



« NANTES, LA VILLE QUI PREND LE TEMPS »

Article de Dominique Pialot – Octobre 2013

Avec les interviews de :

- **Jean-Luc Charles**, Directeur général, Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique (Samoa)
- **Eric Chevalier**, Directeur général de la Direction Générale Déplacements, Nantes Métropole
- **Maryline Guillard**, Directrice énergies, environnement, risques, Nantes Métropole

La sixième ville de France, nichée au cœur de l'estuaire de la Loire à soixante-dix kilomètres de la mer, déploie depuis trente ans des politiques de mobilité et d'aménagement urbain qui lui ont valu d'être désignée Capitale verte européenne pour 2013.

Le plan climat voté en 2007 par la sixième ville française, peuplée de 600.000 habitants, vise une réduction de 30 % de ses émissions de CO2 par habitant entre 2003 et 2020.

Une politique de transports volontariste, initiée dès les années 1980, est au cœur de cette stratégie. Alors que la plupart des villes françaises ont démantelé leurs lignes de tramways après-guerre pour les remplacer par des lignes de bus, Nantes fut la première à remettre un tramway en circulation en 1985. « *Il s'agissait d'organiser le contournement de la ville dans les secteurs denses* », explique Eric Chevalier, Directeur général en charge des déplacements pour Nantes Métropole. Avec un objectif principal : déployer l'habitat, l'emploi et les grands équipements à l'intérieur de ce territoire en prenant de la place à la voiture au profit des piétons. « *Le but est de redonner du souffle à la ville en limitant les effets néfastes de la voiture en matière de sécurité, de pollution, de bruits et d'encombres, mais pas de limiter les déplacements ni de fabriquer des « exclus de la mobilité »* », précise Eric Chevalier. Emploi, éducation, culture...les Nantais doivent pouvoir accéder à tout cela facilement.

Une politique de mobilité évolutive



La construction du périphérique de contournement, colonne vertébrale de cette politique, a pris 20 ans. Sur un territoire marqué par trois cours d'eau (la Loire, l'Erdre et la Sèvre), l'étape suivante a consisté à relier des quadrants d'agglomération au centre grâce à un maillage de plus en plus dense. Après la ligne Est/Ouest construite en 1985, une

ligne Nord/Sud a vu le jour entre 1992 et 2001, puis une quatrième ligne, le Bus Way est apparue en 2006. Depuis, 7 autres lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ont été mises en service. En quasi site propre, elles offrent les mêmes caractéristiques que le tramway en termes de rapidité, de régularité, de fréquence, de confort et d'amplitude horaire, mais à un coût sensiblement inférieur. Alors qu'un kilomètre de tramway revient en moyenne entre 15 et 35 millions d'euros et une rame à 3 millions d'euros, le Bus Way coûte 7 millions d'euros par kilomètre, et 300.000 euros par rame.

Cette politique a porté ses fruits, avec une part de la voiture en baisse de sept points au cours des 7 à 8 dernières années, pour atteindre 50 % aujourd'hui. Cette baisse a bénéficié aux transports collectifs mais aussi aux modes de déplacements doux tels que la marche ou le vélo.

Une ville verte et bleue

Pour éviter l'étalement urbain, la ville intra-périphérique se doit d'être dense. D'ailleurs, depuis 30 ans, le centre a progressé plus que les secteurs périphériques pour absorber une croissance annuelle de 0,6%. « *L'enjeu réside dans l'équilibre entre tous les modes de transports, précise Eric Chevalier. Nantes se veut la ville « des courtes distances », où tous les fondamentaux sont accessibles dans un rayon de 3 kilomètres.* »

«*La ville dense à Nantes c'est aussi une nature dense, omniprésente, de l'arbre d'alignement la toiture-terrasse en passant par les jardins, les coulées vertes ou la forêt* », souligne Maryline Guillard, Directrice énergies, environnement, risques à Nantes métropole. Dans la ville elle-même, irriguée de nombreux cours d'eau et dotée de nombreux espaces naturels, la nécessité de préserver ce patrimoine a très tôt donné naissance au concept d'agglomération « verte et bleue ».

Une même logique prévaut dans le vaste projet d'aménagement de l'île de Nantes. Sur ces 337 hectares situés au cœur de la ville, qui ont été le premier territoire d'expansion après l'occupation de la rive Nord, la ville se reconstruit sur elle-même. Zones de faubourgs le long des ponts, entrepôts et usines en fonds de cours y voisinent avec la zone d'expansion du port, 30 hectares occupés à l'origine par les chantiers navals et les activités portuaires. La ville,

historiquement ouvrière et marchande, subit de plein fouet le traumatisme de la fermeture en 1987 des Chantiers de l'Atlantique, qui concerne 4000 emplois.

L'Ile de Nantes, berceau de l'urbanisme partagé



Dans un premier temps, le parti pris de la table rase domine en matière d'urbanisme, mais cette logique est bientôt révoquée par la nouvelle équipe municipale emmenée par Jean-Marc Ayrault, qui privilégie la préservation de l'héritage industriel. L'architecte Dominique Perrault, qui remporte le concours d'urbanisme lancé en 1995, est à l'origine du

concept même d'Ile de Nantes. Le premier master plan imaginé par Alexandre Chemetoff révolutionne l'approche urbaine selon le principe de l'urbanisme partagé, qui prévoit un va et vient permanent entre le programme et le site. *« On a laissé à la ville le temps de se reposer, en tenant le plus grand compte de l'existant pour ensuite engager un travail de transformation de longue haleine avec les habitants et les parties prenantes du projet »*, décrit Jean-Luc Charles, directeur général de la SAMOA, la société d'aménagement créée en 2003 pour mettre en œuvre le projet urbain actuellement pilotée par les urbanistes Anne Mie Depuydt et Marcel Smets. C'est une autre manière de fabriquer la ville, dans laquelle chaque projet doit trouver les conditions de sa réalisation. »

Deux fois plus d'habitants et d'emplois en 2032

Peuplée de 15.000 habitants et autant d'emplois en 2000, l'Ile de Nantes doit accueillir à l'horizon 2032 30.000 habitants et 30.000 emplois.

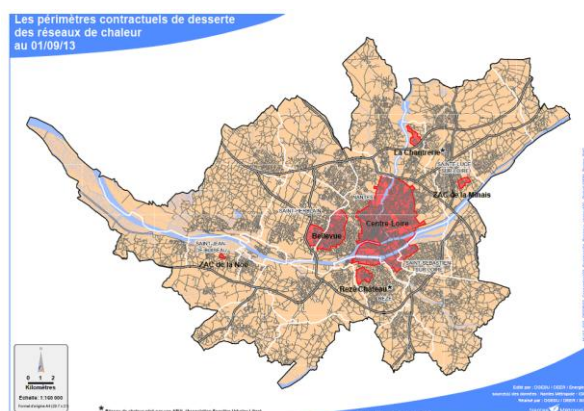
C'est sous l'ère Chemetoff et grâce à son aménagement des rives que les Nantais se sont réconciliés avec la Loire à partir de 2007, avec l'ouverture au public du Parc des Chantiers et l'inauguration des machines de l'Ile de Nantes.

« Avec l'arrivée du CHU et la montée en puissance du quartier de la création, l'enjeu, consiste à faire de l'Ile un centre à côté du centre, commente Jean-Luc Charles. Et de fabriquer une cité aimable, inventive, frugale, caractérisée par sa diversité et son inventivité. »

L'urbanisme durable se traduit aussi bien dans le traitement des berges, conçu pour préserver un écosystème unique, que le projet d'éco-quartier de la Prairie aux Ducs actuellement en construction sur le site des anciens chantiers. Destiné à accueillir 3000 habitants à l'horizon 2018, labellisé Ville de demain et Eco-Cité, il mixera les usages et les fonctions, respectera un équilibre entre activités culturelles et créatives, commerces, services à la population et logements, dont 25 % de logements sociaux et 25 % de logements abordables. Sur ce lieu d'expérimentation, l'îlot Ile Pad (avec pour objectif le label Passiv House) accueillera des familles, une résidence pour personnes âgées et un cluster d'entreprises créatives et d'artistes.

« Les parkings seront mutualisés, tout comme un service de conciergerie dédié à tous les habitants », détaille Jean-Luc Charles

Le déploiement des réseaux de chaleur



Avec les transports, le déploiement des réseaux de chaleur est l'une des principales pistes devant permettre d'atteindre cet objectif. « *Fonctionnant majoritairement aux énergies renouvelables, à partir de la chaleur produite par l'usine d'incinération des déchets et les chaufferies bois, ces réseaux alimentent les logements et équipements tout en faisant baisser la facture énergétique des ménages,*

explique Maryline Guillard. *L'opérateur finance la mise de fonds initiale puis se rembourse sur la vente de chaleur* », précise-t-elle. Les retombées économiques locales sont significatives. Ainsi, l'investissement de 93 millions d'euros consenti pour le réseau de chaleur Centre Loire pour construire 63 kilomètres de réseaux supplémentaires et deux chaufferies bois. Au total d'ici 2017, la moitié de la chaleur produite sur la ville de Nantes, alimentera des équipements publics et tertiaires, ainsi que 30.000 logements. Une activité qui devrait créer une vingtaine d'emplois.

L'animation du territoire et de ses habitants

La démarche nantaise se caractérise également par une forte volonté d'animation du territoire et de ses habitants. Ainsi, un « atelier Climat » a réuni pendant un an 150 ménages volontaires autour de sessions d'accompagnement pédagogique portant sur l'alimentation, les déchets, la consommation, les déplacements, etc.

Une équipe de « conseillers climat » a pour mission de faciliter les projets de rénovation de copropriétés en aidant ces dernières à s'y retrouver dans la jungle des dispositifs d'aide.

Autre axe fort de la politique nantaise en matière de développement durable : l'engagement de la métropole à maintenir des espaces agricoles autour de la ville, qui contribuent à limiter l'étalement urbain, pour une période de 20 ans, c'est-à-dire au-delà de la durée de validité du document d'urbanisme. « *Cet engagement donne de la lisibilité aux exploitants qui pouvaient songer à vendre leurs terres, pour valoriser leur patrimoine* », explique Maryline Guillard. C'est aussi un travail de fond qui se poursuit avec les agriculteurs : 350ha de terres inexploitées ont ainsi été remises culture en 3 ans.

Une façon aussi d'étendre un peu plus le concept d'agglomération verte et bleue...

Propos recueillis le 26 septembre 2013 par Dominique Pialot, journaliste indépendante, rédactrice en chef du Grand Reportage.

