

Assemblée générale de l'Association « Les Transbordés »



L'association nantaise « Les Transbordés » s'est réunie en Assemblée Générale le jeudi 1^{er} Juin au domicile de son président.

Une vingtaine d'adhérents étaient présents ou représentés, dont les suivants :

Bureau :

Yves Lainé, président

Jean-Claude Charrier,

Philippe Lamarche

Excusés : Yvon Bézie et Jean-Marie Drapeau

Et les membres Mmes , Casalta, Charrier, Mallet, Lainé

Mrs Poirier, Fenet, Baranger, Pilliet,

Excusés : Angebault, Riou, de la Besnardière.

Rapport financier : voir ci-joint : .Amélioration de la situation par rapport à l'exercice précédent.. Faibles dépenses en 2016-20 et aucune manifestation ni édition.

Rapport moral

Le président avait fait parvenir aux membres une lettre du président, qu'on peut trouver sur le site et qui résume la situation. C'est ce document « le gros dos » qui est explicité.

Depuis novembre 2016, lorsque Nantes Métropole a décidé, après un long débat « Nantes, la Loire et nous » où les franchissements de la Loire étaient partout, de ne pas envisager de nouveau à l'intérieur de son périmètre . Plus exactement, la seule décision d'élargir le pont Anne de Bretagne été prise à la suite du débat. Sa mise en service est prévue en 2020.

Il s'agit donc d'un élargissement qui autorisera une nouvelle ligne de tramway et des voies cyclables. Les circulations de voitures seront plutôt réduites.

A cette échéance, cependant, on peut penser que la plupart des nouveaux projets immobiliers sur l'île de Nantes-Ouest auront vu le jour, et compte tenu des contraintes du quai de la Fosse, cet aménagement de pont ne saurait suffire.

D'autant plus qu'en même temps, il devrait être procédé au réaménagement de l'espace de la Petite Hollande jusqu'à la Loire, suite à un concours d'urbanistes qui sera levé fin 2017 , qui apportera des immeubles nouveaux et une attractivité nouvelle...

On attend maintenant la mise en service du nouveau CHU sur l'île de Nantes en 2026, avec 3 ans de retard sur les premières annonces... Sa réalisation suscitera de nombreux flux nouveaux de et vers l'île de Nantes, ce qui n'est pas pour rassurer ceux qui redoutent un blocage des flux urbains roulants, à l'entrée du Quai de la Fosse. Et on ne peut pas déplacer ces flux dans des trams...

Aussi le pont à Transbordeur, qui a à peu près la capacité d'un demi pont classique effectué en une minute, reste d'actualité pour relier la pointe de l'île de Nantes et autoriser en même temps les navires sur 3 km de quai.

Pendant ce temps, notre architecte Paul Poirier travaille aussi à Marseille où les choses seraient plus avancées au niveau des possibles participations financières, mais où le problème politique reste confus, avec un nouveau président de PACA

(Renaud Muselier) qui nous est favorable, et un maire J.C Gaudin, plutôt fatigué et attentiste alors que des échéances de projection internationale de l'attractivité de la ville se présenteront à l'horizon 2020.(dt J.O)

Au niveau de l'animation culturelle et de l'attractivité à Nantes, la seule nouvelle qui a transpiré dans la Presse est qu'une nouvelle étude de faisabilité sera entreprise par Nantes Métropole sur le projet d'Arbre aux Hérons, sur un nouveau site possible pour le recevoir, l'ancienne carrière Misery, friche qui serait transformée en parc. Cela laisse imaginer un nouveau regard officiel sur la rive droite.

Discussion sur les engagements du futur

Des orientations et engagements connus, on déduit que les prochaines échéances municipales, dans les trois ans, se caractériseront par

1. Une évolution importante de la mobilité entre Nord Loire et l'Île de Nantes, que les travaux sur le pont A.de Bretagne aura tendance à freiner.
2. Une pression amplifiée sur le Quai de la Fosse et sa circulation déjà limite.
3. Un chantier « Petite Hollande » lancé en 2020
4. Un projet « Misery » s'affinant, sans encore de réalisation (sauf plantations)

La rive droite de la Loire paraît ainsi bénéficier d'un renouveau d'intérêt. Malgré une évidente volonté d'étrangler les trafics de voitures, se contenter du pont Anne de Bretagne, même aménagé, est, selon les transbordés, une vue de l'esprit .

On se pose aussi la question, toute politique du maintien de la gauche à la tête de l'Île de Nantes. La droite de Laurence Garnier ne semble pas porter de vision « urbaine » (on se souvient du « chapeau pointu sur la tour de Bretagne) . Reste l'émergence probable d'une offre « En Marche » qui pourrait, sur le dossier de la mobilité comme des projets d'urbanisme, avoir des idées plus claires que les deux adversaires de 2014.

Le président rappelle que les Transbordés ont d'abord défendu le pont à Transbordeur, puis concurremment un concept de Port Jules Verne autour de Miséry et du Quai St Louis, et que ces deux projets n'ont pas passionné les politiques en place.

Dès le milieu 2018 la décision de réaménager la Petite Hollande deviendra ipso facto le sujet concret d'attractivité de Nantes centre, dépendant de son aspect ambitieux ou non. Ce projet se trouvera, dans la campagne, bien plus d'écho que l'arbre aux hérons qui apparaîtra aux Nantais plus excentré et lointain.

Ce projet « Petite Hollande », auquel la présidente a dit que la société civile serait associée, est donc un dossier que les « Transbordés » doivent examiner soigneusement, dans oublier les deux autres. Yves Lainé présente alors un document de 7 pages qui n'a pas , pour l'instant été distribué, ni fait l'objet d'un communiqué de presse. Il conclut, pour cet espace à la nécessité de tenir compte des valeurs nantaises et d'intégrer un bassin dans le projet.

Sans préjuger des idées qui seront apportées par les cabinets d'urbanisme *consultés notre document pourrait tenir compte des valeurs nantaises qui ne permettent pas de faire n'importe quoi dans ce lieu emblématique.

Le document est remis ci-joint, à *titre confidentiel*, aux membres des Transbordés de façon à susciter un débat préalable entre nous et à aboutir à une plateforme qui sera publiée comme contribution au Conseil de Développement ou bien dans la revue Place Publique. Philippe Audic est au courant.

Deux autres moments forts sont également attendu en 2017

- La Journée du patrimoine (16-17 septembre) où nous pourrions nous mobiliser pour présenter dans la vitrine du bureau de Paul Poirier, une animation autour du pont à transbordeur, avec maquette animée.
- La décision de construire (ou pas – voir article) le petit pont à transbordeur de Gorges (*voir article joint) conçu par le tchèque Martin Ragnis qui pourrait parler de lui pendant sa construction en 2018-2019...Si les financeurs , dont Voyage à Nantes, s'accordent. Première réponse le 6 Juin.

Pour résumer, les événements à venir sur lesquels nous pourrions communiquer s'installeront progressivement à partir de la rentrée 2017, avec un premier point autour de la proposition de Paul Poitier, puis la publication de notre projet Petite Hollande, le choix des cabinets pour ce projet, début 2018 et le rel démarrage de la campagne à la rentrée 2018 avec, ou non, une nouvelle offre politique.

Yves Lainé
5 jui, 2017.

*

Projet « petite Hollande . Les cabinets soumissionnant (choix en fin d'année 2017)

- Studio 017 Paola Viganó (Italie) avec Michel Desvignes paysagiste, atelier Georges, Artelia, Ferrara Palladino.
- Phytolab (Nantes)avec Guller &Guller, SCE, Campardou, Studio Vicarini, Maïos, Clipperton, Menighetti, Sémaphores.
- West8 (Pays-Bas)avec Forma6, Arcadis, Objectif Ville, Double mixte.
- TER (France), avec 51^E, List, Tugec, Mobilis, Une fabrique de la Ville, Collectif Fil, Coup d'éclat.



Assemblée Générale du 1^{er} juin 2017 de l'Association Les Transbordés
Bilan financier de l'exercice du 15 octobre 2016 au 1^{er} juin 2017

Recettes

Cotisations	305,00
Don des frais d'Yves Lainé	1.484,05
<u>Total des recettes</u>	1.789,05

Dépenses

Frais hébergement du site	28,66
Gestion du site E. Bezie	80,00
Frais Y.Lainé	1.484,05

Total des dépenses 1.592,71

Solde de l'exercice +196,34

Solde du compte du Crédit Mutuel au 1 ^{er} juin 2017	2.417,42
Rappel du solde du compte au 15 octobre 2016	2.192,42

McBdo Seine et Maine 25/5/17

Pour le pont transbordeur, « rien n'est décidé »

Fin 2015, le conseil municipal de Gorges découvrait le projet de pont transbordeur sur la Sèvre, au niveau du moulin du Liveau, à travers l'esquisse d'un architecte tchèque diligente par le Voyage à Nantes. C'est l'un de ses projets dans le Vignoble. Au-delà de ses événements estivaux, la structure souhaite investir ce territoire comme elle le fait dans la Cité des Ducs, à travers ses créations monumentales. Un intérêt qui ne laisse pas indifférent les élus locaux, spectateurs du savoir-faire en promotion touristique de Jean Blaise, par ailleurs habitant du Vignoble. Reste à trouver le bon équilibre entre la dose de créativité, le côté pratique et l'aspect financier de ce projet.

Dix-huit mois plus tard, le projet de pont transbordeur suscite toujours autant de questions. Si du côté du Voyage à Nantes, on assure que « l'équipement sera réa-

lisé en 2018 », à la communauté d'agglomération, on est plus nuancé. Jean Blaise doit venir présenter le projet aux 50 élus le 6 juin lors du prochain conseil.

Ce dernier devrait prendre le temps de la réflexion et ne donner qu'un avis de principe début juillet, à la séance suivante. Car si l'imagination et l'ingénierie sont fournies par l'organisme nantais, le financement est 100 % local. Et les premières ébauches font état de 450 000 €. Les élus ont déjà orienté 101 000 € de la subvention « territoire à énergie positive pour la croissance verte » obtenue du ministère de l'Ecologie. Les finances sont une chose, la technique en est une autre. « Rien n'est décidé. Il y a encore des résultats d'études à connaître, notamment l'accès sur chaque rive », lance, prudent, le maire Claude Cesbron qui souhaite aussi que son conseil municipal

ait la visite de Jean Blaise. Certains élus doutent du rôle de cheminement doux qu'aurait cette infrastructure.

« Pour l'amusement c'est bien, mais pour celui qui va travailler ou les enfants qui circulent à vélo ou à pied, ils n'iront pas emprunter ce pont. C'est le pont de Beau-soleil qu'il faut aménager », lance l'un d'entre eux. Le débat n'est pas terminé.

Belvédère : moins de débats ?

Il devrait être un degré moindre pour le belvédère de Château-Thébaud. La petite commune qui a une vue plongeante sur la Maine réclame depuis quelques années l'aménagement d'un ponton qui s'avancerait dans le vide. A moins que là aussi le portefeuille ne s'en mêle. Le projet sera aussi discuté en conseil communautaire.



Le belvédère de Château-Thébaud offre une vue imprenable sur la Maine, mais celle-ci pourrait être encore plus grandiose avec une infrastructure plus avancée.

Intérieur d'une réalisation en bois de Martin Raginis, lauréat du projet de Gorges





Association Les Transbordés –

Projet Petite Hollande 2020, un autre cœur pour Nantes ?

Le 16-décembre 2016, la presse nantaise affichait la notification officielle d'un projet tendant à revoir l'espace « Petite Hollande ». L'annonce était faite que, sur l'espace délimité (6 à 7 ha), sera lancé en 2018 un concours international d'urbanisme pour qualifier un espace public nouveau, en lien avec la Loire, et en relation avec un atelier citoyen élargi aux habitants, acteurs et usagers de cet espace.

Il était précisé que la question d'un réaménagement du quai de la Fosse, du square JB.Daviais et de la place de la Bourse sera étudiée au même moment.

C'est dire l'importance du débat. Comme celui-ci se tiendra seulement à l'issue de la reddition des projets d'urbanisme, donc surtout en 2019, il sera forcément, dans ce domaine, un enjeu de premier ordre pour les élections municipales de 2020.

L'intérêt est donc éminemment politique, et la réalisation d'un tel projet coûtera très cher. Il est donc essentiel qu'il corresponde à une réelle attente de la population. Celle-ci, bien qu'incapable de définir des créations, n'hésitera pas, en effet, à « fusiller » une approche-projet qui s'éloigne trop du « désir latent ».

Mais de quoi parle-t-on vraiment ? Comme dit plus haut il s'agit d'un espace orienté NE-SO, d'environ sept hectares qui va de la Loire (Maison de la Mer, ancienne capitainerie) au cœur historique de la ville, les immeubles classés de l'Île Feydeau, soit environ 500 mètres ; la largeur moyenne entre rives est de 140 m ? allant en s'évasant près de l'Île Feydeau où elle atteint 200 mètres.

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



1. Les contraintes de l'espace considéré

En surface et dans le sous-sol, on peut identifier différentes contraintes qui ne peuvent pas toutes être contournées et qui empêcheront de faire exactement ce que l'on voudrait.

1a Les contraintes souterraines :

- La ligne de chemin de fer qui, de la gare d'Orléans, sort de Nantes vers Chantenay en longeant la Loire. Une tranchée couverte court d'est en ouest, coupant l'espace en diagonale entre la

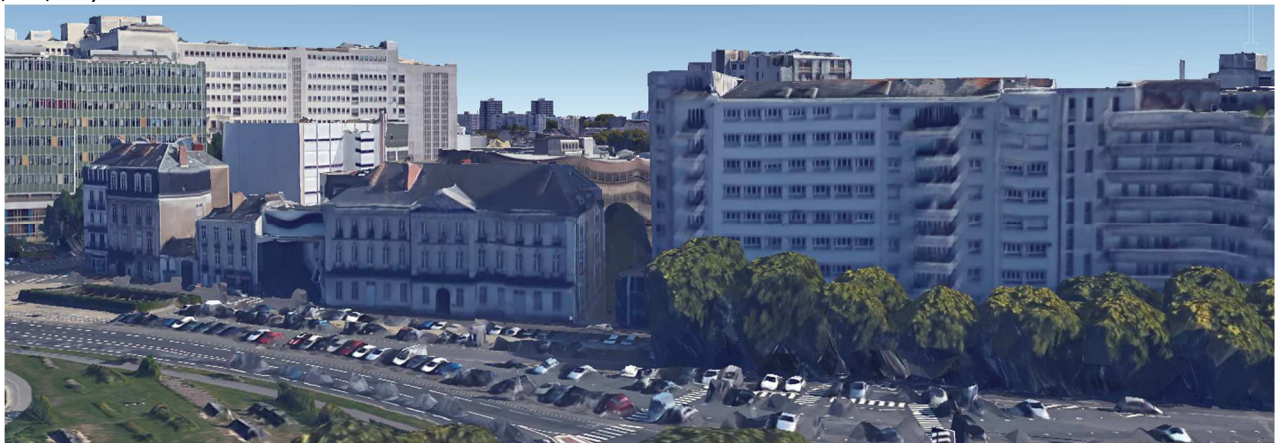
jonction Allée de l'Île Gloriette/rue Gaston Veil et la Médiathèque où elle passe sous tunnel, soit sur environ 350m - Dans l'hypothèse d'un contournement Nord de la ville et de l'abandon du tunnel de Chantenay, cette tranchée pourrait être ignorée. Cela ne sera pas avant longtemps. Le projet tiendra donc compte du maintien de la tranchée en l'état.

- Pratiquement tout le sous-sol est sablonneux, puisqu'il est le fruit des comblements faits à partir de 1926 (rescindement de l'île Gloriette, bras de la Bourse et environs du Pont Maudit). Les terrains furent officiellement remis à la ville en 1957. On devrait retrouver l'ancien quai entre la Maison de la Mer et la médiathèque....
- Pendant la guerre, les bombardements anglo-américains ont affecté la zone entière et on ne peut pas exclure que des bombes non explosées soient restées dans le sable.

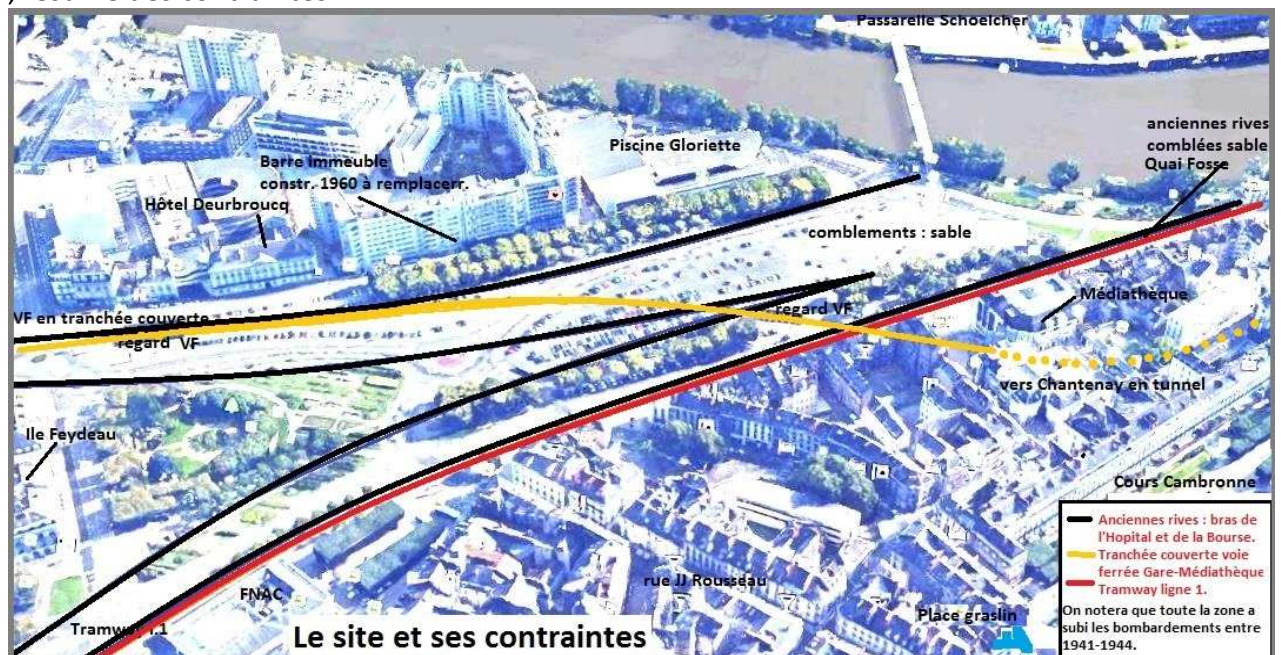
1b Les contraintes de surface.

- La ligne de tramway n°1, entre les arrêts « Commerce » et « Gare maritime » longe le Nord de la parcelle sur environ 500m.
- Le rejet de l'existant « trop moche pour s'intégrer ». Un « immeuble-barre » de 10 étages, qui occupe une grande partie de la façade nord de l'Allée de l'Île Gloriette, construite dans les années soixante, est, selon nous, une « injure esthétique inexcusable », d'autant plus qu'il jouxte l'Hôtel Deurbroucq, joyau néo-classique du XVIIIe. Il avait précédemment été imposé aux promoteurs du « Garage Peugeot », sis à côté et construit auparavant, des contraintes esthétiques et de hauteur draconiennes. On a de la peine à imaginer la compatibilité de cette « verrue » avec n'importe quel aménagement ultérieur, surtout lorsque que l'Hôtel-Dieu aura disparu, dégagant ainsi la perspective..
- Le respect des célèbres façades de l'Île Feydeau.

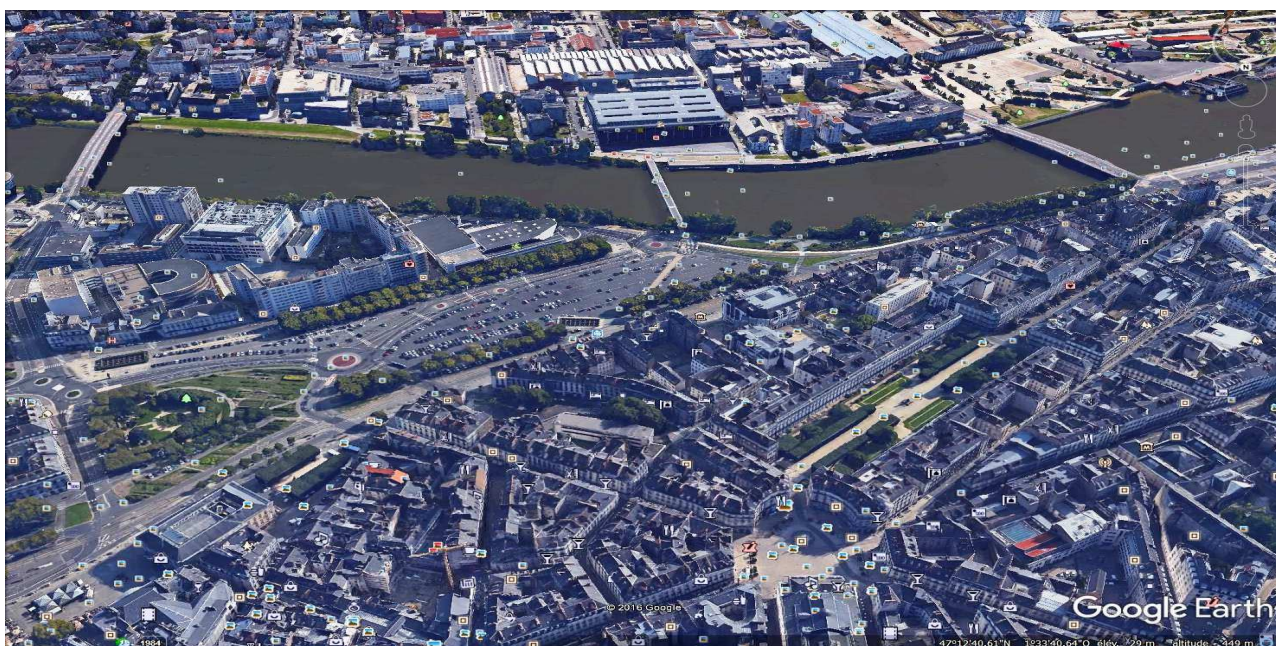
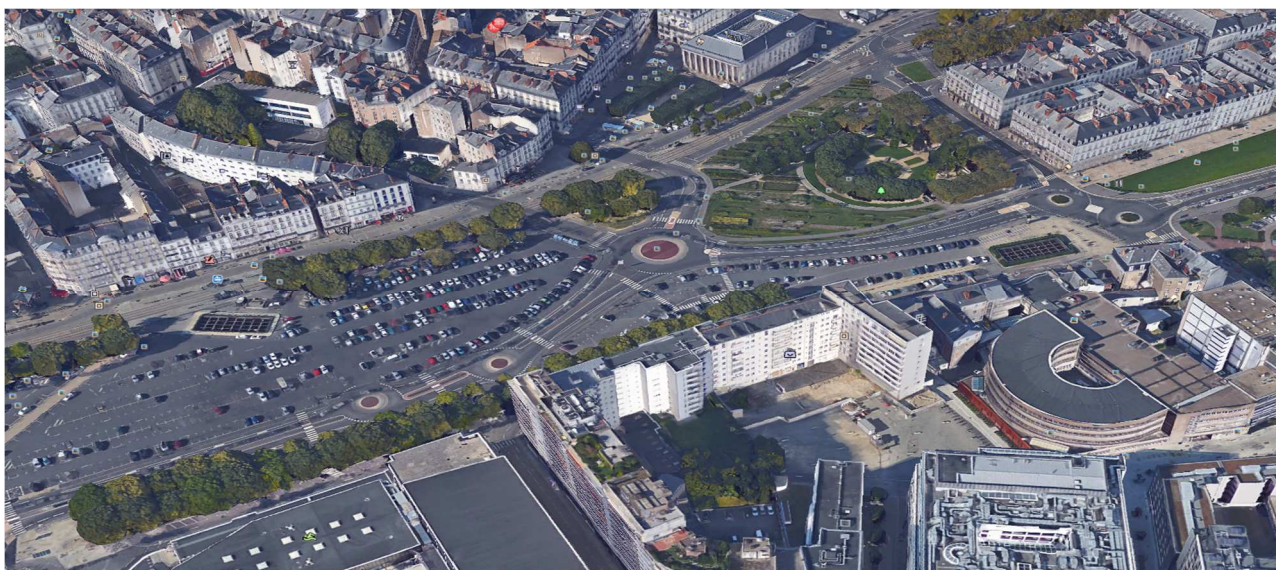
1c Les contraintes d'usage : Parking , marché et manifestations seront évoqués plus loin(2.2,2.3,2.4)



,Résumé des contraintes :



1 c. Vues actuelles



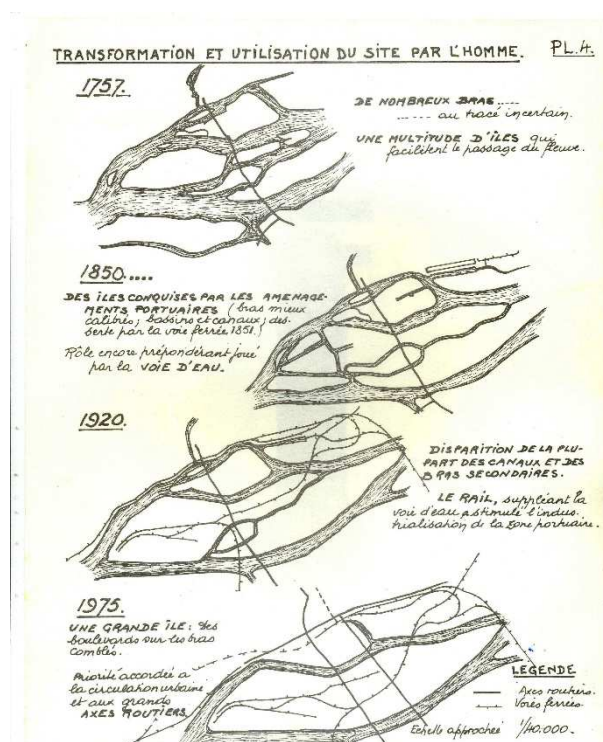
2. Les valeurs nantaises qui sous-tendent la proposition.

Les surfaces et les contraintes ayant été définies, ainsi que ce qui devrait normalement disparaître, la création commence.

Toute création devrait s'appuyer sur des valeurs spécifiques qui feront qu'il y aura accord entre l'urbaniste et la Société civile. Trop souvent, on ne lui demande pas son avis, mais ici, en l'occurrence, Nantes métropole, par la bouche de sa Présidente, a déclaré qu'elle en tiendrait compte.

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

Même si le nombre de bras de Loire à Nantes a été réduit d'une dizaine (1850) à deux seulement, leur souvenir reste vivace. Un des rêves Nantais, absolument hors d'atteinte aujourd'hui, est de retrouver l'Erdre où elle était (50 Otages) et même de redonner à l'Île Feydeau le statut d'île. La décision, au début de ce siècle, de refaire des simili-quais et de créer une ceinture verte tout autour a été justifiée de cette façon. Avec la petite Hollande, nous sommes seulement un peu plus en aval.



Il ne peut pas être question de faire revenir le fleuve autour de Feydeau, mais il n'est pas interdit d'aller dans cette direction, en rouvrant le Bras de la Bourse à une activité fluviale, voire maritime.

Cela pourrait être un bassin, mais celui-ci ne pourrait s'étendre au-delà de la Médiathèque, où passe la voie ferrée, et en largeur, devrait tenir compte des voies urbaines et de tramway existantes.

Les Nantais se doutent bien qu'un tel bassin, pas très grand (140mx120m), soit la moitié du bassin St Félix (3 ha) aurait une utilité nautique limitée. Il pourrait cependant accueillir en pleine ville les bateaux de croisière fluviale et jusqu'à une centaine d'embarcations fluviales privées.

2.2 Nécessité de maintien d'un parking.

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

2.3 Pérenniser le marché hebdomadaire.

Chaque samedi matin se tient en ce lieu l'un des plus grands marchés nantais, avec 300 commerçants dont 220 réguliers. Il ne peut être question de le réduire ou de la supprimer.

2.4 Manifestations diverses de grande ampleur.

Plusieurs fois chaque année, des manifestations diverses ont lieu, car c'est espace est probablement le seul qui puisse contenir 20 000 personnes et plus. Ces manifestations peuvent être ludiques (le grand éléphant et Royale de Luxe) soit politiques ou sociales... Cette fonction s'est substituée au Champs de Mars du passé. Ceci impose qu'un espace suffisant soit laissé à la disposition des citoyens.

2.5 Pas de rupture de la coulée verte

Le principe d'une « coulée verte » qui joindrait la Prairie de Mauves et Doulon (Grand-Blottereau) à Chantenay, en passant par les bords de Loire a été retenu dans le Schéma de

Cohérence (SCOT) de Nantes-métropole, conformément à la notion d'Eco-métropole , et traduite dans le PLU



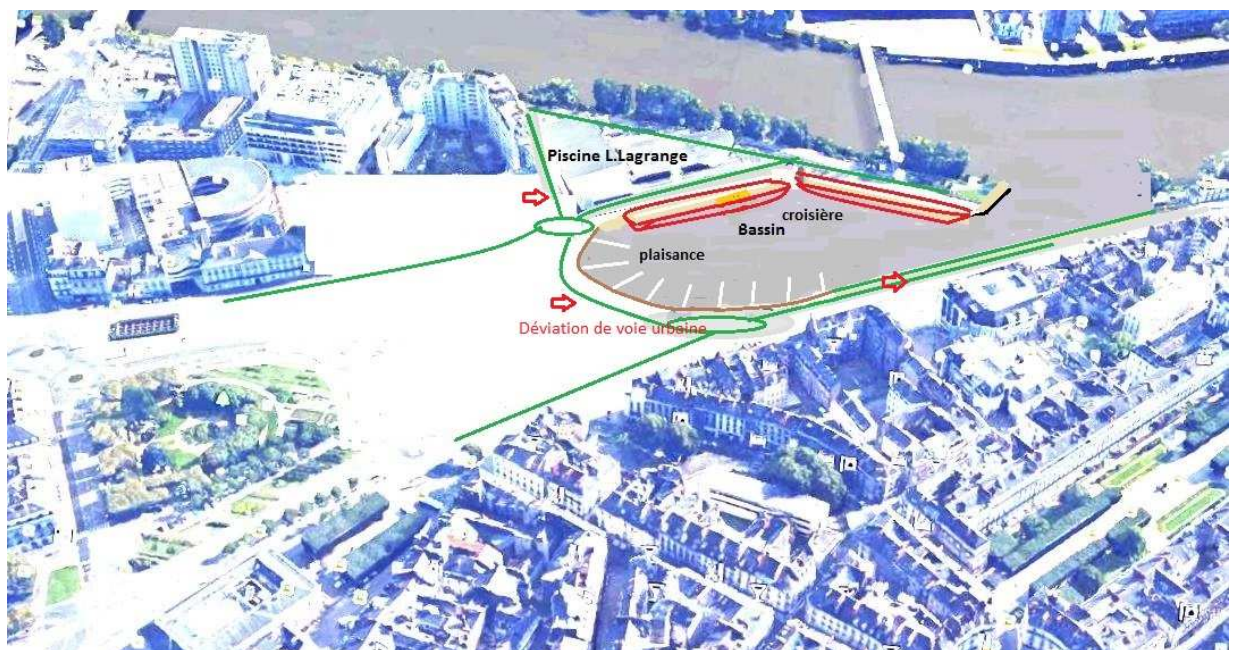
(Plan Local d'Urbanisme) et le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement durable. Or il est bien clair que le risque de rupture existe dans la zone 1 (Centre-ville y-compris le Quai de la Fosse.)

3. Les principes traduits en projet.

3.1 Un bassin

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

- 140mx120m soit à peu près le tiers de la surface du projet.
- Conçu de façon à recevoir en même temps 2 navires de croisière de type « Loire Princess », sur une flotte maximum de 6 unités, les autres étant en opérations ailleurs en Loire amont.
- En outre, on peut imaginer une place suffisante pour 60 à 100 embarcations légères (vedettes fluviales privées et très petits voiliers). CroisiEurope est à la recherche d'un quai pour sa Loire Princesse et l'on sait que le bassin St Félix est saturé.
- Compte tenu des types de navires pouvant y venir, du tirant d'eau acceptable en Loire amont il semble que le tirant d'eau pourrait se situer autour de 1.5m en BMVE (Basse mer de vive eau).



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

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

Les architectes qui, au début du XVIIIe, ont conçu l'île Feydeau, durent avoir cette vision en tête, réaliser à l'intention de tous les navires qui s'amarrent au Quai de la Fosse, un « fronton » qui honore la Ville. Ce fronton étant complété par les immeubles imposantes des deux côtés de la Loire avant sa séparation.

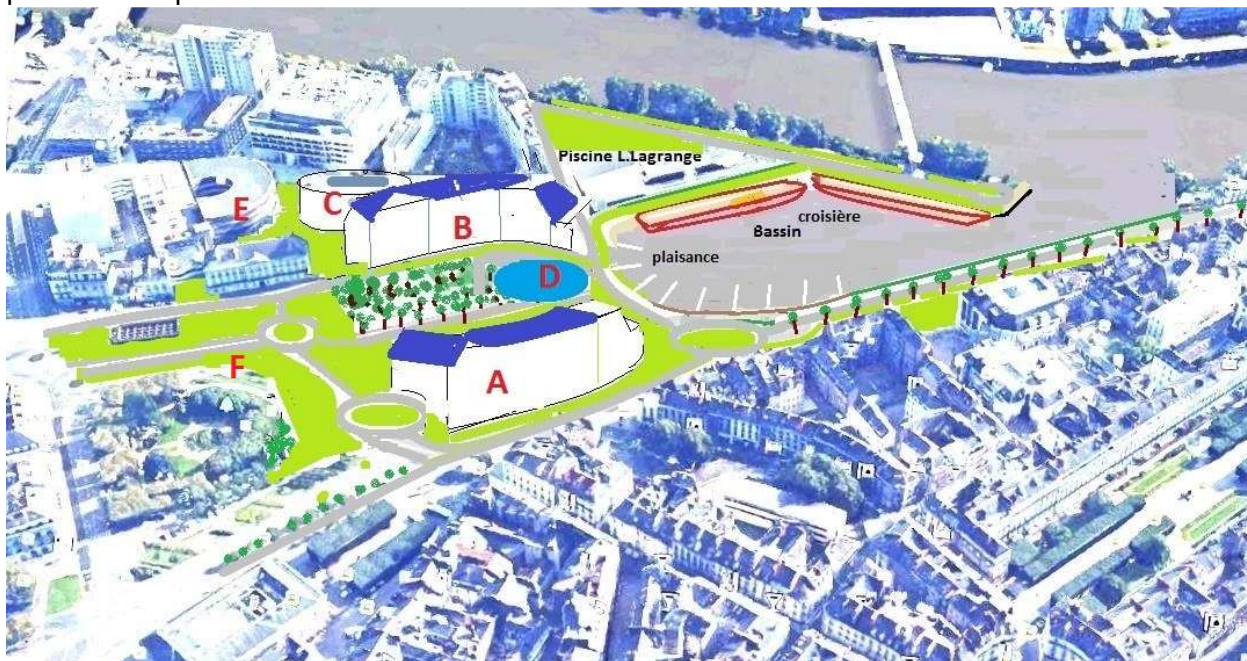
Cette idée doit être maintenue. On ne peut pas imaginer sur l'espace restant des immeubles orientés NO-SE barrant, l'ancien lit. L'orientation générale doit plutôt être SO-NE, en cohérence avec celle des immeubles anciens. Une ouverture permet de préserver la mise en eau ultérieure éventuelle d'un bras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

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

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

Le législateur a rendu **obligatoire** pour tout propriétaire d'immeubles bâtis d'effectuer un diagnostic et un repérage de l'amiante. Egalement, depuis 2008, est imposé un contrat de risque d'exposition au plomb (CREP). Ceci s'inscrit dans le Code de la Santé publique.

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



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

B : Immeuble de remplacement pour « la barre »

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

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

E : Un « hôtel Deurbroucq restitué et dégagé dans un écrin de verdure. Un parking privatif les jours de marché pourrait être installé en sous-sol.

F : Une esplanade pour manifestations diverses. Cette esplanade intégrerait le Square Daviais tel quel, ou l'élargirait.

3.3 Des circulations apaisées.

Globalement, rien ne serait changé à ceci près que l'activité autour de ce pôle ne serait en rien réduite et que l'évacuation des véhicules devrait se faire vers l'aval et vers l'amont de la Loire. L'écoulement vers le centre serait dissuadé.

Vers l'amont, on voit que les flux allant vers l'Ile Feydeau et vers le sud-Loire via le pont Haudaudine resteraient inchangés.

En revanche les flux longeant la Loire feraient le tour du bassin et seraient déviés via la rue Deurbroucq..

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

Conclusion :

Pouvoir aménager un espace de six hectares en plein centre-ville n'est pas donné à n'importe quelle cité. L'enjeu en est économique et politique.

Il est essentiel, dans un tel projet, d'en situer tout de suite les contraintes. Or, si la partie nord-ouest (quai de la Fosse) constitue une bordure esthétique plus qu'acceptable, on ne peut en dire autant de la bordure sud-est (Ile Gloriette) largement sacrifiée dans les années 70. Il y a là un préalable à une réhabilitation réussie.

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

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

Le type projet d'aménagement proposé devrait être plébiscité par l'opinion ; notre proposition, qui répond à des valeurs que nous attribuons aux Nantais, relie directement cet espace à la Loire, il a une forte dimension économique tout en sauvegardant les traditions déjà installées. Il devra être affiné par des urbanistes, architectes et spécialistes des déplacements.

Yves Lainé, pour l'association « Les Transbordés »

03 Février 2017.

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