prend en considération le caractère îlien du site, modifie en profondeur l'organisation de déplacements, développe la mixité sociale à toutes les échelles et cherche à optimiser la gestion de l'énergie.

1. Les fondamentaux du projet

Dynamiser l'économie métropolitaine constitue le premier axe majeur du projet. Il s'inscrit dans l'objectif général de renforcement de l'armature économique de l'île et de réponse au contexte actuel de désindustrialisation. Le projet encourage ainsi l'installation d'activités nouvelles, contribuant au développement de secteurs économiques de haut niveau, renforçant ainsi l'attractivité et le rayonnement national et international de la métropole Nantes Saint-Nazaire. La création d'un pôle média (implantation de Ouest France et de télévisions locales), le développement d'activité d'enseignement supérieur et de recherche (pôle de biotechnologies, Ecole d'Architecture), l'intégration du projet d'un quartier d'affaire au sein du projet île de Nantes participent de cette volonté de promotion d'activités innovantes. Le développement de nouvelles activités s'accompagne d'un renforcement des activités économiques existantes sur l'île, source de 15 000 emplois aujourd'hui. Le projet d'extension/rénovation du centre commercial Beaulieu s'inscrit ainsi dans une démarche plus large de recomposition urbaine, s'ouvrant davantage à la ville par une nouvelle façade et proposant une galerie ouverte sur l'espace public. Aux côtés de ce projet d'envergure, la promotion de l'économie résidentielle permet de contribuer aux dynamismes économiques de l'île en renforçant les activités de proximité. Cette imbrication de nouvelles activités et de celles déjà existants sur l'île s'inscrit dans un souci général de promouvoir la mixité des fonctions dans les quartiers et au sein des projets.

Améliorer la qualité de vie sur l'île et construire un projet durable constituent le second objectif de la ZAC Ile de Nantes. Sur le volet habitat, le développement de la fonction résidentielle s'accompagne d'une promotion tant de la mixité des formes urbaines que la mixité sociale, intégrant la création de logement pour toutes les populations (logements sociaux au sein de plusieurs programmes immobiliers tels qu'Habiter les Quais, Tripode, Fonderies..., logements étudiants dans l'ensemble Calberson ...). L'amélioration de la qualité de vie sur l'île de Nantes se traduit également par l'aménagement d'un cadre de vie agréable au travers de la valorisation des caractéristiques environnementales du site et l'attention portée à la qualité d'un réseau d'espaces publics densifié par la création et le réaménagement de voies, squares, places, jardins... Enfin, le renforcement du maillage des équipements publics (crèche, pôle associatif...) contribue à satisfaire l'objectif de ville durable, en apportant une réponse aux besoins des populations au sein même de leurs quartiers.

Renforcer l'attractivité culturelle et touristique constitue le troisième objectif de la ZAC Ile de Nantes. Afin d'affirmer le statut métropolitain de l'agglomération, il est nécessaire de lancer des aménagements qui contribueront à renforcer l'identité ligérienne de l'île. La valorisation des berges permettant de « retrouver la Loire », la création de parcs urbains proposant des ouvertures sur le fleuve (site des anciens Chantiers Navals, création d'un parc autour du Palais des Sports) marquent avec force la présence de la Loire. La création d'équipements culturels d'envergure vient renforcer l'attractivité naturelle du site (aménagement des Halles Dubigeon, projet « Les machines de l'Ile de Nantes », Fabrique artistique contemporaine).

Optimiser le fonctionnement de l'île et, en particulier, des déplacements constitue le dernier objectif de la ZAC Ile de Nantes. En effet, le développement programmé par la ZAC va renforcer la problématique des déplacements dans l'Ile de Nantes, du fait d'un développement important de la population de l'île concomitante avec une réduction des emprises dévolues à la circulation automobile.

Le développement prévu appelle ainsi la restructuration générale du réseau viaire (création, suppression, réduction de voies) dans l'optique d'un rééquilibrage et d'un apaisement des flux de circulation. La création d'un système de franchissement dans le secteur Est de l'Ile de Nantes participera à cette évolution du système viaire, proposant de nouvelles relations aux rives situées face à l'île de Nantes.

Au-delà de la circulation automobile, il s'agit de favoriser les modes de circulation plus doux, en proposant notamment de nouveaux Transports en Commun en Site Propre (TCSP), tant sur un axe Nord-Sud, que sur une relation Ouest-Est.

2. Des méthodologies d'intervention plurielles

Pour atteindre ces objectifs et pour permettre la mutation urbaine de l'Ile de Nantes, des interventions variées seront engagées dans le cadre de la ZAC :

- des projets de « ré-urbanisation », c'est-à-dire d'une densification et d'une recomposition du quartier dans des formes plus urbaines,
- des projets de « requalification », c'est-à-dire de restauration et de mise en valeur du bâti ancien,
- des projets de « renouvellement », c'est-à-dire de changements de destination des terrains,
- des projets de « re-crédation », c'est-à-dire de création complète d'un nouveau tissu urbain.

La partie ouest de l'Ile de Nantes sera essentiellement concernée par des opérations de « renouvellement » urbain liées à l'existence de larges îlots en attente d'une réaffectation suite au déclin ou à la relocalisation d'anciennes activités. Pour aménager ce secteur et développer une trame véritablement urbaine, une restructuration générale du réseau viaire sera engagée afin de proposer un véritable maillage de voiries à partir d'un axe structurant (Boulevard de la Prairie aux Ducs), support d'un nouvel axe de transport en commun ouest-est. Certains îlots seront l'objet de projets de « re-crédation » complète de nouveaux ensembles mixtes (Boulevard de la Prairie-au-Duc, ensembles Calberson / CHU et Habiter les quais) tandis que des projets de renouvellement du tissu existant conduiront soit au changement d'affectation des sites et bâtiments (réaménagement de l'ancien site Alstom en pôle d'activités tertiaires) soit à la valorisation du patrimoine (anciens chantiers navals).

Autour de l'axe historique de la première ligne de ponts et du faubourg, la ZAC Ile de Nantes prévoit essentiellement des opérations de requalification du tissu existant. Il s'agira de recomposer et mettre en valeur les espaces publics afin de favoriser un nouveau fonctionnement de ce secteur, de permettre des circulations apaisées et de favoriser la qualité résidentielle de ce quartier anciennement urbanisé. Le projet s'appuiera sur le développement des modes de transport alternatifs à l'automobile, avec la réalisation d'un axe est-ouest structurant, aménagé pour permettre l'accueil d'une future ligne de transport en commun en site propre.

Deux opérations d'envergure seront également engagées aux abords de ce quartier historique : d'une part, l'extension du CHU, hôpital ouvert sur la ville, et d'autre part l'aménagement de l'îlot des Fonderies mêlant un quartier d'habitation mixte et de commerces de proximité autour d'un jardin d'hiver.

Dans le secteur de la zone d'aménagement mixte des années 70 (Beaulieu), des interventions de « ré-urbanisation » du tissu existant seront menées dans le cadre de la ZAC Ile de Nantes, afin de favoriser la création d'une nouvelle qualité urbanistique plus proche des critères de la ville traditionnelle, lieu de densité, de mixité et d'échanges. Autour de la création d'un nouveau système de franchissement de la Loire et de l'aménagement des îlots libres du site du Tripode, de la rue René Viviani et des terrains situé à l'extrémité est de la ZAC, 3 nouveaux quartiers mixtes sont envisagés.

L'aménagement des espaces publics, accompagné de la mise en place de la ligne 4 de Busway sur le Boulevard du Général de Gaulle, et le réaménagement des espaces publics de l'axe ouest-est, permettant l'accueil de tous les modes de déplacement participeront également au développement de ce secteur de l'île, en favorisant notamment les relations avec ses secteurs les plus occidentaux.



Figure 5 : le Plan Guide – version mars 2005

C. Les précisions apportées depuis la validation du dossier de création

Conformément à la démarche évolutive du projet et depuis la validation du dossier de création en octobre 2004, le projet de la ZAC Ile de Nantes a été précisé dans plusieurs domaines.

1. Le futur système de franchissement secteur Est du centre de l'agglomération

Dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain et du Schéma Directeur de Transports Collectifs préconisant de compléter le maillage des franchissements de Loire, une première phase de concertation, sur le principe général d'un nouveau système de franchissement de Loire à l'intérieur du périphérique et à l'Est du centre de l'agglomération, s'est déroulée au mois de novembre 2003.

Suite à cette concertation, un bureau d'études a été missionné pour réaliser une étude de faisabilité de nouveaux franchissements de la Loire. Les différents scénarios de ponts envisagés sur les bras de la Madeleine et de Pirmil par le bureau d'études étaient accompagnés d'un récapitulatif de leurs avantages et inconvénients. Quelles que soient les solutions envisagées, le nouveau système de franchissement doit permettre de faciliter les déplacements nord sud à l'intérieur du périphérique, en s'attachant principalement à améliorer les relations interquartiers, et en respectant la qualité des espaces naturels. Les nouveaux franchissements devront de fait être accessibles à tous les modes de déplacements, en particulier aux modes doux.

Les résultats de cette étude ont été présentés au public lors d'une deuxième phase de concertation au mois de juin 2004.

En février 2005, un scénario a été retenu pour chacun des deux franchissements au niveau du bras de la Madeleine et du bras de Pirmil par le Conseil communautaire de Nantes Métropole. Ce scénario fait actuellement l'objet d'études plus fines qui permettront d'aboutir à la nomination d'équipes de maîtrise d'oeuvre.

D'une manière générale, les effets de ce futur système de franchissement secteur Est du centre de l'agglomération seront évalués précisément dans le cadre des études d'impact sur l'environnement qui seront établies pour chacun des deux ponts.

Cependant, en ce qui concerne la ZAC Ile de Nantes, ces deux ouvrages de franchissement participeront d'une manière générale au retraitement global du système de déplacement de l'Ile de Nantes. Ils permettront de répondre à l'arrivée de nouveaux habitants et de nouvelles activités, favorisant des relations interquartiers par des circulations apaisées et mieux réparties sur l'île.

Ces deux ponts s'inscrivent ainsi dans une logique multimodale de traitement des déplacements, proposant systématiquement des voies dévolues modes de circulation doux. Sur le pont du bras de la Madeleine, un site de TCSP en continuité de l'axe ouest-est prévu sur l'île de Nantes. La construction du pont du bras de Pirmil devra de même prendre en considération l'accueil éventuel d'une ligne de transport en commun.

Le positionnement des ponts répond également au souhait de ne pas créer une nouvelle ligne de ponts mais plutôt de nouvelles connexions interquartiers ce qui permettra de modérer les flux. De même, le raccordement des ces futurs ponts à l'Ile de Nantes sera facilité par la présence d'un réseau viaire bien dimensionné.

2. Les équipements publics de proximité

La ZAC Ile de Nantes est une opération de renouvellement urbain qui comprendra à la fois de nouveaux logements (environ 4 000), des activités économiques et des équipements nouveaux, soit un total à construire dans le cadre de la ZAC de l'ordre de 576 000 m² SHON. L'ensemble de l'opération devrait ainsi porter la population de l'île de Nantes de 13 000 à environ 21 000 habitants et augmenter significativement le nombre d'actifs. Cette opération concerne donc aussi bien des secteurs constitués (République - Les Ponts par exemple), déjà fortement habités et pourvus en équipements, que d'anciens territoires en friche, dont la population devrait augmenter, nécessitant la création d'équipements adaptés.

Le quartier Ile de Nantes est aujourd'hui doté d'un réseau assez dense d'équipements publics. Ce dernier s'est structuré au rythme de l'urbanisation, depuis les premières écoles jusqu'aux équipements, de tailles diverses, qui ont accompagné l'aménagement de Beaulieu. Les dernières années ont permis de compléter l'offre par la réalisation d'une maison enfantine et, l'année dernière, l'ouverture d'un plateau sportif de plein air sur la pointe Est et d'une crèche dans le quartier des Ponts. Il s'agit aussi bien d'équipements structurants, destinés à un public largement nantais, comme le Palais des Sports, que d'équipements de proximité. Ainsi, l'île accueille aujourd'hui trois écoles élémentaires, autant d'écoles maternelles et de crèches, un gymnase de quartier, un centre socio-culturel, un centre de loisirs, une maison de retraite... la liste n'est pas exhaustive. Et les projets continuent à voir le jour : un nouveau centre socio-culturel ouvrira en 2006 dans l'ancienne école du quai Hoche, la Fabrique artistique contemporaine s'implantera en 2007 le long des neufs Dubigeon.

Les nouveaux habitants du quartier trouveront donc, dans un premier temps, l'ensemble des équipements nécessaires à leur vie de quartier. Au fur et à mesure de l'évolution du rythme des constructions et des besoins, la programmation des équipements publics sera adaptée et développée. Une étude a permis d'établir les besoins actuels et d'évaluer la capacité des équipements existants à répondre à cette demande et à celle des futurs usagers. Ainsi, à l'Ouest de l'île, l'urbanisation des anciens sites industriels sera particulièrement marquée. Très peu habité aujourd'hui, ce secteur devrait à l'horizon 2010 voir la construction de plus de 1300 logements, accueillant près de 2600 nouveaux habitants.

- une école primaire deviendra indispensable, dès que les écoles existantes auront atteint leur effectif maximum (vers 2010),
- l'accueil scolaire sera complété par un centre de loisirs sans hébergement,
- et par un gymnase de proximité à vocation de quartier,
- accompagné d'un terrain de sport de plein air.

Par ailleurs, et indépendamment des équipements liés à la zone d'aménagement concerté, une mairie annexe associant plusieurs services publics viendra remplacer la structure, obsolète, de la place de la Galarne. Un ou des accueils pour la petite enfance, ainsi qu'un lieu d'accueil pour les personnes âgées seront également à programmer en lien avec les partenaires adéquats.

Le programme des équipements publics de la ZAC Ile de Nantes intègre donc la construction dans la partie Ouest de l'île :

- d'une école primaire ;
- d'un centre de loisirs sans hébergement ;
- d'un gymnase de proximité ;
- d'un terrain de sport de proximité.

3. Les parcs de secteurs

L'aménagement de la ZAC Ile de Nantes aura également un impact en matière de besoin de stationnement. L'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux actifs sur l'île de Nantes, combinée à l'aménagement d'espaces publics jusqu'à présent largement dévolus à la voiture, conduira à une demande forte de stationnement. Si la politique incitative de développement de l'usage des modes de déplacement doux (nouveaux axes de transport en commun – développement des espaces piétons et vélos) permettra de limiter les besoins, de nouveaux parcs de stationnement sont d'ores et déjà prévus. Dans cette optique, une étude a été réalisée pour évaluer les besoins futurs en matière de stationnement et préciser le nombre et la localisation de ces futurs parcs de stationnement, dit « de secteurs ».

Les parcs de secteurs constituent un complément de stationnement, devant permettre de répondre aux nouveaux besoins générés par le programme de l'île de Nantes. Proposant une mutualisation de l'offre de stationnement, ils ont prioritairement vocation à accueillir les actifs venant travailler sur l'île, ainsi qu'à combler les déficits de stationnement des opérations immobilières (activités essentiellement), dans le cadre d'abonnement. Ils peuvent accueillir en tant que besoins les visiteurs ne trouvant pas de places sur l'espace public.

La mise en œuvre du dispositif des parcs de secteurs devra s'articuler avec le temps de réalisation des projets, tant de requalification/création d'espaces publics que des programmes de constructions nouvelles.

Trois parcs de secteurs sont aujourd'hui envisagés pour répondre aux besoins futurs des habitants, des actifs et des visiteurs de l'île. Ils seront localisés :

- sur le secteur Ouest, à proximité du Palais de Justice, sur les emprises des anciennes activités Alstom, pour une capacité comprise entre 800 et 900 places,
- sur le secteur Centre à proximité de l'îlot des Fonderies, pour une capacité de 200 à 300 places environ.
- sur le secteur Est à proximité de l'ancien site du Tripode pour une capacité de 400 à 500 places environ.

4. Le programme global des constructions

En cohérence avec l'évolution prévisible des projets de construction dans un secteur stratégique d'environ 197 Ha au centre de l'agglomération, le **programme global des constructions** a été précisé.

Plus précisément, la capacité constructive globale de la ZAC est désormais estimée à 576 000 m² de SHON.

Cependant, en ce qui concerne l'habitat, les activités, les bureaux et services, le programme des constructions a été affiné suite à une évaluation plus précise des capacités constructives mais également à l'abandon du projet de création d'un nouveau quartier mixte à proximité de l'usine Tereos.

Ainsi, le programme des constructions tel que défini aujourd'hui prévoit globalement 576 000 m² de SHON, se répartissant comme suit :

- 280 000 m² de SHON pour l'habitat,
- 155 000 m² de SHON pour les activités, les bureaux et services,
- 141 000 m² de SHON pour les équipements.

D. Le projet du dossier de réalisation de la ZAC

En cohérence avec le projet du dossier de création de la ZAC Ile de Nantes, le dossier de réalisation arrête, secteur par secteur (Ouest, Centre et Est), le programme des équipements publics d'infrastructure et de superstructure à réaliser ainsi que le programme global des constructions révisé.

1. Le secteur Ouest de l’Ile de Nantes

La partie ouest de l'Ile de Nantes constitue aujourd'hui le secteur le moins habité. Outre la création d'un grand parc urbain ouvert à tous sur le site des anciens chantiers navals, la mise en œuvre de la ZAC Ile de Nantes vise dans ce secteur son renouvellement urbain à travers la création de nouveaux programmes à vocation mixte, laissant une grande place à l'habitat. Ainsi, grâce à une reconfiguration en profondeur de son réseau viaire (aménagement des espaces publics permettant l'implantation d'une ligne de TCSP orientée ouest-est, ouverture de voies principales nouvelles, découpage de nombreux îlots par de nouvelles voies secondaires et réhabilitation générale des voiries existantes), environ la moitié des logements prévus dans la ZAC pourra y être construite.

Plus précisément, deux voies principales est-ouest structureront les déplacements internes du secteur Ouest grâce à la création d'un prolongement de la Rue Lanoue Bras de Fer vers le quai F. Mitterrand et de la rue de la Tour d'Auvergne vers le boulevard Léon Bureau. La création de nombreuses voies secondaires, orientées nord-sud, favorisera également son fonctionnement et rendra possible la création d'îlots plus urbains. Ainsi, la création d'un prolongement de la rue Arthur III vers le Boulevard de la Prairie-au-Duc permettra d'ouvrir un nouvel axe de circulation nord-sud et de proposer un maillage plus fin de ce secteur.

Corrélativement, la majorité des équipements publics de superstructure réalisés dans le cadre de la ZAC sera construite dans ce secteur, destiné à connaître un fort accroissement de population. Un groupe scolaire, un centre de loisirs sans hébergement, un gymnase de proximité, un terrain de sport de proximité y seront ainsi réalisés. De même, l'arrivée de nouveaux habitants et usagers nécessitera une amélioration de l'offre en matière de stationnement et la réalisation d'un parc de stationnement de secteur dont l'emplacement est déjà retenu à l'angle des boulevard Léon Bureau et de la Prairie aux Ducs.

Enfin, afin de maintenir la mixité urbaine de ce secteur et de favoriser le développement économique de la métropole, près de 35 % des constructibilités nouvelles sont réservées à la création d'activités de bureaux, de services et d'équipements, prenant place en rez-de-chaussée des opérations de logement ou au sein de programmes spécifiques.

Au sein du secteur Ouest, les capacités constructives sont donc estimées à 207 000 m² de SHON se répartissant comme suit :

	SHON
Logements	136 000 m²
Activités / bureaux	43 000 m²
Equipements	28 000 m²
TOTAL	207 000 m²

2. Le secteur Centre de l’Ile de Nantes

Le secteur Centre constitue un territoire déjà fortement urbanisé et disposant d'un réseau viaire dense. Plus que des créations de voies nouvelles, il s'agit donc essentiellement, dans ce secteur, de réaménager le réseau viaire existant afin d'améliorer son fonctionnement et de proposer des espaces publics de meilleure qualité. De nombreuses interventions sont programmées entre le boulevard De Gaulle et le boulevard Victor Hugo et à l'ouest de la place Mangin, réduisant les emprises de voiries et favorisant les modes de déplacement doux.

De nouveaux équipements d'infrastructures seront également réalisés afin de permettre le renouvellement de certains îlots (futur hôpital en ville sur les anciennes emprises ferrées, quartier des Fonderies) et l'amélioration des relations est-ouest dans l'île (aménagement des espaces publics permettant l'implantation d'une ligne de TCSP ouest-est sur l'axe des Boulevard Babin Chevaye et Vincent Gâche).

De même que sur le secteur Ouest, l'arrivée de nouveaux habitants et usagers nécessitera une amélioration de l'offre en matière de stationnement. La réalisation d'un parc de stationnement de secteur est prévu à proximité de l'îlot des Fonderies.

Sur ce secteur, quelques îlots importants concentrent la majorité des projets envisagés en matière de logement, notamment le quartier de Fonderies. Le reste des constructibilités de logements se répartissent de manière diffuse dans le secteur Centre.

L'extension du CHU à l'Ouest du secteur constitue l'essentiel des projets d'équipement de ce secteur, aujourd'hui déjà bien doté en la matière.

Enfin, des programmes d'activités et de bureaux sont envisagés, notamment dans le cadre du projet de réaménagement du secteur des Fonderies.

Au sein du secteur Centre, les capacités constructives sont donc estimées à 214 500 m² de SHON se répartissant comme suit :

	SHON
Logements	81 500 m²
Activités / bureaux	30 000 m²
Equipements	103 000 m²
TOTAL	214 500 m²

3. Le secteur Est de l’Ile de Nantes

Le secteur Est de l'Ile de Nantes est constitué de grands îlots déjà urbanisés, dotés de voiries bien dimensionnées et difficilement divisibles sauf dans le quartier de l'ancien Tripode et à l'extrémité Est de la ZAC. Ainsi, les projets majeurs de réaménagement de voirie concernent les espaces publics, accueillant les nouvelles lignes de TCSP prévues, l'une sur un axe nord-sud, le long du boulevard du Général De Gaulle et l'autre sur un axe est-ouest, le long de la rue Gaëtan Rondeau. Cet axe sera prolongé jusqu'au nouveau franchissement du bras de la Madeleine, favorisant ainsi la liaison entre l'île de Nantes et le quartier Malakoff-Pré Gauchet. Une nouvelle voie sera ainsi créée sur des emprises aujourd’hui libres de toute construction. Outre cette voie nouvelle structurante, plusieurs voiries nouvelles seront aménagées pour permettre le renouvellement urbain du quartier de l'ex-Tripode et l'achèvement de l'urbanisation de l'extrémité Est de la ZAC.

De même que sur les secteurs Ouest et Centre de l’île de Nantes, l'arrivée de nouveaux habitants et usagers nécessitera une amélioration de l'offre en matière de stationnement et la réalisation d'un parc de secteur, prévu à proximité de l'ancien site du Tripode destiné à accueillir un programme immobilier d'envergure

Le quartier de l'ex-Tripode accueillera un programme immobilier mixte d'envergure mêlant logement, activités, bureaux et commerces, s'intégrant au projet de création du pôle International des Affaires Euronantes, pour une constructibilité totale de près de 100 000 m² de SHON. Le centre commercial Beaulieu constitue, quant à lui, le second principal site de développement d'activités dans le secteur Est de la ZAC, avec une extension et un réaménagement prévus conduisant à environ 13 000 m² de SHON d'activités supplémentaires.

Enfin, les terrains situés le long de la rue René Viviani et à l'Est de la ZAC accueilleront également des opérations mixtes, mêlant activités et logements.

Au sein du secteur Est, les capacités constructives sont donc estimées à 154 500 m² de SHON se répartissant comme suit :

	SHON
Logements	62 500 m²
Activités / bureaux	82 000 m²
Equipements	10 000 m²
TOTAL	154 500 m²

4. Programme global des constructions

Le programme des constructions prévoit globalement **576 000 m² de SHON**, se répartissant comme suit :

- 280 000 m² de SHON pour l'habitat,
- 155 000 m² de SHON pour les activités, les bureaux et services,
- 141 000 m² de SHON pour les équipements.

Secteur par secteur, le programme des constructions se répartit de la manière suivante :

	Logements	Activités / bureaux	Equipements	TOTAL
	SHON	SHON	SHON	SHON
Secteur Ouest	136 000 m²	43 000 m²	28 000 m²	207 000 m²
Secteur Centre	81 500 m²	30 000 m²	103 000 m²	214 500 m²
Secteur Est	62 500 m²	82 000 m²	10 000 m²	154 500 m²
TOTAL	280 000 m²	155 000 m²	141 000 m²	576 000 m²