



HAL
open science

Nantes. Limites : figures et fragments

Marie-Paule Halgand, Jacques Scavenec

► **To cite this version:**

Marie-Paule Halgand, Jacques Scavenec. Nantes. Limites : figures et fragments : le périphérique. [Rapport de recherche] 0924/95, Laboratoire architecture et formes urbaines (LAFU); Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes; Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1995, pp. 165. hal-03101424

HAL Id: hal-03101424

<https://hal.science/hal-03101424>

Submitted on 7 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

924

NANTES

LIMITES : FIGURES ET FRAGMENTS

LE PERIPHERIQUE

Marie-Paule Halgand, Jacques Scavennec



LABORATOIRE ARCHITECTURE ET FORMES URBAINES

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES
BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

924

NANTES

LIMITES : FIGURES ET FRAGMENTS

LE PERIPHERIQUE

Marie-Paule Halgand, Jacques Scavenec



LABORATOIRE ARCHITECTURE ET FORMES URBAINES

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES
BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

924

NANTES

LIMITES : FIGURES ET FRAGMENTS

LE PERIPHERIQUE

Marie-Paule Halgand, Jacques Scavenec

En décembre 1970, le Centre de Recherches Architecturales en exécution du programme général de l'Etat, des Transports, des Travaux Publics, du Logement, des Equipements et de la Technologie, les jugements et opinions de la recherche architecturale ont été remis au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de l'Etat, des Transports, des Travaux Publics, du Logement, des Equipements et de la Technologie.

Le projet apparaît brièvement dans le contexte de l'urbanisme, d'emballissement et d'extension de l'agglomération nantaise. Il est repris dans les différentes années 50. Dans le contexte d'expansion urbaine, les choix nantais des années 60 et 70 sont radicalement différents. Les projets nantais produits par l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire) ou par les services administratifs dans le cadre de la préparation du Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine, du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme ou des Plans accentuaient les projets de développement mais conservaient des traces de rocades.

Les projets successifs sont présentés dans le contexte général et local, dans leur chronologie, ils ont permis de passer d'une suite de rocades à un périphérique.

"Le présent rapport constitue le rapport final de la recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de l'Etat, des Transports, des Travaux Publics, du Logement, des Equipements et de la Technologie. Les jugements et opinions de la recherche architecturale ont été remis au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de l'Etat, des Transports, des Travaux Publics, du Logement, des Equipements et de la Technologie."

LABORATOIRE ARCHITECTURE ET FORMES URBAINES

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES

BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

ACE

Nous tenons à remercier le personnel de la Direction
Départementale de l'Équipement et particulièrement M.
Anjolras, directeur du Service de la Voirie Rapide de
l'Agglomération Nantaise et toutes les personnes qui
nous ont aimablement répondu.

"Le présent rapport constitue le rapport final d'une
recherche remise au Bureau de la Recherche
Architecturale en exécution du programme général de
recherche mené par le Ministère de l'Équipement, du
Logement, des Transports avec le Ministère de la
Recherche et de la Technologie. Les jugements et
opinions émis par les responsables de la recherche
n'engagent que leurs auteurs."

Subvention de fonctionnement du 18 décembre 1992

Visa n° 02450
Subvention de fonctionnement
du 22 Février 1994 - Visa CF n° 53

En décembre 1994, l'achèvement du "grand périphérique" de l'agglomération nantaise fait la gloire des ingénieurs et des politiques. La nouvelle voie qui contourne Nantes est plus long de quelques centaines de mètres que celui de Paris... L'histoire de ce projet devient la troisième partie de notre étude sur les "limites" nantaises : le cours Saint-André et les boulevards de ceinture du XIXème.

Le projet apparaît brièvement dans le Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension des années 30, il est repris dans les différentes versions des plans des années 50. Dans le contexte d'expansion urbaine, les choix nantais des années 60 et 70 sont radicalement différents. Les projets nantais produits par l'OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire) ou par les services administratifs dans le cadre de la préparation du Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine, du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme ou des VIème et VIIème Plans accentuaient les projets de pénétrantes mais conservaient des tracés de roclades.

Les projets successifs sont présentés dans le contexte général et local, dans leur chronologie, ils ont permis de passer d'une suite de roclades à un périphérique.

Un plan de déplacements

page 127

Nantes au jour le jour

page 135

Sources et bibliographie

page 162

En décembre 1964, l'agglomération nantaise a été dotée de sa nouvelle carte d'agglomération. Cette carte a été établie par les services de l'Urbanisme de la Région Nantaise et des services de l'Etat. Elle a pour objet de définir les limites de l'agglomération nantaise et de préciser les zones d'extension de celle-ci. Elle a été établie en vertu de la loi n° 1007 du 10 août 1963 relative à l'agglomération nantaise.

Le projet apparaît brièvement dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Nantaise de 1964. Dans ce schéma, l'agglomération nantaise est définie par ses limites administratives et ses limites fonctionnelles. Les zones d'extension de l'agglomération sont définies par des zones d'extension de première et de deuxième catégorie. Les zones d'extension de première catégorie sont destinées à recevoir les extensions de l'agglomération nantaise qui sont directement liées à son développement. Les zones d'extension de deuxième catégorie sont destinées à recevoir les extensions de l'agglomération nantaise qui sont indirectement liées à son développement. Les zones d'extension de première catégorie sont définies par des limites administratives et des limites fonctionnelles. Les zones d'extension de deuxième catégorie sont définies par des limites administratives.

Les projets successifs sont présentés dans le contexte général et local, dans leur chronologie, ils ont permis de passer d'une suite de rocades à un périphérique. Le présent rapport résume le rapport de l'Etat sur la recherche menée au Bureau de l'Urbanisme de la Région Nantaise en matière de programmation du programme de recherche en matière de Logement, des Transports avec le Ministère de la Recherche et de la Technologie. Les conclusions et les opinions émises par les responsables de la recherche sont les suivantes :

Subvention n° 123456789
du 22 mars 1965

Premiers projets	page 9
Tronçons et points de passage	page 13
La "Reconstruction" à Nantes	page 17
Productions théoriques	page 21
Les constructions prennent le pas	page 31
Théories des années 60 - 1963	page 45
Un avenir radieux ?	page 55
Principes et études	page 57
Le SDAAM	page 69
Le SDAU	page 75
Agglomération nantaise horizon 2010	page 78
Les rocadés du centre	page 89
Une voirie rapide urbaine	page 101
"Accéder à Nantes"	page 105
Franchir la Loire en aval	page 111
Enfin !	page 119
Un plan de déplacements	page 127
Nantes au jour le jour	page 135
Sources et bibliographie	page 162

page 163	sources et bibliographie
page 135	banques au jour le jour
page 127	Un plan de déplacements
page 119	Bain 1
page 111	Trancher la boîte en aval
page 103	"Accéder à Nantes"
page 101	Une voirie rapide urbaine
page 89	Les recades du centre
page 78	Agglomération nantaise horizon 2010
page 75	Le SDAU
page 69	Le SDAAM
page 57	Principes et études
page 55	Un avenir radieux ?
page 45	Théories des années 50 - 1960
page 31	Les constructions préfabriquées
page 21	Productions

LE GRAND PERIPHERIQUE 1963-1994

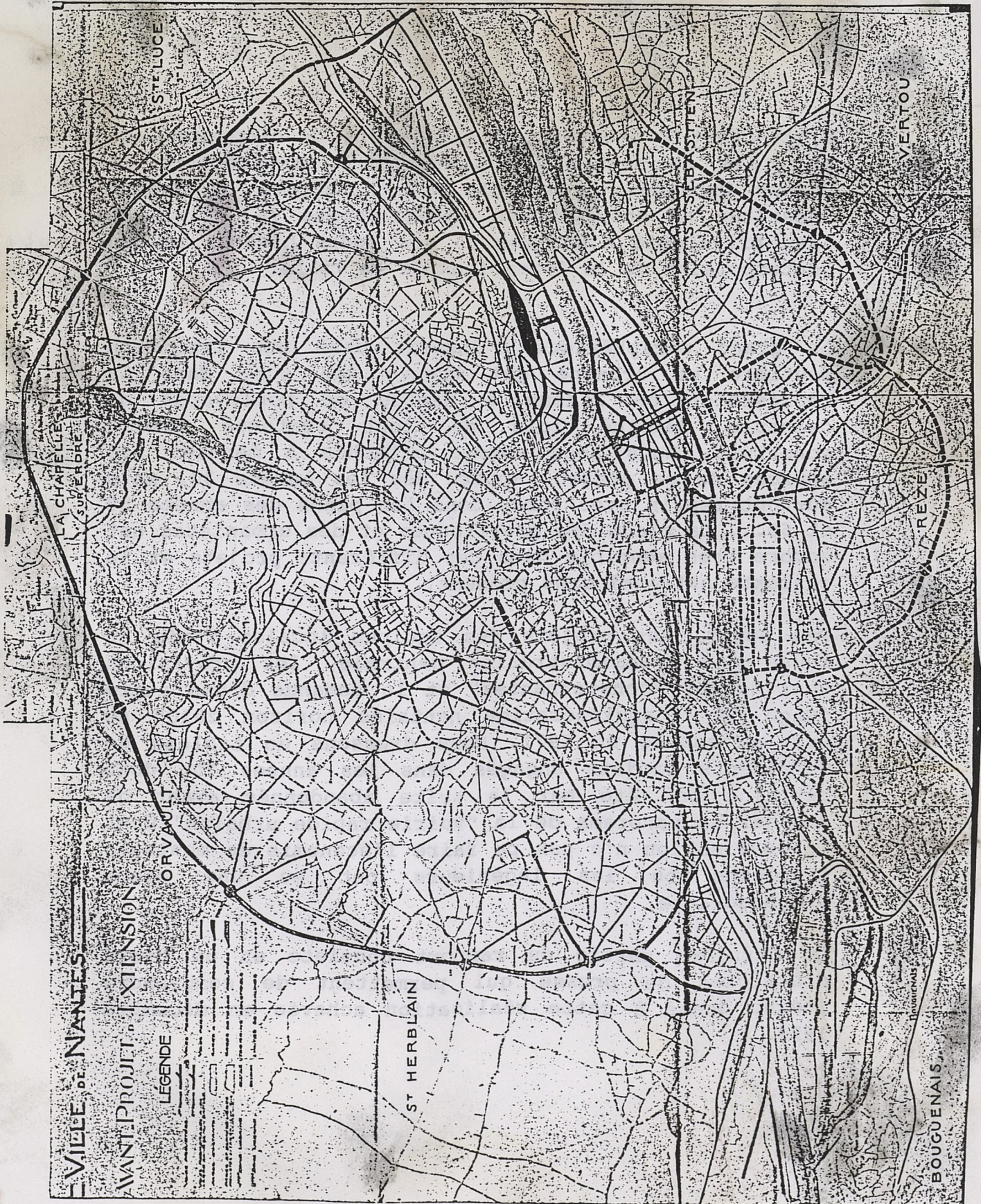
S'attachant à étudier les figures du développement de la ville de Nantes, le Laboratoire Architecture et Formes Urbaines de l'Ecole d'Architecture de Nantes constitue un observatoire morphologique de la ville, lieu privilégié d'analyse et des modes historiques et contemporains de la formations de la ville.

Le grand périphérique s'inscrit dans une tradition routière et urbaine qui trouve son écho dans la réalisation au XIXème à Nantes de boulevards de ceinture dessiné loin de tout contexte urbain construit. Nous nous sommes attachés à montrer les sources de ce projet, apparu dès les années 30, mais surtout repris avec force dans les plans des années 50 et 60... La place des architectes et des urbanistes est encore très sensible dans ces différents projets et le contexte national très présent.

Peu après, les projets des équipes locales remis en cause par l'administration centrale, les prévisions sont jugées "consternantes" et la demande d'une autre image de "l'agglomération nantaise horizon 2010" se fait pressante en 1971. Nous dressons un tableau de différents projets engagés dans les années 70, dont certains ont été par la suite abandonnés avant de dresser un panorama de la "voirie rapide urbaine" dont la réalisation n'a pas pu faire l'économie de montages complexes où les ingénieurs ont eu une place prépondérante.

La dernière partie du rapport consiste en un choix d'articles de presse qui permettent de comprendre l'écho donné à cette réalisation achevée en décembre 1994.

Plan d'Extension, d'Embellissement et
d'Aménagement de la ville de Nantes
8 septembre 1927
Cl. D. Pillet, Inv. gen.



Premiers projets

La ville de Nantes présente la caractéristique d'avoir connu à la fin du XIX^{ème} siècle l'achèvement d'un boulevard de ceinture qui a été un élément majeur de son développement. L'implantation d'édifices publics dès le début du XX^{ème} siècle, de lotissements dans l'entre-deux-guerres sont les deux indicateurs majeurs de l'importance de cette voie. Elle est dans le projet de Plan d'Extension, d'Embellissement et d'Aménagement de la Ville de Nantes la limite entre la zone moyenne et la zone d'extension. La construction des parcelles en bordure du boulevard est donc très avancée dans les années 30 et la réflexion autour de la rédaction d'un nouveau projet qui veut appliquer les principes en vigueur de l'urbanisme amène au dessin d'une nouvelle voie dont le tracé parcourt les communes de Nantes, la Chapelle-sur-Erdre, Orvault et Saint-Herblain au nord, Rezé, Nantes et Saint-Sébastien au sud.

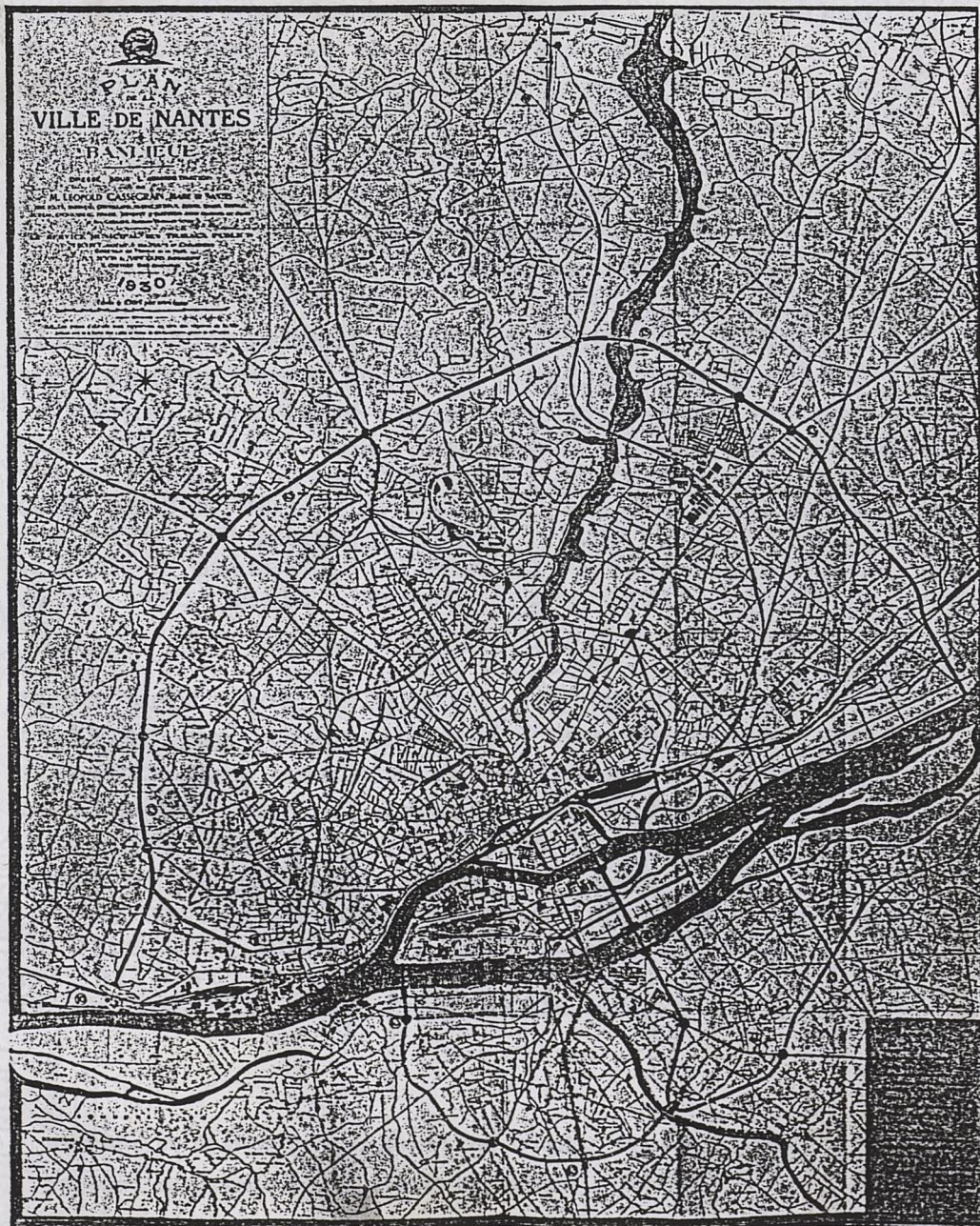
Dès 1920, le chef du Plan d'extension Camille Robida proposait la *"création d'une grande voie concentrique analogue aux boulevards actuels, mais avec plus d'ampleur, aux limites ou hors des limites de la communes. La largeur d'emprise devrait être au moins 60 mètres pour permettre tout développement ultérieur éventuel, avenue promenade, chaussée à double courant, ligne de tramways, allée cavalière, etc..."* (1).

Le projet avec ses multiples fonctions n'est pas sans évoquer les discours qui avaient présidé aux décisions préalables à la création du boulevard de ceinture où Lauriol, adjoint au maire de Nantes, voyait en 1873 *"une source de jouissance pour le pauvre comme pour le riche et plus particulièrement pour le pauvre car il trouvera là enfin, une promenade spacieuse où il pourra circuler à l'aise, en famille les jours de repos après les rudes travaux de la semaine."* (2)

(1) Nantes - Limites: figures et fragments - Boulevard de ceinture , 1992, page 110.

(2) Nantes - Limites : figures et fragments - Boulevard de ceinture , 1992, page 63.

Plan d'Extension, d'Embellissement et
d'Aménagement de la ville de Nantes
30 juin 1932
Cl. D. Pillet, Inv. gen.



Dix ans plus tard le projet est toujours à l'ordre du jour, Marchand, l'ingénieur directeur des Services techniques, précise que "Le plan d'extension comporte essentiellement pour la partie Nord de la Loire, la construction d'une nouvelle lignes de boulevards circulaires, situés à environ 2km5 des boulevards de ceinture actuels et partant de Roche Maurice pour aboutir dans la prairie de Mauves (...)

En 1929 nous nous proposons d'établir le plan définitif du tracé du boulevard dont la réalisation devra être prévue par étapes, mais dans un délai relativement court.

A titre d'indication, on peut noter que la dépense de construction du Boulevard sera de l'ordre de 50 millions de francs."

L'enquête publique (1) menée à l'occasion du projet permet à quelques habitants d'insister sur la nécessité de ce nouveau boulevard mais surtout on y voit apparaître des réflexions sur la circulation. Pourtant le rapport de Sébille au Maire de Nantes est réservé (2) "Quant à la 13ème opération - boulevard extérieur de ceinture - Monsieur Bérard estime, avec raison semble-t-il qu'elle ne doit pas pour le moment être retenue car elle passe dans sa majeure partie dans les communes autres que celle de Nantes.

(...)

En ce qui concerne le boulevard extérieur au point de vue communal, il serait bon de le rayer de la nomenclature des opérations en faisant observer toutefois qu'il figure simplement à titre indicatif sur le plan pour manifester les desiderata de la ville de Nantes au cas où un plan régional serait préparé."

(1) Robin-Auffret Jacqueline, Nantes. Plan d'extension, diplôme d'architecte, UPA Nantes, 1981.

(2) Nantes - Figures, limites, fragments - Boulevard de ceinture , 1992, page 63.

Tronçons et points de passage

De Roche-Maurice la voie suit la limite entre les communes de Nantes et de Saint-Herblain avant de bifurquer vers le premier "rond-point" où aboutit une voie parallèle à la Loire, longeant la zone des usines.

Le second des huit ronds-points est situé au lieu-dit la Harlière, après le franchissement de la Chézine, un "rond-point" marque le croisement du boulevard et de la route de Vannes qui fait la limite entre les communes de Saint-Herblain et Orvault.

Le point de passage suivant est le croisement avec la route de Rennes, puis la route se dirige vers le nord à travers des lotissements au Bout des Pavés et au Chêne des Anglais. Après un passage sur le sud du territoire de la commune de la Chapelle-sur-Erdre et le franchissement de l'Erdre, le boulevard se développe sur l'unique commune de Nantes pour venir tangenter la limite avec la commune de Sainte-Luce. Cette partie comprend plusieurs tronçons limités par un passage route de Saint-Joseph, à l'extrémité nord des lotissements pour ouvriers construits par l'entreprise des Batignolles, et route de Paris au lotissement du Pin Sec, puis par un passage marqué au sud de la propriété du Bois Briand avant de franchir la voie ferrée et d'aboutir dans la prairie de Mauves. Ce point d'achèvement du boulevard est relié par une voie sur berge au boulevard quai Malakoff.

La partie sud du boulevard se développe de part et d'autre du tronçon qui suit la limite entre les communes de Nantes et de Vertou. A l'est la voie prend la direction du nord en contournant au sud-est le bourg de Saint-Sébastien. A l'ouest le tracé raccorde plusieurs courbes qui évitent le Château de Rezé, le bourg, il s'achève entre la basse-île et Trentemoult face à l'extrémité même de l'île Sainte-Anne. Une voie sur berge est là aussi figurée.

Archives Municipales de Nantes
Exposition de 1945



La forme prise par le projet, toujours dessiné en pointillé sur les communes limitrophes, présente à plusieurs reprises des courbes, particulièrement dans la partie sud. Ce dessin montre une certaine évolution par rapport aux méthodes des Ponts-et-Chaussées au siècle précédent quand la prédominance de la ligne droite reliant deux points urbanisés était de rigueur.



Archives Municipales de Nantes
 Exposition de 1945
 Plan d'aménagement et de reconstruction

**PARCS ET JARDINS
ÉTAT ACTUEL**

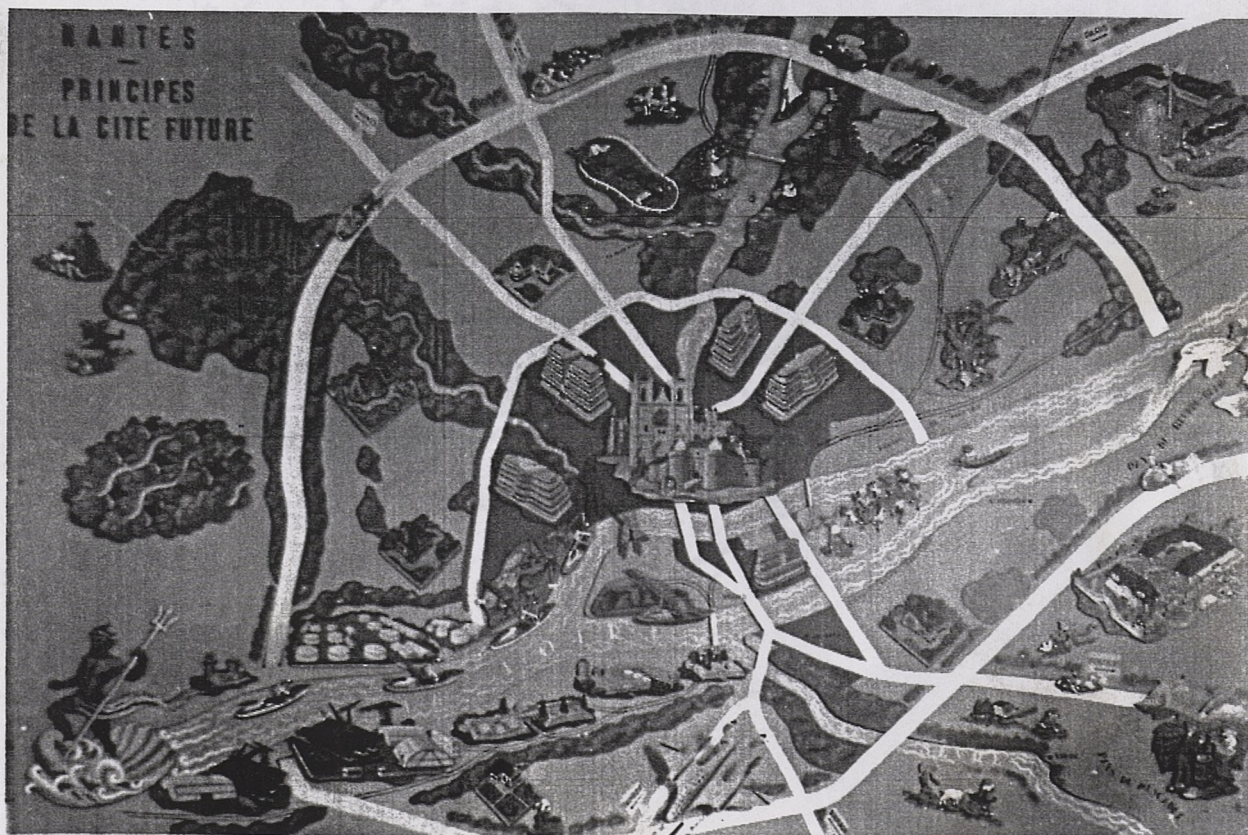
Service public-Service municipal de
l'urbanisme - 1938-1940
Service d'urbanisme public - Service
d'urbanisme de l'urbanisme - 1941-1945

Les enfants ne seront
plus réduits à jouer dans
la rue faute d'espaces libres

ESPACES LIBRES ÉTAT FUTUR

**IL FAUT:
COMBLER LES VIDES
RÉSERVER L'AVENIR
AMÉNAGER LES VALLÉES
ÉTABLIR UNE CEINTURE VERTE**

La mère de famille doit trouver
un espace libre à 500 mètres au
maximum de son foyer.
Cette carte fait apparaître nette-
ment l'insuffisance de la répartition
existante



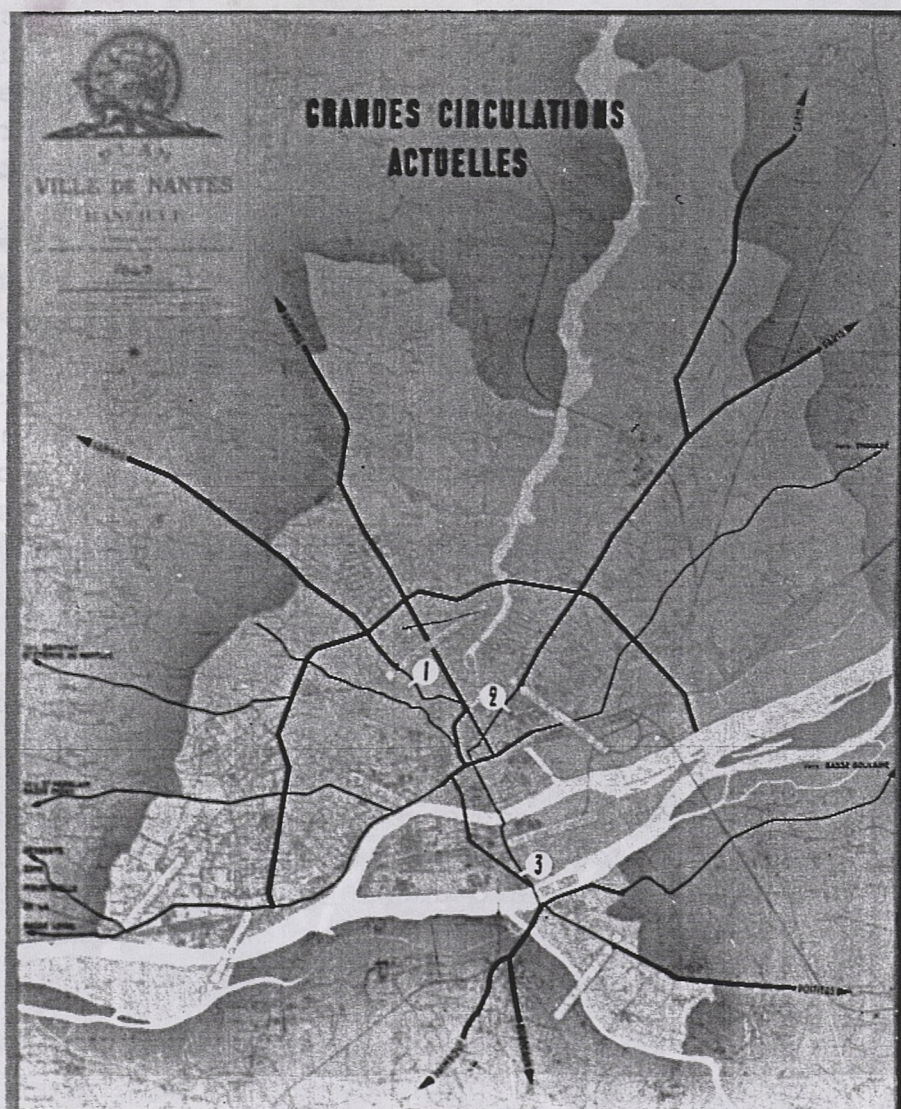
La "Reconstruction" à Nantes

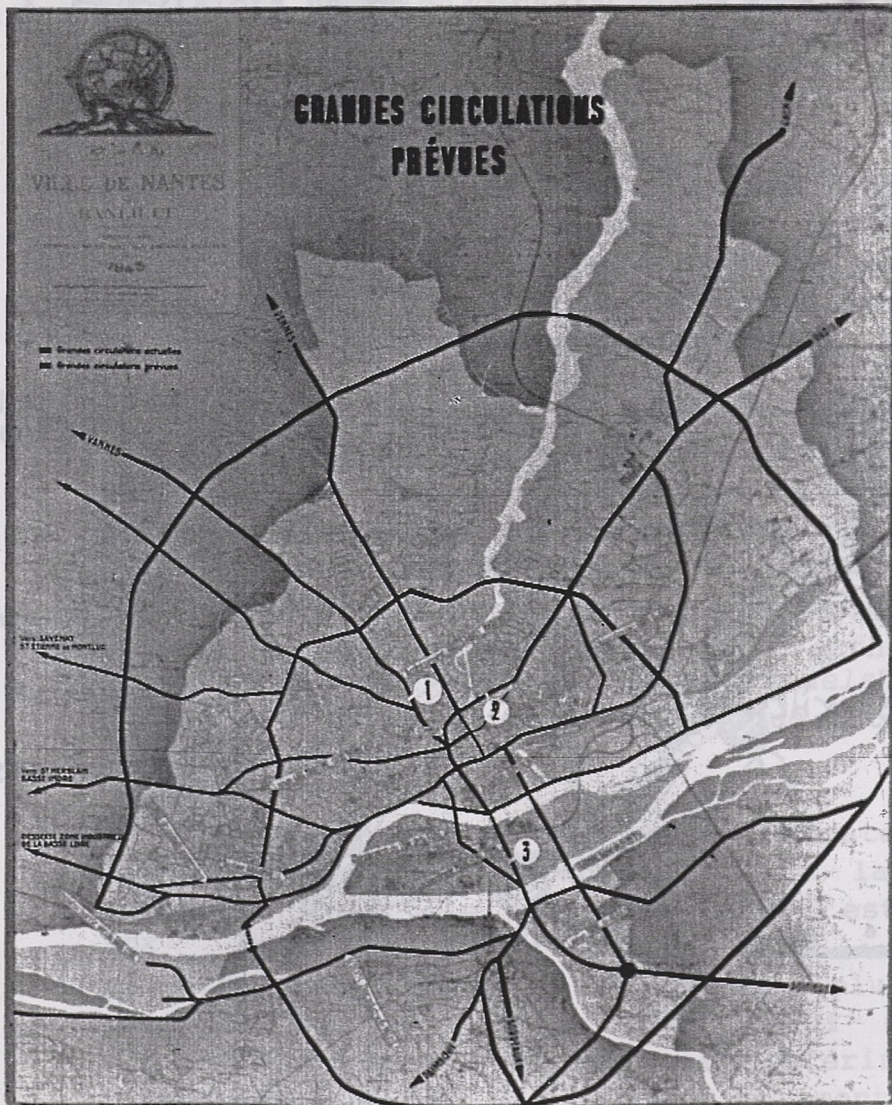
Les plans proposés suite aux destructions dûes aux bombardements de 1943 présentent encore ce projet d'un nouveau boulevard de ceinture. Le boulevard du XIXème figure en bonne place dans les "Principes de la cité future" définis par les services municipaux et exposés en 1945.(1) Autour de la cathédrale et du château, quelques immeubles symbolisent la zone dense de construction, au delà du boulevard du XIXème d'est en ouest les palmiers du Grand Blottereau - jardin et serre exotique d'une demeure néo-classique -, une carriole tirée par un cheval venant d'une ferme sise après un nouveau boulevard, une maison dans une grande parcelle, les usines des Batignolles, l'Erdre, l'hippodrome du Petit-Port, une vache broutant, quelques autres maisons jusqu'à la zone industrielle de Roche-Maurice. Des véhicules de science-fiction roulent sur ce nouveau boulevard, jusqu'à la Loire et au sud la voie suit un tracé très proche du fleuve.

Au delà de cette "image d'Epinal" la voie est alors liée à l'aménagement des "espaces libres" (2). Les plans exposés montrent un boulevard qui suit un tracé très proche du projet du Plan d'Extension, mais il prend une fonction qui articule circulation et espaces verts. Le principe organisateur de ces espaces libres repose sur l'aménagement des vallées de la Chézine, du Cens, les bords de l'Erdre et ceux de la Sèvre. Une large bande démontre l'utilisation de ces principes d'aménagement paysager, ceci particulièrement entre Roche-Maurice et le parc aménagé dans la vallée de la Chézine, entre l'Erdre et les lotissements du Bout des Pavés et du Chêne des Anglais, puis une large bande se développe entre la voie ferrée Nantes-Châteaubriand et la prairie de Mauves. Le même principe de boulevard aménagé est utilisé tout le long de la partie sud de la voie.

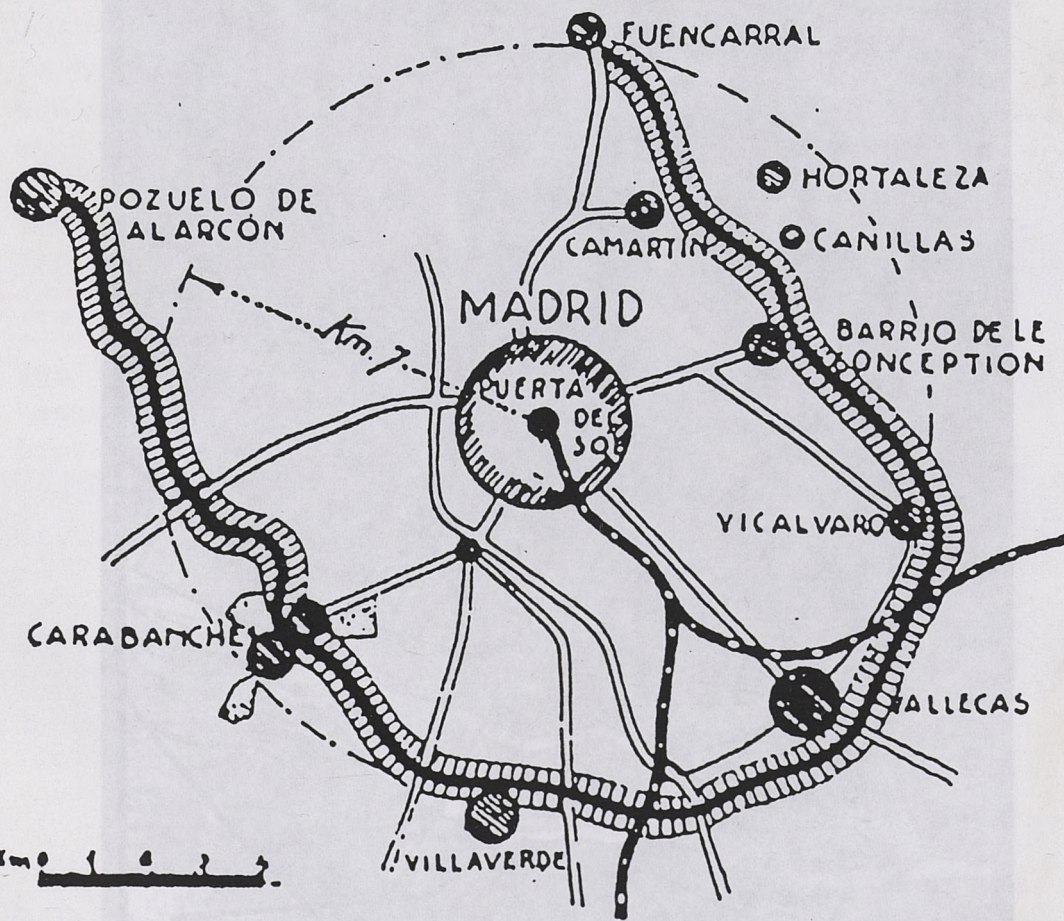
(1) Archives Municipales de Nantes, photographies de l'exposition d'urbanisme de 1943

(2) Archives Municipales de Nantes, photographies de l'exposition d'urbanisme de 1945





ARTURO SORIA Y MATA



1387

Ce principe semble trouver son origine dans les références au modèle de la ville linéaire de Soria y Mata, les urbanistes de l'entre-deux-guerres y voyant une pluralité de fonctions, et même de fonctions de circulation qui en faisait un élément moteur du développement urbain.

Mais la priorité est bien sûr de reconstruire les parties détruites de la ville et de reconstituer l'outillage industriel dévasté. Les différents plans de reconstruction, comme le "Plan monumental" de 1945, se limitent au centre de la ville, les boulevards du XIXème sont alors un jalon dans la forme urbaine.

Productions théoriques

Deux ouvrages publiés pour la première fois respectivement en 1945 et en 1953, permettent de dresser le tableau des méthodes et des positions de l'urbanisme et des urbanistes dès la fin de la seconde guerre mondiale.

Le premier *L'urbanisme* de Gaston Bardet, *Que-sais-je ?* n°187, nous trace un portrait de la naissance de l'urbanisme avant de traiter des "grands problèmes de l'urbanisme" où la circulation figure au premier rang avant les "problèmes d'hygiène et de confort ; problèmes sociaux et économiques ; problèmes d'esthétique ; problèmes intellectuels et spirituels" même si l'auteur précise immédiatement que cet ordre n'est pas immuable.

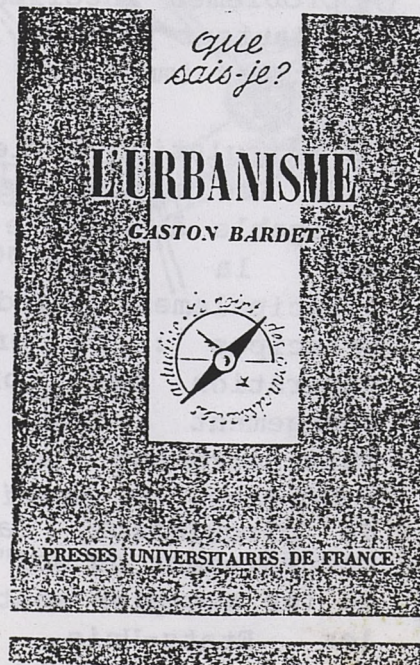
La circulation devient le thème fédérateur de tous les moyens de transport : de la voie navigable à la voie aérienne, mais c'est bien sûr la voirie routière qui occupe principalement Bardet. Il dégage plusieurs principes : en premier lieu celui de la séparation des fonctions qui entérine un changement dans le fonctionnement où antérieurement "la rue pouvait remplir deux fonctions, la première consistait à canaliser la circulation, la seconde à vertébrer le morcellement du sol". Prenant comme référence - où les exemples sont autant bons que mauvais -, les Etats-Unis, il développe plusieurs critiques aussi bien sur les vecteurs de la

"Gaston Bardet

1907-1989

Architecte et urbaniste français, secrétaire général de la Société Française d'Urbanisme en 1940. Très critique à l'égard des choix prônés par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, il s'est par ailleurs attaché à montrer le simplisme de certaines théories de Le Corbusier, en préconisant un véritable contact avec le réel, un "état d'alerte permanent" devant les problèmes concrets urbains. Il se trouve marginalisé en France et devient professeur à l'Institut d'Urbanisme de l'Université d'Alger en 1945. Il intervient comme urbaniste en Algérie et en Argentine. Il est directeur, en 1947 de l'Institut d'Urbanisme Appliqué qu'il a créé à Bruxelles."

Jean-Pierre Epron, *La culture architecturale, Architecture une anthologie*, tome 1. Liège, Mardaga, 1992
page 350



circulation, la forme et le type des développements urbains, où il prône le développement polycentrique.

Le chapitre concernant "L'aménagement des agglomérations" résume les interventions antérieures : "Durant le siècle dernier, l'aménagement urbain consistait avant tout, à unifier (ou plutôt uniformiser) des villes boursouflées, à vertébrer de vastes systèmes aux dépens des éléments formateurs anciens : villages ou paroisses. (...) Récemment encore, les voies nouvelles dessinées par les urbanistes en vue d'un tracé harmonieux ou somptueux en plan, servaient certes à solidariser des quartiers lointains avec le centre, mais presque toujours aux dépens des communautés locales existantes."

Bardet définit alors une ligne de conduite pour les projeteurs : "Si la recherche de l'unité, l'organisation de vastes sociétés urbaines est chose louable, encore faut-il que les percées neuves ne créent point d'hémorragies, ne crèvent point des unités plus petites. Il faut que sans souci du "bel aspect" en plan, ces tracés sachent côtoyer les communautés existantes, en jouant alors le rôle de liens et non de coupure. (...)

On sent combien il faut se méfier de l'automatisme qui fait joindre deux carrefours par une ligne droite! L'urbaniste doit résister aux sollicitations géométriques trop faciles. Il ne doit point tracer une circulation avant d'avoir déterminé les échelons alentour afin de passer en marge de ceux-ci. Cette précaution essentielle étant prise, lors de la recherche de l'unité, il convient dès lors non seulement de préserver les échelons communautaires, mais d'affirmer, d'organiser, de vivifier ceux qui existent en fait."

Bardet stigmatise l'absence d'urbaniste dans la conception des plans qui devraient adopter sa définition de l'urbanisme "un art de stratège et non un art de maçon" avant d'achever dans les accents héroïques qui caractérisent souvent les écrits promouvant le progrès.

Quelques années plus tard, en 1953 Robert Auzelle prend le relais instrumentalisant le propos dans le *Que sais je ?* n°609 *Technique de l'urbanisme*, où l'architecte urbaniste se

**"Robert Auzelle
1913-1984**

Architecte français, DPLG, ancien élève de l'Institut d'Urbanisme de Paris, urbaniste en chef à la Direction de l'Aménagement du Territoire au MRU en 1945, il intervient en tant qu'urbaniste-conseil dans l'aménagement de plusieurs communes françaises (...). Il est consulté avec R. Camelot, P. Herbé et B. Zehrfüss, pour l'opération de la Défense en 1959. Il fait alors admettre le principe de la différenciation des circulations ainsi que celui de la dalle piétonnière. Enseignant à l'Institut d'Urbanisme de Paris, il met en place en 1961 avec André Gutton les Séminaires et Ateliers Tony Garnier."

Jean-Pierre Epron, *La culture architecturale, Architecture une anthologie*, tome 1. Liège, Mardaga, 1992
page 350

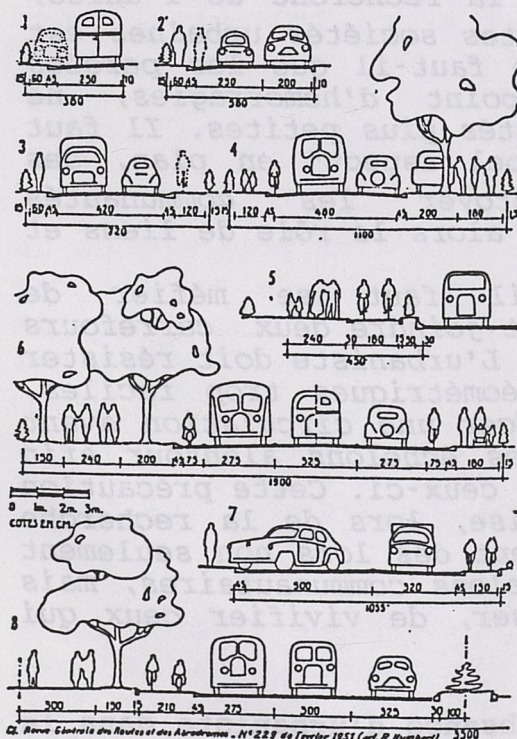


Fig. 4. — Voies de circulation

Exemples de profils en travers adaptés à quelques cas particuliers :
1. Profil dissymétrique pour voie de desserte local d'un secteur d'habitation. Il est prévu pour une très faible circulation automobile

et pour des voies se terminant en impasse ou n'ayant pas plus de 100 m de longueur ; dans le second cas, l'instauration d'un sens unique pour les véhicules y est à préconiser.

2. Profil analogue au premier, mais avec une chaussée élargie — sur toute la longueur de la voie ou par fraction seulement — pour faciliter les croisements ou permettre le stationnement des véhicules.

3. Autre profil pour voie à faible circulation, d'une longueur n'excédant pas 300 m. Bordure-canaliveau franchissable le long du trottoir le plus large pour faciliter les croisements des véhicules encombrants.

4. Profil pour une voie à circulation de moyenne intensité, d'une longueur inférieure à 500 m. Des élargissements peuvent y être prévus de place en place, par coupures dans la file des arbres de bordure, afin de permettre les stationnements.

5. Exemple d'aménagement d'un trottoir et d'une piste cyclable, continus et isolés de la circulation automobile par une haie.

6. Profil pour voie de circulation de moyenne intensité, d'une longueur supérieure à 500 m. Dissymétrique, il comporte trois pistes de circulation automobile et deux pistes cyclables, bien délimitées par des marquages dans la chaussée, un large trottoir planté de deux lignes d'arbres et un trottoir ordinaire pour trois files de piétons.

7. Exemple d'aménagement d'une chaussée à sens unique, latérale à une voie de grande circulation. Il comporte un trottoir, une bande pour le stationnement des véhicules (placés à 45°), une piste de roulement pour les automobiles et une piste cyclable séparée de la chaussée par une bordure-canaliveau.

8. Profil symétrique pour voie à grande circulation (la moitié seulement est représentée par le croquis). Il comporte deux chaussées à trois pistes de roulement chacune, séparées par un terre-plein planté, non franchissable par les piétons et constituant un écran empêchant, la nuit, l'éblouissement par les phares. Chaque chaussée est bordée par une piste cyclable à deux files, elle-même longeant un large trottoir planté d'une ligne d'arbres. Le stationnement y est interdit en principe ; néanmoins, pour des arrêts momentanés, des élargissements sont prévus de place en place, par empiètement sur la moitié de la piste cyclable. Des marques très visibles délimitent deux pistes sur chacune des chaussées, l'une pour les véhicules allant à des vitesses moyennes, l'autre pour les engins marchant à grande allure.



propose de développer les méthodes pluri-disciplinaires qui doivent être portées par les pouvoirs publics et synthétisées par l'urbaniste dont "la mission pour ingrate qu'elle soit, n'est d'ailleurs pas la moins intéressante, puisqu'elle est tournée vers l'avenir, vers la pratique créatrice, en vue de la coordination au profit de l'homme des données de l'analyse et de la science."

Si la question de la circulation occupe un chapitre entier de la deuxième partie consacrée à "l'aménagement des agglomérations" c'est en dernière position après "le Plan-directeur", "Le zonage et le domaine foncier", "Les zones d'habitation", "Les zones industrielles" et "Les espaces urbains non bâtis".

Les nouvelles conditions de vie sont pour Auzelle un facteur inéluctable de croissance des villes et impliquent nécessairement l'organisation d'un "système viaire permettant le déplacement des êtres et des marchandises dans un minimum de temps avec un minimum de frais".

L'air du temps est à l'utilisation de la voiture et au développement de cet usage : "Tout le monde est d'accord pour souhaiter que des mesures radicales soient prises qui évitent que la circulation urbaine d'aujourd'hui déjà si confuse, ne sombre dans le chaos total. Si la circulation était rationnellement organisée, d'importantes pertes sèches seraient évitées qui viennent de l'usure prématurée des véhicules soumis à des accélérations ou à des freinages trop brusques, du gaspillage de combustible, résultat de cette marche heurtée, enfin des dégâts accidentels dus à la fatigue nerveuse des conducteurs."

Dans les principes énoncés, la référence à la "Charte d'Athènes" est immédiate et "la conclusion semble s'imposer : réaliser entre les multiples voies, tant dans leur forme que dans leur utilisation, une différenciation basée sur une analyse précise des besoins de l'agglomération."

Techniquement ce principe de différenciation aboutirait à la création d'un "premier réseau [qui] comprendrait la circulation de transit et

propos de développer les services
disciplinaires qui doivent être
pouvant être...
Si la question de la circulation occupe un
chapitre entier de la deuxième partie consacrée
aux déplacements, les applications sont traitées en
dernière position dans le premier chapitre.
"Le sonage et le domaine foncier", "les zones
d'habitation", "les zones industrielles" et
"les espaces urbains non bâtis".

Les nouvelles conditions de vie...
Analyse un facteur inéluctable de croissance
des villes - et implique nécessairement
l'organisation d'un système viable permettant
le développement des écosystèmes et des marchandises
de temps avec un minimum de
est à l'utilisation de la
développement de cet usage.
est d'accord pour souhaiter que
des mesures pratiques soient prises qui évitent
que la circulation urbaine d'aujourd'hui devienne
un véritable obstacle à la croissance.
La tâche est de rendre les déplacements urbains
et interurbains plus faciles et plus sûrs.
Les transports publics sont essentiels à la
vie d'une ville et à son développement.
Le résultat de cette marche hésitante
est la création d'un système de transports
qui permet de répondre à la demande
croissante de déplacements.
Les principes énoncés, la référence à la
"Athènes" est un exemple de ce que
peut être une utilisation efficace
des voies, tant dans leur forme que
dans leur utilisation, une différenciation
de besoins de "action".
Ce principe de différenciation
à la création d'un "premier réseau"
comprendrait la circulation de transit et

celle d'accès et de sortie de la ville et donnerait une absolue priorité aux automobiles qui rouleraient à grande vitesse. Un second réseau, consacré au trafic lourd, tangentant le centre urbain et isolé des quartiers résidentiels, desservirait les secteurs résidentiels et commerciaux. Un troisième, pour l'intérieur de la ville, relierait entre eux les divers quartiers d'affaires et de résidence, de travail et d'habitation. Un réseau supplémentaire serait constitué par les voies de desserte locale et quelques voies de promenade. Il va sans dire que les points de rencontre seraient prévus pour faciliter le passage d'une catégorie dans une autre."

Le dernier point de cette partie concernant "L'organisation de la circulation terrestre" concerne plus directement la question des voies de contournement traitant des "Circulations extérieures" et soulignant l'importance d'envisager au plus tôt ce problème :

"La statistique montre que parmi les véhicules se dirigeant vers une agglomération, le pourcentage de ceux qui la traversent sans s'arrêter est d'autant plus fort que le chiffre de sa population est moins élevé. Cette constatation a incité les urbanistes et les ingénieurs des Ponts et Chaussées à préconiser pour l'organisation des circulations de transit et d'accès aux centres urbains diverses solutions.

Deux problèmes sont à résoudre : 1° Epargner la traversée des villes aux conducteurs non désireux de s'y arrêter ; 2° Faciliter dans les grandes villes l'accès des secteurs commerciaux et industriels aux véhicules spécialisés sans que les autres quartiers s'en trouvent gênés.

Les voies destinées aux circulations extérieures seront éloignées des habitations par des servitudes non aedificandi créant, de part et d'autre des pistes de roulement, de larges bandes de terrain éventuellement plantées. Ces voies seront droites ou avec des courbes à très grand rayon. Leur largeur sera en fonction des disponibilités du terrain et du trafic à assurer. On devra tenir compte des exigences de la circulation à grande vitesse qui peuvent être ainsi résumées : nécessité d'une différenciation entre les sens de circulation, entre les véhicules utilisateurs, entre les véhicules en marche et ceux qui sont arrêtés, aménagement spéciaux pour les croisements avec d'autres voies et les points d'accès aux pistes de grande vitesse.

(...)

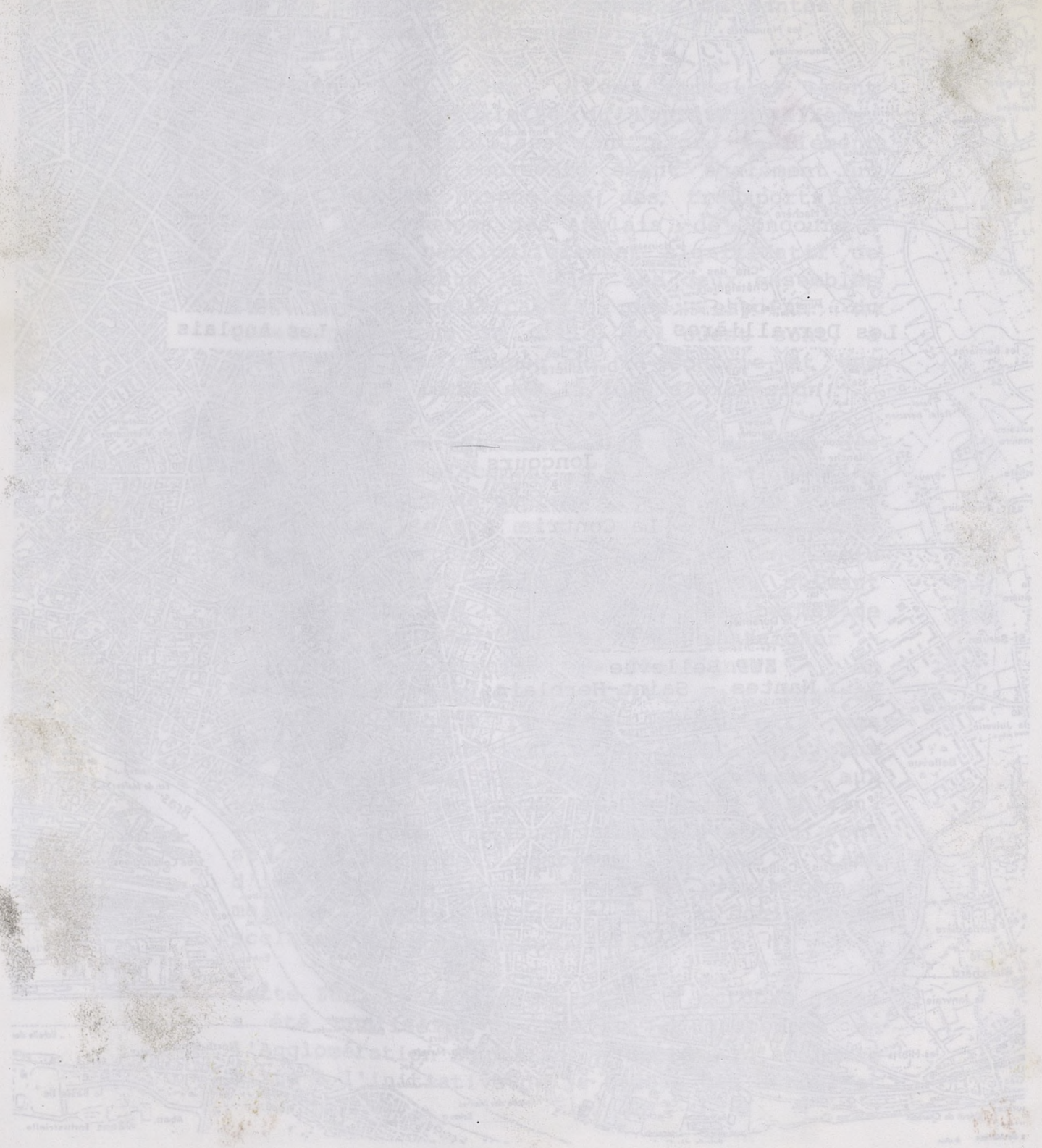
En ce qui concerne la détermination des tracés, en dehors des impératifs déjà indiqués (lignes droites, courbes à grand rayon, zones non aedificandi) et de la nécessité de ne pas dépasser un certain pourcentage de pente dans les rampes si les dénivellations sont indispensables (5 à 6% maximum), certaines autres considérations interviennent. Les voies d'évitement doivent passer assez loin des limites des agglomérations. Pas de courants transversaux qui ralentiraient la circulation de transit aux points d'intersection avec les artères d'entrée et de sortie des villes. Pour l'aménagement de ce genre de carrefours, on préconise des ouvrages à plusieurs niveaux (saute-moutons) et des tracés parfois compliqués (feuilles de trèfle), très efficaces mais onéreux.

(...)

S'il est nécessaire de faire aboutir le tracé des voies d'accès et de sortie le plus près possibles du coeur de la ville, il doit pourtant être maintenu éloigné des habitations afin de permettre aux autos d'atteindre les quartiers centraux ou d'en sortir à une vitesse de 60-70 km/heure. De cette exigence est née aux Etats-Unis la séduisante formule du "parkway" (route-parc). Comme son nom l'indique c'est au milieu d'une zone de verdure qu'il déroule un système circulatoire assurant la scission entre les différentes catégories d'usagers et protégeant au maximum les secteurs d'habitation traversés. Grâce au parfait aménagement des points de jonction avec les différents types d'artères (routes nationales et départementales d'une part, réseau urbain inter-quartiers d'autre part), la circulation s'effectue au mieux dans chacune des voies intéressées : elle laisse aux itinéraires interurbains et aux voies d'évitement une priorité normale sur les voies d'accès et de sortie qui ont elles-mêmes le pas sur les réseaux intérieurs de la ville."

Analysant ensuite "Les circulations à l'intérieur des villes - Les rapports entre le domaine bâti et les réseaux de circulation" Auzelle dresse une typologie des plans de villes - plan orthogonal, plan radioconcentrique, plan linéaire, plan hexagonal, plan triangulaire, plan libre -, en ramenant leur analyse aux conditions de circulations qu'ils imposent. Puisqu'ensuite "l'urbaniste s'ingéniera donc à organiser, autour du réseau principal de desserte, des grands pôles attractifs, des voies secondaires répondants aux exigences du zonage et aux

besoins particuliers des divers secteurs du domaine bâti." Puis ayant longuement développé la méthode d'approche, il conclut "En résumé le réseau de circulation générale doit être constitué par de véritables routes urbaines destinées à vivifier les points essentiels de la villes, à l'embellir par l'harmonie de leur tracé et par les zones de végétation dans lesquelles pour le plus grand confort des habitants il est préférable de les enserrer."



Les constructions prennent le pas

Un indicateur pour la comparaison des forces centripètes et centrifuges qui animent successivement le développement urbain peut être celui de l'implantation de quelques zones, importantes quantitativement, d'habitations, sur le territoire de la commune de Nantes et sur les communes limitrophes.

Jusqu'en 1960, les cités nouvelles sont construites à proximité du boulevard XIXème, les terrains viabilisés sont alors facilement accessibles, le boulevard étant également un jalon dans le dispositif des transports en commun. Les groupes des Anglais, de Joncours à l'ouest sont particulièrement significatif de cette accroche sur la voie, les deux ensembles les plus significatifs des espoirs du développement de la ville à l'ouest sont, à proximité, les groupes de la Contrie et des Dervallières, bâtis sur la zone d'extension.

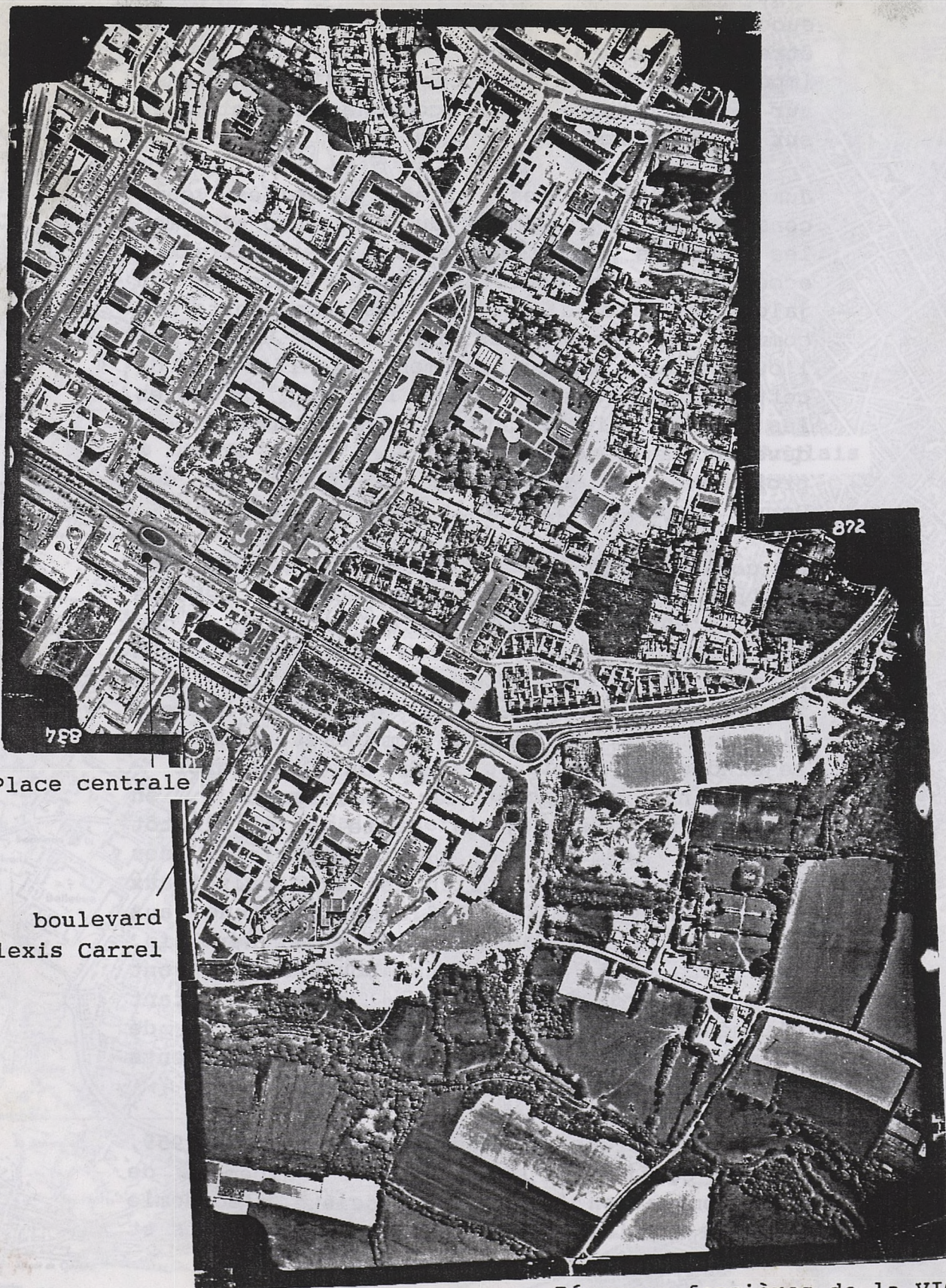
La construction des Dervallières, décidée dès 1947 sur l'emplacement d'un domaine destiné dans l'entre-deux-guerres à accueillir des lotissements, est à ce titre très intéressante puisque le groupe vient tangenter une voie figurée dès les années 30. Celle-ci, suivant plus ou moins les limites communales, permet de rejoindre le Pont du Cens au Chataigner - aujourd'hui rond-point des Chataigners -, en passant par Beauséjour. Cette voie bientôt prolongée jusqu'à la zone industrielle des bords de Loire, devient un des axes principaux de la nouvelle ZUP Bellevue, commune aux municipalités de Nantes et de Saint-Herblain. Sur cette voie - aujourd'hui boulevards - vont se greffer de nombreux groupes, tant d'immeubles de logement, qu'à proximité de maisons individuelles, et d'équipements scolaires ou commerciaux.

Cette ZUP, créée par décret le 7 octobre 1959, a été confiée à la Société d'Équipement de l'Agglomération Nantaise - Société d'économie mixte à l'initiative de la Caisse des Dépôts et

Couverture aérienne 1975

IGN

ZUP Bellevue Nantes - Saint-Herblain



Place centrale

boulevard
Alexis Carrel

Réserves foncières de la VIQO

Consignations avec la participation d'une fraction de la municipalité. Marcel Favraud - Grand Prix de Rome et déjà architecte en chef des Dervallières est chargé du plan masse et de l'étude architecturale. L'architecte dans sa présentation aux élus nantais en 1962 insiste sur différents points :

"La zone s'étend sur quelques 165 hectares.

L'édification de 7500 logements y est prévue dont 7000 dans des immeubles collectifs et 500 dans des maisons individuelles, ce qui, compte tenu des superficies réservées à la voirie, donne une densité d'occupation au sol de l'ordre de 50 logements à l'hectare.

Le parti de composition s'inspire du souci de créer des unités autonomes de vie, constituées par un groupement d'habitations implanté à la périphérie d'un espace public planté et aménagé sur lequel se retrouvent les éléments d'équipement collectifs.

L'axe principal de la composition est formé par une voie nouvelle orientée Nord-Sud et prolongeant le chemin du Massacre ; cette voie constitue une artère de distribution et de dégagement sur laquelle viennent se greffer les voies de circulation secondaires, toutes dispositions étant prévues d'autre part, pour relier les divers réseaux de la ZUP aux réseaux généraux des communes intéressées.

Tel qu'il est, ce plan-masse nous paraît traduire une occupation rationnelle du sol et une heureuse répartition des groupements d'habitations et des équipements collectifs."(1)

Cette voie principale de la ZUP est coupée par un boulevard d'un gabarit analogue (deux fois deux voies) qui éventre une partie des quartiers ouest pour rejoindre les quais.

(1) PV Conseil Municipal de Nantes 13 avril 1962

Couverture aérienne 1975
IGN

au nord le Breil-Malville
au sud les Dervallières

le Breil-Malville



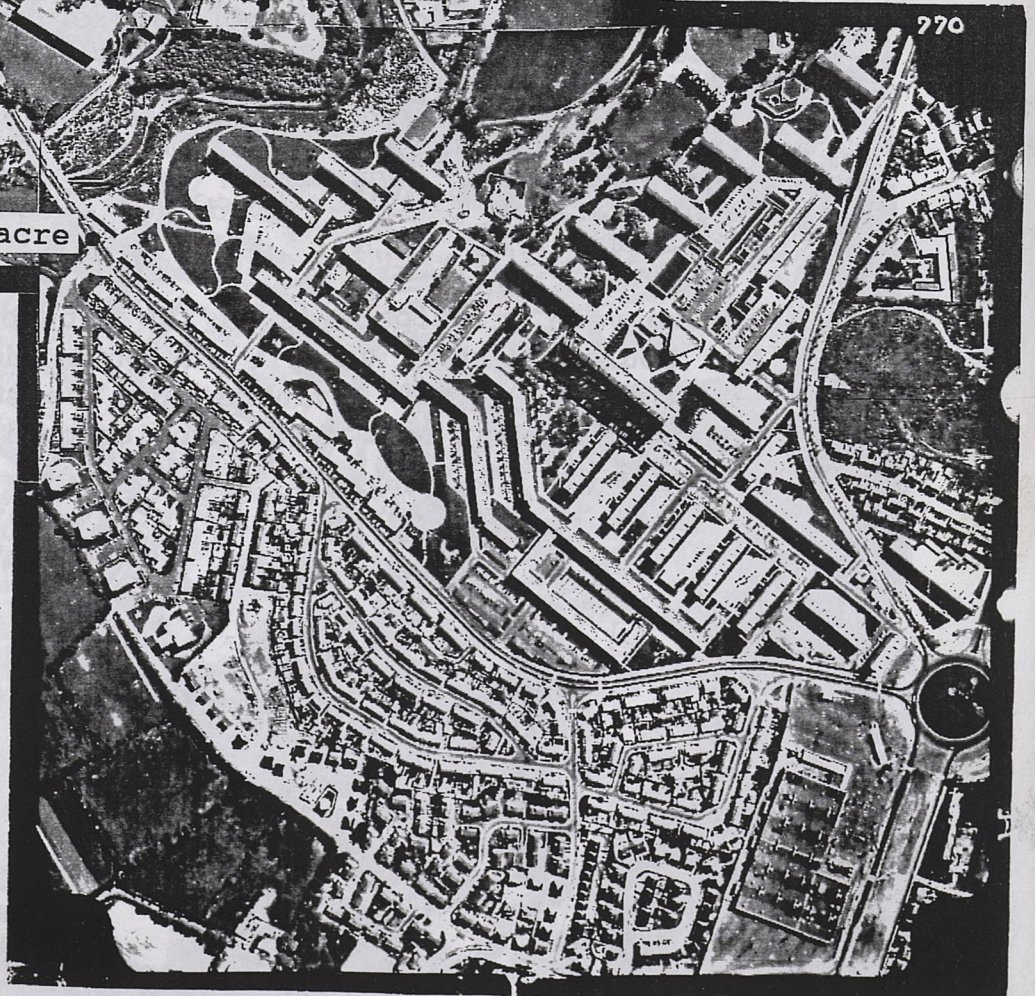
la Chézine

boulevard
Pierre de Coubertin

les Dervallières

boulevard du Massacre

616



770

Cette nouvelle voie devient dans ces années 60 l'amorce du boulevard qui pourrait doubler le réseau des boulevards XIXème, dans cette partie ouest de la ville, un projet de voie rapide (intitulée "Traversées") rejoint ce propos en proposant un contournement de la ZUP Bellevu Nantes-Saint-Herblain pour prendre la direction de Saint-Nazaire.

Sur ce chemin du Massacre, accédant bientôt au statut de boulevard, plusieurs autres groupes sont venus se greffer, leur situation témoigne autant des choix de développement à l'ouest que des opportunités foncières à la fin des années 60.

Le Breil-Malville, douze cents logements, projetés et construits en quatre tranches par l'Office public d'HLM de Nantes, de 1960 à 1966 est des nouveaux pôles d'organisation à l'intérieur de la commune et à proximité de la route de Vannes.

Le groupe Plaisance, construit sur la commune d'Orvault par la société coopérative la Maison Familiale, entre 1962 et 1966, compte presque neuf cents logements, dont près du tiers en accession et est l'autre opération qui tranche sur un tissu constitué principalement de maisons individuelles.

En poursuivant une description rapide des transformations de la ville au début des années 60, il faut noter la construction des mille logements de la Boissière par l'Office public d'HLM de la ville. L'ensemble est situé à proximité du Chêne des Anglais et du Bout des Pavés, passages obligés des boulevards des années 30, occupés dans les années 60 par des lotissements de logements d'urgence. Ce groupe bénéficie de l'ensemble du Petit Port - parc et hippodrome -, la zone sera bientôt marquée par la présence des nouvelles constructions universitaires (campus et équipements). Il faut dès lors noter les transformation radicales qui affecteront le quartier à la fin des années 60, pendant presque dix ans, avec la construction de logements répartis dans sept groupes de taille très variables mais pouvant atteindre

Couverture aérienne 1975

IGN

au nord le Bout des Pavés, le Chêne des Anglais
au sud la Boissière



jusqu'à huit cents logements au Chêne des Anglais.

L'Erdre franchie, plusieurs groupes ont été construits dans le voisinage immédiat de l'usine des Batignolles - dont la présence fonctionnait comme un aimant pour le projet de boulevard - et de l'ancien lotissement du Pin Sec. Le premier groupe dont il faut noter la présence est l'ensemble du Grand Clos, maisons individuelles en bandes construites dès 1958 suivant les plans de Roux-Spitz, ces maisons étant réalisées dans les programmes d'Immeubles Sans Affectation Identifiée, avec des financements du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. La qualité de cet ensemble, géré un temps par la société coopérative la Maison Familiale puis proposé à l'accession à la propriété a été souligné à plusieurs reprises.

Simultanément, quatre cent-soixante logements ont été construits au Pin Sec entre 1953 et 1960 par l'Office public d'HLM de Nantes, les immeubles présentent des gabarits identiques, trois ou quatre étages au dessus du rez-de-chaussée et des niveaux de prestation faibles. Une autre société d'HLM de Nantes, la Société Nantaise d'HLM est intervenue sur ce secteur en construisant deux cent cinquante logements, grâce à l'opportunité qui lui a été donnée d'acquérir les terrains occupés par les cités ouvrières des Batignolles construites, pour une bonne partie, avant la première guerre mondiale et décrites comme largement vétustes dans les années 60. Cette même société construira à une échelle quantitativement plus importante sur un terrain proche de ce site six cent trente neuf logements à la Halvèque, en 1971.

Suivant le déroulement du parcours, la propriété de la Bottière, plus au sud a également été morcelée pour la construction de différents groupes par des promoteurs sociaux déjà cités : l'Office public et la société Nantaise qui entre 1968 et 1972 construisent respectivement treize cents logements et deux cent vingt-sept logements.

Couverture aérienne 1975

IGN

Le Château de Rezé

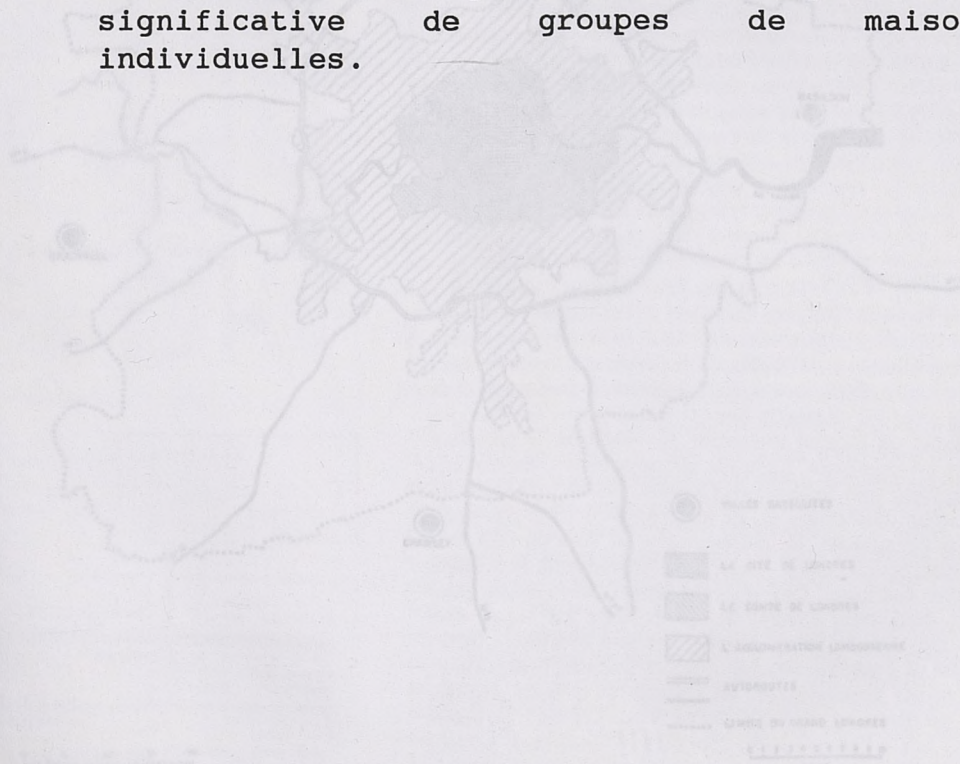


le Château de Rezé

vers l'aéroport

Le développement programmé de la ville par l'implantation de cités résidentielles trouve à la Bottière ses derniers éléments, la zone qui s'étend entre la route de Sainte-Luce et la Loire n'est en effet pas touchée par de grands projets, excepté l'ensemble de HLM de Malakoff qui fait partie de la ZUP Beaulieu-Malakoff, mais n'entre pas dans le secteur analysé ici.

Au sud de la Loire sur les communes de Nantes, Rezé et Saint-Sébastien, les projets ne concernent que très peu le territoire nantais à proprement parler, son étendue est trop peu importante. Par contre le projet du Château de Rezé - écho contrasté à la réalisation de la Maison Radieuse de Le Corbusier - lancé dès 1953, occupe une zone que longeait le projet de boulevard périphérique, mais aucune réalisation de voirie périphérique n'est apparue. Seule la voie qui permet de rejoindre Pornic apparaît rapidement comme un axe à développer. Le destin des communes limitrophes, Saint-Sébastien et Vertou, est de devenir des ensembles de lotissements et permettront l'implantation significative de groupes de maisons individuelles.

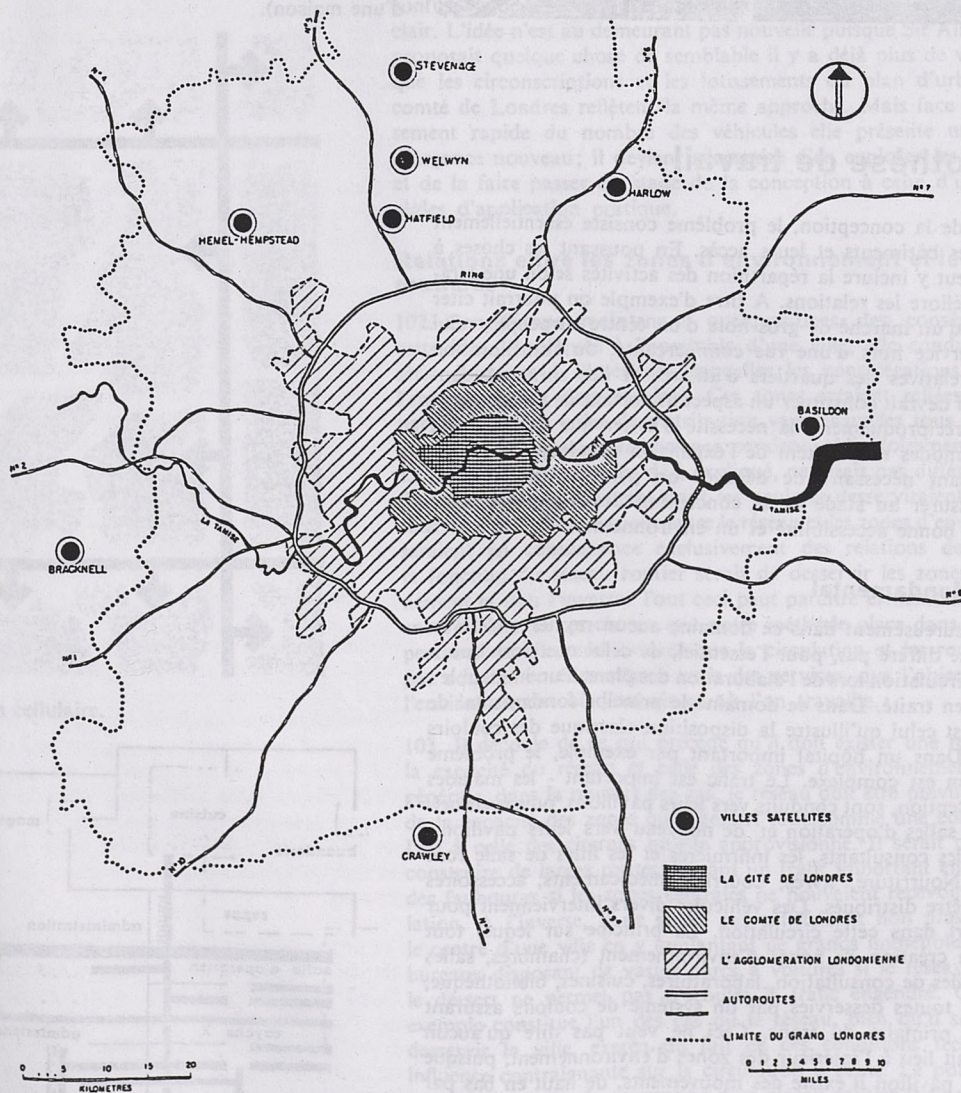


Le développement programmé des installations par
l'implantation de cités résidentielles trouve à
la Bostière ses derniers éléments, la zone qui
s'étend entre la route de Sainte-Luce et la

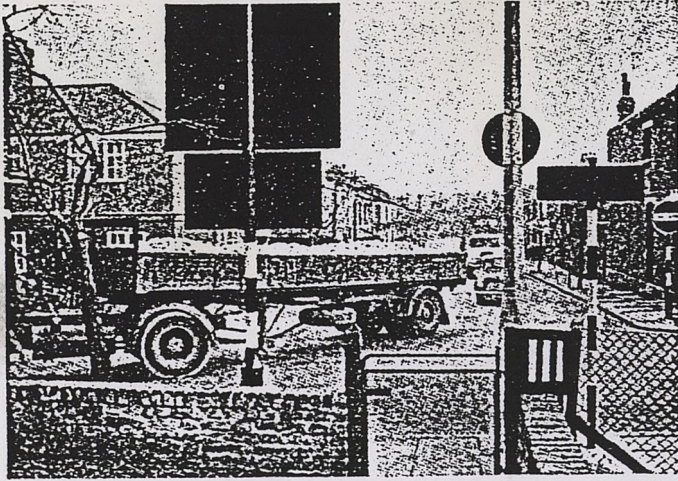


vers l'aéroport

RÉGION LONDONNIENNE



L'automobile dans la ville
 Etude du problème à long terme que pose la
 circulation dans les zones urbaines
 Rapport du Groupe Pilote et du Groupe de Travail
 par le Ministère des Transports de de Grande-
 Bretagne, 1963
 traduction J. M. Leymarie



54. Le principe « d'étalement de la charge » risque de faire passer le trafic par des rues où, du point de vue de l'environnement, la chose n'est pas souhaitable (cette vue est prise de la porte d'entrée d'une maison).

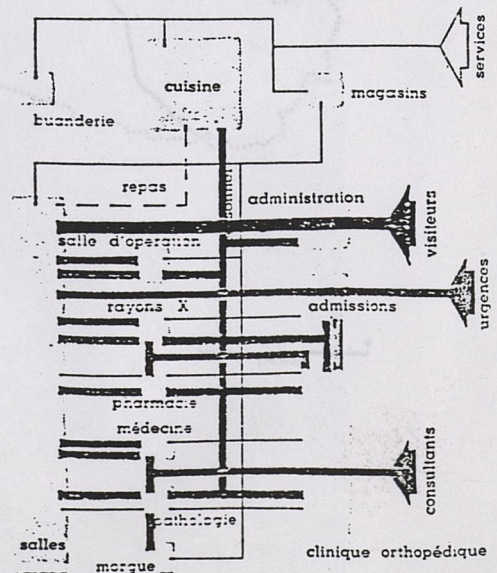
Une hypothèse de travail

99. Au niveau de la conception, le problème consiste essentiellement à rationaliser les bâtiments et leurs accès. En poussant les choses à l'extrême, on peut y inclure la répartition des activités selon une stratégie qui en améliore les relations. A titre d'exemple on pourrait citer le déplacement d'un marché de gros hors d'un centre surpeuplé, celui d'une station-service hors d'une rue commerçante, ou l'amélioration des situations relatives des quartiers d'affaires et des zones résidentielles. Tout ceci devrait constituer un aspect important de l'urbanisme, de même que, réciproquement, la nécessité d'éviter que de nouvelles relations inconfortables ne résultent de l'expansion urbaine. Ceci étant il reste cependant nécessaire de dégager un principe fondamental permettant d'assurer au stade de la conception des bâtiments et de leurs accès une bonne accessibilité et un environnement agréable.

Le principe fondamental

100. Il n'y a heureusement dans ce domaine aucun mystère; c'est un problème qui ne diffère pas, pour l'essentiel, de celui que pose quotidiennement la circulation lors de l'élaboration des plans d'un immeuble - et il est fort bien traité. Dans ce domaine le principe fondamental de la circulation est celui qu'illustre la disposition classique des couloirs et des pièces. Dans un hôpital important par exemple, le problème de la circulation est complexe. Le trafic est important - les malades arrivent à la réception, sont conduits vers leurs pavillons, puis éventuellement vers les salles d'opération et de nouveau vers leurs pavillons. Les médecins, les consultants, les infirmières et les filles de salle font leurs rondes. Nourriture, livres, courrier, médicaments, accessoires divers doivent être distribués. Des véhicules divers interviennent pour une bonne part dans cette circulation. Le principe sur lequel tout se fonde est la création de zones d'environnement (chambres, salles d'opération, salles de consultation, laboratoires, cuisines, bibliothèque, etc...) qui sont toutes desservies par un système de couloirs assurant la distribution primaire du trafic. Ceci ne veut pas dire qu'aucun mouvement n'ait lieu à l'intérieur des zones d'environnement, puisque même dans un pavillon il existe des mouvements, de haut en bas par exemple, mais ils sont contrôlés de telle sorte que l'environnement n'en souffre pas. Si pour quelque raison que ce soit, une circulation dépassant les possibilités de l'environnement tend à se créer, on prend très vite les mesures qui permettront de la réduire ou de la détourner. La seule chose qui ne soit jamais permise, c'est l'ouverture d'une zone d'environnement à un trafic de transit - La traversée d'une salle d'opération par les chariots portant les repas des malades indiquerait une erreur fondamentale dans le graphique d'acheminement.

101. Il n'y a pas d'autre principe à appliquer en matière de circulation urbaine, qu'il s'agisse d'une ville nouvelle construite sur un site vierge



55. Schéma typique de la circulation dans un hôpital.

THEORIES DES ANNEES 50

Si les revues
d'articles
circulation,
raste - de jour
monstré on
depuis 1950

ou de l'aménagement d'une ville existante. On doit y trouver des zones d'environnement agréables - des « chambres » urbaines - où les gens puissent vivre, travailler, faire des courses, flâner et se promener à pied à l'abri des dangers du trafic automobile; il doit exister aussi un réseau routier complémentaire - des « couloirs urbains » - permettant d'assurer la distribution primaire de la circulation vers les zones d'environnement. Ces zones ne sauraient être libres de tout trafic si l'on veut qu'elles soient à même d'assurer leurs fonctions, mais leurs plans devraient permettre d'être sûr que le trafic qu'elles reçoivent convient, en caractère et en volume, aux conditions que l'on vise à donner à l'environnement. Si l'on adopte cette conception, on constate immédiatement qu'il en résulte dans l'ensemble une ville de structure cellulaire consistant en zones d'environnement enchassées dans les mailles du réseau de routes de distribution primaire. L'idée est simple, mais faute de l'admettre, le problème de la circulation urbaine demeure confus, vague et sans objectifs globaux. Si on l'adopte, tout alors devient clair. L'idée n'est au demeurant pas nouvelle puisque Sir Alker Tripp * proposait quelque chose de semblable il y a déjà plus de vingt ans et que les circonscriptions et les lotissements du plan d'urbanisme du comté de Londres reflètent la même approche. Mais face à l'accroissement rapide du nombre des véhicules elle présente un caractère d'urgence nouveau; il devient nécessaire d'en explorer les possibilités et de la faire passer du stade de la conception à celui d'un corps de règles d'application pratique.



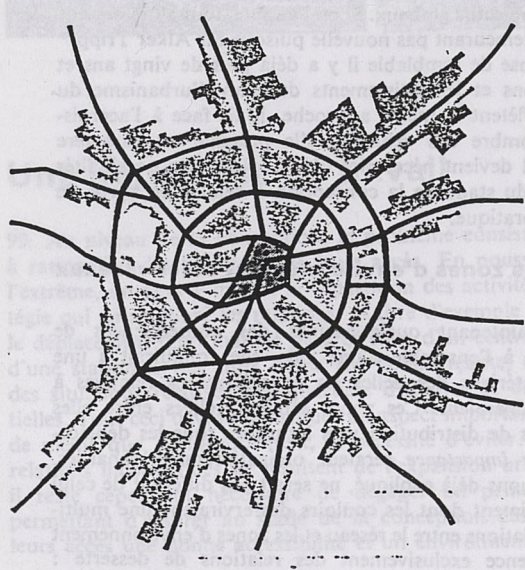
56. La conception cellulaire.

Relations entre les zones d'environnement et les réseaux routiers.

102. Considérons maintenant quelques-unes des conséquences de cette idée. Appliquée à l'ensemble d'une ville, elle conduirait à une série de zones à l'intérieur desquelles les considérations relatives à l'environnement domineraient. Ces zones seraient reliées entre elles par le lacs des voies de distribution vers lesquelles tous les déplacements d'une certaine importance seraient obligatoirement canalisés. Le principe, nous l'avons déjà expliqué, ne serait pas différent de celui d'un gigantesque bâtiment dont les couloirs desserviraient une multitude de pièces. Les relations entre le réseau et les zones d'environnement seraient en conséquence exclusivement des relations de desserte : la fonction du réseau routier serait de desservir les zones d'environnement et non l'inverse. Tout ceci peut paraître élémentaire mais c'est encore l'une de ces choses que notre méthode place dans sa véritable perspective; elle rend évident que la circulation et les routes ne sont pas des fins en elles-mêmes mais des services, que l'objectif réel c'est l'environnement où l'on vit et où l'on travaille.

103. Il découle de ce qui précède qu'il doit exister une relation entre la capacité du réseau et celle des zones d'environnement. En règle générale, dans la plupart des cas, le réseau doit être prévu à la mesure de la capacité des zones qu'il dessert tout comme une conduite d'eau l'est à celle des citernes qu'elle approvisionne. Il serait mal avisé de construire de larges routes attirant un trafic important en provenance des faubourgs si les zones centrales ne pouvaient recevoir cette circulation. A l'inverse, il ne serait pas satisfaisant non plus de rénover le centre d'une ville en y implantant de grands immeubles à usage de bureaux disposant de vastes parcs à voitures si le réseau routier qui le dessert ne permet pas d'écouler le trafic engendré. Ce deuxième exemple constitue l'un des cas où le réseau, bien qu'il soit fait pour desservir la ville, exerce du fait de ces conditions techniques une influence contraignante sur la circulation urbaine. Le point principal, cependant, est que la conception d'un réseau routier et de zones d'environnement fasse apparaître une relation rationnelle, compréhensible et calculable entre la circulation que les immeubles sont à même d'engendrer et celle que les routes peuvent écouler.

* *Town Planning and Road Traffic*, H. Alker Tripp (Arnold, 1942).



- Itinéraires existants ————
- Sections de rocades à construire ————
- Zone construite ————
- Centre ————

57. Plan en toile d'araignée avec ses radiales très marquées. La route circulaire est née de l'idée de détourner la circulation de la zone centrale.

Caractéristiques des réseaux routiers

104. *Structure.* Au cours des quelques vingt années qui viennent de s'écouler on a beaucoup discuté de la meilleure structure à donner au réseau des principales artères dans les villes. Les débats ont été largement dominés par la notion de routes circulaires. Historiquement, la plupart des villes ont vu s'établir un réseau routier de type radial constituant une toile d'araignée plus ou moins symétrique. Le centre de la ville se situe invariablement au centre de la toile, mais ceci mis à part, il se peut qu'il n'y ait aucune relation entre cette forme et les autres concentrations d'activité. La position centrale des quartiers commerciaux et d'affaires (qui sont en général ceux qui engendrent le trafic le plus important), le système routier radial et probablement la présence de la circulation de transit qui ne dispose d'aucune autre possibilité, tout ceci aboutit à diriger sur les radiales une très forte circulation. Ceci explique peut-être qu'on ait cru que l'encombrement du centre était provoqué par la circulation se déversant sur les radiales et que la solution « évidente » ait été de lui faire contourner ce centre. Si l'on met à exécution l'idée de détourner chacune des radiales on aboutit très vite à une route circulaire. C'est ainsi que naquit la « route circulaire » ou « rocade intérieure ». Les routes circulaires *intermédiaires* et *extérieures*, si fréquentes dans les plans d'après-guerre, ont été en partie inspirées par le même désir de soulager le centre et par l'idée que des rocades permettraient de relier entre eux les quartiers extérieurs. Ainsi est née, de l'intuition plus que de l'étude des courants réels de la circulation, la conception de l'anneau et l'idée qui en faisait la solution des principaux problèmes de trafic. La notion d'environnement n'était pas absente de cette proposition puisque les rocades et particulièrement la rocade intérieure étaient censées apporter un « soulagement » au centre là où les encombrements atteignaient leurs points extrêmes. Mais on ne cherchait pas à définir ce « soulagement » ni à établir des normes permettant de juger si le soulagement ainsi apporté en valait la peine.

105. Il semble que dans certains cas ce soit l'intuition qui ait présidé à l'inscription de ces routes circulaires dans le plan, puisqu'un peu plus tard des études « origine-destination » ont été entreprises pour démontrer que leur construction serait justifiée par le trafic qu'elles supporteraient. Ce genre d'enquête donne presque toujours des résultats favorables aux rocades pour la simple raison que toute route nouvelle pratiquée dans une zone très dense attirera les véhicules, comme une tranchée creusée dans un sol humide attire l'eau, justifiant ainsi son existence par la circulation écoulee. Mais si l'on voit les choses de plus haut, sa contribution au soulagement du centre paraît extrêmement incertaine.

106. Il n'en résulte pas pour autant qu'une route circulaire ne puisse jamais faire partie d'un réseau urbain. Nous n'élevons d'objection qu'à l'égard de l'adoption systématique de la rocade. Si le problème se pose dans le cas d'un réseau desservant des zones d'environnement (un couloir desservant des pièces pour continuer notre comparaison avec les bâtiments), on verra tout de suite que la forme du réseau doit dépendre de la disposition des zones, de la nature et du volume de la circulation qu'elles engendrent, des rapports qui existent entre elles ou entre elles et l'extérieur. La structure peut donc comporter un anneau mais on doit laisser s'en dégager la nécessité. En dessinant le réseau, il n'est pas nécessaire et il est même déconseillé de commencer avec des idées préconçues à l'égard des routes circulaires, des tangentes, des routes de dégagement, des raccourcis intérieurs, des routes faisant fonction d'épine dorsale, etc... Toutes ces notions obscurcissent la véritable question technique qui est celle de la répartition du trafic entre les zones construites.

THEORIES DES ANNEES 60

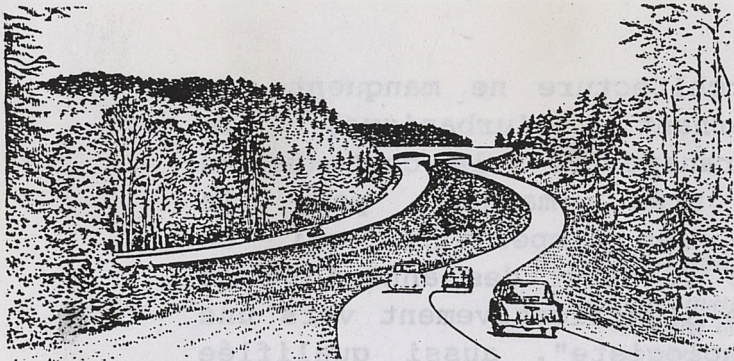
Si les revues d'architecture ne manquent pas d'articles concernant l'urbanisme, la circulation, les transports, le contexte en reste toujours très marqué par la reconstruction et les impératifs qui en découlent. Mais dès le début des années 60 le point de vue glisse significativement vers une "polarisation technologiste", aussi qualifiée "Technotopia" par Françoise Choay (1) qui au delà d'Eugène Hénard classe le rapport Buchanan comme un apport majeur pendant cette période. Ce dernier publié en 1963 en Angleterre est traduit en 1965 et diffusé sous le titre *L'automobile dans la ville* et le sous-titre "Etude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines". Londres devient alors l'exemple de référence.

1963

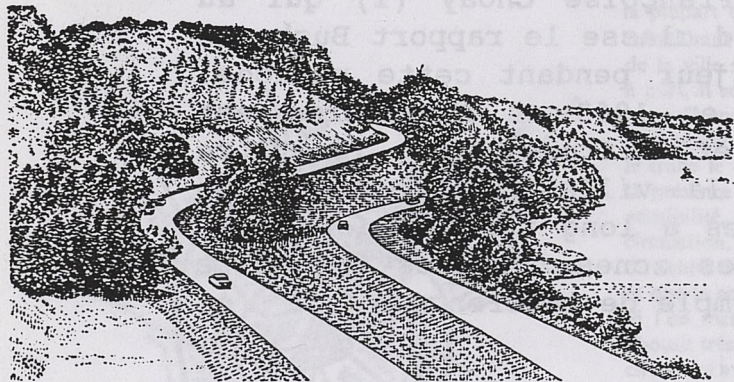
Deux publications sont significatives de cet intérêt pour l'évolution des conceptions autour des questions de transports et de circulation, la première d'entre elles est le numéro spécial consacré par *Architecture d'Aujourd'hui* (AA 110) "Transports et circulations", la seconde est le numéro de la revue *Urbanisme* n°80 où Olivier Guichard, Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, fait le point en introduction à un numéro "Bilan et objectifs" qui analyse et critique l'évolution des procédures depuis la reconstruction.

(1) Choay Françoise, L'urbanisme, utopies et réalités Une anthologie, première édition 1965.

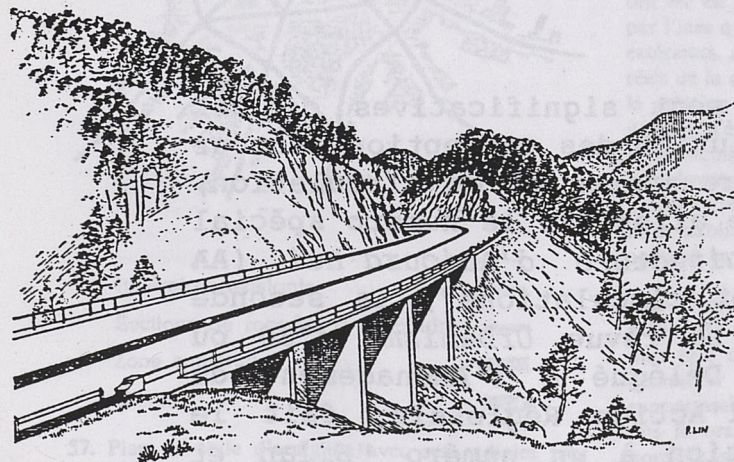
Robert Auzelle : "L'infrastructure routière"



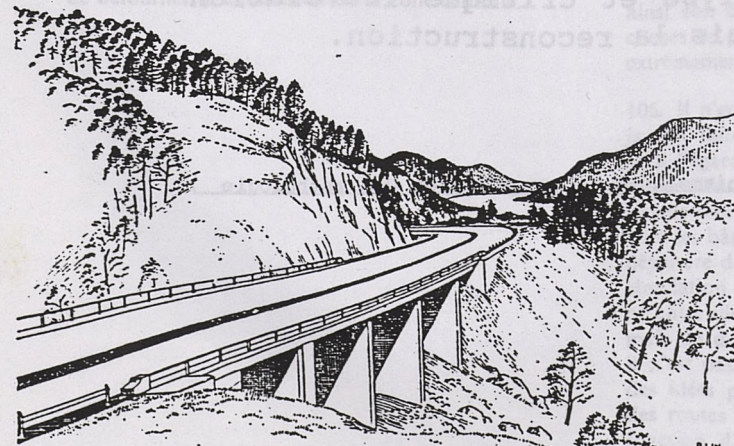
13



14



15



16

— Les impôts spécifiques (en millions de francs, estimation 1962) :

Carburants et lubrifiants auto	6 402
Vignettes	557
Surtaxe sur les voitures de sociétés	36
Taxe sur les véhicules de transport de marchandises	256
Cartes grises, permis de conduire	190
Prélèvement sur le fonds de soutien aux hydrocarbures	80
	<hr/>
	7 521

Soit au total, par an, et pour le parc actuel, un produit fiscal de 11 574 millions de francs, sans parler du produit fiscal du tourisme. Le chiffre correspondant pour 1955 était de 4 600 millions de francs environ. Un simple accroissement de 10 % de la circulation peut augmenter la recette fiscale d'un million de francs (11). En revanche, les dépenses consacrées par l'Etat à l'infrastructure routière sont les suivantes (en millions de francs) :

	Entretien	Investissement	Total
1959	207,64	353,63	561,27
1960	285,56	320,70	606,26
1961	263,94	505,92	770,86
1962	285,51	669,05	954,56
1963	297,69	825,00	1 122,69

Les recettes ne pèsent en définitive que sur les véhicules à moteur alors que la route est banalisée. Il semblerait donc logique de consacrer uniquement ces recettes à la création et à l'entretien d'un réseau spécial affecté à ces véhicules, réseau qui ne doit pas être considéré comme de caractère somptuaire mais d'abord et essentiellement utilitaire. En fait il n'en est rien : l'Etat détourne abusivement 22 % des taxes intérieures sur les carburants qui constituent théoriquement le « Fonds spécial d'investissement routier ». La revue de l'Automobile-Club souligne que : « Depuis dix ans (il a été créé en 1951) cela représente un détournement de 370 milliards d'anciens francs, soit plus d'un millier de kilomètres d'autoroutes et si nous prenons les chiffres de 1961 (7 055 millions de NF de taxes) on aurait pu en construire l'année dernière 370 à 400 km (12). » C'est là que nous retrouvons la nécessité de la spécialisation de l'infrastructure ; seul un réseau d'autoroutes peut assurer la sécurité, le confort et la meilleure efficacité de l'ensemble des transports. Et il faut insister sur le fait que la sécurité résulte essentiellement de la séparation radicale des deux sens de circulation (fig. 13, 14) plus encore que de la suppression des croisements (13). Or jusqu'à présent, cette séparation est, ou est restée, symbolique (un trait jaune sur les chaussées an-

Les quatre croquis ci-contre sont extraits du remarquable ouvrage « Man Made America » (*) qui contient un important chapitre constituant peut-être la meilleure étude publiée jusqu'à présent sur les problèmes et la conception du tracé des voies de circulation automobile.

Les schémas 13 et 14 montrent l'importance de la séparation des deux voies d'autostrade.

Les figures 15 et 16 soulignent l'importance du soin à apporter à l'aménagement du site tout au long de l'autostrade. Le souci de la transformation du paysage en fonction de la voie nécessite une étude qui va au-delà du tracé lui-même. En figure 16, on voit l'intérêt de l'écrêtement d'un obstacle et des possibilités de découverte d'un site masqué dans le tracé de la figure 15.

A. P.

(*) « Man Made America », par Christopher Tunnard et Boris Puskhakov. Yale University Press, New Haven et Londres. Voir notre compte rendu en page 103.

Dans le numéro d'Architecture d'Aujourd'hui "L'infrastructure routière", titre donné par Auzelle, architecte-urbaniste à son article, veut être un plaidoyer pour la construction du territoire et pour la défense de la place de l'architecte dans cette procédure.

Dans une première partie Auzelle cadre le problème et ajoutant les questions aux questions se demande si "l'utopie d'Hénard est-elle susceptible de se réaliser un jour ?" mais surtout : "Que seront les nouveaux modes de propulsion ? Quelle énergie emploiera-t-on dans un proche avenir ? Tout cela ne risque-t-il pas de perturber l'évolution du parc automobile au moment même où de grands efforts doivent être entrepris pour créer enfin l'infrastructure indispensable à son usage ? L'adaptation de la ville à l'auto risque-t-elle d'être périmée avant d'avoir servi ?"

Les quatre principes énoncés reposent toujours sur le choix de la différenciation et de l'adaptation comme notion principale. Mais ce rapport de la route et du territoire préoccupe principalement Auzelle : "A l'échelle du territoire, ce n'est plus l'oeuvre du militaire ni d'ingénieur quant aux grandes lignes, mais oeuvre d'économiste d'abord, d'urbaniste ensuite pour l'insertion dans le paysage, d'ingénieur enfin pour la technique routière ; soulignons le rôle de l'architecte dont les recherches d'ordre plastique doivent contribuer à embellir la route et à mieux l'inscrire dans son contexte naturel. A une répartition nouvelle des activités du pays et de la population doit correspondre un réseau routier différent ; et ce dernier étant à son tour promoteur d'activités nouvelles ; il est en définitive l'élément le plus actif d'une politique d'aménagement du territoire."

Schémas de voies de circulations, photographies d'un "nouveau paysage urbain" illustrent cette nouvelle échelle de l'intervention territoriale avant d'aborder cette question des rapports de "la route et l'agglomération". La critique de l'extension en tache d'huile prend en compte les conséquences pour la circulation : "A l'intérieur de ces régions urbaines, les déplacements de population constituent des phénomènes de masses qui intéressent tous les

Robert Auzelle : "L'infrastructure
 routière"



27

LE NOUVEAU PAYSAGE URBAIN.

Prise de possession du site urbain par un élément nouveau, la voie de circulation. Quelques exemples d'ouvrages d'art, échangeurs, croisements, etc., dont la complexité et l'ampleur dominent dès à présent la ville.

27. Autoroute de Kansas-City.

28. Vue aérienne de l'autoroute d'Hollywood montrant, au centre, les quatre niveaux de circulation.



31

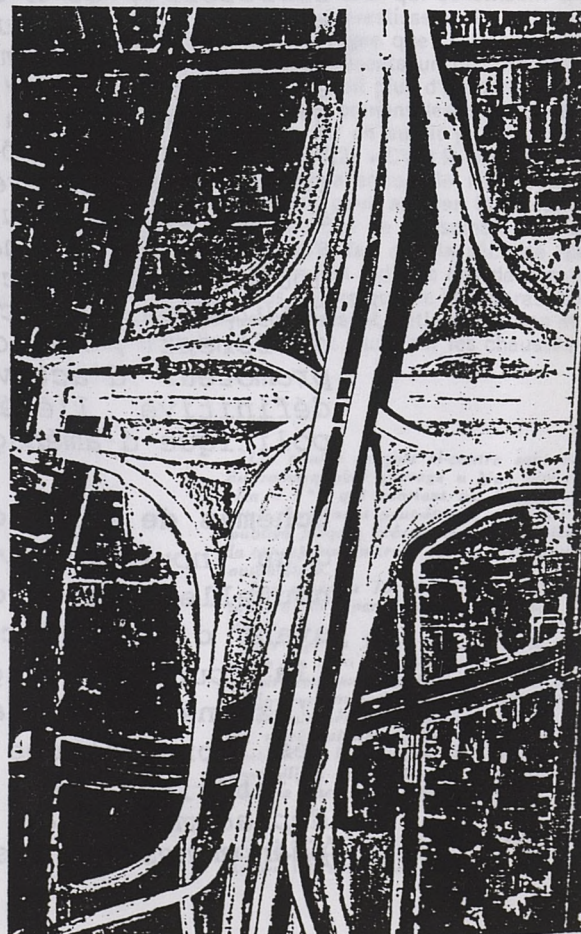
Document Kokusai Kenti ku.

29. Autoroute à Oakland, Californie. Croisement à niveaux multiples.

30. Les Etats-Unis ont entrepris un programme général de 41 000 miles d'autoroutes dans tout le pays (65 000 km). Elles traversent les rilles grâce à des voies à plusieurs niveaux de circulation.

31. Un secteur du nouveau Moscou. Réseau routier largement conçu en attente de son trafic. Les voies de circulation sont conçues en prévoyant de larges réserves d'espaces permettant de répondre à l'accroissement de la circulation pendant au moins vingt ans.

28



48

moyens de locomotion. (...) En ce qui concerne la route, des phénomènes annexes et épisodiques viennent compliquer à certains moments l'écoulement des flux et reflux quotidiens." Pour Auzelle des recherches doivent être entreprises pour bien quantifier et qualifier les choix d'aménagement des villes européennes qui ne peuvent pas prendre pour modèle universel l'évolution de la ville américaine, et ceci avant de critiquer sévèrement la situation du début des années 60 dans une conclusion acerbe.

"Nous avons eu trop souvent l'impression d'assister à ce spectacle navrant : des autoroutes calquant leurs tracés sur des routes nationales existantes ; un ordre d'urgence de réalisation des travaux influencé par la nécessité de satisfaire au trafic actuel ou par le souci de rentabilité immédiate, conséquence de la notion de péage, ou bien encore par la personnalité des élus ; des réalisations isolées et clairsemées, sans efficacité réelle et qui bien souvent apportaient un brusque afflux de véhicules dans des sections inaptées à les écouler ; de jeunes ingénieurs condamnés à réaliser les projets dépassés de leurs prédécesseurs ; une déviation par ici, une éventration par là, conçues quinze ou vingt ans plus tôt, mais enfin financées, qu'il fallait se hâter de réaliser pour ne pas perdre les crédits, alors que personne ne croyait plus à l'intérêt de cette médecine et que souvent les municipalités s'y opposaient à juste titre ; des crédits répartis par département, ce qui donnait à la même route nationale des caractéristiques différentes suivant les conceptions du technicien départemental et les dates de réalisation ; ces mêmes crédits, distribués parcimonieusement, suivant l'importance des préfectures, ne permettant pas d'apprécier les travaux en fonction de leur utilité réelle dans le cadre d'un grand dessein."

C'est bien de ce "grand dessein" qu'il s'agit et qui prend clairement le nom d'aménagement dans le dernier paragraphe de cet article.

Dans *Architecture d'Aujourd'hui* Auzelle dénonce la "réglementation surannée", dans *Urbanisme* Olivier Guichard, alors Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Aménagement Régional avant d'assumer des fonctions ministérielles, veut

Architectures d'Aujourd'hui n°110
spécial Transport et circulation

proposer une nouvelle "politique de l'espace économique, social et culturel" comme "une nécessité de la conscience et un objet de notre volonté". Cette nécessité trouve sa source dans l'évolution économique et démographique de la France depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Guichard avoue l'incapacité de l'administration à juguler ce phénomène, il annonce la réforme du 14 février 1963 comme une nouvelle articulation entre les perspectives globales et les décisions et réalisations du terrain. La Délégation à l'Aménagement du Territoire devient alors le "lien indispensable entre le niveau de la conception et celui de l'exécution" ainsi que le lieu de la confrontation des perspectives à long terme et des décisions à court terme, la question du temps, de son échelle devient un motif central non explicité.

Dans le cadre de ce numéro d'Urbanisme "Bilan et objectifs", Gérard Dupont analyse l'évolution de la construction et de l'urbanisme depuis 1950, année d'achèvement du premier Plan de Modernisation et d'Equipement ou "plan Monnet" qui s'est soldé par un déficit en logements que l'auteur résume ainsi "Avec le premier Plan, prend fin l'ère des rationnements et des grandes pénuries, sauf celle du Logement", le début des années 50 est l'heure de la recherche exacerbée de terrains à bâtir puis, pour la "Puissance Publique", le moment de mettre en chantier la réflexion pour l'étude de "plans d'urbanisme conçus de façon moderne" suivant une réglementation qui résulte de la loi d'urbanisme de 1943 réformée en 1958. La différenciation entre le nouvel et l'ancien urbanisme repose selon l'auteur sur l'adaptation aux conditions de la propriété foncière.

Les projets de plan définissent eux deux catégories d'analyse :

- les plans directeurs, à grande échelle, définissant des principes et une trame, dans une perspective de réalisation de quinze ans environ,
- les plans de détail, au 1/2000° qui concernent un secteur limité, ont des objectifs à court terme.

Des instructions émises par le Ministère de la Construction en 1960 précisent les méthodes, où l'on retrouve des généralités énoncées par Auzelle. Ces instructions posent trois principes essentiels : l'établissement préalable d'un diagnostic ; une équipe associant les collectivités locales, les services des administrations concernées, les techniciens qualifiés contribuera à élaborer le plan qui reste malgré tout l'oeuvre de l'homme de l'art ; la consultation du public est la dernière étape de cette méthode.

L'évolution de la politique des grands ensembles n'est pas indifférente à cette question de politique urbaine et d'aménagement du territoire, la possibilité de création des Zones à Urbaniser en Priorité par le décret du 31 décembre 1958 devient une ouverture pour Dupont qui y voit *"la première étape d'un programme à long terme de rajeunissement des structures urbaines"*. L'auteur aborde ensuite la question du *"Contrôle de l'extension des villes"* qui se résume pour lui au contrôle des autorisations de lotissements privés avant de cerner *"La reconquête des quartiers centraux"* et de résumer en conclusion l'évolution des principes qui après avoir prôné ordre, rigueur dans la lignée de la Charte d'Athènes iraient vers un assouplissement.

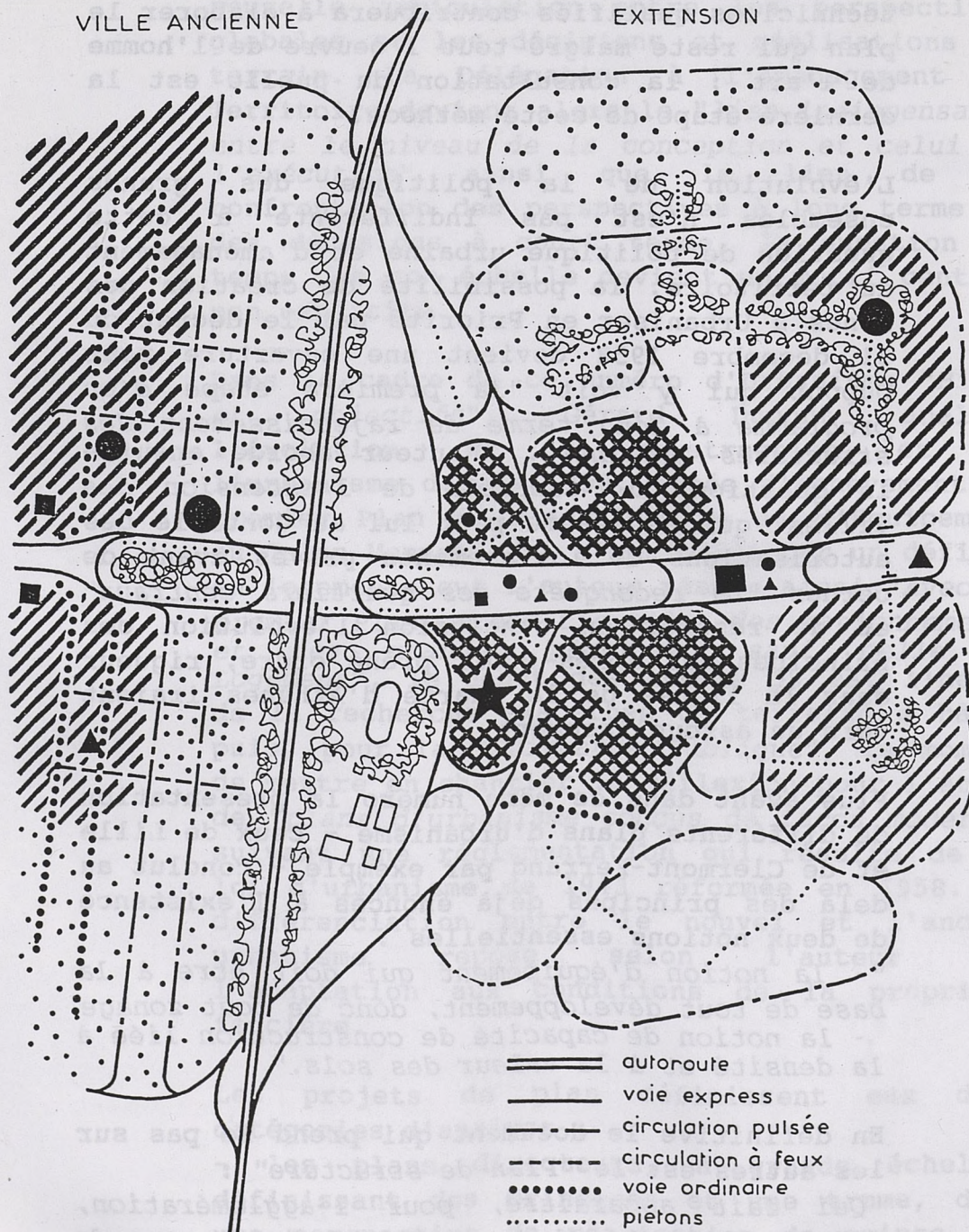
Plus avant dans ce même numéro la présentation de différents plans d'urbanisme - ceux de Lille et de Clermont-Ferrand par exemple - conclut au delà des principes déjà énoncés à l'existence de deux notions essentielles :

*"- la notion d'équipement qui doit être à la base de tout développement, donc de tout zonage
- la notion de capacité de construction liée à la densité et à la valeur des sols."*

En définitive le document qui prend le pas sur les autres est le *"Plan de structure"* :

"Qui fait apparaître, pour l'agglomération, l'état actuel des communications et de viabilité, ainsi que leurs extensions prévues. Seuls sont figurés les équipements principaux qui commandent la mise en état de viabilité des différents secteurs. Les caractéristiques de

Urbanisme n°80
René Magnan "L'éruption urbaine"



ces réseaux doivent être déterminées pour pouvoir répondre aux besoins de l'agglomération pour une période d'au moins quinze ans. L'indication de certaines densités, ou tout au moins du volume de population que chaque secteur desservi peut recevoir, et doit donc figurer dans le l'étude du schéma d'équipement."

La terminologie technocratique va prendre de plus en plus le pas dans l'expression des problèmes et l'élaboration des solutions, en témoigne l'article de René Magnan, ingénieur des Arts et manufactures et architecte DPLG, dans le numéro 87 d'Urbanisme publié en avril 1967 qui prend pour titre "L'éruption urbaine - Introduction à une urbanologie prospective". L'analyse des liaisons que toute agglomération se doit d'établir avec les autres composantes du territoire repose sur la description des autoroutes "dispositifs les plus adaptés à l'utilisation optima des automobiles" et de leurs "parallèles" urbains les voies express, autoroutes aux caractéristiques moins rigides qui doivent permettre "des débits horaires importants, ce qui se produit à une vitesse moyenne de 42 à 50 km/h" et "des échanges faciles entre divers quartiers relativement peu éloignés". Pour conclure Magnan précise que "l'ensemble des voies express continues peut constituer un véritable réseau de circulation à sens unique capable, en principe, de desservir tout un territoire sans croisements, ni ouvrages à plusieurs niveaux. C'est le principe de la circulation en Y."

A ce discours fait écho quelques mois plus tard (Urbanisme n°89, 1965) un article développant le fonctionnement des autoroutes de dégagement soulignant que "les autoroutes ne sont pas sans poser aussi de redoutables problèmes à leur aboutissement dans les métropoles. Les autoroutes de dégagement, conçues pour faciliter la sortie des citadins, servent également aux migrants habitant loin du centre et drainent vers la grande ville les marchandises et la clientèle nécessaire à sa vie économique." Mais ceci ne va pas sans la mise en place de toute une infrastructure puisque "la pénétration des autoroutes jusqu'au centre ne peut, à elle seule, garantir le bon fonctionnement du réseau primaire intra-urbain, un ensemble de mesures cohérentes est

indispensable, portant sur tous les modes de transport et leurs installations terminales. Seule une étude globale de transport permet d'étudier les investissements à préconiser cette étude portera aussi bien sur les échanges entre la métropole et son environnement que sur les déplacements internes à l'agglomération."

Cette étude sur les transports qui se conclut par la nécessité de développer des complémentarités dans les conceptions prend une option claire de valorisation des centres en précisant :

"Il est donc raisonnable d'admettre qu'en France, où la qualité de l'environnement des centres existants est exceptionnelle, la conception du centre unique est valable pour toutes les agglomérations allant jusqu'à 400000 habitants environ.

On peut même prétendre que la ville polynucléaire n'existera jamais, car la notion de centre est indissociable de celle de ville et plusieurs centres ne sont concevables que dans le cadre d'une Région urbaine dépassant largement le million d'habitants. (...)

Le centre est donc une réalité sur laquelle il faut s'appuyer et la desserte convenable du centre l'objectif prioritaire de toute étude de transport."

L'année suivante (Urbanisme n°93, 1966) c'est le chapitre "Rendre la ville plus fonctionnelle" de l'article " " qui aborde la question de l'aménagement de la circulation urbaine dressant un portrait de l'attitude de la société de la fin des années 60 :

"1° Les problèmes de la circulation urbaine nous obnubilent et ils ont tendance à éliminer tous les autres. Ils sont aisément identifiables mais les solutions à leur apporter sont encore à trouver.

<L'automobile tue la ville>, dit-on. Pour que ce fait ne s'accomplisse pas, toute intervention importante dans l'organisation du réseau routier devra s'appuyer sur une analyse sociologique des migrations et de leur raison."

Des questions concernent le développement de l'usage de la voiture : "Envisage-t-on que l'idéal de la circulation dans une ville est de permettre à chacun d'utiliser au maximum sa voiture particulière ; ou bien de faciliter les relations entre les différents pôles urbains au moyen des transports plus rentables, même s'ils sont moins souples ?"

Par contre les propositions sur la hiérarchisations des voies prennent une option différente : "La voie à circulation rapide ne doit en aucun cas traverser des quartiers existants, ou lacérer le centre. La distribution des voies de ce type ne devrait donc être décidée qu'après une étude sociologique sérieuse des déplacements urbains."

Un avenir radieux ?

Les années 60 sont les années de la "prévision" et de la "prospective" et le sujet est souvent la ville des années 80, un article de Jean Winghart, ingénieur des Ponts et Chaussées, diplômé de l'Institut d'Urbanisme de Paris veut donner une image de "La ville occidentale en 1985". Le propos ne manque pas de saveur. L'auteur construit son argumentation sur une analyse des tendances constatées en 1965, un regard sur les caractères transposables de la ville américaine et essaye de construire une synthèse "en y incorporant les conclusions des Sociologues sur la vie des hommes en 1985".

Phénomène urbain et phénomène automobile sont associés dans l'analyse de la situation, ces deux tendances sont irréversibles, Winghart souligne : "il faudra un jour sans doute assez prochain "réconcilier l'auto et la cité" ; il n'est plus possible désormais de se résigner aux embouteillages monstrueux comme à une fatalité ; l'urbanisme moderne exige au contraire - et permet en même temps comme nous allons le voir par les réalisations américaines - de concevoir les villes en fonction des moyens de circulation rapides, qu'ils s'appellent autoroutes urbaines ou métro. Nos villes doivent s'adapter à l'automobile et il serait vain d'espérer l'inverse.

Le rapport Buchanan en Angleterre et l'administration des Ponts et Chaussées en France commencent à envisager comme probable la création d'autoroutes au sein même de la masse habitée, et cette tendance pour les vingt années qui suivent est une des plus sûres de celles que nous allons avancer." L'auteur rejoint ici les conceptions plus anciennes du passage obligatoire par le centre.

L'article aborde néanmoins la question des nuisances et particulièrement de la pollution,

celle des coûts de l'extension des villes et du goût persistant pour l'habitat individuel.

Le tableau que l'auteur dresse de la ville américaine en 1965 met d'abord en avant la présence de l'automobile qui "a tellement imprégné la civilisation américaine qu'elle a entraîné la création d'institutions typiquement américaines (motels) ou inconnues en Europe (restaurants drive-in, cinémas et même lieux de culte drive-in)". La caractéristique soulignée dans un deuxième temps est la faible densité qui s'accompagne d'un fort contraste entre les banlieues et du centre restreint : "La dépréciation du centre a créé des moins-values importantes pour les revenus fonciers des municipalités américaines qui ont réagi en essayant de revaloriser ces derniers. Cette revalorisation consiste à permettre aux usagers motorisés de pénétrer jusqu'au centre et d'y stationner, d'où la réalisation d'un réseau d'autoroutes urbaines venant tangenter le centre, associé à un système de parking payant très développé."

Le développement de ces banlieues, si bien adaptées à l'automobile, ne va pas sans production d'espaces désorganisés, le processus est ainsi décrit : "la construction d'un échangeur routier entraîne généralement l'arrivée d'une usine, puis de logement de cadres et d'ouvriers, puis d'un shopping-center, de quelques stations-service de différentes compagnies et de quelques églises parmi la multitude si typiquement américaine des cultes. Le tissu urbain se propage ainsi, lâche et mal hiérarchisé, autour d'un squelette autoroutier et des jointures que sont les centres secondaires fondés autour des échangeurs."

C'est donc bien une organisation de la voirie urbaine autour des autoroutes, la première voie est la rocade qui ceinture le centre d'affaires, puis des autoroutes permettent de rejoindre les rocades externes. Les choix des tracés tenteraient alors "de supprimer des zones de taudis, des zones médiocres, ou des zones de faible valeur économique".

La synthèse prospective conclut que "pour les vingt années à venir, nous sommes condamnés au progrès et à l'effort". Pour l'évolution urbaine, Wihart insiste "Qu'on le veuille ou non, la base de la solution sera le réseau d'autoroutes urbaines déjà vu dans les villes américaines."

L'exemple américain reste la référence unique et les visions du futur prennent des formes multiples : "Climatisation automatique, télévision dans toutes les pièces, branchement sur le télévisiophone des super-marchés qui livreront tout à domicile seront devenus les formes courantes de confort et des instruments de libération de la population féminine." On peut toujours rêver.

Pourtant des signes de frémissement apparaissent, le second numéro d'Urbanisme publié en 1968 devient alors un jalon dans l'évolution de cette réflexion. Lanfranco Virgili alors Secrétaire Général de la SFU, résume la manière dont "Mai 1968" doit se trouver sa place dans l'urbanisme :

"Le souffle extraordinaire venu de l'Université, avec tant de richesse et de générosité, rend encore plus évident le décalage entre l'aspiration fondamentale à décider de son sort d'une Société en pleine évolution et l'urbanisme centralisateur d'avant mai 1968."

Principes et études

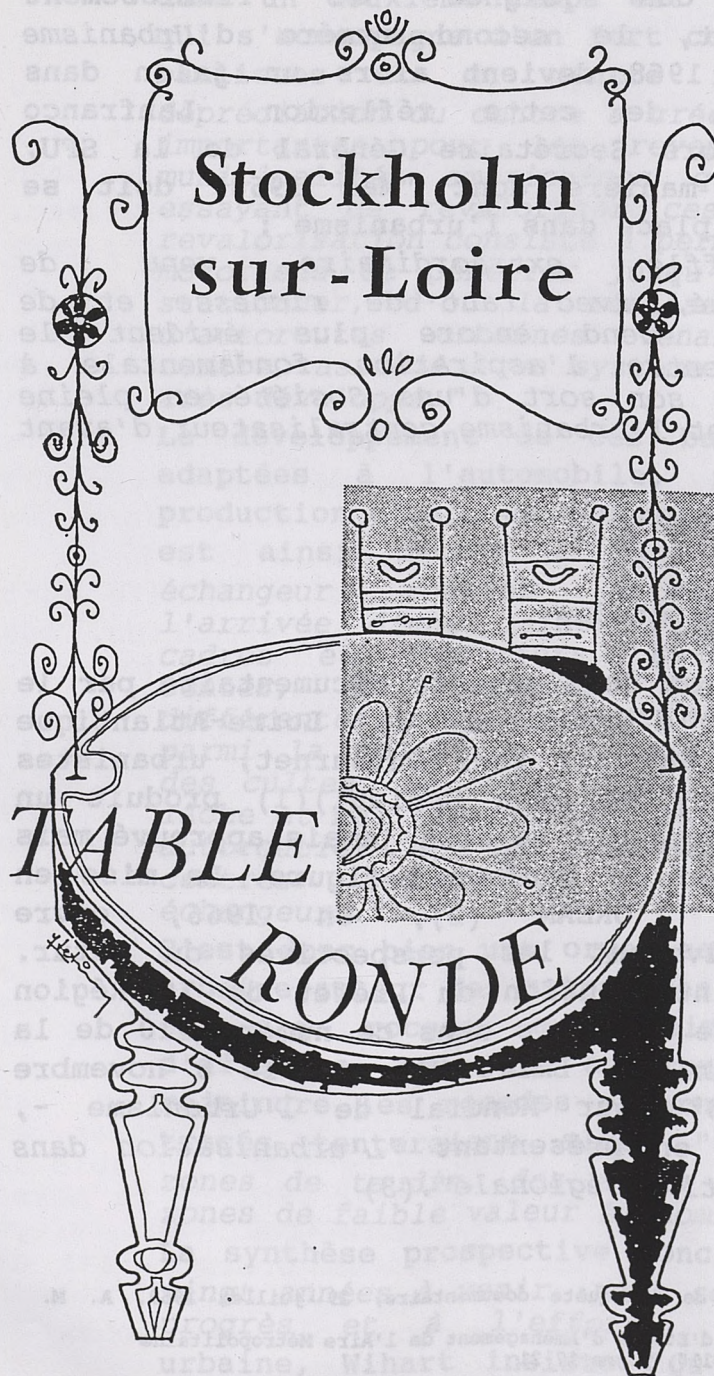
La conclusion de l'enquête documentaire par le Groupement d'Urbanisme de Loire-Atlantique (urbaniste en chef Paul Dufournet, urbanistes Michel Marty et Jean Denieul)(1) produit un plan directeur qui ne sera jamais approuvé mais où le projet de boulevard figure. La mise en place de l'OREAM (2), en 1966, ouvre significativement les perspectives du futur. Témoin l'intervention du Préfet de la Région des Pays de la Loire dans ce numéro 110 de la revue *Urbanisme*, Emile Vié qui le 8 novembre 1967 - 18^e Jour Mondial de l'Urbanisme -, intervient en présentant "*L'urbanisation dans la perspective régionale*".(3)

(1) Conclusion de l'enquête documentaire, 29 juillet 1959. A. M. Nantes

(2) Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine

(3) *Urbanisme* n°110, pages 17-21

Nantes réalité
février 1967



LA Métropole Nantes - Saint-Nazaire est sur le grill. On la tourne et retourne en tous sens. On l'examine sous tous ses angles, et les études se superposent. Il est encore beaucoup trop tôt pour savoir les décisions qui seront prises à la suite de ces rapports officiels, semi-officiels, ou privés. Mais, justement, puisque les dés sont encore loin d'être jetés, nous pensons qu'il est intéressant de faire connaître, sur quelques points

Pour Vié, représentant de l'administration centrale, l'aménagement urbain est la première étape de l'aménagement du territoire, et dans les Pays de la Loire les caractères principaux du déséquilibre sont parfaitement représentés. Il insiste : *"les villes de la région sont, en effet, à peu près toutes vétustes et inadaptées"* mais les différents moyens mis à la disposition de l'administration pour gérer cette question urbaine lui semblait jusque là peu appropriés : mise à disposition d'un fonctionnaire, études conduites par des bureaux d'études comme la Société d'Etude et de Mathématiques Appliquées. Avant la création de l'Organisation d'Etude et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine, qui concerne les deux villes de Nantes et Saint-Nazaire, qui fonctionne depuis le 20 mai 1966, cette opportunité semble logique dans la mesure où dans le cadre du V° Plan, *"le rapport régional commençait à prendre position sur les problèmes d'armature urbaine"*. Les tâtonnements sont, pour Vié, inhérents au développement des plans d'urbanisme et le moment du passage aux réalisations est particulièrement délicats car *"rien ne sert d'élaborer des plans d'Urbanisme des plus brillants s'il s'avère impossible de les réaliser."*

Plus proche des préoccupations locales, une revue *Nantes Réalité* -proche de la Chambre de Commerce -, exprime dans le numéro de février 1967 ses questions dans plusieurs articles *"Nantes fait peau neuve"* ou *"Stockholm sur-Loire"*. Dans ce dernier article Michel Chauty, sénateur-maire de Saint-Herblain, Jean-Yves Deltombe, un architecte et trois représentants du "Commerce" échangent leurs points de vue, après un voyage en Scandinavie, sur l'avenir de la ville de Nantes.

L'ouverture de l'article, qui pose pourtant le développement comme un progrès, est très significatif : si Stockholm doit être reconnu comme un exemple d'urbanisme commercial, des précautions doivent être prises *"si l'on ne veut pas voir alimenter les troupeaux de beatnicks tristes, tels qu'on les rencontre sur les trottoirs de Stockholm, malgré les efforts tentés en leur faveur."*

Nantes réalité
février 1967

Le 28 octobre 1961 s'ouvrait à Nantes, rue des Chalâtres, le premier Super-Marché Suma.

Il devait être suivi de près, le 31 janvier 1962, par celui de la place Zola et déjà s'esquissaient les idées de base retenues pour l'implantation de ses magasins par la Société des Super-Marchés Doc, filiale des Docks de France, déjà implantée dans la région nantaise avec ses succursales Doc.

Ces idées étaient basées sur l'observation des phénomènes suivants :

- Le centre des villes s'engorge ;
- Le logement éclate vers la périphérie des villes ;
- La motorisation s'accélère ;
- Le consommateur a besoin d'assortiments plus vastes ;
- Le consommateur veut pouvoir en

Partant de là, l'implantation de chaque Suma est décidée en fonction d'une étude de marché. Celle-ci se fait en trois phases :

— La seconde ne se réalise que si la première est valable. Elle consiste à rechercher et à localiser des emplacements ou des terrains intéressants, dans les secteurs retenus.

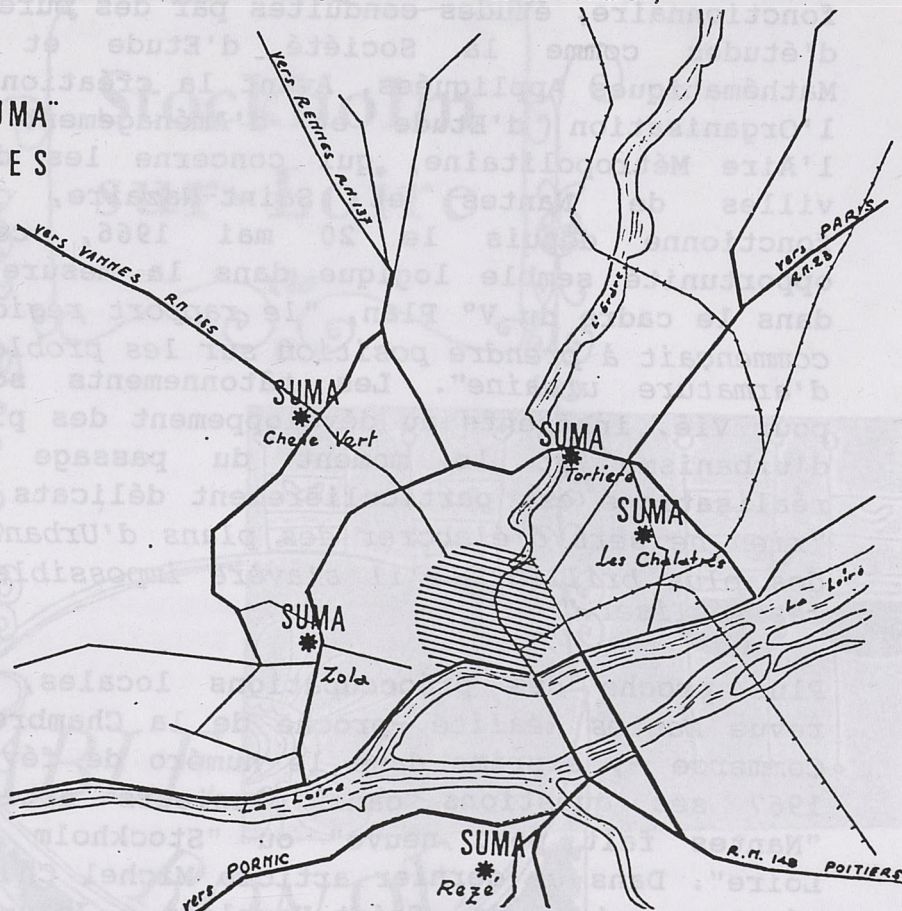
— La troisième est l'étude de la clientèle potentielle : on détermine une zone de «chalandise», qui sera en fait, la zone d'attraction immédiate du futur magasin.

Interviennent dans cette étude :

- a) le nombre d'habitants de la zone ;
- b) la distance maximum que devront parcourir les consommateurs ;
- c) le pourcentage de clients piétons et en voitures ;

LES "SUMA"
A NANTES

Yves Langlois



un même lieu trouver le maximum des produits dont il a besoin ;

La réponse de la Société des Super-Marchés Doc à ces problèmes est :

- Magasins de grandes surfaces, 600 à 1.200 m² ;
- Toute l'alimentation vendue sous un même toit en libre-service ;
- Emplacement périphérique ;
- Vastes parkings.

Les cinq Suma actuels répondent le mieux possible à ces principes, les

— La première consiste à délimiter des régions ou des zones auxquelles il est possible de s'intéresser. Il faut recueillir divers renseignements concernant la population, la concurrence, la topographie... Ce travail se fait sur plans.

Suma en préparation seront conçus dans le même sens.

d) les dépenses moyennes alimentaires, compte tenu de l'assortiment de produits offerts ;

e) l'évolution urbanistique ;

f) le réseau routier ;

g) les magasins concurrents ;

Tous ces éléments collectés sur cartes permettent d'estimer le potentiel du marché et de calculer un pourcentage probable d'attraction sur ce potentiel, ce qui donne en définitive une prévision de chiffre d'affaires annuel.

Cette prévision de chiffre d'affaires, rapprochée des coûts de construction, d'aménagement et d'équipement, permet de fixer les caractéristiques du magasin, de manière à en faire un instrument à la fois rentable et efficace.

Ainsi naissent les «Suma».

Raisonnement réservé sur les possibilités de prévoir à longue échéance, l'unanimité se fait pourtant sur le caractère commun des questions qui doivent se poser autour du phénomène qualifié de majeur : "la motorisation de l'individu".

Le dialogue est éloquent.

"Jean-Philippe Decré - Pour éviter l'engorgement du centre, il y a deux solutions possibles : ou bien son abandon progressif au profit de la périphérie (cela s'est vu aux Etats-Unis) ; ou bien son remodelage systématique, comme à Stockholm.

Claude Decré - Il y en a même une troisième : l'aménagement de la périphérie et du centre dans un développement réciproque et harmonieux. C'est à cette dernière solution que s'est ralliée la Chambre de Commerce de Nantes."

Après des digressions sur l'évolution des moyens de transport, de l'hélicoptère "qui sera courant dans l'avenir", le trottoir roulant, l'aérotrain et l'aéroglesseur sur la Loire, Michel Chauty rappelle : "Mais la route restera, malgré tout, la plus importante des voies de communication. A nous d'en faire à l'exemple de la Suède, une voie rapide et facile, nous seulement pour décongestionner le centre, mais pour maîtriser la concentration urbaine."

L'avenir serait alors un vaste ensemble urbain organisé autour des deux pôles de Nantes et Saint-Nazaire et des cités souvent dites "artificielles" entre les deux villes. Ce projet donne lieu à une formalisation hiérarchisée de l'urbanisme commercial, c'était sans compter sur l'engouement pour les "grandes surfaces" pourtant un article "Les SUMA à Nantes" aborde cette question célébrant les ouvertures successives depuis 1961 des Super-Marché SUMA. La carte des implantations montre bien le rapport étroit entretenu avec le réseau routier, ce que Yves Langlois, auteur de l'article souligne dans son texte.

Le numéro 110 d'*Urbanisme* centré sur les "Etudes Urbaines" présente une monographie signée du maire de Nantes, André Morice, maire depuis 1965, et des services techniques. La représentation de la structure urbaine dresse un portrait qui permet d'entrevoir l'absence de perspectives globales pour l'ensemble de l'agglomération. Les développements sur la

voirie transversale (les Traversées) montrent l'impérieuse nécessité de passer par le centre ancien. Les deux couronnes dessinées sont bien sûr les boulevards du XIXème et l'amorce de celle générée par la voie qui coupe la ZUP, longe les Dervallières, puis le Champ de Course.(1)

Cette première représentation est complétée par un schéma qui amorce un réseau de voies rapides : "La Municipalité, qui a bien conscience de l'importance vitale de la question des circulations, s'emploie, aux côtés du ministère de l'Equipement, à rechercher les moyens de faire face à cette tâche énorme et aux conséquences financières qui en découlent pour la collectivité locale.









Le problème urgent est d'ouvrir de nouvelles radiales vers le centre de la ville. Mais les difficultés sont considérables lorsqu'il faut ainsi percer le précieux tissu du coeur de la Cité. Il paraît actuellement acquis que l'agglomération nantaise devra comporter quatre autoroutes de dégagement formant une croix nord-sud et est-ouest sensiblement différente des grands axes urbains évoqués plus haut. Plus tard une bretelle directe frôlera Nantes au nord, sans y pénétrer, pour assurer les relations de Paris et l'est de la France avec Saint-Nazaire et Lorient.

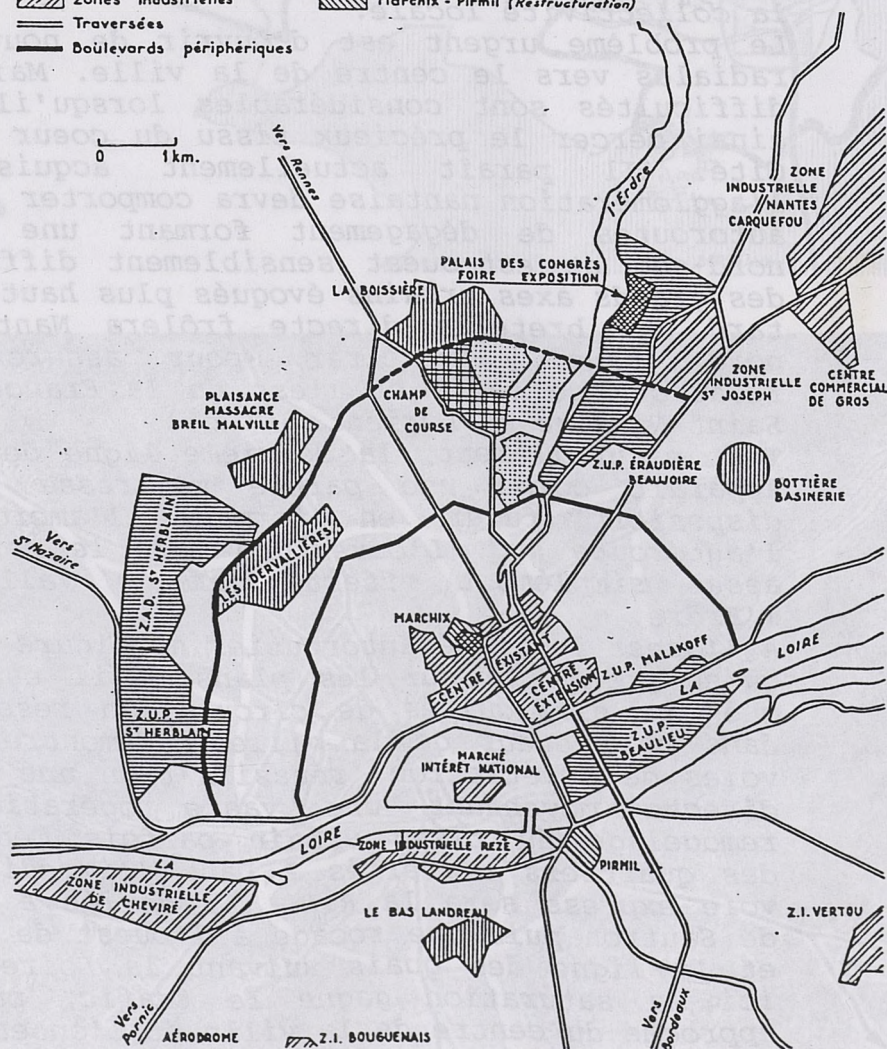
Tout naturellement, la deuxième ligne de ponts apparaît comme une partie maîtresse de ce dispositif futur en formant l'amorce de l'autoroute sud. L'ouverture vers le nord est assez simplement offerte par la vallée de l'Erdre.

A l'ouest le tracé autoroutier ne figure encore qu'en pointillé sur les plans. S'il est vrai que les difficultés de circulation ressenties dans ce secteur de la ville y démontrent des voies de pénétration, réussira-t-on une percée directe moyennant une vaste opération de remodelage du tissu urbain parfois médiocre, des quartiers traversés ? Dans l'immédiat, la voie express sera la R.N. 165 déviée à partir de Sautron puis une rocade à l'ouest de Nantes et la ligne des quais suivant la Loire. Mais ici la saturation gagne le trafic, puis on approche du centre de la ville et l'on envisage d'y superposer une voie en viaduc."

(1) L'article "Nantes fait peau neuve" de Nantes réalité n°13 décrit ainsi le projet : " Sur le plan de la circulation, le problème est celui des "pénétrantes", grands axes routiers aboutissant au centre, étant entendu que, parallèlement doit être réalisée la grande rocade autoroutière ceinturant la ville et reliant ensemble les différentes voies d'entrée : en effet il faut éviter que les voitures en transit soient obligées de passer par le centre, ce qui conduirait à une paralysie totale. "

Urbanisme n°110
 spécial Etudes urbaines
 Nantes : une grande cité humaine
 par André Morice

- | | |
|--|--|
|  Quartiers nouveaux |  Université |
|  Z.U.P. Z.A.D. |  Centre existant - Centre extension |
|  Zones Industrielles |  Marchix - Pirmil (Restructuration) |
|  Traversées | |
|  Boulevards périphériques | |



Reprenant les divers projets municipaux cet article révèle l'importance prépondérante donnée aux traversées par le centre ancien de la ville, projets qui à leur publication seront loin de soulever l'enthousiasme. Bien que Morice ait souligné l'existence de diverses commissions de participation, permettant à l'habitant de participer à l'élaboration des schémas les grands projets de pénétrantes, largement contestés, ne verront pas le jour.

Dès la mise en place de l'OREAM, de nombreux courriers sont échangés, la discussion semble animée. En 1969 l'horizon est toujours 1985, une lettre émanant du ministère de l'équipement (1) est assez sévère :

"1°) Les études de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme doivent être conduites en prenant comme horizon la fin du siècle.

Or dans le cas de l'agglomération nantaise, exception faite des études démographiques, l'horizon retenu est 1985. Les perspectives décrites reposent essentiellement sur des opérations et actions considérées comme engagées, et l'aptitude du dispositif qui en résultera à l'évolution urbaine ultérieure n'est pas examinée.

C'est ainsi par exemple que ne sont évoquées ni les problèmes du développement ultérieur de l'université, de la recherche etc..., ni celui de l'infrastructure aéroportuaire, ni de l'avenir du port.

Les défauts et lacunes de cette conception sont particulièrement graves en matière de transports.

2°) Le réseau de voirie primaire proposé, s'il dessert convenablement le centre à moyen terme, n'assure pas de façon satisfaisante la pénétration vers celui-ci de la zone d'extension ouest/nord-ouest où se trouvent les zones urbanisables à moyen et long terme (quand le secteur de développement est, limité par la zone maraîchère, sera rempli) et où existe déjà la ZUP de Saint-Herblain sera saturé dès avant 1985.

Il est donc indispensable de poursuivre de façon approfondie l'étude des variantes possibles d'une pénétrante ouest/nord-ouest, sans exclure l'utilisation du quai de la fosse."

(1) Arch. DDE

Représentant les divers projets d'aménagement, cet article révèle l'importance prépondérante donnée aux traversées par le centre ancien de la ville. Projets qui à leur publication seront loin de soulever l'enthousiasme. Bien que Morice ait souligné l'existence de diverses commissions de participation, permettant à l'habitant de participer à l'élaboration des schémas, les grands projets de pénétrance, largement contestés, ne verront pas le jour.

Dès la mise en place de l'ORAM, de nombreux courriers sont échangés, la discussion semble animée. En 1982 l'horizon est toujours 1985, une lettre émanant du Ministère de l'équipement

(1) est assez sévère : "1° Les études de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme doivent être conduites en prenant comme horizon la fin du siècle.

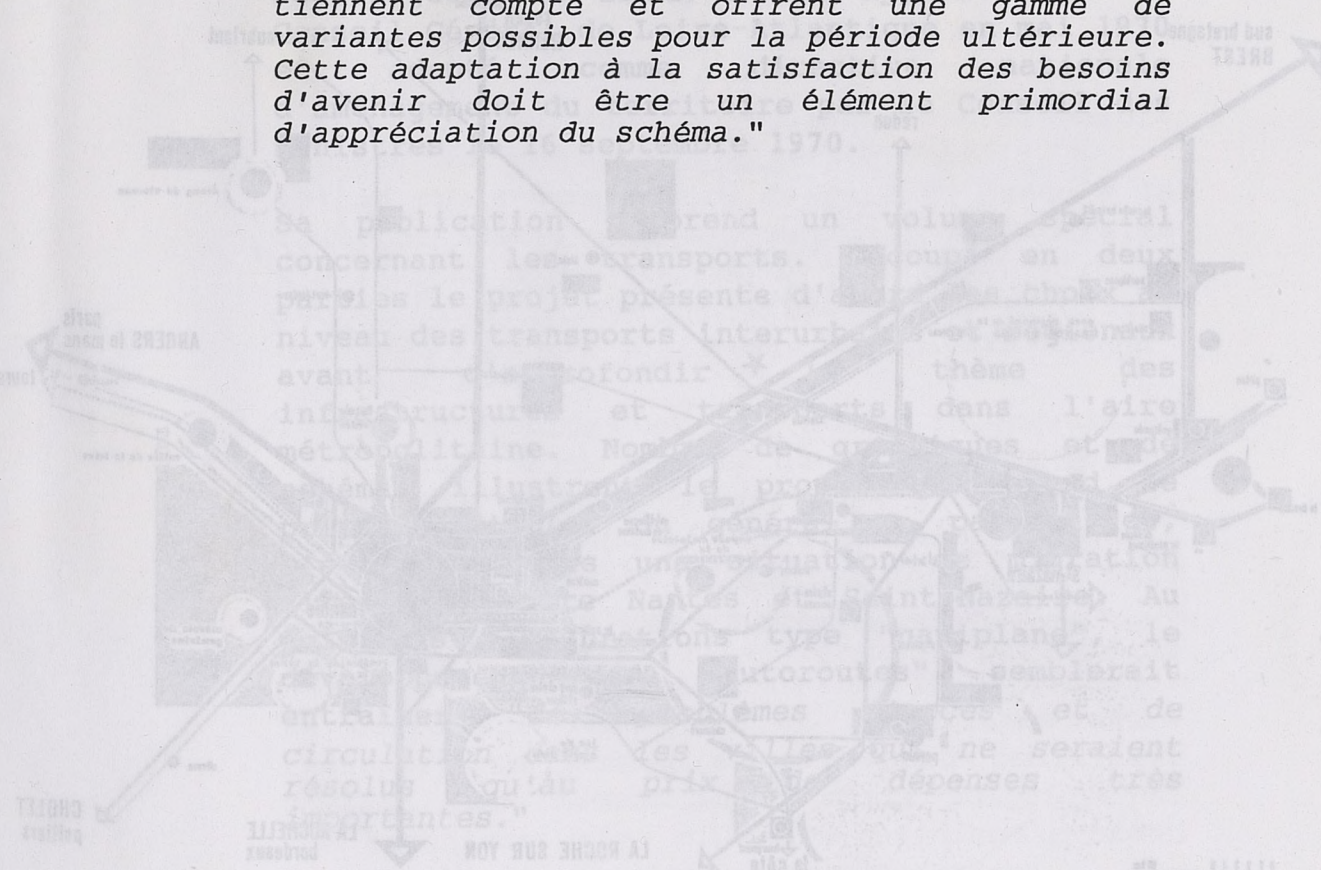
Or dans le cas de l'agglomération nantaise, l'opération faite des études démographiques, l'horizon retenu est 1985. Les perspectives décrites "à court terme" essentiellement sur des opérations et actions considérées comme engagées, et l'absence de dispositifs qui en résultent de l'évolution urbaine ultérieure n'est pas satisfaisante.

C'est ainsi que certains qui ne sont évoqués ni les problèmes de développement ultérieur de l'Université de la recherche etc., ni celui de l'infrastructure spatiale, ni de l'éventualité de l'avenir du port. Les défauts et lacunes de cette conception sont particulièrement graves en matière de transports.

2° La façon de définir le schéma directeur, a-t-elle suffisamment le centre du projet, n'assure pas de façon satisfaisante la génération d'un véritable esprit de la zone d'extension ou d'extension ou se trouvent les zones à développer à moyen et long terme (quand le secteur de développement est limité par la zone maritime, sera rempli) et où existe déjà la ZUP de Saint-Herblain sera saturée dès avant 1985. Il est donc indispensable de poursuivre de façon approfondie l'étude des variantes possibles d'une pénétrance ouest/nord-ouest, sans exclure l'utilisation du quai de la fosse."

(1) Atel, 1982

La conception du SDAU est le souci principal du Ministère qui recommande de "déborder l'horizon 1985 pour considérer un horizon à long terme. Même s'il n'est pas possible de faire des prévisions précises, la nature et l'ampleur des problèmes qui se poseront alors doivent être suffisamment appréhendés pour que les dispositions à retenir pour l'échéance 1985 en tiennent compte et offrent une gamme de variantes possibles pour la période ultérieure. Cette adaptation à la satisfaction des besoins d'avenir doit être un élément primordial d'appréciation du schéma."



Le schéma des liaisons routières - proposition 1985 - reste en effet sur un principe de traversée de Nantes par une autoroute orientée en chaîne de voies : autoroute vers Angers et Paris, une voie express vers Rennes, une autre vers Cholet, un raccordement vers le pays de Retz. La proposition à l'horizon 2000 reprendrait le principe de l'autoroute traversante nord-sud, de l'au... vers Brest à l'ouest, Angers et Paris à l'est et le contournement par une voie express prenant une forme de polygone.

schéma de circulation rapide sont décrits comme des "solutions engagées" et qui permettent d'achever le projet. Dans un premier temps sont figurés :

Le SDAAM
(schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine)

Préparé par un groupe inter-disciplinaire composé d'architectes, urbanistes, économistes, sociologues, le SDAAM a été approuvé par le Conseil Général de Loire-Atlantique en mai 1970 et adopté comme directive nationale d'aménagement du territoire par le Conseil des Ministres le 16 septembre 1970.

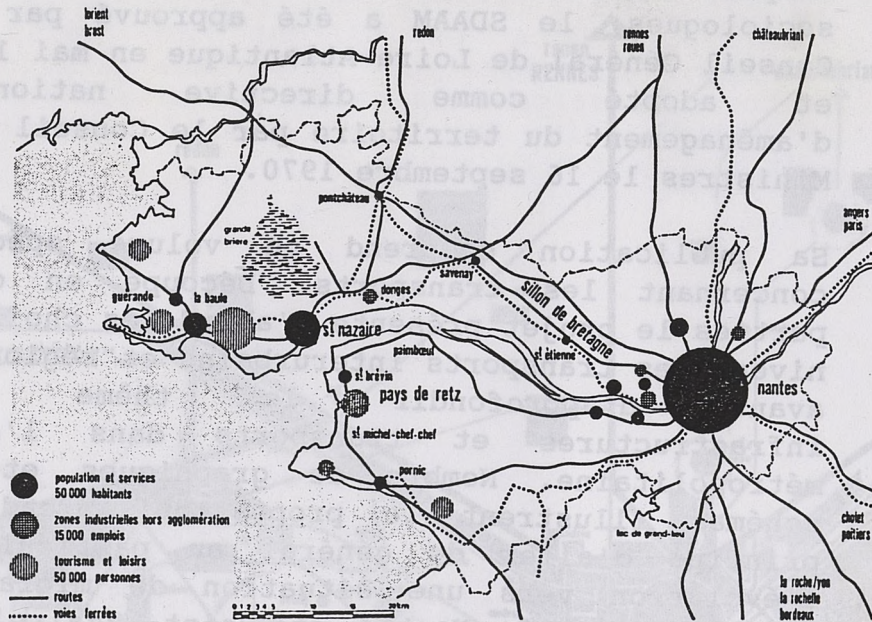
Sa publication comprend un volume spécial concernant les transports. Découpé en deux parties le projet présente d'abord les choix au niveau des transports interurbains et régionaux avant d'approfondir le thème des infrastructures et transports dans l'aire métropolitaine. Nombre de graphiques et de schémas illustrent le propos qui prend le principe d'aller du général au particulier, l'évolution vers une situation de migration alternante entre Nantes et Saint-Nazaire. Au delà des élucubrations type "naviplane", le développement des "autoroutes" semblerait entraîner *"des problèmes d'accès et de circulation dans les villes qui ne seraient résolus qu'au prix de dépenses très importantes."*

Le schéma des liaisons routières - proposition 1985 - reste en effet sur un principe de traversée de Nantes par une autoroute orientée nord-sud, le contournement est exprimé par un enchaînement de voies : autoroute vers Angers et Paris, une voie express vers Rennes, une autre vers Cholet, un raccordement vers le pays de Retz. La proposition à l'horizon 2000 reprenait le principe de l'autoroute traversante nord-sud, de l'autoroute tangente vers Brest à l'ouest, Angers et Paris à l'est et le contournement par une voie express prenant une forme de polygone.

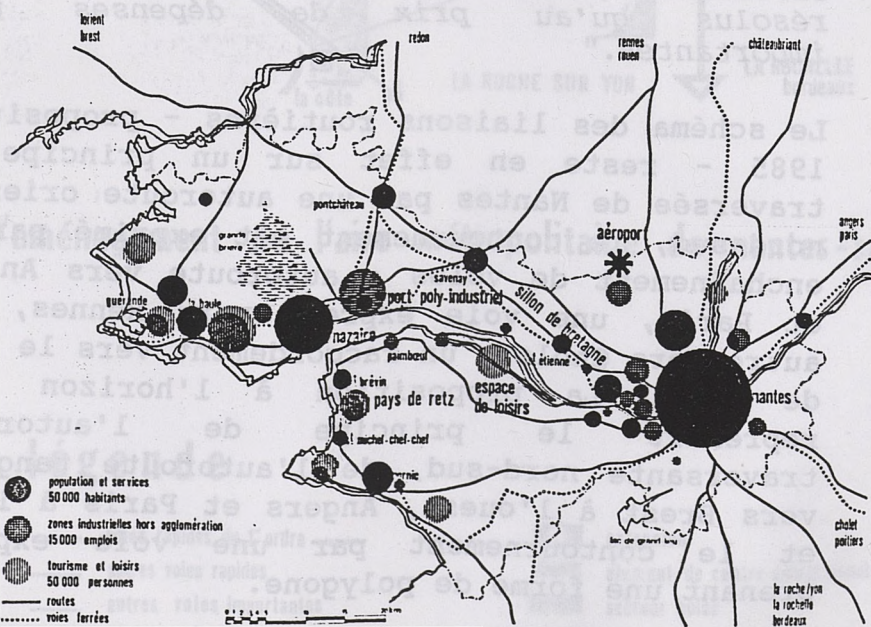
Le détail du schéma de circulation rapide "horizon 2000" sont décrits composant des "éléments engagés" et des éléments qui permettront d'achever le projet.

Dans un premier temps sont figurés :

Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire
Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire,
OREAM, novembre 1971



centres attractifs ou générateurs de trafic : situation actuelle



centres attractifs ou générateurs de trafic : schéma 2000

l'axe nord-sud avec le raccordement à la route de Rennes, concrétisé par deux pénétrantes

- (1) la déviation nord de Nantes et le contournement de Sautron
- (2) la voie inter quartier ouest (VIQO)
- (13) le pont de Cheviré
- (10) la voie rapide des quartiers est et le pont de Bellevue
- (11) la voie rapide d'évitement sud

A ces tronçons dont la réalisation était alors engagés ont été ajoutés diverses voies :

- (5) le prolongement nord de la VIQO jusqu'à la route de Rennes afin de compléter l'itinéraire d'évitement du centre par le pont de Cheviré, le prolongement sud de la VIQO pour permettre un accès direct à l'aéroport de Château-Bougon

Les voies rapides et les voies interquartier sont donc les armatures de ce projet à long terme où l'option "voiture" est prépondérante. L'accès au coeur de la ville est ainsi évoqué : *"La desserte idéale du centre imposerait sans doute la création d'un "ring" autour de ce dernier. Là aussi, financièrement parlant la décision risque d'être très lourde à prendre."* Le débat sur les choix et l'équilibre entre transport en commun et transport individuel devient à ce moment là un choix politique et non technique, même si les techniciens prônent un principe de développement discontinu.

Un rapport ultérieur (1) présentant le SDAAM comme cadre de référence pour le SDAU résume ainsi les orientations de développement approuvées par le Conseil des ministres :

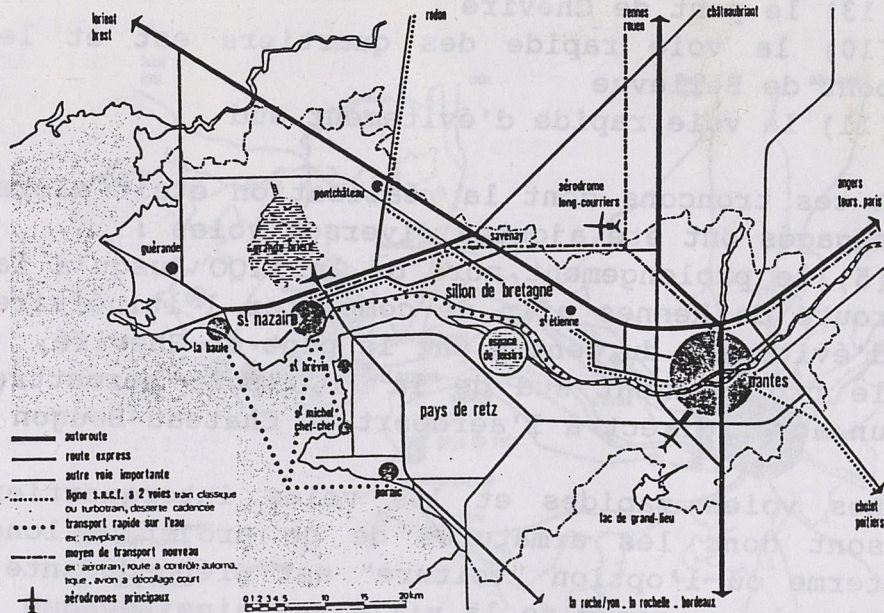
"extension axiale axiale discontinue suivant deux axes préférentiels :

- . l'axe nord-sud
- . l'axe ouest, nord-ouest ;

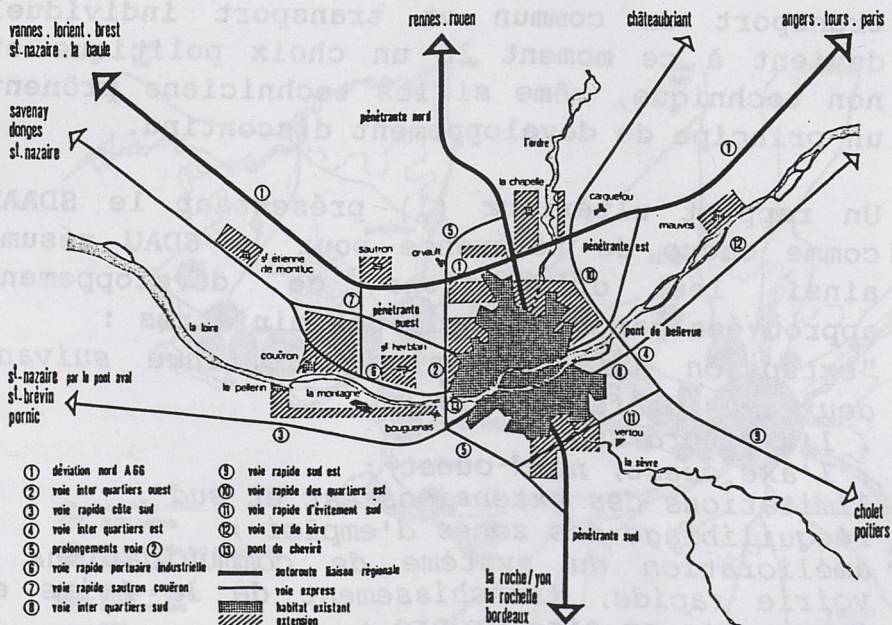
*limitations des extensions est et sud ;
rééquilibrage des zones d'emploi ;
amélioration du système de communications ;
voirie rapide, franchissement de la Loire et transports en site propre ;
protection et valorisation de l'environnement : vallées, sites boisés..."*

(1) Présentation des études du SDAU, non daté
Arch. DDE

Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire
Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire,
OREAM, novembre 1971

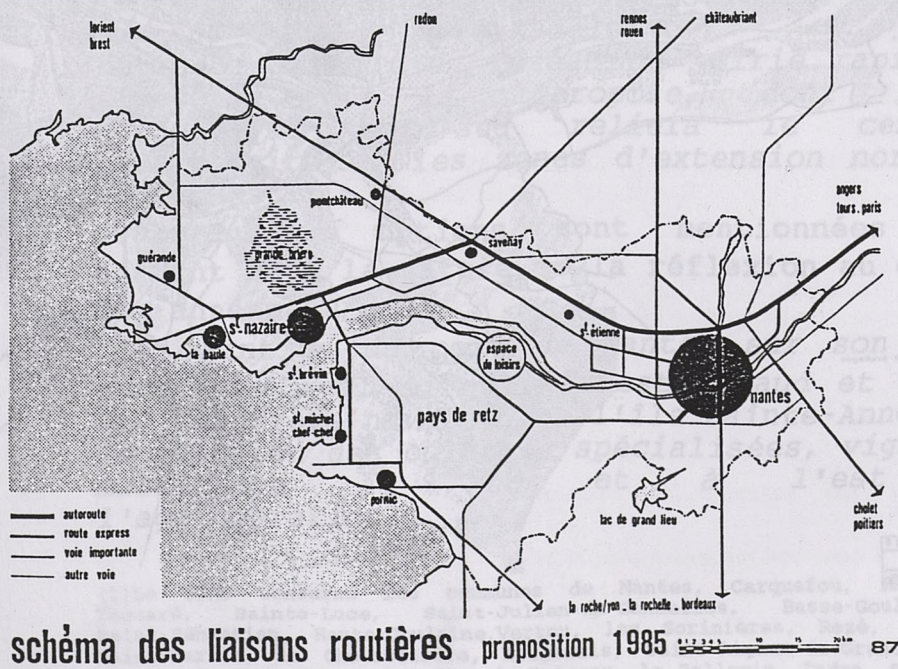
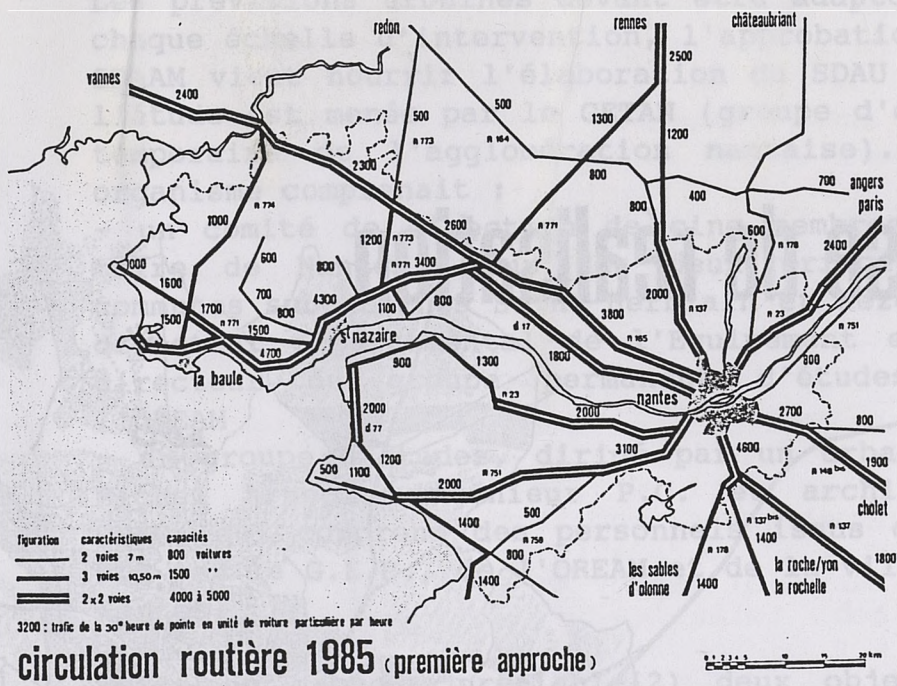


infrastructures de transports possibilités envisagées à l'horizon 2000

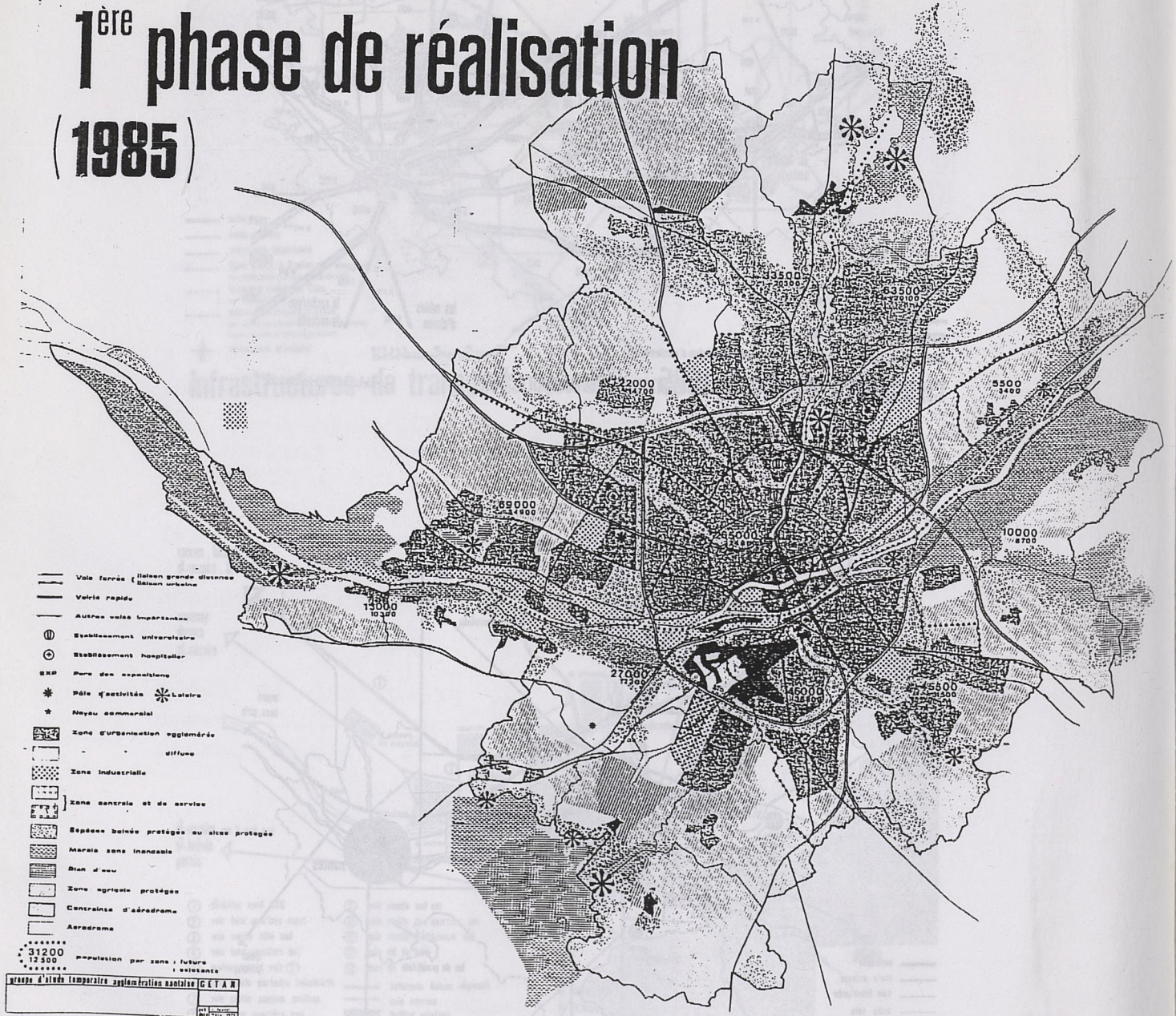


région nantaise . schéma de circulation rapide « horizon 2000 »

Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire
Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire,
OREAM, novembre 1971



1^{ère} phase de réalisation (1985)



Le SDAU
(Schéma Directeur d'Aménagement et
d'Urbanisme) (1)

Les prévisions urbaines devant être adaptées à chaque échelle d'intervention, l'approbation du SDAAM vient nourrir l'élaboration du SDAU dont l'étude est menée par le GETAN (groupe d'étude temporaire de l'agglomération nantaise). Cet organisme comprenait :

- un comité de direction de cinq membres, le maire de Nantes, ceux des deux principales communes suburbaines Saint-Herblain et Rezé, le directeur départemental de l'Équipement et le directeur du groupe permanent d'études de l'OREAM
- un groupe d'études, dirigé par un urbaniste Michel Arnaud, ingénieur P.C. et architecte DPLG, qui comprend des personnels issus de la DDE par le G.E.P., de l'OREAM et de la ville de Nantes.

Selon un rapport préalable(2) deux objectifs principaux ont été approuvés par la Commission Consultative :

*"la création d'un Centre Directionnel ou centre principal des fonctions supérieures par extension du centre actuel, notamment sur le secteur Champ de Mars-Madeleine ;
la réalisation d'un réseau de voirie rapide à l'échelle de la métropole, dont l'axe prioritaire nord-sud reliera le centre, l'université et les zones d'extension nord et nord-ouest."*

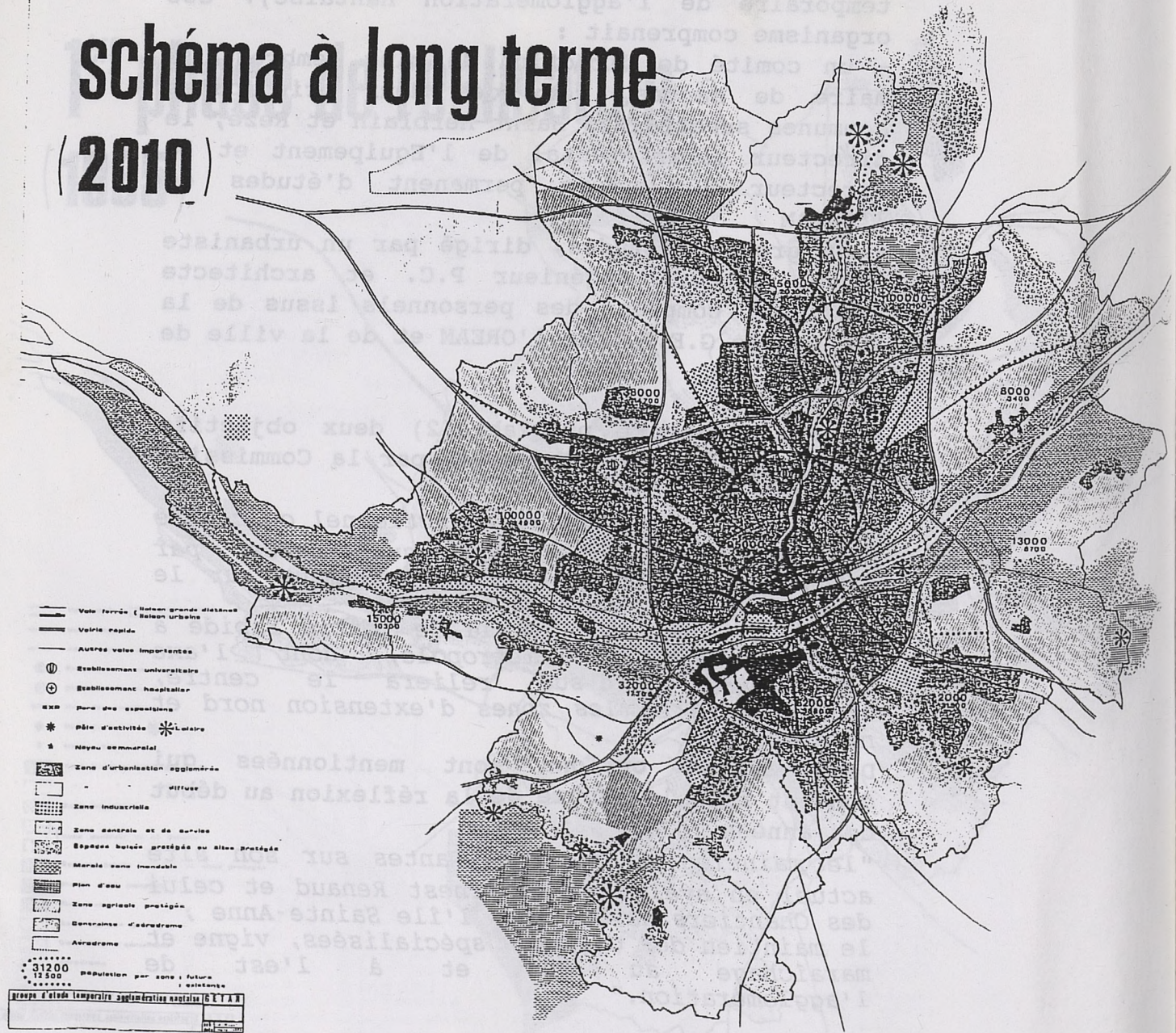
Deux autres options sont mentionnées qui donnent bien la nature de la réflexion au début des années 70 :

*"le maintien du port de Nantes sur son site actuel en aval du quai Ernest Renaud et celui des Chantiers navals dans l'île Sainte-Anne ;
le maintien des cultures spécialisées, vigne et maraîchage au sud et à l'est de l'agglomération."*

(1) Le SDAU concerne les communes de Nantes, Carquefou, Mauves, Thouaré, Sainte-Luce, Saint-Julien-de-Concelles, Basse-Goulaine, Saint-Sébastien, Haute-Goulaine, Vertou, les Sorinières, Rezé, Pont-Saint-Martin, la Chevrolrière, Bougenais, Saint-Aignan-de-Grandlieu, Bouaye, la Montagne, Saint-Jean-de-Boiseau, le Pellerin, Indre, Saint-Herblain, Sautron, Orvault, la Chappelle/Erdre, Sucé, Grandchamp-des-Fontaines, Treillières.

(2) Rapport non daté.
Arch. DDE

schéma à long terme (2010)



A la fin de 1971, trois phases ont été déterminées pour l'élaboration du SDAU : la première comprend la définition de l'image 1985, certaines décisions ayant déjà été prises, le deuxième la définition de deux ou trois programmes de développement à l'horizon 2000, la troisième le choix d'un objectif par la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme et la prévision des moyens à mettre en oeuvre pour sa réalisation.(1)

L'achèvement de la première phase provoque de vives critiques de la part de l'administration centrale(2) :

"L'image 1985 qui a été présentée à la mission est consternante. Certes, on affirme qu'il ne s'agit pas de l'étape 1985 du SDAU, mais du devenir le plus probable de l'agglomération, compte tenu des opérations actuellement en cours ou projetées. Pour l'établir on a recensé les grandes opérations de voirie (plus de 100), dont on n'a retenu que celles dont la réalisation était la plus vraisemblable ; on a fait de même un choix parmi les zones d'habitation projetée (dont la somme excède les besoins prévisibles de 1985), de même pour les commerces, les services, les industries...

L'image résultante n'est pas un objectif, mais elle apparaît comme une contrainte très forte, et la présentation qui en est faite risque de susciter deux sortes de réactions :

- a) l'avenir est tellement engagé qu'il est vain de vouloir tenter d'infléchir les tendances imprimées ;
- b) ces tendances ne sont pas si mauvaises, pourquoi vouloir les infléchir ?

La mission craint que ce deuxième type de réaction ne soit assez répandu, notamment chez les édiles nantais que ne choque pas le développement en tâche d'huile, "tous azimuts", d'une agglomération monocentrique."

(1) Extrait du rapport de la Mission d'Inspection des Etudes d'Urbanisme à Nantes le 8 novembre 1971.
Arch. D.D.E.

(2) Extrait du rapport de la Mission d'Inspection des Etudes d'Urbanisme à Nantes le 8 novembre 1971.
Arch. D.D.E.

Analysant l'avenir de la ville dans son développement et dans cette absence de perspective globale "la mission estime qu'il est encore possible d'élaborer un SDAU acceptable, mais au prix d'un effort intense de réorientation des études ; l'image 1985 précédemment présentée n'est ni souhaitable ne inéluctable ; il faut en être convaincu, et l'affirmer de façon convaincante ; cette image doit être mise en parallèle avec celle de l'étape 1985 du SDAU ; encore faut-il qu'un parti ferme soit proposé, qu'il soit étayé par les vérifications nécessaires (notamment test de circulation, cohérences habitat-emploi-transports) et qu'il respecte les orientations du schéma de l'OREAM et les directives du Ministre."

Agglomération nantaise horizon 2010

Dès décembre 1971, Arnaud, l'urbaniste en charge du dossier, se conforme aux directions données nationalement et propose deux solutions très contrastées pour projeter la ville de 2010. Les deux dossiers appelés "programme bleu" et "programme rouge" - suivant la couleur de leur couverture -, sont présentés en parallèle avant d'arriver aux formalisations graphiques.

Les différences portent sur la consommation de l'espace, et divers autres facteurs (activités, densité de population,...). Le programme rouge présente des orientations avec un plus fort développement (avec un fort accent mis sur le tertiaire). Les comparaisons des facteurs pour "l'habitat", "centres" et "transports" sont ici particulièrement intéressant à analyser.

Dix-huit facteurs ont été mis en parallèle, ils vont de la configuration de la cellule familiale (étendue ou réduite) et du travail des femmes (faible ou généralisé) aux structures sociales et aux choix d'investissement collectif et individuel. Les options concernant l'avenir du centre de l'agglomération sont bien sûr d'une par celle du centre unique (programme bleu) ou celle du centre principal auquel s'ajoute des centres secondaires (programme rouge).

Pour ce qui est des transports les choix sont ainsi affirmés : soit "l'effort principal porte sur les relations centre-périphérie" et "la circulation prend le pas sur l'esthétique" (programme bleu) ou "l'effort principal est mis sur la périphérie" et "amélioration de l'environnement et sauvegarde du tissu urbain ancien" (programme rouge). En résumé le réseau est plus radial pour le programme bleu et repose sur un principe de "maillage du réseau en périphérie" pour le programme rouge.

Assez vite il semble que le programme bleu ait la faveur aussi bien des services de l'Equipement que de la Mairie de Nantes. Des échanges de courrier révèlent la nature des débats et des questions.

Un premier courrier(1) émanant du directeur du Service Régional de l'Equipement et adressé à tous les membres du groupe de réflexion rappelle les critiques antérieures avant d'analyser "les deux solutions assez contrastées", souligne pour lui les risques inhérents au "schéma rouge" qui "condamnera certainement et irrémédiablement les sites" d'une part et dont le coût de fonctionnement serait très élevé -même si on peut noter que le nombre de "centres secondaires" est passé en dix ans de quinze à quatre. Ce courrier insiste également sur la question des moyens que se donne la collectivité pour mener à bien un projet de ce type : d'une part les réserves foncières, d'autre part "les moyens de structuration des grandes surfaces à urbaniser constituées par les grands équipements primaires d'agglomération qui desserviront des zones d'aménagement concerté distribuées sur des terrains dont la superficie doit représenter quatre fois les besoins réels afin de peser suffisamment sur le marché foncier."

(1) Lettre du Chef du Service Régional de l'Equipement au Sénateur-Maire de Nantes, 19 janvier 1972.
Arch. DDE

Agglomération nantaise horizon 2010

Programme bleu

"Dans le domaine des transports, l'effort maximum a porté sur l'amélioration des communications entre le Centre et l'extérieur. Cette option a requis des investissements très importants, en raison du coût des travaux réalisés au coeur de la ville, mais elle n'a pas permis de donner la place qu'on aurait imaginé aux problèmes de respect, voire d'amélioration de l'environnement des zones centrales.

Parallèlement à l'effort engagé pour la circulation, d'importants investissements ont dû être réalisés pour assurer, au centre, le stationnement des véhicules auxquels on avait donné accès. Ces investissements ont été le fait des pouvoirs publics mais aussi des activités privées, à l'occasion d'opérations de promotion immobilière.

Il n'était cependant pas envisageable de satisfaire la totalité de la demande en de déplacement par la réalisation d'un réseau de voirie et de parkings, et pour accroître les possibilités d'activités au centre-ville, il a fallu accepter une limitation de l'accès des véhicules individuels et mettre en place un système de transport en commun permettant d'accéder au coeur de la ville depuis certains quartiers périphériques suffisamment denses de l'agglomération."

Agglomération nantaise horizon 2010

programme rouge

"La politique de la collectivité en matière de transports urbains présente deux aspects différents selon qu'il s'agit des quartiers centraux ou de la périphérie.

Au centre-ville

Tout en accroissant de façon notable le volume global des investissements destinés aux travaux de voirie, notamment sur les trajets centre-périphérie, la collectivité s'est accordée de ne pas y consacrer la majeure partie des disponibilités. Arguant du fait que le phénomène automobile est limité dans le temps, elle s'est donnée un long délai pour rattraper le décalage entre les besoins nés de l'utilisation massive du véhicule individuel et l'offre en matière de réseau. En 2010, l'adéquation n'est pas réalisée, d'autant plus que le souci de maintenir au plus haut-niveau la qualité de l'environnement et la sauvegarde du tissu ancien, a fortement influé sur le coût des réalisations.

La promotion du centre principal à l'image de la métropole sont le rayonnement ressort plus de la qualité du cadre, des services implantés, des accès faciles que de la masse totale d'emplois, a entraîné une *limitation de l'usage de l'automobile* dans la partie la plus dense.

Des solutions ont donc du être trouvées pour assurer au centre principal des conditions de desserte correctes. Dans ce but a été mis en place un *transport en commun à courte distance* confortable et fonctionnel associé à un système de grands parkings collectifs situés à la limite du centre et desservis par de grandes voies radiales se raccordant sur une rocade. Ainsi ne pénètre donc plus dans le centre même, qu'une partie du trafic automobile qui lui est destiné, le stationnement pour ces véhicules étant satisfait dans le cadre des opérations de rénovation. La promotion de centres secondaires a favorisé cette option.

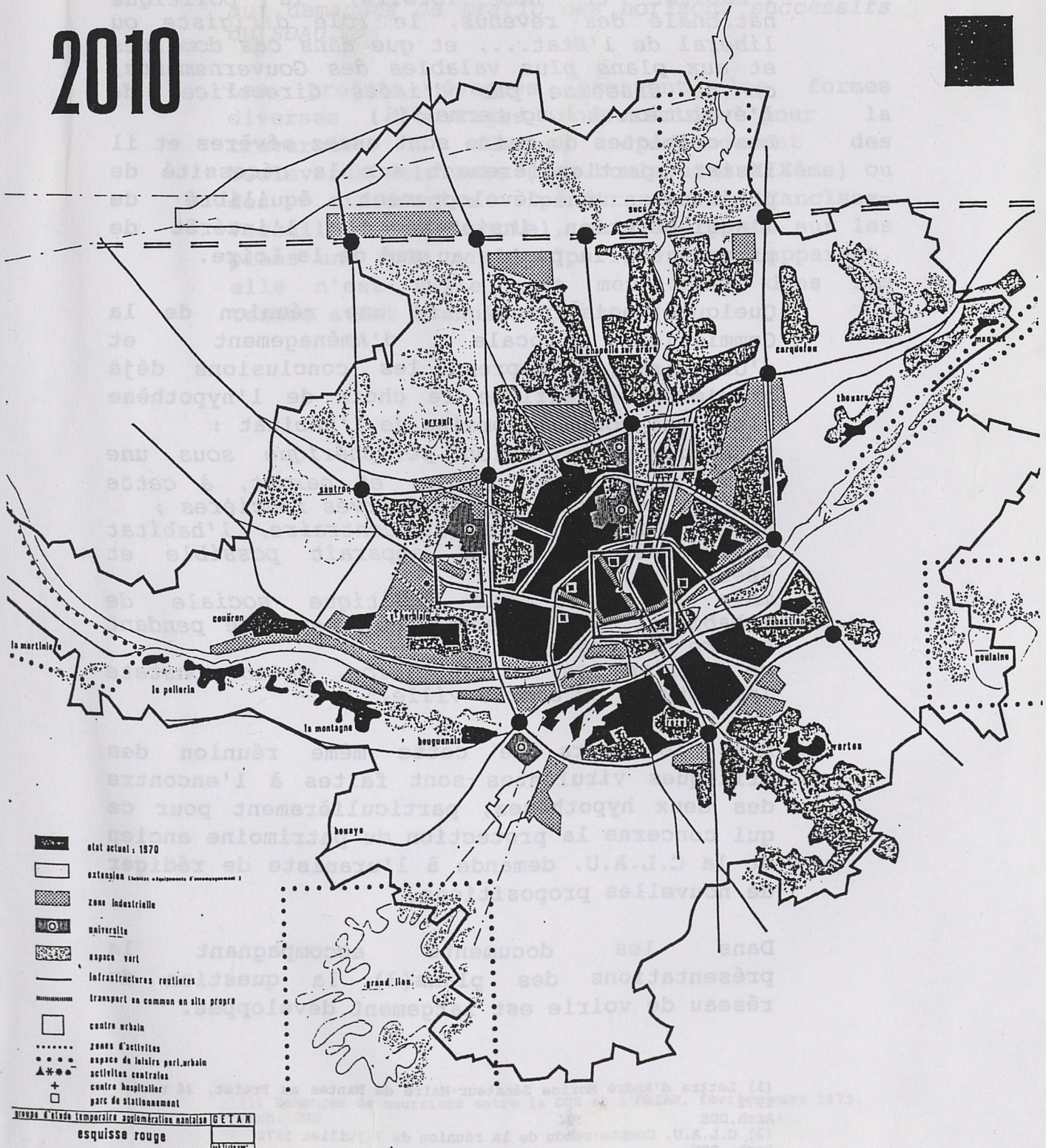
A la périphérie

Un effort important est réalisé pour aménager les infrastructures de circulation dans les zones périphériques. L'extrême dilution des zones d'habitat, la nécessité d'assurer des liaisons privilégiées entre centre principal et secondaire, conditionnent ces *investissements importants*.

Un maillage correct, à l'échelle de la voirie rapide permet de relier dans de bonnes conditions les zones d'habitat, d'activité et de loisirs d'autant plus que l'usage de l'automobile a atteint son taux maximum.

Des moyens traditionnels de *transport en commun de surface*, moyennant quelques aménagements locaux, fournissent, en outre, un complément appréciable."

2010



La réponse du maire de Nantes, André Morice est réservée : "La futurologie est une science difficile. En tout cas elle doit inciter, à mon avis, à beaucoup de prudence et à beaucoup de modestie, et il me paraît même très malaisé de l'aborder efficacement à l'échelle de l'agglomération nantaise, dès lors qu'elle prend en compte la conception future de l'habitat et des loisirs, la politique nationale des revenus, le rôle dirigiste ou libéral de l'Etat..., et que dans ces domaines et aux plans plus valables des Gouvernements, on ne discerne pas d'idées directrices de l'évolution à long terme."(1)

Les critiques du maire sont assez sévères et il insiste particulièrement sur la nécessité de projeter un développement équilibré de l'agglomération insistant sur l'intérêt de projets sur la partie au sud de la Loire.

Quelques mois plus tard une réunion de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme(2) reprend les conclusions déjà exprimées et affirme le choix de l'hypothèse bleue qui pour le domaine de l'habitat :

"organise l'extension périphérique sous une forme relativement dense, et permet, à cette fin, la constitution de réserves foncières ; ne rejette pas, bien au contraire, l'habitat individuel là où il apparaît possible et désirable ; mais maintient une politique sociale de l'habitat, manifestement indispensable pendant encore de longues années ; ne néglige pas la rénovation, qu'on constate inéluctable du centre-ville."

Dans le cours de cette même réunion des critiques virulentes sont faites à l'encontre des deux hypothèses, particulièrement pour ce qui concerne la protection du patrimoine ancien et la C.L.A.U. demande à l'urbaniste de rédiger de nouvelles propositions.

Dans les documents accompagnant la présentations des plans(3) la question du réseau de voirie est largement développée.

(1) Lettre d'André Morice Sénateur-Maire de Nantes au Préfet, 24 mars 1972

Arch. DDE

(2) C.L.A.U. Compte-rendu de la réunion du 7 juillet 1972

Arch. DDE

(3) Notes techniques (document non daté 1972)

Arch. DDE

Plusieurs hypothèses sont élaborées pour définir le projet de réseau de voirie, mais un ensemble de remarques générales est donné en introduction. Ce texte souligne la nécessité d'élaborer un schéma qui "satisfasse raisonnablement, et de façon assez homogène, aux demandes de trafic des horizons successifs du SDAU."

Les projets évoqués prennent les formes diverses d'ouvrages nécessaire pour la traversée du fleuve, d'aménagement des boulevards existants (les boulevards XIXème) ou des différentes pénétrantes (Canclaux-Versailles par exemple), mais alors que sur les plans une voie rapide "périphérique" apparaît, elle n'est nulle part mentionnée dans les textes avant l'année suivante.(1)

(1) Echanges de courriers entre la DDE et l'OREAM, février-mars 1973.
Arch. DDE

Agglomération nantaise, rocales du centre
lère étude, solution Nord
plan d'ensemble



Agglomération nantaise, rocales du centre
lère étude, solution Sud
plan d'ensemble



Agglomération nantaise, rocades du centre
2ème étude
plan d'ensemble



Les rocades du centre

Bien qu'abandonné après les élections municipales de 1978 et suite à une forte résistance des habitants le projet des différentes rocades à construire en centre ville est intéressant car significatif des orientations de la période.(1)

L'objet est bien d'étudier "la partie centrale du réseau de voirie rapide de l'agglomération nantaise" Le point de départ repose, comme il se doit sur le SDAU qui "postule le maintien du niveau d'activité du centre actuel complété par un centre directionnel à créer dans le quartier de la Madeleine. La cohérence du SDAU impose donc l'élaboration d'un réseau de voirie qui assure une bonne accessibilité du centre élargi" et même si "la nécessité de protéger le centre en détournant les flux de véhicules qui ne le concernent pas" c'est un schéma qui comporte "une rocade aussi proche que possible du centre".

"En admettant que cette rocade soit réalisable", comme le souligne un des paragraphes du rapport, plusieurs hypothèses sont envisagées. Chacune des possibilités est étudiée dans le détail et plusieurs articulations - diffuseurs ou échangeurs - qui trouvent leur place à quelques points stratégiques de la ville.

Dans la première étude, au sud-ouest, une voie rapide part de la ZUP Bellevue et rejoint le quai de la fosse à son extrémité ouest avant de se prolonger le long du fleuve jusqu'à Malakoff, où la voie routière est parallèle à la voie ferrée. Une deuxième voie orientée nord-ouest/sud-est partant du rond-point des Chataigniers, se dirigeant en ligne droite vers la place Canclaux, passant sur la place du Petit-Bois.

(1) Les informations concernant cet épisode sont tirées d'une brochure Agglomération nantaise, rocade du centre, Sereqip, agence de Nantes, sans lieu ni date, non paginé, portant la mention manuscrite : " 1ère étude de la rocade du centre en novembre 1970, GETAN ; séances de discussion, février et mai 1971 ; présentation à la DDE, septembre 1971 ; présentation à la mairie de Nantes 14 septembre 1972 " Arch. DDE

Agglomération nantaise, rocales du centre
lère étude, solution Nord
contournement du centre



Delà partent deux voies : l'une vers le sud, l'autre vers le nord qui est à proprement parler la rocade qui rejoint les pénétrantes nord au niveau du Pont-Morand et du pont Saint-Mihiel. Un prolongement de la pénétrante nord-sud est proposée en trémie sous les cours Saint-André et Saint-Pierre. Parallèlement la pénétrante des Casernes passe dans le tissu ancien de la rue de Coulmiers, un échangeur étant prévu au niveau de Malakoff, avant de se diriger plein nord, une bretelle de raccordement est dessinée au niveau de l'Eraudière.

L'alternative entre les deux hypothèses de la première étude réside dans la comparaison de deux directions :

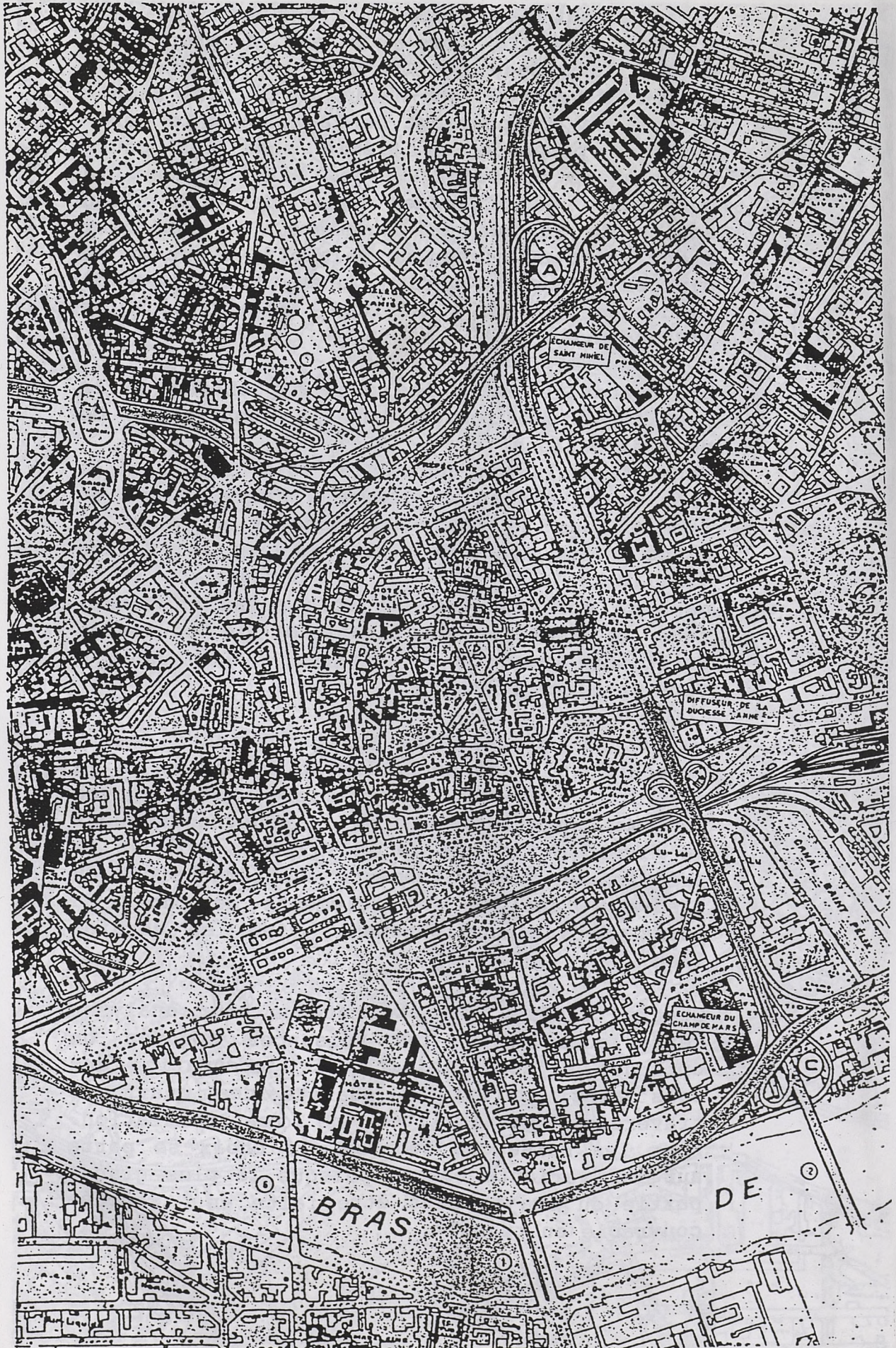
dans la solution nord, la voie franchit la Chézine au niveau de l'avenue Camus, passe en trémie sous le boulevard Moselet et, sous la place Viarme avant de percer le quartier Saint-Similien ;

dans la solution sud, la voie passe en tunnel sous le quartier de Gigant et le boulevard Guist'hau avant de se diriger - en viaduc - vers la place Bretagne.

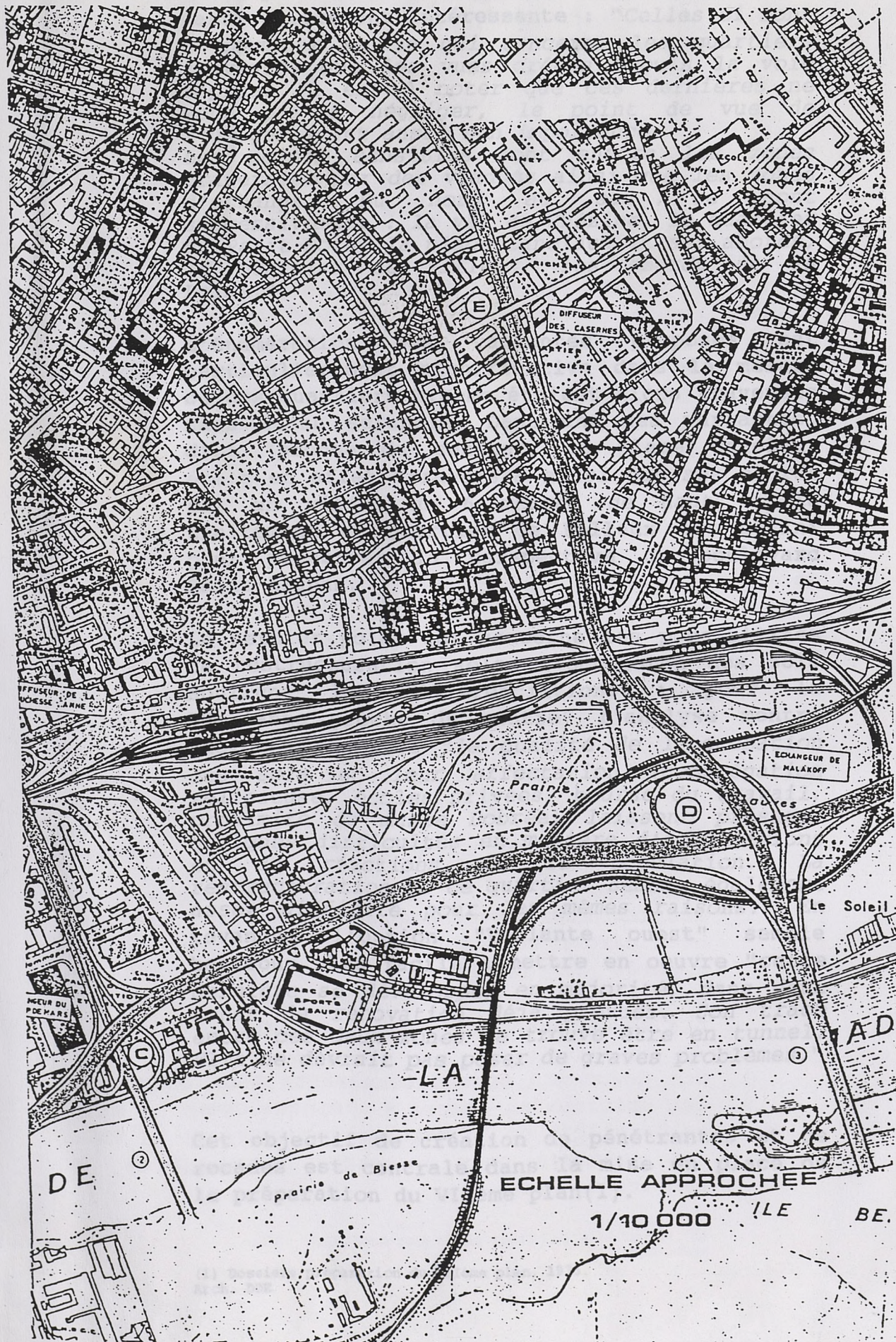
La seconde étude, dite aussi "variante ouest" présente un tracé sensiblement différent de la solution nord de la première étude, avec notamment une inflexion de la pénétrante ouest au niveau de la rue de la Ville-en-Bois et la création de franchissements supplémentaires du fleuve. L'analyse des "éléments de choix du point de vue environnement" vient en dernier lieu.

Quatre critères ont été retenus pour analyser cette question : les nuisances sonores ou optiques, l'accessibilité et l'occupation des sols ainsi définie : qualité des quartiers traversés, possibilités de restructuration. Pour les nuisances sonores, le choix se porte sur la "variante ouest" puisque la plus grande partie du trajet peut être faite en "tranchée couvrable ou tunnel".

Agglomération nantaise, rocades du centre
2ème étude
voie des cours



Agglomération nantaise, rocades du centre
2ème étude
voie des casernes



L'analyse des nuisances optiques est particulièrement intéressante : "Celles-ci sont à examiner en ce qui concerne les quartiers traversés que les vues créées depuis la voie rapide. Il est à noter que ces dernières ne sont pas à négliger, le point de vue de l'usager ayant aussi son importance.

Les points sensibles sont encore les zones traversées par des viaducs ainsi que les zones d'échange. Du nord au sud, ce sont successivement : la val de Chézine, le quartier du Petit-Bois, la place Canclaux et ses abords, le quartier de Pilleux, les abords de la Loire."

L'énumération des variantes proposés est particulièrement significative dans la mesure où des quartiers XIXème étaient alors traversés sans aucun scrupule. Dans une des variantes, dite "proche du centre", la place Canclaux était en effet "traversée ainsi que ses abords par un viaduc de 6 mètres de haut" ; le traitement du quartier de Pilleux est défini pour préserver la perspective du boulevard Saint-Aignan.

Le dernier point qui concerne les possibilités de restructuration selon l'occupation des sols souligne les différenciations : pour la "Variante proche du centre" l'analyse montre quelques réserves "la qualité de l'occupation des sols et leur affectation (congrégation religieuse, écoles privées, bourse du travail, proximité du musée Dobrée) laissent présager quelques difficultés en matière d'acquisitions et de réactions de la population. La restructuration de ce quartier semble également assez difficile pour les mêmes raisons." En revanche l'option "Variante ouest" semble beaucoup plus facile à mettre en oeuvre "cette dernière se développe, en majorité, dans deux zones de rénovation déjà prévues. Son tracé entre ces deux zones se trouve être en tunnel. Elle ne devrait pas poser de graves problèmes."

Cet objectif de création de pénétrantes et de rocades est centrale dans la mise en place de la préparation du VIIème plan(1).

(1) Dossiers préparation du VIIème plan, 1975.
Arch. DDE

Dans les documents édités à l'occasion les principes sont très proches des programmes élaborés précédemment. Deux échéances sont posées : 1980 et 1985. L'administration de la Direction Départementale de l'Équipement a en charge les questions de transports (individuels et collectifs) et tous les phénomènes qui y sont liés. Le rapport préparatoire traite successivement(1) de l'évolution de l'urbanisation et des conditions de transports, du réseau de voirie à 10 ans, de l'organisation du centre-ville à 10 ans, du stationnement, des transports en commun à 10 ans, de l'évolution des conditions d'environnement, des difficultés de réalisation et de coordination, des charges financières. Toutes les opérations prévues, au nombre de trente, sont ensuite regroupées dans un tableau descriptif qui reprend tous les éléments de l'analyse.

La voirie est décrite en plaçant en premier point la création de l'autoroute qui passe au nord de l'agglomération, puis en déclinant les pénétrantes les rocade urbaines. Ces dernières sont ainsi hiérarchisées : en premier lieu "la rocade de protection du centre", puis "la ligne des boulevards actuels" (les boulevards du XIXème, la "rocade urbaine" et en dernière position la "rocade extérieure". Les objectifs sont ainsi définis en trois points : "assurer les relations du centre et de la périphérie urbaine, éviter que certains trafics ne surchargent les voies de pénétration, assurer les liaisons périphériques et écarter de l'agglomération le trafic longue distance ; assurer les traversées de la Loire." Il faut bien garder en mémoire que ce qui à Nantes est appelée la deuxième ligne de ponts est en service depuis peu et que les problèmes de traversées sont toujours aussi importants.

Ces documents sont intéressants pour entrevoir les critères en oeuvre à l'époque comme la mise en parallèle de la voie des cours et de la voie des casernes pour le choix du tracé de la pénétrante nord.

(1) Préparation du VIIème plan, sous-dossier 2, 1975.
Arch. DDE

Les termes de la comparaison mis en évidence sont : le coût, l'environnement, le fonctionnement et le développement urbain. Le plus surprenant est de voir comment une première analyse tend à mettre en évidence la solution "voie des cours" - c'est-à-dire en viaduc derrière le château et en tunnel sous les cours Saint-Pierre et Saint-André avant le débouché sur l'échangeur Saint-Mihiel, pont de la Motte-Rouge - comme étant la plus favorable à la préservation de l'environnement. Finalement c'est le choix de la pénétrante des casernes qui prévaut, des opportunités de rééquilibrage du centre-ville vers l'est étant valorisées.

Cette hiérarchie évoquée plus haut "rocade centrale", "rocade urbaine" est fondamentale dans le réseau prévu pour 1980. La rocade centrale suit en parallèle les tracés de la rue de Coulmiers et de la rue Desaix, avant de franchir l'Erdre au pont de la Motte-Rouge et de traverser les quartiers de Barbin pour relier les routes vers Rennes et Vannes. Le tracé évoqué n'est pas sans rapport avec le plan d'alignement de 1839.(1)

(1) Voir rapport *Boulevard de ceinture*, pages 14-15

Voirie rapide urbaine

Alors que les principes restent les mêmes un article de J.M. Lannuzel, (1) "Chef de l'Unité Autoroutes Urbaines" donne le contexte de l'action au milieu des années 70, faisant le point depuis 1963 et se donnant comme date butoir 1985.

L'analyse de l'infrastructure ancienne - des radiales, une rocade et les cours et boulevards gagnés par les comblements - est assez négative : "Ces boulevard ont eu pour conséquence malheureuse de conserver l'illusion d'une circulation relativement fluide à Nantes, par rapport aux villes de même importance qui voyaient leur centre rapidement se saturer faute de cette infrastructure." Pour l'auteur, la première étape dans la "mise au point du schéma directeur du réseau de voirie rapide urbaine" a été le dessin d'un ensemble de voies dont la première était "une grande rocade quasiment circulaire à environ six kilomètres du centre de l'agglomération avec franchissement de la Loire en aval, mais paradoxalement sans franchissement amont" accompagnée de création de différentes déviations, la préoccupation principale étant purement routière.

Selon Lannuzel la prise de conscience du "rôle urbain" des voies rapides apparaît autour de la déviation nord qui est en 1965 rapprochée du tronçon de rocade qui lui est parallèle. Le schéma directeur approuvé en 1967 reposait sur une organisation autour de la pénétrante nord, tracée le long de l'Erdre et présentée comme "l'épine dorsale de l'agglomération nantaise" et malgré ces réflexions aucune réalisation d'envergure n'a été entreprise dans le cadre du Vème plan (1965-1970). Les cinq années suivantes ont vu la réalisation de certaines voies, assez éloignées des zones urbaines. La difficulté à mettre en oeuvre les voies telles qu'elles étaient alors projetées apparaît dans le paragraphe concernant la pénétrante nord.

(1) Lannuzel J.M., "Les grands projets de voirie rapide de l'agglomération nantaise", janvier 1974
Arch. DDE

Plan-Ouest
n°22, décembre 1981

"La pénétrante Nord comprise entre la déviation Nord de Nantes et la quartier du Champ de Mars, longue de sept kilomètres environ, a fait l'objet d'un avis défavorable du Commissaire-enquêteur, sans doute traumatisé par "l'ampleur du projet", pour la section véritablement urbaine, lors de l'enquête d'utilité publique. C'est en pleine connaissance de cause qu'à la suite de cette enquête les collectivités locales et la Commission Régionale des Opérations Immobilières de l'Architecture et des Espaces Verts ont émis un avis favorable à cette opération, ce qui a permis après avis du Conseil d'Etat, la déclaration d'utilité publique, le 3 mars 1971."

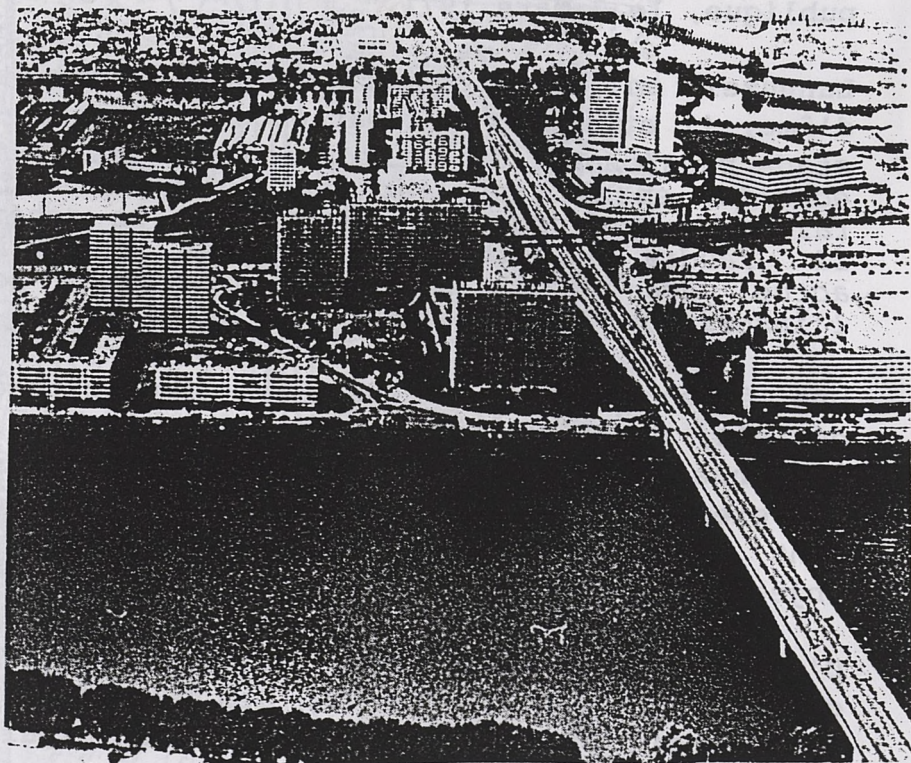
Lannuzel en bon technicien n'a aucun état d'âme, il attend avec impatience de "*passer au stade passionnant de l'exécution sur une grande échelle, en se rappelant toutefois que s'il a fallu dix ans pour mettre au point un schéma, il faudra une trentaine d'années, au rythme actuel des autorisations de programme, pour l'inscrire effectivement sur le terrain.*"

Une échéance à l'an 2000 est implicitement définie, certains travaux commencent à la fin des années 70 - pont de Bellevue et rocade sud par exemple -, mais des modifications profondes vont intervenir et transformer radicalement objectifs et méthodes.

D'une part sans compter les effets de la "crise du pétrole" des années 70, les élections de 1978 qui vont porter de la municipalité nantaise, un maire socialiste, Alain Chénard, à la tête d'une liste d'Union de la Gauche vont obliger une reconsidération des "projets urbains" même si les questions autour de la circulation ne peuvent pas être écartées, le principe qui tendait à faire transiter par le centre de la ville la plus grande partie des automobiles étant largement battu en brèche. D'autres projets comme la VIQO (Voie inter-quartier ouest) ont en effet provoqué de vives réactions, mais seront réalisés dans le cadre du grand dessein qui permet de passer des "rocades" au "périphérique".

Saint-Herblain

Tracé de Plein-Ouest
n°25, décembre 1983



Le pont Georges-Clemenceau et le boulevard du Général de Gaulle. La politique des pénétrantes ayant été abandonnée, il s'agit maintenant d'assurer le contournement de l'agglomération.

"Accéder à Nantes"

Un article de Plein-Ouest(1), mensuel lié à la Chambre de Commerce, s'appuie en 1983 sur les déclarations d'un des chargés d'études de l'AURAN(2) Yann Le Gal qui reprend une critique des schémas conçus dans le cadre du SDAU, schémas qu'il rapproche des modèles américains. Pour Le Gal la fin des années 70 a vu l'abandon de ces principes et le début des années 80 l'élaboration d'une nouvelle formule, celle du contournement de la cité. La première étape de la réalisation est la rocade sud, ces travaux étaient présentés dans un ensemble qui au début des années 80 comprenait aussi la pénétrante sud, la mise en place de la voie sur berge, inscrite au budget de la Ville de Nantes en 1984 et une section de la rocade urbaine nord-est (3) dont un premier tronçon avait été réalisé et mis en service en 1977 puis un deuxième en 1982.

Dans ce même article Philippe Gaudemer, alors Directeur Départemental de l'Équipement, s'avance à pas compté : "Finalement l'agglomération nantaise sera entièrement contournée vers la fin de 1988 si l'État joue le jeu car une part importante du financement lui revient". La longueur du contournement était alors évaluée à trente-cinq kilomètres pour une voirie prévue dans un premier temps en deux fois une voie, et vingt-trois échangeurs étaient projetés.

La question du contournement de l'agglomération n'avait alors de sens que si l'on améliorait l'accès général à la ville, les projets pour les arrivées depuis le sud du département ou par la route Nantes-Rennes sont aussi évoqués, les choix et priorités relèvent à la fois d'options politiques et techniques.

(1) Bonnet Loïc "Accéder à Nantes, un périphérique pour la fin de la décennie", *Plein-Ouest*, n°25, décembre 1983.

(2) Agence d'Études Urbaines de l'Agglomération Nantaise

(3) sur la rocade nord-est voir la plaquette Rcade urbaine de Nantes publiée par les services techniques et le service communication de la ville de Nantes, non daté

ACCÉDER A NANTES

Un « périphérique » pour la fin de la décennie

La traversée de l'agglomération nantaise est difficile. L'accès à la métropole de l'Ouest par la route nécessite encore bien des améliorations. Ce n'est un secret pour personne.

« En la matière, Nantes possède dix ans de retard par rapport à des villes comme Bordeaux, Strasbourg ou Toulouse », indique Yann Le Gall, chargé d'études à l'Agence d'Études Urbaines de l'Agglomération Nantaise (AURAN). « Il y a une dizaine d'années le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme proposait un programme ambitieux issu d'hypothèses très optimistes quant à la croissance démographique et quant à l'évolution de l'emploi. Conçu sur le modèle américain, il tendait à surdimensionner les voies. Quatre pénétrantes, Ouest, Est, Sud et Nord, et un grand axe Nord-Sud reliant l'Université à Beaulieu via le Champ de Mars, étaient prévus. Mais après 1975, l'opposition de diverses associations et l'arrivée brutale de la crise économique ont conduit à un abandon du projet. »

L'abandon du schéma à l'américaine

« En revanche, rapidement s'est élaborée une nouvelle formule », poursuit Yann Le Gall. « Il s'agit du contournement de la cité. Depuis plusieurs années maintenant, il a été accepté et n'a pas été modifié. » La réalisation d'une voie expresse permettant au trafic de transit d'éviter les traversées des zones urbanisées est donc devenue une nécessité. Et à la suite d'importantes réunions qui ont eu lieu fin 1981 avec le Ministère des Transports, la Région, le Département et le SIMAN, il a été décidé de prévoir dans un premier temps le contournement sud de Nantes.

« Ainsi pour la rocade sud, l'enquête d'utilité publique a été menée et les acquisitions de terrains sont en cours », explique Philippe Gaudemer, Directeur Départemental de l'Équipement (DDE). « Nous avons commencé la réalisation des premiers ouvrages. La section totale en compte vingt-deux, dont un important viaduc sur la Sèvre. Ils

seront tous destinés à recevoir une future deux fois-deux voies même si dans un premier temps il faudra se contenter de deux fois une chaussée, sauf entre l'échangeur de la Bouvre, à côté de Chevire, et la bretelle de Château-Bougon. Ce dernier tronçon sera doublé. » « Lorsqu'une solution, pont ou tunnel, sera trouvée pour Chevire, la majeure partie du trafic de transit utilisera cette voie. Les trois autres points de franchissement, première et deuxième ligne de ponts et Bellevue, seront déchargés. » Depuis le renversement de majorité au sein du SIMAN à l'issue des dernières élections municipales, le débat pont-tunnel est relancé. D'autant plus qu'aujourd'hui, d'après les dernières estimations de la DDE, la section reviendrait à un peu plus de sept cents millions en francs 1983, version tunnel et à environ deux cents millions de moins pour l'option pont.

Chevire : en sortir

« Pour compléter ces aménagements dans l'agglomération nantaise, ajoute Philippe Gaudemer qui a déjà été chargé de la réalisation du périphérique de Caen au cours des années 1970, on peut rappeler que les pénétrantes Ouest et Est sont entrées en service ces dernières années. Il reste à achever la partie terminale, différée pour l'instant. Par ailleurs, la pénétrante Sud est en construction. » Un important pont de trois cent quinze mètres de long permettra notamment à cette pénétrante Sud de franchir la Sèvre. Ce tronçon comportera une chaussée de trois voies mais, là encore, le dédoublement est inscrit sur les tablettes pour le plus long terme. Il convient aussi de souligner que l'échangeur de Bellevue nord et le plan pour Pont-Rousseau prennent forme. « Pour Pont-Rousseau le deuxième ouvrage qui doit être intégré dans un futur axe lourd pour transports en commun va être inauguré très prochainement », indique M. Gaudemer.

Une voie sur berge

Une autre amélioration importante va bientôt voir le jour. La construction d'une voie sur berge entre le quai de Tourville et le Pont de Tbilissi est incluse dans le budget 1984 de la Ville de

Nantes. « Nous n'avons pas encore décidé s'il s'agissait d'un axe de deux fois deux voies ou de deux fois une voie », confie Loïc Sparfel, adjoint aux Travaux et Équipements. « Le circuit partirait de la piscine de l'Île Gloriette, couperait à travers l'actuel parking pour passer sous le pont Haudaudine puis par-dessus le pont Audibert, avant de gagner le Champ de Mars et le pont de Tbilissi. A ce point, il sera raccordé avec la grande rocade au niveau du canal Saint-Félix. Ainsi, près de 20 % du trafic transitant par le quai de la Fosse pourra éviter le centre ville. D'ici la fin de l'année prochaine, les travaux seront terminés. Nous prévoyons aussi à l'échéance 1985 le passage sous le pont Audibert alors que dans la première version, les véhicules passeront au-dessus. » Quant aux parkings supprimés, les élus nantais étudient les possibilités de les remplacer par d'autres emplacements, place de la Petite-Hollande et chaussée de la Madeleine.

Actuellement la Ville de Nantes réalise aussi la rocade urbaine Nord-Est. Une première section a été mise en service il y a quelques mois jusqu'à la RN 23. Avec l'échangeur de Bellevue-Nord ce nouvel axe communiquera avec la pénétrante Est.

Fin 1988 : le tour de Nantes en une demi-heure

« Finalement, l'agglomération nantaise sera entièrement contournée vers la fin 1988 », avance M. Gaudemer, « si l'État joue le jeu car une part importante du financement lui revient », ajoute-t-il prudemment. Dans un premier temps la rocade sera du type deux fois une voie sauf entre l'échangeur de la Bouvre (aéroport) et le CD 85. Mais cependant, le démarrage des doublements sur les tronçons les plus fréquentés interviendra aussitôt, sans interruption.

Avant la fin de la décennie, trente-cinq kilomètres de routes feront donc le tour de l'agglomération. En une demi-heure, une voiture effectuera le périmètre complet. Vingt-trois échangeurs favoriseront les relations internes entre quartiers périphériques. « L'AURAN veille tout particulièrement à la conception de ces ouvrages afin qu'ils soient réellement ouverts sur les zones et communes limitrophes », explique

Yann Le Gal. « Toutefois, comme les gens parcoureront plus de kilomètres en moins de temps, ils auront tendance à s'installer de plus en plus loin. Ce mouvement devra être contrôlé car le tissu urbain de l'agglomération connaît déjà un fort phénomène d'extension (tache d'huile). »

Si, vers 1990, le transit sur Nantes sera grandement facilité grâce au « périphérique », l'accès à ce dernier s'effectuera aussi dans de nettement meilleures conditions. « Actuellement l'arrivée sur la capitale des Pays de Loire se caractérise par une infrastructure routière médiocre », constate Philippe Gaudemer. « Au Sud, la RN 137 avec ses dix-huit feux intercalés entre Les Sorinières et Rezé, est inadaptée. Au Nord, la liaison avec Rennes engendre des critiques depuis plus de quinze ans en raison de son mauvais état, de son étroitesse, de sa sinuosité. Toutefois, la situation est en train d'évoluer très rapidement. La Nantes-Rennes est entrée désormais dans une phase d'aménagement active grâce au concours efficace de la Région qui paie 33 % du total, du département de Loire-Atlantique qui concourt à hauteur de 17 % et de l'État qui apporte les 50 % restant dans le cadre du Plan Routier Breton. »

Priorité à Nantes-Rennes

Le travail est divisé en plusieurs tronçons. Le premier entre la déviation Nord de Nantes et la commune d'Héric porte sur quinze kilomètres de voies nouvelles à caractéristiques autoroutières. L'avant-projet tablant sur cent quarante millions de francs a été envoyé au Ministère des Transports. La réponse est attendue incessamment et l'enquête publique devrait être lancée au cours de l'automne. La deuxième section Héric-Grandchamp-des-Fontaines est en construction. Fin 1984, la chaussée sera doublée sur 6,3 km si aucun retard n'est enregistré. Une déviation est aussi prévue à Bout-de-Bois. « L'opération s'avère coûteuse du fait du nombre et de l'importance des ouvrages d'art à programmer. Pour l'heure, rien n'a été décidé mais le feu vert sera normalement donné dans le cadre du 1^{er} Plan (1984-1988) », indique Philippe Gaudemer. Entre Bout-de-Bois et Nozay, en revanche, les pelleuses sont déjà à pied d'œuvre. Sur sept kilomètres, on procède au calibrage de la chaussée à sept mètres avant le passage à la deux fois-deux voies. Ensuite, de Nozay à Derval, la route a été refaite et aménagée durant l'été. Enfin, de Derval à la frontière de l'Ille-et-

Vilaine, une déviation de neuf kilomètres sera bientôt totalement opérationnelle. « Ainsi, dans le département, plus du tiers de la RN 137 donne actuellement lieu à des travaux alors que dans l'Ille-et-Vilaine la réalisation du créneau de Poligné est en cours et que le contournement Ouest de Bain-de-Bretagne pourrait démarrer prochainement », conclut M. Gaudemer.

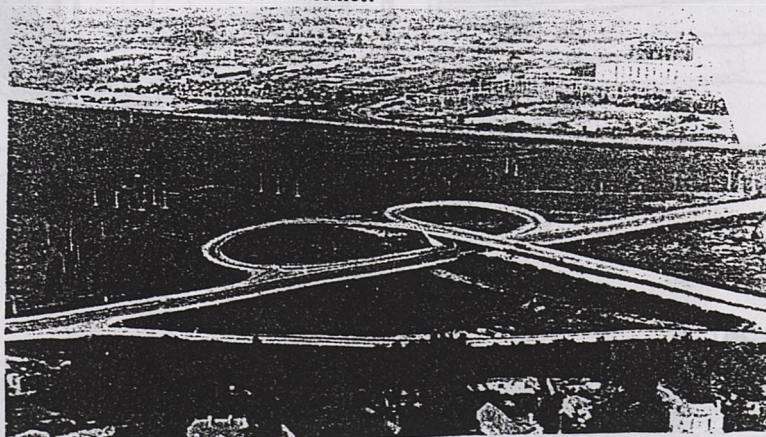
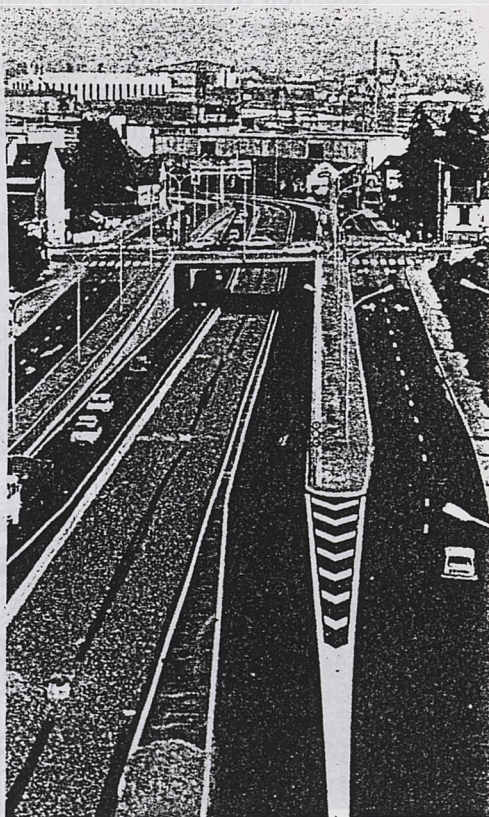
Ailleurs : des améliorations ponctuelles

Vers l'Ouest, les conditions de circulation sont nettement plus favorables. La RN 165 Nantes-Vannes consiste en une voie express deux fois-deux voies sur plus de quarante kilomètres. La section La Moère-Pontchâteau (trois voies) ne sera transformée que si les crédits accordés dans le cadre du 1^{er} Plan sont suffisants. « En tout état de cause, nous privilégierons au maximum la liaison Nantes-Rennes », avertit M. Gaudemer. De même, la RN 171, Nantes-Saint-Nazaire ne donnera lieu qu'à des aménagements ponctuels de faible ampleur.

En revanche, la RN 137, au Sud de Nantes, doit faire l'objet d'une déviation complète entre Les Sorinières et Montaigu. Le projet, assez avancé, repose sur la construction d'une seule chaussée dans un premier temps. Ultérieurement une voie express est envisagée. Vers Cholet, un axe nouveau est déjà en service entre l'échangeur de Bellevue et le Maine-et-Loire.

Ainsi, l'ensemble des projets déjà pris en considération par le Conseil Général et non encore réalisés, atteint un peu plus de deux milliards de francs. Il faudra un certain nombre d'années pour mener à bien ce programme, d'autant plus que l'agglomération nantaise absorbe une partie importante des crédits départementaux pour l'aménagement de ses indispensables rocadés. ■

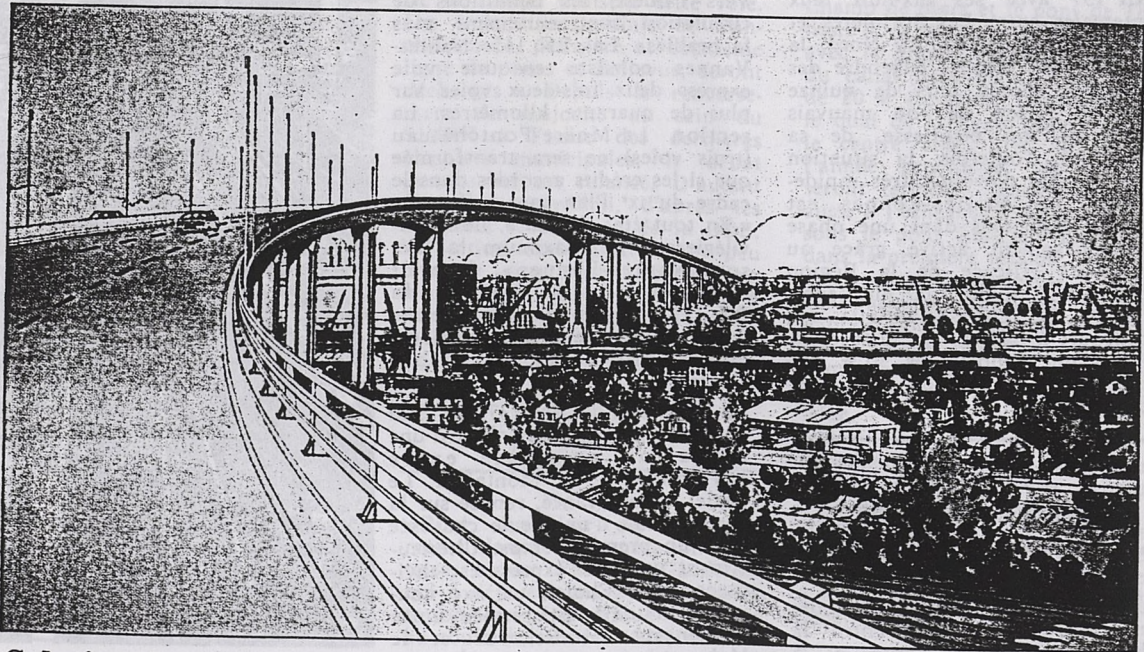
Loïc Bonnet.



Fin avril les entreprises intéressées par la réalisation du Pont de Cheviré devront avoir répondu à l'appel d'offres lancé le 15 février. En août la commission prendra la décision d'attribution du marché, et le lauréat signera le contrat avec l'Etat, maître d'ouvrage vers la mi-septembre. Les travaux devraient débiter avant la fin de l'année.

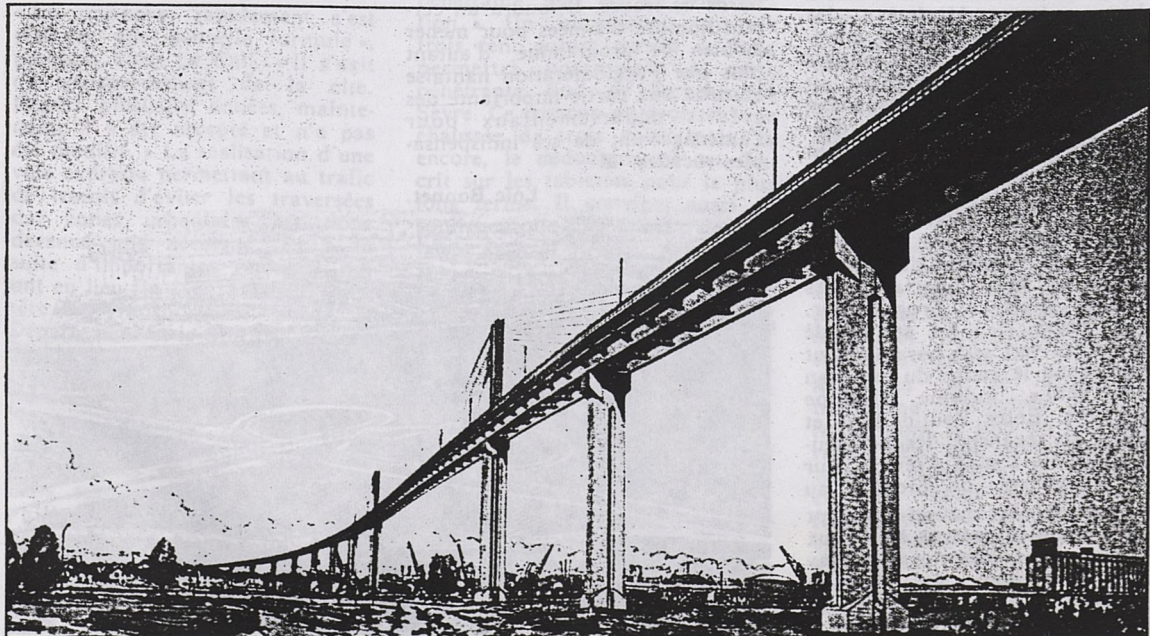
Au point de vue technique, trois solutions sont proposées :

- Solution A : travée centrale métallique s'appuyant sur deux consoles en béton,
- Solution B : travées haubannées et suspension axiale avec pylones verticaux métalliques,
- Solution C : travées haubannées et suspension axiale avec pylones en béton.



Solution A

Solution B



Franchissement de Cheviré
Projet de Philippe Fraleu
Archives de la DDE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT
DÉPARTEMENT DE LA LOIRE ATLANTIQUE

FRANCHISSEMENT
de la LOIRE à
CHEVIRE

étude architecturale

solution mono-caisson

PERSPECTIVES
Vue LATÉRALE

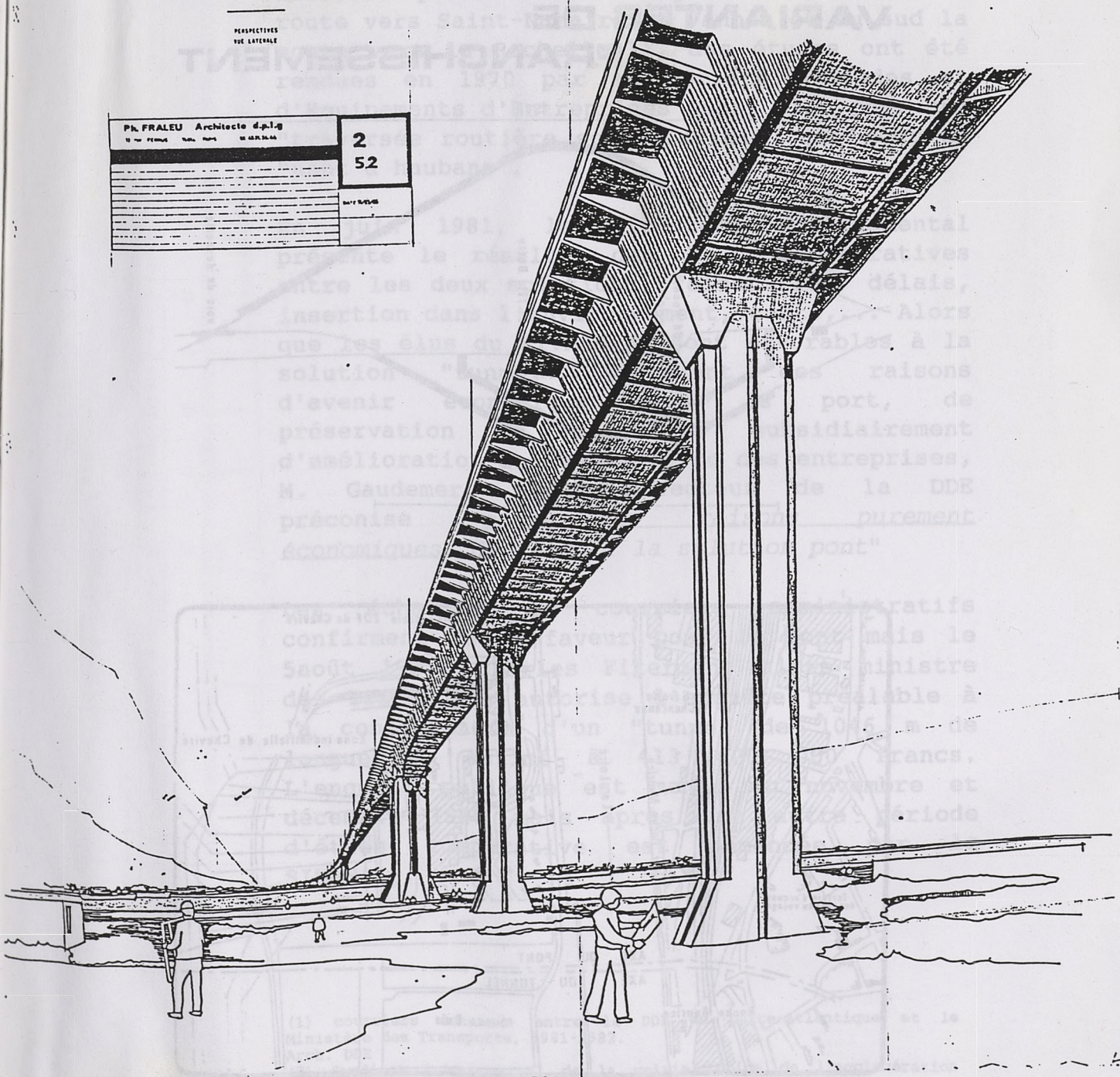
PH. FRALEU Architecte d.p.l.g.

11 rue FERRIERE - Nantes - FRANCE - 44 000 NANTES

2

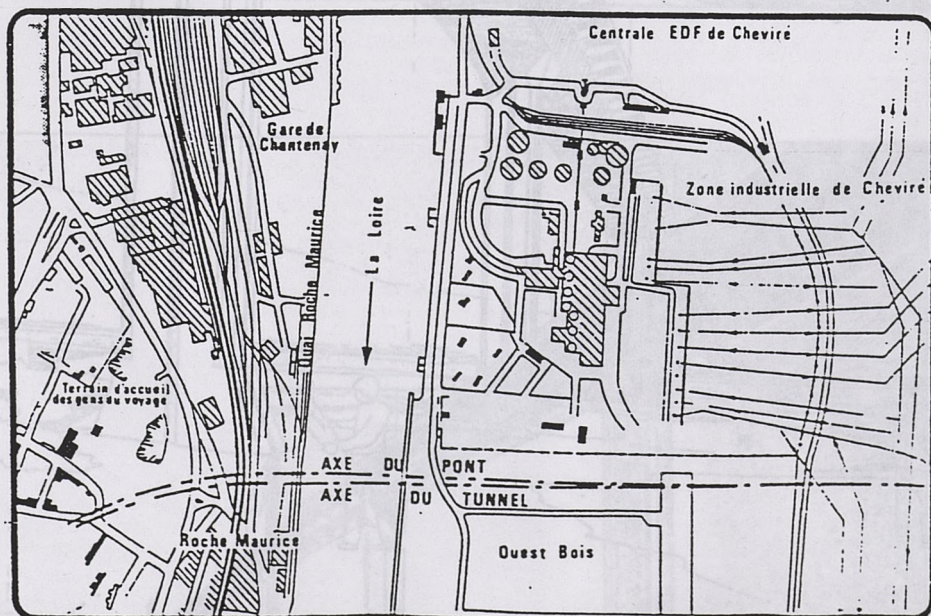
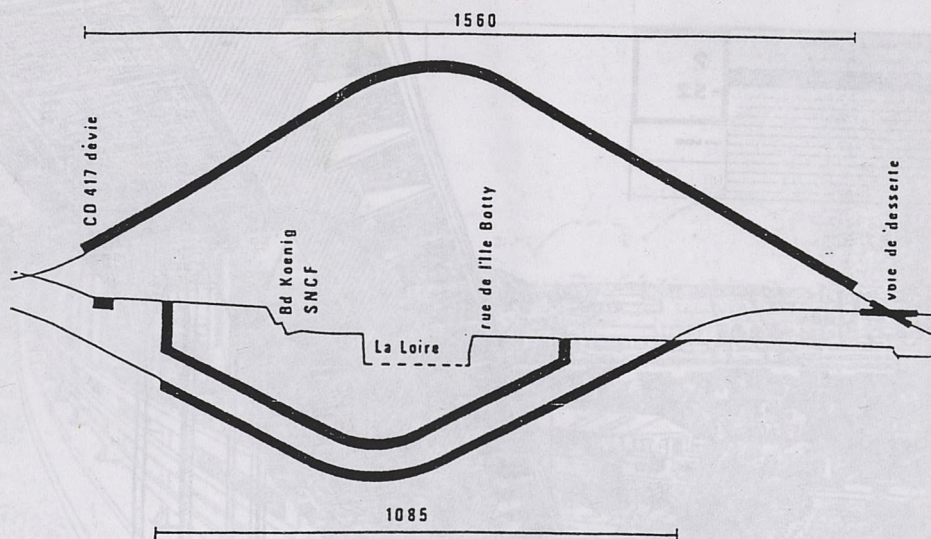
52

DATE 05/06/68



Ministère des Transports
 DDE de Loire-Atlantique
 Rocade Ouest
 section la Bouvre - le Moulin Neuf
 Etude d'impact
 [1985]
 archives DDE

VARIANTES DE FRANCHISSEMENT



1R

Franchir la Loire en aval

Le franchissement de la Loire à Chéviré, bien en aval de Nantes, était inscrit dès l'élaboration des premiers schémas routiers des années 60. Dans les années 70 une dimension polémique dans les arguments du choix entre "tunnel" ou "pont" entre les sections sans histoire permettant de rejoindre au nord la route vers Saint-Nazaire et Vannes et au sud la route vers la Rochelle(1), des études ont été rendues en 1970 par la Société d'Etudes et d'Equipements d'Entreprises aussi bien pour une "traversée routière sous-fluviale" que pour un "pont à haubans".

En juin 1981, le directeur départemental présente le résultat des études comparatives entre les deux solutions, faisabilité, délais, insertion dans l'environnement, coûts,... Alors que les élus du SIVRAN(2) sont favorables à la solution "tunnel" invoquant des raisons d'avenir économique pour le port, de préservation du site et subsidiairement d'amélioration du savoir-faire des entreprises, M. Gaudemer, alors directeur de la DDE préconise "pour des raisons purement économiques, de retenir la solution pont"

Les échanges de courriers administratifs confirment cette faveur pour le pont mais le 5 août 1982, Charles Fiterman, alors ministre des Transports autorise l'enquête préalable à la construction d'un "tunnel de 1046 m de longueur", estimé à 413 400 000 francs. L'enquête publique est menée en novembre et décembre 1982 mais après une autre période d'étude comparative est demandée par le SIMAN(3).

(1) courriers échangés entre la DDE de Loire-Atlantique et le Ministère des Transports, 1981-1982.
Arch. DDE

(2) Syndicat intercommunal de la voirie rapide de l'agglomération nantaise

(3) Syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération nantaise

En définitive la délibération du 27 janvier 1984 a été prise "en faveur d'un franchissement consistant en un pont, sans piste cyclable, dégageant un gabarit de 55 mètres au-dessus du nivellement général de la France, sous la travée métallique centrale de 160m de longueur"(1) dans des conditions de voie express analogue sur toute la rocade.

En 1985, les études, dont l'étude d'impact, se succéderont pour aboutir à une réalisation de pont à caissons déroulant une élégante courbe de 900 mètres. Cette réalisation est symboliquement celle qui ouvre vers une réalité du futur contournement(2).

(1) Courrier en provenance de la Direction des routes du Ministère des Transports le 8 juin 1984
Arch. DDE

(2) Plusieurs articles dans les journaux locaux en témoignent, voir "Autoroutes - Voies rapides : enfin" Plein Ouest n°41, février 1988.

Projet de la déviation nord de Nantes entre
 les routes de Vannes et de Paris
 non daté [1983] DDE
 Arch. DDE

DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE
 DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT
 Infrastructures Arrondissement Opérationnel
 BUREAU DES OUVRAGES D'ART

AGGLOMERATION NANTAISE :

DEVIATION NORD DE NANTES

AUTOROUTE "A 11"

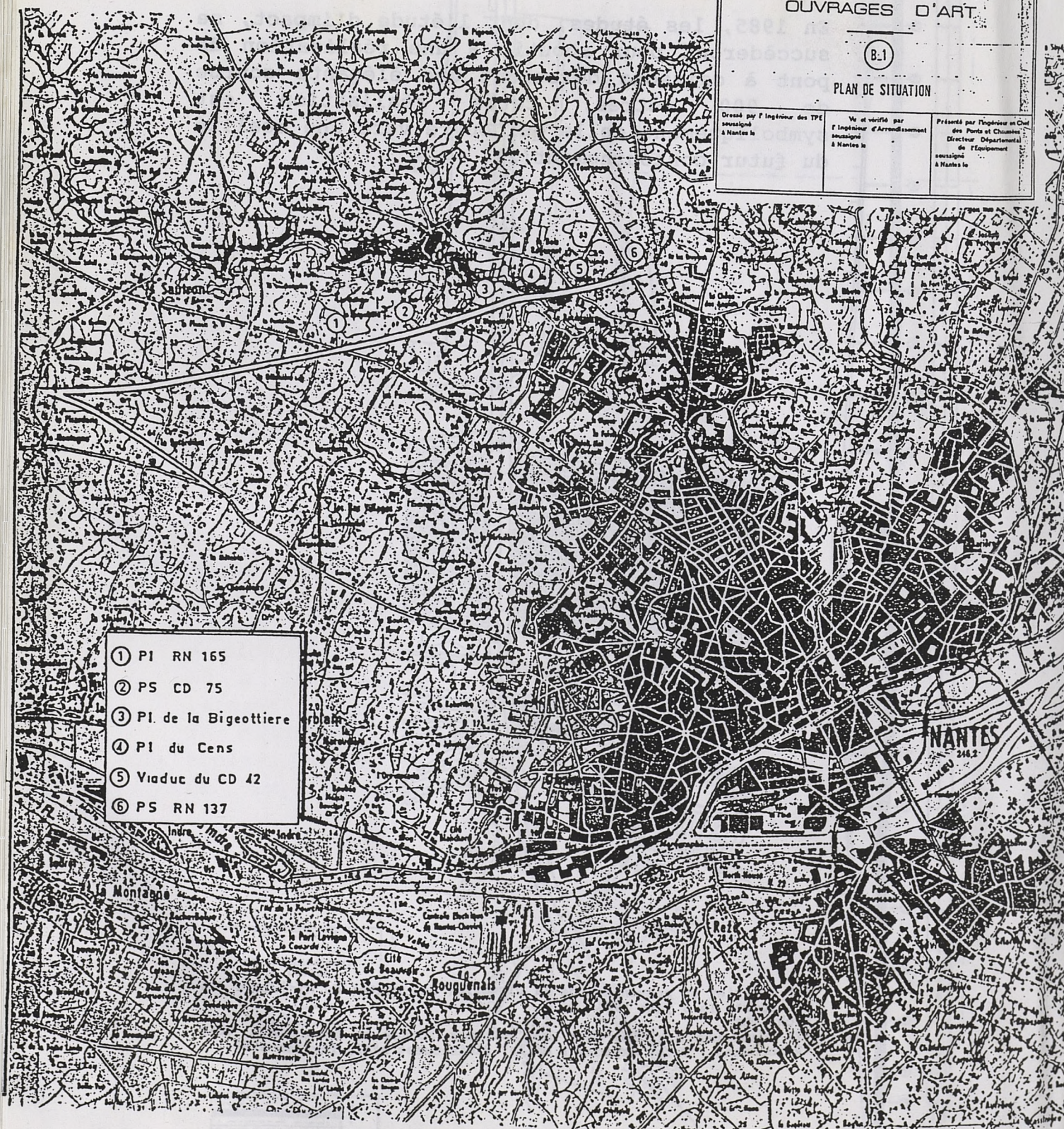
Section : RN 165 - RN 137

OUVRAGES D'ART

(B-1)

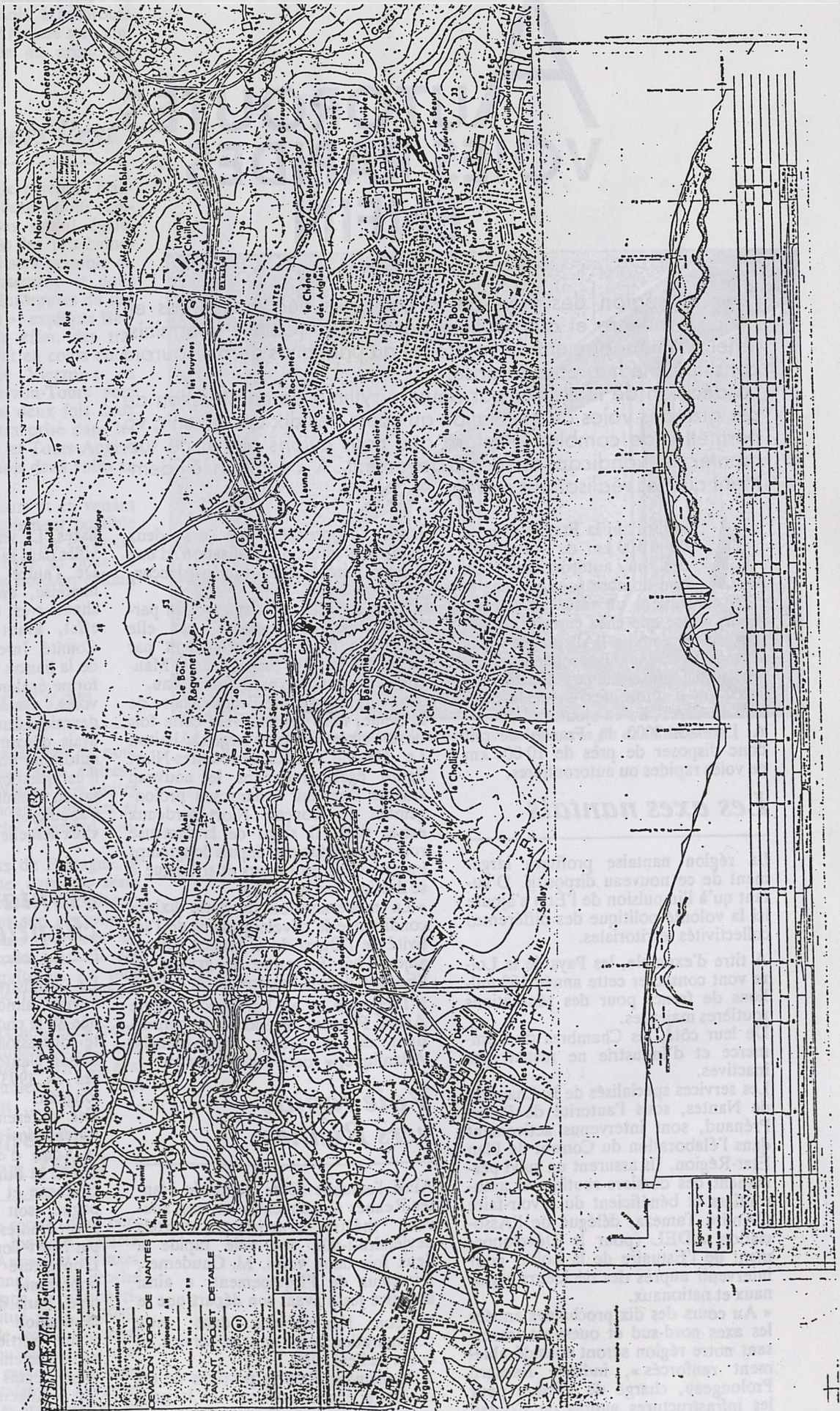
PLAN DE SITUATION

Rédigé par l'Ingénieur des TPE soussigné à Nantes le	Vu et vérifié par l'Ingénieur d'Arrondissement soussigné à Nantes le	Présenté par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur Départemental de l'Équipement soussigné à Nantes le
--	---	--



- ① PI RN 165
- ② PS CD 75
- ③ PI de la Bigeottière
- ④ PI du Cens
- ⑤ Viaduc du CD 42
- ⑥ PS RN 137

Projet de la déviation nord de Nantes entre
 les routes de Vannes et de Paris
 non daté [1984]
 Arch. DDE



AUTOROUTES VOIES RAPIDES : ENFIN

Pour la Région des Pays de la Loire, les décisions prises en matière routière et autoroutière par le CIAT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) au printemps dernier auront constitué une heureuse surprise.

La décision de multiplier par deux le rythme de construction de ces grandes voies de circulation au cours des dix ans à venir, va permettre de combler le retard que nous avons pris et de surmonter le handicap du désenclavement. A condition évidemment que les réalisations suivent.

Aujourd'hui la France dispose de 6 500 km de voies rapides ou autoroutières. Un bon nombre sont à péage et elles constituent un réseau beaucoup moins dense que chez certains de nos partenaires comme l'Allemagne ou la Grande-Bretagne. Le schéma directeur initial prévoyait la réalisation de 1 200 km d'autoroutes. Avec la décision du CIAT, il s'en ajoutera 1 500. A l'horizon 2000 la France devrait donc disposer de près de 10 000 km de voies rapides ou autoroutières.

Les axes nantais

La région nantaise profitera largement de ce nouveau dispositif. D'autant qu'à l'impulsion de l'État s'ajoute ici la volonté politique des différentes collectivités territoriales.

A titre d'exemple, les Pays de la Loire vont consacrer cette année 160 millions de francs pour des réalisations routières majeures.

De leur côté, les Chambres de Commerce et d'Industrie ne restent pas inactives.

Les services spécialisés de la Chambre de Nantes, sous l'autorité de Pierre Prénaud, sont intervenus activement dans l'élaboration du Contrat de Plan État-Région. Ils assurent un suivi permanent des dossiers routiers et autoroutiers et bénéficient du savoir-faire d'André Tameza, délégué de l'Association ADEL (pour le Développement de l'Estuaire de la Loire) pour intervenir auprès des décideurs régionaux et nationaux.

« Au cours des dix prochaines années les axes nord-sud et ouest-est traversant notre région seront considérablement renforcés », indique Bernard Prolongeau, chargé de mission pour les infrastructures auprès du Conseil Régional.

Dans la première de ces deux catégories entre la réalisation d'une liaison autoroutière Rouen-Alençon-Le Mans-Tours.

« Cette infrastructure se révélera particulièrement intéressante, car elle permettra de relier directement par autoroute le futur tunnel sous la Manche », poursuit Bernard Prolongeau.

Toujours à partir de l'embouchure de la Seine, mais en décrivant cette fois un arc de cercle plus large, la liaison Le Havre-Caen-Rennes-Nantes-Niort figure également dans le nouveau schéma directeur - dans son prolongement le tronçon Niort-Bordeaux existe déjà. Il s'agit de la fameuse route des estuaires depuis longtemps inscrite dans les projets et si longue à se dessiner sur le terrain.

« La modernisation de cette liaison conditionne le développement de l'activité de l'Ouest de la France devenu aujourd'hui le centre de gravité de l'Europe depuis l'extension de la CEE à l'Espagne et au Portugal » affirme André Foucher, Président du consortium de la rocade Nord-Manche Atlantique, « route des estuaires »

Voie rapide vers Rennes

Ainsi l'actuelle route nationale Nantes-Rennes si fréquentée et trop souvent théâtre d'accidents mortels deviendra-t-elle une voie rapide à deux fois deux voies. M. Gaudemer, Directeur de l'Équipement, a ainsi annoncé juste avant son départ que le tronçon Nantes-Héric dans cette configuration serait mis en service au cours de l'été 1989.

Actuellement d'autres portions de cet itinéraire entre l'ancienne et la nouvelle capitale de la Bretagne sont réa-

lisées. La voie rapide reliera les deux villes dans sa totalité en 1991.

De l'autre côté de l'agglomération nantaise, en direction de Niort, le chantier est d'ores et déjà ouvert. En effet, avant même la décision du Comité Interministériel, les travaux de la liaison Nantes-Montaigu, sous la forme également d'une deux fois deux voies, avaient été programmés. Ils devraient être achevés fin 1989.

Mais désormais c'est d'une véritable autoroute entre Nantes et Niort dont il est question, ce qui rendrait sa réalisation beaucoup plus rapide. Elle s'appuierait évidemment sur les travaux actuellement entrepris.

Montaigu : chantier ouvert

Le Ministre. Pierre Méhaignerie, devrait annoncer au début de l'année 88 le choix du tracé et de la société concessionnaire. « La totalité de la liaison Nantes-Niort devrait être assurée en 1993 » indique Bernard Prolongeau.

Ces différentes réalisations permettraient ainsi à la Région des Pays de la Loire d'être en relation routière rapide et directe tant avec la Grande-Bretagne et le Bénélux qu'avec l'Espagne, soit en suivant le parcours Niort-Nantes-Rennes, soit en passant par Niort-Tours-Le Mans.

L'ouverture vers l'est n'est pas moins importante pour l'économie régionale. Paris demeure évidemment une destination importante. Déjà une bonne partie du parcours se trouve convenablement équipée. L'autoroute mène depuis plusieurs années de Nantes à Angers. Au mois de juin dernier, elle s'est prolongée jusqu'à

Durtal. Entre Le Mans et la capitale, les automobilistes peuvent également circuler à 130 km/h.

Le dernier tronçon entre Durtal et Le Mans sera progressivement équipé au cours des prochains mois. L'autoroute Océane entre Paris et Nantes sera ainsi totalement réalisée au printemps 1989.

Ouverture vers l'est

Mais en empruntant le parcours Nantes-Angers, d'autres destinations rapides et plus lointaines seront également accessibles dans les prochaines années. « A terme il sera possible de rejoindre Lyon directement et donc de se raccorder aux autoroutes du sud puis de rallier l'Italie », explique Bernard Prolongeau. En effet, des travaux sont actuellement en cours entre Clermont-Ferrand et Vierzon ; en 1995 la liaison Vierzon-Tours sera établie (autoroute ou deux fois deux voies : la décision sera prise dans les tout prochains mois), et Tours-Angers sera réalisé en deux fois deux voies en 1997.

Enfin, à partir de Tours et en venant de Nantes il sera également possible d'emprunter une voie rapide en direction d'Orléans et Troyes, et donc de rejoindre l'Europe du nord en évitant l'entonnoir parisien.

L'Italie par Lyon

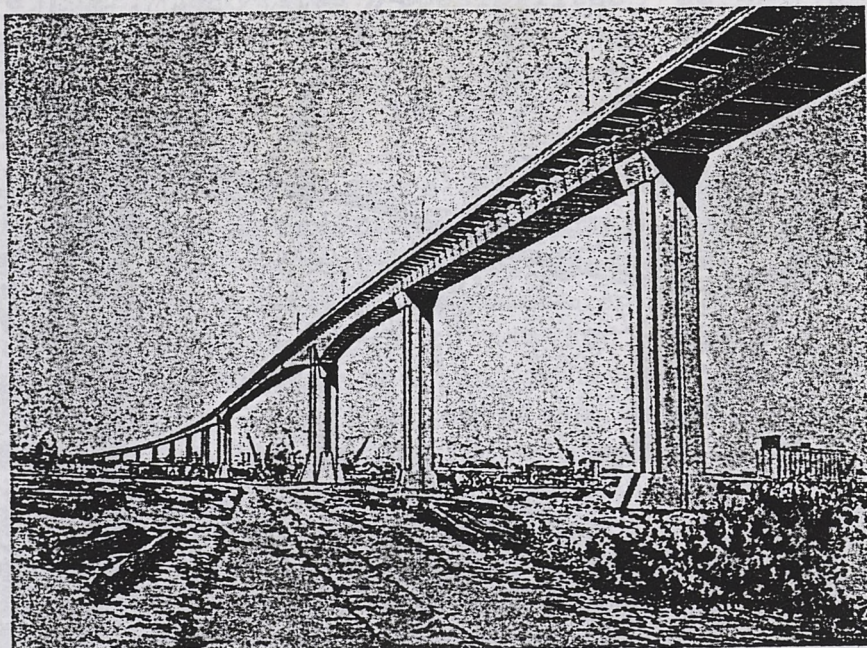
« Pour nous, les perspectives du nouveau schéma directeur sont claires : c'est l'ouverture de Nantes vers toutes les grandes destinations nationales et européennes », conclut Bernard Prolongeau.

Pour la cité des ducs de Bretagne, il reste cependant une dernière série d'équipements à mettre en place : ceux qui permettront son contournement. Déjà plusieurs portions de rocades sont en service. Au fil des mois d'autres apparaîtront. Le tour complet de la ville devrait être achevé en 1993.

Ainsi, en 1990, deux nouvelles possibilités de franchissement de la Loire existeront : le pont de Cheviré en aval de Nantes et le doublement de celui de Bellevue en amont.

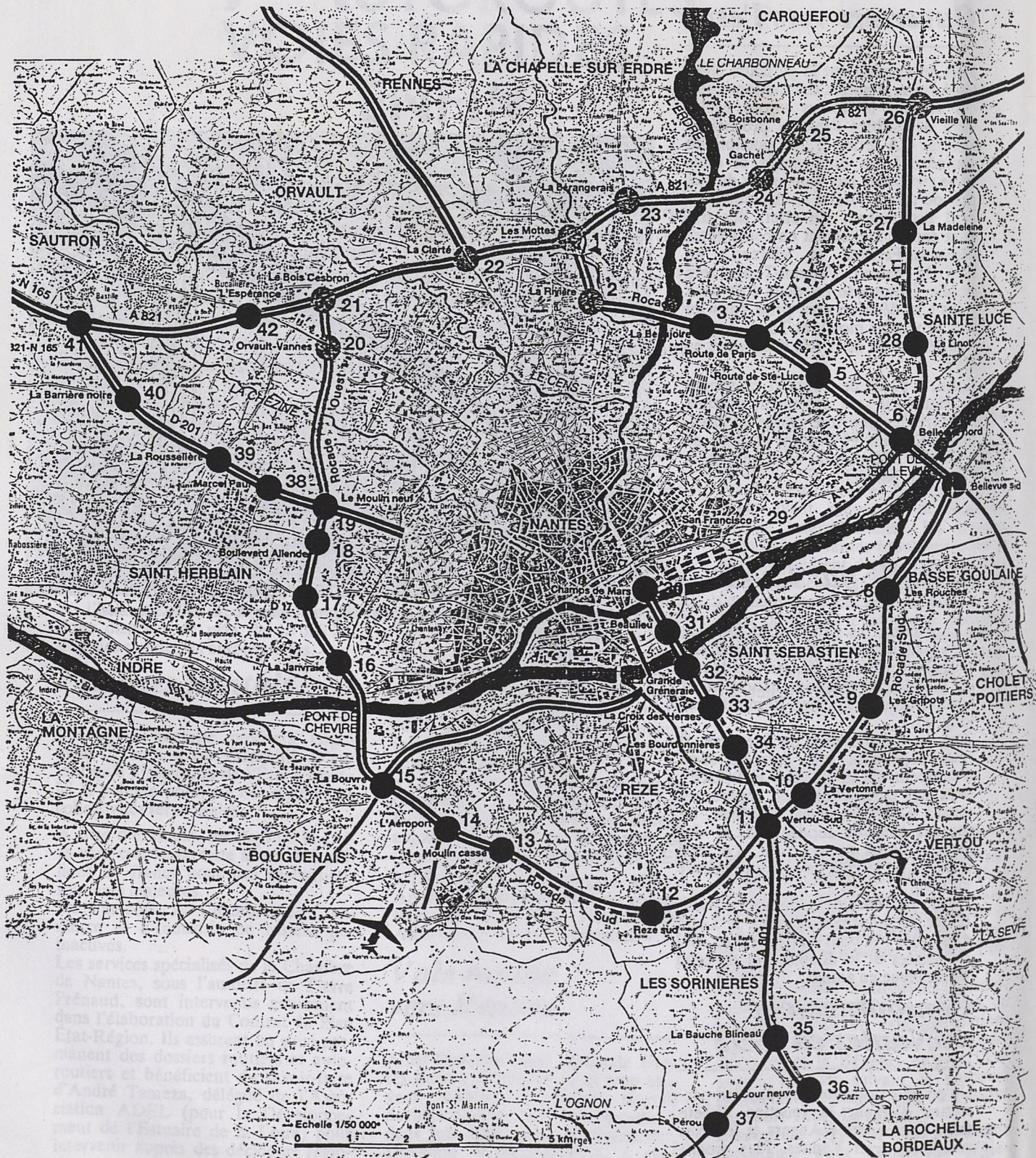
Contournement de Nantes en 1993

Un an plus tard, une rocade nord permettra d'établir la jonction directe entre l'autoroute d'Angers et les axes vers Rennes et Vannes. Plus proche de nous dans le temps, le périphérique sud sera constitué d'ici à 1989. L'ultime tronçon de contournement de l'agglomération qu'il restera à réaliser se situera alors entre les environs de la place des Chataigniers à Nantes et la rocade nord. Les travaux sont ici programmés pour 1993. ■



Le futur Pont de Cheviré tel qu'il nous est promis pour la fin de la décennie...

Voirie rapide de l'agglomération nantaise
Echangeurs
Document AURAN/SIMAN, janvier 1989



Enfin !

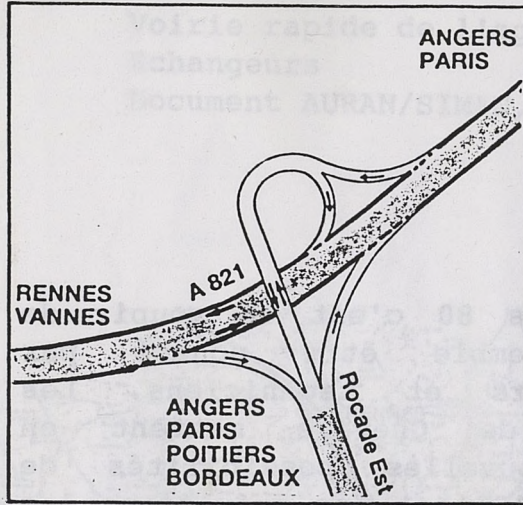
A la fin des années 80 c'est un soupir de soulagement qui semble être poussé par politiques, décideurs et techniciens. Les travaux du pont de Cheviré mettent en perspective les nouvelles possibilités de franchissement pour 1991 et les prévisions les plus optimistes voient le contournement de l'agglomération possible pour 1993.

La DDE a la maîtrise d'oeuvre d'une grande partie du tracé à l'ouverture du pont de Cheviré et de la rocade ouest restent inachevés l'autoroute A 821 qui relie l'autoroute A 11 à la RN 165, le doublement de la rocade sud. Ces deux tranches de travaux ont un achèvement prévu entre 1992 et 1993. La dernière étape sera la seconde tranche de la rocade ouest. Mais les techniciens de l'AURAN se sentent aussi particulièrement impliqués dans les projets et dessins des échangeurs (1) Les vingt-trois qui jalonne la voie périphérique à proprement parler et les dix-neuf autres qui organisent le réseau de voirie d'accès à la ville pour aboutir dans certains cas au point central que représentera la zone du Champ de Mars dont la restructuration sera complète autour d'un projet de Palais de Congrès et l'installation du siège social d'une banque.

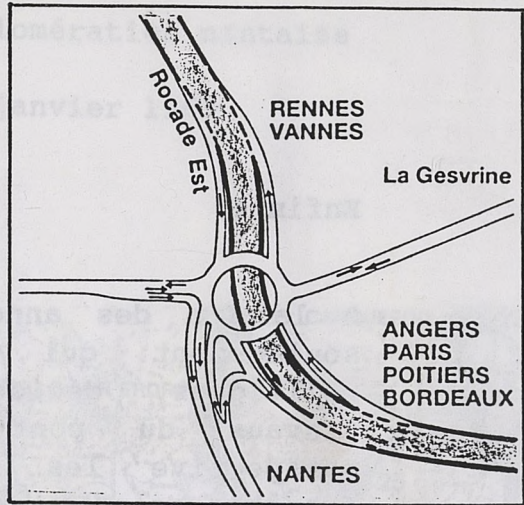
Les projets présentés dans un document de janvier 1989 sont un peu comme un catalogue des possibilités d'organisations des bretelles et des raccordements, les dessins vont par la suite sensiblement évoluer pour une utilisation maximale du système des ronds-points particulièrement dans le cas d'échangeurs urbains.

(1) "L'AURAN veille tout particulièrement à la conception de ces ouvrages d'art afin qu'ils soient réellement ouverts sur les zones et communes limitrophes " Y. Le Gall in *Plein-Ouest*, n°25, décembre 1983

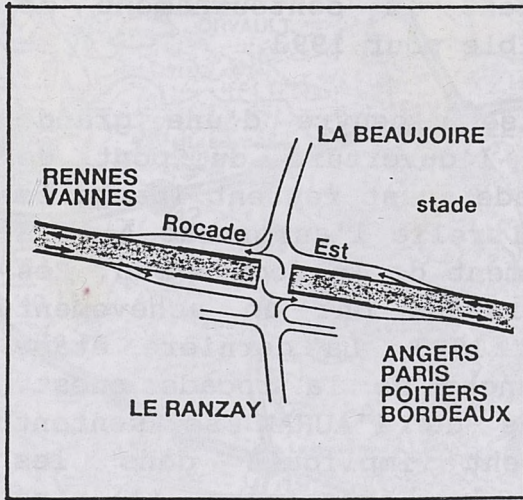
1 Les Mottes



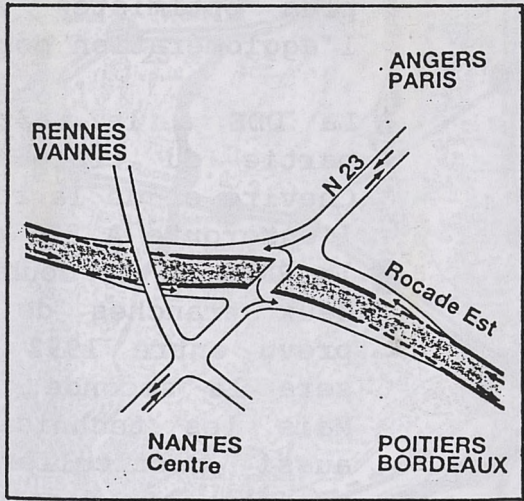
2 La Rivière



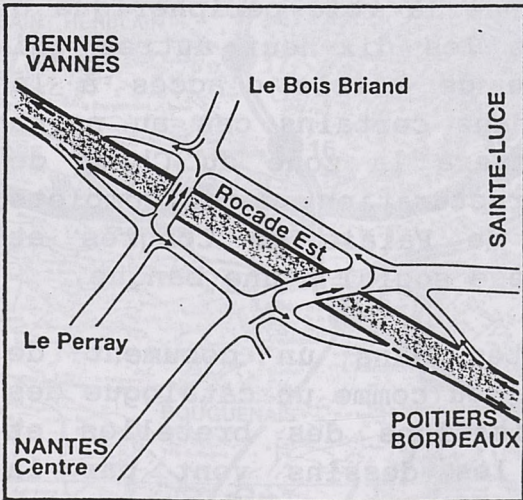
3 La Beaujoire



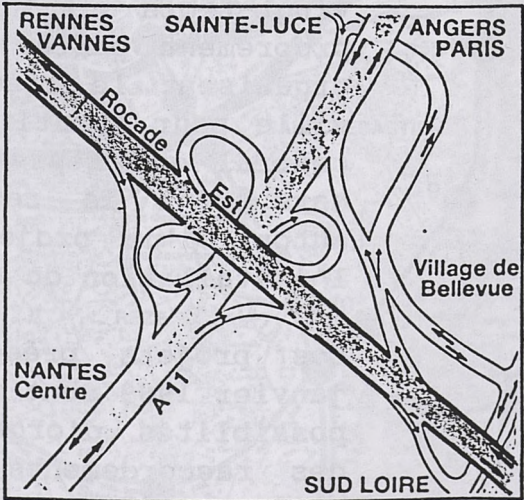
4 Route de Paris



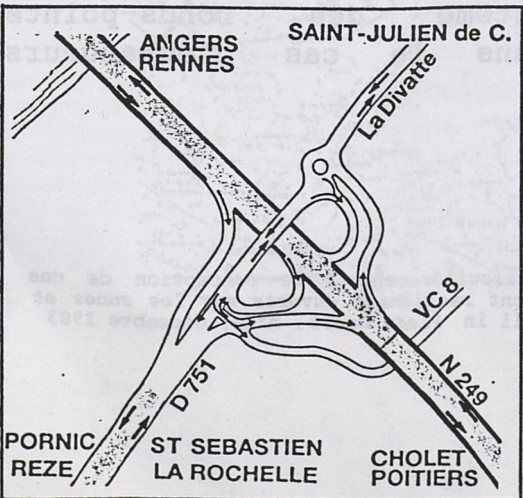
5 Route de Ste-Luce



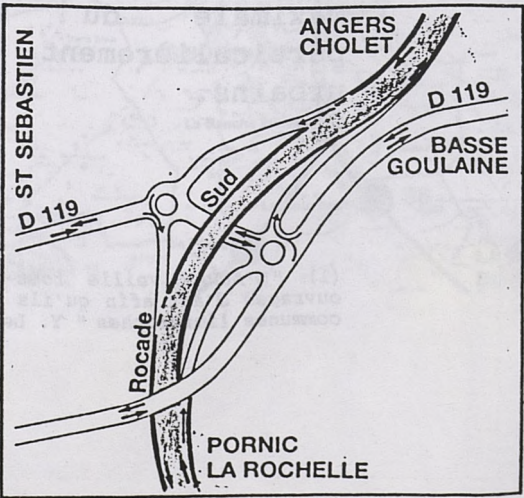
6 Bellevue nord



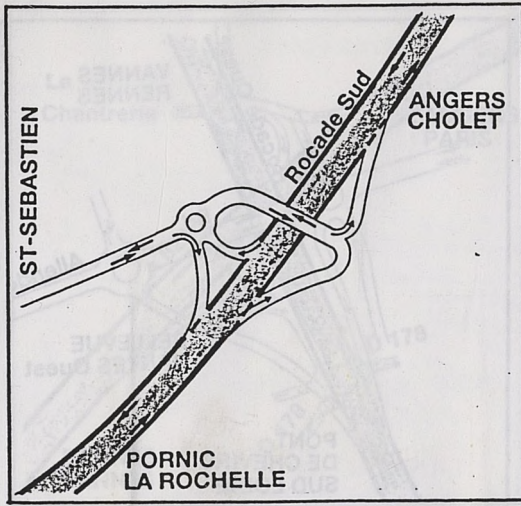
7 Bellevue sud



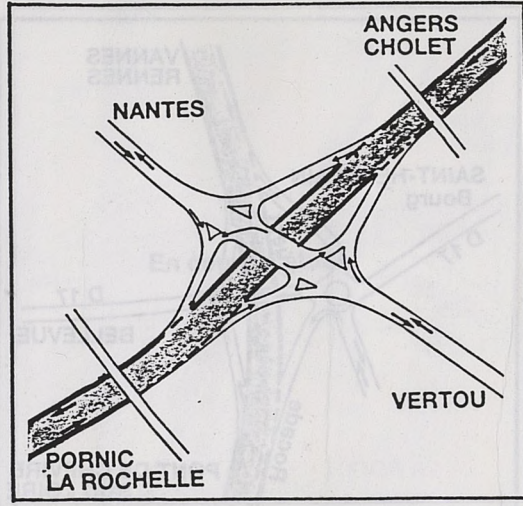
8 Les Rouches



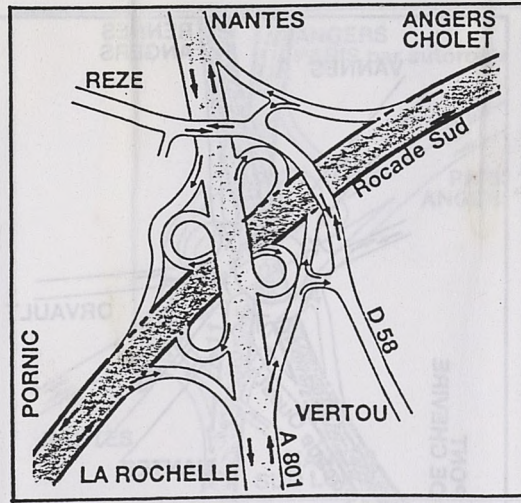
9 Les Gripots



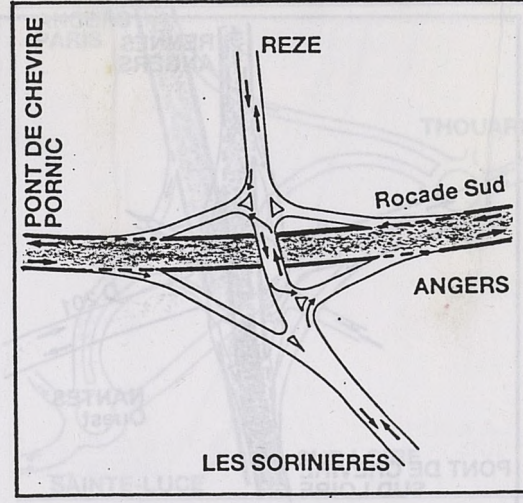
10 La Vertonne



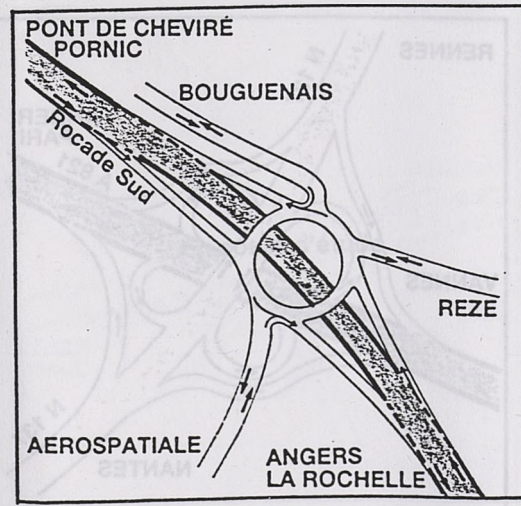
11 Vertou Sud



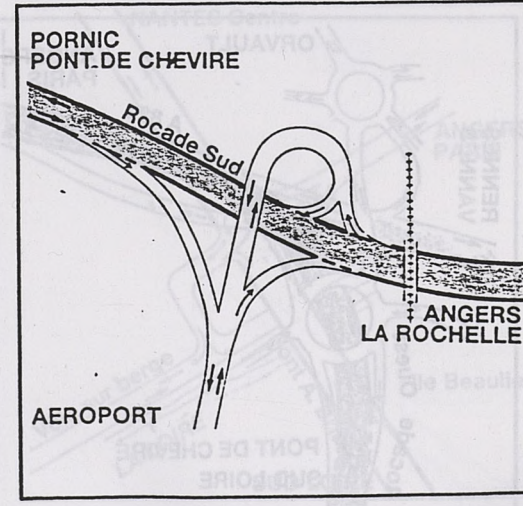
12 Rezé sud



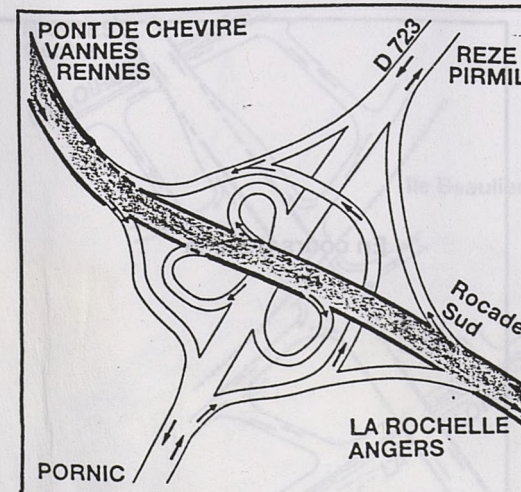
13 Le Moulin cassé



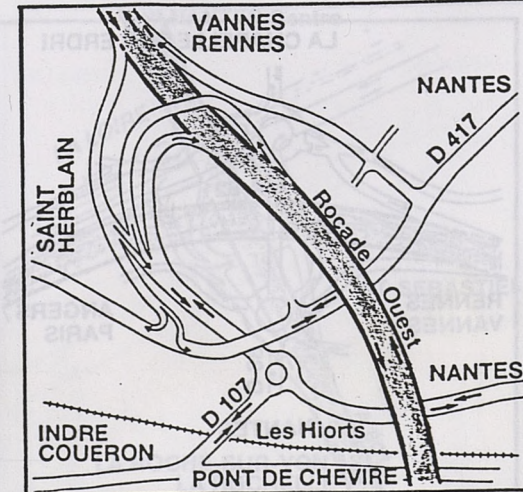
14 L'Aéroport



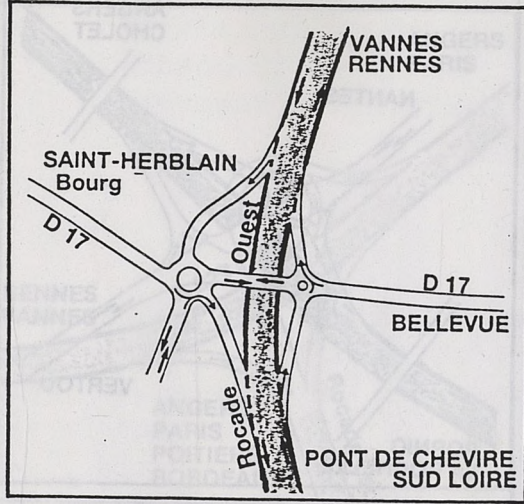
15 La Bouvre



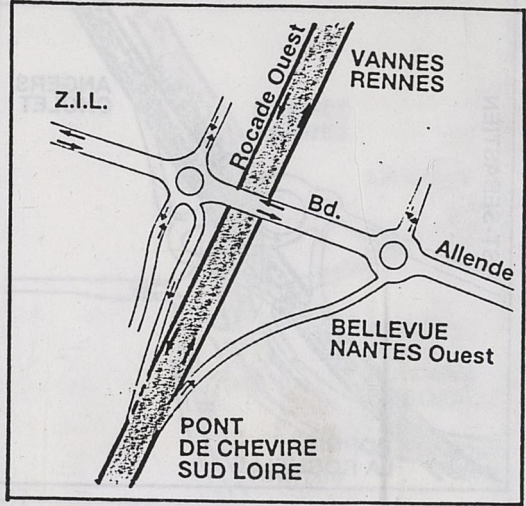
16 La Janvraie



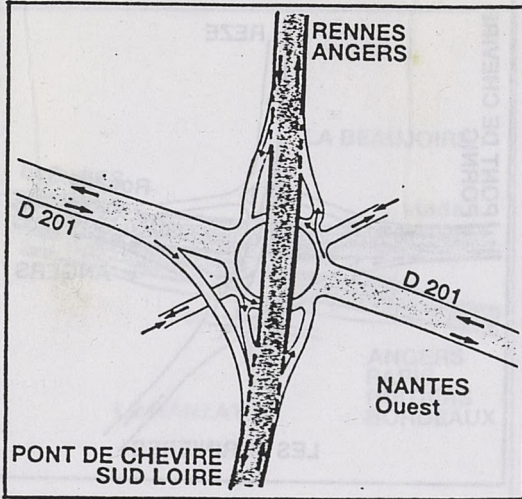
17 D 17



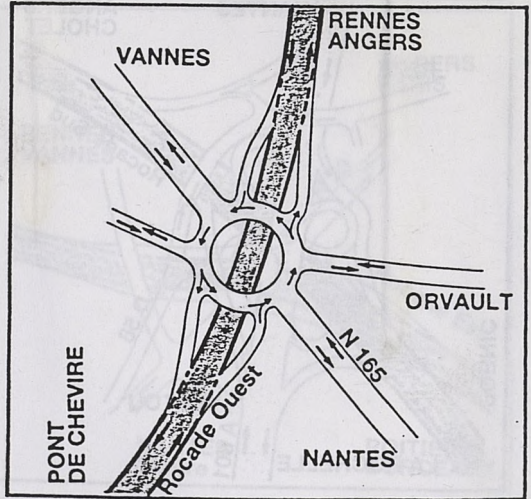
18 Boulevard Allende



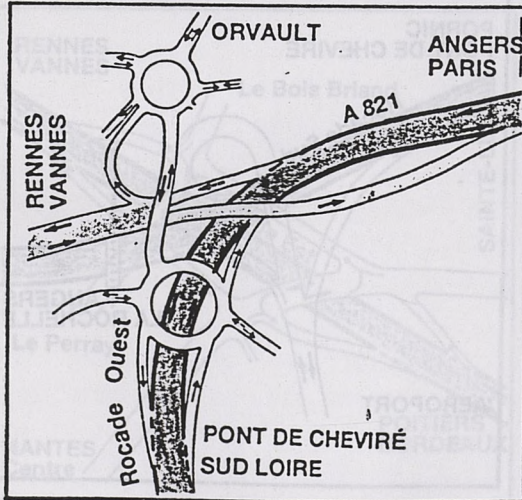
19 Le Moulin neuf



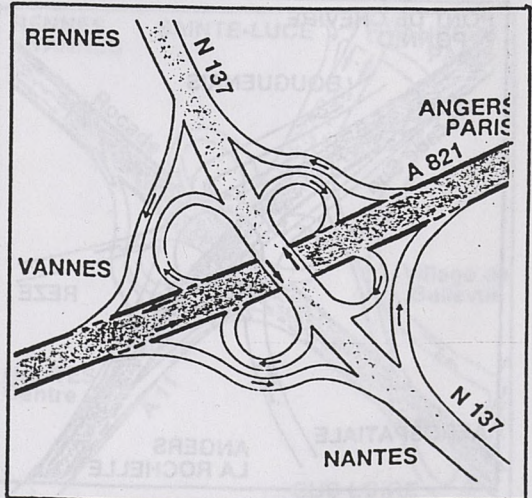
20 Orvault-Vannes



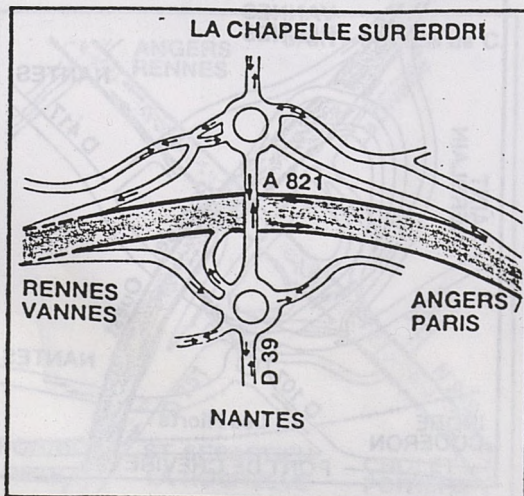
21 Le Bois Cesbron



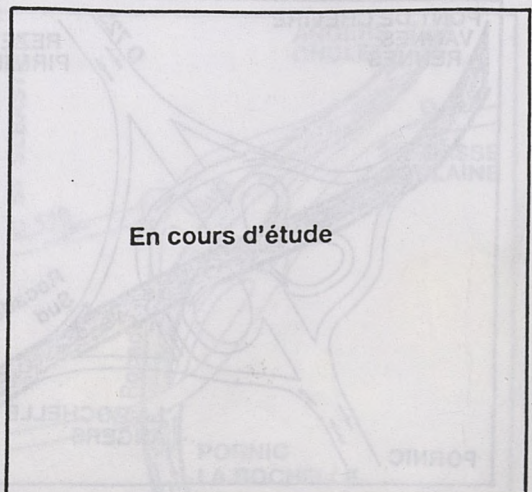
22 La Clarté



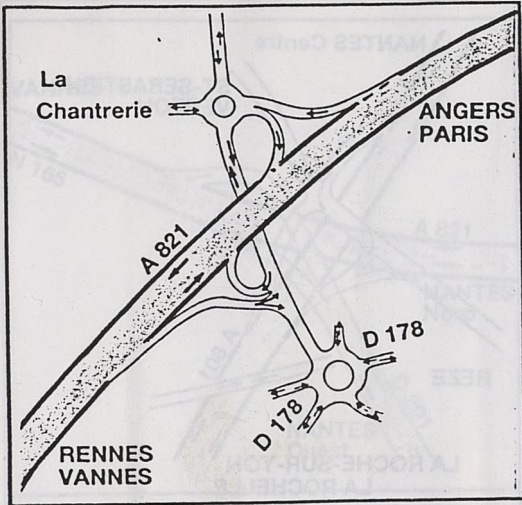
23 La Bérangerais



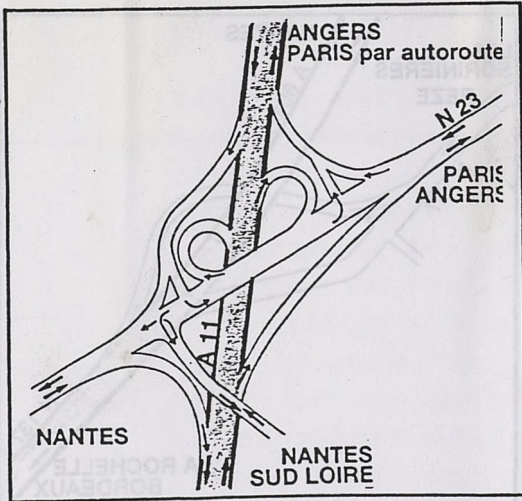
24 Gachet



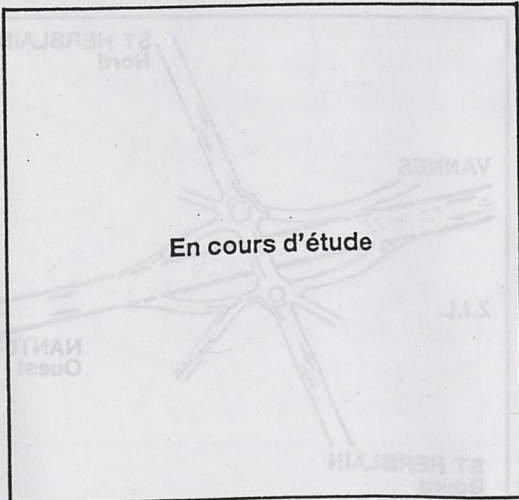
25 Boisbonne



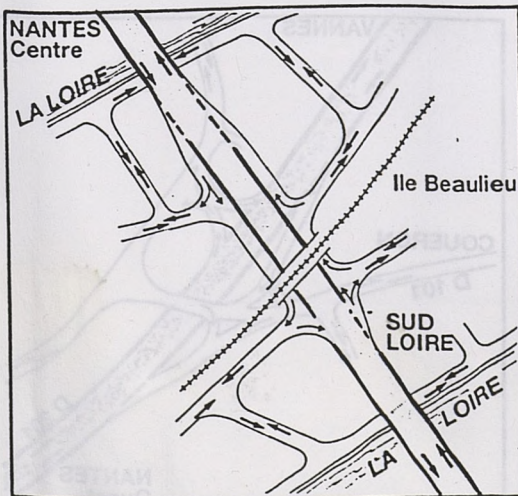
27 La Madeleine



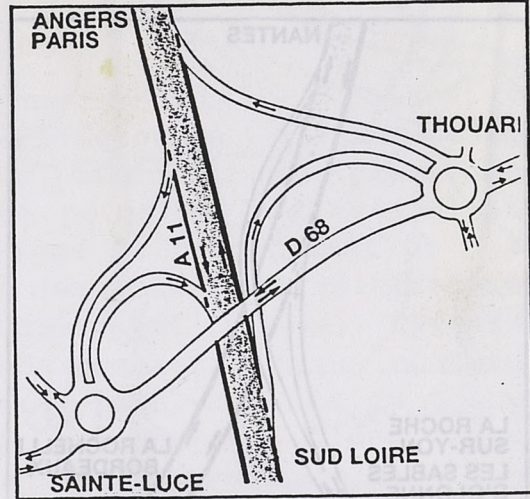
29 San Francisco



31 Beaulieu

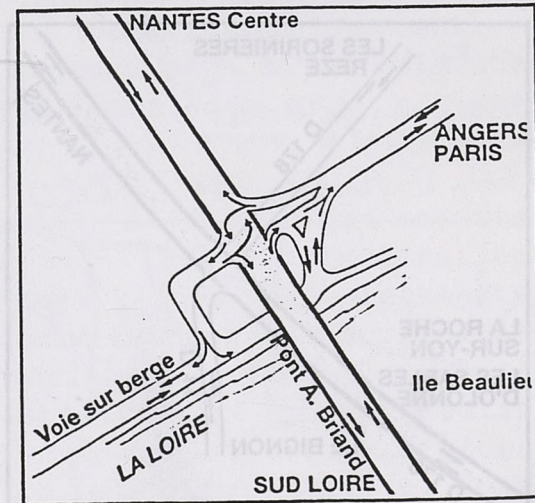


En cours d'étude

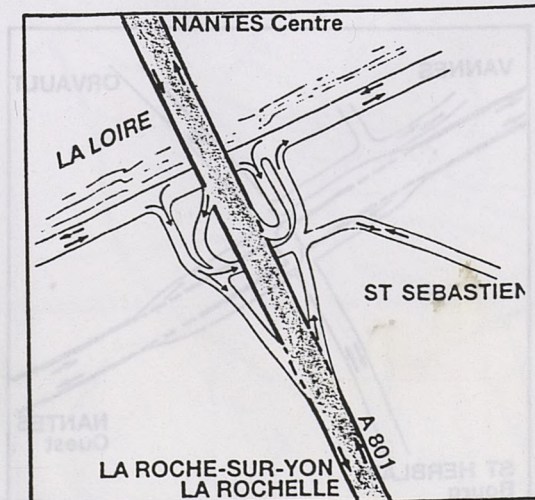


26 Vieille ville

28 Le Linot

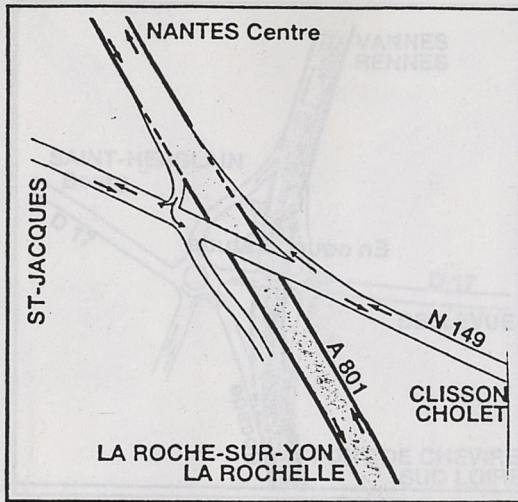


30 Champs de Mars



32 La Grande Gréneraie

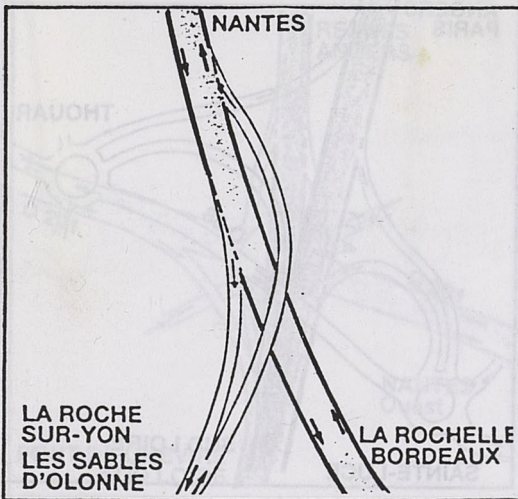
33 La Croix des Herse



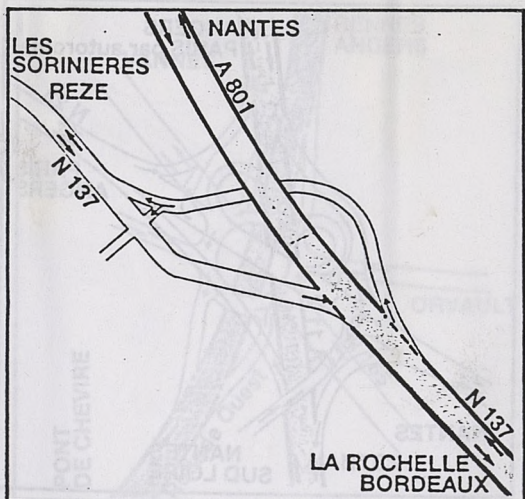
34 Les Bourdonnières



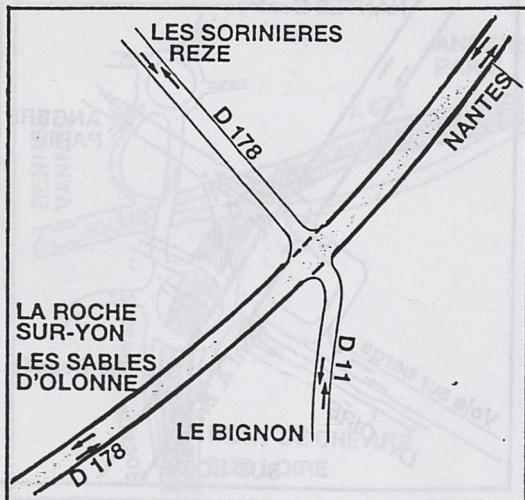
35 La Bauche Blineau



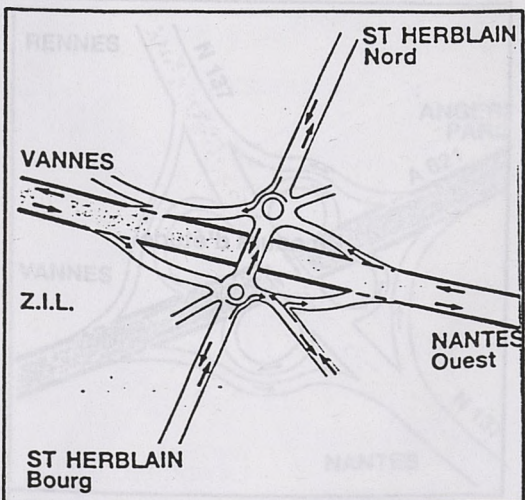
36 La Cour neuve



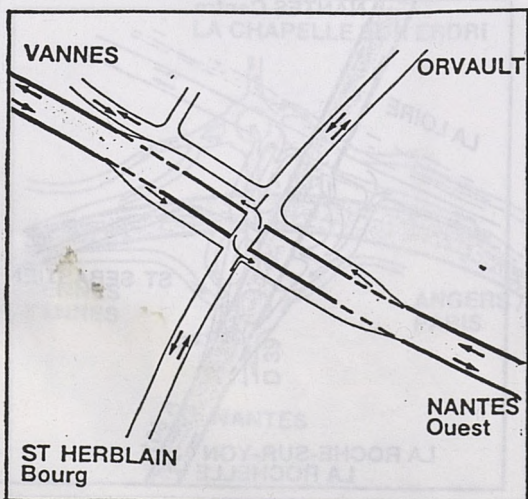
37 Le Pérou



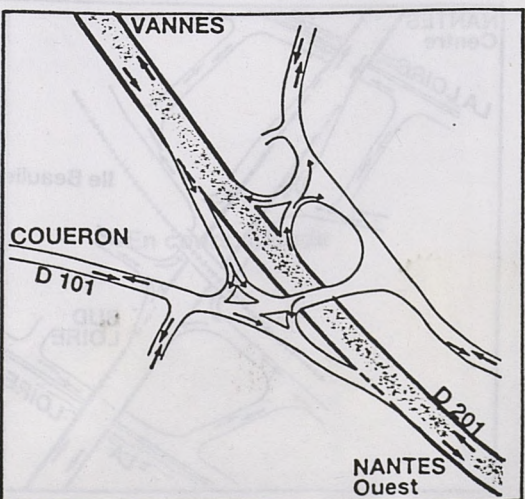
38 Marcel Paul



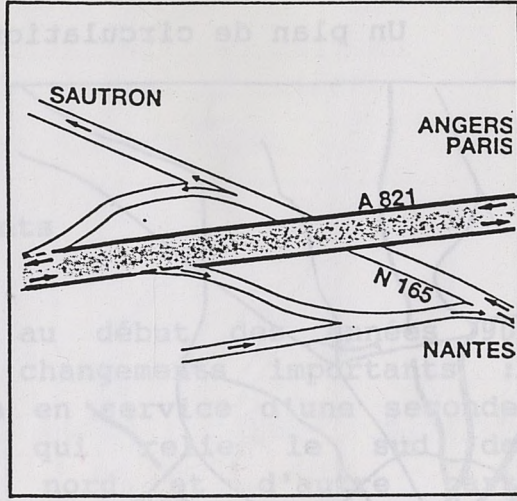
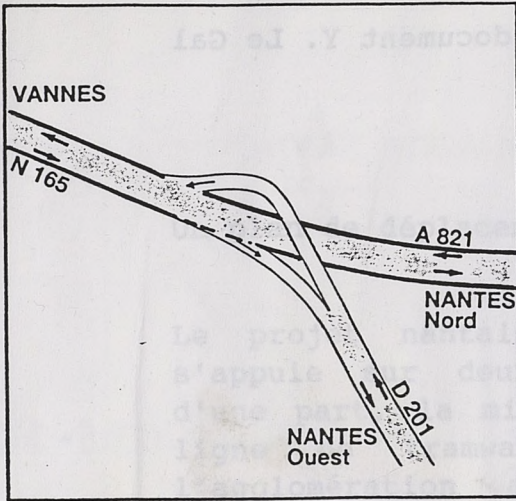
39 La Rousselière



40 La Barrière noire



41 A 821-N 165



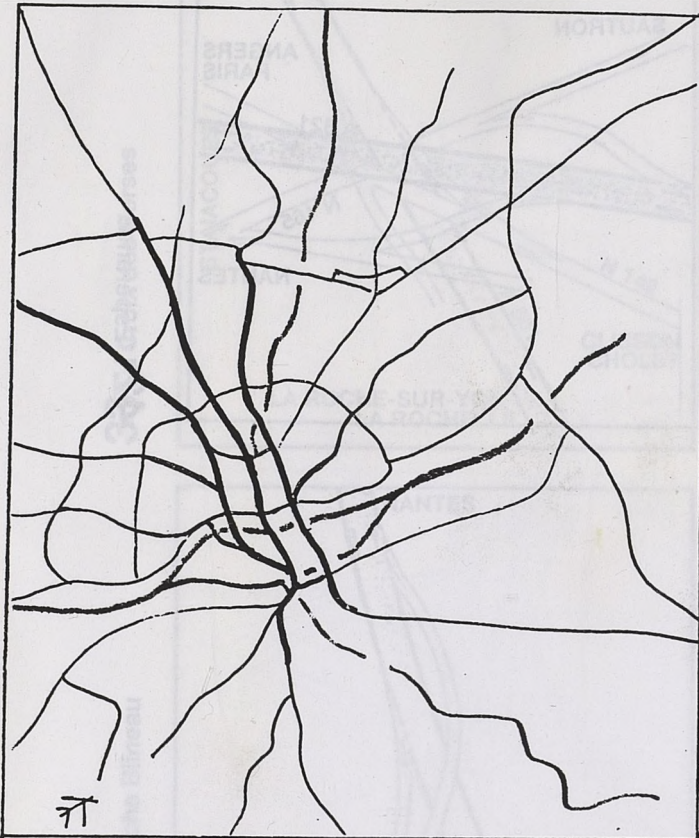
42 L'Espérance

l'achèvement prochain de l'axe de circulation périphérique.

Yann Le Gal, dorénavant rattaché aux services municipaux, est un farouche partisan du détournement de la circulation, plusieurs schémas illustrent ce point de vue articulés le tramway les parkings de rabattement et les différentes échelles des voies. Il réintroduit par ailleurs les boulevards XIXème, devenus "des couronnes de rocs-points" dans un nouveau "plan de déplacements" qui-ci, mis en place en septembre 1993(1), s'accompagne d'une vaste campagne de communication largement relayée par la presse locale qui a permis de faire connaître les revendications des commerçants du centre-ville qui voient le nouveau plan de circulation comme un handicap supplémentaire pour leur commerce de centre.

L'observation permet de noter de manière effective combien la restructuration générale a provoqué des déplacements d'activités. De nouveaux centres commerciaux se sont ouverts et d'anciens se sont donnés un coup de jeune. Un autre critère plus immédiat est la quasi disparition des stations services dans le centre ville où elles sont parfois remplacées par des restaurants et encore laissées en friche.

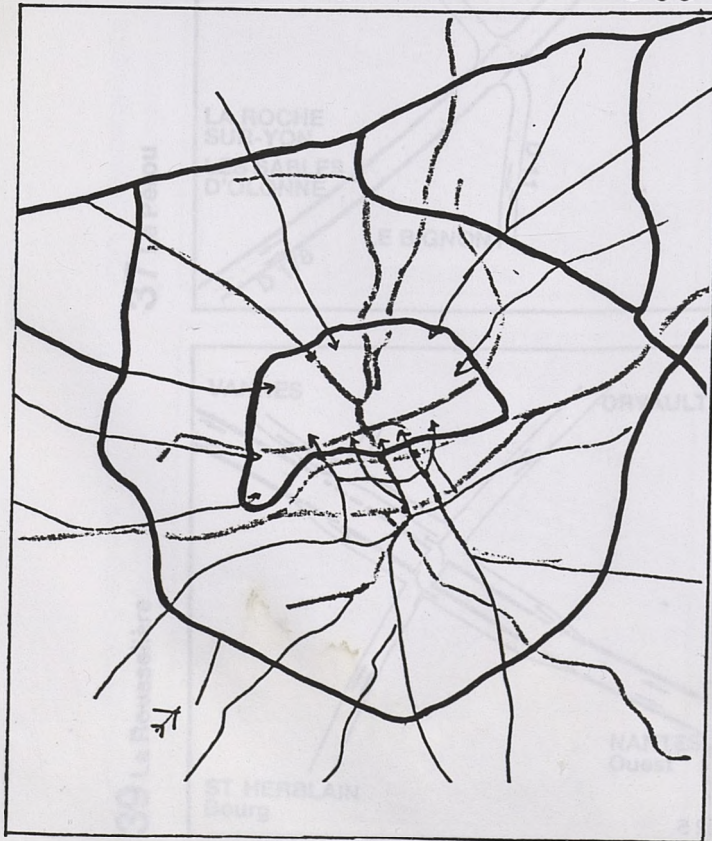
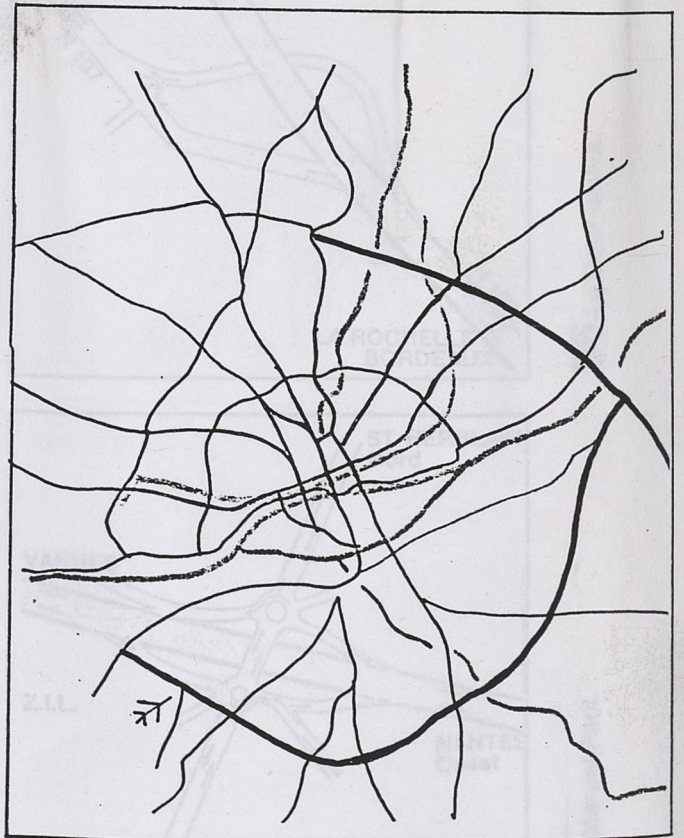
(1) voir quelques exemples de publicité et des coupures de presse, pages 142-149.



• tout passe par le centre 1980

• on commence à entôrer le centre (Crocade Est, rocade sud). 1990

• on va au centre en tram (une ligne)
 • la rocade fait le tour de NANTES
 • deux nouvelles lignes de ponts
 • 3 lignes de tram irriguent la ville 2000



Un plan de déplacements

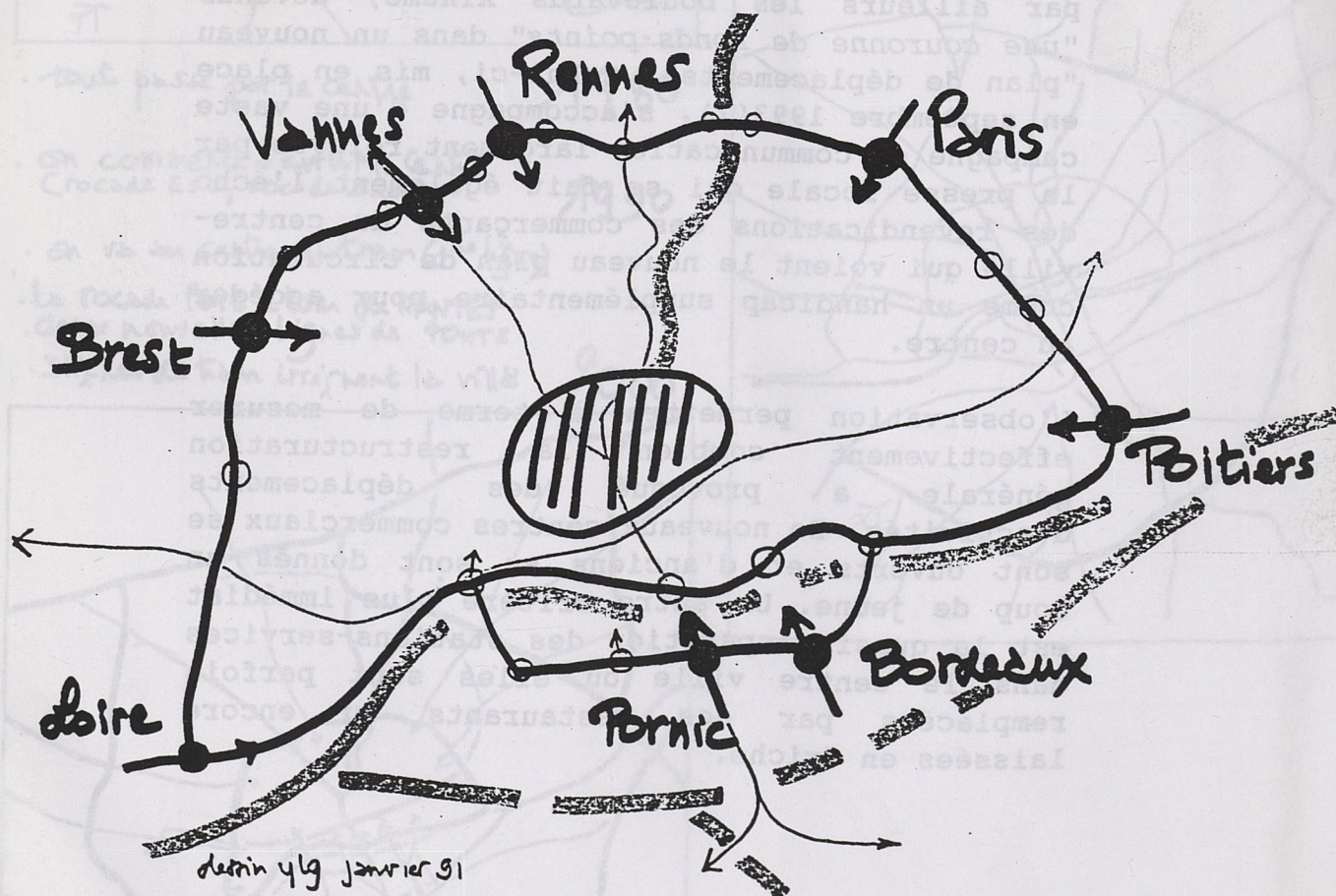
Le projet nantais au début des années 90 s'appuie sur deux changements importants : d'une part, la mise en service d'une seconde ligne de tramway qui relie le sud de l'agglomération au nord et d'autre part l'achèvement prochain du boucllement du périphérique.

Yann Le Gal, dorénavant rattaché aux services municipaux, est un farouche partisan du détournement de la circulation, plusieurs schémas illustrent ce point de vue articulant le tramway, les parkings de rabattement et les différentes échelles des voies. Il réintroduit par ailleurs les boulevards XIXème, devenus "une couronne de ronds-points" dans un nouveau "plan de déplacements". Celui-ci, mis en place en septembre 1993(1), s'accompagne d'une vaste campagne de communication largement relayée par la presse locale qui se fait également l'écho des revendications des commerçants du centre-ville qui voient le nouveau plan de circulation comme un handicap supplémentaire pour accéder au centre.

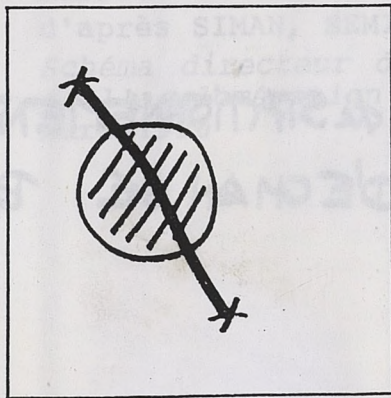
L'observation permettra à terme de mesurer effectivement combien la restructuration générale a provoqué des déplacements d'activités. De nouveaux centres commerciaux se sont ouverts et d'anciens se sont donnés un coup de jeune. Un autre critère plus immédiat est la quasi disparition des stations-services dans le centre ville où elles sont parfois remplacées par des restaurants ou encore laissées en friche.

(1) voir quelques exemples de publicité et les coupures de presse, pages 142-149.

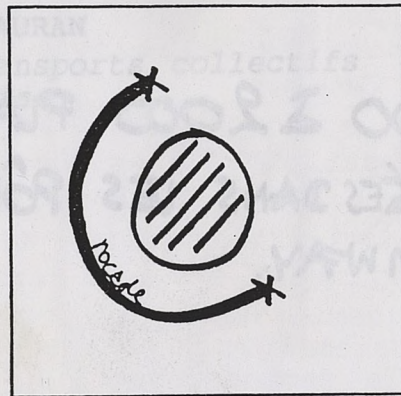
LES BOULEVARDS : UNE COURONNE DE RONDS-POINTS



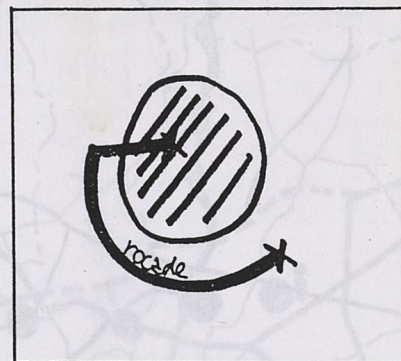
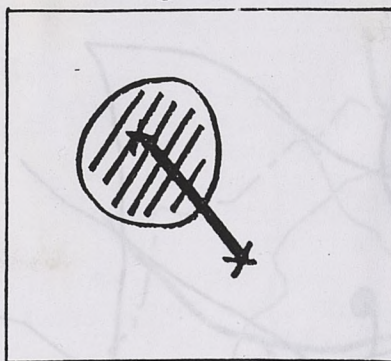
nouveaux itinéraires possibles en voiture



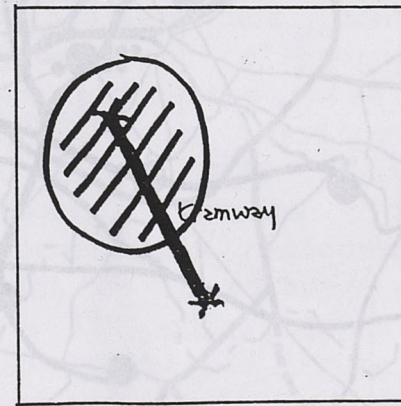
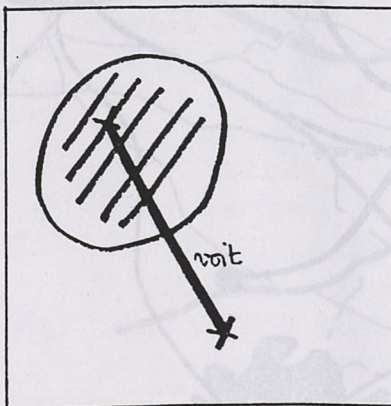
aujourd'hui



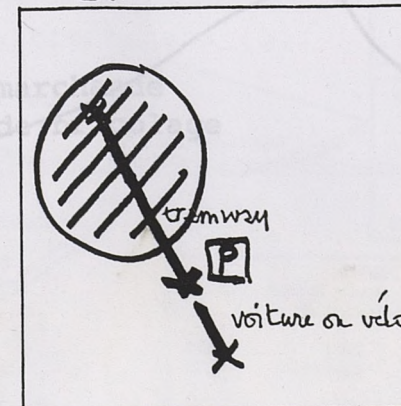
demain



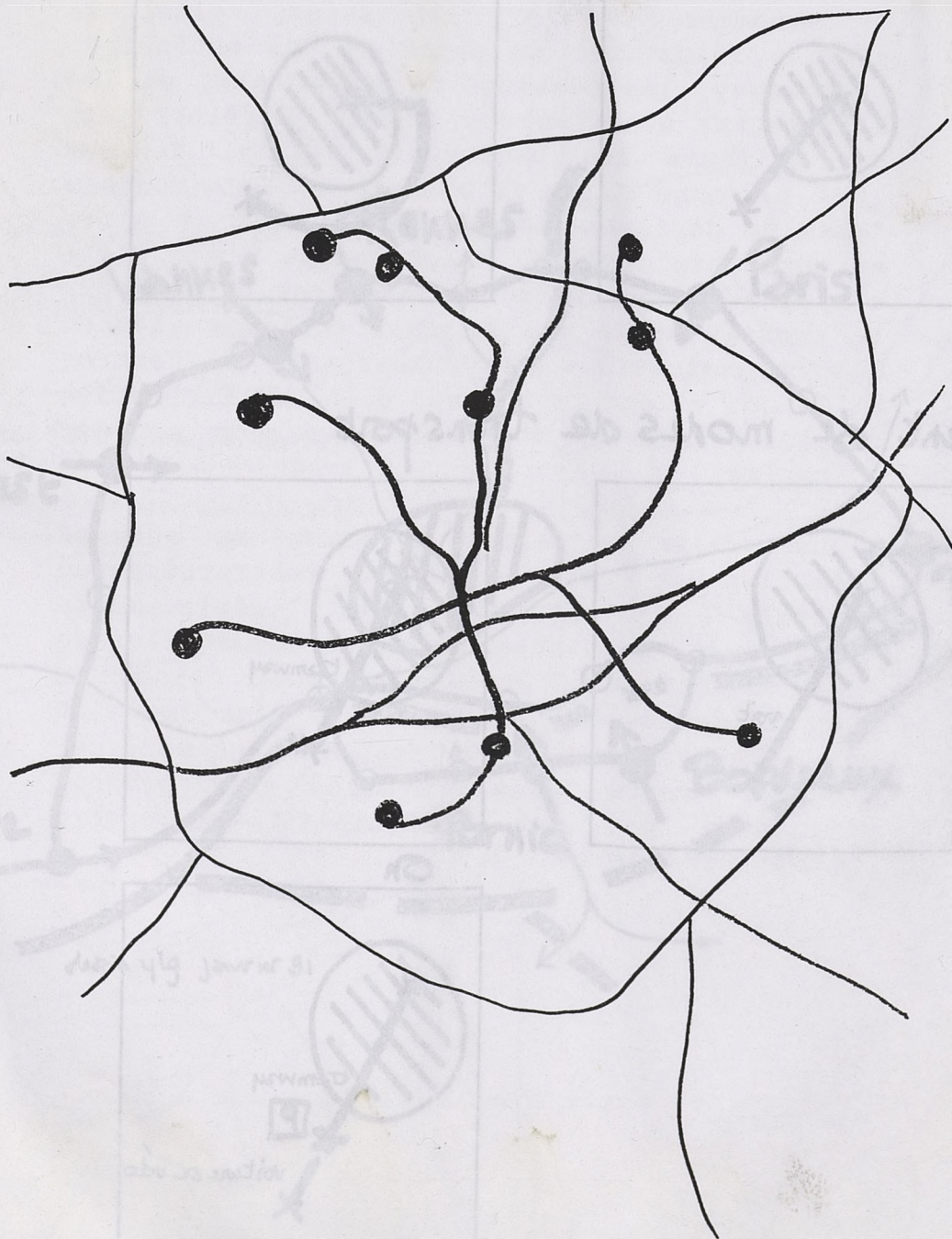
Changement de modes de transport



On



1500 à 2000 PLACES de STATIONNEMENT
CRÉÉES DANS LES PÔLES D'ÉCHANGE DU
TRAMWAY.



Structure commerciale, CCI/AURAN, février 1990

Implantation des moyennes et grandes surfaces

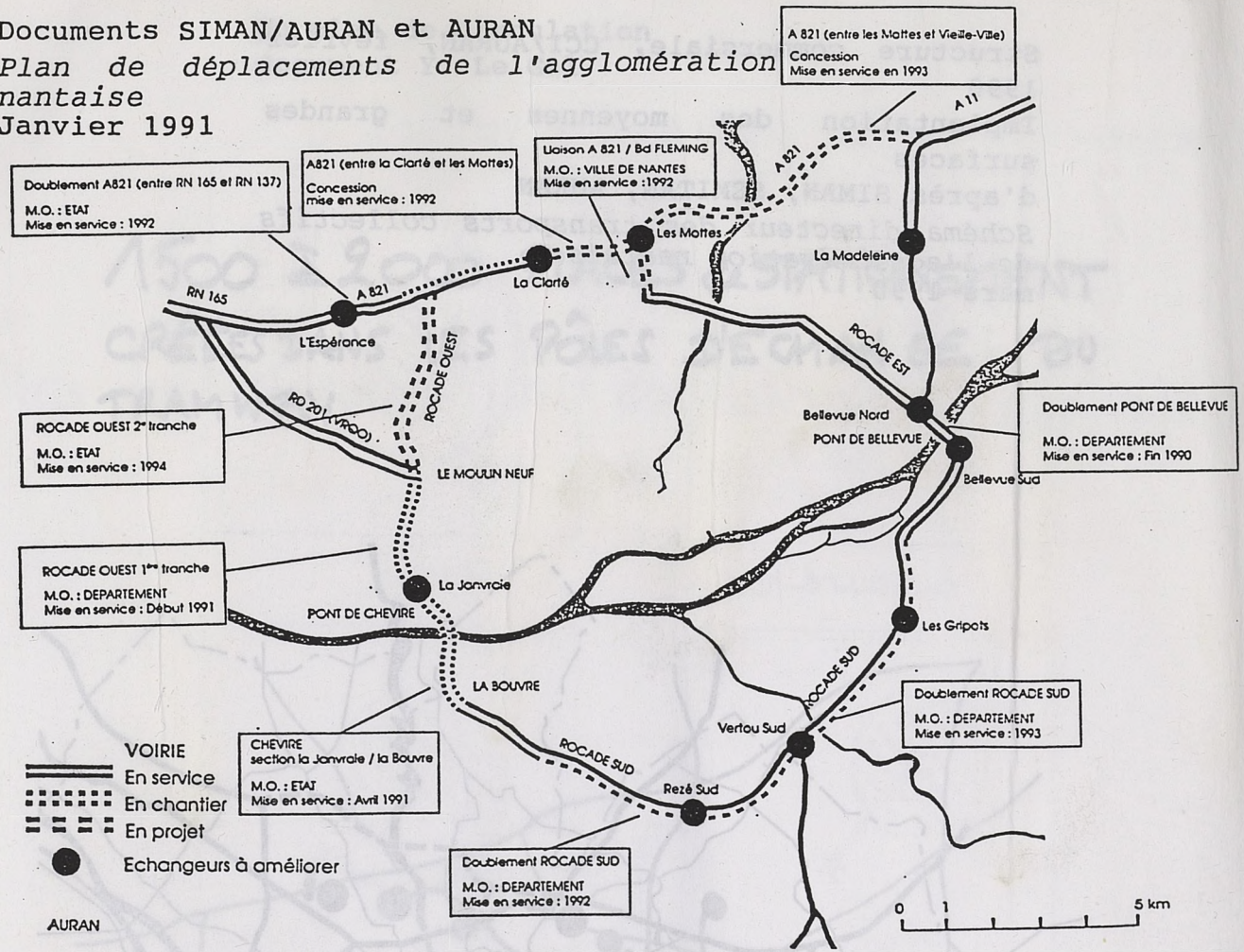
d'après SIMAN, SEMITAN, AURAN

Schéma directeur des transports collectifs de l'agglomération nantaise mars 1990

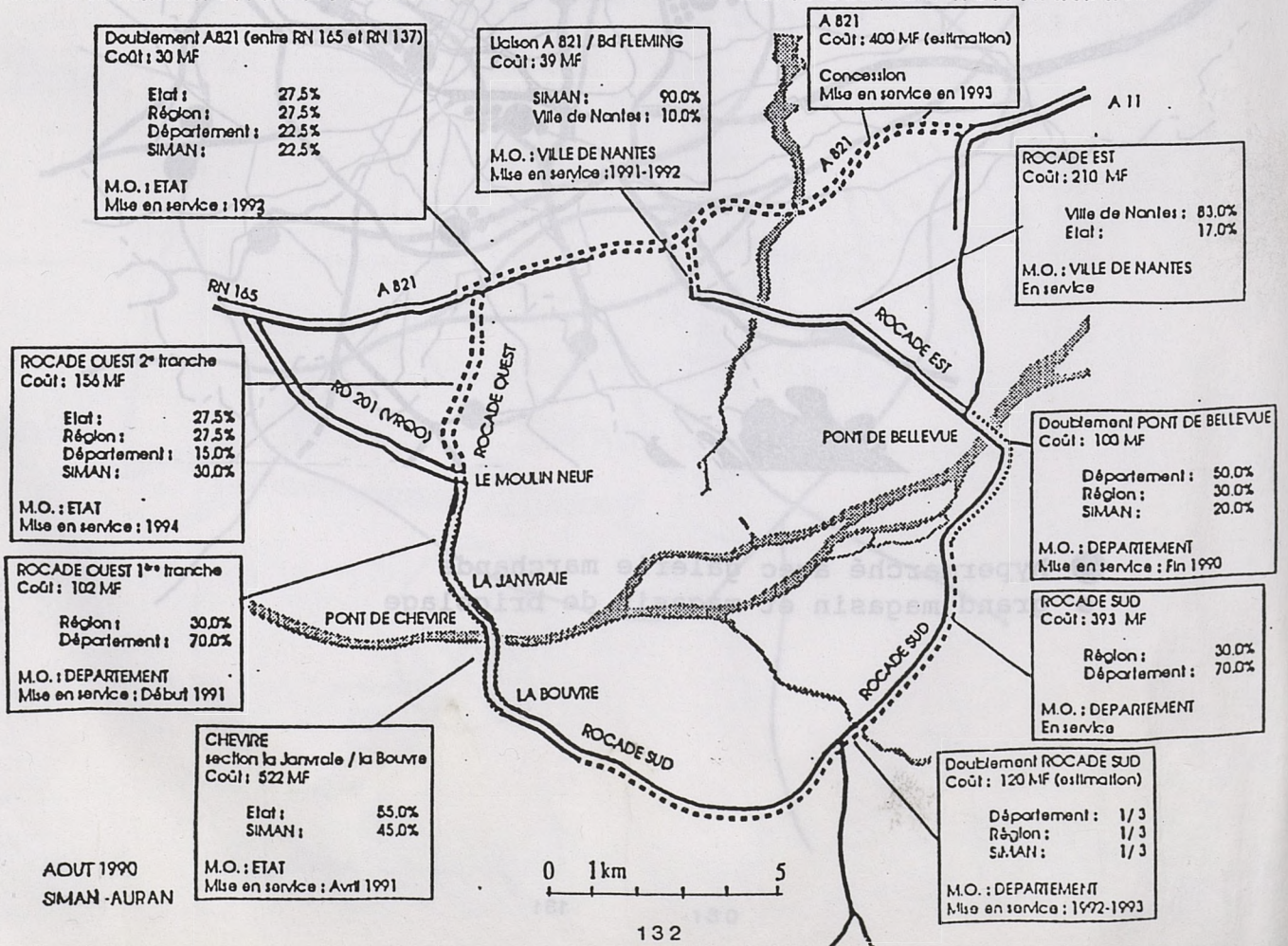


- hypermarché avec galerie marchande
- grand magasin et magasin de bricolage

Documents SIMAN/AURAN et AURAN
 Plan de déplacements de l'agglomération nantaise
 Janvier 1991



PROGRAMMATION DE LA VOIRIE DE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION NANTAISE



En trente ans une révolution s'est produite dans la conception des réseaux - particulièrement au niveau des rapports entre le centre et les périphéries -, une date clé est celle du 18 juillet 1978(1). A cette date, le Directeur des routes écrit au Président du SIVRAN(2) : "Le réseau Etat, à long terme, doit, selon les principes actuellement en vigueur dans une grande agglomération, comprendre une rocade de contournement et une ou deux voies rapides assurant une bonne pénétration jusqu'au centre-ville. Ainsi, dans le cas de Nantes, le réseau national comprendrait lorsque les investissements auront été réalisés, deux pénétrantes à l'est et au sud se rejoignant au pont Carnot et une rocade constituée par l'autoroute A11 au nord, la rocade ouest et le franchissement de Cheviré, la rocade sud jusqu'au pont de Bellevue et la pénétrante est de l'échangeur de Bellevue à l'autoroute A11. Les autres aménagements envisagés par le SIVRAN, en particulier la rocade est, demeureront de la responsabilité de collectivités locales."

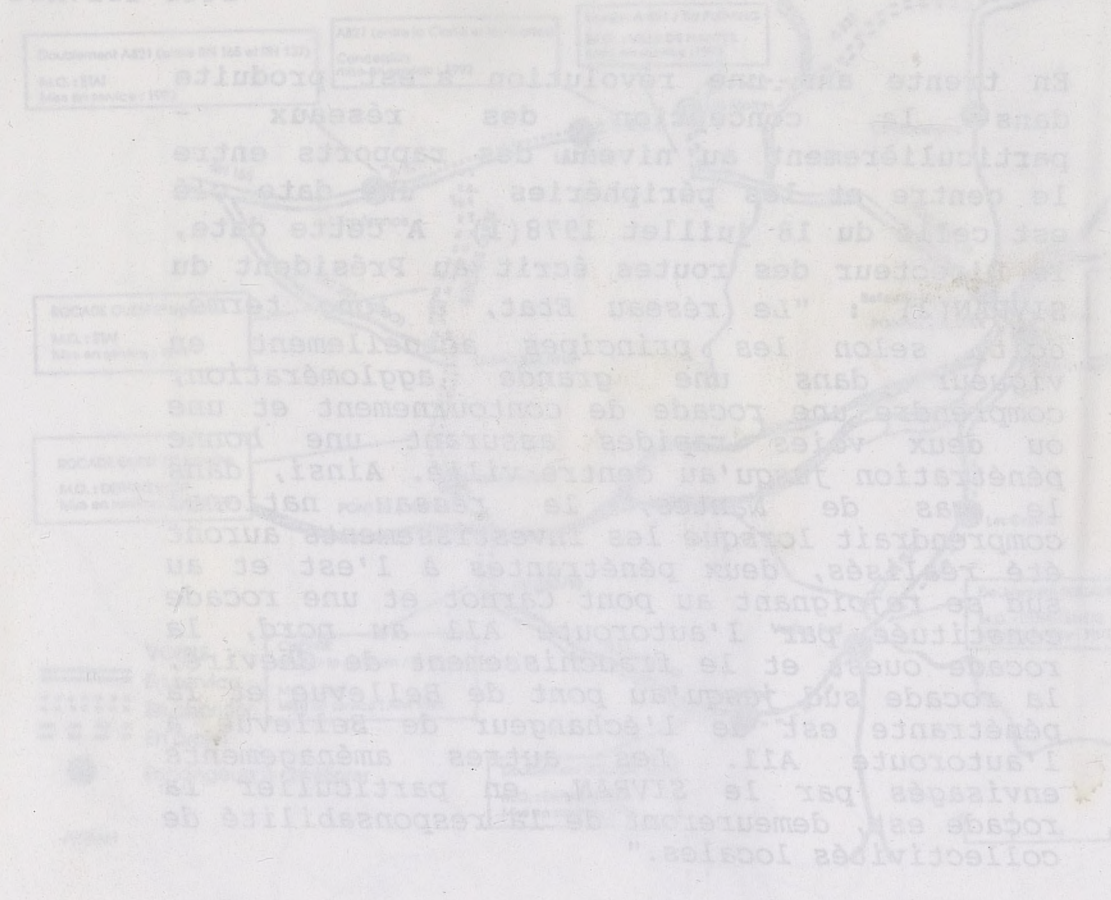
Cet extrait confirme l'hypothèse d'un changement de point de vue, dont les causes sont multiples, à la fin des années 70 et montre aussi la complexité des montages financiers qui ont impliqué des collaborations à des échelles souvent différentes entre tous les niveaux des collectivités territoriales avec l'Etat. En définitive cette opération financée par dix montages différents - de la parité entre le département, la région et le SIMAN pour le doublement de la rocade sud au partage 55% pour l'Etat, 45% pour le SIMAN pour le pont de Cheviré, tous les cas de figure sont possibles - devait s'avérer en définitive une opération peu coûteuse au kilomètre, le projet étant vieux de plus de trente ans (3).

(1) Arch DDE

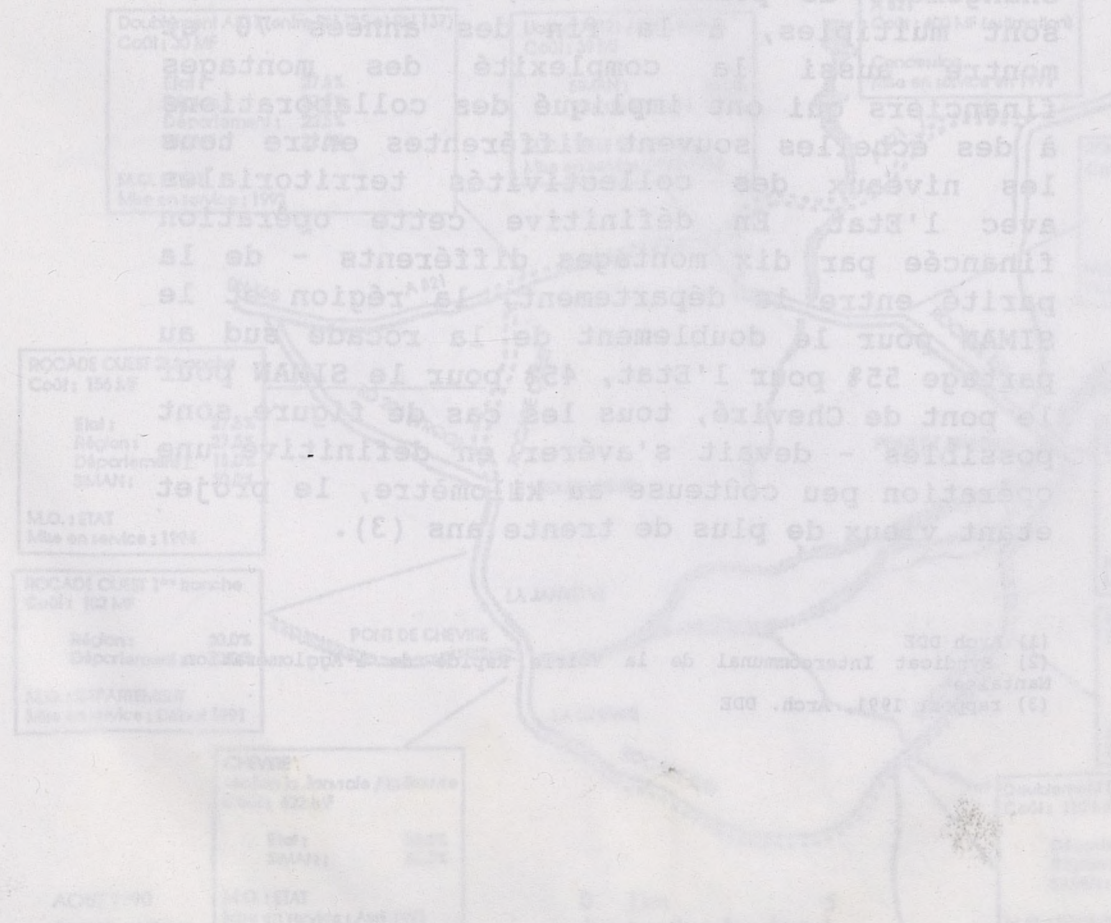
(2) Syndicat Intercommunal de la Voirie Rapide de l'Agglomération Nantaise

(3) rapport 1991, Arch. DDE

Plan de déplacements de l'agglomération nantaise
Janvier 1991

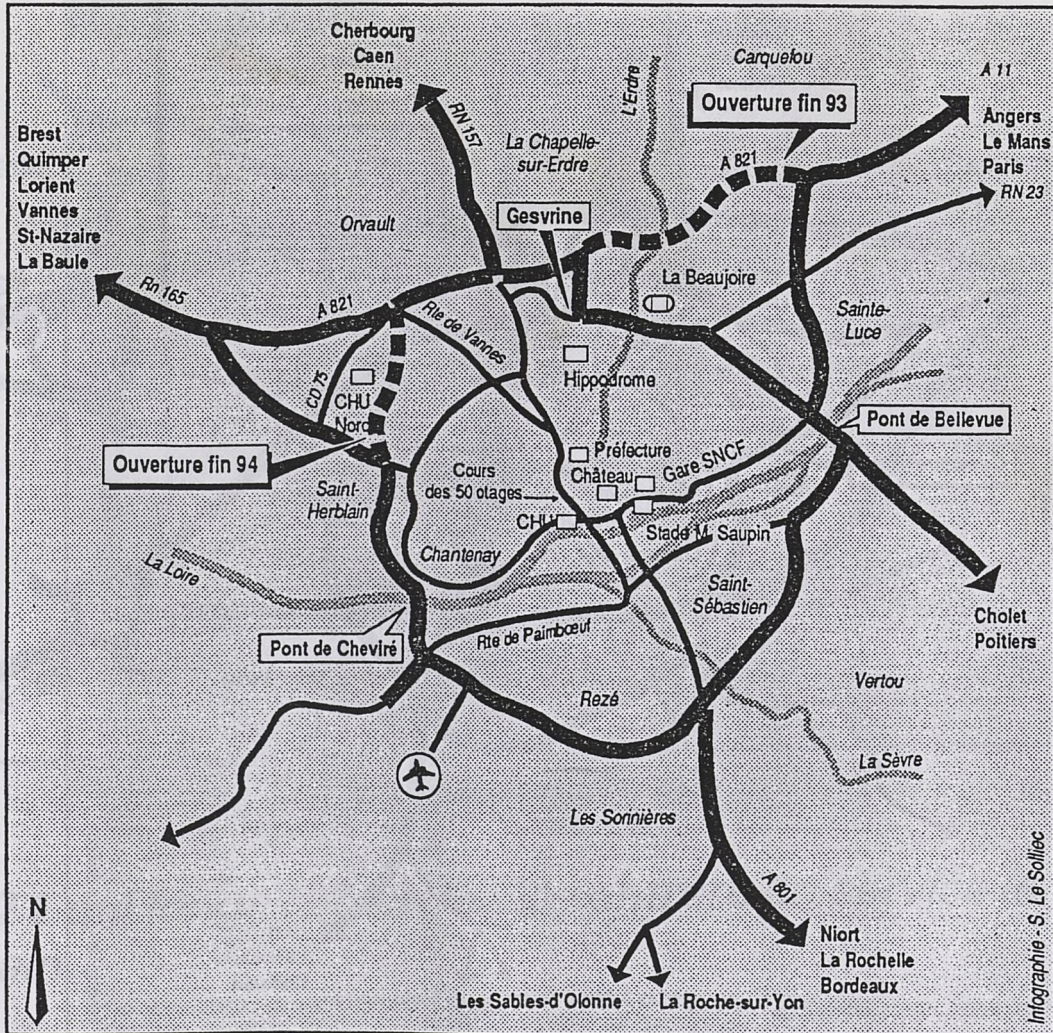


PROGRAMME DE LA VOIR DE COM... DE L'AGGLOMERATION NANTAISE



Choix de coupures de presse
janvier 1993 - décembre 1994

Il suffit d'ouvrir l'œil et le bon Pour contourner Nantes sans peine



Le périphérique nantais (42 kilomètres) est en voie de finition. Il ne manque plus, pour boucler la boucle, qu'à finir l'A 821 au nord (ouverture à la fin de l'année) et la rocade ouest dont la mise en service est prévue pour 1994.

L'automobiliste peut donc désormais contourner la ville de Nantes sans trop de complication pour peu qu'il ne roule pas le pied au plancher et qu'il suive attentivement la signalisation relativement bien faite.

— En arrivant par la route de Vannes pour se diriger sur l'aéro-

port ou sur Bordeaux, pas de problème : prendre la direction de Saint-Herblain, au premier échangeur, jusqu'au franchissement du pont de Cheviré et sortir vers l'aéroport ; pour Bordeaux continuer sur la rocade sud jusqu'à l'embranchement de l'A 801 (direction Montaigu-Niort-Bordeaux) à Vertou-Sud.

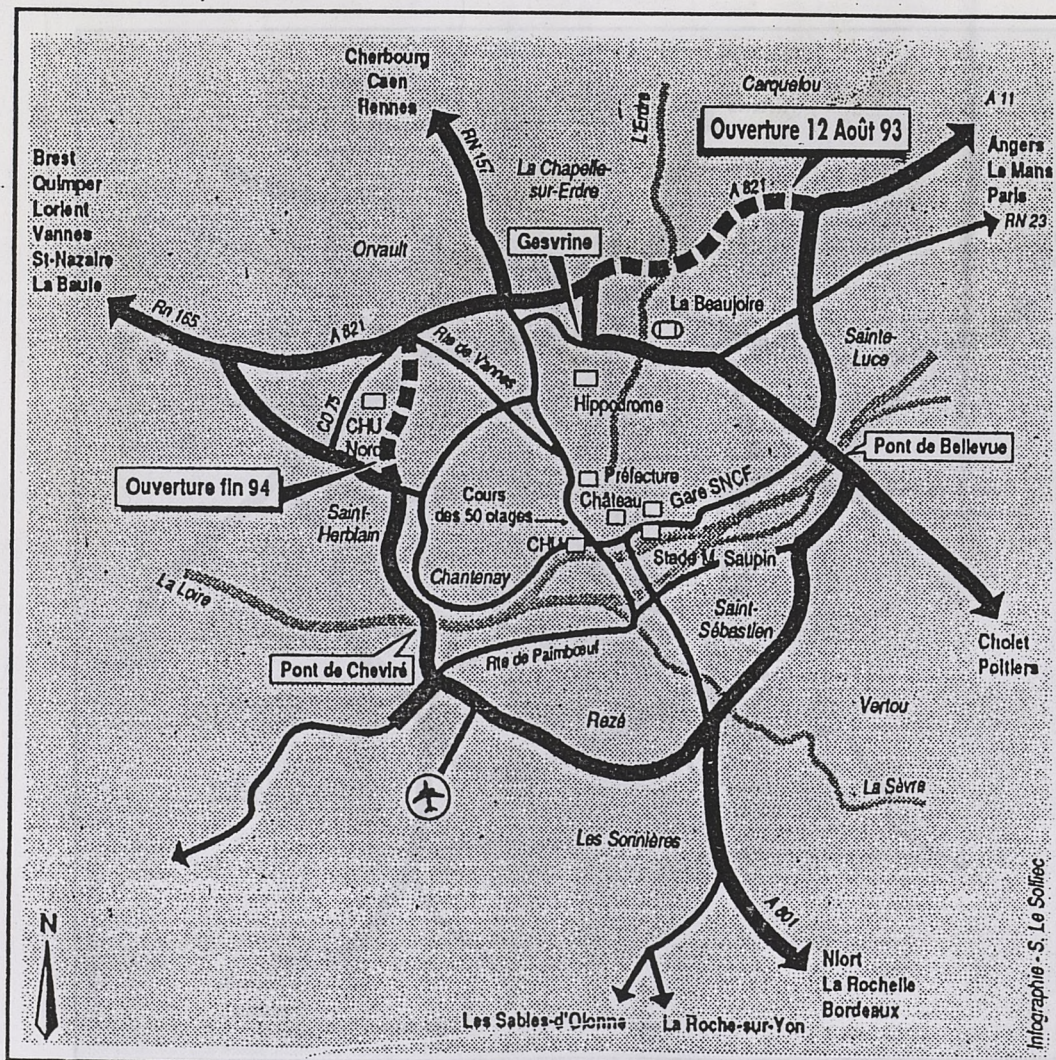
— En arrivant de la route de Rennes, parcours un peu plus compliqué pour l'aéroport ou pour Bordeaux : prendre l'A 821 à droite puis la direction Saint-Herblain (CD 75), le pont de Cheviré et la rocade sud. Plus simple vers Cholet et Poitiers : suivre l'A 821 puis la rocade est (la Beaujoire) et sortir au pont de Bellevue.

— En arrivant de l'A 11 Paris-Nantes : pour l'Angevin ou le Manceau qui descendent vers l'aéroport, sortir au pont de Bellevue et prendre la rocade sud jusqu'à l'aéroport (la Bouvre si on veut rejoindre la Vendée). S'ils se rendent vers la Bretagne : prendre la direction de la Beaujoire et rejoindre l'A 821 par Gesvrine.

Difficile de s'arrêter pour demander son chemin : le périphérique a un trafic abondant (près de 2 millions/jour de déplacement dans la ville de Nantes), un rythme soutenu et pas de zone d'arrêt (sauf à en sortir). Mais encore une fois, la signalisation est parfaite.

Ouest-France
12 janvier 1993

4 mois d'avance pour 11 km du contournement nantais Le tronçon Nord ouvrira le 12 août



L'avant-dernier maillon du périphérique nantais sera relié pour le 12 août.

Un nouveau tronçon de 11 km du contournement de Nantes, au nord de la ville, ouvrira le 12 août, avec quatre mois d'avance. Il faudra toutefois encore un an et demi pour la mise en service complète du périphérique.

La société Cofiroute concessionnaire de l'autoroute Paris-Nantes a décidé d'avancer au 12 août l'ouverture du tronçon de contournement Nord de Nantes. La mise en service de cette section de onze kilomètres était prévue initialement pour la fin de

cette année. Le tronçon prolonge l'autoroute A11 à hauteur de Carquefou, enjambe l'Erdre et vient rejoindre la quatre voies déjà en service jusqu'à Gesvrine.

Pour les usagers arrivant de Rennes et Vannes, l'avantage est énorme. Ils auront la continuité d'une liaison à gabarit autoroutier complet sur la totalité du contournement. De plus, le poste de péage de Carquefou, s'il est maintenu pour la desserte locale, ne comporte plus de barrières centrale. Les usagers venant de la Bretagne et se dirigeant vers Angers-Paris ou en revenant acquitteront un « surpéage » au poste d'Ancenis. Ils n'auront pas

à s'arrêter à nouveau à Carquefou.

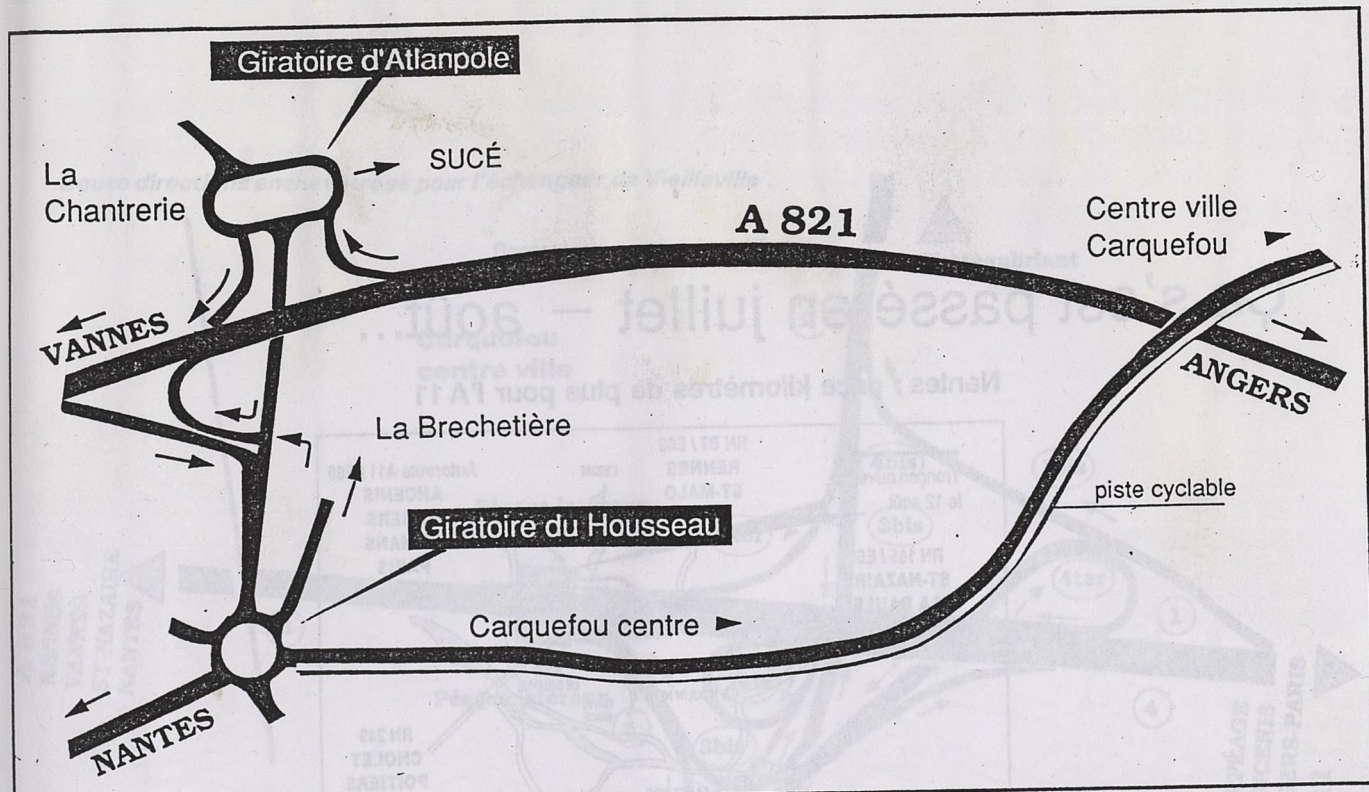
Le prix du surpéage n'est pas encore connu, pas plus que celui qui sera demandé pour la desserte locale empruntant ces onze kilomètres. C'est notamment le cas des automobilistes qui y rentreront à Carquefou pour aller vers Rennes ou Vannes, et ceux qui remontant du Sud par le pont de Bellevue voudront bénéficier de la continuité autoroutière pour aller vers la Bretagne.

C'est le ministère des Finances qui en fixera le montant. Si on compare aux tarifs en vigueur sur des tronçons équivalents, on peut l'estimer inférieur à 5 F.

Ouest-France
18 juin 1993

UN SUPER ÉCHANGEUR

L'AUTOROUTE ARRIVE



L'échangeur de Boisbonne

L'A821 qui longe le centre-ville entrera en service le 12 août prochain.

Carquefou sera desservi par deux échangeurs... et un péage.

C'est la dernière ligne droite pour l'A821, l'autoroute de contournement nord de Nantes qui longera le centre-ville. Sa mise en service interviendra le 12 août et à l'occasion du plus grand pont de l'année, les Carquefoliens pourront juger du niveau de sa nuisance sonore.

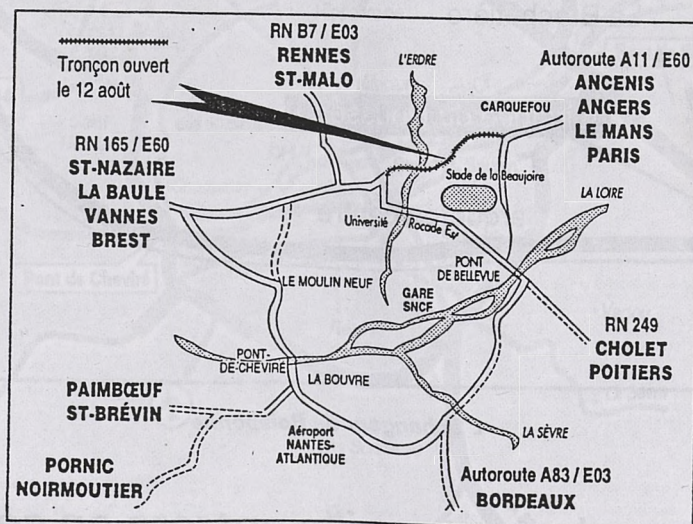
La commune sera desservie par deux échangeurs, Vieilleville et Boisbonne. Ce dernier (notre schéma) risque d'être fort utilisé, par

Sam. Dim. 24-25. 07-94
ECLAIR.

les usagers des zones d'activités qui voudront échapper au péage, le trafic risquant d'autant d'être détourné vers le centre ville. Gisèle Gautier et Édouard Landrain doivent d'ailleurs s'entretenir dans les jours prochains, des problèmes occasionnés par le péage de Vieilleville et le surpéage d'Ancenis, avec le ministre de l'Équipement, Bernard Bosson.

Ça s'est passé en juillet – août...

Nantes : onze kilomètres de plus pour l'A 11

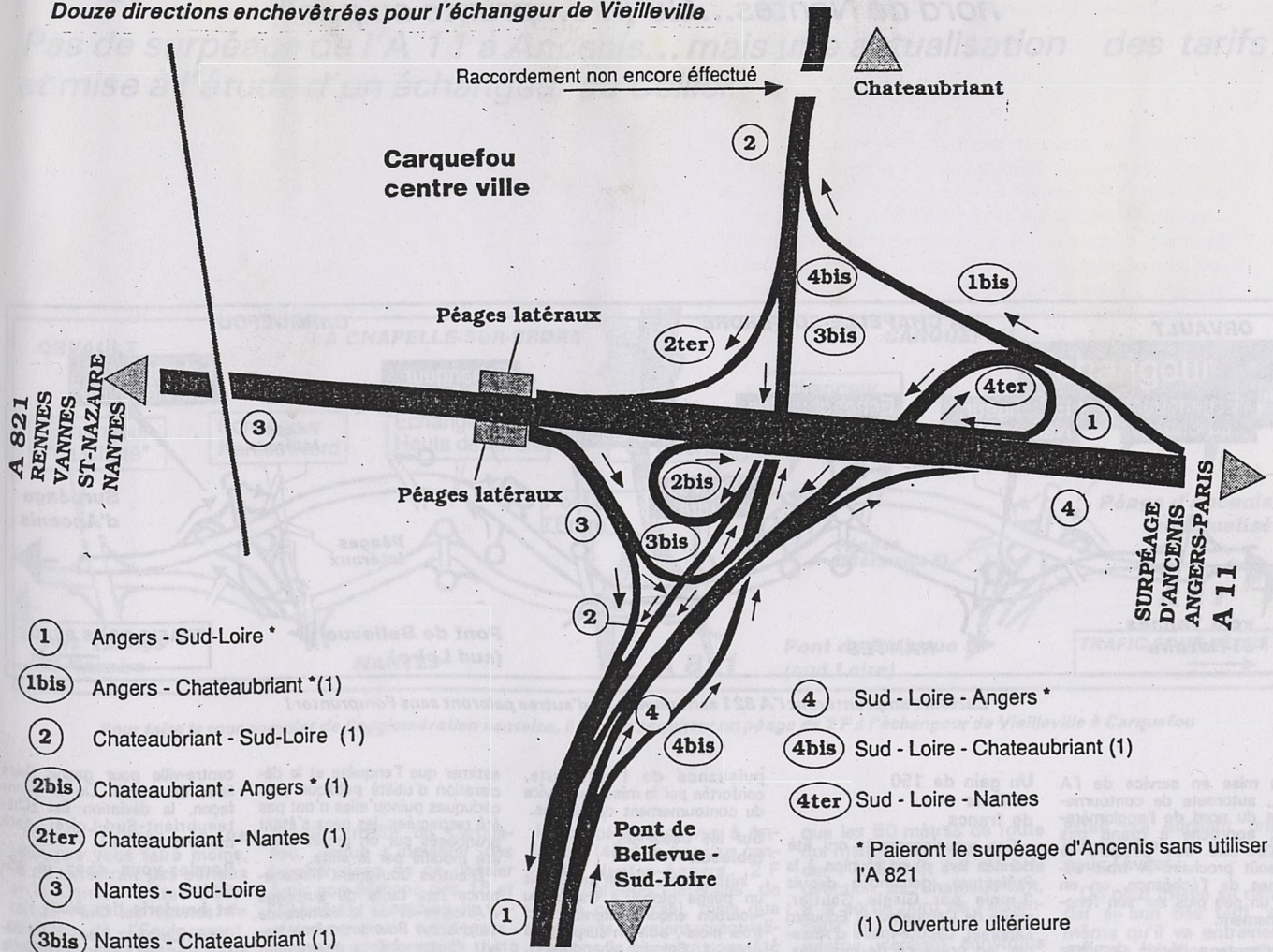


Le 12 août, les dernières barrières du contournement autoroutier nord de Nantes sont tombées. Onze kilomètres qui mettent le « tout autoroute » de St-Nazaire à Paris et permettent aux automobilistes venant de Bretagne (Brest, Quimper, Vannes) de ne plus quitter cette voie express pour se diriger vers l'est (Angers, Le Mans, Paris). L'ouverture de ce nouveau tronçon de l'A 11 s'est faite dans la discrétion : la cérémonie officielle aura sans doute lieu en septembre. A moins que les polémiques entre les usagers et Cofiroute concernant le péage ne s'enveniment, notamment pour ce qui concerne le trajet Angers-Nantes et inversement : il faut désormais déboursier 36 F au lieu de 29 à Ancenis. Les usagers qui entrent ou sortent à l'échangeur de Carquefou pour prendre les directions de Châteaubriant et du pont de Bellevue doivent quant à eux payer 2 F. La gratuité est par contre assurée aux automobilistes venant de l'Ouest (Rennes ou Vannes) qui peuvent prendre l'itinéraire Beaujoire – pont de Bellevue ou aéroport – pont de Cheviré pour se diriger vers Bordeaux, Cholet ou Poitiers.

UN SUPER ÉCHANGEUR

« Le plat de nouilles »... C'est ainsi que les techniciens ont surnommé l'échangeur de Vieilleville à Carquefou, l'un des plus compliqués de France, sur l'A 821.

Doze directions enchevêtrées pour l'échangeur de Vieilleville



CARQUEFOU. Les techniciens chargés de la réalisation des autoroutes ont leur langage direct mais tout à fait évocateur. Ils ont surnommé l'échangeur de Vieilleville, à Carquefou, « le plat de nouilles », tant sa complexité paraît grande. Un véritable plat de spaghetti qu'il faut démêler pour en trouver l'issue ou l'origine.

On assure même que cet échangeur est l'un des plus compliqués de France...sinon le plus ! Cette belle réalisation -elle permet les échanges dans tous les sens imaginables- laissera perplexe plus d'un automobiliste avant de s'y engager et il est à penser que la signalisation y jouera un rôle majeur.

Doze directions dont dix à péage

L'échangeur de Vieilleville marque l'entrée du contournement autoroutier nord de Nantes par l'A 821, laquelle sera mise en service le 12 août prochain.

Doze directions, toutes à sens de circulation séparées, seront proposées. Seules deux d'entre-elles ne seront pas à péage (Chateaubriant Sud-Loire et vice-versa), se contentant juste de passer sous l'autoroute.

Quatre acquitteront une taxe de 5 F aux péages latéraux de Carquefou (les sens Nantes-Chateaubriant et Sud-Loire et vice versa) et six autres un sur-

péage, encaissé beaucoup plus loin, aux barrières d'Ancenis (2 F ou 4 F...suivant qu'on sortira ou entrera par les barrières centrales ou latérales.) Pourtant quatre de ces dernières n'utiliseront pas un seul mètre de l'A 821 (se reporter à notre schéma : Sud-Loire ou Chateaubriant-Ancenis et vice-versa).

Les entraves à la circulation que risquent d'entraîner les péages latéraux de Carquefou, l'incohérence de leurs tarifs et les interrogations sur la légalité du surpéage d'Ancenis ont conduit les élus riverains à demander leurs suppressions.

Edouard Landrain, député-maire d'Ancenis et Gisèle Gautier, maire de Carquefou

doivent rencontrer à ce sujet le ministre de l'Équipement Bernard Bosson, la semaine prochaine.

Il manque 50 mètres de route

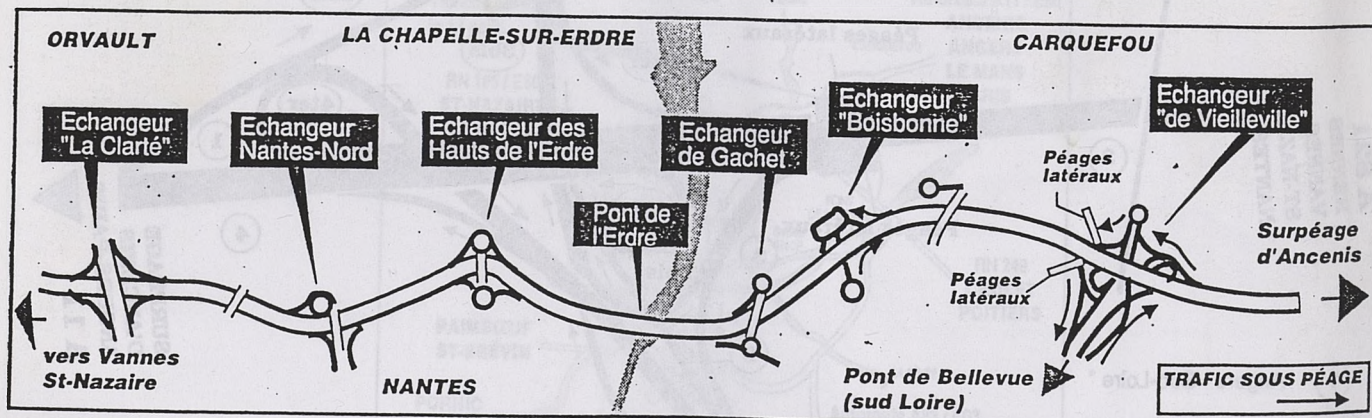
Si Cofiroute a largement gagné son pari Ce n'est pas le cas pour la DDE.

Les branchements sont prêts mais il leur manque le dispositif d'assemblage, giratoire ou mini-échangeur...soit une cinquantaine de mètres qui sont encore sous forme de champ de betteraves, ce qui n'est pas le moins cocasse pour ce super échangeur sophistiqué.

H.G.

LES TARIFS DU PÉAGE

5 francs à Carquefou, 4 F ou 2 F de surpéage à Ancenis : voilà ce que coûtera sans-doute à l'automobiliste la mise en service du contournement nord de Nantes... Qu'il l'emprunte ou pas !



Certains emprunteront l'A 821 sans payer...et d'autres paieront sans l'emprunter !

La mise en service de l'A 821, autoroute de contournement du nord de l'agglomération, approche à grand pas puisqu'elle est prévue le 12 août prochain. A trois semaines de l'échéance, on en sait un peu plus sur son fonctionnement.

Cofiroute a décidé dernièrement de supprimer la barrière centrale de péage de Vieilleville, à Carquefou, tout en conservant les deux barrières latérales et, pour compenser son manque à gagner, de procéder à un surpéage à hauteur d'Ancenis.

D'après le constructeur, sous réserve de l'aval du ministère des Finances qui ne parviendra que dans les jours précédents l'ouverture, son coût serait le suivant :

- + 4 Francs à la barrière centrale d'Ancenis, portant le péage Nantes-Angers à 33 F
- + 2 F à la barrière latérale d'Ancenis (Nantes-Ancenis passera à 12 F)
- + 5 F aux barrières latérales de Carquefou.

Un gain de 150 millions de francs

Ces renseignements ont été donnés lors d'une réunion à la Préfecture, demandée depuis 2 mois par Gisèle Gautier, maire de Carquefou et Edouard Landrain, député-maire d'Ancenis, en présence de ces élus, d'un représentant du district, de la DDE et de Cofiroute.

Il apparaît que le surpéage apportera à la société concessionnaire de l'A 821 -sa réalisation a coûté 600 MF dont 300 MF pour le seul pont sur l'Erdre- un gain de l'ordre de 150 MF, somme calculée sur une période d'une dizaine d'années selon les services de la mairie de Carquefou, de 20 ans, selon Cofiroute.

En outre, avec l'abandon de la construction de la barrière centrale de Vieilleville, estimée à 25 MF dans le rapport de synthèse, et donc de son coût de fonctionnement (2 MF/an), Cofiroute réalise par ailleurs une économie substantielle sur le déficit qui affecte pour l'instant l'A 11.

Tous ces chiffres ne tiennent pas compte d'une montée en

puissance de l'autoroute, confortée par la mise en service du contournement de Nantes.

Sur les deux tableaux

Initialement, il était prévu soit un péage global à Carquefou -solution encore retenue voici trois mois-, soit un surpéage à Ancenis...Solution abandonnée, le Conseil d'Etat ayant tranché en 1989 en faisant savoir que cela n'était pas juridiquement recevable, car revenant à faire payer des usagers n'empruntant pas l'A 821 (tout le trafic Sud-Loire-Paris par le pont de Bellevue et vice-versa et Est de l'agglomération entrant ou quittant l'A 11 à Carquefou).

Or Cofiroute a changé soudainement de fusil d'épaule, sans en avertir ni se concerter avec ses partenaires locaux qui le lui reprochent amèrement. Le surpéage est devenu tout à coup juridiquement possible à Ancenis -il paraît qu'il existe un précédent à Lyon- et Carquefou est taxé sur ses entrées latérales : la société gagne sur les deux tableaux.

Incohérence

Déjà des voix s'élèvent pour

estimer que l'enquête et la déclaration d'utilité publique sont caduques puisqu'elles n'ont pas été respectées, les gens s'étant prononcés sur un projet qui a été modifié par la suite.

D'autres soulignent l'incohérence des tarifs du surpéage d'Ancenis et de la barrière de Carquefou. Pour un même trajet, l'automobiliste empruntant la barrière centrale d'Ancenis acquittera 4 F, celui empruntant la barrière latérale, 2 F et à Carquefou...5 F !

Outre ces problèmes d'équité, les élus ne cachent pas leur mécontentement de voir leurs administrés de l'Est du département et de l'agglomération une nouvelle fois pénalisés.

Surpéage ou péage, ces taxes vont renvoyer une partie du trafic sur la RN 23, déjà surchargée. Au lieu de jouer un effet d'aspiration de la circulation, désencombrant les centres-villes, le seul tronçon payant de l'agglomération aura un effet repoussoir.

Ainsi à Carquefou, on s'attend à voir les salariés des zones d'activités sortir avant le péage, à hauteur de l'échangeur de Boisbonne, empruntant le

centre-ville pour gagner leurs lieux de travail. De la même façon, la déviation Est (Chateaubriant-Sud-Loire) sera moins attractive.

Rendez-vous chez le ministre

et bouderie des élus

Afin de parer à ces éventualités, Edouard Landrain et Gisèle Gautier ont demandé d'urgence un rendez-vous à Bernard Bosson, le ministre de l'Équipement afin de lui proposer la suppression du surpéage d'Ancenis et des barrières latérales (déjà installées) de Carquefou. Celui-ci a été fixé à mercredi prochain.

Déjà, rejoints par d'autres collègues, ils annoncent leur intention de bouder l'inauguration de l'A 821, le 12 août, afin de protester contre les « manières cavalières » de Cofiroute.

Celle-ci pourra rétorquer qu'en supprimant la barrière prévue à Vieilleville, elle enlève un obstacle à la circulation autour de Nantes et que les Nantais pourront utiliser gratuitement l'A 821, ce qui n'est pas un mince avantage, à condition d'éviter Carquefou.

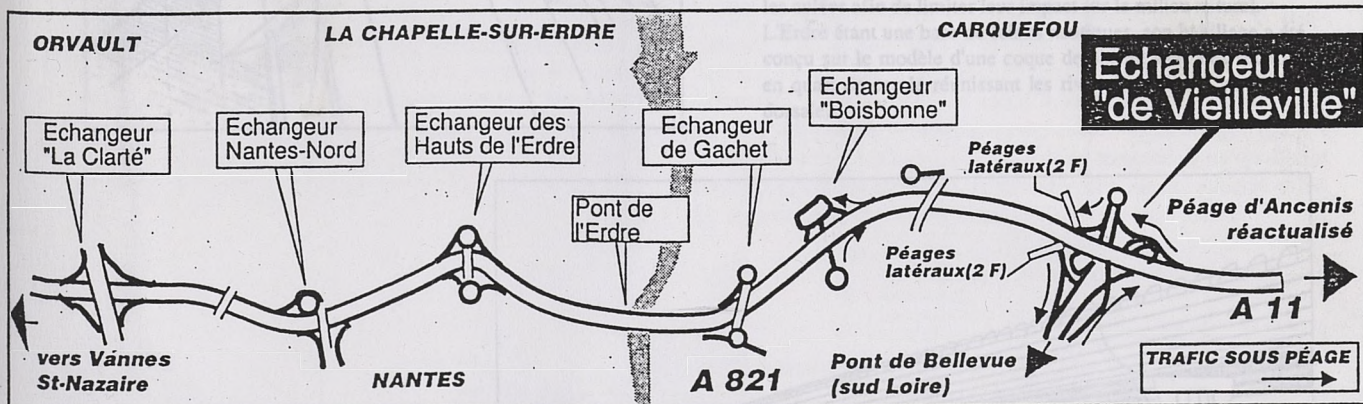
H.G.

VENDREDI 16 JUILLET 1993

DEUX FRANCS POUR LE TOUR DE NANTES

C'est le tarif arrêté par le ministre pour emprunter le contournement nord de l'agglomération par l'A 821.

Pas de surpéage de l'A 11 à Ancenis... mais une actualisation des tarifs et mise à l'étude d'un échangeur au Cellier



Pour faire le tour complet de l'agglomération nantaise, il faudra acquitter un péage de 2 F à l'échangeur de Vieilleville à Carquefou

« Deux Francs... Je ne peux pas vous faire moins, ça ne paraîtrait pas sérieux et le Conseil d'Etat tiquerait ». Voilà les termes du ministre de l'Équipement, employés pour annoncer le tarif du péage de l'A 821, autoroute du contournement Nord de Nantes, qui doit être mise en service le 12 août prochain. Dans un premier temps, ce péage, perçu sur les seules barrières latérales de l'échangeur de Vieilleville à Carquefou, avait été fixé à 5 F.

Le poids de l'héritage

Bernard Bosson, le ministre de l'Équipement, recevait hier matin dans son bureau, une délégation d'élus emmenés par Edouard Landrain, député-maire d'Ancenis et Gisèle

Gautier, maire de Carquefou, venus s'inquiéter des incohérences de ce dossier (voir nos éditions des 16 et 23 juillet). D'emblée le ministre se disait « désagréablement surpris par le triste héritage que son prédécesseur, M. Bianco, lui avait laissé, avec des changements de stratégie intervenus en mars dernier (suppression de la barrière centrale de péage de Carquefou et instauration d'un surpéage à Ancenis), alors qu'il s'apprêtait à passer la main ».

Toutefois le ministre déclarait ne pas pouvoir supprimer le péage latéral de Carquefou, comme le lui demandait la délégation, car il y avait engagement de l'État vis à vis de Cofiroute. Il indiquait qu'il supprimait

les surpéages prévus à Ancenis, (4F à la barrière centrale Nantes-Angers, 2 F aux barrières latérales de sortie ou entrée), mais que les tarifs seraient réactualisés car ils n'avaient pas été augmentés depuis 6 ans... Ce qui reviendra au même, au moins pour la barrière centrale.

Bernard Bosson annonçait également qu'il avait décidé de mettre à l'étude la demande d'Edouard Landrain de construction d'un échangeur sur l'A 11, entre Nantes et Ancenis, à hauteur du Cellier. Cette proposition formulée voici près de deux ans dormait dans un carton...

Raccordement vers Chateaubriant

Enfin le ministre indiquait

que les 50 mètres de route qui manquaient pour raccorder l'A 821 et l'A 11 à la direction de Chateaubriant, à la sortie nord de l'échangeur de Vieilleville, à Carquefou, seraient construits avant la fin de l'année.

Cofiroute est chargé de réaliser à cet endroit un giratoire qui connectera 6 des 12 sens de circulation de l'échangeur, inopérants pour l'instant à cause de ce chaînon manquant.

Au bout d'une heure d'entretien, la délégation d'élus est sortie relativement rassurée. Ancenis ne se verra pas taxer par un surpéage injuste, l'échangeur du Cellier, s'il se réalise, permettra de décongestionner la RN 23 et le péage de 2 F à Carquefou ne sera pas dissuasif pour les automobi-

listes qui auraient préféré passer par le centre-ville pour l'éviter.

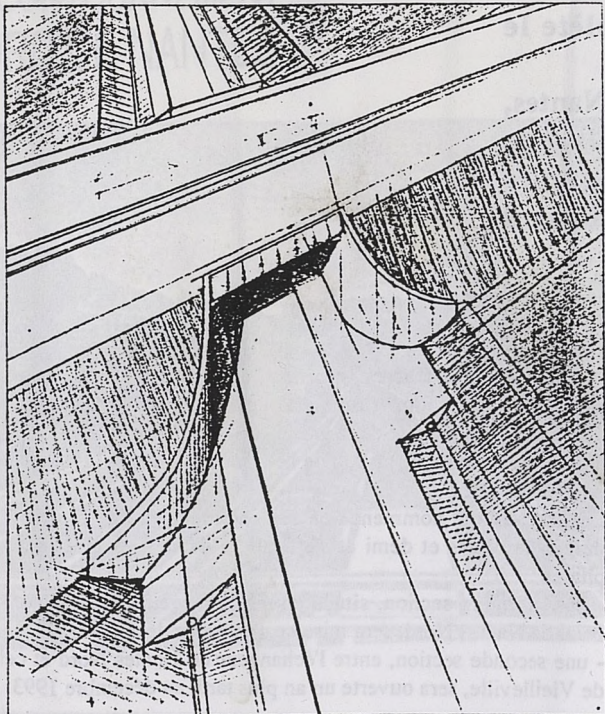
On peut même se demander si son bas tarif, alors même qu'il va entraîner un coût de fonctionnement important pour Cofiroute avec une ouverture 24 heures sur 24, ne constitue pas un pas l'amorce d'une gratuité future...

H.G.

L'ÉCLAIR.

SAMEDI 31 JUILLET - DIMANCHE 1^{er} AOUT 1993

Les ouvrages d'art de l'A821

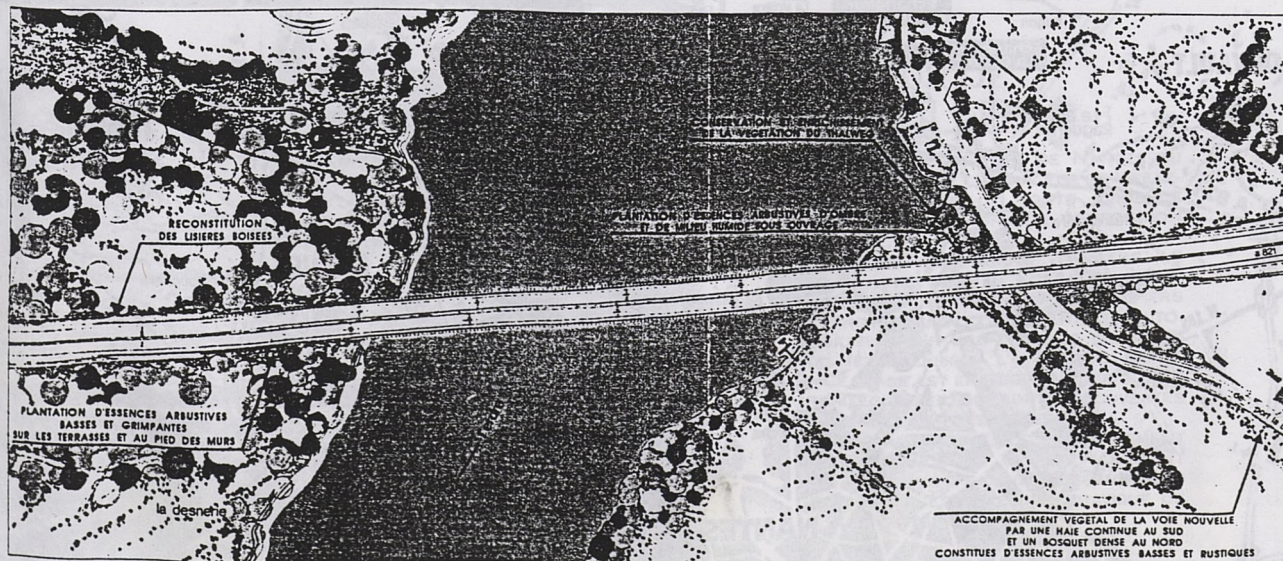
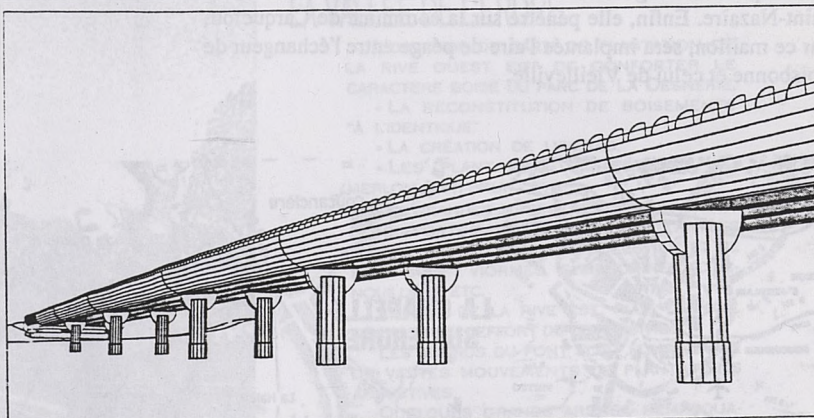


• Le franchissement de la Vallée du Gesvres

L'A821 aborde une zone particulièrement sensible en traversant la Vallée du Gesvres, une rivière qui sort souvent de son lit. Pour éviter de perturber son cours et maintenir la qualité de l'eau, les ouvrages de franchissement sont conçus de manière à permettre le passage des plus hautes eaux, tandis qu'un dispositif de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée et des pollutions accidentelles est prévu. A noter que les cheminements piétonniers existants seront maintenus grâce à un passage prévu sous l'ouvrage.

• Le pont de l'Erdre

L'A821 franchira l'Erdre au moyen d'un pont au lieu-dit "Port La Blanche". C'est un ouvrage mixte en acier et béton équipé d'un tablier à hauteur constante. Il mesure 500 m de long et sera constitué de deux tabliers de 7 travées. Ceux-ci sont décalés de 6 m l'un par rapport à l'autre pour respecter la courbe de la rivière et reposent sur cinq fûts cylindriques habillés de granit gris de Bretagne. Des murs de soutènement prolongeront les culées afin de limiter leur impact sur le milieu naturel. L'Erdre étant une base de loisirs nautiques, son habillage a été conçu sur le modèle d'une coque de bateau avec des sections en quart de cercle réunissant les rives du tablier à son épine dorsale.



Achèvement de l'autoroute A821
document Cofiroute

L'A821 constitue une pièce essentielle du contournement de l'agglomération nantaise et complète le maillage de l'ouest de la France.

Elle permettra de soulager la rocade Est de Nantes, d'améliorer la desserte des quartiers Nord de la ville et d'assurer la continuité du réseau autoroutier entre l'A11 (Paris-Le Mans-Angers), la RN137 vers Rennes et la RN165 vers Saint-Nazaire et Vannes.

Longue de 14 km, l'A821 comprend deux sections principales :

- La première (4 km) est comprise entre la RN165 sur la commune d'Orvault (lieu-dit L'espérance) et la RN137 (échangeur de "La Clarté").

- La seconde (10 km) se développe entre la RN137 et l'A11 sur la commune de Carquefou (échangeur de "Vieilleville").

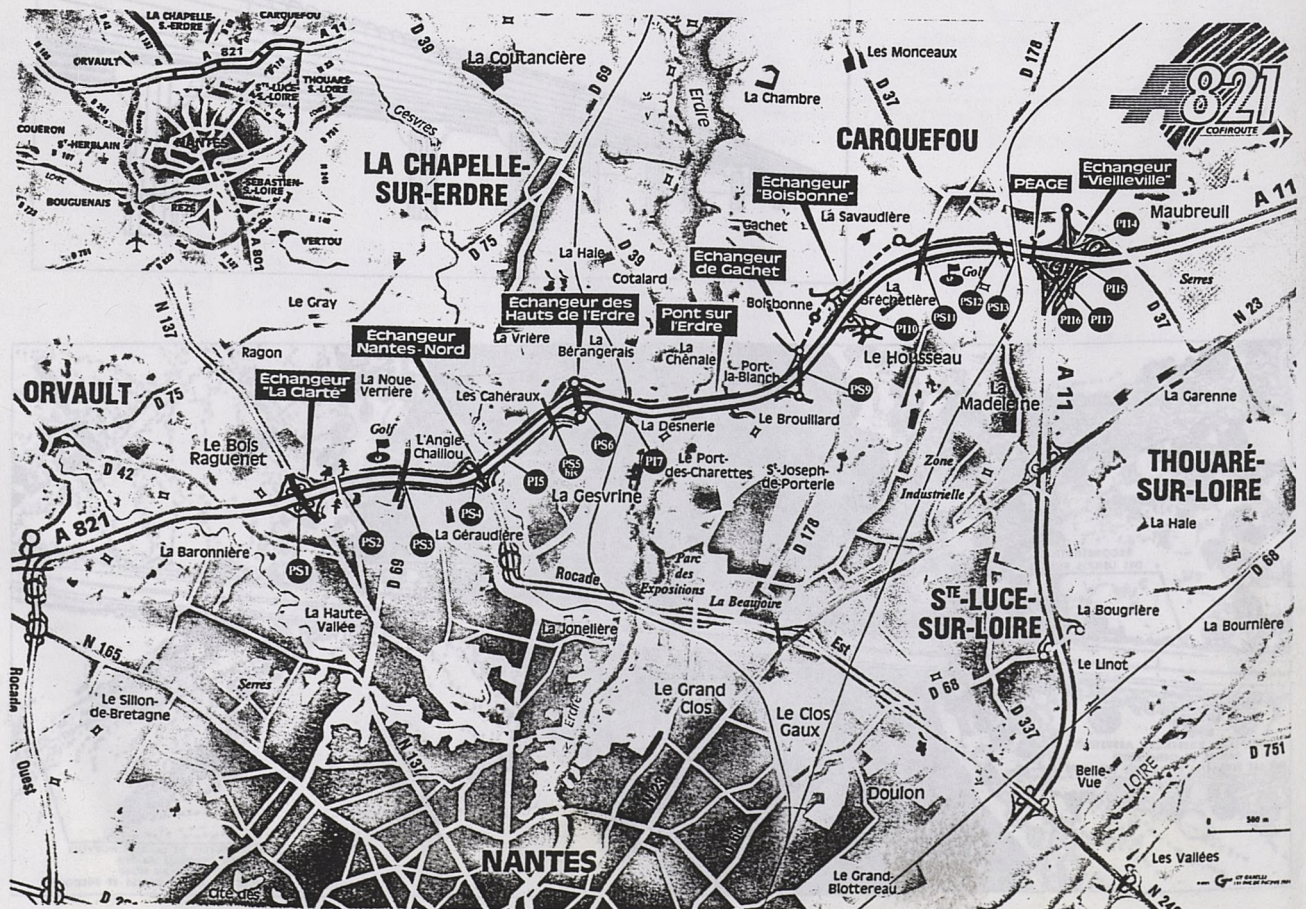
La section à péage, concédée à la société COFIROUTE, débute à hauteur de l'échangeur de la RN137 (route de Rennes) ; elle traverse la voie communale 9 et le CD69 en direction de la Vallée du Gesvres. Le tracé aborde ensuite la commune de La Chapelle-sur-Erdre, enjambe le ruisseau du Gesvres, la voie ferrée Nantes-Châteaubriand et la route d'accès au château de la Desnerie. L'A821 réjoint alors Nantes : un pont permet de franchir l'Erdre, tandis qu'un échangeur assure les mouvements entre Gachet et Saint-Nazaire. Enfin, elle pénètre sur la commune de Carquefou. Sur ce maillon, sera implantée l'aire de péage entre l'échangeur de Boisbonne et celui de Vieilleville.

A noter que les trafics internes à l'agglomération nantaise empruntant la section située à l'ouest de la barrière de péage, bénéficieront en réalité de la gratuité.

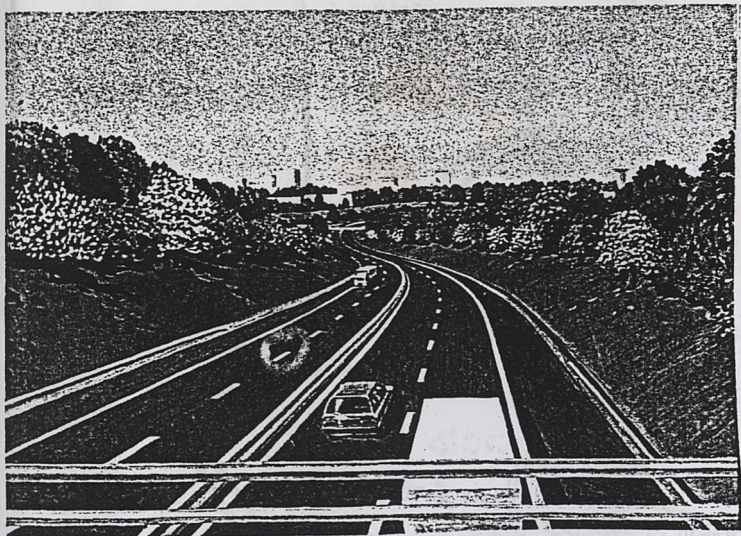
L'A821 se termine au niveau de l'échangeur avec l'A11, à hauteur de Vieilleville.

Les travaux ont commencé en septembre 1991. La construction durera deux ans et demi et s'effectuera d'Ouest en Est en deux phases :

- une première section, située entre l'échangeur de La Clarté et celui de Nantes Nord, sera mise en service en décembre 1992 ;
- une seconde section, entre l'échangeur de Nantes Nord et celui de Vieilleville, sera ouverte un an plus tard, en décembre 1993.



AMÉNAGEMENT PAYSAGER DU CONTOURNEMENT NORD DE NANTES

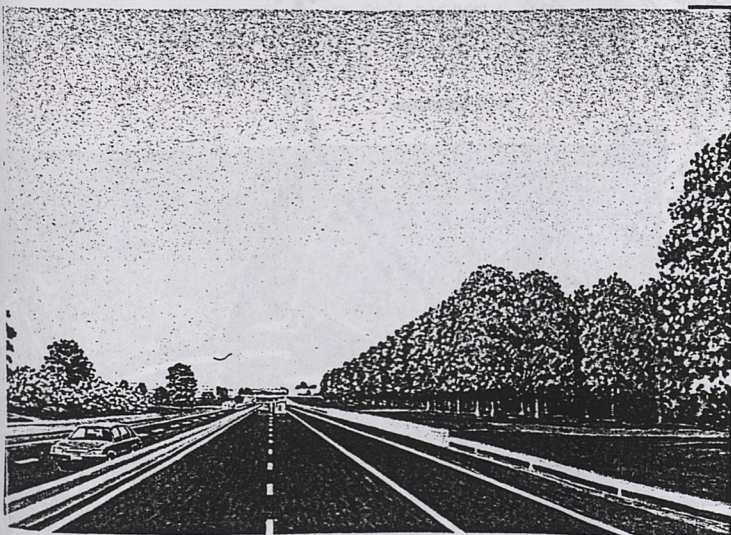


ÉCHANGEUR DES HAUTS DE L'ERDRE

IMPLANTÉ EN SOMMET DE CRÊTE, IL CONSTITUE EN QUELQUE SORTE LA PORTE D'ENTRÉE DU GRAND SITE DE L'ERDRE LORSQUE L'ON VIENT DE L'OUEST.

LA VOLONTÉ EST ICI DE MARQUER UN REPÈRE DANS LE SITE ET DE PROPOSER UN TRAITEMENT DE TYPE "PARC" QUI RENVOIE À UNE ÉVOCATION DES JARDINS NOBILIAIRES DES BORDS DE L'ERDRE.

ICI LA PELOUSE EST TRÈS PRÉSENTE ET DIFFÉRENTS ARBRES REMARQUABLES Y SONT DISPOSÉS : SEQUIADENDRONS, MÊLÈZES, CÈDRES, HÊTRES POURPRES EN BOUQUETS, ETC.



TRAVERSÉE DE LA VALLÉE DE L'ERDRE

L'OBJECTIF DU PARTI DE PLANTATION DE LA RIVE OUEST EST DE CONFORTER LE CARACTÈRE BOISÉ DU PARC DE LA DESNERIE.

- LA RECONSTITUTION DE BOISEMENTS "À L'IDENTIQUE"
- LA CRÉATION DE LISIÈRES.
- LES PLANTATIONS FORESTIÈRES DU MERLON ANTI-BRUIT, ETC.

LES GRANDES JARDINIÈRES QUI ENCADRENT LES SUPPORTS EN RIVE DU PONT, SONT PLANTÉES D'ARBUSTES DE CARACTÈRE FORESTIER, ET DE SOUS-BOIS : VIORMES, SYMPHORINES, CORNOUILLERS, ETC.

LE SITE DE LA RIVE EST, PLUS DÉGAGÉ, NÉCESSITE UN EFFORT DE COMPOSITION.

LES ABORDS DU PONT SONT PLANTÉS PAR DE VASTES MOUVEMENTS DE PLANTATIONS ARBUSTIVES.

QUELQUES GRANDS ARBRES REMARQUABLES ENCADRENT L'OUVRAGE : SEQUIADENDRON, CYPRES CHAUVES, GINKGO BILOBA, ETC.



ÉCHANGEUR DE VIEILLEVILLE

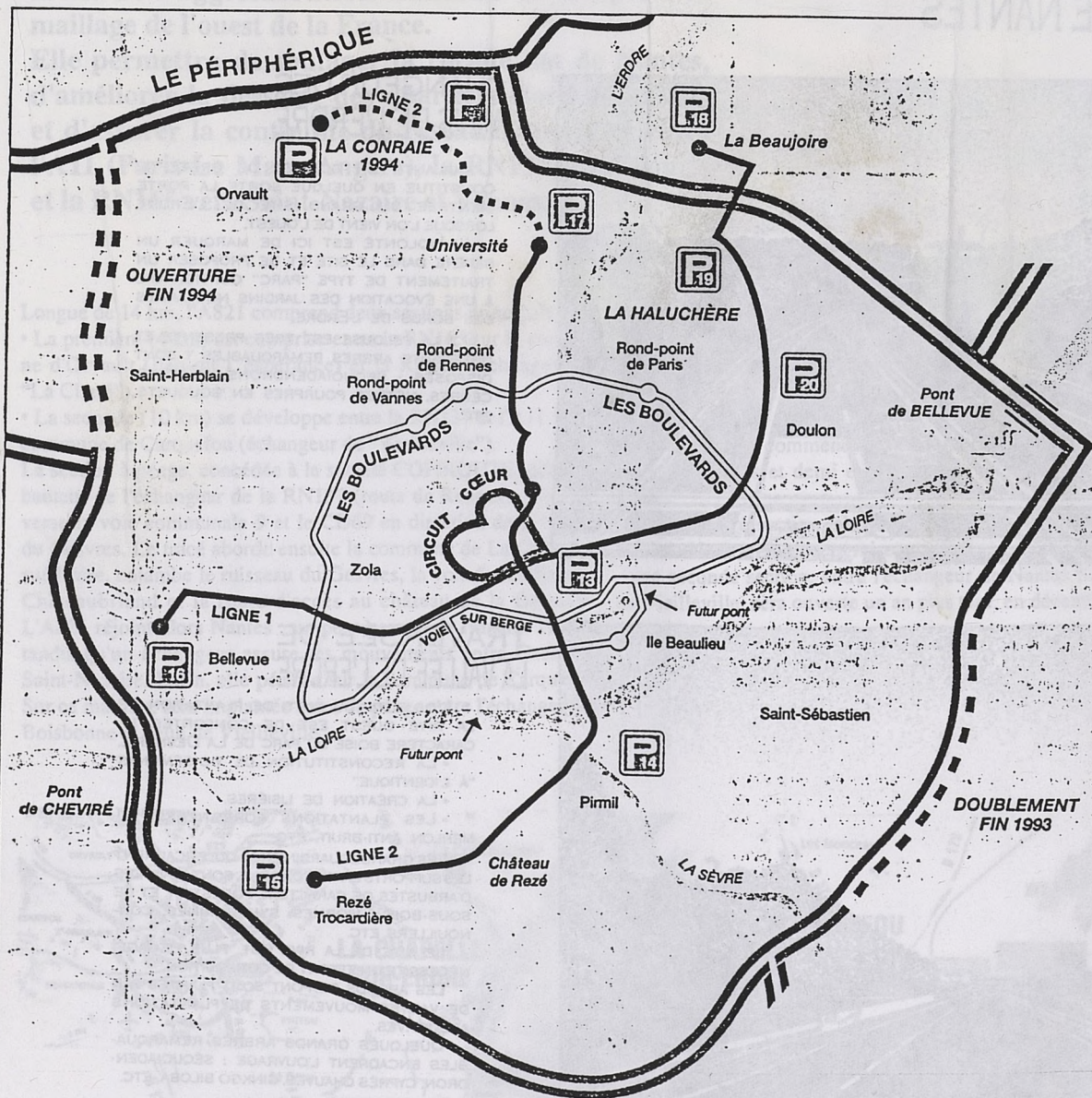
"PORTE" DE LA VILLE DE NANTES AU DÉBOUCHÉ DE L'A11, L'ÉCHANGEUR DE VIEILLEVILLE DOIT ÊTRE DE TOUTE ÉVIDENCE MAGNIFIÉ PAR UNE GRANDE COMPOSITION PAYSAGÈRE.

LORSQUE L'ON ARRIVE D'ANGERS, LE PROJET PROPOSE LA CRÉATION D'UN ALIGNEMENT MONUMENTAL DE TULIPIERS DE VIRGINIE QUI ACCOMPAGNENT LES AUTOMOBILISTES SUR UNE DISTANCE D'ENVIRON 600 MÈTRES JUSQU'À L'ARRIVÉE AU PÉAGE.

CE PÉAGE EST ENCADRÉ PAR DES BUTTES ARCHITECTURÉES, QUI SONT RECOUVERTES DE PLANTATIONS FORESTIÈRES.

CÔTÉ AUTOROUTE, LE SOUBASSEMENT ET LES FLANCS DE CES BUTTES SONT PLANTÉS DE MASSIFS DENSES DE MAGNOLIAS GRANDIFLORA, ESSENCE EMBLÉMATIQUE DE LA VILLE DE NANTES.

Centre ville et tramway : à portée de voiture



- P1** BRETAGNE - 523 places - Tél. 40 47 92 14 -
Accès : Place du Cirque et rue de la Trésorerie (Poste)
- P2** TALENSAC - 382 places - Tél. 40 35 59 91
Accès : Place Saint-Similien et rue Le Notre
- P3** DECRÉ-MAIRIE - 630 places - Tél. 40 47 69 30
Accès : Rue du Moulin et rue des Trois-Croissants
- P4** COMMERCE - 600 places - Tél. 40 48 19 66
Accès : Place de la Bourse et cours Franklin-Roosevelt
- P5** GRASLIN - 529 places - Tél. 40 73 08 15
Accès : Rue Jean-de-La Fontaine et rue du Chapeau-Rouge
- P6** A.-BRIAND-PALAIS DE JUSTICE - 307 places -
Accès : Place Aristide-Briand
- P7** GARE SNCF-NORD - 595 places -
Accès : Cours John-Kennedy
- P8** NEPTUNE - 500 places - Tél.
Accès : Cours Franklin-Roosevelt
- P9** MÉDIATHÈQUE - 489 places - Tél. 40 69 07 79
Accès : Rue de l'Héronnière et quai de La Fosse
- P10** PARC DE L'ILE GLORIETTE
PETITE HOLLANDE - 1200 places -

- P11** PLACE VIARME
Gratuité sur la place, les j
- P12** COURS SAINT-ANDRÉ
Payant zone jaunie (3 F l'heure)
- P13** CITÉ DES CONGRÈS - 433 places -
Accès : Avenue Carnot
- P14** PIRMIL - 200 places -
Place Esnault-des Chatelets
- P15** LA TROCARDIÈRE - 100 places -
Terminus de la ligne de tramway n°2
- P16** BELLEVUE - 100 places -
(aménagement projeté)
- P17** UNIVERSITÉ
- 150 places -
- P18** BEAUJOIRE
- 1000 places -
- P19** LA HALUCHÈRE - 250 places -
(surveillé gratuitement pour l'achat d'un ticket)
- P20** MAIRIE-DOULON
(aménagement projeté)

STATIONNEMENT
PROXIMITÉ IMMÉDIATE
TRAMWAY

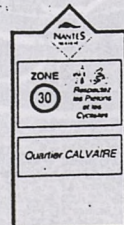


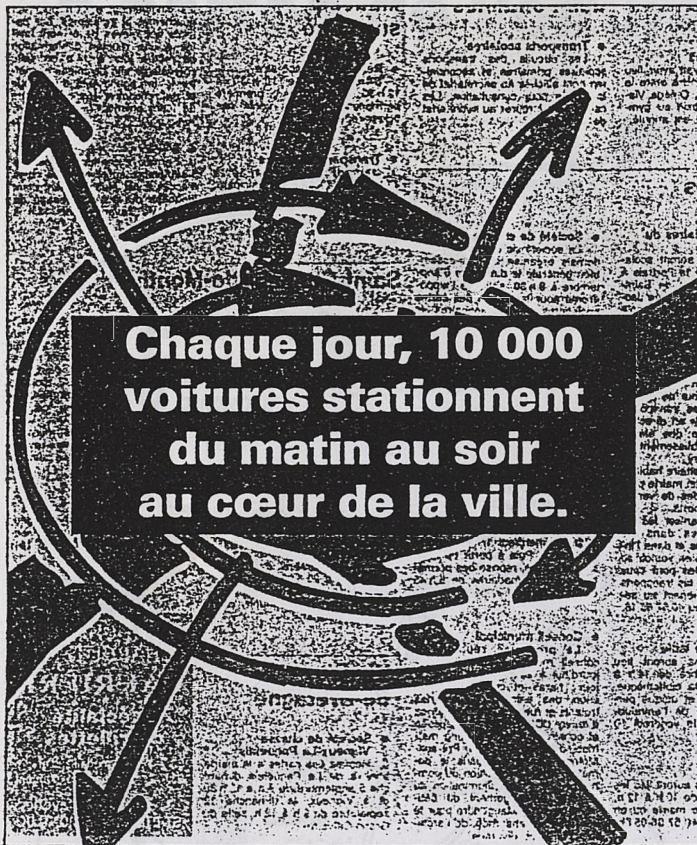
**Flâner, habiter, travailler,
faire ses achats... On a tous
de bonnes raisons de
se croiser au centre-ville.**

Il faut de tout pour faire un monde. C'est aussi vrai pour une ville où chacun doit trouver sa place. Aujourd'hui, pour nous rapprocher du centre de Nantes et de ses commerces et loisirs, bus et tram se relaient et élargissent leur réseau, comme l'atteste le prolongement récent de la deuxième ligne de tram. Lorsque la voiture est indispensable, le parcours balisé du Circuit Cœur indique aux automobilistes le parking le plus proche. Quant aux résidents, ils peuvent profiter d'un tarif préférentiel de stationnement. Ainsi, la ville s'ouvre aux cyclistes, aux piétons, à la vie qui bat et offre un visage plus... détendu.

Il fallait un Nouveau Plan de Déplacements pour vivre en bonne intelligence.

Aujourd'hui, à Nantes, nous allons prendre de bonnes habitudes. Question de bon sens.



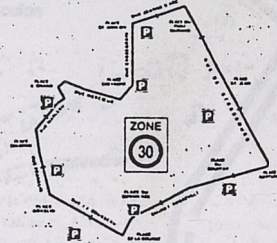


**Chaque jour, 10 000
voitures stationnent
du matin au soir
au cœur de la ville.**

Comment éviter que Nantes s'asphyxie sous un trop-plein de voitures? Tout simplement en invitant les automobilistes à utiliser davantage les parkings du centre, qu'ils pourront facilement repérer en suivant le balisage du Circuit Cœur. A l'intérieur de ce circuit, la Zone 30 devient un espace où cohabitent en harmonie les voitures et les piétons...

Il fallait un Nouveau Plan de Déplacements pour retrouver l'attrait du centre-ville.

Aujourd'hui, à Nantes, nous allons prendre de bonnes habitudes. Question de bon sens.



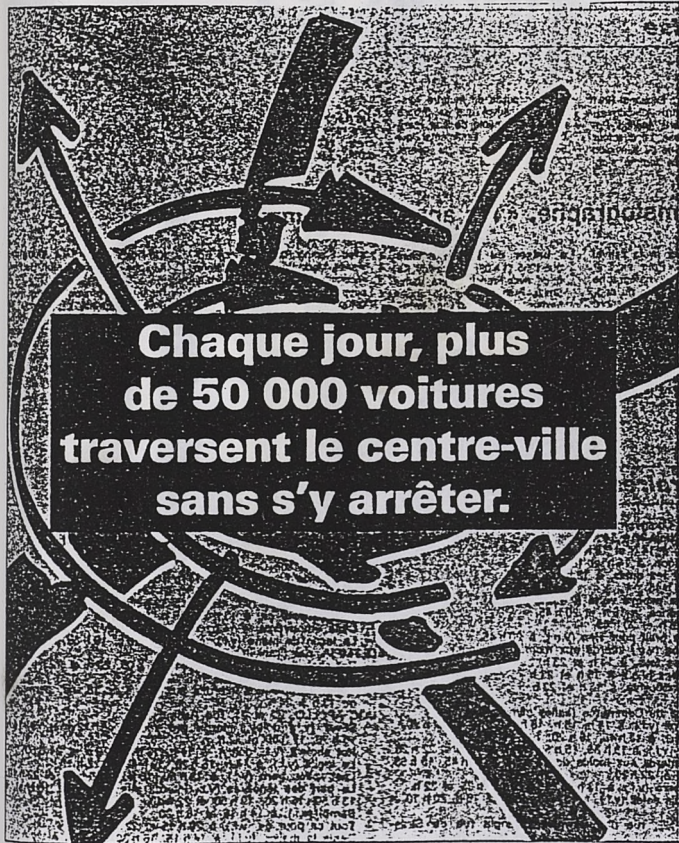
**Nantes
s'affirme aujourd'hui
comme la métropole
du Grand Ouest.**

Nantes est une ville qui compte dans le Grand Ouest. Aujourd'hui, avec ses quais de l'Erde réaménagés, son nouveau cours des Cinquante-Œtages qui laisse la place belle aux piétons, la ville redouble de séduction. Pour accueillir ses nombreux visiteurs, une nouvelle signalétique guide l'automobiliste vers la périphérie, les boulevards ou le Circuit Cœur. Clairs et Informatifs, les panneaux annoncent régulièrement les parkings les plus proches, le nom des quartiers et l'attraction touristique ou culturelle qu'il ne faut surtout pas manquer!

Il fallait un Nouveau Plan de Déplacements pour ouvrir à tous le cœur de la ville.

Aujourd'hui, à Nantes, nous allons prendre de bonnes habitudes. Question de bon sens.





**Chaque jour, plus
de 50 000 voitures
traversent le centre-ville
sans s'y arrêter.**

Nantes prouve que le chemin le plus rapide n'est pas forcément la ligne droite. Selon votre destination, vous pouvez choisir de contourner la ville en passant par le périphérique en cours d'achèvement, emprunter la voie sur berge ou les boulevards qui desservent chaque quartier, ou, tout simplement, rejoindre le centre-ville sans difficulté en suivant le parcours balisé du "Circuit Cœur". Le trafic y gagne en fluidité. Vous y gagnez en liberté.

Il fallait un Nouveau Plan de Déplacements pour contourner Nantes.

Aujourd'hui, à Nantes, nous allons prendre de bonnes habitudes. Question de bon sens.



NANTES

NOUVEAU



**Entre 1989 et 1995,
4 nouveaux points de
franchissement de
la Loire auront été créés.**

Imaginez qu'il y a seulement 20 ans, le passage obligé de toute la circulation était le centre-ville auquel on ne pouvait accéder que par deux lignes de ponts. Aujourd'hui, les ponts de Chevire et Bellevue franchissent allègrement la Loire, tandis qu'en 95 deux nouveaux ponts, construits par le District, seront ouverts au sud (en amont du quai Wilson) et au nord de l'île Beaulieu. On peut désormais rentrer et sortir de la ville sans se bousculer ou la contourner par le périphérique en cours d'achèvement!

Il fallait un Nouveau Plan de Déplacements pour soulager les grands axes.

Aujourd'hui, à Nantes, nous allons prendre de bonnes habitudes. Question de bon sens.



NANTES

NOUVEAU

La première journée du nouveau plan de déplacements

Circulation globalement fluide



Moins bien perçue : la mise en double sens de la rue Saget qui permet d'éviter le retour sur la rue Paul-Bellamy et le carrefour au niveau du marché de Talensac. (Photo Marc Roger)

Pas de difficulté majeure pour l'entrée en vigueur du nouveau plan de déplacements à Nantes. C'était, il est vrai, un lundi et tous les Nantais ne sont pas encore rentrés. Les techniciens ont une semaine pour les réglages de détail.

Pas d'embouteillages, pas d'automobilistes perdus dans les nouveaux sens de circulation, pas de concerts de klaxons. « Globalement fluide », selon l'expression de Yann Le Gall, chargé du plan de déplacement à la ville.

La mise en place avait en fait été un peu anticipée dès la semaine dernière pour certaines innovations, comme la réouverture du Cours Olivier-de-Clisson pour les usagers arrivant du sud Loire.

Autour de l'île Feydeau, les couloirs de circulation avaient été ouverts aussi au fur et à mesure de leur achèvement. Les automobilistes s'étaient déjà habitués aux changements.

Dans le secteur Calvaire-Bretagne, l'interdiction de descendre la rue Cacault est moins bien comprise. C'est l'une des grosses contraintes du plan. Elle crée des difficultés qui vont persister jusqu'à ce que les usagers trouvent de nouveaux itinéraires, en changeant leurs habitudes. Un réglage des feux va être réalisé sur cet axe de façon à donner plus de fluidité.

Par contre, une amélioration est moins bien perçue et utilisée : la mise à double sens de la rue Saget (entre le pont Saint-Mihiel et la rue Adolphe-Moitié), qui permet d'éviter le retour sur la rue

Paul-Bellamy et le difficile carrefour (rues Jeanne-d'Arc et de Châteaubriant) au niveau du marché de Talensac.

Amiral-Courbet à double sens

Si certaines mesures ont été appliquées en avance, une n'entrera en vigueur que mercredi : la mise à double sens de la rue Amiral-Courbet, une modification liée au chantier du tramway (tronçon Préfecture vers l'Université).

En gros, toute cette semaine va être une période de rodage, à la fois pour les automobilistes et les techniciens qui vont peaufiner le réglage des feux et améliorer le balisage avec les panneaux de signalisation.

Le vrai test, ce sera lundi 6 septembre, avec les horaires de service normal des transports en commun.

Ouest-France
31 août 1993

Plan de déplacements : 21 propositions pour le modifier

La grogne des commerçants du centre



Les commerçants du centre désapprouvent le plan de circulation, mis en place dans le cœur de la ville. « Il risque de dissuader les automobilistes de venir », confient-ils. (photo Hélène Cayeux)

Les commerçants du centre-ville en colère... Selon eux, la municipalité n'a pas pris en compte leurs avis concernant le plan de déplacements. Ils émettent 21 propositions pour le modifier. La place de la voiture en centre-ville est encore une fois au cœur du débat.

Ils ne mâchent pas leurs mots, les commerçants. « On nous a menés en bateau », lance l'un d'eux, désabusé. La Fédération des commerçants du centre, qui regroupe 22 associations, soit 1 200 commerçants, affirme que la municipalité n'a pas pris en compte ses propositions.

Si les commerçants approuvent le plan de déplacements mis en place à la périphérie du centre, peu d'aménagements du cœur de la ville trouvent grâce à leurs yeux. Les ronds-points du cours des Cinquante-Otages ? Ils sont « dangereux ». La mise en double-sens de Bellamy ? Elle est « défavorable à la circulation automobile ». L'accès au centre ? « Il est difficile d'accéder au haut de la ville pour les automobilistes venant du sud-Loire. »

100 friches commerciales

Les commerçants, qui ont écrit à Jean-Marc Ayrault, maire, pour solliciter une entrevue, émettent 21 propositions. Ils demandent, par exemple, la mise en double sens de la rue du Calvaire. « On ne comprend pas pourquoi la remontée est interdite, avoue Albert Massé, président de la Fédération des commerçants. Est-il nécessaire de faire passer l'essentiel des circuits bus par l'hyper-centre ? »

Autre proposition : la possibilité de descendre la rue Cacault. « Lorsqu'il y avait le projet FNAC, on pouvait comprendre cette décision. Mais aujourd'hui, elle est inutile. »

Bref, inquiets pour leur avenir, les commerçants grognent. Ils ont répertorié une centaine de friches commerciales dans le centre-ville. La conjoncture est certes mauvaise. Mais selon eux, le plan de circulation n'arrange rien.

Deux conceptions s'opposent : d'un côté, la municipalité, qui essaie de rééquilibrer les déplacements au profit des transports en commun, sans interdire l'accès des voitures. De l'autre, les com-

les automobilistes que le centre-ville leur est désormais inaccessible », déplorent-ils. Un débat aussi vieux que les aménagements des centres-villes. Mais la position des commerçants semble assez dure. « Moi, mes clients, 99 % d'entre eux ne prennent pas le tram, dit un commerçant. Ils viennent en auto. » Amer, il ajoute : « On a été roulés. »

Jacques SAYAGH.

Ouest-France
1^{er} septembre 1993

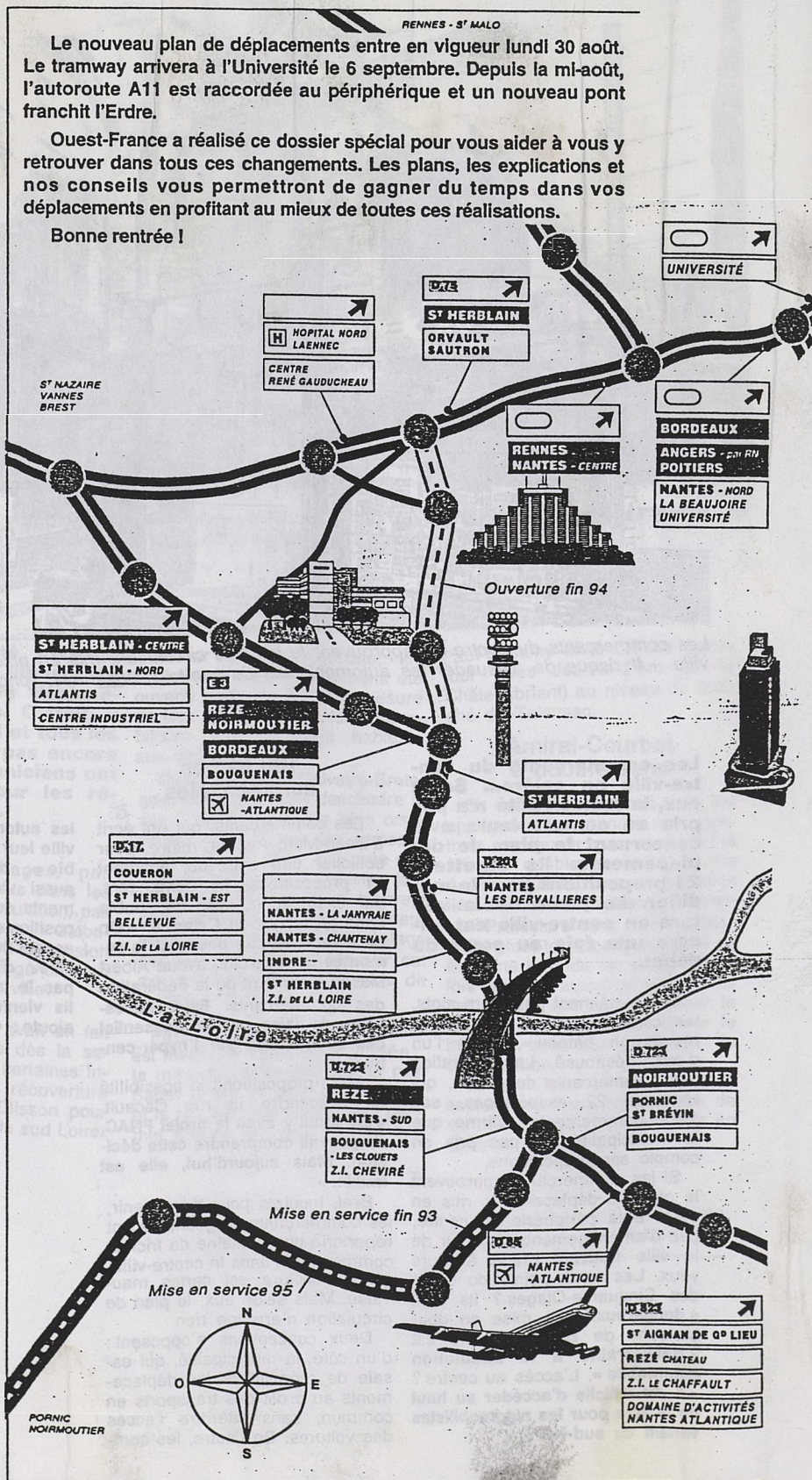
Pour contourner plus vite l'agglomération nantaise

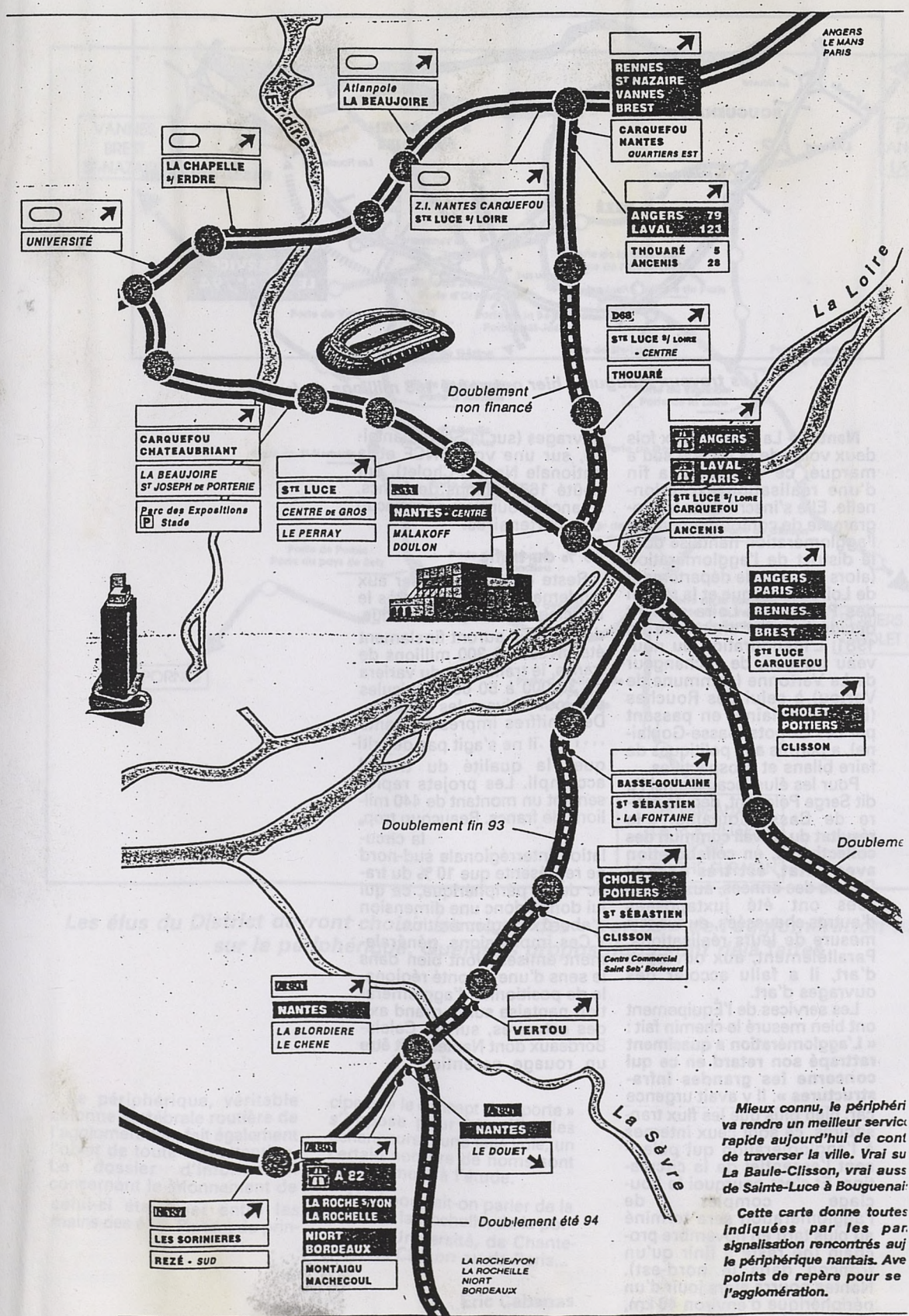
Périphérique : toutes les sorties

Le nouveau plan de déplacements entre en vigueur lundi 30 août. Le tramway arrivera à l'Université le 6 septembre. Depuis la mi-août, l'autoroute A11 est raccordée au périphérique et un nouveau pont franchit l'Erdre.

Ouest-France a réalisé ce dossier spécial pour vous aider à vous y retrouver dans tous ces changements. Les plans, les explications et nos conseils vous permettront de gagner du temps dans vos déplacements en profitant au mieux de toutes ces réalisations.

Bonne rentrée !



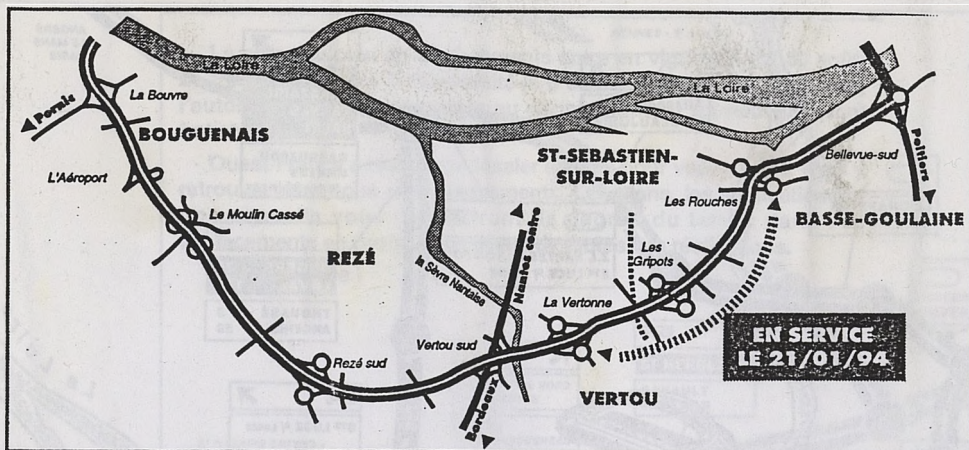


Mieux connu, le périphéri va rendre un meilleur service rapide aujourd'hui de cont de traverser la ville. Vrai su La Baule-Clisson, vrai aus de Sainte-Luce à Bouguenai:

Cette carte donne toutes indiquées par les par signalisation rencontrés auj le périphérique nantais. Ave points de repère pour se l'agglomération.

NANTES PRESQUE CONTOURNABLE

Le dernier tronçon, au nord-est de l'agglomération, deviendra réalité à l'automne prochain. Hier, a sauté un verrou essentiel du contournement avec l'inauguration des 10,9 km menant de La Vertonne aux Rouches.



Les travaux inaugurés hier ont coûté 168 millions de francs.

Nantes. - La mise à deux fois deux voies de la rocade sud a marqué, ce vendredi, la fin d'une réalisation exceptionnelle. Elle s'inscrit dans le programme de contournement de l'agglomération nantaise dont le district de l'agglomération (alors SIMAN), le département de Loire-Atlantique et la région des Pays de la Loire avaient décidé la mise en œuvre en 1981. L'inauguration du nouveau tronçon, de l'échangeur de La Vertonne (commune de Vertou) à celui des Rouches (Basse-Goulaine) en passant par Les Gripots (Basse-Goulaine), a permis aux politiques de faire bilans et prospectives.

Pour les élus locaux, ainsi l'a dit Serge Poignant, député maire de Basse-Goulaine, « le résultat du travail commun des collectivités, en collaboration avec l'État, est très beau ». Depuis des années, aux chaussées ont été juxtaposées d'autres chaussées, au fur et à mesure de leurs réalisations. Parallèlement, aux ouvrages d'art, il a fallu accoler des ouvrages d'art.

Les services de l'Équipement ont bien mesuré le chemin fait : « L'agglomération a quasiment rattrapé son retard en ce qui concerne les grandes infrastructures ». Il y avait urgence car, bien plus que les flux transitoires, ce sont ceux internes à l'agglomération qui polarisent l'essentiel de la circulation. Et c'est pourquoi le bouclage complet de l'agglomération sera terminé au plus tard en novembre prochain (ne reste à finir qu'un tronçon dans le nord-est). Nantes pourra alors jouir d'un périphérique d'environ 40 km, plus long donc que le parisien.

Les travaux inaugurés hier, qui ont duré plus de deux ans et obligé à d'importants

ouvrages (sur la Sèvre nantaise, sur une voie SNCF et la nationale Nantes-Cholet), ont coûté 168 millions de francs, financés pour tiers par chacun des partenaires.

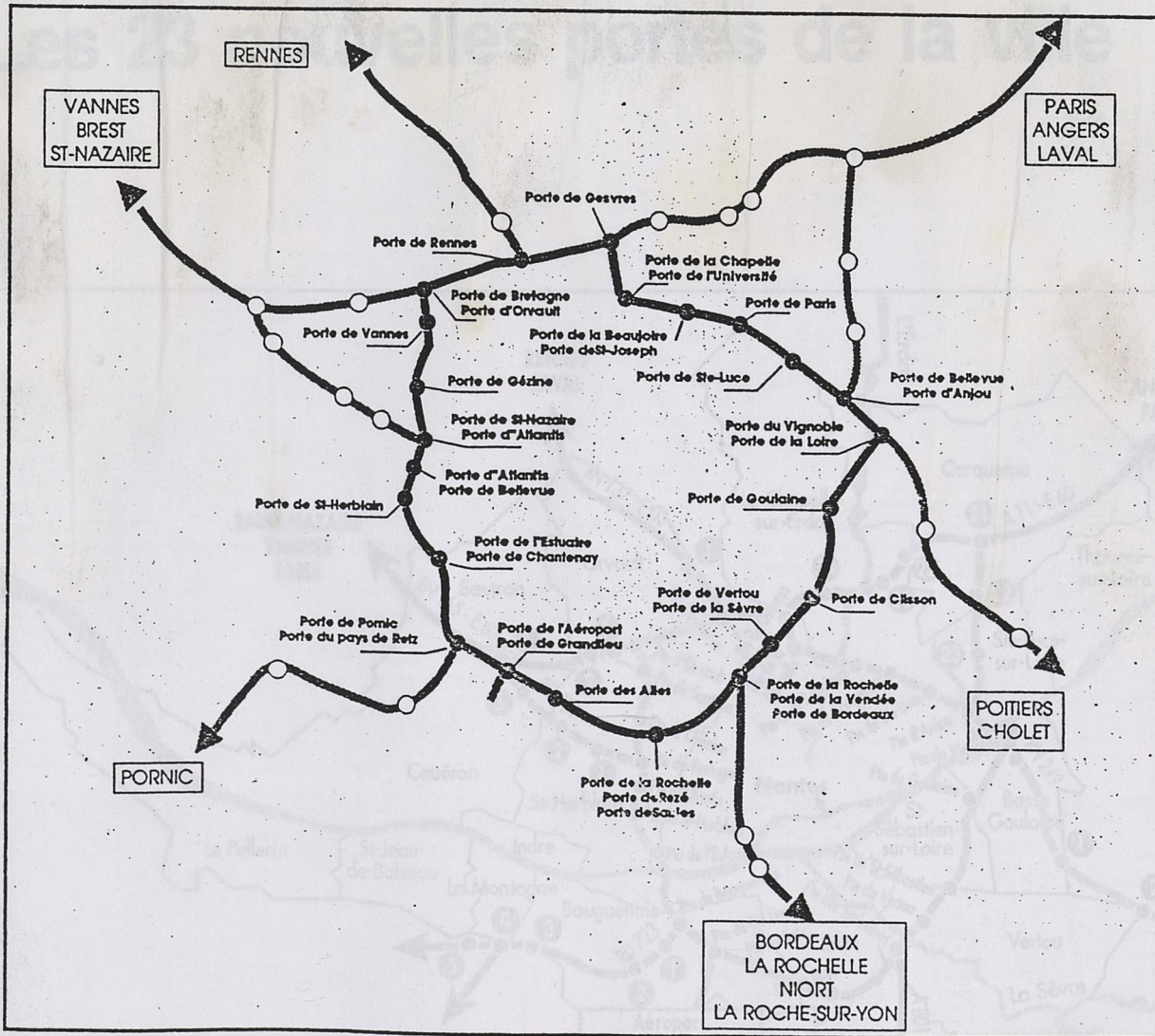
10 % du trafic

Reste qu'il faut penser aux lendemains. En effet, après le bouclage de ce périphérique, dans lequel auront finalement été investis 2 300 millions de francs, le trafic attendu variera de 30 000 à 50 000 véhicules par jour suivant les sections. Des chiffres impressionnants... il ne s'agit pas de critiquer la qualité du travail accompli. Les projets représentent un montant de 440 millions de francs. Beaucoup trop.

la circulation interrégionale sud-nord ne représente que 10 % du trafic de ce périphérique, ce qui lui donne donc une dimension d'abord d'agglomération.

Ces impressions, généralement émises, vont bien dans le sens d'une volonté régionale de positionner l'agglomération nantaise sur le grand axe des estuaires, sur un Calais-Bordeaux dont Nantes doit être un rouage essentiel.

jalonnement du périphérique,



Les élus du District devront choisir les noms des « portes » de l'agglomération nantaise sur le périphérique. Quelques propositions sont déjà faites

Le périphérique, véritable colonne vertébrale routière de l'agglomération, fait également l'objet de toute son attention. Le dossier d'information concernant le jalonnement de celui-ci était hier entre les mains des élus. Partant du prin-

cipe que le concept de « porte » s'impose pour identifier les échangeurs d'une telle voie, un certain nombre de noms sont actuellement à l'étude.

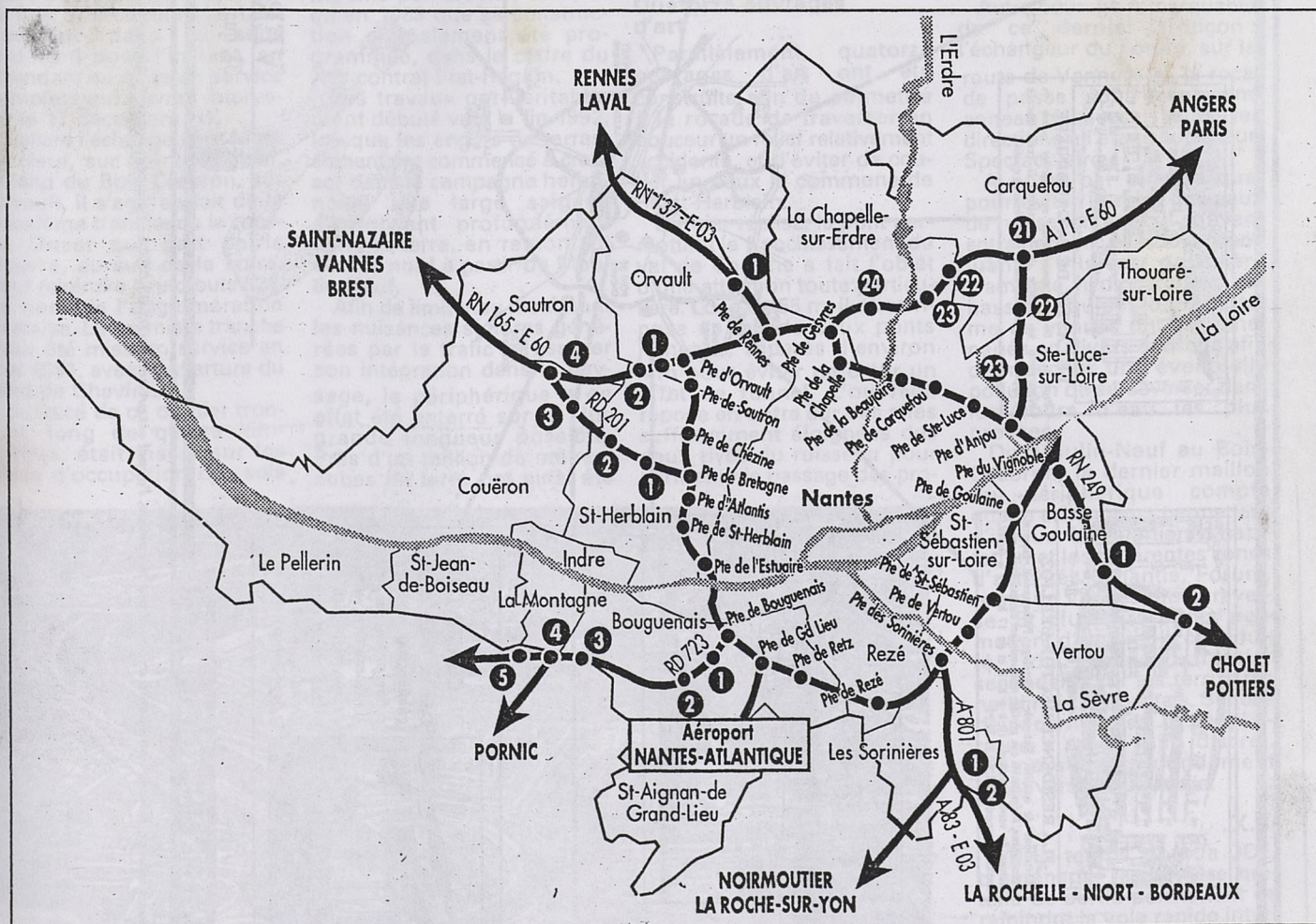
Ainsi pourrait-on parler de la porte de la Roche, de la porte de l'Université, de Chantenay, de Clisson ou de Paris...

Eric Cabanas

tenir qu'une porte acquière le nom de leur commune. Au prix de quelques modifications, les élus ont fini par voter les propositions faites, moins deux abstentions et quatre votes hostiles.

Pour plus de clarté, les mentions de ces portes apparaîtront en lettres blanches sur des panneaux violets. Bien entendu, on continuera par ailleurs à indiquer les directions habituelles : communes et grands quartiers.

Les 23 nouvelles portes de la ville



Porte de La Chapelle, de Retz ou de Bretagne: on s'y reconnaîtra mieux sur les 42 km du boulevard périphérique qui sera totalement bouclé cet automne. Les élus du district se sont mis d'accord hier sur le nom des 23 nouvelles portes de Nantes.

Les habitants de l'agglomération s'y retrouvent assez bien. Mais les au-

tres? Pour eux, le périphérique nantais reste encore bien souvent un anneau mystérieux dont on ne sait trop comment sortir. D'où l'idée de le jalonner de portes, à la manière parisienne.

Il fallait donc baptiser chacun des échangeurs actuels. En général, on a choisi de leur donner le nom de la commune sur laquelle ils se trouvent. C'est, par exemple, le cas des portes de Rezé, de Carquefou ou de Saint-Herblain. Lorsque plusieurs portes se

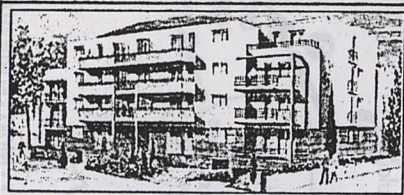
trouvent sur le territoire de la même commune, on les désigne du nom d'un quartier (portes d'Atlantis, du Sillon ou du Gesvres) ou d'une appellation plus lointaine (portes de Bretagne, d'Anjou ou de Retz).

Ces critères avaient réussi à faire la quasi-unanimité en commission. Il en est allé autrement en séance plénière où l'on eut droit à des débats quelque peu clochermesques, plusieurs maires montant au créneau pour ob-

tenir qu'une porte acquière le nom de leur commune. Au prix de quelques modifications, les élus ont fini par voter les propositions faites, moins deux abstentions et quatre votes hostiles.

Pour plus de clarté, les mentions de ces portes apparaîtront en lettres blanches sur des panneaux violets. Bien entendu, on continuera par ailleurs à indiquer les directions habituelles: communes et grands quartiers.

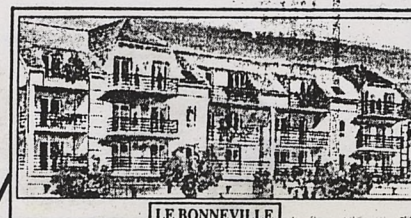
BAISSE DES TAUX :
PAP 6,60 % 15 ans
 EXONERATION DES DROITS
 DE SUCCESSION
 EXONERATION DES PLUS-VALUES
 S.I.C.A.V.
 EN REINVESTISSEMENT IMMOBILIER



LA RESIDENCE HECTOR-BERLIOZ
 Prestations de qualité. Exemple : carrelage Porcelanosa, faïence Porcelanosa, Menuiseries ext. profilées en aluminium thermolaqué. Bureau de vente ouvert de 10 h à 12 h et de 17 h à 19 h (lundi, mercredi, samedi). Tél. 40.59.30.99



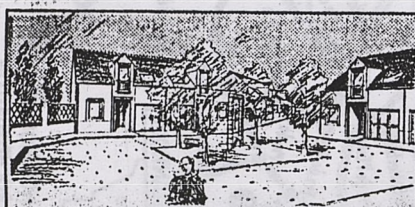
LE CASTEL DE LA GAUDINIÈRE
 Proche du bd des Américains, ce quartier calme en rénovation va prendre de la valeur. Il reste encore 3 appartements bénéficiant de prestations de qualité.



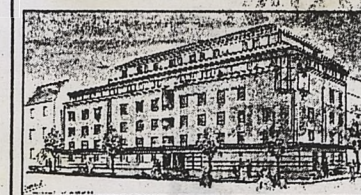
LE BONNEVILLE
 Du studio au T4
 proche de l'Erdre
 au calme



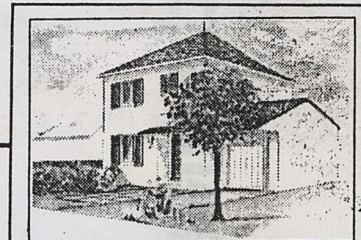
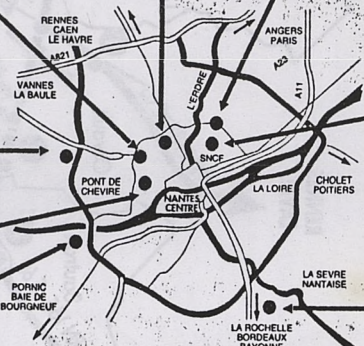
RESIDENCE LELASSEUR
 DERNIER APPARTEMENT DISPONIBLE
 T4 de 104 m2



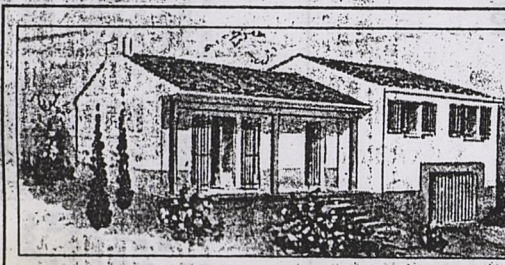
LE HAMEAU DE COPERNIC
 Maisons avec jardin, garage, dans le centre du bourg de St-Herblain.



VILLA ST-CLEMENT
 CENTRE VILLE, quartier Préfecture, à 2 pas du Tramway



LE HAMEAU DES CHENES
 Dans le bourg des SORINIERES. A proximité immédiate de la Mairie. 14 maisons de plain-pied et étage de 3 à 5 pièces.



LE CLOS DU CHAMP-TOURY
 Dans le bourg de Bouguenais, sur impasse très calme, proche du parc de La Gouretterie, maisons neuves, plain-pied, 4 et 5 pièces dont une avec grand sous-sol. A partir de 533 400 F.

VERSAILLES IMMOBILIER
 38, quai de Versailles - 44000 Nantes. Tél. 40.20.11.20

RENSEIGNEMENTS 40.20.11.20

Sans vous déplacer, passez votre petite annonce par téléphone, l'appel est gratuit au 05.05.05.35 - Paiement par carte bleue - Distribution Delta Diffusion - Nantes-Expansion - N° 1063 - P.29

Un périphérique pour l'agglomération

LE DERNIER MAILLON

Reliant Saint-Herblain à Orvault, le dernier maillon du périphérique nantais sera partiellement mis en service lundi matin, dans un seul sens. Long de quatre kilomètres, sa construction a coûté 200 millions de francs.

Lundi aux premières heures de la matinée, le dernier maillon du périphérique nantais s'ouvrira pour la première fois à la circulation. Uniquement dans le sens sud-nord pour l'instant, en attendant sa mise en service complète qui devrait intervenir le 17 décembre (1).

Reliant l'échangeur du Moulin-Neuf, sur Saint-Herblain, à celui du Bois-Cesbron, sur Orvault, il s'agit en fait de la deuxième tranche de la rocade Ouest qui part de la Bouvre, au sud de la Loire, pour rejoindre l'autoroute 821, au nord de l'agglomération nantaise. La première tranche avait été mise en service en mai 1991, avec l'ouverture du pont de Cheviré.

Le tracé de ce dernier tronçon, long de quatre kilomètres, était inscrit sur les plans d'occupation des sols

des communes de Saint-Herblain et Orvault dès le début des années 80. Plusieurs fois modifié par la suite, ce n'est qu'en 1989 que sa construction a finalement été programmée, dans le cadre du X^{ème} contrat Etat-Région.

Les travaux ont véritablement débuté vers la fin 1992, lorsque les engins de terrassement ont commencé à creuser dans la campagne herblinoise une large saignée s'enfonçant profondément dans la terre, en remontant vers le nord à partir du Moulin-Neuf.

Afin de limiter au maximum les nuisances sonores générées par le trafic et assurer son intégration dans le paysage, le périphérique a en effet été enterré sur la plus grande longueur possible. Près d'un million de mètres-cubes de terre ont ainsi été

déplacés, soit l'équivalent de cent mille camions chargés à ras bords.

Quatorze ouvrages d'art

Parallèlement, quatorze ouvrages d'art ont été construits afin de permettre à la rocade de traverser en douceur un relief relativement accidenté, et d'éviter de couper en deux la commune de Saint-Herblain.

Dernier réalisé, le pont permettant le franchissement du val de Chézine a fait l'objet d'une attention toute particulière. Long de 55 m, il se compose en fait de deux ponts jumeaux, séparés d'environ 4 m pour éviter de créer un effet de tunnel. L'ouvrage repose en outre sur des piles suffisamment éloignées des deux rives du ruisseau pour permettre le passage des pro-

meneurs et assurer la continuité de la coulée verte de la Chézine, qui se prolonge jusqu'au cœur de Nantes.

Autre ouvrage remarquable de ce dernier tronçon : l'échangeur du Forum, sur la route de Vannes. Ici, la rocade passe sous un grand anneau qui dessert toutes les directions à l'étage supérieur. Spectaculaire.

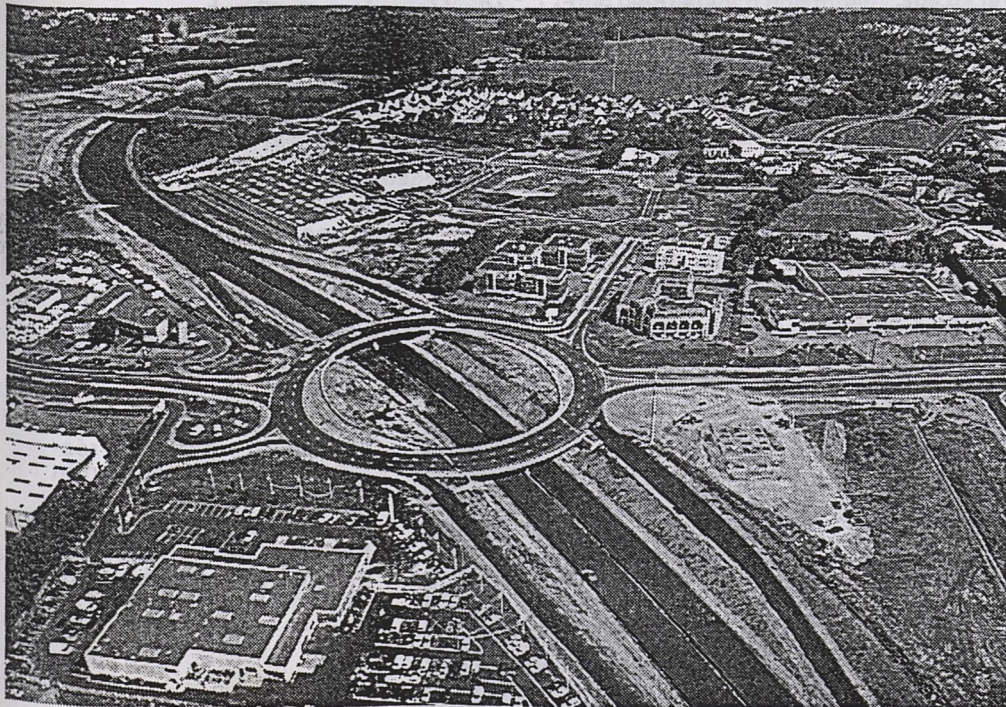
A noter par ailleurs que, pour éviter le rejet des eaux de ruissellement qui peuvent entraîner avec elles divers polluants (huiles, poussière d'amiante, hydrocarbures) des bassins équipés d'un système de vannes ont été aménagés en divers endroits afin d'empêcher une éventuelle pollution de se déverser dans les cours d'eau les plus proches.

Du Moulin-Neuf au Bois-Cesbron, le dernier maillon du périphérique compte quatre échangeurs permettant d'irriguer les quartiers d'habitation et les différentes zones d'activités (Atlantis, Forum, route de Vannes) qu'il traverse. Et plusieurs ponts permettent d'assurer la continuité du réseau routier secondaire sur les territoires herblinois et orvaltais. Sur ces deux communes, le périphérique a su se faire discret, même s'il a profondément bouleversé le paysage.

X.B.

(1) Le temps, pour la DDE, d'aménager la dernière bretelle de sortie permettant de rejoindre la voie rapide interquartiers Ouest (ou route de Saint-Nazaire) à partir de l'échangeur du Moulin-Neuf, à Saint-Herblain.

■ A suivre lundi : « Vingt-cinq ans pour une grande boucle »



L'échangeur du Forum, ou porte de Sautron, au croisement de la rocade Ouest et de la route de Vannes (photo DDE)

Un périphérique pour l'agglomération (2)

25 ANS POUR BOUCLER LA BOUCLE

La mise en service, ce matin, du dernier tronçon du périphérique nantais, marque l'aboutissement d'un projet vieux de près d'un quart de siècle. Ou comment on est passé des pénétrantes au contournement.

La boucle est bouclée. Depuis ce matin, le grand périphérique nantais est devenu une réalité. Avec la mise en service - dans le sens sud-nord pour l'instant, complètement dans quelques jours - du dernier tronçon de la rocade Ouest, il est désormais possible de faire le tour de l'agglomération nantaise sans lever le pied de l'accélérateur.

Avec quinze ans d'avance sur les prévisions des années soixante-dix, Nantes a aujourd'hui rattrapé son retard sur des villes comme Bordeaux, Strasbourg ou Toulouse, tournant définitivement la page des pénétrantes pour se doter d'un anneau de contournement long de 40 km, en forme de tête de chat légèrement biscornue sur le sommet du crâne.

Pour en arriver là, il aura fallu patienter près d'un quart de siècle et réaliser des travaux titanesques qui, au total, auront coûté près de 2,2 milliards de francs à la collectivité.

Des rocales au périph'

Il faut en effet remonter à la fin des années 60 pour retrouver la trace des premières études portant sur le contournement routier de Nantes. A l'époque, on n'ose pas encore parler de périphérique, se contentant d'envisager la construction de « voies inter-quartiers » et de « voies rapides d'évitement » destinées à soulager le centre-ville.

Conçu sur le modèle américain, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération nantaise tend alors à créer des pénétrantes déboulant des quatre points cardinaux et venant se brancher sur un

axe nord-sud coupant la ville en deux. Mais au milieu des années 70, l'opposition de diverses associations et le premier choc pétrolier conduisent à l'abandon de ce projet. Nantes l'a échappé belle.

Dès lors, le contournement revient à l'ordre du jour. Et dès la fin des années 70, les premiers tronçons de la rocade Est sont réalisés, du côté de la Beaujoire.

Parallèlement, une route à trois voies est ouverte au nord, afin d'assurer la jonction entre l'autoroute de Paris et la RN 165 filant vers Vannes. Et la réflexion s'engage sur la meilleure façon de traverser la Loire à Cheviré. Les discussions à n'en plus finir entre par-

tisans du pont et défenseurs du tunnel auront pour effet de retarder jusqu'au début des années 90 la réalisation de l'ouvrage d'art le plus spectaculaire, le plus adulé et le plus coûteux du périphérique nantais.

Dix ans pour boucler la boucle

A partir du milieu des années 80, les choses s'accroissent. Au sud, le Département décide la construction d'une première rocade à deux voies, puis son doublement, celui de la Divatte et du pont de Bellevue. Le chantier s'étalera sur 8 ans.

Pendant ce temps, au nord, la trois voies est portée à quatre ; à l'est, l'A 11 opère sa jonction avec le boulevard Flemming ; à l'ouest, le pont de Cheviré émerge des brumes de la Loire et la rocade, telle une taupe, creuse son sillon vers le nord.

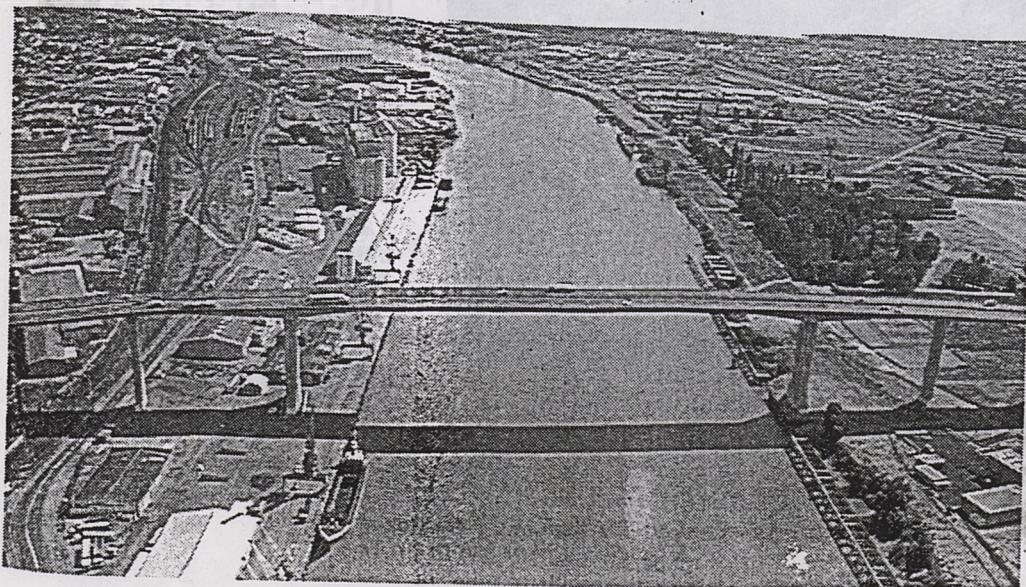
En l'espace de dix ans, les pointillés marqués sur la carte sont reliés entre eux par une belle ligne continue.

Le rêve du début des années 70 est devenu réalité. Nantes possède enfin son périph'.

Aussi long que celui de Paris. Mais beaucoup moins encombré. Pour l'instant.

X.B.

Mis en service en mai 1991, le pont de Cheviré est l'ouvrage phare du périphérique nantais



Quatre rocades pour un grand périphérique

La rocade Nord

Long de 5 km, c'est le maillon le plus court du périphérique nantais. Cette section Nord offre deux particularités : celle d'être à la fois un élément du périphérique et de l'axe Paris-Nantes-Océan, et celle d'avoir été en partie construite par Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute Angers-Nantes. Sur son parcours, trois échangeurs permettent de desservir La Chapelle-sur-Erdre, Nantes et Orvault. En outre, à l'est et à l'ouest, deux échangeurs plus importants relient l'anneau du périphérique à ses « oreilles ».

La première route à trois voies a été mise en service en 1977 et a coûté 164 MF. Son passage à deux fois deux voies, mis en service en décembre 1992, a coûté 33 MF. « Depuis la mise en service de cette section, le trajet Paris-Vannes est plus rapide par Nantes que par Rennes », a constaté la DDE.

La rocade Est

Premier maillon du périphérique, la rocade Est est longue de 8 km. Sa réalisation, en quatre tronçons, s'est étalée sur 11 ans. Le tronçon du pont de la Beaujoire a été mis en service en mars 1977, celui

reliant la Beaujoire à la RN 23 en décembre 1982, celui reliant la RN 23 et Bellevue en juin 1986, et celui reliant l'A 11 au boulevard Fleming en décembre 1992.

La rocade Est comporte cinq échangeurs desservant La Chapelle, Nantes, Carquefou et Sainte-Luce. Coût total : 356 MF. Sur sa section la plus chargée, entre l'échangeur des Mottes et la Beaujoire, près de 55 000 véhicules ont circulé chaque jour en 1993.

La rocade Sud

Avec 17 km, de Bellevue à Bouvre, la rocade Sud est la plus longue section du périphérique. Elle comprend vingt-deux ouvrages d'art, dont un double viaduc permettant d'enjamber la vallée de la Sèvre, ainsi que neuf échangeurs desservant Basse-Goulaine, St-Sébastien, Vertou, Rezé et Bouguenais.

Sa réalisation s'est étalée sur 8 ans, de 1986 à janvier 1994, et a coûté au total 768 MF, dont 400 MF pour la réalisation d'une première rocade à deux voies, 100 MF pour le doublement de la Divatte, 168 MF pour le doublement du reste de la rocade, et 100 MF pour le doublement du pont de Bellevue.

Permettant le franchissement de la Loire en amont

de Nantes, ce dernier avait été mis en service en 1972. Son doublement n'est intervenu que 18 ans plus tard, en 1990.

Depuis sa mise en service, en janvier 1994, la rocade Sud supporte un trafic de 40 000 véhicules/jour.

La rocade Ouest

Longue de 10 km, elle a été réalisée en deux tranches. La première (6 km) raccorde le sud-Loire au Moulin-Neuf, sur la commune de St-Herblain, via le pont de Cheviré. Mis en service en mai 1991, ce viaduc majestueux, finalement préféré à l'option tunnel, culmine à 61 m au-dessus de la Loire et supporte un trafic moyen de 45 000 véhicules/jour. Ouvrage phare du périphérique nantais, sa construction a coûté 580 MF, auxquels s'ajoutent les 100 MF qu'a coûté la chaussée à 2X2 voies reliant la Janvraie au Moulin-Neuf.

Enfin, la deuxième tranche de la rocade Ouest (4 km), permet désormais de relier le Moulin-Neuf à l'échangeur du Bois-Cesbron, sur la commune d'Orvault. Dernier maillon du périphérique, elle a coûté 200 MF, et vient tout juste d'être mise en service.

Sources

Plan d'aménagement et de reconstruction, Expositions de 1943 et de 1945

Archives Municipales de Nantes : 24 Fi 97 et 24 Fi 98

Différentes livraisons des revues

Architecture d'Aujourd'hui

Urbanisme

Plein-Ouest

Ministère de la Construction

Nantes Plan du Groupement d'Urbanisme

Conclusion de l'enquête documentaire

29 juillet 1959

Paul Dufournet, urbaniste en chef

Michel Marty, Jean Denieul, urbanistes

Archives Municipales de Nantes

Nantes Réalité

revue de la Chambre de Commerce, février 1967

Sereqip, agence de Nantes

Agglomération nantaise, rocade du centre

non daté, [1970]

Archives de la Direction Départementales de l'Equipement

Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire

Différents fascicules publiés par l'OREAM, novembre 1971

Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

Documents préparatoires

Archives de la Direction Départementale de l'Equipement (1971-1972)

Lannuzel(J.-M.), Les grands projets de voirie rapide de l'agglomération nantaise, janvier 1974

Archives de la Direction Départementales de l'Equipement

Dossiers de préparation du VIIème Plan, 1975

Archives de la Direction Départementales de l'Equipement

SIMAN, SEMITAN, AURAN
Schéma directeur des transports collectifs de
l'agglomération nantaise
Mars 1990

SIMAN, AURAN
Plan de déplacements de l'agglomération nantaise
Janvier 1991

Articles des quotidiens locaux
Ouest-France
Presse-Océan

Bibliographie

L'automobile dans la ville
Etude du problème à long terme que pose la circulation
dans les zones urbaines
Rapport du Groupe Pilote et du Groupe de Travail par le
Ministère des Transports de Grande-Bretagne, 1963

Auzelle (Robert), *Technique de l'urbanisme*, PUF, coll.
Que-sais-je ?, 1ère édition 1953

Bardet (Gaston), *L'urbanisme*, PUF, coll. Que-sais-je ?,
1ère édition 1945

Roncayolo (Marcel) dir., *Histoire de la France Urbaine*,
tome 5 : *La ville aujourd'hui*, Seuil, 1985

Epron (Jean-Pierre) dir., *Architecture une anthologie*,
tome 1 : *La culture architecturale*, Mardaga, 1982

Halgand (Marie-Paule), Scavennec (Jacques), *Nantes -
Limites : Figures et Fragments - Boulevard de ceinture*,
1992, LAFU, EAN, BRA, 232 pages

Halgand (Marie-Paule), Pasquier (Elisabeth), *La
construction d'un patrimoine, de l'OPHBM à Nantes
Habitat, 1913-1993*, Nantes Habitat, 1993

Robin-Auffret (Jacqueline), *Nantes, Plan d'extension*,
Diplôme d'architecte, UPA Nantes, 1981

932

Marie-Paule Halgand, Jacques Scavennec

NANTES LE PERIPHERIQUE

VILLE RECHERCHE DIFFUSION
E.A.N. Rue Massenet - 44300 NANTES

150

