



MARIE
LE
POTIER

RECONQUETE DE L'IMAGE INSULAIRE DE L'ÎLE FEYDEAU A NANTES



Projet individuel de 1ere année | Département Aménagement

RECONQUETE DE L'IMAGE INSULAIRE DE L'ÎLE FEYDEAU A NANTES (44)

Comment remettre en valeur cet espace suite au
comblement de la Loire

Remerciements

Alain BILLY, Directeur du développement urbain de la ville de Nantes à Nantes Métropole

Alain TOURNAIRE, Architecte des Bâtiments de France au Service Départemental de l'Architecture et du patrimoine (SDAP)

Didier BOUTET, mon tuteur, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours

Le personnel du POLE NANTES LOIRE de Nantes Métropole

Le personnel de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise (AURAN) pour les informations qu'ils m'ont fournis

Sommaire

Remerciements.....	2
Sommaire.....	3
Introduction.....	5
Diagnostic du territoire	6
I. Situation	7
A. Nantes, sur l'estuaire de la Loire.....	7
B. Le Centre-ville de Nantes.....	8
C. Un secteur appartenant au Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la ville de Nantes	12
II. Nantes, l'ancienne « Venise de l'ouest »	17
A. Création de la ville et du port	17
B. L'Age d'or du port de Nantes grâce au commerce triangulaire	17
C. Le projet de l'île Feydeau	18
D. Le XXe siècle et les grands travaux de comblement de la Loire et de L'Erdre	22
III. Commerce-Feydeau : le cœur de Nantes	25
A. Les abords et la mise en valeur du quartier	25
B. Le cœur des réseaux de transports	27
C. La vie commerciale du secteur	31
 Enjeux.....	 35
I. Comment mettre en valeur une « île perdue »?	36
II. Comment ramener le quartier à la vie ?	36
 Propositions.....	 38
I. Redessiner l'insularité de l'île Feydeau	39
A. Suppression de la circulation allée Duguay-Trouin.....	39
B. Création d'un ensemble de quais, douves vertes et ponts	41
II. Rétablir l'ancienne liaison Commerce-Feydeau.....	43
A. Troncature de la partie ouest du pôle d'échange.....	43
B. Diminuer la largeur du pôle de transport	43
C. Création d'une traversée piétonne.....	45
III. Mise en valeur et sécurisation de la zone de travail	46
A. Un éclairage public conséquent.....	46
B. L'installation d'un nouveau mobilier urbain.....	47

C. Développer l'attractivité touristique.....	48
D. Continuer les opérations de restauration des immeubles de rapport et des façades.....	49
Conclusion.....	51
Bibliographie.....	52
Table des matières.....	53
Table des illustrations.....	55
Annexes.....	57

Introduction

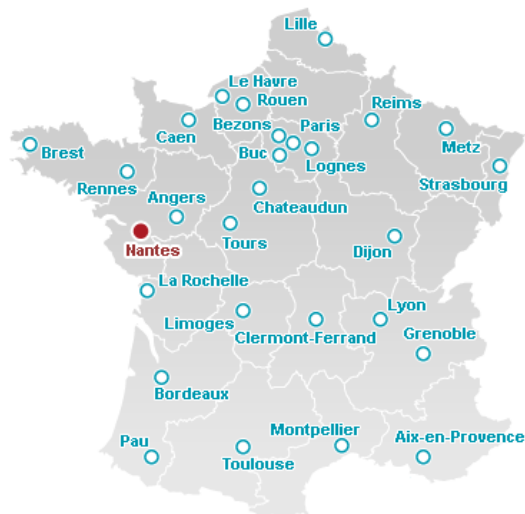
a ville de Nantes est un lieu chargé d'histoire. Depuis sa création au VIII^e s. av. J-C, en passant par le Moyen-Age et l'édification du Château des Ducs de Bretagne ou la signature de l'Edit de Nantes par Henri IV en 1598, la cité nantaise a su s'imposer comme l'une des principales villes françaises. Mais, ce qui a le mieux permis à la ville de se développer, c'est une partie de son histoire que pendant longtemps elle a voulu oublier : le XVIII^e siècle et la traite des Noirs. Durant cette période, le commerce triangulaire a permis à Nantes de devenir le premier port français. Aujourd'hui il reste de nombreuses traces de cette époque faste sur les façades nantaises. L'île Feydeau en est le meilleur exemple. Des travaux de préservation et de restauration ont permis de conserver les façades des hôtels particuliers dont l'architecture est remarquable. Mais pendant l'Entre-deux-guerres, des travaux d'une très grande ampleur ont comblé la Loire sur toute une partie du centre-ville. L'île Feydeau s'est retrouvée prise au piège dans le bitume. Le projet présenté plus loin a donc pour but de remettre en valeur ce patrimoine architectural et de retrouver l'atmosphère qui pouvait entourer cette île au XVIII^e siècle.

Diagnostic du territoire

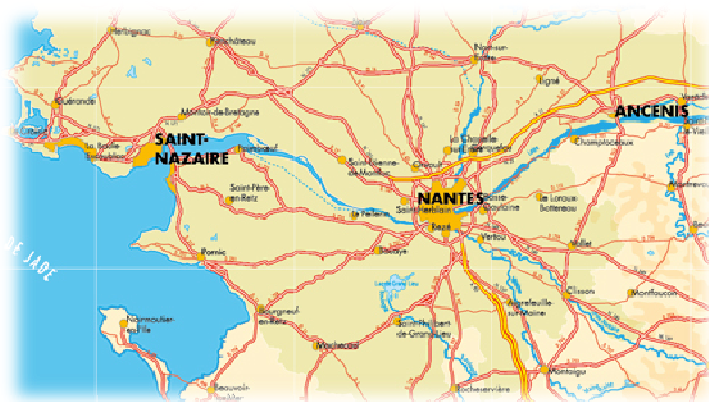
I. Situation

A. Nantes, sur l'estuaire de la Loire

La ville de Nantes se situe au confluent de la Loire et de l'Erdre, à l'extrémité est de l'estuaire de la Loire et à une quarantaine de kilomètres de l'océan Atlantique.



Carte 2 : Situation de la ville de Nantes



Carte 1 : Nantes et sa région

Le développement urbain de Nantes a été conditionné par un site naturel favorable aux échanges entre les hommes. En effet la ville est un lieu de convergence des voies terrestres et maritimes.

Nantes est aujourd'hui le chef-lieu du département de la Loire-Atlantique, elle est également la préfecture de la région des Pays de la Loire.

La communauté urbaine de Nantes appelée Nantes Métropole regroupe 24 communes soit 52 336 hectares et plus de 580 000 habitants. Il s'agit du premier pôle urbain du Grand-Ouest. Cette union a permis la création d'un projet commun d'aménagement du territoire.



Carte 3 : La communauté d'agglomération Nantes Métropole – source : Nantes Métropole

Du fait de sa situation géographique et des périodes fastes de l'Histoire qu'elle a connu (en particulier au XVIII^e siècle avec le commerce triangulaire), la ville a su se développer et devenir ainsi la 6^{ème} métropole française en terme de population (283 000 habitants en 2008). Avec une augmentation annuelle moyenne de 1 % de sa population depuis quinze ans, la cité nantaise enregistre une des croissances les plus spectaculaires de France. La part de cette population qui est active travaille principalement (à 60%) dans le domaine des services.

Si la ville de Nantes a été élue première « ville française où il fait bon vivre » par le magazine Le Point, c'est principalement grâce à son activité culturelle bouillonnante. La municipalité a beaucoup investi en accueillant notamment la compagnie Royal de Luxe et son éléphant, en organisant les Folles Journées qui offrent aujourd'hui 230 concerts de musique classique en 5 jours, et qui s'exporte dans le monde, notamment à Tokyo.



Image 1 : L'éléphant de la Royal de Luxe

B. Le Centre-ville de Nantes

La ville de Nantes est découpée en plusieurs quartiers, le centre-ville se situe exactement au niveau du confluent de la Loire et de l'Erdre, les deux ressources en eau principales de la ville. Son visage a beaucoup changé au fil des siècles notamment aux abords du fleuve et avec les changements de l'activité portuaire.



Carte 4 : Les quartiers nantais – source : Géonantes

Le secteur étudié à travers ce projet est situé au cœur du centre-ville de Nantes. Il s'agit de la zone Commerce-Feydeau qui regroupe la place du Commerce, l'île Feydeau et le cours Franklin Roosevelt.



Image 2 : Vue aérienne du centre-ville – source : Google Earth



Image 3 : Situation de la zone d'étude – réalisation personnelle

1. La place du Commerce

La place du Commerce est en quelque sorte la place centrale de Nantes. En effet cette dernière est la place ayant la plus grande concentration d'activité humaine et commerciale. Cela est dû à la présence du pôle d'échange de transports et à des commerces attirant toutes les populations comme la FNAC, le Mc Donald's ou les cinémas Gaumont.

La place n'a été créée qu'à la suite de la construction de l'Hôtel de la Bourse par Crucy de 1790 à 1815 qui est reconverti aujourd'hui en FNAC, sur l'ancien port au vin. Située autrefois le long des quais de la Loire, la place s'ouvre désormais vers le sud et l'île Feydeau.



La place est un rectangle irrégulier de 40 mètres sur 76. Elle est entièrement piétonne (sauf véhicules de livraison), un marché aux fleurs se trouve au milieu de la place et un parking souterrain de 600 places (géré par la société NGE) est situé en-dessous.

Image 4 : Place du Commerce



Carte 5 : Plan de masse de la place du Commerce- source : réalisation personnelle

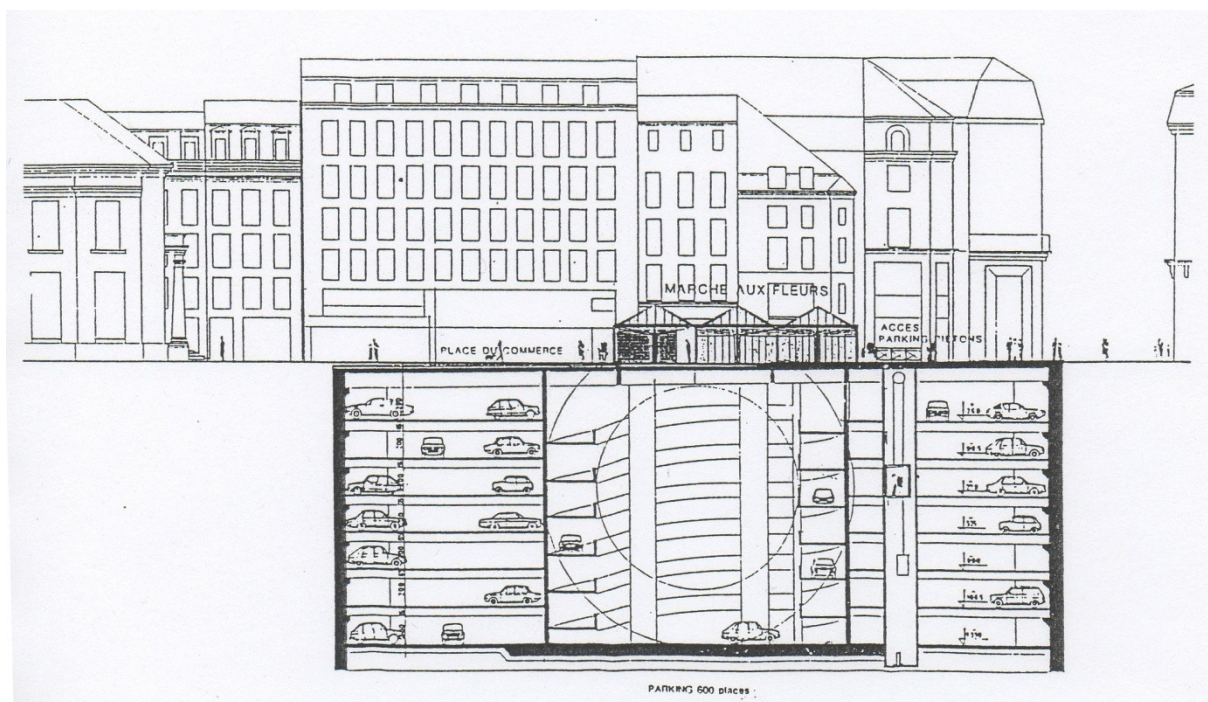


Figure 1 : Coupe du bâti de la place du Commerce

La circulation des voitures étant très restrictive dans le secteur, l'entrée-sortie du parking souterrain se situe allée Brancas le long de l'Hôtel de la Bourse. Il existe une autre sortie, allée Duguay-Trouin.

2. L'île Feydeau

Selon le Recueil de recommandations et d'intentions urbanistiques et architecturales :

« L'île Feydeau constitue l'ensemble architectural majeur du secteur sauvegardé ; sa qualité tient tout autant à la beauté de ses immeubles du XVIII^e siècle, serrés en un ensemble bâti compact, qu'à son caractère d'île. »

L'île Feydeau est un ensemble de constructions datant du XVIII^e qui a été bâti sur l'ancienne île de la Saulzaie, sur la Loire. Suite aux grands travaux de comblement de la Loire, qui eurent lieu entre 1926 et 1949, dont les raisons seront explicitées plus tard, le « navire » s'est échoué (relatif à la forme de l'île).

Aujourd'hui l'île Feydeau est bordée par les allées (noms donnés aux anciens quais) Duguay-Trouin (au nord) et Turenne (au sud), et est traversée par le cours Olivier de Clisson (du nord au sud) et la rue Kervégan (d'ouest en est). A l'ouest de l'île se trouve le square Jean-Baptiste Daviais, à l'emplacement de l'ancienne halle à poissons, et la place de la Petite Hollande, sur l'ancien lit de la Loire. Quant à la pointe est de l'île, il s'agit de la place Neptune, où un vaste projet d'aménagement est en cours avec la destruction de l'ancien bâtiment-parking Neptune et la construction d'un centre commercial : le Carré Feydeau.



Image 5 : Photo de l'allée Turenne

Le visage de cette « île » n'a fait qu'évoluer avec les années. A l'époque de sa construction, le port de Nantes vivait son apogée. Les quais de l'île servaient en quelque sorte de vitrine pour montrer la puissance de la ville aux marins qui y accostaient, permettant ainsi de véhiculer son image à travers le monde. Les immeubles, construits pour de grands armateurs de l'époque du commerce triangulaire, mettaient ainsi en valeur le port nantais.

A la fin du XIXe et surtout au début du XXe siècle l'activité portuaire de la ville est en chute libre, les immeubles sont délaissés et ne sont plus entretenus. Ce phénomène s'est encore amplifié avec les travaux de comblement, qui ont fait perdre à l'île Feydeau son identité première. Les bombardements de la Seconde Guerre Mondiale ont également fait souffrir l'image de l'île en supprimant deux immeubles et créant ainsi une fracture au beau milieu du « navire » (aujourd'hui il s'agit du cours Olivier de Clisson).

C'est seulement à partir de 1995 qu'une vaste opération de réhabilitation du patrimoine architectural (dont le maître d'ouvrage est Nantes Renaissance) est lancée au sein de l'île Feydeau, redonnant ainsi aux façades leur beauté d'antan.

Avec le développement de la ville moderne, l'île Feydeau marque une frontière entre la nouvelle ville au sud (quartier du CHU) et le cœur historique de la ville. On passe d'un paysage relativement dégagé au sud, à celui des petites ruelles éparpillées du vieux centre nantais.

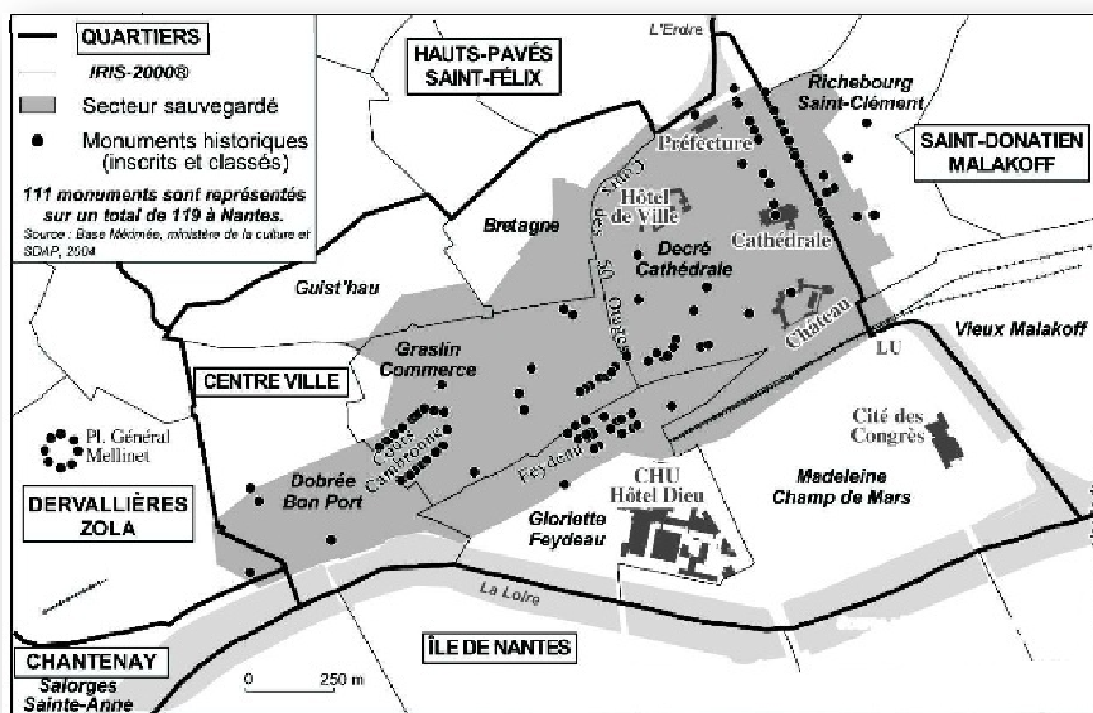
Voir la carte dans la seconde de couverture

C. Un secteur appartenant au Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la ville de Nantes

Tous les aménagements de la place du Commerce et de l'île Feydeau se sont faits selon les principes du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Nantes (PSMV). La version actuelle a été revue en 1993 et 1998. Une révision est en cours, ainsi le PSMV devrait être mis à jour cette année pour adapter le règlement en bordure du périmètre.

Le PSMV de Nantes s'étend sur 126 hectares (dont un peu plus de 2000 immeubles) qui englobent les quartiers reconnus comme historiques, du moyen âge, du XVIIIème siècle et de la reconstruction d'après guerre.

Sont ainsi intégrés au plan de sauvegarde les monuments majeurs de la ville tels que : le Château des Ducs de Bretagne, la Cathédrale St Pierre et St Paul, la Porte St Pierre, le Théâtre Graslin,



Carte 6 : Périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Nantes

En plus des principes de sauvegarde du patrimoine architectural public ou privé, les grands principes d'aménagement des espaces publics de ce plan de sauvegarde sont :

- garder la trace des anciens bras de la Loire et de l'Erdre (ce que je vais m'efforcer de faire par ce projet)
- redonner aux cours leur vocation de lieu de promenade (ce qui a été réalisé avec le Cours de 50 Otages)
- identifier les grands itinéraires piétonniers
- donner une personnalité à chaque espace majeur du centre
- mettre en œuvre un grand ensemble paysager (les alignements plantés en particulier)
- concevoir un programme d'éclairage (en cours)
- Renforcer l'attractivité commerciale et la qualité du centre ville, conformément à l'objectif du PADD du PLU de Nantes

Il faut également assurer une cohérence du PSMV avec certaines politiques publiques (patrimoine, culture, aménagement et requalification des espaces publics).

Ce plan de sauvegarde a permis et permet encore à la fois la restauration et la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain, ainsi que la reconstruction de la ville sur elle-même. Sa révision s'impose car des décalages sont apparus entre ce plan et la réalité urbaine.

En effet depuis la dernière révision du PSMV (1993/1998), le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et surtout le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ont été approuvés par le Conseil Communautaire de Nantes Métropole, respectivement en 2000, en 2003, et en 2007.

Voici un exemple de travaux réalisés dans le cadre du PSMV par l'association Nantes Renaissance entre 2002 et 2006. Il s'agit de la Cour Ovale, l'un des éléments architecturaux majeurs de l'île Feydeau, situé 9 allée Turenne.



Image 6 : Cour Ovale avant les travaux



Image 7 : Cours ovale après les travaux

Le PSMV distingue différents types de protection pour les immeubles de notre zone d'étude.

Tout d'abord, il y a les immeubles complets protégés par la législation sur les monuments historiques. On en compte trois sur la zone : l'Hôtel de la Bourse place du Commerce, le Temple du Goût (construit en 1750) au 16 allée Duguay-Trouin et 30 rue Kervégan et enfin un immeuble de rapport du XVIII^e siècle au 19 rue Kervégan.



Image 8 : L'Hôtel de la Bourse



Image 9 : Le Temple du Goût

Sur l'île Feydeau, une grande partie des façades est protégée par cette même législation.

Ensuite, la majorité des immeubles de la zone est classée dans la catégorie des immeubles à conserver et à restaurer dont l'enlèvement, la démolition ou l'altération sont interdits.

Enfin, la majorité des espaces extérieurs sont soumis à une prescription particulière, comme l'obligation d'un pavage dans toutes les cours intérieures par exemple.

Pour tout type d'aménagement, les maîtres d'ouvrages doivent obtenir l'accord de l'architecte des bâtiments de France avant de lancer leur opération.

Page suivante : Plan de Sauvegarde et de mise en valeur du secteur Commerce-Feydeau

Carte PSMV

Carte 7 : Le Plan de sauvegarde et de mise en valeur dans le secteur Commerce-Feydeau

II. Nantes, l'ancienne « Venise de l'ouest »

L'évolution de la ville de Nantes, depuis sa création jusqu'aujourd'hui, s'est toujours faite autour de la Loire.

A. Création de la ville et du port

La première installation humaine dans la région nantaise remonterait à entre 900 et 600 ans avant JC. Un port fluvial, nommé Corbilo, se dressait alors au confluent de la Loire, de l'Erdre et de la Sèvre Nantaise, à l'endroit où « la Loire se marie avec l'océan ».

Le nom « Nantes » vient du peuple gaulois des Namnètes. Soumise à César, la ville est rebaptisée *Portus Namnetus*. Christianisée au III^{ème} siècle, la ville subit à cette période des invasions des Saxons puis des Francs. Chassés des îles britanniques par les Anglais et les Saxons, les Bretons arrivent à Nantes aux V^{ème} et VI^{ème} siècles.

En 937, est fondé le Duché de Bretagne, dont Nantes devient la capitale. D'abord installés Place du Bouffay, les ducs érigent au XIII^{ème} siècle le Château des Ducs de Bretagne. Capitale politique influente, Nantes étend son pouvoir économique avec le commerce du blé, du sel de Guérande et des vins de Loire. La ville opère ensuite une diversification à partir de 1385 qui est dû au renforcement des échanges avec l'Espagne.

Cette Bretagne prospère attire les convoitises du voisin français. Suivront des siècles de luttes incessantes avec les rois de France, en particulier la Guerre de Succession. Les derniers ducs de Bretagne mènent au XV^{ème} siècle une politique d'équilibre entre l'Angleterre et la France.

C'est l'âge d'or de la Bretagne et de Nantes, sa capitale. Louis XI décide alors d'annexer la Bretagne à la Couronne de France. Malgré la résistance du duc François II, l'armée française défait l'armée bretonne en 1488 à Saint-Aubin-du-Cormier. En 1491, le roi de France Charles VIII rentre dans Nantes en vainqueur des bretons et épouse Anne de Bretagne, fille du duc François II. Après la mort accidentelle de Charles VIII en 1498, Anne de Bretagne épouse Louis XII, nouveau roi de France. En 1532, le Traité de rattachement de la Bretagne à la France marque la fin de l'indépendance de la Bretagne. On constate alors un agrandissement du port et un essor des chantiers navals. A la fin du XVI^{ème} siècle les chantiers s'installent au Port au Vin (actuelle place du Commerce).

B. L'Age d'or du port de Nantes grâce au commerce triangulaire

Du XIV^{ème} au XVII^{ème} siècle, les échanges commerciaux avec l'Espagne, le Portugal, la Hollande, permettent le développement du port de Nantes.

En 1664, Nantes n'est encore que le huitième port français mais l'activité du port de Nantes enregistre une brusque accélération dans les années 1670. Cela est dû au fait que Louis XIV décide de dissoudre la Compagnie des Indes occidentales, afin de donner au port de Nantes des avantages dans le commerce vers les Antilles.

Mais c'est au XVIII^{ème} siècle que Nantes devient le premier port de France, grâce au commerce triangulaire, aussi connu sous le nom de Traite des Noirs (avec plus de 450 000 déportés de 1700 à 1770). Des navires partent de Nantes vers l'Afrique et achètent des hommes et des femmes aux rois ou chefs africains en échange de fusils, toiles, barres de fer, bijoux, alcool etc. Ces hommes et ces femmes sont ensuite convoyés dans des conditions inhumaines vers les Antilles (à Saint Domingue, en Martinique, en Guadeloupe, en Guyane ou en Louisiane). Ils y sont vendus en tant qu'esclaves dans les plantations. Les navires négriers reviennent alors vers Nantes chargés de sucre, de café, de coton, de tabac, etc.



Image 10 : Le port de Nantes au XVIII^e siècle – Dessin de Gustave Alaux

On parle alors de « Route du Bois d'Ebène ». Au XVIII^{ème} siècle, la moitié du commerce négrier français est assuré par Nantes (le reste étant assuré essentiellement par les ports de Bordeaux et de La Rochelle). Cette prospérité permet l'émergence d'une bourgeoisie nantaise, constituée d'armateurs, d'industriels, de commerçants, qui étalent leur richesse en construisant les hôtels particuliers qu'on peut encore aujourd'hui admirer dans le quartier Graslin, sur le Quai de la Fosse ou sur l'île Feydeau. C'est donc en partie grâce à l'esclavage que Nantes s'est enrichie.

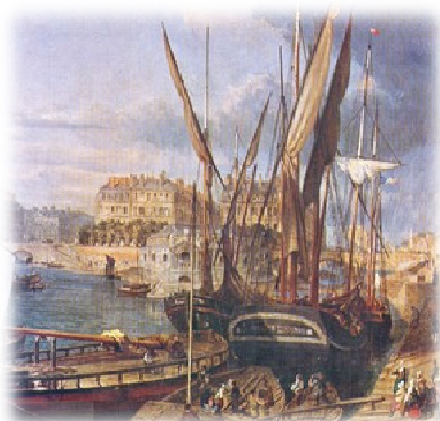


Image 11 : Le port de Nantes sous l'Ancien Régime (avec en fond l'île Feydeau)- peintre inconnu

Si l'esclavage est aboli par la Convention en 1794, la traite se poursuit sous pavillon de complaisance. En 1802, l'activité connaît un nouveau regain avec le rétablissement de l'esclavage dans les colonies françaises, par Napoléon. Malgré la mise hors la loi de la traite des noirs au Congrès de Vienne de 1815, celle-ci enrichira de nombreux armateurs nantais jusqu'à son abolition définitive, en 1848.

Cela a été un poids à porter pendant longtemps pour les nantais qui ont eu du mal à assumer ce lourd héritage.

C. Le projet de l'île Feydeau

Le projet de construction de l'île Feydeau, datant des années 1720, a été une réelle aventure. En effet, il s'agissait d'un projet immobilier mais également d'un grand projet foncier : un lotissement (une première à l'époque) créé de toutes pièces au milieu d'un bras de la Loire avec ses quais, ses cales, ses rues et ses emplacements pour bâtir. C'est l'ingénieur Jacques Goubert qui fut à l'origine de ce pari technique. Il faudra soixante ans pour que les derniers hôtels particuliers de l'île Feydeau voient le jour.

C'est sur cette ancienne île que l'on peut trouver encore aujourd'hui les plus belles architectures, du milieu du XVIII^e siècle, de Nantes. En effet les bombardements de 1943-1944, qui ont beaucoup touché le centre-ville de Nantes, ont quasiment épargné l'île Feydeau. Mais d'autres quartiers datant de la même époque, comme le Quai de la Fosse, ont été dépouillés d'une partie de leur patrimoine historique.

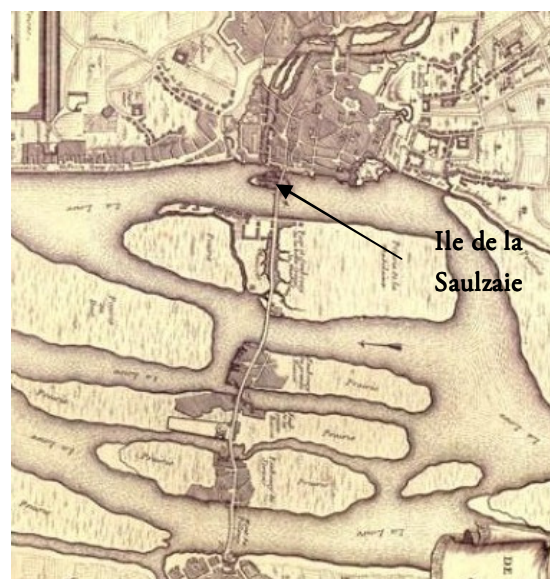
Au début du XVIII^e siècle, la ville de Nantes est construite au nord de la Loire. Entre la rive nord et la rive sud, s'étend un ensemble d'îles, îlots et bancs de sable qui supportent des ponts permettant de relier les deux rives.

L'île de la Saulzaie était le dernier îlot à franchir avant d'accéder à la ville fortifiée. La chapelle de Notre-Dame de Bon-Secours y était édifiée depuis le X^e siècle. Sur cette île, on trouvait également des auberges pour les voyageurs et la cohue à poisson. En aval de l'îlot s'étaient accumulés des bancs de sable appelés Grève de la Saulzaie.

Dès le début de sa magistrature, Gérard Mellier, le subdélégué de l'intendant de Bretagne à Nantes, maire depuis peu, compris l'intérêt d'aménager ces bancs de sable. En effet, à cette époque la ville ne fait que grossir démographiquement et les fortifications de la vieille ville empêchent toute urbanisation nouvelle, on cherche donc des terrains à bâtir. L'île jouit d'une excellente situation : à proximité de la vieille ville et toute proche du centre commercial de la ville : le port au Vin.

L'île se trouve également sur un nouvel axe de communication vers le sud. Mais un problème majeur reste à résoudre : la composition des sols. Les terrains constitués de sables, d'alluvions et de glaises sont instables et inondables rendant toute construction très difficile (Goubert utilisera, au départ, un système de pilotis en bois pour poser les fondations des immeubles).

C'est par un arrêt rendu le 19 novembre 1721, que le Roi de France (Louis XV) a accordé à la ville de Nantes l'île de la Saulzaie, moyennant une rente annuelle de dix livres. Le souci primordial de Mellier était de faire participer l'opération d'aménagement de l'île à l'embellissement de la ville.



Carte 8 : Extrait du Plan de Fer en 1716



Image 12 : Jeton de présence distribué aux actionnaires, aux armes de l'intendant de Bretagne et au revers, un plan de l'île Feydeau – Musées départementaux de Loire-Atlantique, Musée Dobrée

Il veut construire un quartier aux lignes régulières de « manière qu'une rue entière ne paraisse qu'une maison ». Ce travail est confié à l'ingénieur Jacques Goubert qui en 1722 définit un premier projet pour l'île de la Saulzaie : un lotissement comprenant 24 immeubles, tous identiques. Pour cela il fallut trouver 24 actionnaires qui seraient prêts à s'engager dans cette opération, et ce fut le cas. Étaient également prévus l'aménagement de quais autour de l'île et l'édification d'un pont entre l'extrémité ouest de l'île et le port aux Vins, le tout aux frais des actionnaires. C'est à ce moment là que l'île de la Saulzaie fut rebaptisée île Feydeau en l'honneur de Paul Esprit Feydeau de Brou, l'intendant de Bretagne ayant soutenu le projet.

Les difficultés techniques liées à la nature du terrain et les suppléments de prix qui en ont résulté, ont retardé l'opération. Dès leur édification, les immeubles se sont inclinés (ce qui est encore visible aujourd'hui). Vers 1750, seuls 4 immeubles sont sortis de terre. Les chantiers s'accéléchèrent en 1755, lorsque l'architecte Pierre Rousseau imagina d'asseoir les fondations sur un radeau de bois, à la hollandaise. Toutes les façades ont été construites avec les mêmes matériaux : du granit en soubassement et du tuffeau en élévation.

Le plan Goubert, considéré comme trop contraignant, fut abandonné et chaque propriétaire put alors construire à sa guise l'immeuble qu'il désirait. Une partie des immeubles et notamment les plus beaux, sont l'œuvre de Pierre Rousseau (le Temple du Goût, la Cour Ovale). Ce n'est qu'en 1770 que les immeubles furent terminés.

*"le Temple du Goût, maison Rousseau"
1753-1754*

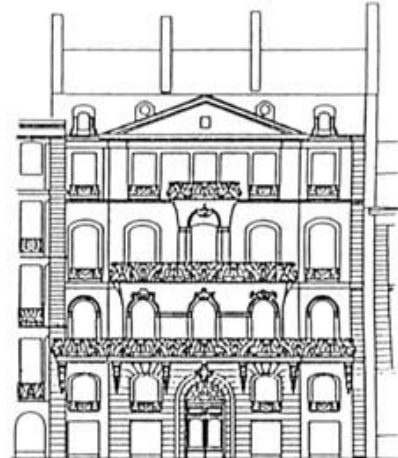


Image 13 : Plan de la façade du Temple du Goût par Rousseau



Images 14 : Façades de l'île Feydeau, allée Turenne et rue Kervégan

Sur les façades de l'île Feydeau, l'architecture s'anime de mille visages de pierre. Décorant portes, corniches, entablements et consoles dans l'antiquité, les mascarons ont été remis à l'honneur à Nantes au XVIIIème siècle.



Images 15 : Mascarons de l'île Feydeau

L'aménagement des pointes de l'île ne s'est fait que dans la seconde moitié du XIXe siècle. Pendant un temps, l'architecte Mathurin Cruey qui succédait à l'urbaniste Ceineray, voulut construire une nouvelle bourse qui fut finalement construite au port aux Vins. La Ville décida plutôt de construire sur la pointe occidentale de l'île, le marché couvert de la Petite-Hollande, en lieu et place des anciens bains publics. Cette halle métallique vit le jour en 1869 et fut détruite en 1932. Sur la pointe est de l'île, une poissonnerie monumentale avait été édifée par l'architecte Driollet en 1851-1852. Elle fut à son tour démolie en 1940.



Image 16 : Ancienne poissonnerie, pointe est de l'île Feydeau



Image 17 : Ancien marché de la Petite-Hollande, pointe ouest de l'île Feydeau

Pour la petite histoire, le célèbre écrivain, Jules Verne est né, le 8 février 1828, dans la maison qui occupe l'angle du cours Olivier de Clisson et la rue Kervégan.

Quelques touristes viennent aujourd'hui admirer l'architecture du XVIIIe siècle de l'île Feydeau mais encore très peu. Ils viennent la plupart du temps dans le cadre de circuits-visites organisés par l'Office du tourisme.

D. Le XXe siècle et les grands travaux de comblement de la Loire et de L'Erdre

Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, l'agglomération nantaise est traversée d'est en ouest par la Loire et l'Erdre chemine du nord vers le sud, au cœur de la vieille ville où elle a été canalisée au XIIIe siècle. Les nantais ont, peu à peu, maîtrisé ces eaux avec la construction de 28 ponts et des kilomètres de quais.

C'est dans l'entre-deux-guerres que cette eau est chassée du centre-ville. L'Erdre est déviée de son cours et partiellement enterrée, tandis que deux bras

de la Loire sont comblés.



Image 18 : Photo aérienne du centre-ville, prise en 1920

1. Les raisons du comblement

Après l'abolition de l'esclavage et la Révolution, on aurait pu penser que l'activité du port de Nantes décroîtrait. Mais un nouvel élan arriva à Nantes avec l'ère industrielle, ce qui amplifia des problèmes présents depuis déjà de nombreuses années.

a) L'ensablement de la Loire

La ville de Nantes a été construite sur un site particulier : la Loire y est encombrée de nombreuses îles et îlots, séparant ainsi le fleuve en de multiples bras. Ces îles ont été créées par le débit capricieux du fleuve qui varie de 6 000 m³ /s pendant les crues, à 100 m³/s en période de basses eaux, et charrie ainsi de grandes quantités de sable.

Avec les années et l'accroissement de la taille des bateaux, la circulation sur la Loire dans le port de Nantes devient de plus en plus difficile. Divers travaux de dragage ont été entrepris mais n'ont jamais été suffisants. L'activité du port de Nantes pâtit de plus en plus de ces problèmes, ce qui favorise le développement du nouveau port de Saint-Nazaire.

b) Les exigences de l'urbanisation

D'importants problèmes de pollution touchent la ville. Le système tout à l'égout n'existait pas à l'époque, pots de chambre et fosses septiques se déversaient directement dans la Loire et l'Erdre. L'odeur dégagée entraînait le mécontentement des riverains. Ceci deux fois par jour, au rythme des marées et principalement l'été où le niveau du fleuve se trouvait au plus bas.

Cet assèchement déstabilise aussi beaucoup les quais ainsi que les fondations des immeubles de l'île Feydeau. Des ponts s'écroulent (le pont Maudit 1843 et 1913 et le pont de Pirmil en 1924), des fissures apparaissent dans les fondations des immeubles longeant la Loire.



Image 19 : Square Fleuriot lors de la crue de 1910

De graves inondations touchent aussi successivement la ville en 1904 et surtout 1910. Cette dernière paralyse la ville et des dizaines de kilomètres d'apponement sont installés.

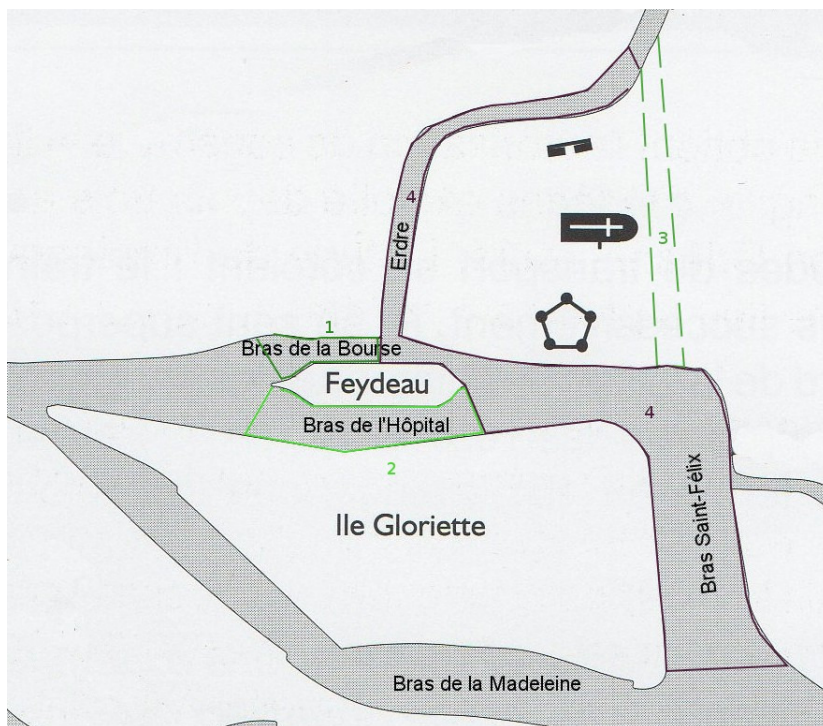
c) La question des transports

Les quais de la rive nord de la Loire sont saturés par les trois modes de transport qui se côtoient : le train (à partir de 1857), le tramway (1879) et l'automobile qui a une place de plus en plus importante dans les réseaux de transport de la ville. Il faut donc que la municipalité acquiert de nouveaux terrains pour développer ces réseaux. Problème : il n'y a plus de terrains utilisables et il faut à tout prix améliorer la situation sur les quais qui est devenue instable.

Après avoir envisagé diverses solutions (creusement du lit de la Loire, détournement de la voie ferrée au Nord de la ville), la municipalité se résout à décider le détournement de l'Erdre et le comblement du bras Nord de la Loire.

Il y eut peu de réactions de la part des nantais à cette décision, ce qui est étonnant vu les changements de paysages qui entraient en jeu.

2. Les travaux de comblement



Carte 9 : Les étapes du comblement de la Loire et de l'Erdre

Les travaux commencent en 1926 avec le comblement du bras de la Bourse, entre la place du Commerce et l'île Feydeau (1). En 1928 débute le comblement du bras de l'Hôpital, entre l'île Feydeau et l'île Gloriette (2). En 1929, les premiers coups de pelles sont donnés pour le creusement du canal de détournement de l'Erdre (3), sous les cours Saint Pierre et Saint André (inauguré en 1934). En 1938, l'ancien cours de l'Erdre et la partie amont du bras gauche de la Loire (Ronde) sont comblés (4). Arrêtés pendant la guerre, les comblements ne sont terminés qu'en 1945.

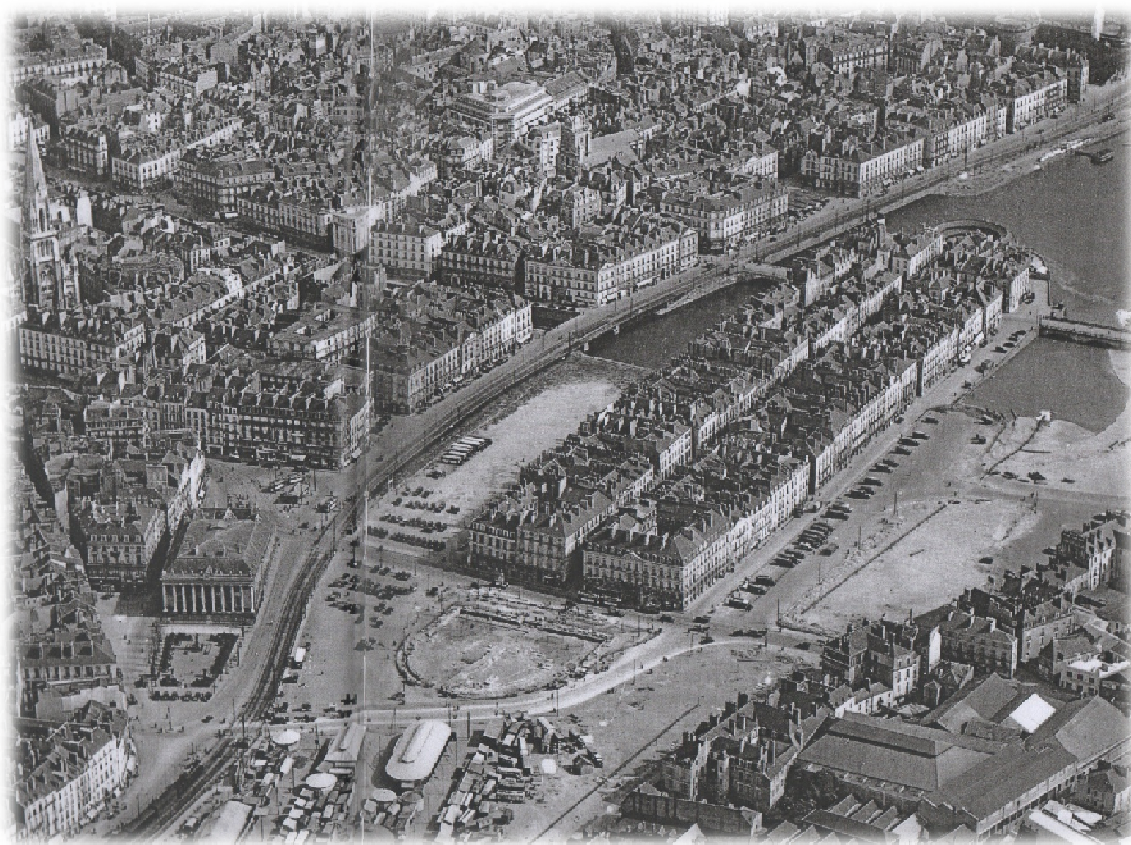


Image 20 : Les comblements de la Loire- Cl. I.G.N.



Image 21 : Chantier dans le lit de l'Erdre en octobre 1940

Pour les élus locaux, ces espaces nouvellement conquis devaient devenir des lieux de promenade et de détente. Mais ils devaient également faire avec les besoins des usagers nantais : développer les axes de circulation.

Ainsi que ce soit les nouveaux Cours des 50 otages, Cours Roosevelt ou les Cours Saint-André et Saint-Pierre, tous supportent aujourd'hui les principaux axes de communication nantais. La nouvelle ligne de chemin de fer a même été construite (fin des travaux en 1955) sur l'ancien lit du bras de l'Hôpital, en empruntant un tunnel pour éviter toute nuisance.

Aujourd'hui ce sont les lignes de tramway qui se partagent ces grands boulevards avec les automobiles et dessinent donc de nouvelles cassures dans le paysage urbain.



Image 22 : Le centre ville de Nantes en 1952

III. Commerce-Feydeau : le cœur de Nantes

A. Les abords et la mise en valeur du quartier

1. Le premier projet d'aménagement des abords de l'île Feydeau

En 1991, le Conseil municipal a confié aux architectes Italo Rota, Bruno Fortier (Grand Prix de l'Urbanisme 2002) et à l'ingénieur Thierry Bloch un projet d'embellissement et de transformation des espaces publics du centre-ville, nommé « L'île verte ». A cette date, les anciens bras de la Loire ont laissé place à des flots d'automobiles. L'île Feydeau est désormais encerclée par le trafic et est un quartier enclavé en plein centre-ville.

L'équipe à laquelle est confié le projet a déjà entièrement réaménagé le Cours des 50 otages entre 1990 et 1992.

La circulation automobile est revue : le Cours Roosevelt qui était à circulation est-ouest sera désormais réservé aux transports publics (bus et tramway). La circulation des véhicules sera déviée vers le sud de l'île. Au sud de l'île, la circulation sera à deux sens et les carrefours seront transformés en ronds-points pour faciliter l'écoulement du flot de véhicules.

Pour mettre en valeur les façades de l'île au sud, les voies de circulation seront éloignées des immeubles.



Image 23 : La circulation sur la rive sud de l'île

Le parti pris par cette équipe a été de recréer l'image d'île du quartier. Mais selon Bruno Fortier, « L'idée de recreuser le fleuve n'est pas envisageable de manière raisonnable depuis qu'on a enterré la voie ferrée ». La création de douves vertes a donc été décidée, l'une des rares choses possibles de faire sur la zone qui est concernée par le PSMV. Ces douves vertes ne concernant que la partie sud de l'île, puisque la partie nord est consacrée au pôle de transport de Commerce.

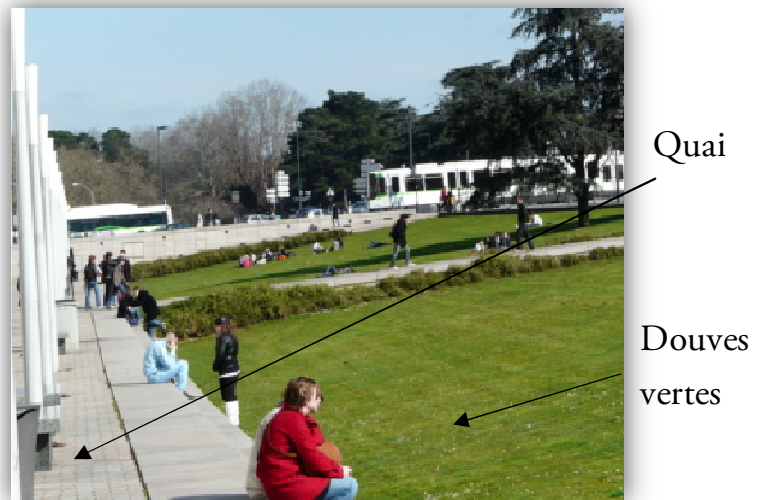


Image 24 : Les douves vertes

Pour retrouver l'esthétique d'autrefois, au bord des grandes pelouses, un espace de détente, les quais seront redessinés et entièrement pavés. Une différence de niveau entre ces nouveaux quais et les pelouses sera marquée pour garantir l'effet recherché.

Des ponts seront aussi redessinés pour traverser ces pelouses dans la continuité des rues transversales.

Les éclairages publics seront également redéfinis pour mettre en valeur l'architecture des façades. Des lampadaires de design moderne seront placés sur les quais.

Tout a été fait pour que ce large espace vert entre les voies de circulation et les façades du XVIIIe soit propice à la détente et la promenade. Aux beaux jours, ces pelouses sont très fréquentées surtout par des populations jeunes, notamment des étudiants en médecine (le CHU et la fac de médecine étant juste de l'autre côté du carrefour).



Image 25 : Pont dans le prolongement de la rue du Guesclin



Image 26 : Pelouses au mois de mai à l'heure de la sieste

Le square Daviais a, quant à lui, été transformé en jardin public. Mais le fait qu'il se trouve à la pointe de l'île donc entouré de circulation fait qu'il n'est pas très fréquenté.

2. L'état actuel de la rive nord de l'île

Dans la continuité du projet, du côté nord de l'île, des pelouses ont été installées devant les façades mais en retrait. En effet, l'allée Duguay-Trouin est encore ouverte à la circulation. Ces pelouses n'ont rien à voir avec celles du sud de l'île, la bande n'est large que de 3 mètres environ et de nombreux arbres y sont plantés.

Ces arbres cachent complètement les façades lorsqu'on regarde l'île Feydeau depuis la place du Commerce. L'architecture des hôtels particuliers n'est donc pas du tout mise en valeur de ce côté. Les opérations de rénovation n'ont touché que quelques immeubles seulement contrairement au sud de l'île. L'île Feydeau est « invisible » de ce côté.



Image 27 : Allée Duguay-Trouin, à droite : façades de l'île Feydeau



Image 28 : Vue de l'île Feydeau depuis la place du Commerce

Le Cours Roosevelt est entièrement consacré à la circulation et à l'arrêt des transports en commun : le bus et le tramway. Cette « barrière » de transports contribue aussi à cacher l'île Feydeau.

L'éclairage de la rive nord de l'île est également insuffisant, le soir, la rue Duguay-Trouin est très mal éclairée et les façades ne sont pas mises en valeur par ce dernier.

Cet éclairage pose certains problèmes de sécurité, la rue Duguay-Trouin est assez mal fréquentée à partir de 22h. Et le fait qu'à cette heure le pôle de transport est déserté n'arrange pas les choses, des patrouilles de

police circulent sur le pôle durant la nuit.

B. Le cœur des réseaux de transports

1. Les transports en commun

La ville de Nantes dispose d'un des réseaux de transports en commun les plus développés de France, en partie parce qu'elle a été la première ville à rétablir un tramway en 1985. Le réseau actuel de tramway est le plus long de France avec 3 lignes s'étalant sur 40 km. 260 000 personnes l'empruntent chaque jour, dans le plus grand confort, auxquels il faut ajouter les 160 000 personnes transportées par le bus.



Image 29 : Bus et tramway de la TAN

annexe.

Le principal pôle d'échange du réseau est la station Commerce. La station est construite autour de deux axes : le Cours des 50 otages (axe nord-sud) et le Cours Roosevelt (axe est-ouest).

Le long du Cours Roosevelt se trouvent la ligne 1 du tramway, 6 lignes de bus et la navette TAN AIR vers l'aéroport.

Le long du Cours des 50 otages se trouvent les deux autres lignes de tramway (les lignes 2 et 3) et deux lignes de bus.

D'autre part, 9 lignes de bus de nuit passent par ce pôle d'échange.

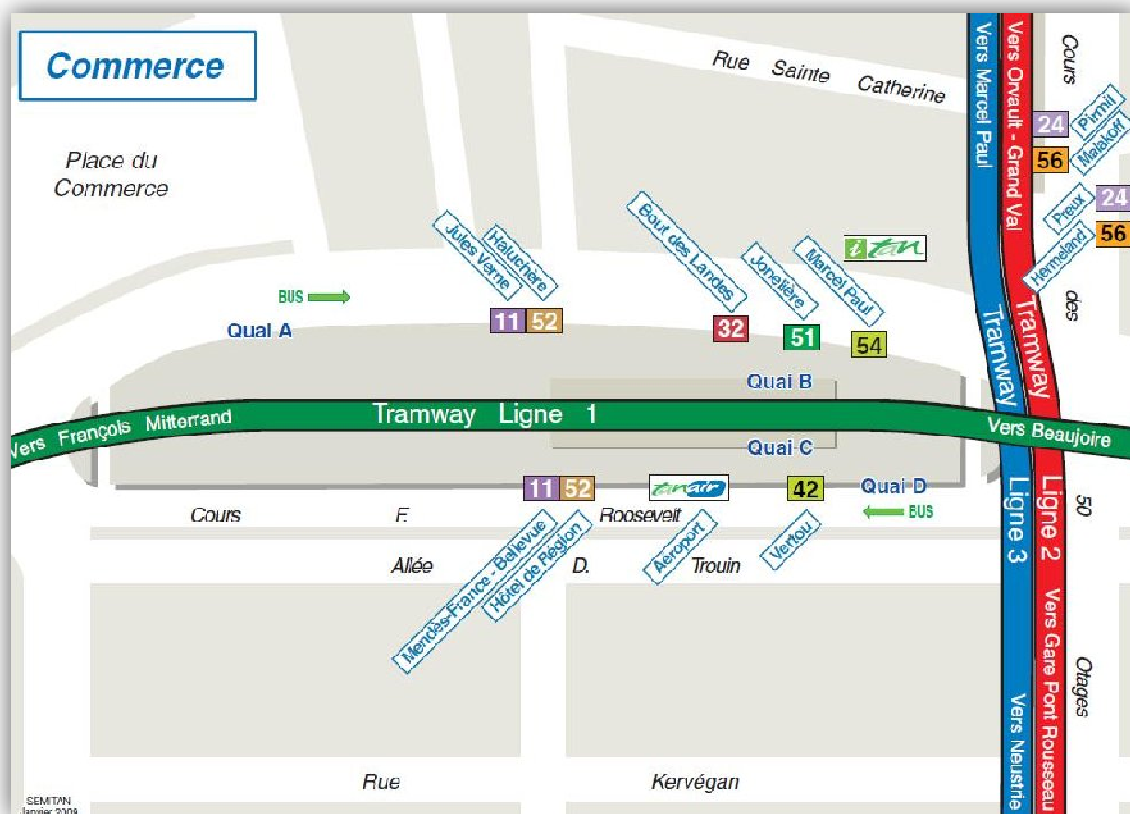
Une autre particularité de la ville, c'est qu'elle a su exploiter son fleuve en créant un réseau de navibus (navettes fluviales) sur l'Erdre et la Loire. Enfin en 2006 une nouvelle ligne de busway (mixage entre un tramway et un bus) est mise en service.

Ce réseau va encore se développer avec l'arrivée prochaine du tram-train qui devrait relier la porte de Nantes avec Châteaubriant.

N'ayant pas vocation à gérer directement l'exploitation du réseau des transports urbains collectifs, Nantes Métropole a recours à un partenaire extérieur spécialisé, la SEMITAN. Le plan du réseau TAN (Transports de l'Agglomération de Nantes) est en



Image 30 : Station sur le Cours Roosevelt



Carte 10 : Pôle d'échange de Commerce – source : SEMITAN – Sept.2008

Depuis mai 2008, Nantes Métropole a mis à disposition des nantais un réseau de Bicloo, le Vélib nantais. 72 stations sont éparpillées dans le centre de Nantes. 3 d'entre elles sont situées dans le secteur d'étude : une place du Commerce, une allée Duguay-Trouin et une square Daviais.



Image 31 : Station de Bicloo de l'allée Duguay-Trouin

2. Les infrastructures

La partie de la station située sur le Cours des 50 otages est très épurée, seuls trois abribus de chaque côté des rails du tramway. Selon les usagers, ce nombre d'abris est tout à fait suffisant, même par temps de pluie.

La situation est très différente Cours Franklin Roosevelt. Sur la station, il y a un très grand nombre d'abris répartis sur les quais A, B, C et D (voir Carte 10). Les plus utilisés sont ceux correspondant à l'arrêt des tramways, situés quais B et C et les abris correspondant aux lignes de bus 32 et 51. Les autres ne servent que très peu. Des locaux d'entretien se trouvent également sur le quai A.

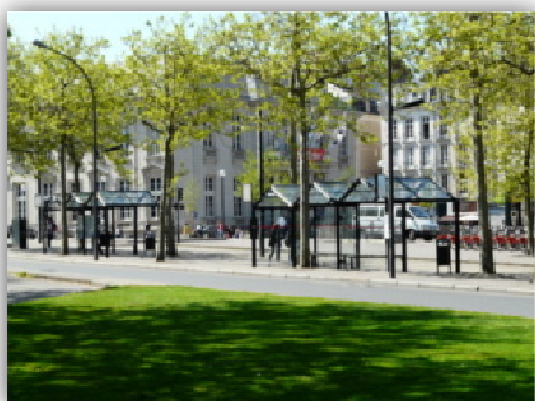


Image 33 : Partie ouest de la station

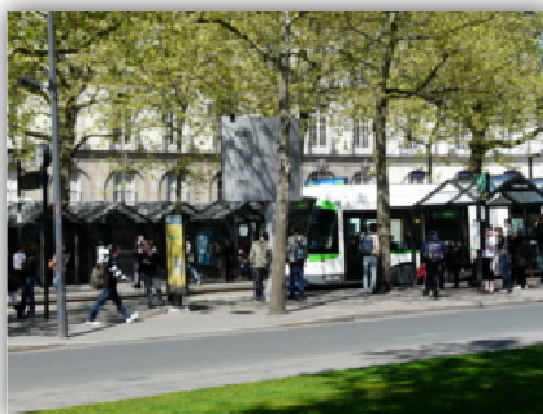


Image 32 : Partie est de la station, Cours Roosevelt

Toujours selon les usagers, ils ne comprennent pas la présence de tous ces abris, surtout quand on sait que tous les arrêts sont sur la partie est de la station.

Ces abris contribuent à cacher les façades

de l'île Feydeau.

3. La circulation automobile

Nantes n'échappe pas à l'étalement urbain. Depuis 1980, la ville a vu sa surface urbanisée s'accroître de 50 % et la circulation automobile progresser au rythme de 3 % par an.

Le moindre incident sur le périphérique provoque une paralysie du trafic. Il n'est pas rare qu'une personne habitant à 25 kilomètres au sud de Nantes mette une heure pour rejoindre son bureau. Ce qui explique le succès croissant des transports collectifs.

L'île Feydeau est le cœur du centre-ville, il s'agit donc d'un lieu de passage important pour les automobiles. Les deux axes de circulation majeurs du centre-ville sont le Cours des 50 otages avec en prolongement le Cours Olivier de Clisson et le boulevard Jean Philippot (boulevard parallèle à l'allée

Turenne). Ces deux axes passent le long de l'île Feydeau. Environ 18 000¹ véhicules passent chaque jour le long du Cours des 50 otages, 16 000 par le Cours Olivier de Clisson et 25 000 le long du boulevard Philppot. Malgré le trafic, ces axes restent fluides dans la journée.

L'allée Turenne, la rue Kervégan, la rue du Guesclin et la rue du Bon-Secours sont des rues piétonnes. Seules les trois dernières sont autorisées à la circulation des habitants et des véhicules de livraison (entre 7h et 11h30) et sont équipées aux entrées de bornes escamotables.

Le Cours Roosevelt est consacré à la circulation du tramway et des bus en double sens. Par contre l'allée Brancas est ouverte à la circulation en sens unique (ouest vers est). Cette allée est fréquentée chaque jour par



Image 34 : Allée Brancas, circulation mixte (voitures-bus)



Image 35 : Borne escamotable de la rue Kervégan

environ 3 000 véhicules. L'allée Duguay-Trouin est elle aussi ouverte à la circulation, 2 000 véhicules l'empruntent quotidiennement, en sens unique (sens est-ouest). De plus la partie de l'allée située à l'est de l'île (vers le site Neptune) permettait avant aux véhicules d'entrer dans le parking Neptune et ne sert aujourd'hui plus à rien si ce n'est de permettre à certains résidents de stationner (seulement 5 places). Ces deux allées sont donc peu utilisées. Le plan de circulation actuel est

précisé sur la carte hors-texte présente en début de rapport.

4. Le stationnement

La ville est équipée d'un ensemble de 14 parkings gérés par la société NGE dont un d'entre eux est situé sous la place du Commerce et propose 554 places. L'entrée de ce parking est située allée de la bourse (le long de l'Hôtel de la Bourse) et les sorties sont situées l'une au même endroit, l'autre allée Duguay-Trouin. Ce dernier est rarement complet contrairement à d'autres comme le parking Cathédrale. Dans le secteur il existe également des stationnements square Daviais. Ce parking « sauvage » propose une dizaine de places. Seulement il est tout sauf pratique. Une seule voie le traverse et permet difficilement aux véhicules de faire demi-tour.

Autrement quelques places de stationnement en créneau sont situées le long du boulevard Jean Philppot.

La ville, disposant d'un grand parc de stationnement, permet aux riverains (qui ont rarement un garage à leur disposition) de trouver facilement une place pour stationner. Il existe différents abonnements pour ces personnes.

¹ D'après le comptage de véhicule effectué par Nantes Métropole

C. La vie commerciale du secteur



Carte 11 : L'activité commerciale dans le centre-ville – source : *Chambre de commerce et de l'industrie de Nantes-St Nazaire*

1. La place du Commerce : un pôle commercial

La place du Commerce a une dynamique commerciale très forte. En effet c'est sur cette place, qui plus est dans l'Hôtel de la Bourse, que le magasin le plus fréquenté, la FNAC, a pris racine. Les samedis, la fréquentation de ce magasin est particulièrement forte, un flot discontinu de personnes font la queue devant le magasin pour entrer. C'est aussi sur cette place que l'on trouve le cinéma Gaumont qui propose 15 salles obscures aux spectateurs.

Autre commerce qui attire beaucoup de clients : le Mac Donald's. Il se trouve dans le début de la rue de Gorges. Sinon le reste des commerces de la place sont des cafés-bar et restaurants avec terrasse sur la place.

Image 36 : Les cafés de la place du Commerce





Image 37 : La FNAC (à gauche) et le cinéma (à droite)

Au centre de la place, depuis bien avant le comblement de Loire, siège un marché aux fleurs permanent. Cependant, toutes les vitrines de ce marché sont très rarement ouvertes. Le plus souvent, un seul marchand est ouvert.

Tout ce qui est équipement à la personne, grands magasins... sont situés sur d'autres axes commerciaux comme la rue Feltre-Calvaire ou la rue d'Orléans.

2. La désertion de l'île Feydeau

A l'époque où la Loire n'était pas comblée, l'île Feydeau jouissait d'une bonne dynamique commerciale. Il y avait de nombreux petits commerces de proximité (tailleurs, boulangerie, boucherie, cafés...). Tout le Rez-de-chaussée de la rue Kervégan était commercial



Image 38 : Ancienne buvette-restaurant de l'île Feydeau, photo des années 1900

Avec les travaux de comblement et l'installation d'un flux d'automobiles permanent autour de l'ancienne île, le lieu a perdu toute son attractivité économique.

Aujourd'hui, allée Turenne on ne trouve plus qu'un seul bar et des services (commissariat de police, sauna). Le long de l'allée Duguay-Trouin, la situation est la même, on trouve des kebabs et la sécurité sociale étudiante.

Rue Kervégan, il persiste toujours quelques bars et restaurants mais qui ferment leurs portes les uns après les autres à cause du manque de clientèle.

Image 39 : Rue Kervégan en pleine journée

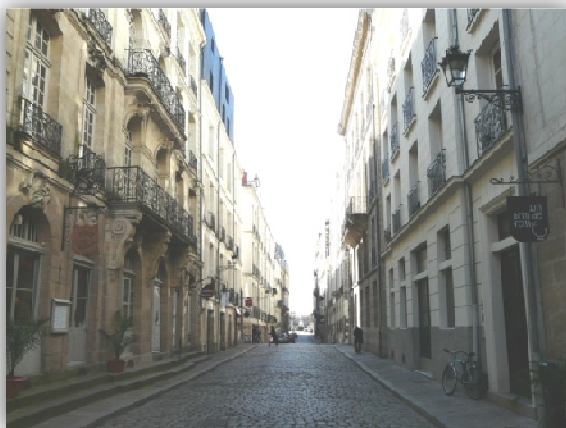


Image 40 : Un restaurant rue Kervégan



Image 42 : Un café allée Turenne



Image 41 : Des locaux commerciaux désertés

3. Le projet Neptune

L'ancien parking Neptune (qui ne répondait plus aux normes de sécurité), assurant la pointe est de l'île Feydeau a été démoli en 2005. Aujourd'hui, le terrain est en friche et un projet d'aménagement a vu le jour. La ville a décidé de ranimer l'activité commerciale du centre-ville. En effet cette dernière pâtit beaucoup des centres commerciaux de la périphérie comme Atlantis (à St Herblain), Beaulieu (sur l'île de Nantes) ou Paradis (près du stade de la Beaujoire). Pour cela, le groupe Vinci a entrepris la construction d'un



Image 43 : La friche de la pointe est de l'île Feydeau



Image 44 : Le Carré Feydeau

ensemble commercial (de 12 000 m²), auquel s'ajouteront un programme de logements et un parking public (560 places), en plein cœur de ville. Ce projet a été nommé « Le Carré Feydeau ».

Les enjeux du projet

I. Comment mettre en valeur une « île perdue » ?

Avec les travaux de comblement de la Loire, l'île Feydeau a perdu son caractère d'île et l'activité qui allait avec. Elle s'est retrouvée ceinturée d'axes routiers, en perdant peu à peu toute sa grandeur d'autrefois. Les façades se sont délabrées, les immeubles n'étaient plus entretenus. L'île Feydeau avait vraiment l'allure d'un navire échoué.

L'un des enjeux majeurs de ce projet est de redonner à l'île Feydeau le statut qui lui convient. Sans ramener la Loire aux pieds des quais, ce qui est impossible à faire depuis l'enterrement de la voie ferrée, il faut que l'île Feydeau (qui a gardé son nom originel) regagne son image insulaire tout en tenant compte des réglementations imposées par le Plan de Sauvegarde.

Pour cela il ne faut pas oublier qu'un projet a déjà eu pour but de travailler sur cette image en 1999. Bruno Fortier et son groupe de travail ont travaillé sur la mise en valeur de l'île mais en se concentrant sur le côté sud et laissant ainsi le côté nord quasiment tel quel. Donc sans tout reprendre à zéro, ce projet devra s'inspirer et s'inscrire dans la continuité du précédent.

A Nantes, lorsqu'on parle de l'île Feydeau, les gens (sauf les nantais qui habitent la ville depuis longtemps et les amoureux de son histoire) ne savent pas à quoi on fait allusion. Ils s'attendent à ce qu'on leur parle de l'île de Nantes, qui fait beaucoup parler d'elle en ce moment avec de nombreux projets d'aménagement. Plus drôle encore, en interrogeant les personnes du côté sud de l'île, elles sont incapables de dire ce qui se trouve du côté nord. Elles ne font pas le lien que l'allée Duguay-Trouin appartient au même quartier que l'allée Turenne.

Pour ce nouveau projet, il faudra donc travailler notamment sur l'harmonisation des abords de la zone de travail, en créant une « île verte ». Ainsi on pourra, sur le côté nord de l'île, revaloriser l'architecture des immeubles et recréer une atmosphère îlienne comme du côté sud. Cela contribuera à redonner une identité à l'île Feydeau auprès des gens.

II. Comment ramener le quartier à la vie ?

Aujourd'hui plusieurs problèmes se posent sur le secteur.

Au fil des années, l'île a perdu une grande partie de son activité commerciale en partie à cause du fait qu'elle soit enclavée dans le centre-ville. Un projet est en cours pour redynamiser ce secteur (le projet Neptune). Cependant, ce projet animera seulement la pointe est de l'île et ne relancera pas les commerces de proximité puisqu'il s'agira d'un ensemble de boutiques de prêt à porter et de services. Il faut donc travailler d'avantage sur les rez-de-chaussée des rue Kervégan et allée Turenne. Or il a été souligné dans le diagnostic que la place du Commerce est un lieu commercial de premier rang dans le centre ville. Cette place s'ouvre sur l'île Feydeau si on occulte la présence du pôle d'échange. Il faudrait donc jouer sur cette proximité pour attirer l'activité sur l'île Feydeau.

Pour cela, ce projet devra traiter de la place des transports sur le Cours Roosevelt, notamment en diminuant le pôle d'échange. Dans le diagnostic il a été montré qu'un bon nombre d'abris étaient inutilisés sur le pôle d'échange et en particulier au niveau de la place du Commerce, à l'emplacement

de l'ancien pont de la bourse. Il faudra donc recréer un lien entre la place du Commerce et l'île Feydeau à ce niveau là.

Un autre problème a été noté : le fait que l'île Feydeau soit ceinturée par des axes routiers. En plus du Cours Roosevelt (axe de transport en commun) et du Cours Olivier de Clisson qui permet la liaison nord-sud de l'île, il y a un axe secondaire : l'allée Duguay-Trouin. Cette allée est relativement peu fréquentée que ce soit du côté est ou ouest de l'île. En redessinant le plan de circulation de l'île, les façades nord pourront être dégagées et mises en valeur. Diminuer la largeur de la barrière de transports incitera plus les gens à venir sur l'île.

Enfin, à partir de la tombée de la nuit, la sécurité des personnes pose problème du côté nord de l'île. L'éclairage y est pour beaucoup, ceci associé à la désertion du pôle d'échange à partir de 22h. Un travail sur l'éclairage public est donc indispensable à ce projet.

Propositions d'aménagement

Toutes les propositions d'aménagement qui suivent sont en accord avec la réglementation du PSMV nantais. Ces idées ont été proposées à l'Architecte des Bâtiments de France en charge du secteur qui n'y a posé aucune objection.

I. Redessiner l'insularité de l'île Feydeau

A. Suppression de la circulation allée Duguay-Trouin

1. Pourquoi supprimer cet axe de circulation ?

Le premier enjeu de ce projet est de supprimer l'actuelle ceinture routière qui étouffe la face nord de l'île Feydeau et ainsi de dégager les façades des immeubles de rapport du XVIII^e siècle, comme cela a été fait sur la face sud. Seulement il nous est impossible de reculer l'axe Duguay-Trouin, comme cela avait été le cas pour le boulevard Philippot en 1999. Cela est dû à la présence du pôle de transport qui occupe tout l'espace de l'ancien lit de la Loire.

La seule solution, si on veut dégager le côté nord de Feydeau est de supprimer la circulation de l'allée Duguay-Trouin. Cette solution est possible car il s'agit d'un axe relativement peu fréquenté (environ 2 000 véhicules par jour). Les véhicules fréquentant cet axe sont principalement des véhicules de livraison, les voitures sortant du parking Commerce et des gens voulant éviter de passer par le boulevard Philippot. De plus, l'entrée de cet axe se fait par le carrefour très compliqué de Commerce. En effet ce dernier est la jonction des Cours Olivier de Clisson et 50 otages avec les allées Brancas et Duguay-Trouin, mais également des 3 lignes de tramway. Les gens non connaisseurs du quartier passent la plupart du temps par le Cours Olivier de Clisson puis le boulevard Philippot pour prendre la direction de l'ouest. Il s'agit donc d'un axe très secondaire.

2. Quels sont les moyens et les conséquences de cette suppression ?

a) Un détournement du flot

Avec la suppression de la circulation sur l'allée Duguay-Trouin, il faut donc modifier le plan de circulation. Aujourd'hui la plupart des véhicules qui viennent du Cours des 50 otages et qui désirent prendre la direction de l'est transitent par le cours Olivier de Clisson, puis le boulevard Philippot où le flot de véhicules est bien plus important que sur l'allée Duguay-Trouin. Le flot passant aujourd'hui par l'allée sera donc détourné vers le cours Olivier de Clisson, ce qui ne devrait pas ou peu modifier les conditions de circulation sur cet axe.

b) Le problème des véhicules de livraison

Pour cette suppression il faut résoudre le problème des véhicules de livraison. Aujourd'hui, sur les voies piétonnes de l'île ils ne sont autorisés qu'entre 7h30 et 11h. Avec la suppression de la circulation sur l'allée Duguay-Trouin, ils ne pourront plus circuler que sur la voie se trouvant entre les immeubles et le square Daviais (cette voie ne porte pas de nom aujourd'hui), la rue Kervégan et la rue du Guesclin et aux horaires précédents.



Image 45 : Exemple de panneau pour la rue du square Daviais

c) *Modification de la sortie du parking Commerce*

Aujourd'hui la sortie du parking souterrain Commerce qui se trouve allée Duguay-Trouin se fait dans un sens ouest-est. Les véhicules qui en sortent sont ensuite obligés d'effectuer un virage à 180° pour pouvoir circuler dans le bon sens. Il est envisageable de modifier cette sortie pour qu'elle se fasse selon un sens est-ouest et directement sur la rue entre le square Daviais et les immeubles. Les voitures n'auront ainsi plus besoin d'emprunter l'allée Duguay-Trouin.



Image 46 : Sortie du parking Commerce

d) *La suppression de la voirie et de la signalétique*

L'actuelle chaussée devra disparaître pour laisser place à d'autres aménagements qui seront abordés plus tard. Il faudra donc retirer les trottoirs, les bornes de béton et la chaussée. Il faudra donc retirer et déplacer provisoirement la station de Bicloo.

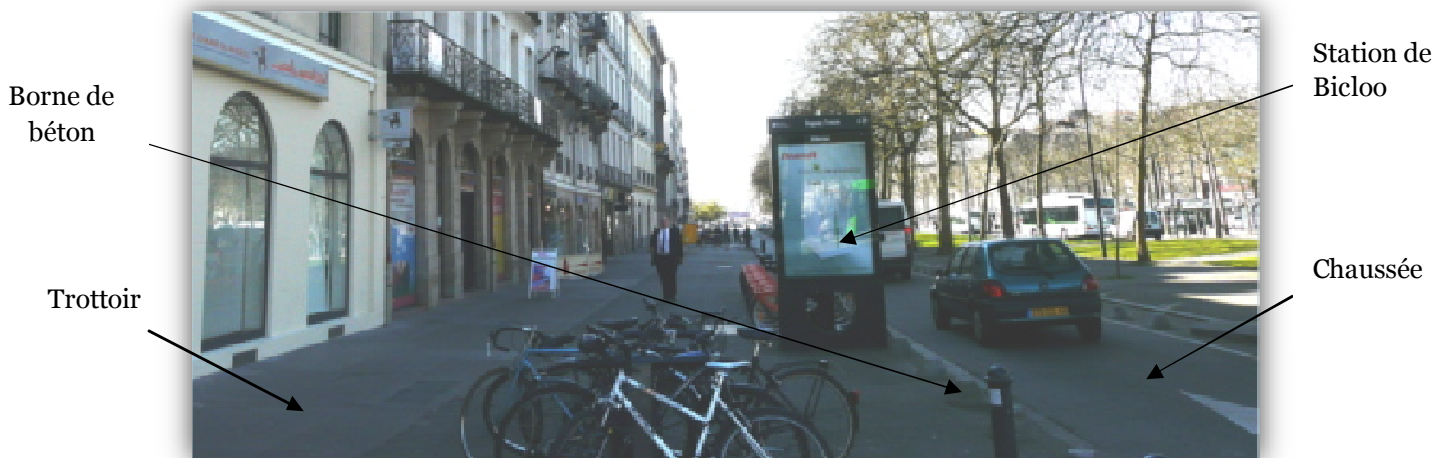


Image 47 : Chaussée actuelle de l'allée Duguay-Trouin

Tous les panneaux présents sur l'allée devront également être supprimés puisqu'ils n'auront plus lieu d'être. Il en va de même pour la borne escamotable à l'entrée de la rue du Guesclin, qui ne servira plus désormais.

B. Création d'un ensemble de quais, douves vertes et ponts

1. Redéfinir l'espace gagné

Avec la suppression de la voirie sur l'allée Duguay-Trouin, un espace important (d'une largeur de 20 mètres) est gagné. Si la bande de pelouse est retirée (pour être remplacée plus tard) et que l'actuelle voirie pour les bus du sens est-ouest est supprimée (décrit au II), on gagne au total un espace d'une largeur de 40 mètres. Pour dégager les façades il faut aussi recourir au retrait des arbres, qui sont la principale raison pour laquelle ce côté de l'île n'est pas du tout mis en valeur.

Toutes ces actions participeront à donner de la perspective aux façades et ainsi à les mettre en valeur.

2. Création d'un quai

Comme cela a été souligné dans les enjeux de ce projet, il est important de se placer dans la continuité du projet de Bruno Fortier (1999). La création d'un espace de détente, qui rappelle le passé d'île sur la Loire, paraît être la meilleure solution pour mettre en valeur ce côté de l'île Feydeau. Le parti pris sera de reconstruire l'ancien quai, de manière identique au côté sud.

Ce quai sera donc d'une largeur de 10 mètres et entièrement pavé. Il présentera à sa bordure le même principe de grandes marches qu'au sud, de manière à ce que la différence de niveau entre le quai



Image 48 : Exemple du quai Turenne

et ce qu'il y a en-dessous ne soit pas trop dangereuse.

Pour la réalisation de ce quai, il faudra creuser sur une hauteur d'environ 1,2 mètres au niveau de la bordure du quai (soit un retrait de 10 m par rapport aux façades), de façon à bien marquer le quai.

3. Création de douves vertes

Comme au sud, il paraît très compliqué de faire revenir l'eau sur l'ancien lit de la Loire. Toujours par soucis d'harmonisation avec le sud, la création de douves vertes s'avère être la meilleure solution. Ces douves vertes pourront utiliser l'espace restant entre le quai et la gare de tramway, à savoir environ 30 mètres.

Etant donné qu'au niveau de la bordure du quai le sol sera creusé sur une hauteur de 1,2 mètres et qu'au niveau de la gare de tramway, il faut revenir au niveau de la chaussée, ces douves vertes seront légèrement en pente. Cette pente aura une valeur d'environ 4%.

Puisqu'il s'agit de douves vertes, le terrain devra être recouvert de pelouses et entretenu tout au long de l'année par les services de la SEVE (Service des espaces verts et de l'environnement de la Ville de Nantes), qui sont déjà en charge des pelouses du sud de l'île.

Pour donner un peu de vie et éviter que ce nouvel espace paraisse trop nu, deux ou trois arbres pourront être plantés. Pour que ce lieu favorise la détente et le repos le choix de la variété des arbres peut se faire vers des cèdres (type cèdre du Liban) par exemple.



Image 49 : Vers un espace de détente avec pelouse et quelques arbres

4. Création de ponts

Toujours pour rappeler le fait que la Loire passait au niveau des pelouses avant les travaux de comblement, la création de « ponts » est intéressante. Ces ponts serviront à traverser les pelouses en restant sur un sol pavé tout en donnant l'impression de traverser un cours d'eau.

Maintenant, intéressons-nous à l'emplacement de ces ponts. Au temps où le bras de la Bourse passait devant la place du Commerce, deux ponts le traversaient. Il s'agissait du pont de la Bourse (au niveau de la place du Commerce) et du pont de la Poissonnerie (au niveau du site Neptune). Aujourd'hui, pour rendre la circulation plus simple pour les piétons, il faut qu'un pont se trouve au niveau de chacune des rues qui traversent l'île Feydeau : la rue du Guesclin et la rue Bon-Secours. Mais il faut aussi un pont à chaque bordure de voirie pour les voitures : un pont de chaque côté du cours Olivier de Clisson et un à l'emplacement de chaque ancien pont.

La couverture au sol sera pavée dans la continuité du quai.

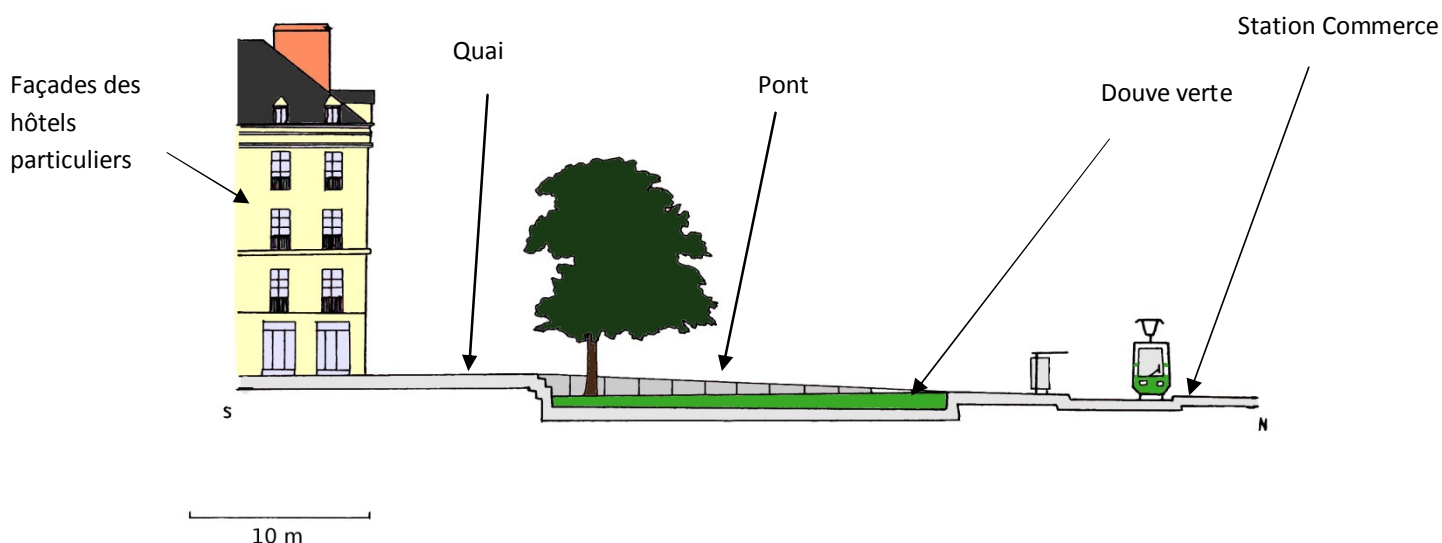


Figure 2 : Coupe de l'espace aménagé, côté nord de l'île Feydeau- *Réalisation personnelle*

II. Rétablir l'ancienne liaison Commerce-Feydeau

Le piéton doit pouvoir traverser le pôle d'échange, en ayant la priorité et de manière sécurisée, pour pouvoir retrouver la place qu'il avait avant le comblement de la Loire. Avant ces énormes travaux, les piétons pouvaient traverser la Loire pour aller de la place du Commerce à l'île Feydeau en empruntant le pont de la Bourse. Pour redynamiser l'activité commerciale et touristique de l'île Feydeau, il faut donc améliorer cette traversée qui a disparu.

A. Troncature de la partie ouest du pôle d'échange

1. Suppression d'abribus et de trottoirs

Aujourd'hui, entre la place du Commerce et l'île Feydeau s'étire le pôle d'échange. Seulement il a été mis en avant dans le diagnostic, que toute la partie ouest de cet espace de transport est inutilisée. Un grand nombre d'abribus ne servent pas. Actuellement les besoins sont les suivants : 5 lignes de bus passent par cet axe dans le sens est-ouest, il y a donc tout au plus besoin de 3 abribus pour accueillir les voyageurs (car toutes les lignes n'ont pas une forte activité). 4 lignes passent dans l'autre sens donc deux abris seraient suffisants. Pour le tramway, en s'inspirant de ce qui a été fait sur le Cours des 50 otages, 3 abris seraient largement suffisants de chaque côté puisqu'en plus, il ne passe qu'une seule ligne contrairement à l'axe des 50 otages, où il en passe 2. En répartissant ces abris sur la partie est du pôle, on pourrait dégager l'espace suffisant pour créer une traversée au niveau de la place du Commerce. Cela en supprimant les abris inutiles ainsi que le trottoir présent à ce niveau.

2. Locaux de service

Des locaux de service sont présents sur la partie ouest du pôle, il va donc falloir les déplacer pour dégager le passage entre la place du Commerce et l'île Feydeau. Cet ensemble de petites cahutes seront regroupées en un seul grand local un peu plus à l'est sur l'espace de transport.

B. Diminuer la largeur du pôle de transport

Autre problème qui a été noté : le fait que cet espace de transport agisse comme une barrière entre les deux côtés du Cours Roosevelt. Cela est dû à la largeur de l'ensemble des voiries. Actuellement au nord de la station de tramway, il y a une voie pour les voitures, une voie pour les bus et une voie pour l'arrêt des bus. Il y a ensuite les deux voies de tramway. Puis au sud de la station on trouve une voie assez large pour faire passer deux bus. Cela fait donc un ensemble de 7 voies différentes en plus des zones piétonnes. Le travail va donc consister à alléger ce pôle de transport.

Sachant qu'on ne peut pas toucher aux voies de tramway, il faut donc modifier les voies de bus et de voitures. La solution la



Image 50 : Ensemble actuel des voies où seront aménagées 3 voies de bus

plus simple est de supprimer totalement la voie qui est au sud du tramway, pour que l'on puisse plus facilement installer les douves vertes (Voir Figure 2). La circulation sur cette voie se fait aujourd'hui dans le sens est-ouest, il faut donc placer cet axe à un autre endroit. En faisant en sorte que les voitures qui circulent au nord du tram empruntent un autre chemin, extérieur au pôle d'échange, on peut récupérer cette voie pour la transformer en voie de bus. Les bus y circuleront ainsi dans le sens est-ouest. Les deux sens de bus partageront donc le même espace au nord du tramway. Entre ces deux voies, une troisième permettra aux bus de se doubler lorsqu'un est à l'arrêt. C'est la situation que l'on peut trouver à Tours par exemple, au niveau du pôle de la place Jean Jaurès.

Il va donc falloir installer deux abribus sur l'allée Brancas de façon à accueillir les voyageurs. Le plan suivant présente les aménagements qui seront effectués sur le pôle d'échange.

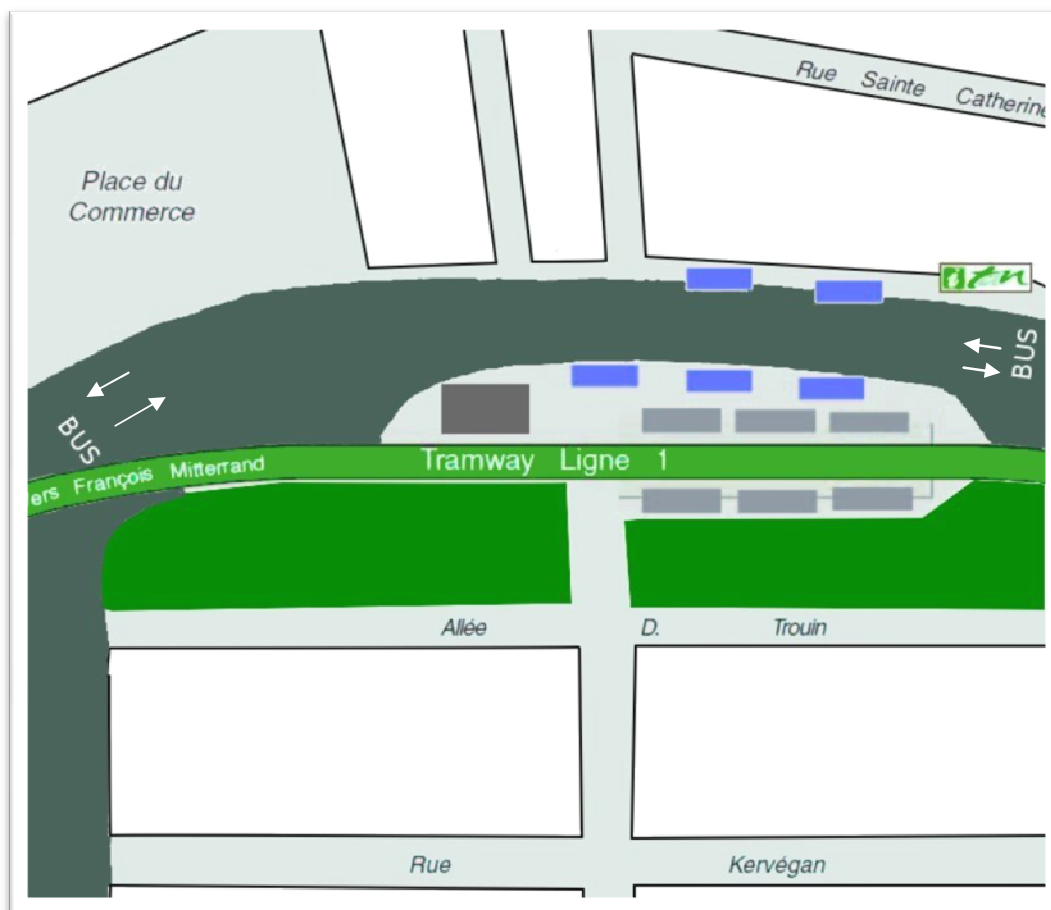


Figure 3 : Plan des aménagements du pôle de transport – Réalisation personnelle

En bleu, ce sont les abribus, en gris clair, les abris de tramway et en gris foncé le local de service.

Le plan de circulation est détaillé par des flèches sur le plan des propositions (page 50).

C. Création d'une traversée piétonne

Le but de tous les aménagements précédents était d'alléger le pôle de transport et ainsi laisser un large passage entre la place du Commerce et l'île Feydeau. Ce passage permettra de relier l'activité commerciale forte de la place du Commerce à l'activité en déclin de l'île Feydeau pour relancer cette dernière. Ce passage permettra également aux piétons de traverser l'axe de transport pour venir s'étendre sur les pelouses et profiter ainsi d'un endroit calme et ayant une belle vue sur les façades et en particulier celle du Temple du Goût. Il faudra mettre en place un système pour sécuriser cette zone qui est traversée par des bus et des tramways.

Ce passage partira entre l'Hôtel de la Bourse et le marché aux fleurs et atteindra l'autre côté à l'extrémité ouest des douves vertes.

Sa largeur sera d'environ 20 mètres, ce qui permettra ainsi à un grand nombre de personnes d'emprunter le passage en même temps. La longueur de la traversée sera de 20 mètres également.

Cette traversée sera pavée avec des dalles de manière à bien être marquée. Pour sécuriser cette traversée par les piétons, des feux de signalisation seront installés pour que la circulation des bus et des piétons soit alternée (feux pour les bus et feux pour les piétons). Un feu de stop sera aussi installé de chaque côté des rails du tram pour que les piétons soient avertis lorsqu'un tramway est en approche. Ce feu ressemblera aux feux de stop que l'on trouve pour les voitures au niveau des intersections avec les lignes de tramway. Le tramway ne pouvant pas freiner de manière urgente, les piétons n'auront pas la priorité par rapport à lui. Mais la vitesse limite des tramways au niveau de ce passage devra être abaissée pour éviter tout risque d'accident.



Image 52 : Système d'éclairage au sol



Image 51 : Feu de tramway

De plus, pour que ce passage soit bien démarqué la nuit, un système d'éclairage au sol sera installé le long de chaque côté du passage.

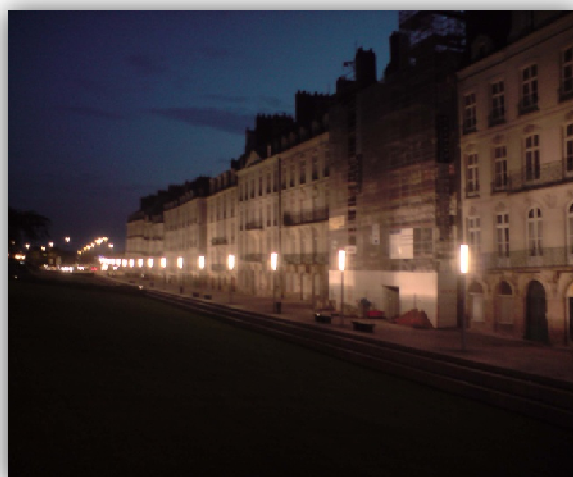
III. Mise en valeur et sécurisation de la zone de travail

A. Un éclairage public conséquent

Ce projet participe à la mise en valeur du patrimoine historique de l'île Feydeau notamment, et à la sécurisation de la zone la nuit. C'est pour cela que des aménagements sont nécessaires en ce qui concerne l'éclairage.

1. L'éclairage des voiries

La sécurité pose problème, la nuit en particulier. En effet les voiries situées sur le cours Roosevelt sont extrêmement mal éclairées. Seuls quelques lampadaires garnissent cet espace. Ce qui permet à certaines bandes de circuler le soir sans être vues par les forces de police. Sur les quais, le long de façades du côté nord de l'île, des lampadaires identiques à ceux qu'on peut trouver aux sud seront installés pour pouvoir éclairer l'allée Duguay-Trouin.



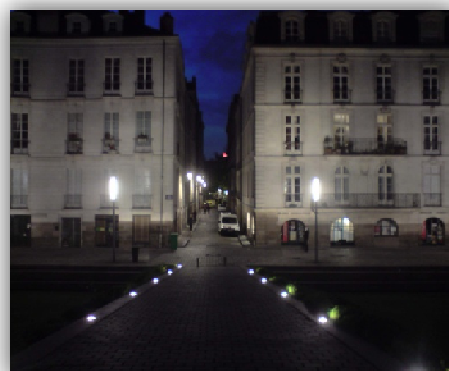
Images 53 : à gauche : éclairage actuel allée Duguay-Trouin, et à droite : éclairage de l'allée Turenne



Les ponts seront également éclairés mais au sol, avec l'utilisation de spots incrustés dans le sol comme au sud de l'île.

Image 54 : Éclairage au sol d'un pont allée Turenne

Image 55 : Lampadaire de l'allée Turenne



2. L'éclairage de façades

Un plan lumière a été conçu par la ville de Nantes. Les premières réalisations sont intervenues fin 2005, dans le quartier du Bouffay, et se sont poursuivies au cours de l'année 2007 sur l'axe Graslin-Royale. Le plan lumière de Nantes a pour objectif de mettre en valeur le centre ville et de proposer une nouvelle lecture de l'espace urbain aux nantais et aux visiteurs.

C'est pour cela que les façades de l'île Feydeau (aussi bien au nord qu'au sud ou que cours Olivier de Clisson) qui ont une grande valeur historique et architecturale pour la ville doivent être mises en valeur par ce plan lumière. En s'inspirant des travaux réalisés place Royale ou sur le Théâtre Graslin, des spots lumineux seront installés sur les façades pour mettre en valeur les détails architecturaux des façades.



Images 56 : Plan lumière sur la place Royale et le Théâtre Graslin



B. L'installation d'un nouveau mobilier urbain

Pour aller avec la création des quais, des douves vertes et la modification du pôle d'échange, un nouveau mobilier urbain devra être installé.

Tout d'abord, pour obtenir l'effet de transparence recherché pour le pôle d'échange, les abribus actuels (en métal noir) seront remplacés par des abris vitrés, identiques aux abris que l'on peut trouver cours des 50 otages. Ces derniers sont plus design et plus spacieux que les anciens.



Images 57 : Abris de la station Commerce sur le cours des 50 otages

Des bancs pourront aussi être installés sur les quais nord et sud. Lors du sondage effectué sur les passants, il revient souvent que l'installation de bancs pourrait être utile car les gens ne veulent pas forcément s'asseoir sur la pelouse ou sur les marches lorsqu'ils veulent se reposer (en particulier les personnes âgées). L'installation de poubelles est aussi importante si on veut préserver la propreté du site et l'on pourra même installer des poubelles écologiques permettant de faire un tri sélectif.



Images 58 : Poubelle écologique et banc public

C. Développer l'attractivité touristique

L'activité touristique de l'île Feydeau est assez peu développée. A part quelques circuits organisés par l'Office du tourisme, peu de touristes viennent d'eux même pour admirer les mascarons de la rue Kervégan ou les façades du quai Turenne. De plus, l'Office du tourisme de la ville se trouve sur l'île Feydeau, c'est seulement que le patrimoine de l'île est très méconnu. C'est pour cela que la pose de panneaux d'informations touristiques est importante pour que les gens apprennent à mieux connaître l'ancienne île de la Loire. On trouve dans la ville de Nantes plusieurs de ces panneaux, ils renseignent sur l'histoire du lieu et les points remarquables à admirer. Un de ces panneaux pourrait être installé près du passage entre la place du Commerce et l'île Feydeau, pour qu'un maximum de personnes puisse le voir. Un autre pourra prendre place au bout du pont continuant la rue du Guesclin du côté sud.



Image 59 : Panneau d'informations touristiques

Des visites guidées plus courtes (30 minutes au lieu de 2h) pourraient aussi être organisées par l'Office du tourisme pour cibler le quartier.

D. Continuer les opérations de restauration des immeubles de rapport et des façades

Enfin pour achever ces propositions, les opérations de restauration de l'île Feydeau, lancées par l'association Nantes Renaissance, devront être soutenues par la ville pour que toute l'île puisse être restaurée (ou en tout cas les immeubles en ayant besoin). Il reste aujourd'hui peu d'immeubles qui n'ont pas bénéficié de ce travail et il serait dommage que quelques « maisons délabrées » enlèvent du cachet à l'ensemble bâti.

Page suivante : Plan de propositions (Carte 12)

Conclusion

Ce projet de mise en valeur de l'île Feydeau s'inscrit dans la continuité d'aménagements déjà réalisés il y a quelques années. Ces aménagements visaient à redessiner une île aujourd'hui disparue pour rappeler l'histoire de ce quartier du cœur de ville.

Ce travail devait tenir compte à la fois des recommandations faites dans le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur et de celles formulées par l'Architecte des Bâtiments de France, qui imposaient une marge de manœuvre assez restreinte.

Le patrimoine historique de l'île a permis d'orienter les aménagements. Il paraissait aussi important de traiter de la mise en valeur des façades des immeubles du XVIII^e siècle que de modifier le pôle d'échange de manière à épurer cet espace.

Les travaux à réaliser (création de douves vertes et de quais, travaux d'éclairage, amenuisement de la station Commerce etc.) permettront de mettre en avant les nombreuses qualités de ce site qui sont encore trop occultées.



Bibliographie

- **Livres :**

BIENVENU (Gilles), COSSON (Yves), DABOUST (Véronique), DAGUIN (Alain-Pierre), LELIEVRE (Françoise), LENOIR (Théodore), NOUAILHAT (Yves-Henry), de PARADES (Bernard), ROUSSEAU (Vincent), VIGARIE (André). *Nantes*. Editions Bonneton, 1990.

BIENVENU (Gilles), LELIEVRE (Françoise). *Nantes – L'Ile Feydeau – Loire-Atlantique*. Editions L'Inventaire, 1992.

BIENVENU (Gilles), LELIEVRE (Françoise). *La ville construite – Nantes, XVIe-XXe siècle*. Catalogue de l'exposition P.O.S. SCRIPTUM présentée à Nantes par l'association ARDEPA et la ville de Nantes au Palais de la Bourse (17 novembre-2 décembre 1990) et à la Manufacture des Tabacs (24 décembre-20 janvier 1991).

DENIZEAU (Michel). *Nantes : le fleuve, les îles, le port*. CRDP, Nantes, 1982

CORNET (Chantal). *Nantes – Le comblement de la Venise de l'ouest*. Editions C.M.D, 1996. (Collection Découverte d'un patrimoine disparu ; n°1)

LELIEVRE (Pierre). *Nantes au XVIIIe – Urbanisme et architecture*. Editions Picard, 1988.

ROY (Bernard). *Une porte de l'Europe: Nantes*. 1951.

- **Projets individuels :**

GALLOU (Aline). *Mise en valeur de quais de la Loire à Nantes, le Quai de la Fosse et le Quai Ernest Renaud*. Projet individuel MAG1. 2002.

PRESSENSE (Agnès). *Aménagement de la place de la cathédrale St Pierre de Nantes*. Projet individuel MAG1. 2002.

- **Magazines :**

Nantes Passion N°84- Mai 1998 p16-17. Feu vert pour Feydeau. Dominique Broustal

Nantes au quotidien – Supplément à Nantes Passion. N°165 – Mai 2006 p11. La Cour Ovale de Feydeau en restauration.

- **Autres ouvrages :**

Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Nantes. Approbation du 9 mars 2007.

- **Internet :**

Géonantes : www.geo.nantes.fr

Nantes Métropole : www.nantesmetropole.fr

Ville de Nantes : www.nantes.fr/

TAN : www.tan.fr

http://www.nantes44.com/ile_feydeau.htm

Google Earth

Table des matières

Remerciements.....	2
Sommaire.....	3
Introduction.....	5
Diagnostic du territoire	6
I. Situation	7
A. Nantes, sur l'estuaire de la Loire.....	7
B. Le Centre-ville de Nantes.....	8
1. La place du Commerce.....	10
2. L'île Feydeau	11
C. Un secteur appartenant au Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la ville de Nantes	12
II. Nantes, l'ancienne « Venise de l'ouest »	17
A. Création de la ville et du port	17
B. L'Age d'or du port de Nantes grâce au commerce triangulaire	17
C. Le projet de l'île Feydeau	18
D. Le XXe siècle et les grands travaux de comblement de la Loire et de L'Erdre	22
1. Les raisons du comblement.....	22
2. Les travaux de comblement	23
III. Commerce-Feydeau : le cœur de Nantes	25
A. Les abords et la mise en valeur du quartier	25
1. Le premier projet d'aménagement des abords de l'île Feydeau	25
2. L'état actuel de la rive nord de l'île.....	27
B. Le cœur des réseaux de transports.....	27
1. Les transports en commun.....	27
2. Les infrastructures.....	29
3. La circulation automobile	29
4. Le stationnement.....	30
C. La vie commerciale du secteur	31
1. La place du Commerce : un pôle commercial.....	31
2. La désertion de l'île Feydeau.....	32
3. Le projet Neptune.....	33
Les enjeux.....	35
I. Comment mettre en valeur une « île perdue »?	36
II. Comment ramener le quartier à la vie ?	36

Propositions d'aménagement.....	38
I. Redessiner l'insularité de l'île Feydeau	39
A. Suppression de la circulation allée Duguay-Trouin.....	39
1. Pourquoi supprimer cet axe de circulation ?.....	39
2. Quels sont les moyens et les conséquences de cette suppression ?	39
B. Création d'un ensemble de quais, douves vertes et ponts	41
1. Redéfinir l'espace gagné.....	41
2. Création d'un quai	41
3. Création de douves vertes	41
4. Création de ponts	42
II. Rétablir l'ancienne liaison Commerce-Feydeau.....	43
A. Troncature de la partie ouest du pôle d'échange.....	43
1. Suppression d'abribus et de trottoirs.....	43
2. Locaux de service.....	43
B. Diminuer la largeur du pôle de transport	43
C. Création d'une traversée piétonne.....	45
III. Mise en valeur et sécurisation de la zone de travail	46
A. Un éclairage public conséquent.....	46
1. L'éclairage des voiries.....	46
2. L'éclairage de façades	47
B. L'installation d'un nouveau mobilier urbain.....	47
C. Développer l'attractivité touristique.....	48
D. Continuer les opérations de restauration des immeubles de rapport et des façades.....	49
Conclusion.....	51
Bibliographie.....	52
Table des matières.....	53
Table des illustrations.....	55
Annexes.....	57

Table des illustrations

Table des cartes

Carte 3 : La communauté d'agglomération Nantes Métropole – <i>source : Nantes Métropole</i>	7
Carte 1 : Nantes et sa région	7
Carte 2 : Situation de la ville de Nantes.....	7
Carte 4 : Les quartiers nantais – <i>source : Géonantes</i>	8
Carte 5 : Plan de masse de la place du Commerce- <i>source : réalisation personnelle</i>	10
Carte 6 : Périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Nantes.....	13
Carte 7 : Le Plan de sauvegarde et de mise en valeur dans le secteur Commerce-Feydeau.....	16
Carte 8 : Extrait du Plan de Fer en 1716.....	19
Carte 9 : Les étapes du comblement de la Loire et de l'Erdre.....	23
Carte 10 : Pôle d'échange de Commerce – <i>source : SEMITAN – Sept.2008</i>	28
Carte 11 : L'activité commerciale dans le centre-ville – <i>source : Chambre de commerce et de l'industrie de Nantes-St Nazaire</i>	31
Carte 12 : Plan de propositions	50

Tables des figures

Figure 1 : Coupe du bâti de la place du Commerce	11
Figure 2 : Coupe de l'espace aménagé, côté nord de l'île Feydeau- <i>Réalisation personnelle</i>	42
Figure 3 : Plan des aménagements du pôle de transport – <i>Réalisation personnelle</i>	44

Table des images

Image 1 : L'éléphant de la Royal de Luxe	8
Image 2 : Vue aérienne du centre-ville – <i>source : Google Earth</i>	9
Image 3 : Situation de la zone d'étude – <i>réalisation personnelle</i>	9
Image 4 : Place du Commerce	10
Image 5 : Photo de l'allée Turenne.....	12
Image 6 : Cour Ovale avant les travaux.....	14
Image 7 : Cours ovale après les travaux	14
Image 8 : L'Hôtel de la Bourse.....	14
Image 9 : Le Temple du Goût	14
Image 10 : Le port de Nantes au XVIIIe siècle – <i>Dessin de Gustave Alaux</i>	18
Image 11 : Le port de Nantes sous l'Ancien Régime (avec en fond l'île Feydeau)- <i>peintre inconnu</i>	18
Image 12 : Jeton de présence distribué aux actionnaires, aux armes de l'intendant de Bretagne et au revers, un plan de l'île Feydeau – <i>Musées départementaux de Loire-Atlantique, Musée Dobrée</i>	19
Image 13 : Plan de la façade du Temple du Goût par Rousseau.....	20
Images 14 : Façades de l'île Feydeau, allée Turenne et rue Kervégan.....	20
Images 15 : Mascarons de l'île Feydeau.....	21
Image 16 : Ancienne poissonnerie, pointe est de l'île Feydeau.....	21
Image 17 : Ancien marché de la Petite-Hollande, pointe ouest de l'île Feydeau.....	21
Image 18 : Photo aérienne du centre-ville, prise en 1920.....	22
Image 19 : Square Fleuriot lors de la crue de 1910.....	23
Image 20 : Les comblements de la Loire- <i>Cl. I.G.N.</i>	24

Image 21 : Chantier dans le lit de l'Erdre en octobre 1940.....	24
Image 22 : Le centre ville de Nantes en 1952.....	25
Image 23 : La circulation sur la rive sud de l'île.....	25
Image 24 : Les douves vertes.....	26
Image 25 : Pont dans le prolongement de la rue du Guesclin.....	26
Image 26 : Pelouses au mois de mai à l'heure de la sieste.....	26
Image 27 : Allée Duguay-Trouin, à droite : façades de l'île Feydeau.....	27
Image 28 : Vue de l'île Feydeau depuis la place du Commerce	27
Image 29 : Bus et tramway de la TAN.....	28
Image 30 : Station sur le Cours Roosevelt.....	28
Image 31 : Station de Bicloo de l'allée Duguay-Trouin.....	29
Image 32 : Partie est de la station, Cours Roosevelt	29
Image 33 : Partie ouest de la station	29
Image 34 : Allée Brancas, circulation mixte (voitures-bus).....	30
Image 35 : Borne escamotable de la rue Kervégan	30
Image 36 : Les cafés de la place du Commerce.....	31
Image 38 : Ancienne buvette-restaurant de l'île Feydeau, photo des années 1900	32
Image 37 : La FNAC (à gauche) et le cinéma (à droite).....	32
Image 39 : Rue Kervégan en pleine journée	33
Image 40 : Un restaurant rue Kervégan.....	33
Image 41 : Des locaux commerciaux désertés.....	33
Image 42 : Un café allée Turenne	33
Image 43 : La friche de la pointe est de l'île Feydeau.....	33
Image 44 : Le Carré Feydeau.....	34
Image 45 : Exemple de panneau pour la rue du square Daviais	39
Image 47 : Chaussée actuelle de l'allée Duguay-Trouin	40
Image 46 : Sortie du parking Commerce.....	40
Image 48 : Exemple du quai Turenne.....	41
Image 49 : Vers un espace de détente avec pelouse et quelques arbres	42
Image 50 : Ensemble actuel des voies où seront aménagées 3 voies de bus.....	43
Image 51 : Feu de tramway.....	45
Image 52 : Système d'éclairage au sol.....	45
Images 53 : à gauche : éclairage actuel allée Duguay-Trouin, et à droite : éclairage de l'allée Turenne	46
Image 54 : Eclairage au sol d'un pont allée Turenne	46
Image 55 : Lampadaire de l'allée Turenne	46
Images 56 : Plan lumière sur la place Royale et le Théâtre Graslin	47
Images 57 : Abris de la station Commerce sur le cours des 50 otages.....	47
Image 59 : Panneau d'informations touristiques.....	48
Images 58 : Poubelle écologique et banc public.....	48

Annexes

Annexe 1 : Plan du réseau de transport de la TAN sur le centre-ville de Nantes.....	58
(source : www.tan.fr)	
Annexe 2 : Etude personnelle réalisée auprès des populations.....	59



ENQUETE PERSONNELLE

Réalisée auprès des habitants du quartier, des commerçants de la zone et de personnes transitant simplement par le pôle d'échange, la place du commerce ou l'île Feydeau

Age :

Catégorie socioprofessionnelle :

Quelle ville ou quartier habitez-vous ?

Questions sur l'île Feydeau :

- ✘ Avez-vous déjà entendu parler de l'île Feydeau ? Savez-vous ce que c'est et où elle se trouve ?
- ✘ Trouvez-vous plus agréable la face nord ou la face sud de l'île ? Pourquoi ?
- ✘ Trouveriez-vous intéressant de retrouver le même type d'aménagement au nord et au sud ?
- ✘ Allez-vous souvent dîner ou prendre un verre rue Kervégan ?
- ✘ Comment trouvez-vous l'animation du quartier ?

(Pour les habitants du quartier :

- ✘ Aimeriez-vous avoir plus de commerces de proximité dans votre quartier ?
- ✘ Où stationnez-vous votre véhicule ? Trouvez-vous des places facilement ?)

Questions sur le pôle de transport :

- ✘ Avez-vous l'habitude de traverser le pôle de transport pour aller sur l'île Feydeau ?
- ✘ Trouvez-vous le pôle de transport trop imposant ?
- ✘ Que pensez-vous de ce pôle de transport, en ce qui concerne sa taille, les indications (dans quel sens prendre le tramway, où prendre son bus ...), la vie nocturne ?
- ✘ Vous y sentez-vous en sécurité ?

Projet individuel de 1^{ère} année - Département Aménagement

RECONQUETE DE L'IMAGE INSULAIRE DE L'ILE FEYDEAU A NANTES (44)

Si aujourd'hui, l'île Feydeau n'a plus le même visage qu'au XVIII^e siècle c'est en grande partie à cause des grands travaux de comblement de la Loire et de l'Erdre entrepris dans les années 1930. Ce vaisseau désormais échoué au milieu du centre-ville de la cité nantaise, rappelle la période de grande prospérité économique qu'a connu l'ancien port de Nantes avec le commerce triangulaire.

Les façades de cette ancienne île, toutes plus travaillées les unes que les autres, sont mises en valeur de manière très inégale. Si le côté sud de l'île a fait l'objet d'un vaste projet d'aménagement en 1999, avec la création de quais et de douves vertes permettant de redessiner l'ancien lit de la Loire, les façades du côté nord sont encore invisibles.

Ce projet s'intéresse en particulier à cette face nord. Il a pour but de travailler sur la mise en valeur du patrimoine architectural des façades qui s'y trouvent. Mais il s'attachera aussi à rétablir l'ancienne liaison qui reliait la place du Commerce, qui jouit d'une forte activité commerciale, à l'île Feydeau, pour redynamiser l'activité de cette dernière. Mais cette traversée devra compter sur la présence d'un large pôle d'échange entre ces deux points.

Mots-clés : Nantes, île Feydeau, place du Commerce, comblement de la Loire, port, commerce triangulaire, patrimoine architectural du XVIII^e siècle, quai.