ENJEUX PAYSAGERS
À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Décrire rapidement le territoire et les paysages de Nantes Métropole c'est poser une base commune pour ensuite travailler sur l'interaction de ce contexte avec les espaces publics de voiries.
Ceux-ci sont notre objet de travail : ils sont la trame de structure et de lecture du territoire à grande échelle, et ils représentent une grande part des espaces publics trop souvent négligés par les projets d'aménagements.
Une fois exposées les caractéristiques de cette trame viaire, l'objectif est de la mettre en situation : croiser les typologies de voies avec les typologies de territoires pour les ancrer dans leurs contextes et leurs paysages.
Pour cela, il est nécessaire de décomposer les composantes paysagères (complexes et stratifiées) par «couches» pour mieux cibler le propos. Nous avons retenu trois entrées : les morphologies urbaines, la trame verte et bleue, et enfin, les secteurs patrimoniaux et les éléments identitaires. L'idée est d'obtenir par cette méthode des enjeux situés et donc plus justes par rapport aux contextes, permettant d'ancrer l'aménagement des voiries au sein de la réalité territoriale et paysagère.

INTRODUCTION

PRÉAMBULE : PAYSAGES ET IDENTITÉS

ENJEUX PAYSAGERS DES ESPACES PUBLICS DE VOIRIES À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

LA TRAME VIAIRE, STRUCTURE DU TERRITOIRE p.100
- 1- La trame viaire comme clé de lecture de la grande échelle
- 3- La hiérarchisation des voiries : un outil d'aménagement partagé
- 4- Les enjeux circulatoires par type de voies
- 5- Croiser les typoologies de voies et les typologies de territoires

LES MORPHOLOGIES URBAINES p.110

LA TRAME VERTE ET BLEUE p.176

LES SECTEURS PATRIMONIAUX ET LES ÉLÉMENTS IDENTITAIRES p.206

COMPRENDRE L'INTERACTION DE L'AMÉNAGEMENT SUR LES USAGES

BOÎTE À OUTILS : CONSEILS DE CONCEPTION ET DE MISE EN OEUVRE

CRITÈRES PAYSAGERS DANS L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

CONCLUSION ET ANNEXES

LA TRAME VIAIRE, STRUCTURE DU TERRITOIRE

1. LA TRAME VIAIRE COMME CLÉ DE LECTURE DE LA GRANDE ÉCHELLE

L'approche des enjeux paysagers à l'échelle territoriale correspond à l'intention de **trouver une cohérence d'aménagement à l'échelle de Nantes Métropole.**
Il s'agit de doter la Communauté Urbaine d'un outil d'aide à la mise en place de programmes cohérents avec les enjeux et les problématiques du terrain. Cela devrait également permettre, l'articulation heureuse des échelles du réseau des espaces publics qui constitue l'identité de Nantes Métropole.

La trame viaire, et en particulier le réseau principal constitué des grands axes structurants, est une entrée privilégiée pour approcher cette échelle territoriale. En effet, les routes dessinent aussi les paysages, mais surtout elles sont un point de vue et un des premiers moyens de découverte du paysage. De par leur caractère, à la fois ligne et épaisseur, les voiries doivent permettre de **faire le lien entre les lieux.**

2. LA HIÉRARCHISATION DES VOIES : UN OUTIL D'AMÉNAGEMENT PARTAGÉ

La hiérarchisation des voies a été tout récemment mise en place et adoptée par l'ensemble des communes de Nantes Métropole. C'est un outil d'aménagement qui consiste en une **hiérarchisation fonctionnelle des voiries, basée principalement sur leur statut circulatoire**. Cette cartographie vise à devenir un référentiel commun pour ajuster l'aménagement et la gestion du réseau viaire de manière plus adaptée au contexte : cela crée en quelque sorte des «niveaux», qui devront être traduits en principes d'aménagement appropriés.

C'est aussi **un outil de prospective** permettant de décider de l'évolution du statut circulatoire des voies (puisqu'il existe aujourd'hui une hiérarchisation «actuelle» des voies et une hiérarchisation «future» des voies, qui doit elle aussi être adoptée et validée par l'ensemble des communes).

3. ENJEUX CIRCULATOIRES PAR TYPES DE VOIES

LES VOIES PRINCIPALES A ET B

LES VOIES PRINCIPALES :

- fluidité
- sécurité
- cohabitation de tous les modes
- performance transports en commun
- continuités cyclables
- attention particulière portée aux carrefours

PRINCIPALES A :

- relier les grands quartiers et les centres villes éloignés
- accueillir le flux automobile primaire (transit et transports en commun)
- constituer un lien identifiable qui participe à la lecture de la grande échelle de l'agglomération
- généralement à double sens, une voie par sens

PRINCIPALES B :

- relier les quartiers proches
- compléter le maillage des principales A
- faire le lien entre la trame des principales A et la desserte des quartiers

LES VOIES DE DIFFUSION ET DE DESSERTE

LES VOIES DE DIFFUSION :

- relier les voies de desserte à l'intérieur d'un quartier
- modes de déplacement séparés
- possibilité d'intégrer des transports en commun et des pistes cyclables

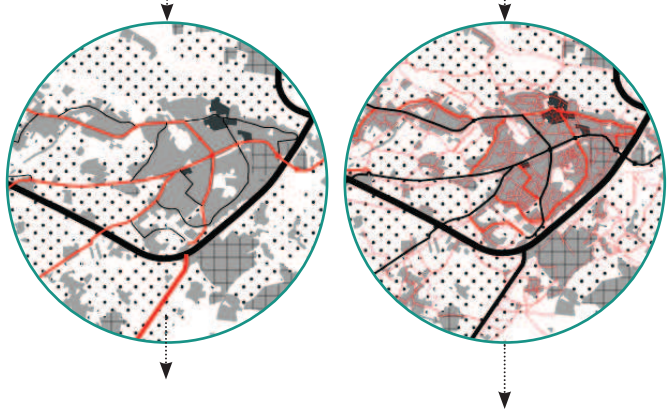
LES VOIES DE DESSERTE :

- permettre l'accès aux habitations et aux diverses activités urbaines
- fonction quasi exclusivement résidentielle
- rôle de filtre par rapport aux circulations extérieures
- notion d'intimité et de protection
- valorisation des l'espace public
- voies partagées
- apaisement

4. CROISER LES TYPOLOGIES DE VOIES ET LES TYPOLOGIES DE TERRITOIRES

DES ENJEUX CONTEXTUALISÉS

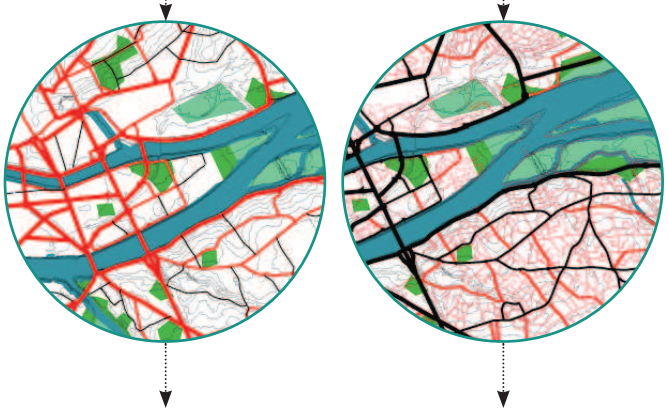
CARTE DES MORPHOLOGIES URBAINES



ENJEUX SPÉCIFIQUES aux voies principales selon la morphologie urbaine traversée.

ENJEUX SPÉCIFIQUES aux voies de desserte et diffusion selon la morphologie urbaine traversée.

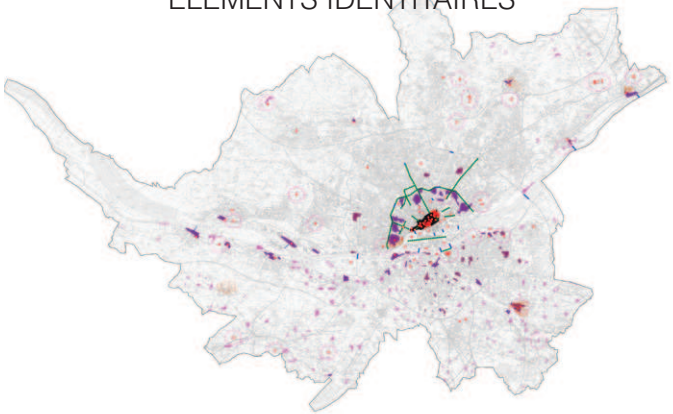
CARTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

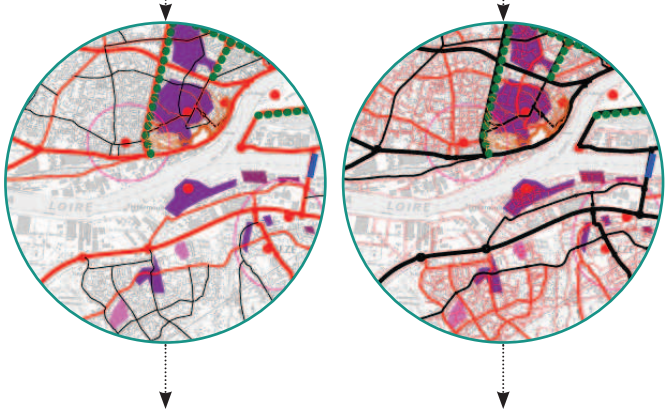


ENJEUX SPÉCIFIQUES aux voies principales selon l'élément de trame verte et bleue rencontré.

ENJEUX SPÉCIFIQUES aux voies de desserte et diffusion selon l'élément de trame verte et bleue rencontré.

CARTE DES SECTEURS PATRIMONIAUX ET ÉLÉMENTS IDENTITAIRES





ENJEUX SPÉCIFIQUES aux voies principales au contact du patrimoine.

ENJEUX SPÉCIFIQUES aux voies de desserte et diffusion au contact du patrimoine.

Nous prenons donc comme entrée cette classification existante des voiries selon leur statut fonctionnel et circulatoire. Ce parti pris de s'appuyer sur un référentiel commun préexistant rendra plus facile l'intégration de la dimension paysage dans un programme de voirie.

Mais **ce filtre de lecture n'est pas suffisant** : une «pincipale B» peut-être une rue de 6 mètres en centre-ville comme une route de 10 mètres en rase campagne. En effet, cette hiérarchie ne prend pas en compte les notions de gabarits (dimensions, proportions de la voie et du volume de l'espace) : le travail de l'APR précédent avait proposé une typologies des espaces publics (et notamment des espaces publics de voiries) en se basant plutôt sur des proportions et des familles volumétriques.

Surtout, ces typologies sont valables dans l'ensemble de la métropole et sont pensées hors contexte : **il manque l'inscription dans un territoire, un paysage, un milieu urbain, qui va forcément infléchir et orienter les enjeux purement circulatoires de ces voiries.**

Maintenant exposés les enjeux proprement circulatoires, nous allons procéder par croisement des typologies de voies avec les typologies de territoires, en prenant les trois entrées que nous avons choisies : les morphologies urbaines, la trame verte et bleue et enfin les secteurs patrimoniaux et les éléments identitaires.

Chacune de ces typologies territoriales sera d'abord décrite et diagnostiquée. Il s'agira ensuite de décrire les enjeux spécifiques à chaque voie selon chaque territoire traversé de sorte qu'il ne s'agisse pas de préconisations génériques mais d'un travail d'observation et de prise en compte plus fine de la transformation de la voirie au contact des spécificités des lieux.

L'idée est que ce balayage général soit une aide à l'élaboration des programmes d'aménagement : ce sera un point de départ sur lequel s'appuyer concernant les enjeux proprement paysagers des différentes voiries au sein des différents contextes métropolitains. **Nous avons procédé par des découpages variables qui nous semblaient faire sens pour fixer des enjeux un tant soit peu généraux ; ceux-ci sont illustrés (incarnés) par des exemples commentés généralement choisis localement**.

Cette approche met de côté l'élaboration de recettes d'aménagement au profit de la liberté d'interprétation accordée au rédacteur du programme et au chef de projet. Il faut noter que dans certains cas, face à des lieux qui ont des besoins d'aménagement spécifiques, il est nécessaire de mettre en place une démarche de projet spécifique qui ne peut pas se contenter de préconisations générales.

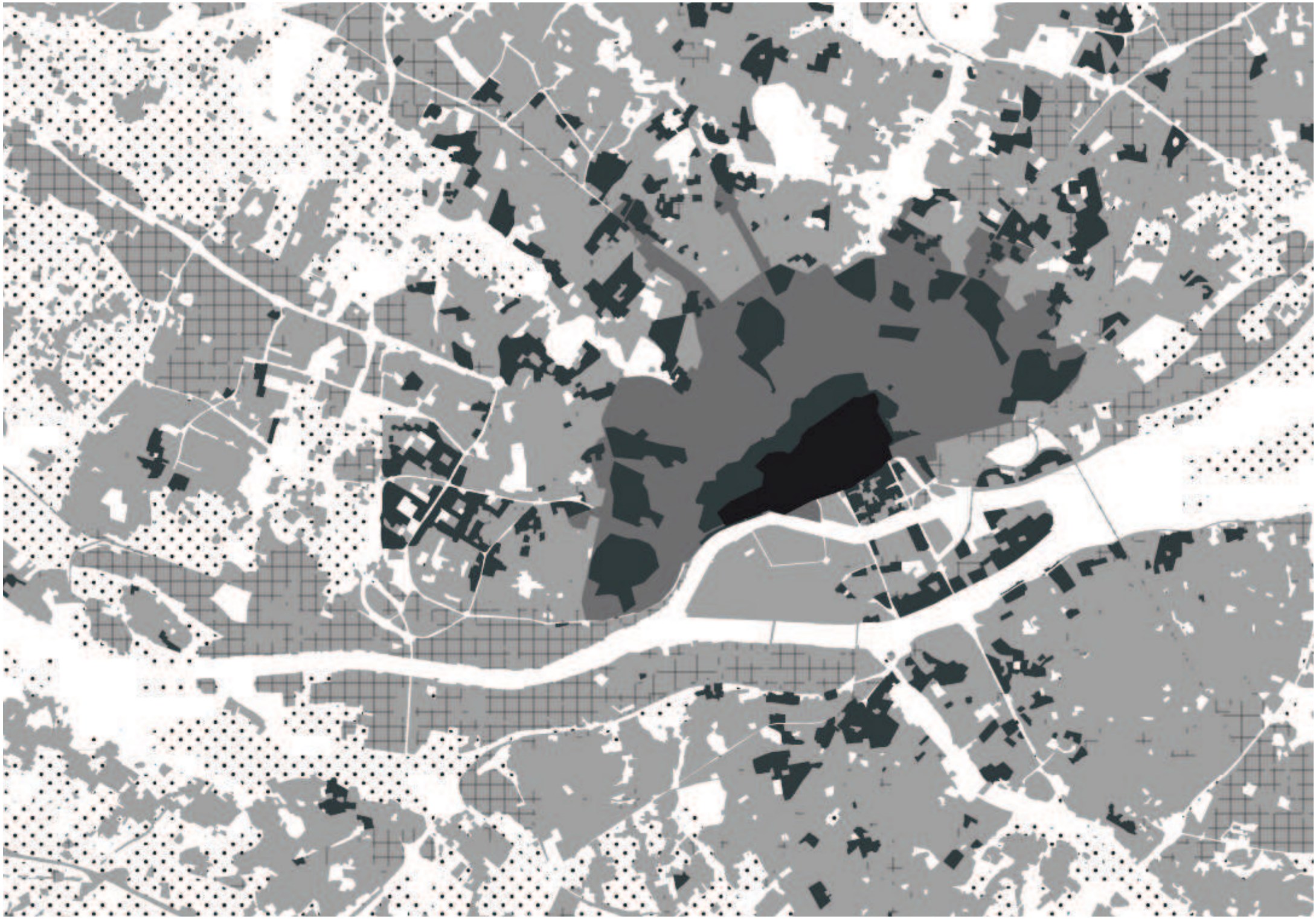
LES MORPHOLOGIES URBAINES

1- Description des morphologies urbaines

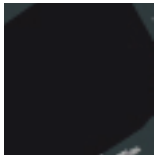
2- Morphologies urbaines // voies principales A et B

3- Morphologies urbaines // voies de diffusion et de desserte

4- Détail des enjeux contextualisés



1. DESCRIPTION DES MORPHOLOGIES URBAINES

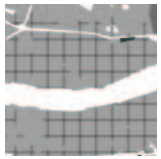


CENTRE HISTORIQUE

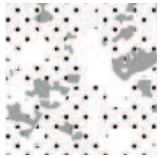
CENTRALITÉS
(centre-ville, centralités de quartier, centres-bourgs)

TISSU HOMOGÈNE DE MAISONS DE VILLE

FORME URBAINE DIVERSIFIÉE À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE



ZONES INDUSTRIELLES, D'ACTIVITÉS ET COMMERCIALES



HABITAT DISCONTINU EN MILIEU RURAL

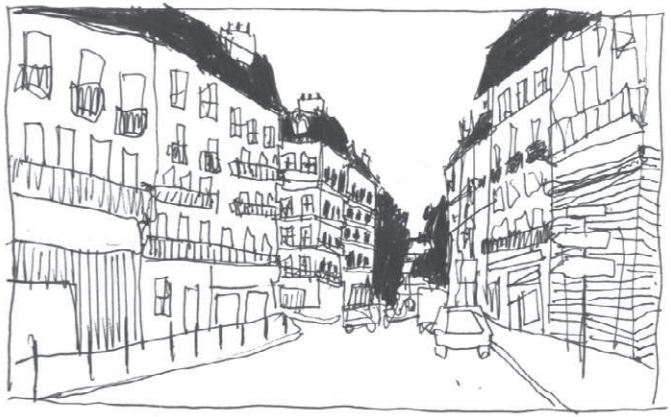
Les différentes morphologies urbaines sont la première chose à prendre en compte.

Situer les voiries, les replacer dans leur contexte urbain et construit permet de **prendre en compte le cadre bâti**, en termes de :

- proportions (gabarits, hauteurs, largeurs, ...)
- styles (époque, identité des constructions,...)
- densité physique (quantités d'espaces vides, ouvertures de points de vues, ...)
- densité d'usage (niveau d'urbanité, densité d'habitants, commerces, activités, équipements publics, ...)
- enjeux prospectifs (évolution des quartiers, projets, ...)

Les enjeux généraux de la forme urbaine dans l'agglomération sont :

- l'apaisement du centre-ville
- la gestion de l'histoire (centre historique)
- le renouvellement urbain (notamment Île de Nantes, Malakoff, Pré-Gauchet, Gare, Champ de Mars Madeleine, ...mais aussi grands ensembles)
- la densification intra-périphérique (évolution des formes urbaines et ville compacte)
- la lutte contre l'étalement urbain et l'urbanisation linéaire
- la qualification des paysages des entrées et des limites de ville (notamment zones commerciales et d'activités)
- la cohérence métropolitaine et le respect des identités des bourgs et des quartiers



CENTRE HISTORIQUE

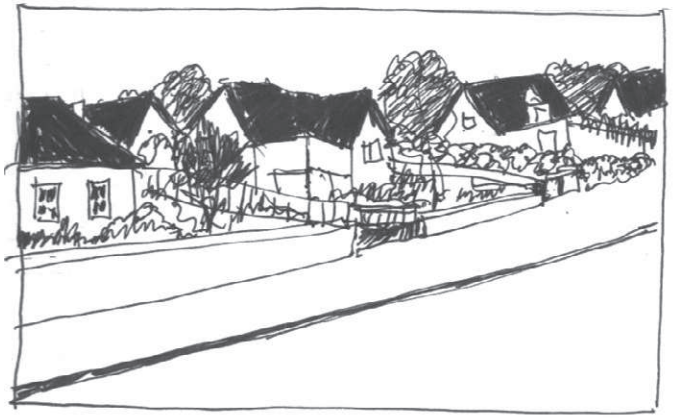
Noyau originel ; densité patrimoniale ; mélange des époques ; composition urbaine (axes et places) et mise en scène ; bâtiments repères et identitaires ; densité très élevée et faible présence du végétal ; commerce et tourisme ; piétonnisation

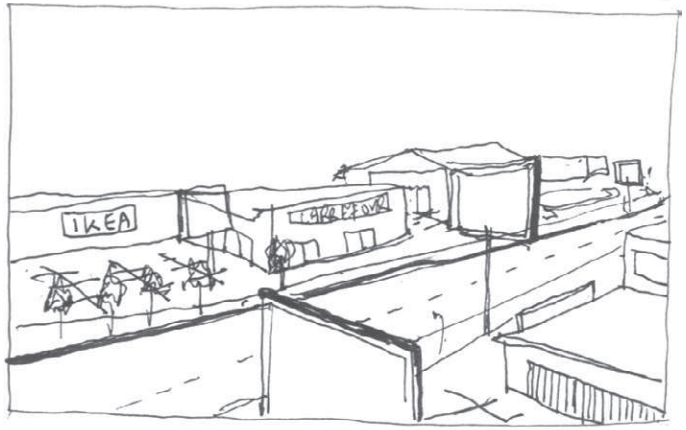
CENTRALITÉS
(centre-ville, centralités de quartier, centres-bourgs)

Morceaux de ville ayant un statut de centralité urbaine, commerciale, sociale : centres des bourgs ou des villages ; centralités de quartiers (anciens bourgs absorbés).
Des lieux avec une densité d'usage et une importance identitaire.

TISSU HOMOGÈNE DE MAISONS DE VILLE

Forme urbaine majoritairement héritée du XIXème : tissu assez homogène fait de maisons de villes mitoyennes plutôt basses qui constitue un alignement continu sur la rue et des îlots assez étanches ; densité réelle faible (jardins en coeurs d'ilôts) comparée à la densité ressentie (étroitesse des espaces publics ; peu d'espaces publics hors des abords de voie)
(intérieur des boulevards de ceinture)

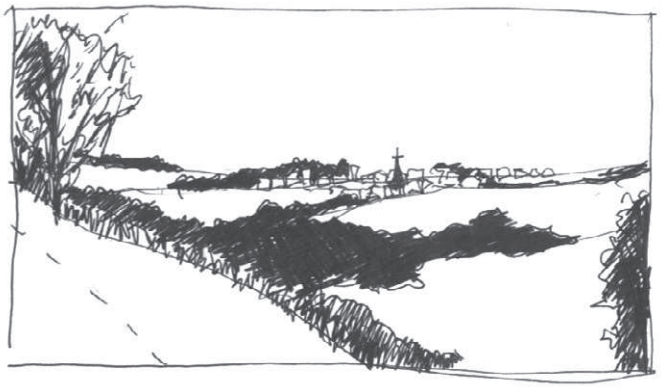




FORME URBAINE DIVERSIFIÉE À DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

La périphérie se développe aujourd'hui plus vite que Nantes : cela donne une urbanisation par archipels, ouverte et désorganisée (à partir des boulevards de ceinture), un tissu variable et discontinu composé de :
- lotissements des années 30
- lotissements plus récents
- grands ensembles
- habitats collectifs plus récents
- zones industrielles, souvent en bord de Loire
- zones commerciales et d'activités, souvent le long des axes radiants en sorties de villes

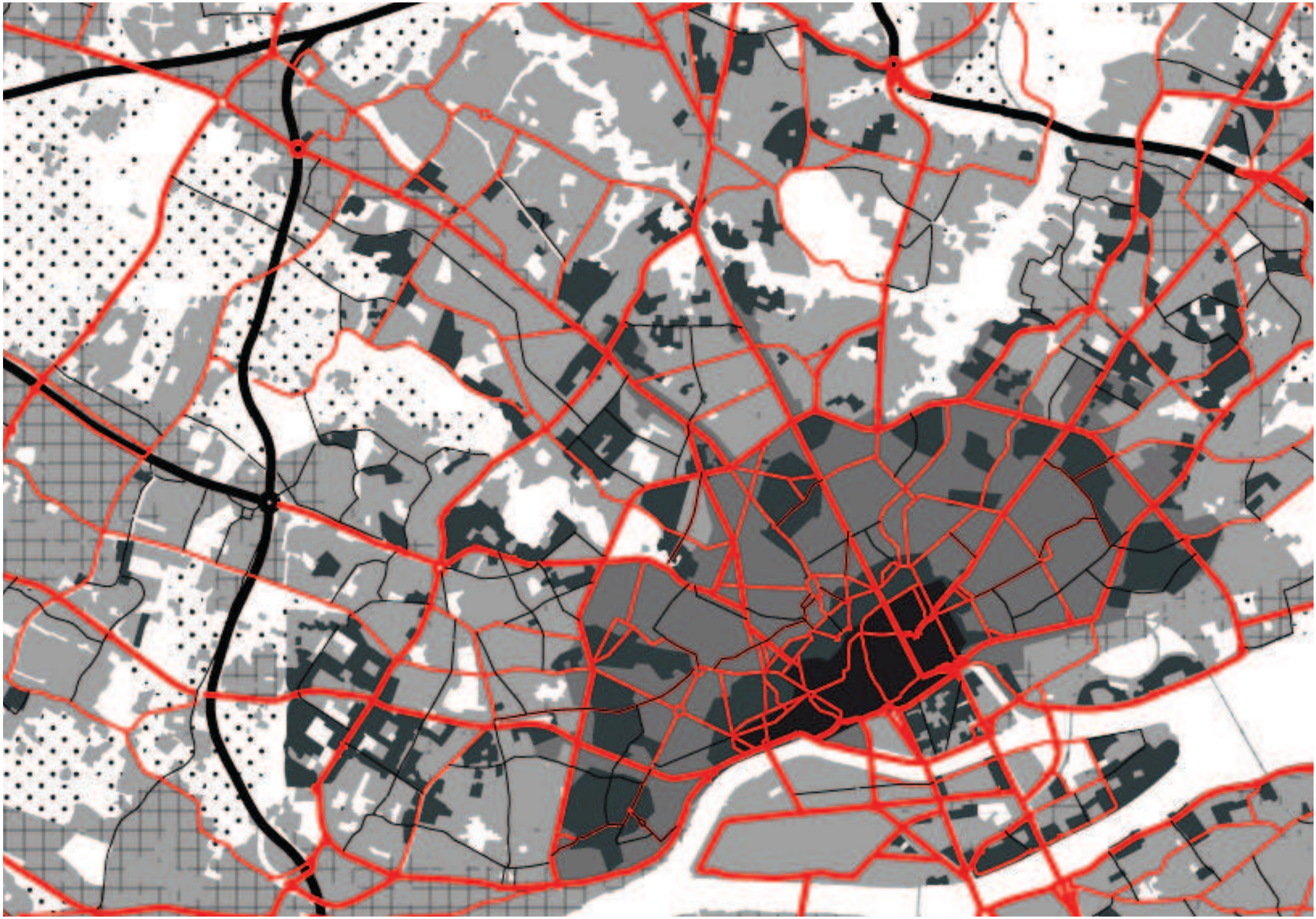
Ce sont des paysages qui ont tendance à devenir génériques et banalisés, notamment les labyrinthes pavillonnaires ou les entrées de villes marquées par les zones commerciales (paysage vitrine). Ces espaces sont marqués par une diminution des espaces publics et une forte place donnée à la voiture.



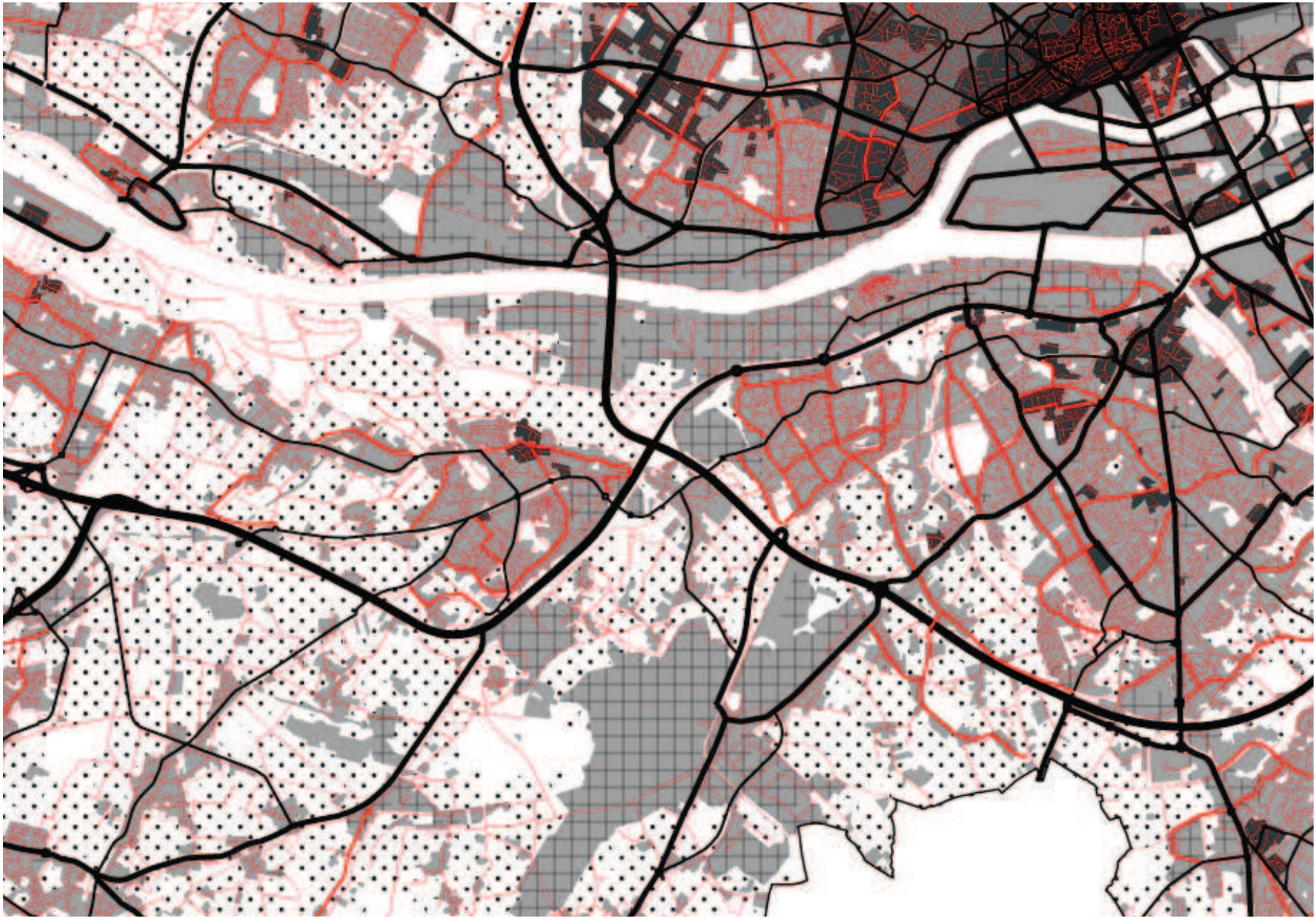
HABITAT DISCONTINU EN MILIEU NATUREL

Historiquement la campagne nantaise était organisée par petits bourgs isolés. L'étalement urbain récent mite une campgane où on peut encore lire la trame bocagère.

2. MORPHOLOGIES URBAINES // VOIES PRINCIPALES A ET B



3. MORPHOLOGIES URBAINES // VOIES DE DIFFUSION ET DE DESSERTE



4. DÉTAIL DES ENJEUX CONTEXTUALISÉS

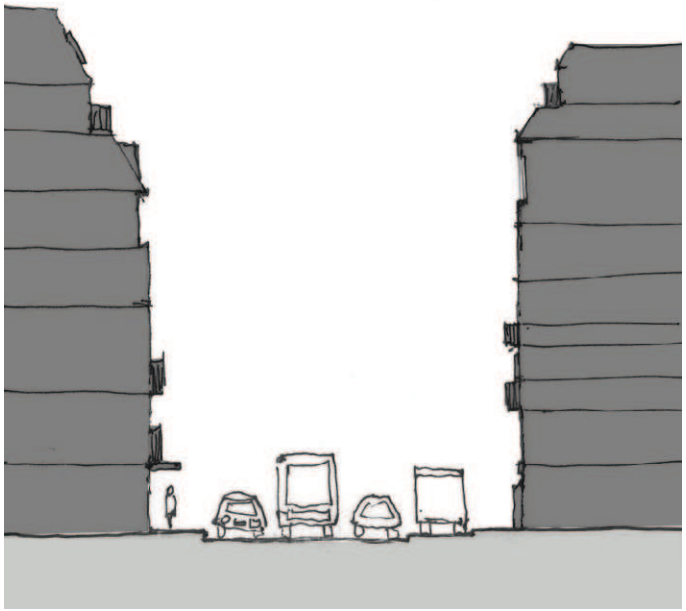
CENTRE HISTORIQUE / VOIES PRINCIPALES

PARTAGER L'ESPACE CIRCULÉ (APAISEMENT)
LA ROUTE DEVIENT RUE

La piétonnisation du centre est croissante, mais il y a encore un certain nombres de principales qui le traversent. Au sein d'une zone hyperurbaine, avec une densité d'usages et une fréquentation piétonne et touristique très forte, **la route doit devenir rue pour ne plus être une coupure (visuelle et physique) dans la ville**.

LA RUE DE STRASBOURG - une coupure

Prolongement Haussmanien de la route de Rennes, elle a littéralement coupé en deux le noyau historique. Malgré des efforts sur la qualification des traversées piétonnes elle représente encore une coupure forte et brutale car, même traversant le centre, elle reste elle-même une route : ses propres bords sont peu qualifiés (part faible d'espaces publics hors de l'espace circulé, peu de commerces). Elle reste de plus très circulée car un des principaux itinéraires empruntés pour traverser Nantes et la Loire. Pour que la rue de Strasbourg devienne une vraie rue, cela passe forcément par une réduction de l'espace circulé et un travail d'accueil des autres pratiques urbaines sur ses «rives».



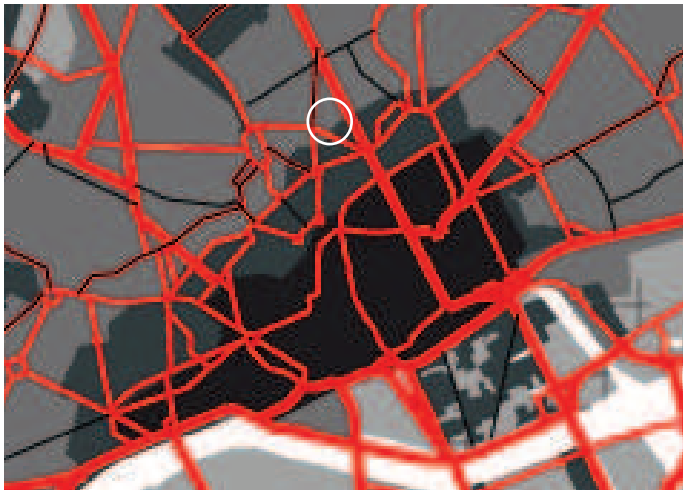
POLYFONCTIONNALITÉ

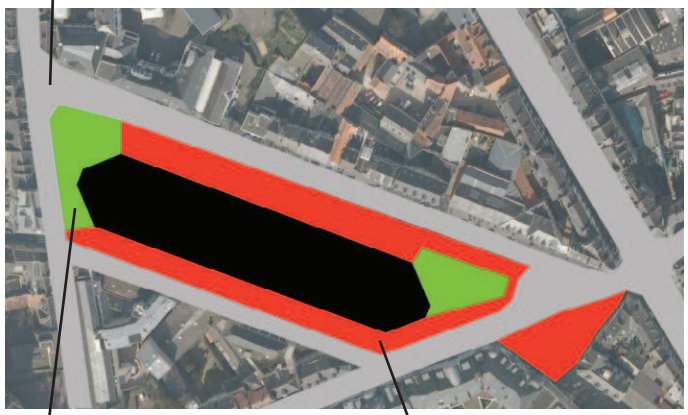
La forte densité et la cohabitation de toutes sortes d'activités obligent à **concevoir des espaces publics multifonctionnels**. Le centre-ville représente justement l'inverse de la spécialisation des secteurs urbains (il mélange l'habitat, les commerces, la circulation, les activités, ...). Si la zone de rencontre est une tentative de faire cohabiter les vitesses, il faut, dans le dessin même des espaces publics **trouver des formalisations qui donnent de la place à tous sans partitionner l'espace**.
De plus, il faut **créer des espaces d'urbanité et de pratiques sociales qui ne se réduisent pas à des espaces de consommation**

LE COURS DES 50 OTAGES - une épaisseur partagée intelligemment

Cet axe représente un bon exemple de polyfonctionnalité : à la fois tuyau de déplacements automobiles et transports en commun, espaces publics de promenade et d'aération sur son espace central, et porteur d'une densité de commerces et d'activités sur ses rives. La complexité des usages et des vitesses est mise à profit pour construire un lieu vivant dans l'épaisseur de la voie, structurée par les revêtements de sol et le végétal.

CENTRE HISTORIQUE / VOIES PRINCIPALES





LE MARCHÉ DE TALENSAC - une polyfonctionnalité mal gérée

La complexité visuelle et la confusion de ce lieu est due à une mauvaise gestion des différents usages dans l'espace et dans le temps (parking, marché, piétons, circulation) : le traitement du carrefour et du pourtour du bâtiment reste trop routier, paraissant un parking avant tout, alors que le bâtiment aurait besoin d'un véritable «socle» qui lui soit propre. La mauvaise hiérarchisation fait que c'est la gestion de la circulation et du stationnement qui donne son visage au lieu (surcharge de mobiler, marquages au sol...) au détriment d'une identité plus qualitative.

DIVERSITÉ, HIÉRARCHIE ET CONTRASTE DES VOIES SECONDAIRES

En Centre historique le maillage secondaire est très dense et divers. Le point fondamental est la tension entre multifonctionnalité et hiérarchisation. En effet, plus encore que dans le cas des voies principales, les voies de diffusion et de desserte **ne doivent pas répondre uniquement à des enjeux touristiques et commerciaux** : ils sont porteurs du fait que le centre reste un morceau de ville où des gens habitent, travaillent, etc.
Préserver ces espaces d'intimité et de vie quotidienne au sein même du centre historique implique **une juste hiérarchisation pour respecter la diversité des espaces publics : il faut conserver voire créer du contraste entre les échelles des espaces et des usages** : place animée, ruelle intime, placette résidentielle, parking, ... Toutes les rues ne doivent pas uniformément devenir des rues piétonnes bordées de commerces et de restaurants.

LA RUE CRÉBILLON - une trop grande monofonctionnalité commerciale

C'est un exemple de la spécialisation des espaces de consommation, synonyme de pauvreté de l'espace public. Artère commerçante à ciel ouvert : l'absence d'activités locales et résidentielles et d'espaces de «vie urbaine» se voit bien dans le fait que, passé l'heure de fermeture des magasins, cette rue est relativement morte, même si elle est belle et bien éclairée. À l'inverse, il faut veiller à conserver des rues «domestiques», plus banales et intimes, même en centre historique.

rue Crébillon

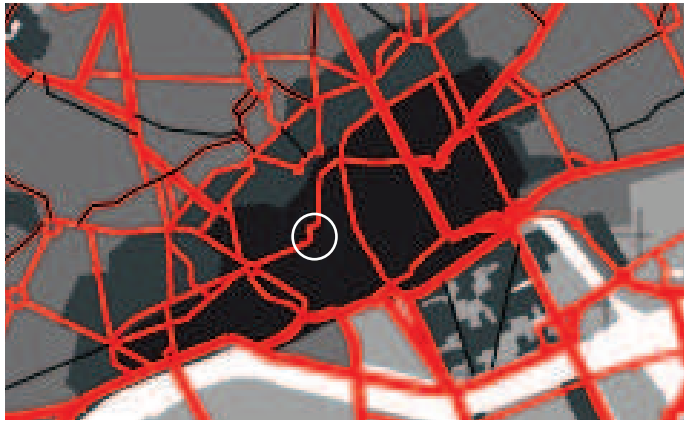
ruelles banales de l'hypercentre

URBANITÉ - NIVEAU DE QUALITÉ ÉLEVÉ

Il faut bannir dans ce contexte tout vocabulaire routier : c'est bien là que le caractère urbain de l'espace public doit s'affirmer. **Il faut adopter un vocabulaire de centre-ville avec un niveau de définition adapté** (matériaux et détails soignés, ...).

Boulevard Gabriel Guist'Hau

Rue de la Rosière d'Artois



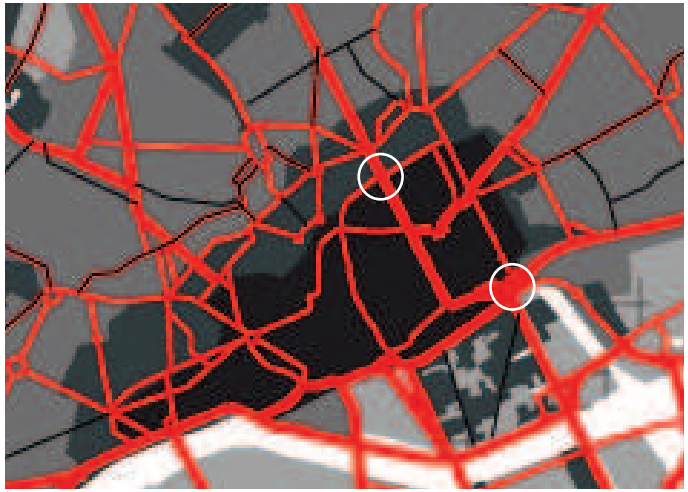
COHÉRENCE / IDENTITÉ ET SINGULARITÉ

Il faut impérativement tendre vers une cohérence à l'échelle du centre-ville, déjà très complexe en terme de cadre bâti et de formes urbaines. Cela implique **un traitement de qualité égale,** mais aussi de travailler une **gamme de matériaux et de végétaux cohérente sans être monotone**. En effet, il faut également noter que **certains lieux nécessitent d'être singularisés au sein de l'ensemble** : l'aménagement va se jouer dans l'arbitrage entre ces deux pôles : intégration/caractérisation.

LA PLACE ROYALE - intégration et singularité

C'est un bon exemple. On y trouve un traitement cohérent avec l'ensemble de la zone piétonne : les dalles sur les bords de la place et les pavés dans l'espace central , reprenant ainsi le même schéma que celui des rues piétonnes alentours. C'est par la mise en lumière que la Place est singularisée : la mise en lumière de la fontaine et des façades ainsi que les lampes incrustées au sol lui sont particulières et permettent de l'identifier comme «la place Royale».

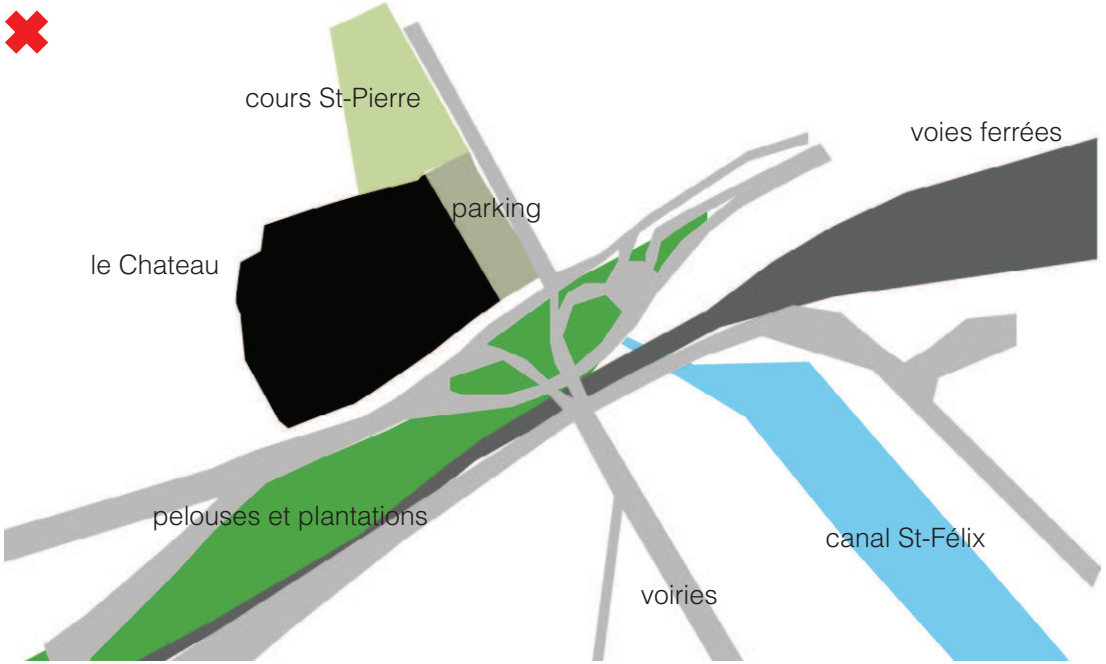
ENTRÉES DU CENTRE HISTORIQUE / VOIES PRINCIPALES



Gare, le LU, le Chateau et le square Élisa Mercoeur, est bien trop chargé et difficile à comprendre et à parcourir, tant physiquement que visuellement. Les multiples flux automobiles auxquels s'ajoutent les rails du train scissionnent l'espace public en de multiples résidus de pelouses et en de multiples niveaux qui ne communiquent pas toujours bien (dessus-dessous). La forte présence du bâtiment du Chateau est heureusement un point d'appel, mais il est dommage que le paysage «au sol» soit si chaotique. On peut notamment regretter qu'on ne sente absolument pas la présence et la qualité du Cours Saint-Pierre tout proche, avec lequel l'articulation ne se fait pas (aujourd'hui un parking).

EMBOITEMENT DES ÉCHELLES : LES ENTRÉES, PORTES OU TRANSITIONS

Une question qui va varier selon les cas est de savoir **où et comment s'arrête l'aménagement** propre au centre historique. Cela va fortement dépendre du contexte : dans certains cas il est très important de marquer des effets de portes et d'entrées, alors que dans d'autres cas la transition se fait de manière plus douce.

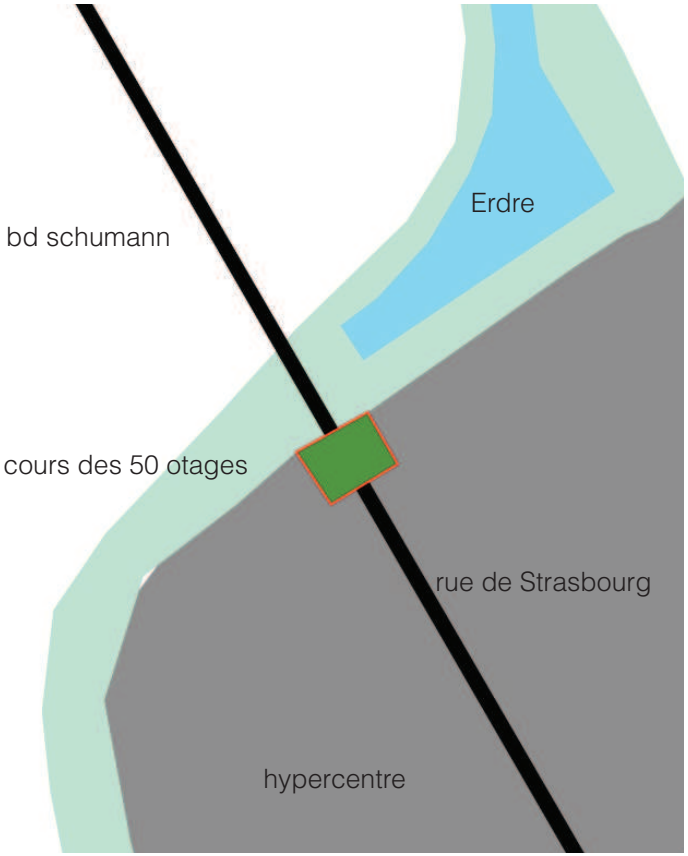


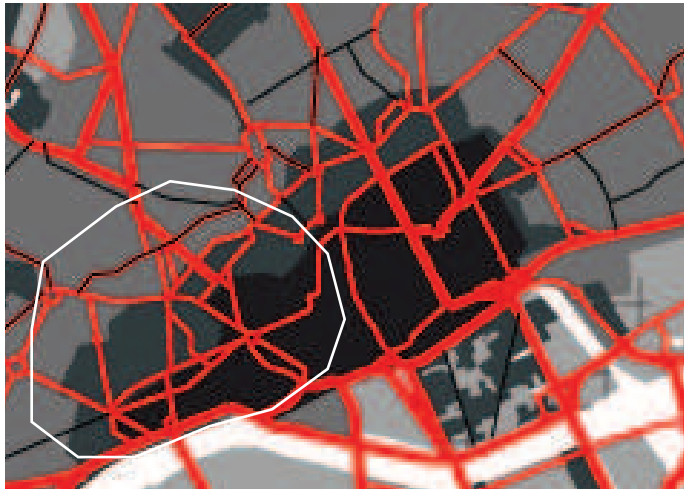
DUCHESSE ANNE - une entrée à retravailler

L'entrée dans le centre historique par le Chateau, quand on vient du sud ou de l'est (au niveau de l'arrêt de tram Duchesse Anne) mériterait une vraie réflexion. L'échangeur tram-bus apporte de l'animation. Cependant l'espace compris entre la

PLACE DU PORT COMMUNEAU - une porte bien marquée

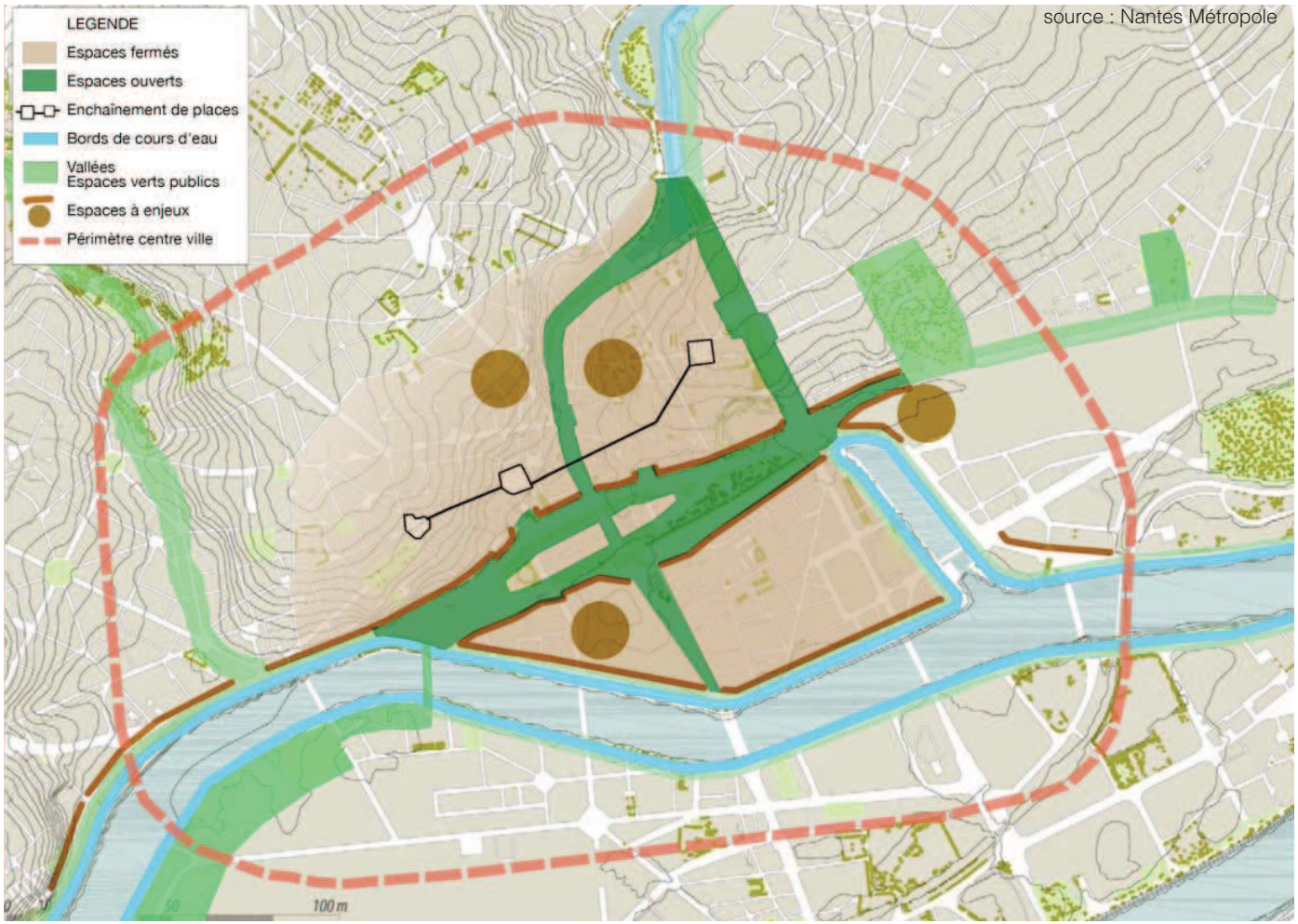
Au début de la rue de Strasbourg (croisement avec le Cours des 50 otages quand on vient du nord), la charnière que constitue la placette plantée de grands platanes fonctionne comme une véritable porte d'entrée de l'hypercentre : on sent qu'on franchit un seuil, qu'on change de proportions,... La fonction de «carrefour» et la sensation de croisement (importante également : on croise le Cours des 50 otages d'une part et l'Erdre de l'autre) est complétée par ce marquage d'un point charnière qui prend visuellement un moment le dessus sur le tracé de la route.





CENTRE-OUEST - la qualité des transitions

Vers l'ouest, la frontière entre le centre historique et le centre-ville est moins tranchée ; en effet, le tissu urbain change graduellement. Lorsqu'on quitte l'hypercentre piéton, on retrouve encore des espaces publics notables (tels que le Cours Cambronne, le Musée Dobrée, la place Eugène LIvet, le jardin du Museum, la Place Mellinet) au sein du tissu plus «classique» nantais de petites maisons mitoyennes qui s'étend jusqu'au boulevards de ceinture. C'est une qualité que cette dilution progressive et cette cohabitation des époques, où on rencontre de manière inopinée au détour d'une rue quelconque des sortes de perles détachées du centre historique (jardins, places, bâtiments...). Dans le cadre de l'apaisement généralisé du centre de Nantes et de l'extension du plateau piéton, il faudra ménager cette subtilité. Éviter de forcer le contraste et donc de créer des ruptures entre des zones dites «urbaines, centrales, apaisées» et le reste de la ville, résidentielle, circulée et banalisée. De manière plus globale il faut fuir la pauvreté de l'aménagement par «zones», en n'oubliant pas de remarquer et de ménager ces éléments qui sont comme des incrustations d'un territoire dans un autre et qui sont les garants de la cohérence globale.



source : Nantes Métropole

Jardin du Musée Dobrée

Cours Cambronne

Square du Museum

ARTICULATION ENTRE LE MAILLAGE PRINCIPAL ET LE MAILLAGE SECONDAIRE

Un enjeu (qui est récurrent parce que fondamental) réside dans le lien entre les échelles. La qualité des voies de diffusion et de desserte dans un contexte dépend beaucoup de leur **articulation avec la trame principale.**
Comment une impasse piétonne peut déboucher sur une grande avenue ?
Il faut se dire que ce genre d'espaces publics n'ont pas toujours besoin d'être énormément «signalés», leur qualité tenant aussi à leur côté **mystérieux et caché**. Cependant il est nécessaire d'**éviter les ruptures** ou en tout cas que la proximité d'une voie principale ne fasse pas perdre son cachet à une voie secondaire intéressante.

PLACE FERNAND SOIL // RUE DE LA CLAVULERIE

Le traitement de la place ici est intéressant, car elle garde le même niveau de définition que le Cours des 50 otages, agrémenté de deux arbres en port libre. On peut remarquer le Magnolia grandiflora au fond, qui fait partie de l'alignement du Cours des 50 otages, et qui tombe juste en face de la ruelle d'accès, soulignant le fait que celle-ci fait partie de l'envers du grand axe. Ce genre de détail fait aussi le charme de ces réseaux de venelles à géométrie variable.`

Le traitement de la rue de la Clavulerie, qui est quelques décamètres plus loin, est assez différent, avec 80% du gabarit utilisé pour la servitude automobile. Le passage des voitures semble conditionner toute la qualité de la ruelle, et provoque le sous-dimensionnement des trottoirs.
N'y a t'il pas un intermédiaire à trouver, en terme de matériaux, qui pourrait par exemple être la déclinaison du vocabulaire d'aménagement proposé sur le Cours des 50 otages?

COHÉRENCE / PARTICULARITÉS

Encore une fois, **l'arbitrage est à faire dans chaque cas entre des impératifs de cohérence et de singularisation**. Ce qu'on peut dire, c'est qu'il est en tout cas **important d'avoir un traitement reconnaissable à l'échelle de chaque centralité**, qu'elle puisse être **identifiée comme un ensemble tout en étant distinguée du reste de la ville .**

LE CENTRE-BOURG DE COUËRON - l'extension d'un modèle identitaire

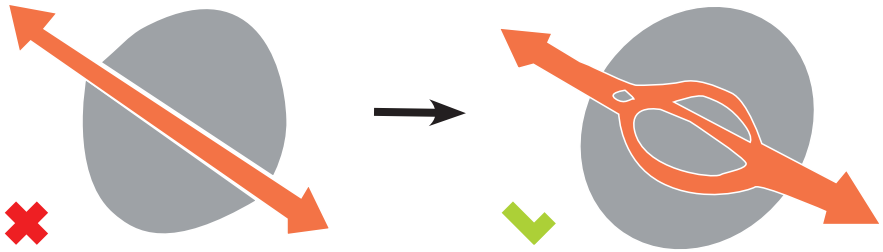
C'est un bon exemple de généralisation d'un dessin au-delà de l'échelle d'une seule place. Le traitement identitaire des espaces publics, au départ conçu en fonction de l'église, a ensuite été «répandu» et adapté à l'ensemble du centre-bourg (rues, parkings et places voisines), créent ainsi un effet fort de mise en relation et de reconnaissance de ces lieux comme étant en réseau.

LES VOIES EN CENTRE-BOURGS

QUAND LA ROUTE DEVIENT PLACE DE VILLAGE

Les voies principales, hors agglomération, retrouvent un caractère routier, avec un traitement plus simple et léger, ayant uniquement une fonction de circulation.
Lorsqu'elles traversent les bourgs qui ponctuent le territoire rural de la métropole, deviennent-elles nuisance, seule apport d'activité ou opportunité encore à saisir? D'une part isoler ces centralités villageoises de la route revient à les condamner, d'autre part les villages sont trop souvent réduits par le passage de la voie à n'être que des abords.

IRRIGUER LES COEURS DE VILLAGE ET NON LES SCINDER



Il faut impérativement ralentir la traversée des centres villageois, faciliter l'arrêt et la pause, respecter la vie locale et résidentielle. Cela passe aussi par un changement de vocabulaire, d'aspect (planter les bords de la voie par exemple) voire une inflexion du tracé.

La vie des centre-bourgs repose certe sur les commerces qui s'y installent, mais il faut trouver un équilibre entre servitude commerciale, servitude routière, et espace généreux pour les usagers. Les placettes et élargissement de l'espace public ne doivent pas toutes être entièrement dévolues au stationnement, ou être coupées par des voies de circulation, il faut repérer celles qui peuvent être support de vie locale et les traiter pour offrir le plus de qualité possible.

SAUTRON, RUE DE BRETAGNE

Sur cet exemple est montrée la progression entre le couloir à voiture et la place où se situe l'activité, qui même si elle est principalement un parking planté, offre des trottoirs larges et un niveau d'aménagement distinct du reste du linéaire de la voie.

THOUARÉ SUR LOIRE

On peut noter l'effort de proposer un parking à l'entrée du centre-bourg, qui pourrait servir à décongestionner les zones encore plus centrales dans le cas où on y supprimerait des stationnements. D'autre part, le niveau de définition de la place centrale a été bien évalué, mais ces efforts, dans les choix de matériaux notamment, sont amoindris par le rond-point qui occupe un espace disproportionné par rapport à celui dévolu à la vie locale.
Une fois de plus on peut regretter le peu de diversité des espaces publics proposés dans cette zone clé, qui malgré leur qualité ne sont que des parkings et des chaussées.

CHOISIR LE BON LANGUAGE D'AMENAGEMENT

Une incohérence souvent rencontrée dans les aménagements de centre-bourgs, est **le recouvrement par les aménagements contemporains de ce qui faisait la particularité de ces lieux. Modernisation rime bien trop souvent avec anonymat.**

GARDER LES TRACES DU PASSAGE DU TEMPS

Il faut dans la mesure du possible identifier les petits accidents dans le tracé des voies, les alignements des facades, qui témoignent des années d'existences et de la construction plus ou moins chaotique du bourg.

BOUAYE

L'aménagement du centre est très daté d'une époque pendant laquelle a été faite une tabula rasa au profit de l'automobile. Si on ne considère que les voies, on peut s'interroger sur le surdimensionnement et le nombre de stationnements, qui amène un language d'aménagement bien trop routier. L'espace public dit implicitement à l'usager que la seule chose qu'on attend de lui est d'arriver avec son automobile, d'accéder aux équipements à proximité avant de repartir. Les matériaux quand à eux sont délibérément économiques, puisqu'on s'est forcé à aménager des trottoirs et des stationnements surnuméraires.
Dans ce genre d'endroits il faut travailler en faisant moins, mais plus qualitatif, et penser la cohérence des teintes des matériaux de sol avec les facades.

VERTOU

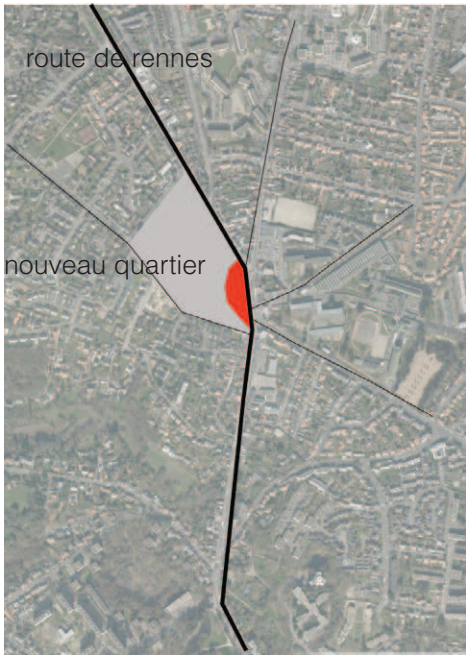
Les espaces doivent donner envie de s'y arrêter pour autre chose que le stationnement et l'arrêt minute aux commerces. Les matériaux n'ont pas été choisis en rapport avec les facades, et même si un espace qualitatif est proposé autour du monument au mort, il est ceinturé de routes qui n'incitent pas à l'occuper en dehors de jours de cérémonie. La voie stationnée entre les commerces et l'espace planté doit être repensée car elle scinde les espaces du trottoir et de la placette.
Il faudrait à l'avenir s'appuyer davantage sur la qualité spécifique des facades autour de la place, qui sont particulièrement blanches, pour choisir les teintes des matériaux.

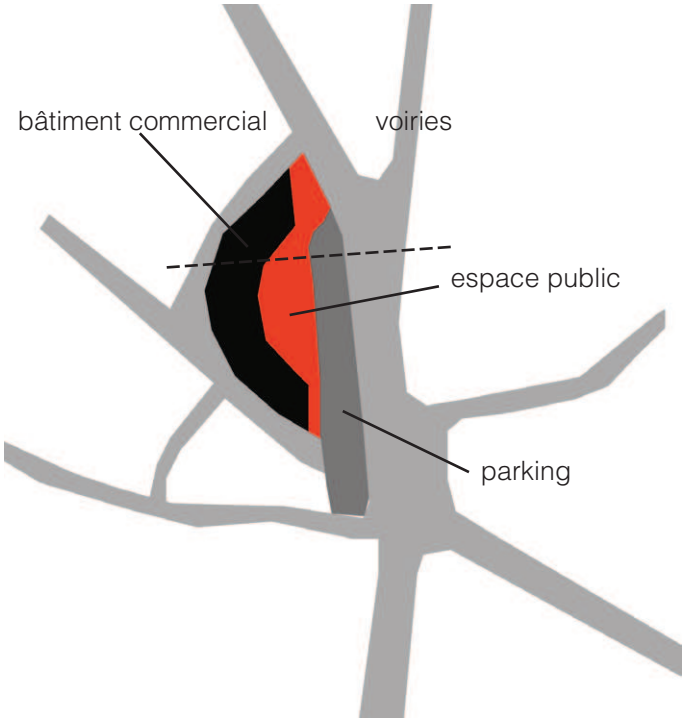
POINTS CHARNIÈRES : QUAND LA ROUTE CROISE UN LIEU

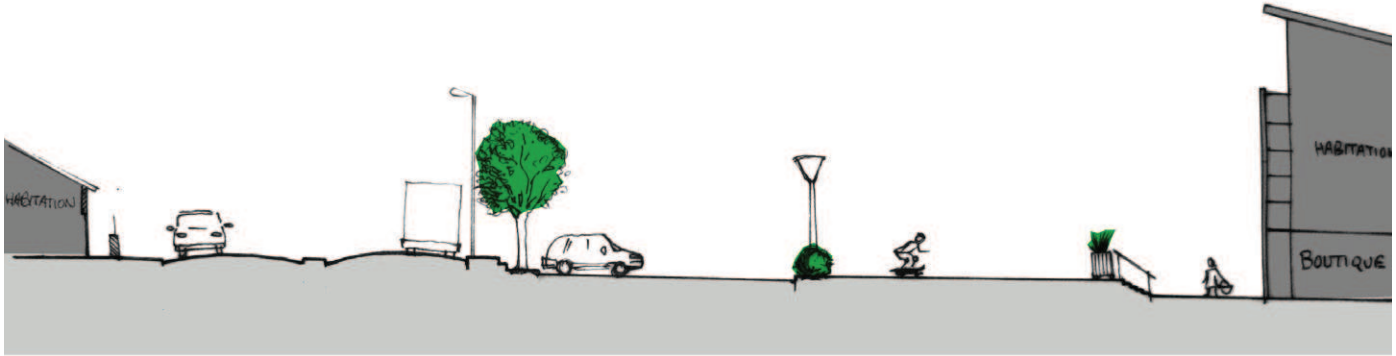
Les centralités dont on parle ici sont par définitions **des concentrations ponctuelles au sein d'un tissu urbain plus distendu**. Parce que ce sont des points charnières, les voies principales y passent souvent. **Le tuyau routier, croisant un tel lieu, doit passer au second plan : ralentir, s'élargir, s'incurver , visuellement et physiquement**. Si l'objectif est l'attractivité de ces centralités (souvent moindre que celles des zones commerciales périphériques), il faut s'en donner les moyens et cela passe à la fois par l'accessibilité et par **une qualité propre à ces lieux qui doivent se démarquer de l'axe sur lequel ils se situent.**

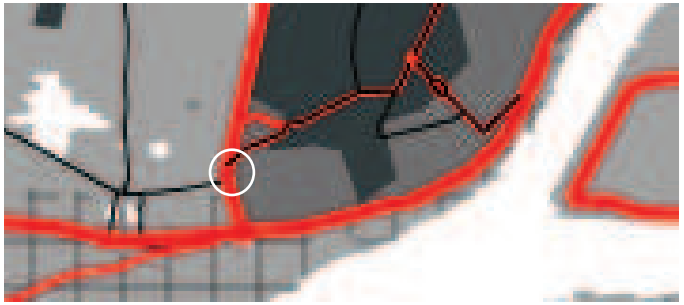
LE BOUT DES PAVÉS - la route rend le lieu étranger et isolé

Ce lieu, situé dans un des rares virages de la route de Rennes, est emblématique de cet enjeu. Datant de la même époque que la construction du quartier résidentiel derrière, il représente des velléités, selon nous peu réussies, de créer un pôle local de commerces et de transports en commun. On peut lire dans l'espace la volonté de créer un «lieu particulier» : place en demi-lune en relation avec le bâtiment principal également en demi-lune, vocabulaire (matériaux, mobilier, plantations) de «style» plus urbain, etc. Cependant le dessin est daté et le lieu pas si vivant... les réalisations n'ont pas été à la mesure des ambitions (végétal pas à l'échelle noyé dans un parking et un espace relaché,...). La structure même de ce lieu et notamment sa relation à la route méritent d'être repensées. Il faut profiter de cette occasion, et du virage de la route, pour construire une poche d'espaces publics qui traverse la route et relie les quartiers tout en proposant une vraie raison de s'arrêter ici plutôt que dans la zone commerciale qui suit.




bâtiment commercial
voiries
espace public
parking


HABITATION
BOUTIQUE

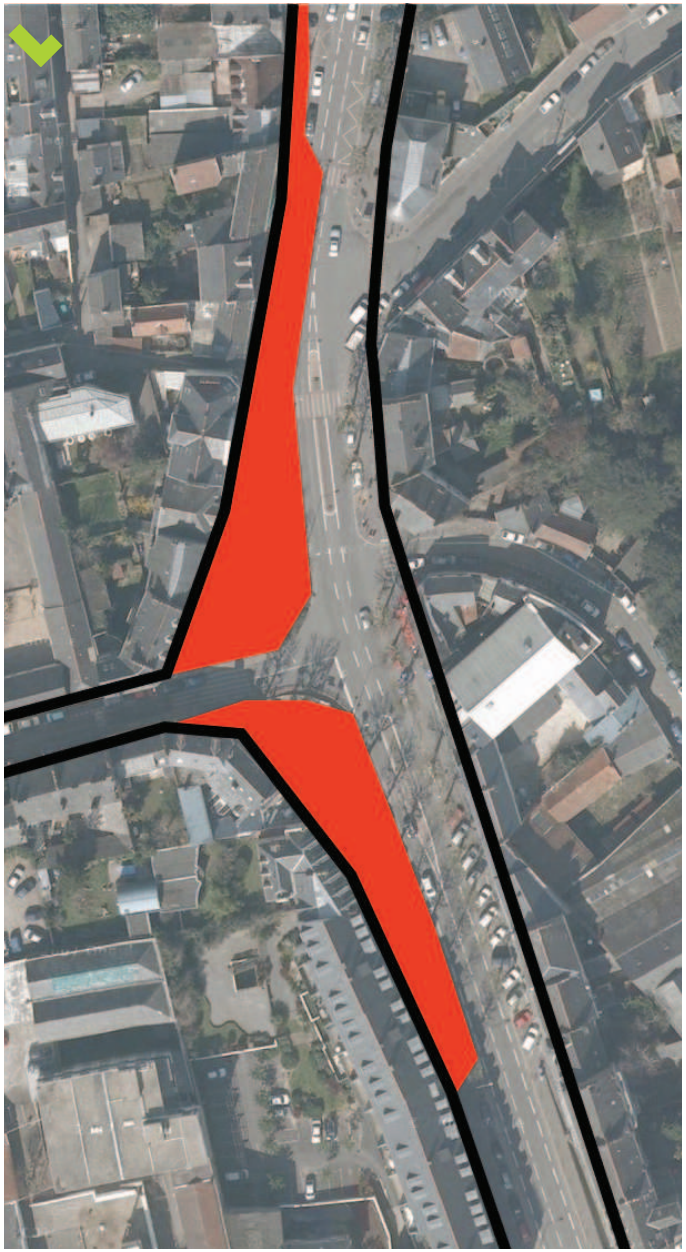


VIE LOCALE

En terme d'usages, **ces lieux ont besoin d'être «irrigués»** par la circulation et accessibles en transports en commun ; cela implique aussi une gestion du stationnement : un pôle de vie locale sera vivant aussi si on peut y aller et s'y garer. Cependant, il faut **ménager de l'espace et de la qualité à la vie locale** : commerces, écoles, ..

LA PLACE JEAN MACÉ - circulation et localité

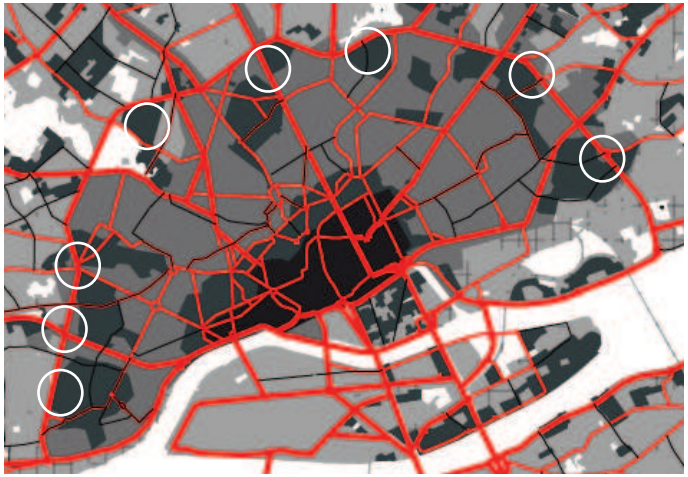
C'est un des rares endroits, sur le tracé très homogène des boulevards de ceinture, où il y a une occasion de connecter le linéaire de la voie au quartier limitrophe. Le front bâti ouest du Boulevard de la Liberté s'évase vers la Rue des Réformés. Cet élargissement important des trottoirs, combinés à la présence d'un cinéma, de commerces et de restaurants, sont des potentiels pour développer un espace public local en parallèle de la voie, qui existe grâce à elle mais s'en autonomise aussi. Ce lieu est relativement vivant mais il pourrait certainement être amélioré, notamment en gérant mieux la circulation et le stationnement de courte durée.



PORTER ATTENTION À LA TRAME VERNACULAIRE

Les lieux de centralités dont nous parlons ici sont souvent hérités de quartiers autonomes, voire de villages absorbés par l'urbanisation. Ils sont donc dotés en général d'un **riche réseau secondaire vernaculaire** constitué de venelles, de ruelles, de traverses, d'impasses, d'escaliers, etc. Il est important de **considérer ces espaces comme un patrimoine** et de leur porter une attention particulière lors des réaménagements. De plus, on peut **s'appuyer sur ces lieux** pour amener de la finesse et de la diversité dans le réseau de desserte.

ruelles de Chantenay et de la butte Ste-Anne



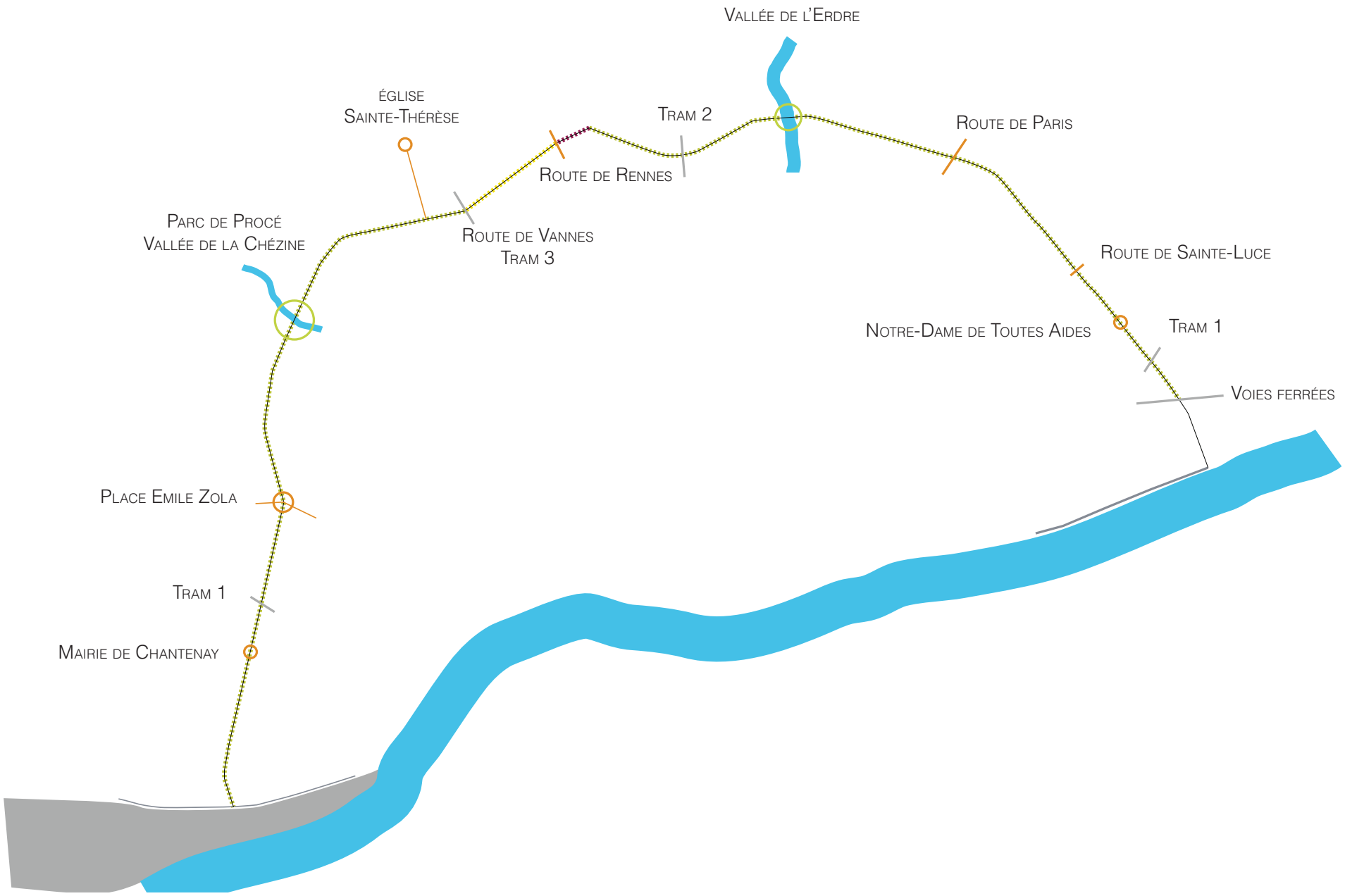
EMBOITEMENT DES ÉCHELLES

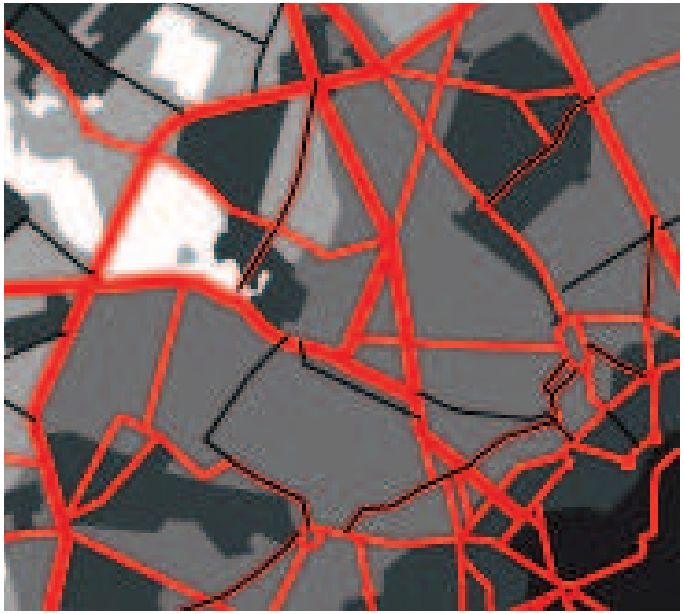
Un enjeu est **le statut de ces différentes centralités, entre elles et par rapport au reste de l'espace métropolitain**. Le plus souvent, une centralité est un lieu-point le long d'une route ou au sein d'un ensemble urbain plus grand et moins dense. Le statut est donc celui de centre et de charnière.

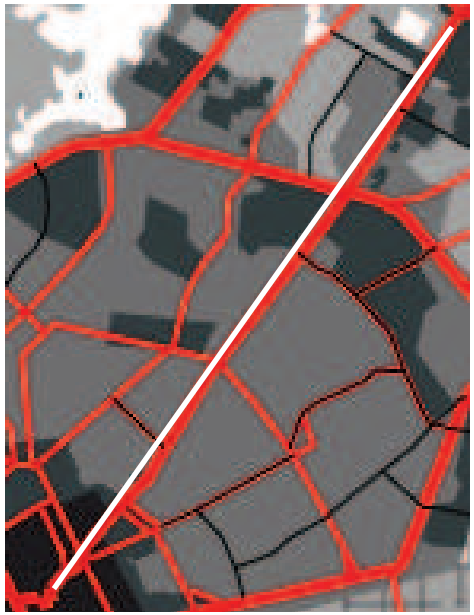
LA CEINTURE DES QUARTIERS NANTAIS - des croisements stratégiques

Un cas particulier est le cas des centralités dites «de quartiers» au sein de la ville de Nantes, le long des boulevards de ceinture du XIXème. Leur présence le long d'un même tracé très unitaire implique qu'ils soient pensés ensemble, car malgré leur particularités, la composition urbaine historique de Nantes les rassemble. Il faudrait donc travailler ces quartiers et leurs centralités comme des ponctuations le long du tracé des boulevards, qui tend parfois vers trop d'homogénéité voire de monotonie. Cette ponctuation peut se faire par une dilatation de l'espace, une différence végétale, ou encore un soin particulier donné au mobilier, au raccord aux bâtiments ou aux espaces publics limitrophes (parcs,...) et aux trottoirs.
En termes d'usages, plutôt que parsemés et dilués au fil de la voie, cela serait plus intéressant de les concentrer en des points cruciaux qui sont aussi des accroches avec le tissu latéral.
Certains lieux, comme la Place Zola, mériteraient d'être plus considérés comme entrées dans Nantes : la transversalité devant dans ce cas prendre le dessus sur la circulaire des boulevards. L'espace libre du parking, le marché, tout comme le point de vue sur Nantes et la Loire offert par la percée descendante du boulevard René Coty, sont des potentiels à exploiter pour créer des lieux qui soient à la fois des espaces de vie de quartier et des entrées sur Nantes.

bd René Coty et Place Zola


Vallée de l'Erdre
Église
Sainte-Thérèse
Tram 2
Route de Paris
Route de Rennes
Parc de Procé
Vallée de la Chézine
Route de Vannes
Tram 3
Route de Sainte-Luce
Notre-Dame de Toutes Aides
Tram 1
Voies ferrées
Place Emile Zola
Tram 1
Mairie de Chantenay

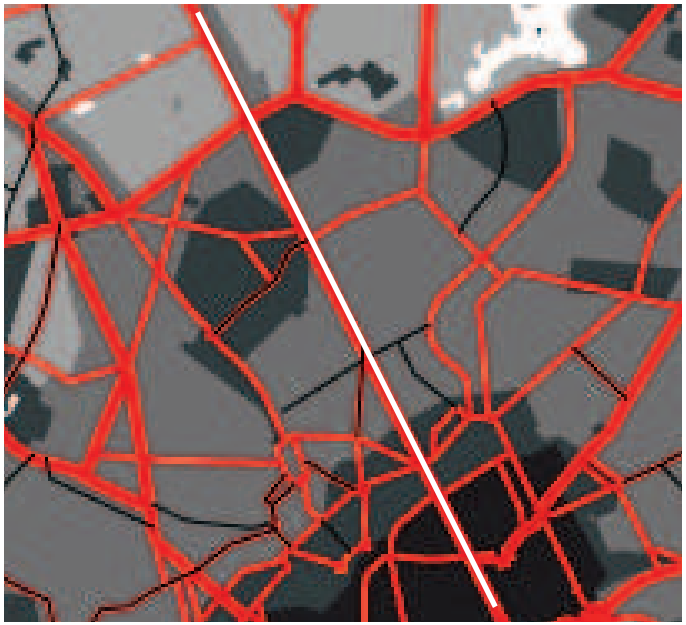




EMBOITEMENT DES ÉCHELLES : TRAVERSER // DESSERVIR

Les voies principales au sein du tissu nantais de maisons de villes, présentent un fort enjeu à de multiples échelles. Reliant le centre (et plus largement la ville) à l'extérieur, elles ont une fonction circulatoire forte, «dirigées» vers une destination ; mais ces voies ont aussi un rôle d'irrigation et de relation avec la vie des quartiers. Un des enjeux principaux est donc **l'articulation difficile entre ces deux échelles, coincidant avec deux familles d'enjeux**. D'un point de vue spatial et paysager, ça signifie qu**'il faut recréer des inflexions sur ces axes souvent très rectilignes** (et unifiés au XIXème siècle par des gestes urbains, plantations ou autres) : **des connexions visuelles et physiques avec les rues transversales, des contrastes et des ruptures de rythmes en fonction des abords** (si il y a un bâtiment ou un espace public important par exemple).

LA ROUTE DE PARIS



RELATIONS DU LINÉAIRE À SON CONTEXTE

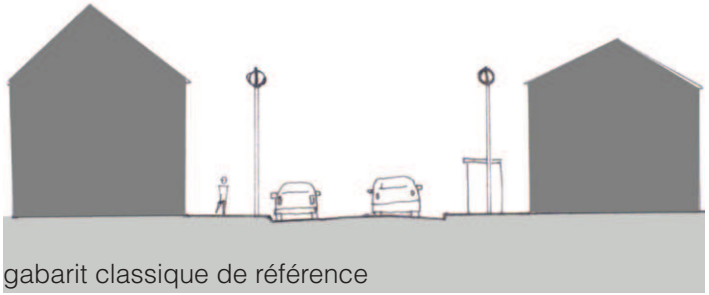
Ces questions d'échelles s'incarnent dans une **tension perpétuelle entre cohérence linéaire et variation selon le contexte**. En effet, dans un tissu urbain déjà constitué mais parfois variable, l'axe doit garder sa force de tracé tout en s'adaptant aux abords.

RUE PAUL BELLAMY - un axe un peu trop rigide

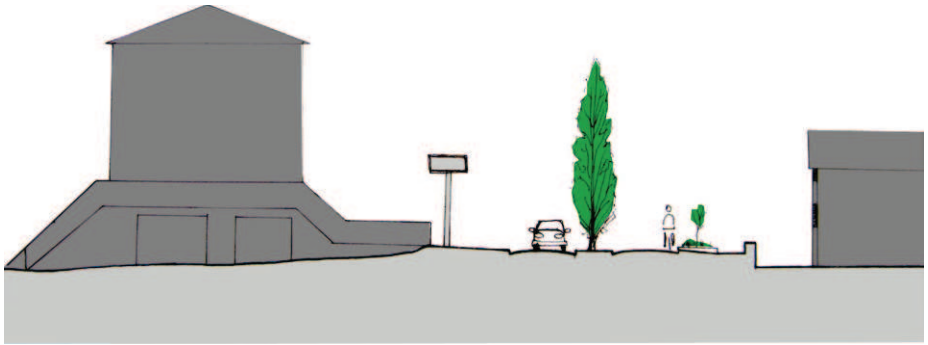
Cet axe est exemplaire : il a une très forte identité, due à son tracé très rectiligne, ses abords tenus, soulignés par un alignement long et très régulier de chênes fastigiés au port sculptural. Les proportions du boulevard, spécialement les plantations, structurent son volume et le singularisent de manière efficace (le choix d'espèces étant de plus bien adaptés aux proportions). D'un autre côté, il est du coup presque trop autonome : comme un axe étranger à ce qu'il traverse, il communique peu avec les abords et les quartiers alentours. Même si cela est en partie du à son caractère historique de voie romaine (par définition «sortant» de la ville pour aller, ici, vers Rennes), l'enjeu est aujourd'hui de le reconnecter à la ville, et cela passera forcément par un adoucissement de sa structure trop rigide.

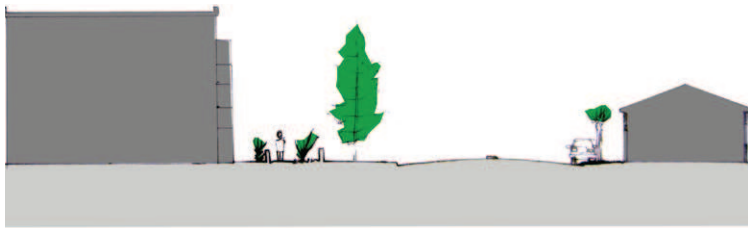
LA DÉPARTEMENTALE DE PONT ROUSSEAU - une cohérence linéaire à préserver

À l'inverse, c'est l'exemple d'un axe qui n'est pas assez tenu. Cette voie est traitée d'une manière spéciale et cohérente lors de la traversée de Pont-Rousseau, historiquement structuré le long de la voie. Les matériaux, le gabarit, sont pensés comme un tout et en accord avec le caractère du lieu, village-rue commerçant auquel se connectent des placettes limitrophes. Cependant, en continuant vers le sud (jusqu'au Périphérique), la voie se délite et les espaces publics perdent leur qualité. Même si le gabarit s'élargit, qu'il y a plus d'espaces ouverts et que les formes urbaines se diversifient fortement, il nous semble dans ce cas important de tenir une qualité qui permette une identification d'un bout à l'autre, pour une question d'image mais aussi de qualité de cadre de vie des riverains. Cela implique de faire attention à la qualité des raccordements, pour que la voie fasse lire et comprendre le territoire comme une histoire plutôt que comme le collage disparate de fragments sans relations.



gabarit classique de référence



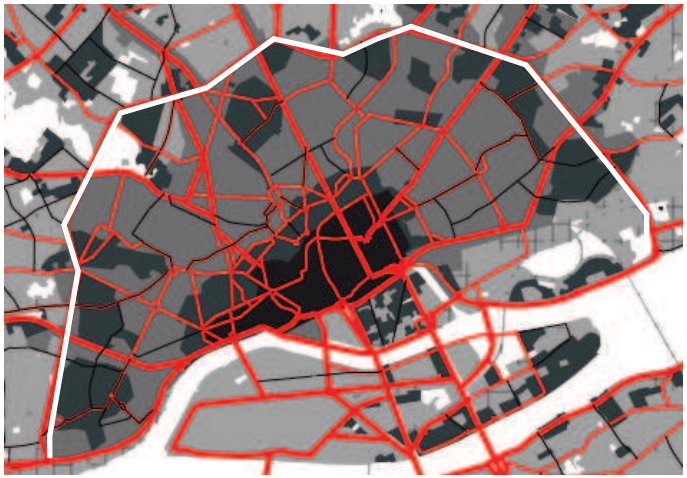


DES AXES IDENTITAIRES

Certaines voies ont une très forte identité : **elles jouent un rôle au sein du quartier et de l'ensemble de la ville et les habitants y sont attachés**. Dans ce cas, **il faut respecter leur caractère tout en pensant intelligemment leur évolution (notamment le renouvellement des plantations, ou l'évolution des constructions le long de la rue)**. **L'important est d'être capable de discerner qu'est-ce qui, dans chaque cas, fait identité**.

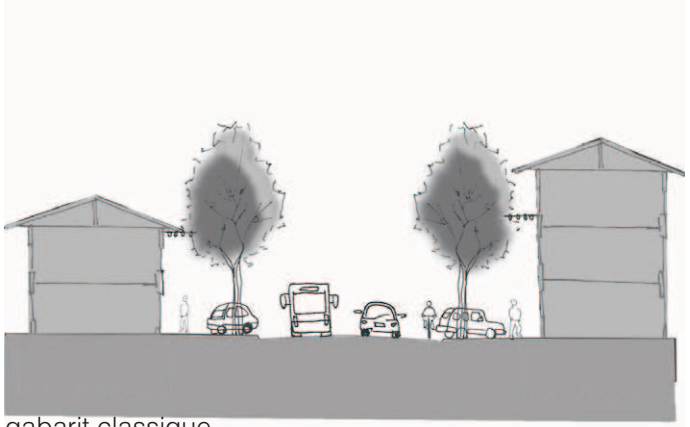
LES AXES MELLINET - un tracé patrimonial

La place et les axes en croix qui y amènent sont typiques car très identitaires (la place est même classée). Leur caractère provient essentiellement de la force du tracé géométrique (la croix) et des alignements. Une question serait comment, en conservant la particularité du lieu, faire évoluer la place Mellinet (qui est aujourd'hui un très beau grand rond point planté) vers un espace plus utilisé et approprié.

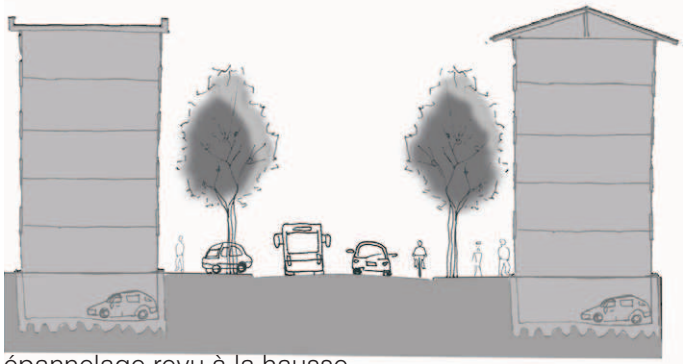


LES BOULEVARDS DE CEINTURE DU XIXÈME - un gabarit historique en question

Sans s'étendre outre mesure, il est important de signaler cet exemple pour une chose. Dans ce cas, l'identité de la voie, le fait que ces boulevards sont, à l'esprit de beaucoup de nantais un paysage en soi, tient certes à l'alignement quasi continu de platanes mais tout autant à une forme urbaine : le front continu de petites maisons de 1 ou 2 étages, toutes différentes, constituent à la fois l'unicité et la diversité de ce paysage. De ce fait, préserver l'identité de cette voie revient à considérer avec attention son cadre bâti : si l'épannelage est revu à la hausse, l'ensemble du visage des boulevards sera bouleversé, et dans ce cas la protection de l'alignement n'aura plus de sens : c'est en effet l'ensemble (cadre bâti + alignements) qui est porteur de singularité, et il est fondamental de comprendre cela, au risque de «patrimonialiser» des éléments de paysage qui perdent leur sens et leur qualité si on détruit leur contexte.



gabarit classique



épannelage revu à la hausse

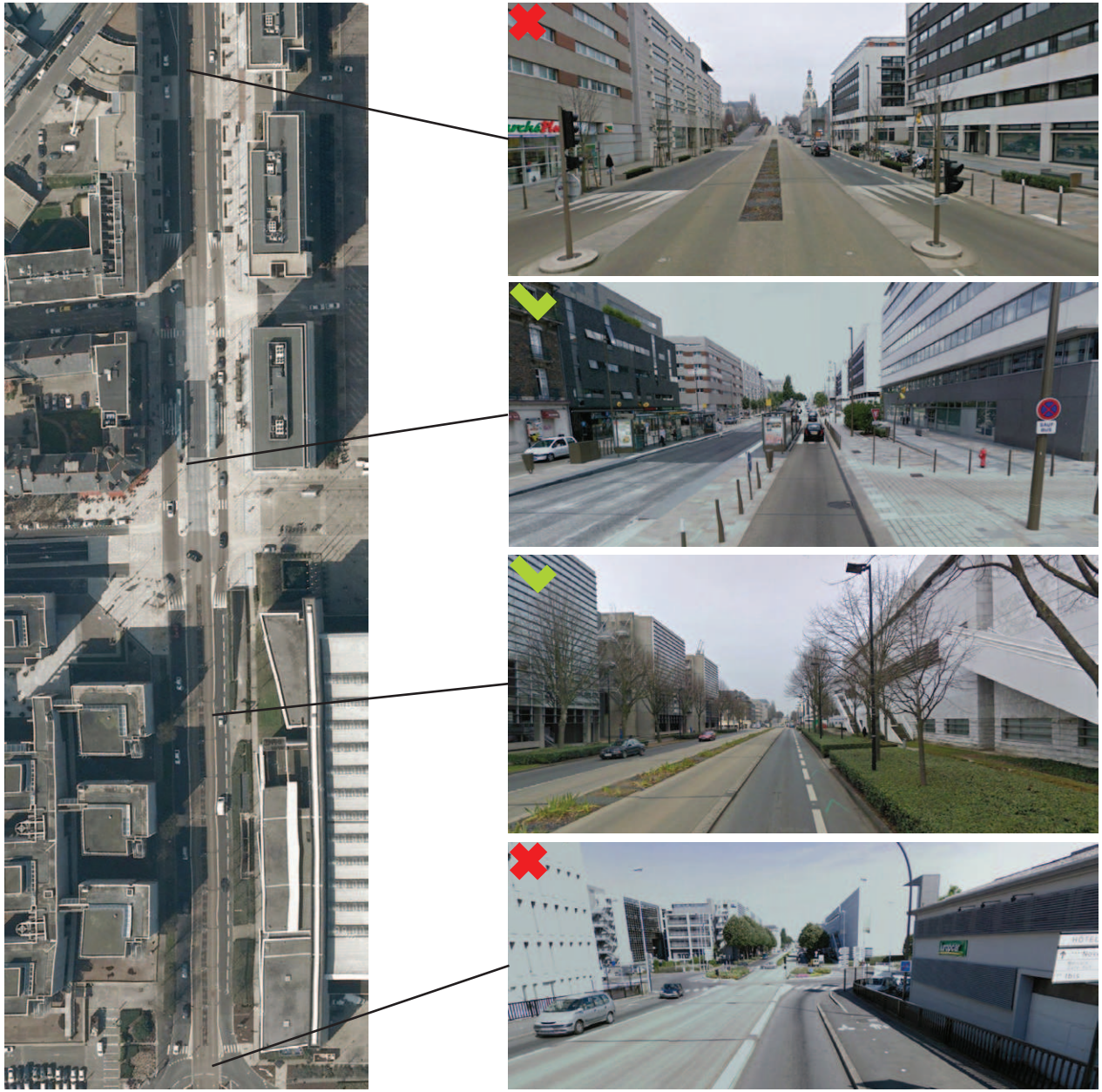
DE LA ROUTE AU BOULEVARD URBAIN

Ces voies principales, dans la volonté d'apaisement des centres villes, **doivent être requalifiées en boulevards urbains** : cela implique de (littéralement) **«faire de la place» à d'autres pratiques que la voiture, et à évoluer d'un vocabulaire d'aménagement routier à un vocabulaire urbain**. Cela se passe essentiellement au niveau du sol, du travail sur les espaces de chaque usages, la qualification des matériaux, du nivellement, et pourquoi pas la présence du végétal autrement qu'en alignement (connoté routier). Souvent, **il est intéressant de remettre en cause même la répartition traditionelle de la coupe de la voirie: espace circulé au centre, trottoirs sur les bords.**

Des exemples de boulevards urbains dans d'autres pays : Barcelone, Bruxelles ; et ci-contre : Berlin.

L'AVENUE CARNOT - un nouveau boulevard urbain

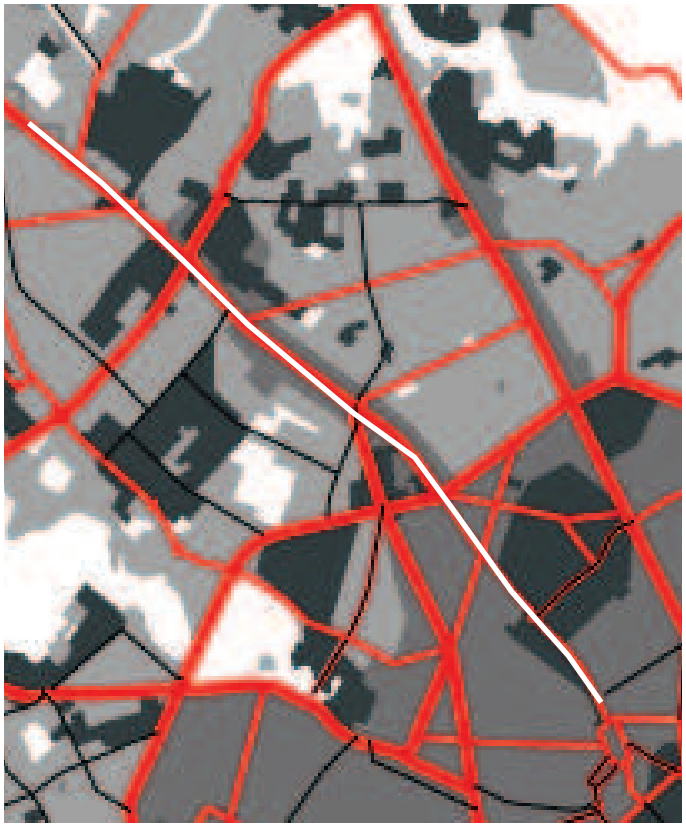
Cet axe a fait l'objet d'un remaniement dont l'ambition est bien de créer un boulevard urbain : intégration des transports en commun en site propre, travail sur les rives de la voirie avec des séparations par du végétal, etc. On peut observer que cela est en partie réussi mais il nous semble que l'ambition du projet a été comme amputée : la section centrale de l'avenue, au niveau du croisement avec la rue de Valmy, a des qualités urbaines indéniables, et elles connecte bien la voie, les bus, les espaces publics alentours et les activités (bureaux, commerces). Cependant, au nord et au sud, dès que la gabarit se réduit, l'aménagement s'assèche et la rue devient uniquement fonctionnelle et circulatoire (intégration du Chronobus en couloir central), n'amenant aucune qualité à l'espace public, voire le dégradant en terme de plaisir visuel (matériaux très routiers) et de confort physique (difficulté de traversée). Cela pose question car un traitement ponctuel ne peut pas amener de la qualité sur la continuité : on voit ici que cela fonctionne uniquement à l'échelle du quartier (Madeleine-Champ de Mars) mais qu'il y a peu de lien avec l'Île de Nantes et la continuité de l'axe vers le sud, et avec, au nord, le LU, le franchissement des rails et le centre historique. L'effort a peut -être été mal réparti. En tout cas, on voit bien que l'intégration des TC, (chronobus), même si elle est, sur le papier, représentante d'apaisement de la ville, peut créer l'effet inverse si elle n'est pas travaillée avec la qualité des espaces publics comme objectif. Et la place du piéton dans l'espace doit toujours rester un critère fondamental.



Rue Paul Bellamy

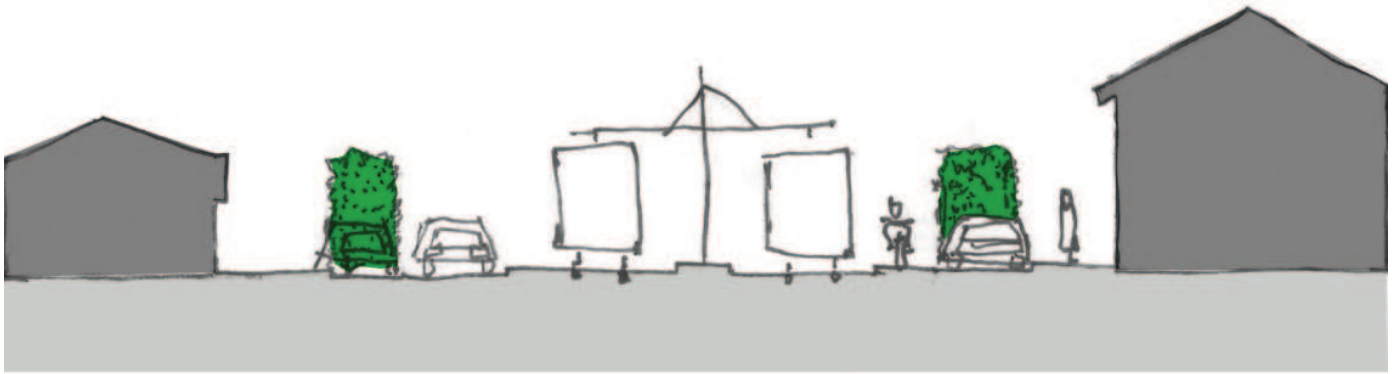
DES GABARITS DIFFICILES : DES ENJEUX DE PROPORTIONS

L'inévitable corolaire de cette requalification est un problème de taille : **traversant des tissus urbains constitués et relativement denses, ces axes ont un gabarit souvent réduits et difficile à bouger** (on ne peut pas pousser les bâtiments). De là, un problème fort simple : rajouter de l'espace sur les trottoirs pour les commerces, de l'espace pour les modes doux, des voies pour les TC, accroitre la présence du végétal, tout en gardant la fonction circulatoire : on ne peut pas tout caser dans des coupes aux dimensions restreintes et avec des réglements et des normes de dimensions de plus en plus draconiennes. Dans ce cas, l'issue est **un aménagement malin qui va faire cohabiter les usages plutôt que de systématiquement partitionner l'espace, mais c'est aussi souvent une question de choix qui doit être assumé**. **C'est au programme d'arbitrer quels sont les -enjeux proritaires car il est parfois impossible de tout combiner, et que si cette décision n'est pas prise en amont ce sont toujours les impératifs fonctinnnels et circulatoires qui prendront le dessus.**



LA RUE DES HAUTS PAVÉS - une ambiance sacrifiée au passage du tramway

C'est un des axes radiants historiques de nantes (vers vannes), possédant peu ou prou le gabarit classique que l'on peut retrouver sur les bds de ceinture; avec notamment des maisons très basses. L'intégration du tram sur cet axe est emblématique d'un manque'despace pour répondre à l'ensemble du proramme : le passage du tram a été bénéfique car il a rendu la circulation très contraignante et a , de fait, réduit la place de l'automobile, créent une voie plus calme et apaisée. Les plantations d'alignement n'ont pu être conservées faute d'espace et ont été remplacées par des charmilles, sortes de volumes verts, occuant leurs propres «places» en alternance avec les voitures stationnées sur les bords. On voit ici un problème de choix : peut-être était-il important de conserver les alignements et repenser autrement le passage du tram ;put-être cel était impossible : dans ce cas, si l'on décide de changer le visage de la voie il fauyt l'assumer, les réseaux aériens des trams peuvent eux aussi structurer une rue rendue aisni plus urbaine et minérale, mais dans ce cas à quoi bon persister à insérer des pastiches de végétation qui n'apporte rien, ni ombres, ni strucration.



CONTINUITÉ DES ESPACES PUBLICS ET DES LIAISONS PIÉTONNES

Il est difficile de poser des enjeux généraux car, par définition, on rencontre dans ces espaces des formes urbaines très variables, tant en terme de diversité que d'usages, de styles ou de qualités. **On reste toutefois dans un milieu urbain censé être «continu»**. Cela implique donc le postulat de la continuité des espaces publics et notamment (mais pas seulement!) des liaisons piétonnes, chose pas toujours évidentes dans ces espaces. En effet on observe souvent des ruptures dans l'aménagement : un trottoir qui s'arrête, un alignement pas terminé, une impasse mal placée... I**l est normal que les espaces publics soient plus ou moins «concentrés» mais il ne faut pas qu'il y ai des blancs, zones de non-droit où l'espace public n'existe pas ou plus que comme résidu de l'espace circulé et bâti.**

De plus l'impératif de continuité cyclable et piétonne et de développement des modes doux doit êre respecté notamment sur les grands carrefours : cela implique une réflexion sur les connexions multimodales (vélo => tc=> parking relais => marche à pied...) et des aménagements sécuritaires. **Mais la sécurité ne suffit pas, une piste cyclable ou un trottoir disqualifié et désagréable ne sera emprunté par personne.**

LA DEUXIÈME CEINTURE OUEST (bd winston chruchill-bd du tertre-bd du massacre) - le tram vecteur de continuité des espaces publics

Dans ce cas, le linéaire de la voie traverse des quartiers très différents, habitats collectifs, individuels, zones commerciales, bureaux, parcs, etc. L'effort a cependant été fait de créer une continuité des espaces publics pour desservir et réunir ces fragments de ville. Cela tient pour beaucoup au passage de la ligne de tramway qui, permettant un aménagement d'un seul tenant a permis d'égaliser le traitement des espaces tout en travaillant en détails les accroches (traversées, places, croisements, arrêts, etc). Il faut se donner l'ambition de penser un linéaire dans sa longueur. Cela passe par la défintion d'une palette d'outils de base (matériaux, végétaux, etc) qu'on va ensuite faire varier et décliner en l'adaptant au contexte variable que rencontre la voie.

ROUTE DE RENNES ZONES COMMERCIALE (entre le Bout des Pavés et le Cardo)

Cet exemple est le contraire : on y observe une rupture dans l'aménagement qui est dommageable à l'image générale de la Route de Rennes. Entre le Bout des Pavés (pôle local résidentiel et commercial) et le Cardo (échangeur de tram/parking), deux points charnières, il y a une quasi-absence de traitement des espaces publics le long de la voie. Entre une zone pavillonnaire à l'ouest et une zone commerciale à l'est, la route redevient un unique tuyau circulé : les trottoirs sont toujours là mais absolument pas qualifiés, on marche «sur le bord de la route» alors qu'on est encore en milieu urbain. Peut-être qu'aujourd'hui cette section est effectivement peu fréquentée, mais, dans une optique prospective, on peut penser qu'il sera nécessaire ici de faire place à davantage d'urbanité et de qualité spatiale, d'autant plus que l'espace disponible ne manque pas.

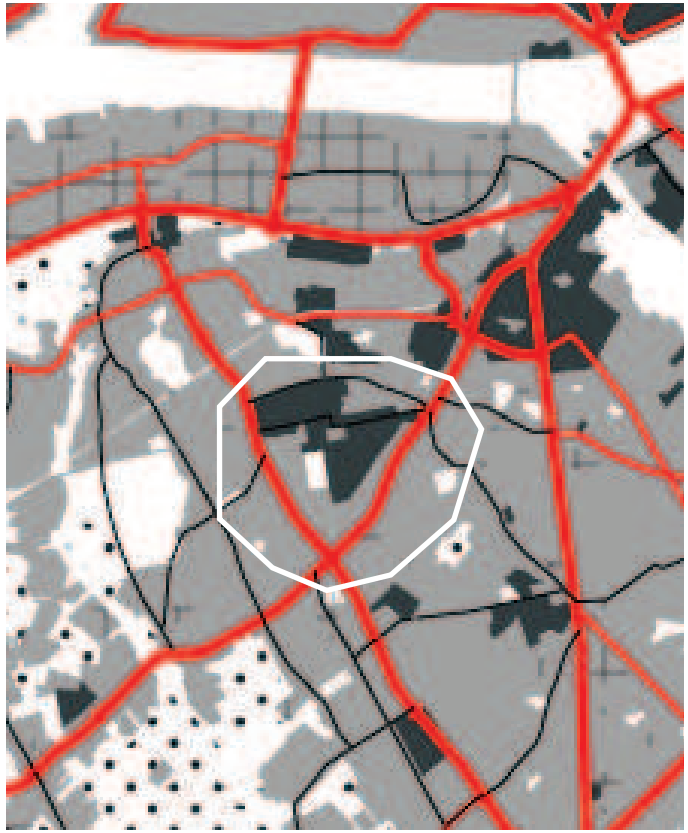
ACCOMPAGNEMENT DE LA VILLE EN MUTATION

Ces parties de la ville sont des espaces qui bougent, en cours de constitution ou plus généralement en mutation. **La fonction structurante des voies principales doit être renforcée au sens où elles tiennent l'espace public dans une forme urbaine en mouvement : pendant des chatiers mais aussi en amont, avant que la vie urbaine ne se mette en place, l'espace public doit être là comme moteur pour irriguer et donner une forme avant même qu'il y en ai réellement une.**

Secteurs îles de Nantes et Pré-Gauchet

BOULEVARD GÉNÉRAL DE GAULLE

Traversant l'Île de Nantes, ce boulevard est un exemple d'une volonté de préfigurer la ville par des espaces publics déjà qualifiés avant même que le projet urbain soit terminé. C'était en partie le propos d'Alexandre Chemetoff pour l'Île de Nantes en général que de dire que l'armature des espaces publics devait être le point de départ sur lequel s'appuiraient l'ensemble des projets. La voie acquiert ici une fonction importante dans des secteurs en latence ou en perpétuel bouleversement. Cela met aussi en évidence la notion d'attente : il faut commencer par les espaces publics car ils ont besoin de temps pour se constituer (les arbres pour pousser mais aussi les espaces en général pour être appropriés, intégrés à la ville et par les habitants) : le boulevard Général de Gaulle est un futur axe structurant ; l'effort a été fait de donner de l'ambition à ces espaces, il faut maintenant attendre qu'ils s'étoffent et prennent vie. Cela montre l'importance des temporalités : un nouvel axe ne peut pas, du jour au lendemain, ressembler à des voies historiques qui sont le résultat de siècles entiers ; mieux vaut parier sur des axes judicieusement choisis et faire preuve de patience plutot que de bacler dans l'urgence des espaces qui deviendront vite périmés car innapropriés et incapables d'évoluer en fonction de l'avenir de la ville.



ARTICULATION DES ESPACES PUBLICS ET DES ESPACES PRIVÉS - LES ZONES RÉSIDENTIELLES

Dans des zones majoritairement résidentielles, **l'enjeu principal est le lien entre les espaces publics des voies principales, les espaces publics locaux et les espaces privés**. À l'échelon des voies principales, il faut travailler l'accroche aux quartiers, trop souvent des microcosmes étanches, isolés de la vie publique.

CHATEAU DE REZÉ - des coeurs d'ilôts à reconnecter

Au sein d'un milieu urbain dense, le quartier est connecté au reste par le passage de la ligne de Tram en son centre (est-ouest). Cependant cet axe, support et irrigation de la vie du quartier (transports, commerces) est encore trop peu connecté au reste des espaces publics du quartier. La voie est seule et isolée, elle traverse le quartier sans aller voir derrière les barres. C'est un enjeu d'articulation des espaces publics à différentes échelles, notamment dans les grands ensembles et les logements collectifs où on a trop souvent tendance à traiter séparément les «voies» de circulation et les «tapis» d'espaces publics au pied des immeubles.

RECONSTRUIRE DE LA HIÉRARCHIE DANS LES ESPACES

Dans le cas spécifique des quartiers de grands ensembles, les espaces en pied d'immeubles sont très vastes, et après quelques décennies de programmes divers et superposés, ces surfaces sont devenues confuses. Les voies de dessertes de parkings bordés de haies, reliant des espaces mal qualifiés dont il est difficile de comprendre le rôle, doivent être reprises et intégrées dans un plan hiérarchisé à l'échelle du quartier.

ÉVITER LES DESSERTES ISOLANTES

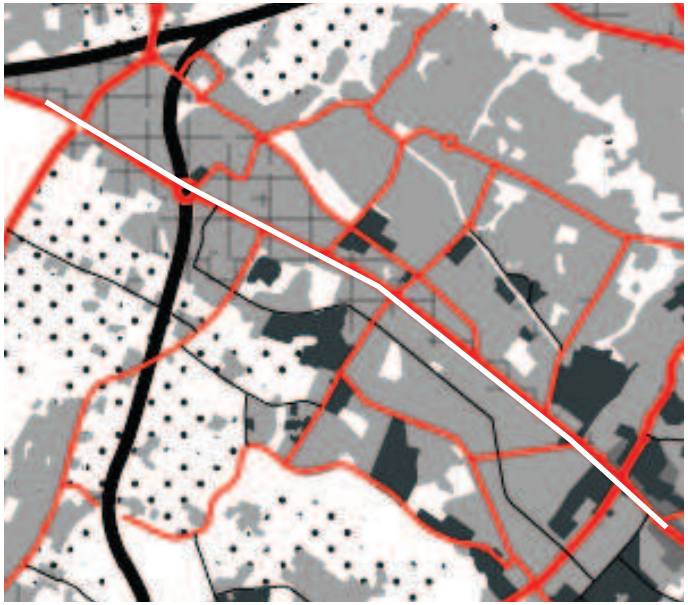
Souvent dans les quartiers de lotissement les voies de desserte sont envisagées comme servitudes des habitations du quartier, excluant la notion d'espace public servant l'intérêt général. Par exemple, les trottoirs sont parfois tellement étroits et coincés derrière les stationnements que le piéton préférera marcher sur la chaussée. Implicitement, l'épaisseur des places de stationnements, en incluant le trottoir, est comprise comme une extension de l'espace privé.
Il faut donc se méfier de la spécialisation de l'espace public, dans ces quartiers, qui devient si adapté à l'usage privé, qu'il perd visuellement son statut d'espace public.

BASSE GOULAINE

Cet exemple illustre un phénomène souvent rencontré, qui est un dessin pensé de manière stylistique sans volonté de confort. En effet, si on regarde simplement le «trottoir», il offre certes un seuil aux parcelles privées, mais il change constamment d'épaisseur pour s'adapter à l'incohérence des différents tracés. L'espace qui résulte de cette rencontre est trop spécialisé.

ENJEU D'APPROPRIATION

Souvent dans les zones peu denses, l'espace public n'offre rien de spécifique que les habitants, ayant chacun leur maison et leur jardin privé, pourraient s'approprier, il faut favoriser la diversité d'usages et éviter le tout stationnement et circulation.

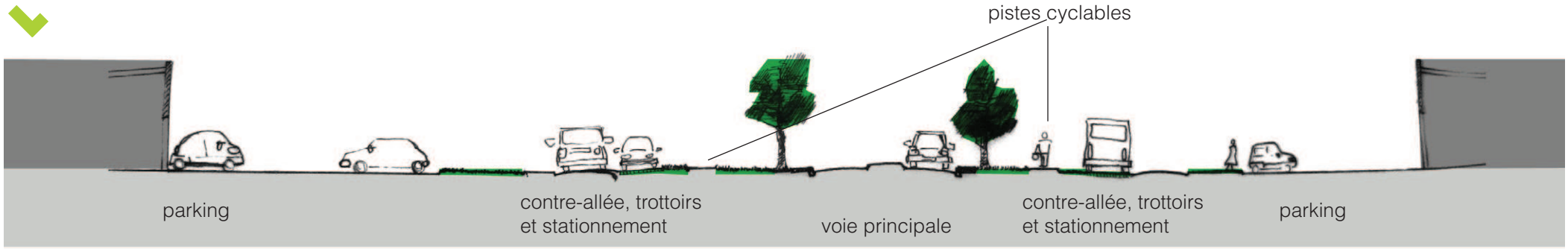


DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS DANS UN CADRE URBAIN MÉDIOCRE ET FRANCHISÉ - LES ZONES COMMERCIALES

Parfois on a à composer avec des abords de route disqualifiés, un cadre bâti médiocre. Dans ce cas, il faut redoubler d'effort sur les espaces publics : la voie principale est dans ces cas-là la seule «forme urbaine» à apporter une certaine cohérence à la ville et au territoire. Spatialement, **dans des gabarits larges et irréguliers, on ne peut plus s'appuyer (comme en tissu plus dense) sur les bords construits de la voie pour lui donner forme : il faut donc avoir recours à un modelage «interne», notamment par le végétal ou des éléments de mobilier, en soulignant les bords de la route ou bien son axe central.**

LA ROUTE DE VANNES - une voie qui se tient seule et structure ses épaisseurs

Dans sa partie commerciale ayant fait l'objet d'un réaménagement, la Route de Vannes est une bonne démonstration : on a réussi à transformer un linéaire commercial en un axe d'espaces publics relativement réussi. Deux choses sont à noter. Premièrement, comme abordé ci-dessus, la voie est structurée par elle-même. Le travail en épaisseur redécoupe la largeur tout en la structurant visuellement avec un travail sur les matériaux, les mobiliers, les nivellements et les effets de séparations et de seuils. Le double alignement, de par son positionnement entre l'espace circulé principal et les espaces de bordure (voies d'accès, parkings, trottoirs et pistes cyclables), réduit la trop grande largeur entre les bâtiments et recrée le volume du «couloir perdu» de la route, dans des proportions proches d'une voie classique de centre ville alors qu'on se situe dans un tissu distendu, bas et espacé. Deuxièmement, le tour de force est d'avoir réussi à créer de vrais espaces publics, en mettant en relation sur une même voie les circulations (automobiles, cyclistes, bus et piétonnes), le stationnement et les accès aux bâtiments commerciaux. Ce schéma, qui est celui qu'on retrouve dans une rue commerçante traditionnelle est d'habitude abandonné en zone commerciale au profit d'un système de voies rapides + bretelles d'accès + lots indépendants de parkings et de boites commerciales. Encore une fois, dans un cadre où la collectivité a finalement peu de marge de maneuvre pour influencer la forme urbaine (implantation et forme du bati), c'est les espaces publics qui restent comme seul levier d'action pour un minimum de qualité.


pistes cyclables
parking
contre-allée, trottoirs
et stationnement
voie principale
contre-allée, trottoirs
et stationnement
parking

225 M²

BANALISATION DES PAYSAGES - LES ZONES D'ACTIVITÉ ET L'IMAGE DU TERRITOIRE

Les zones d'activité sont souvent implantées par systèmes de «patchs», collés sur le territoire ; ici aussi, la collectivité n'a pas vraiment droit de regard sur ces espaces franchisés, et notamment sur les espaces publics intérieurs. Cependant, il reste la possibilité de réfléchir à améliorer le rapport des voies principales à ces éléments urbains. Au-delà des enjeux de raccordement, qui sont essentiellement circulatoires (faire en sorte que ces «zones» soient le moins possible des îlots étanches, inpénétrables et donc créateurs de coupures dans la ville), il y a des enjeux d'image. Souvent en limite ou en entrées de villes, ces zones, pour des raisons fonctionelles poussent souvent aux abords des voies, **créant parfois un véritable couloir masquant le territoire et proposant une image de la ville passablement banalisée et dégradée**. Il faut, si l'on peut, éviter l'agglutinement des constructions le long des voies et ménager le fait que les routes principales en bords de ville sont souvent les premières **ouvertures visuelles sur le territoire**. À défaut, l'enjeu du «façadisme» est un moindre mal : **il faut porter attention aux visages que ces zones tournent vers les voies, et les retravailler, via des réglements (alignements de façades, éviter les pignons aveugles,..) ou alors par le biais des talus et des bords de voies, en plantant intelligemment ou en travaillant le nivellement pour offrir à la voie plus de dégagement, de hauteur ou des points de vues plus variés. Les routes encaissées ou plantées qui font effet «couloir» sont parfois moins pire que les façades médiocres, mais l'idéal est plutot d'arriver à ouvrir la vue et la route sur le trritoire.**

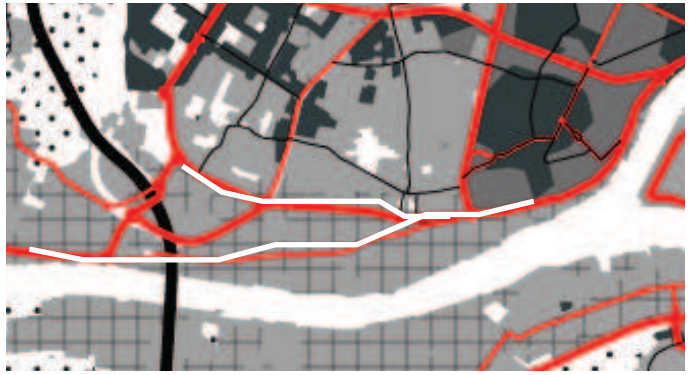
LA DÉPARTEMENTALE À ST HERBLAIN

C'est un exemple difficile mais où il y a du potentiel pour améliorer la situation : en effet le relief et le nivellement de l'axe nord-sud, peuvent offrir un certain nombre de points de vue qui «sortent» l'automobiliste de la nappe batie de la zone d'activité.

clim+

le club house
Restaurant

ZONES INDUSTRIELLES / VOIES PRINCIPALES



UNE HISTOIRE À SE RÉAPPROPRIER - LES ZONES INDUSTRIELLES, DES ESPACES À INVESTIR

Les zones industrielles sont aujourd'hui toutes **en cours de requalification ou en attente**. Elles représente une part de l'histoire du territoire, et notamment de son rapport au fleuve, majoritairement situées sur les rives de loire. Le tissu urbain y est peu dense, composé de grands vides, de grandes emprises parfois fermées, de bâtiments imposants, repères forts dans le paysage urbain, mais aussi de tout un tas de petits entrepots, hangars, garages, jouxtant de larges emprises ferrées. Les axes traversant ces lieux ont aujourd'hui une fonction d'espaces publics passablement réduite de par la faible présence d'habitat, de commerces ou d'activités. Ce qu'il faut garder à l'esprit c'est que ces espaces «en latence» sont des potentiels futurs pour la ville qui se recompose sur elle-même, **il faut donc rester attentif à ce qui se prévoit et, encore une fois, anticiper les mutations de l'urbain par celle de l'espace publics.**

CHANTENAY SUD -

Par exemple, la zone industrielle des berges de Loire nord-ouest et notamment les deux linéaires parallèles à la Loire que sont la séquence Bd de Cardiff-Rue de Chevreul-Bd du Maréchal Joffre et celle (en dessous) du Bd de Chantenay-Rue Jules Launey-Rue des Usines. Ces secteurs seront certaienemnt très différents dans 20-30 ans que ce qu'ils sont aujourd'hui. Un lieu parmi cette zone est la gare de Chantenay : aujourd'hui désuette, peu utilisée, un peu à l'écart du boulevard, elle sera surement un jour, dans le cadre de la revalorisation du transport ferroviaire (notamment entre Nantes et St Nazaire) un pôle local où les articulations entre déplacements (automobile, ferré, bus), espaces publics et échelle locale seront cruciales.

IMBRICATION DES ÉCHELLES : LES BORDS DE LA VILLE

La question fondamentale abordée ici est celle de comment, et où, s'arrête la ville?
Y a t'il une limite claire, empirique décidée par quelque marquage territorial, ou se délite-t-elle progressivement en fonction de la perte de densité bâtie?
C'est un choix autant politique qu'esthétique, mais du point de vue de la qualité, il provoque des conséquences qu'il faut anticiper:

ADAPTER LE NIVEAU D'AMÉNAGEMENT À LA DENSITÉ

La logique impose d'adapter le niveau d'aménagement au niveau d'urbanisation : une route en rase campagne n'a pas besoin de bordures granit mais plutôt de fossés plantés. Il faut parfois se battre pour que ce soit la logique du contexte qui passe avant la logique du budget, mieux vaut mettre les financements là où ils sont nécessaires plutôt que de sur-aménager des espaces qui n'en ont pas besoin.

BORD DE LOIRE QUARTIER MALAKOFF

Ici les aménagements s'espacent et annoncent la fin de la ville.

ÉVITER LES RUPTURES

Il faut éviter les ruptures trop brutales entre les niveaux d'aménagement et gérer les transitions. **Cela vaut à grande échelle pour les entrées de villes ou de quartiers mais aussi dans le détail de comment un trottoir disparait ou comment un alignement s'arrête.**

Commenet s'arrête la bordure? Est-elle vue comme un chasse-roue qui n'est utile qu'au niveau de l'intersection, ou alors comme un témoignage d'un certain niveau d'urbanité?

ANTICIPER

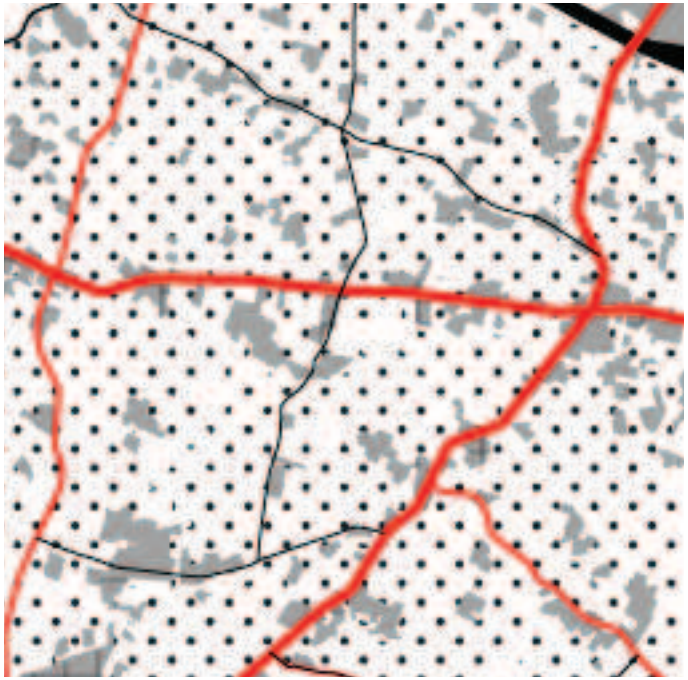
Réfléchir à l'aménagement des limites de la ville implique aussi un enjeu d'anticipation : la ville s'arrête ici aujourd'hui et l'espace public «urbain» avec elle, mais qui sait où elle sera demain?

Quel est le sens du trottoir dans un lieu si excentré, qui ne relie pas de sites dédiés aux piétons? C'est l'attention de l'aménageur à une éventualité, car si parfois un piéton passe, c'est ici le seul pont par dessus l'autoroute.

HYBRIDATION DE VOCABULAIRE

Lieu d'hybridation de l'image de la campagne avec la ville, la voirie doit refléter cette cohabitation sans tendre vers un traitement péri-urbain banalisant.

Bordure granite pour limiter un accotement enherbé? Bel exemple d'hybridation de vocabulaire, qu'on aurait aimé suivi d'une végétation plus campagnarde sur ledit accotement.



LA VOIE TRAVERSÉE DU TERRITOIRE

En milieu rural, les flux piétons sont très faibles voire inexistants, la route devient support exclusif de déplacement automobile. Son aménagement doit donc adopter un vocabulaire routier, plus ou moins évolué selon son statut circulatoire (départementale, nationale, voie rapide). **Le traitement doit se simplifier au maximum : la route n'est plus un objet en soi, elle est support de traversée du territoire et de projection vers les paysages alentours**. **Il est donc important de prendre en compte le paysage à grande échelle pour travailler le rythme visuel et spatial du ruban routier : points de vues sur le lointain, relation au relief, masses boisées ou horizons cultivés, éléments bâtis remarquables,etc**.

Campagne nantaise, dialogue des routes avec le lointain ; se pose la question de comment aménager le premier plan?

LES MODES DOUX ENTRE DÉPLACEMENT ET PROMENADE

La continuité du mailage des cheminements doux pose question. **Leur tracé (par où ils passent) et leur aménagement dépendent de leur fonction : support de déplacements (pour se rendre d'une ville à l'autre ou aller jusqu'au premier arrêt de tram) ou de promenade?** Il faut se demander si les liaisons douces doivent, hors agglomération, systématiquement reprendre le tracé des voies principales (ce qui est logique dans un objectif de déplacement pour aller au plus vite) ou au contraire emprunter des itinéraires détournés, voies de desserte ou même chemins ruraux, pour profiter du paysage tout en supprimant la nuisance de la circulation. Dans l'idéal les deux sont nécessaires car ils ne remplissent pas le même office et se complètent.
Les voies cyclables de déplacement, jointes aux voies routières principales, doivent être traitées avec des impératifs de sécurité : isolées sur des pistes autonomes, elles doivent être bien signalisées et fonctionelles.

Le traitement de ces voies doit être adapté pour rendre plus confortable l'usage des modes doux ; prévoir par exemple un ourlet végétal, un dénivellement et des revêtements poreux.

CONCENTRER LES EFFORTS

L'aménagement n'est donc plus une recherche de continuité le long d'un axe. Au contraire, la voie devient une sorte de fil qui se déploie discrètement sur le territoire, ponctuée de croisements ou de traversées de bourgs ou de hameaux. **Pour la majeure partie de la voie doit être adopté un aménagement et une gestion minimums, tandis que les efforts doivent se concentrer sur les points d'accroches, comme les perles du collier.**

CONTOURNER OU TRAVERSER?

Impossible de trancher à priori car cela dépend des cas. Certains hameaux ou lieux ont tout interêt à rester à l'écart des voies principales supports d'une circulation importante ; tandis que dans d'autres cas, le lieu traversé comme la voie gagnent réciproquement à se croiser et à s'infléchir.

S'INSPIRER DES FORMES EXISTANTES

- S'inspirer des formes existantes : chemins vicinaux, chemins ruraux, parcellaire agricole, pratiques observables pour les haies champêtres, essences spontanées.

-**Rejeter toute vélléité de vocabulaire urbain**; trottoirs, caniveaux, mobillier urbain, etc.

-**Préserver les bandes enherbées.**

LEPELLERIN, RUEDELACHÂTAIGNERAIE.

Cette route a un traitement totalement adapté à son contexte ; son étroitesse oblige à ralentir pour croiser un autre véhicule, et la récolte des eaux est faite par un simple fossé. La qualité du paysage est principalement fournie par le domaine privé et ses plantations. Les réseaux aériens dans un espace comme celui-ci participent au paysage rural contemporain et des travaux d'enfouissement feraient perdre cette authenticité.

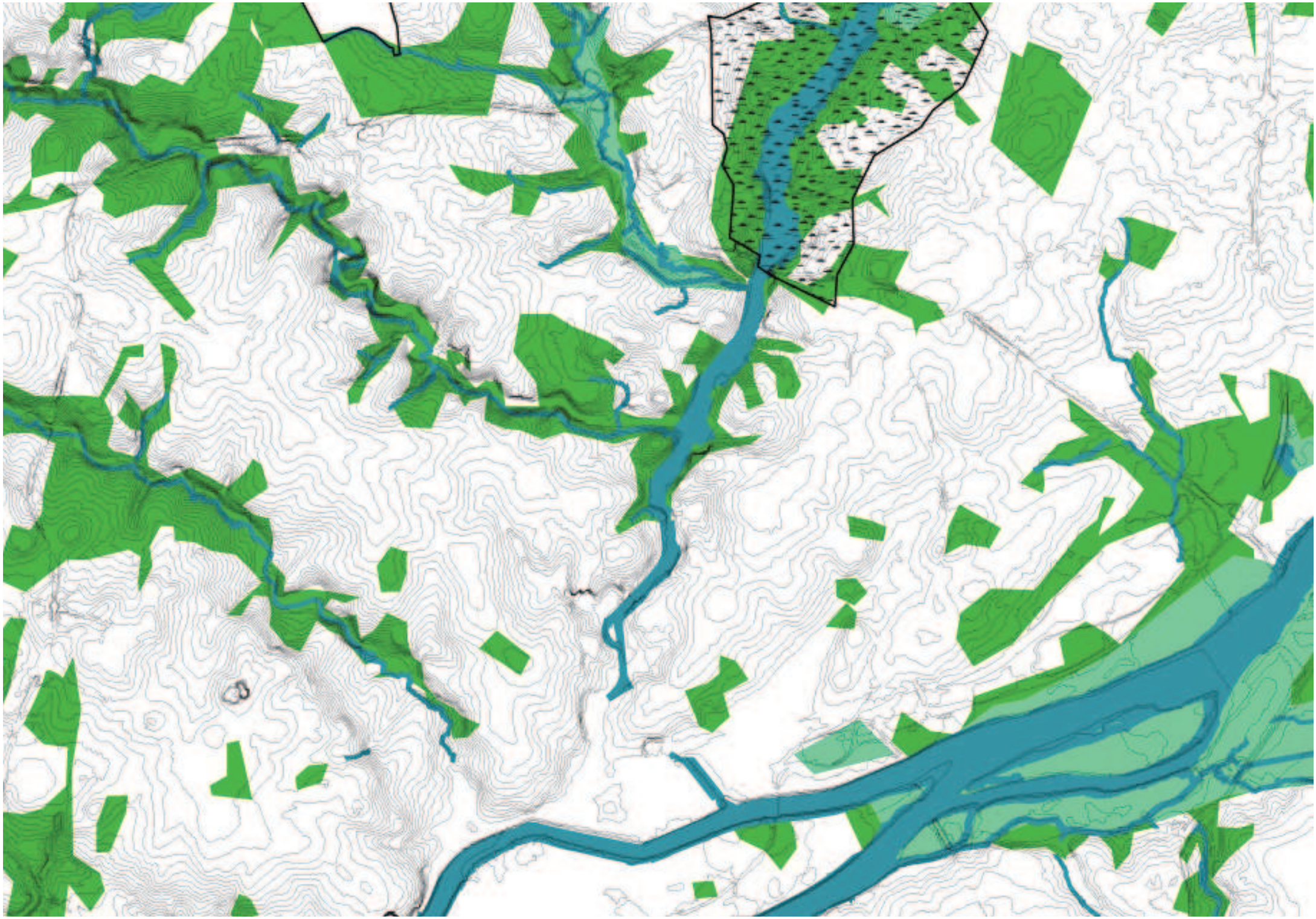
LA TRAME VERTE ET BLEUE

1- Description de la trame verte et bleue

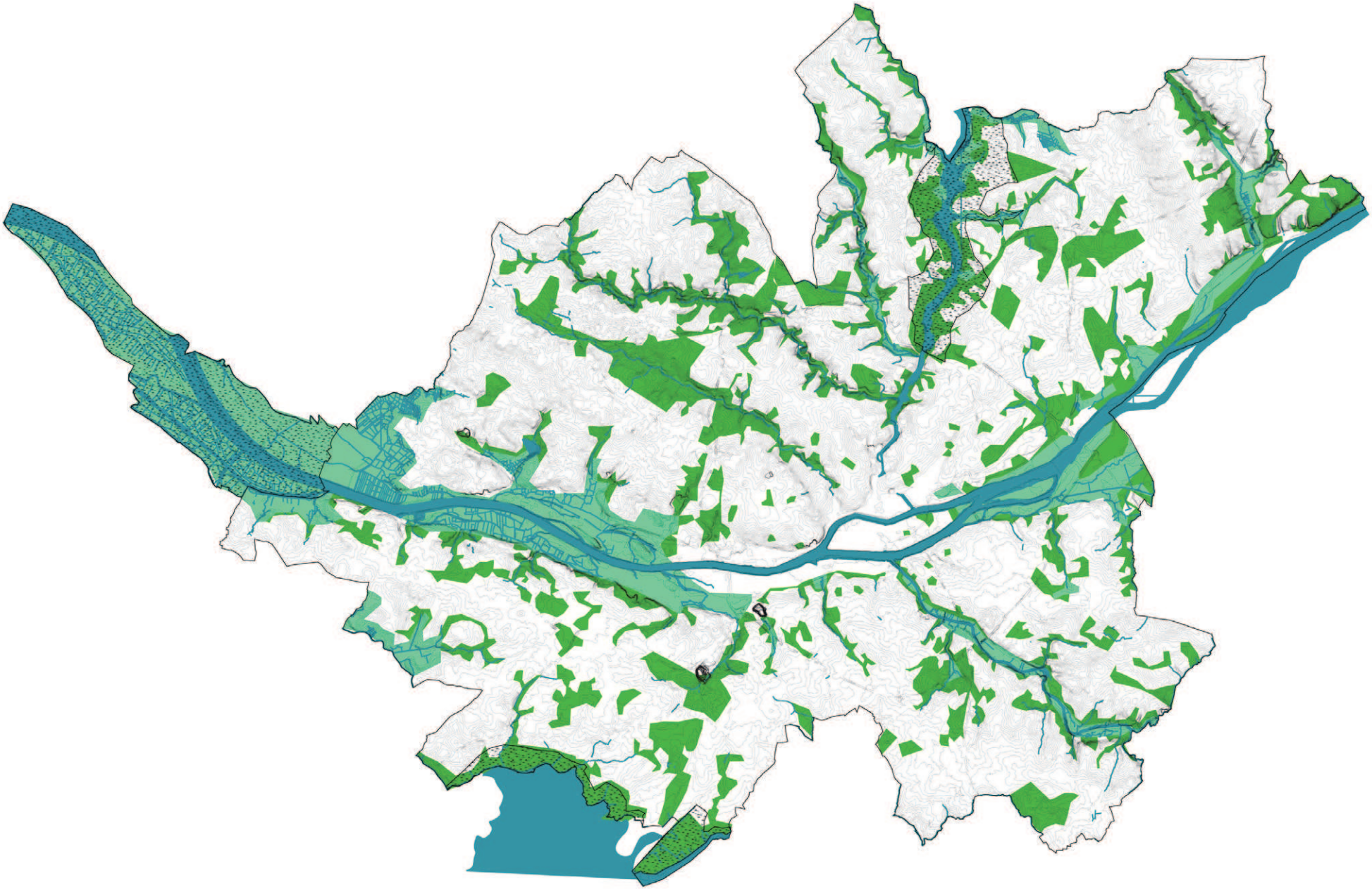
2- Trame verte et bleue // voies principales A et B

3- Trame verte et bleue // voies de diffusion et de desserte

4- Détail des enjeux contextualisés

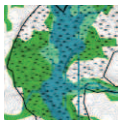


1. DESCRIPTION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE



DÉFINITIONS GÉNÉRALES

La Trame verte et bleue est **un ensemble de continuités écologiques**, composées de réservoirs de biodiversité, de corridors écologiques et de cours d'eau et canaux, ceux-ci pouvant jouer le rôle de réservoirs de biodiversité et/ou de corridors.
Les réservoirs de biodiversité sont des habitats où les individus peuvent réaliser tout ou partie de leur cycle de vie. Les corridors sont des voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient ces réservoirs de biodiversité.
La trame bleue se rapporte aux milieux aquatiques et humides, et la trame verte aux milieux terrestres.



sites classés

trame verte
boisements + espaces verts + friches

trame bleue
hydro + zones humides

relief

UN SENS PAYSAGER : le cadre de vie en ville

Historiquement, la notion de trame verte prend naissance avec les travaux d'embellissement des grandes villes du 19ème et les réflexions sur des systèmes de parcs à l'échelle urbaine. Ceux-ci proposent un système de parcs hiérarchisés selon leur échelle et leur fonction : grande réserve et paysage, parc suburbain, parc urbain, petit parc et jardin de quartier, aire de récréation, jardin d'enfants, avenue promenade. (1)
Cette approche s'intéresse donc au cadre de vie des habitants ainsi que le fonctionnement de la ville.

UN SENS ISSU DE L'ÉCOLOGIE DU PAYSAGE

Pour l'écologue, la trame verte et bleue représente **une fonctionnalité écologique** (le maintien d'un tissu vivant favorisant la reproduction, le repos, le nourriture, le déplacement des populations animales et végétales). (2)
Le premier principe est que les individus, et les communautés d'individus d'une espèce ou de plusieurs espèces ont besoin à un moment ou l'autre de leur vie et de leur évolution de se déplacer pour accéder à leurs ressources, et qu'elles sont elles-mêmes souvent des ressources pour d'autres espèces ou pour l'écosystème.
Ainsi les échelles et le degré de connectivité des paysages conditionnent la richesse de la biodiversité, que ce soit la faune, la flore, les champignons, microorganismes et les communautés que ces espèces forment au sein des écosystèmes, agro-écosystèmes ou systèmes urbains.

Or une homogénéisation des milieux et du vivant a été induite par la population humaine dès la fin de la Préhistoire. D'autre part, il est également admis que les implantations et activités humaines ont réduit drastiquement la connectivité du maillage écologique entre les milieux.

UN PRINCIPE D'ACTION D'ABORD TOURNÉ VERS LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

C'est donc dans l'optique de combattre cette érosion de la biodiversité qu'a été adopté le système de Trame Verte et Bleue **dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.** Des mesures de préservation et de restauration de milieux et corridors écologiques sont menées, avec une volonté de mesurer les retombées positives sur la biodiversité, une cartographie des différents écosystèmes permet de rendre compte de leur étendue et variété.

En continuité de ces démarches il paraît donc important de considérer les enjeux de la traduction de la trame verte et bleue au contact de la ville et formuler les manières d'aménager en accord avec ces préoccupations.

(1). Grandes villes et système de parcs
Jean-Claude Nicolas Forestier

(2). *Jérôme CHAMPRES, Certu*
Article paru dans la revue Techni-Cités n°170 daté du 23 mai 2009, pp. 21-23.

LA TRAME VERTE ET BLEUE À NANTES MÉTROPOLE

La métropole nantaise compte 47 ruisseaux, 250 km de rives, quatre zones classées Natura 2000, 15 500 ha d'espaces naturels dont 9 500 de zones humides, 15 000 ha d'espaces agricoles.

UNE TRAME VERTE SURTOUT ASSOCIÉE AUX COURS D'EAU

À l'échelle de Nantes Métropole, on constate que **la trame verte et bleue s'articule autour de la structure des cours d'eau ramifiés autour de la Loire**. La trame verte est très souvent associée à un vallon ou à un cours d'eau, de sorte que **trame verte et trame bleue sont généralement indissociable**s et doivent être considérées en même temps.

UN GRAND PÔLE URBAIN QUI ENSERRE UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE MAJEUR

Le système quasi-estuarien de la Loire à la hauteur de l'agglomération nantaise, la quantité de cours d'eau qu'elle a englobé font du lieu de la jonction entre la ville et l'eau un corridor écologique majeur enserré par la ville. Il convient dans tout travail d'aménagement de prendre en compte la place et le recul nécessaire à rétribuer à l'eau et aux milieux naturels humides pour restaurer les fonctions et continuités écologiques du fleuve et ses affluents, car ceux-ci ont une place centrale au sein de la métropole et devraient constituer **à la fois un contrepoint au milieu urbain et d'autre part l'ossature paysagère et écologique** autour de laquelle la métropole pourra se développer dans une logique de l'après-Kyoto.

UN MILIEU HUMIDE SPÉCIFIQUE RECONNU

Les zones humides constituent un maillon essentiel du cycle de l'eau. Elles régulent les échanges entre les cours d'eau et la mer et constituent un habitat spécifique. Trois milieux sont considérés comme habitats prioritaires à préserver : les tourbières à sphaigne, les communautés fluviales à Angelica heterocarpa et les forêts-galeries de saules blancs.

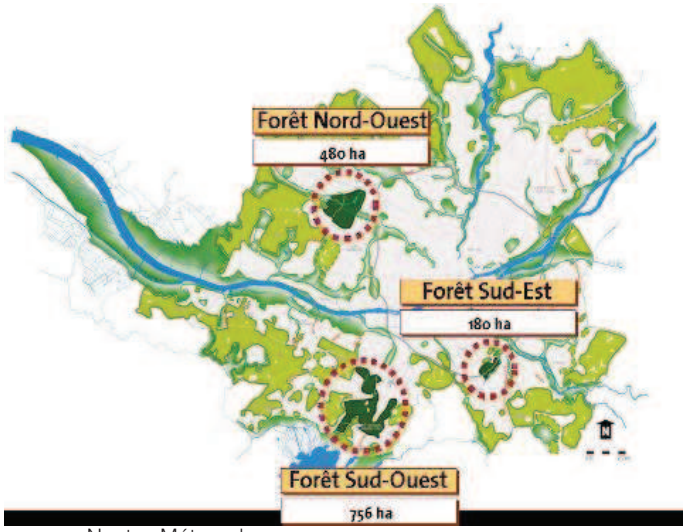
UN SYSTÈME DE BOCAGE À PRÉSERVER

L'agriculture est en voie de déprise constituant de nombreuses friches.
Face à la déprise agricole, l'extension urbaine et le déplacement des activités maraîchères, le système bocager historique est remis en question. Du point de vue de la trame verte et bleue il est considéré comme corridor écologique à préserver et reconnecter au maillage des coulées vertes et corridors existants.

UN RÉSEAU DE FORÊTS PÉRIURBAINES NAISSANT

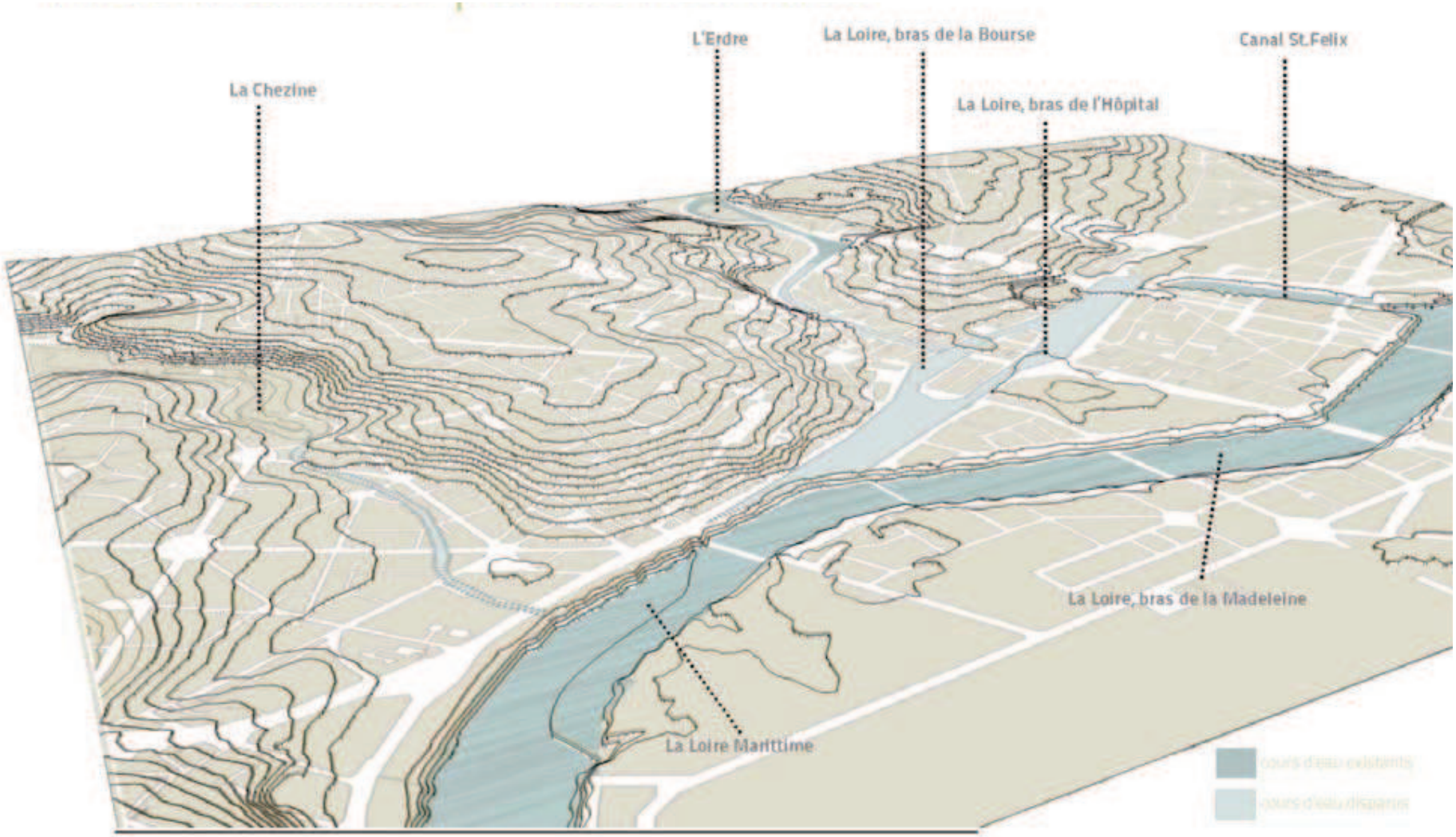
La prise de conscience du déficit en boisement a amené la création de trois périmètres de développement forestier en zone péri-urbaine.
Elle capitalise sur la dynamique de déprise agricole et récupère les espaces enfrichés pour former les espaces forestiers qui se développeront sur le moyen terme.

LES 3 FORÊTS PÉRIURBAINES



source : Nantes Métropole

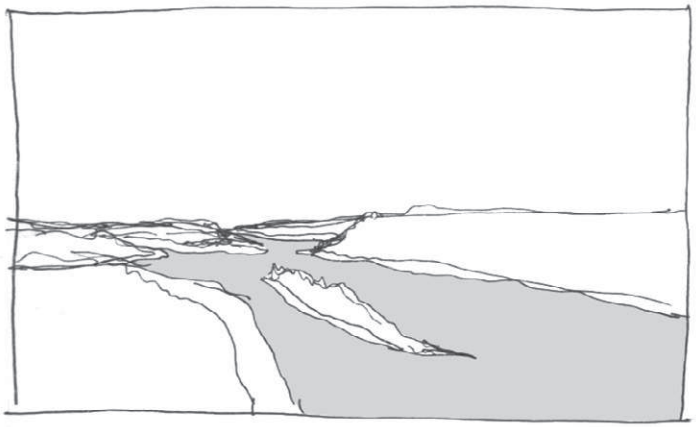
L'EAU, UN ÉLÉMENT FONDATEUR DE LA VILLE, MAÎTRISÉ PAR LES HOMMES



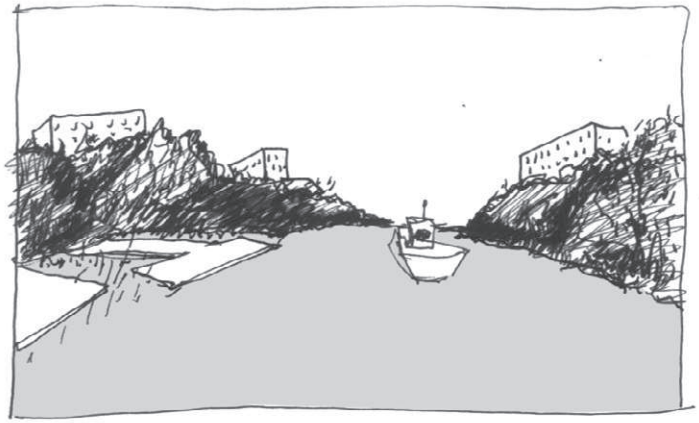
source : Nantes Métropole

LA TRAME BLEUE : LA LOIRE ET SES AFFLUENTS, ZONES INONDABLES ET MARAIS

Les prés-marais, une identité forte du système agricole ligérien.



Les affluents de la Loire sont les principaux couloirs de respiration dans le tissu urbain.



Trentemoult, la mise en scène de l'eau comme source de loisirs (bateaux de plaisance, bac reliant les deux rives, quai commerçant fréquenté)

La mise en valeur de la Loire comme colonne vertébrale du paysage régional et urbain.

Pré-marais et bords de Loire

Promenade encaissée le long de la Chézine

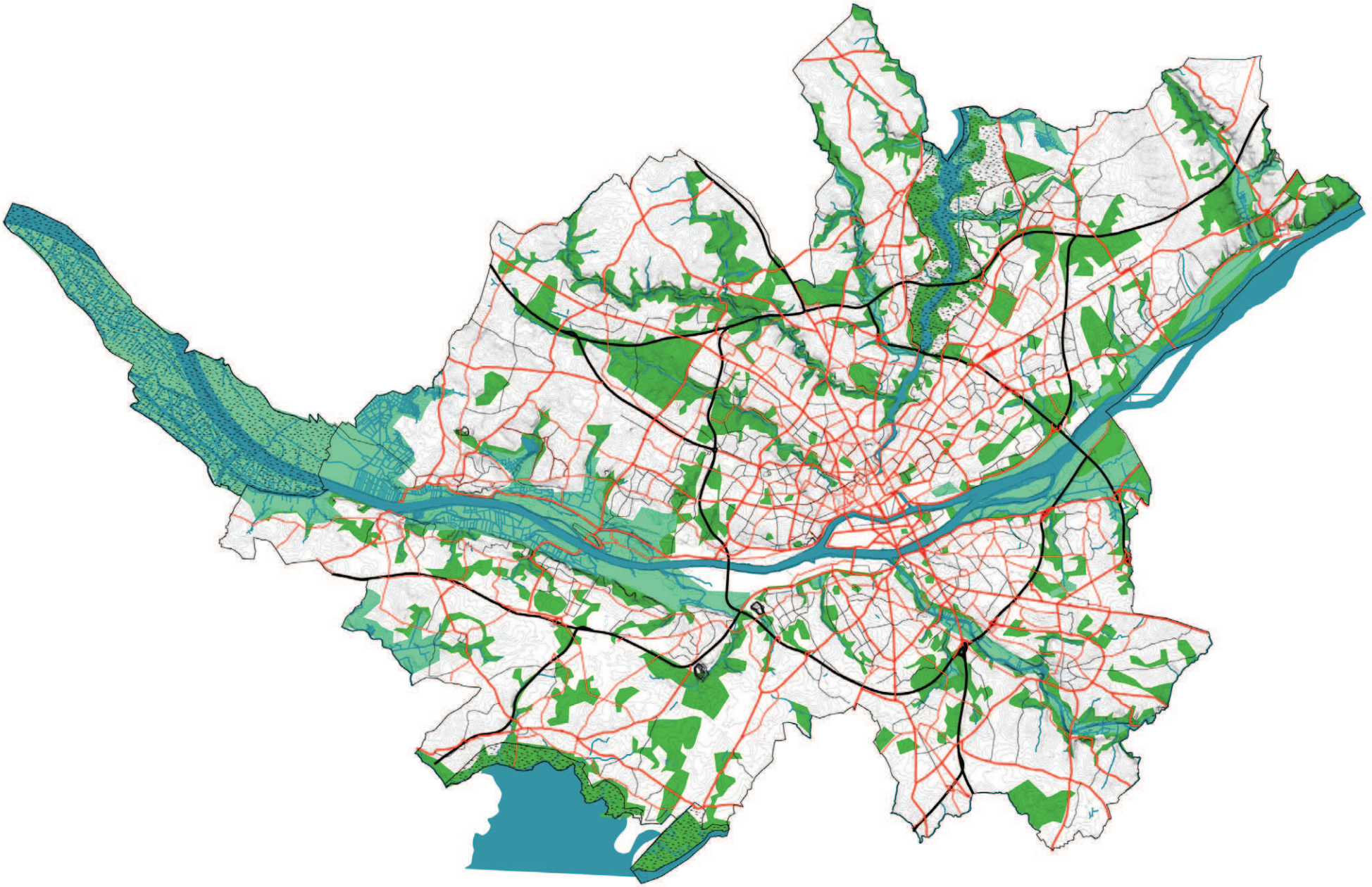
Les zones vertes sont souvent une bande de boisement plus ou moins aménagée qui accompagne les cours d'eau. Leur dimension varie mais elles restent comprimées par le développement urbain qui les cerne ou les cache en fond de parcelle, avec des accès très ponctuels.

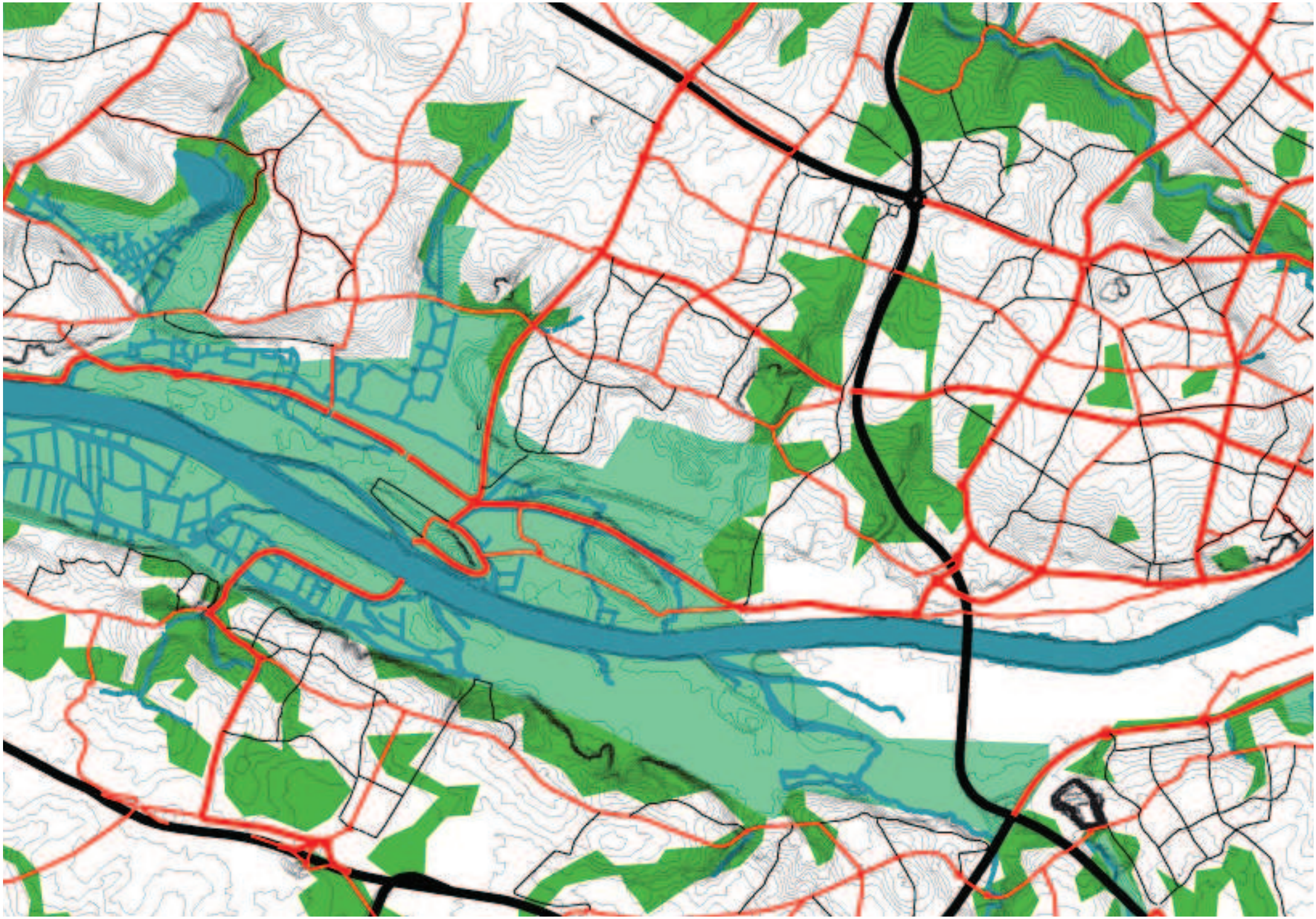
Les alignements en ville comme lieu de support à la biodiversité

Parc de Procé

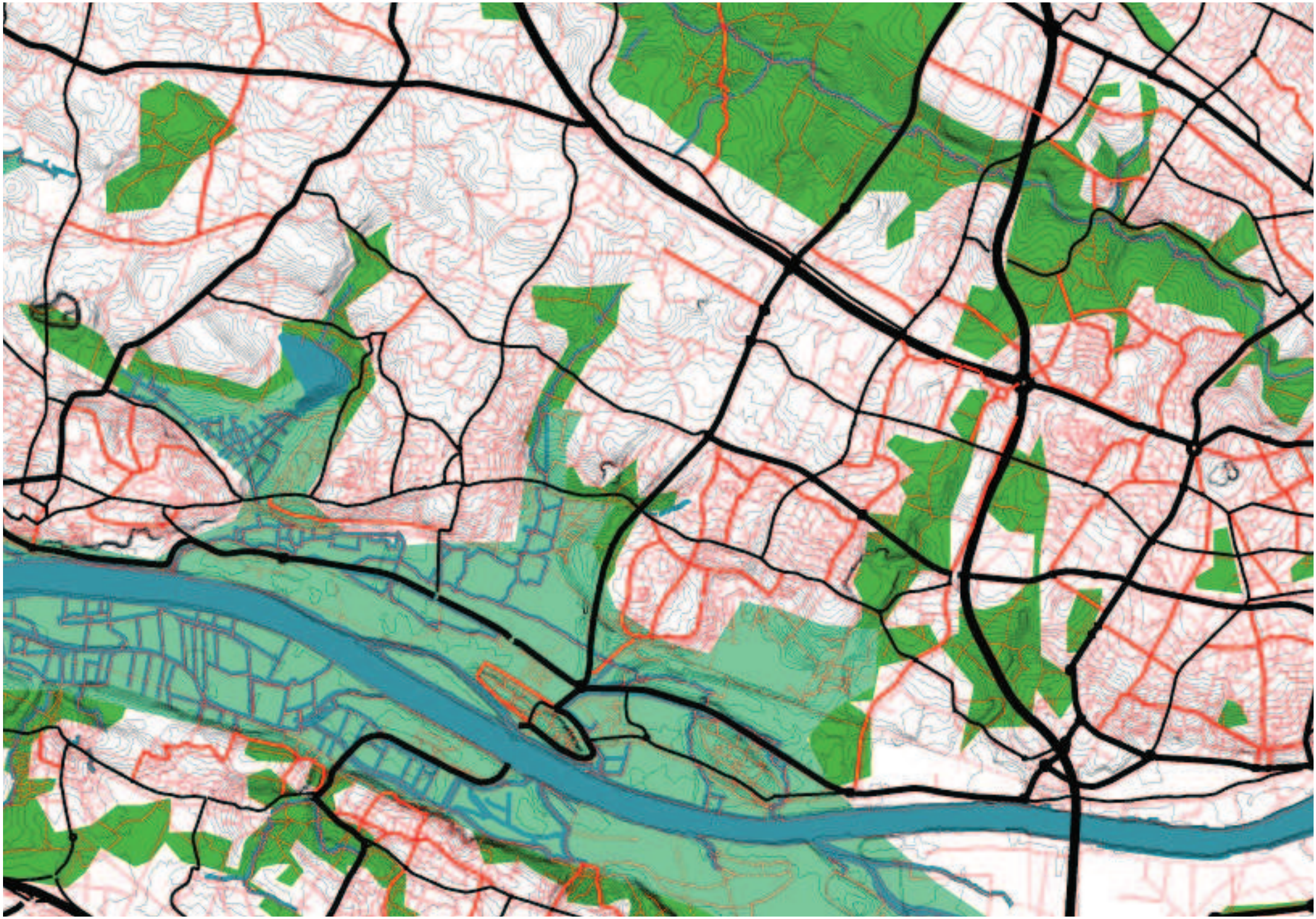
Butte Sainte-Anne

2. TRAME VERTE ET BLEUE // VOIES PRINCIPALES A ET B





3. TRAME VERTE ET BLEUE // VOIES DE DIFFUSION ET DE DESSERTE



4. DÉTAIL DES ENJEUX CONTEXTUALISÉS

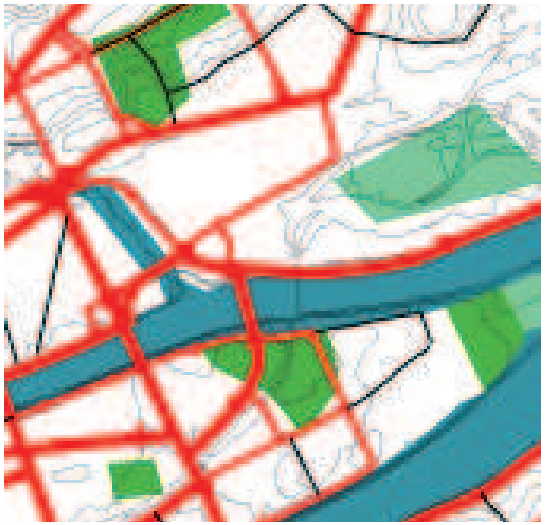
ABORDS DES COURS D'EAU / VOIES PRINCIPALES

LA ROUTE EST UNE PARTIE DE LA RIVE

Pour être en mesure d'aménager correctement en contact avec l'eau, il faut considérer le ruban routier comme élément à part entière de la rive, et non une forme qui vient se juxtaposer à côté du fil de l'eau.

L'INTERSTICE ENTRE L'EAU ET LA ROUTE COMME LIEU DE PROMENADE ET POINTS DE VUE PRIVILÉGIÉS POUR TOUS

La route est un outil qui peut redonner l'accès à l'eau pour la ville. Par son biais, les cours et plans d'eau apportent une respiration au tissu urbain, par l'ouverture et la lumière qu'ils procurent. Pour ce faire, il faut utiliser et modeler l'espace entre l'eau et la route pour le rendre praticable.



berges Malakoff

AUGMENTER L'ÉTENDUE ET LA RICHESSE DE LA SURFACE DE RENCONTRE

Il s'agit de donner suffisamment de recul et de variété entre la route et l'eau pour pouvoir rendre les bords praticables et conviviaux, afin que tous les usagers puissent bénéficier de cette aménité.

PARKING MARCHÉ À INDRE

L'exemple du parking-marché d'Indre montre un travail fin de transition entre la route et le bord de l'eau. L'espace laissé entre le parking et la promenade au bord de l'eau, ainsi que l'attention à la perméabilité visuelle depuis la route donne à chaque usager la pleine appréciation du paysage du bord de l'eau.

PONT DU CENS À NANTES

Quand la route principale coupe le très fin cours d'eau du Cens, l'élément naturel passe complètement inaperçu car la zone de contact est très réduite. À moins de racheter le foncier pour permettre de travailler une épaisseur convenable autour du cours d'eau, le traitement du ruban routier ne pourra résoudre la disparition du cours d'eau.
Il pourra être intéressant cependant de chercher à limiter l'effet trop canalisé de la rivière, qui dégrade l'image du cours d'eau.

PENSER L'ESPACE DE LA VOIRIE À L'EAU COMME UNE TRANSITION

La praticabilité de la berge est un élément déterminant, un chemin de terre battue sera impraticable car boueux suite aux pluies, et incompatible à la fréquentation en milieu urbain. Un chemin de terre qui jouxte une route en enrobé donnera une sensation de qualité faible, où la place du promeneur n'a pas été pensée. Le sentiment de praticabilité et de propreté de l'espace primeront sur le caractère formel, informel ou naturel de l'aménagement dans la perception de la convivialité des lieux. L'accent peut être mis sur la capacité à permettre au public d'approcher l'eau au plus possible, d'être en mesure de la toucher.

QUAIS DU RHÔNE À LYON

Les quais bas ont été requalifiés pour pouvoir être support de promenade conviviale et de contact avec l'eau, l'alternance des revêtements marque une séparation des usages et permet de les pacifier en les ordonnant sans les contraindre.
L'effet de transition est annoncée telle que plus la vitesse des usagers est faible, plus ceux-ci sont proches de l'eau.

PROMENADE SUR L'ERDRE À NANTES

Quand l'espace de dégagement entre la voirie et l'eau semble trop faible, que le niveau d'eau fluctue beaucoup, il peut être intéressant d'utiliser des solutions techniques s'éloignant formellement du quai pour se rapprocher du ponton flottant.

BOULEVARD DES PAS PERDUS À SAINT-SÉBASTIEN SUR LOIRE

Ici la transition entre le tissu urbain (visible sur la photo de gauche) et le bord de l'eau (sur la photo de droite, observer l'épaisseur arborée de saules et aulnes qui poussent sur la berge) s'opère par l'épaisseur de promenade allouée aux piétons et cyclistes. Cette promenade est suffisamment large. Le revêtement en stabilisé, à la fois confortable et, associé aux plates-bandes de graminées, montre la transition d'une ambiance routière (le bitume de la chaussée) à l'espace plus naturel de la berge.

ACCROÎTRE LA PRÉSENCE DE L'EAU

Éviter le stationnement linéaire qui bloque le regard et transforme la berge en lieu de stationnement continu. Concevoir le stationnement comme des poches ou segments discontinus.
Si l'accès à l'eau se fait par points d'entrée ponctuels balisés, ceux-ci devront être dégagés et visibles, soignés.

QUAI ÉMILE PARAF À COUËRON

L'épaisseur de la bande enherbée plantée et entretenue permet de libérer le ruban circulatoire et d'ouvrir le champ de vision.
Aux virages, l'utilisation du végétal (plantations d'arbres, haies soulignant la courbe) permet de mieux rendre lisible l'inflexion de la route plutôt que d'avoir recours au mobilier routier.

L'EAU, UNE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE TOUT AUTANT QU'UNE CONTINUITÉ PAYSAGÈRE

L'eau et les berges sont des supports essentiels de la biodiversité. Mais pas seulement. En milieu urbain, le réseau hydrographique constitue un élément fondateur du paysage de Nantes Métropole, le réaménagement progressif des berges doit tendre dans le long terme à rendre praticable et continu l'ensemble de ce réseau pour envisager à long terme que la trame de l'eau soit une véritable colonne vertébrale qui structure et permet de découvrir la ville.

QUAI DE L'ÉCHOUAGE À REZÉ
Le bord de l'eau devrait être le plus praticable possible et former une continuité promenade la moins entravée possible. L'eau n'est pas un obstacle stérile mais le point focal de la métropole à toute échelle.

TOUJOURS METTRE EN AVANT LA PRÉSENCE DE L'EAU

La route permet de découvrir les paysages, il s'agit de ménager les percées et les vues de telle sorte de valoriser le paysage proche et lointain.
Profiter des situations de surplomb et digues pour proposer des points de vue plus ouverts.

CHEMIN DE LA MARTINIÈRE À LE PELLERIN
Le passage sur une digue permet ici de voir légèrement au dessus de la végétation rivulaire et permet d'apprécier la présence de la Loire en arrière plan.

DIMINUER L'IMPACT DE LA ROUTE ET DU VOCABULAIRE ROUTIER

Limiter l'impact de la route sur les milieux ainsi que la consommation d'espace générée par sa création. Utiliser la mise en forme du terrain (réhaussement de la route, fossé de séparation) et la végétation spontanée plutôt que le vocabulaire routier (glissières, panneaux, signalisation) pour délimiter et guider le ruban circulatoire.

RUE DU CHATEAU QUI GUETTE
SAINT-JEAN DE BOISEAU
Le petit ruisseau qui passe au coeur du tissu urbain ne dispose pas d'une épaisseur de berge suffisante et mérite un traitement plus qualitatif pour exprimer une particularité à valoriser pour cette rue.

ACCROÎTRE LA PRÉSENCE DE L'EAU DEPUIS LE RUBAN ROUTIER

Éviter le stationnement linéaire qui bloque le regard et transforme la berge en lieu de stationnement continu. Concevoir le stationnement comme des poches ou segments discontinus.
Si l'accès à l'eau se fait par points d'entrée ponctuels balisés, ceux-ci devront être dégagés et visibles, soignés.

QUAI DE LA JONELIÈRE À NANTES
Ici le stationnement réduit la vue sur l'eau depuis la route et réduit la qualité de l'espace le long de la berge. Il serait certainement intéressant de basculer le stationnement sur l'accotement gauche.

PRENDRE EN COMPTE LES STRUCTURES EN PLACE

Les structures hydrauliques ou agricoles peuvent être support d'inspiration pour aménager.
Des manières de traiter la route en bordure d'eau sont déjà mises en oeuvre, elles garantissent la place pour chaque usager, une lisibilité des éléments paysagers ainsi qu'une structure remarquable procurant qualité et ombrage de la promenade.

RUE DE LA TEIGNOUSE - LE PELLERIN
Le long du canal de la Martinière, une digue artificielle plantée et entretenue se mêle à la végétation spontanée de sol frais pour créer un paysage identitaire.

PRÉSERVER L'ÉCOSYSTÈME DE LA RIVE

L'épaisseur accordée aux berges naturelles et leur préservation accroissent le potentiel d'accueil de la biodiversité. Il faut également ménager la place pour la végétation de s'installer spontanément.

TRAITEMENT DE LA ZONE DE MARNAGE

C'est l'extension de la route quand celle-ci suit le cours d'eau.
Les cours d'eau sont soumis à une variation importante de leur niveau (marées dues à la proximité de l'océan, précipitations) qui constitue sur les berges une zone de marnage importante entre l'eau et les rives praticables. La qualité du traitement, naturel, minéral, maçonné, boueux, etc. de cette zone tampon influe directement sur la perception du cours d'eau et suscite ou non l'envie de s'approprier l'espace de la berge, s'y attarder, se promener, profiter de la vue.

Cet espace spécifique de la berge forme un lieu privilégié pour l'expression de la biodiversité, son traitement varié permettra d'une part de soutenir la capacité écologique en milieu urbain, d'autre part de proposer un paysage plus riche.

ÎLES FORGET - SAINT-SÉBASTIEN SUR LOIRE
L'épaisseur de la berge, où la végétaion spontanée s'exprime devient un support pour la biodiversité. La passerelle permet d'illustrer la nécessité de penser et limiter la circulation faunistique le long de la berge, et ainsi limiter les ruptures des corridors écologiques.

LE CAS DE LA LOIRE EN HYPERCENTRE

UNE PRATIQUE HISTORIQUE DE COMBLEMENT DES BRAS MORTS

Nantes s'est construite en drainant d'anciens bras morts de la Loire, ou en canalisant et couvrant certains cours d'eau en centre-ville.
Pour compenser la perte en identité suite à l'effacement des cours d'eau, la stratégie récemment adoptée est de s'inspirer du site pour proposer des aménagements qui puisent leur imaginaire dans l'histoire des lieux.
Ainsi, on cherche à évoquer le chemin de l'eau, matérialiser les anciens bords, utiliser la générosité de l'espace pour proposer une promenade, des usages possibles.

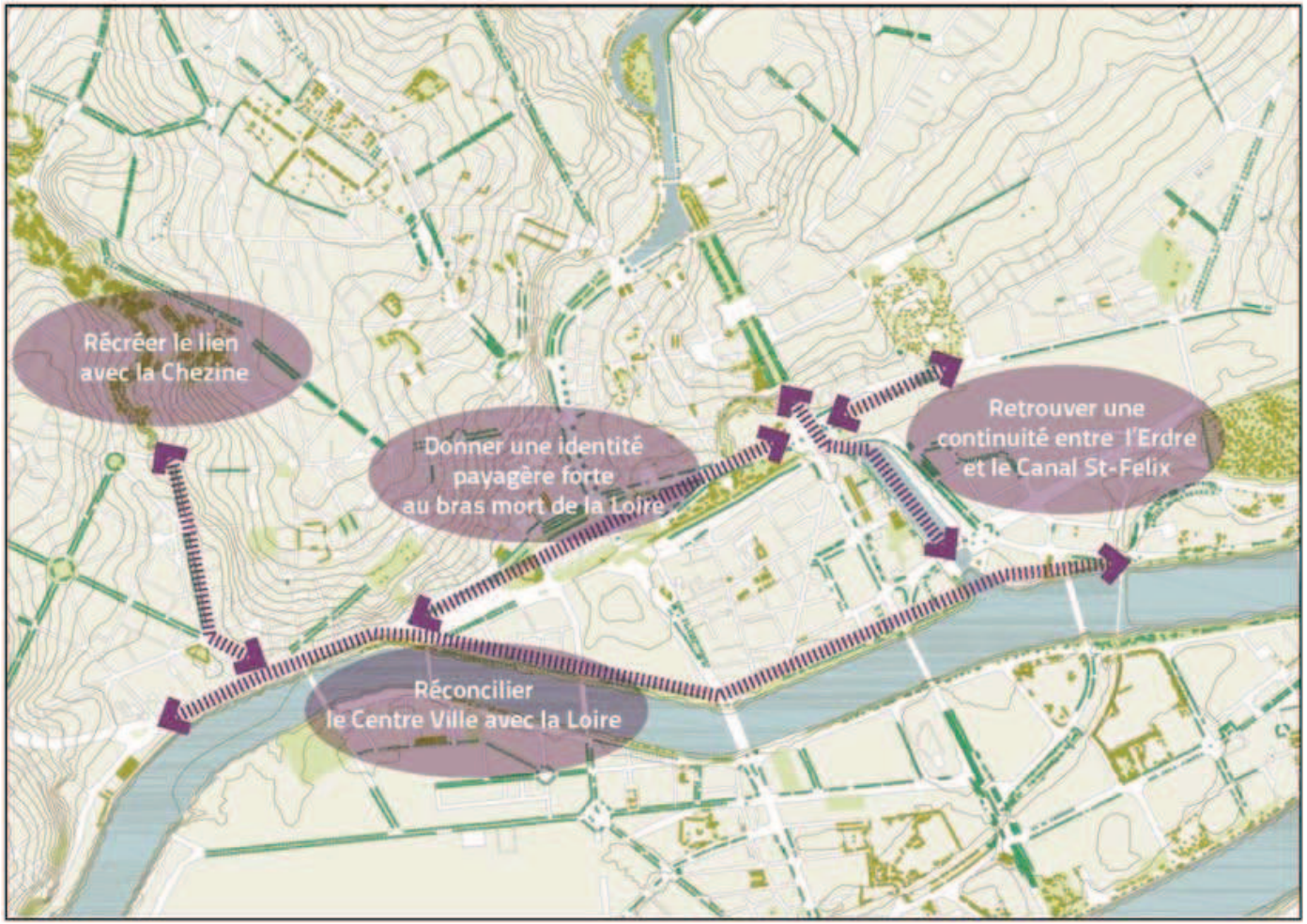
LA TRAME VERTE ET BLEUE POUR RELIER LES DIFFÉRENTES PARTIES DU CENTRE-VILLE

Une piste avancée aujourd'hui comme projet global est de concevoir la trame verte et bleue en centre-ville comme prisme d'action qui permette de relier les différentes parties du centre-ville entre elles ainsi qu'avec la Loire et ses affluents (voir schéma ci-contre).
Une série de questions est posée. Quel rôle pour la Petite Hollande ? Comment recoudre les abords du Pont Lu ? Comment améliorer la coupure de la voie ferrée ? Comment réconcilier le centre-ville avec la Loire ? Comment retrouver les traces de la Chézine ?

Cette approche induit donc une plus grande place donnée aux éléments naturels. D'abord une plus grande place devra être faite pour que la ville puisse augmenter sa zone de contact avec la Loire, d'autre part la connexion à l'eau ne se suffira pas d'être considérée uniquement sur la portion des berges mais devra être pensée comme élément terminal d'un système qui vient se mailler avec la trame verte urbaine (voir page de droite).

La trame verte et bleue comme structure du centre-ville

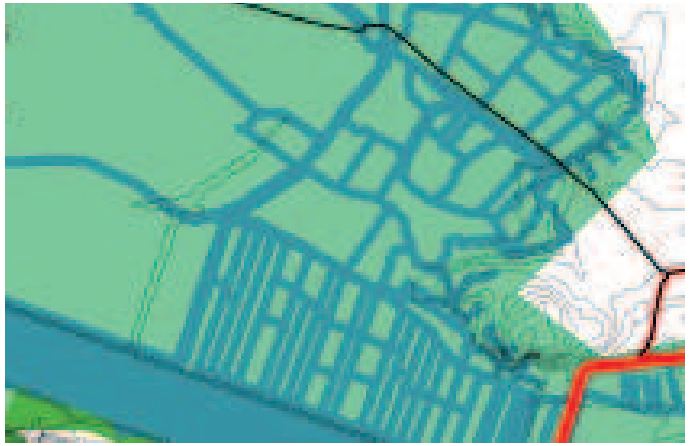
source : Nantes Métropole



Augmenter le niveau d'urbanité au contact de la Loire tout en respectant son aspect naturel

Comment retrouver le contact avec la Loire

source : Nantes Métropole



ROUTE DU LAC - SAINT-AIGNAN GRAND LIEU

ROUTE DU MARAIS - COUËRON

PRENDRE EN COMPTE LES STRUCTURES EN PLACE

Les structures hydrauliques ou agricoles peuvent être support d'inspiration pour aménager.
Des manières de traiter la route sont à réexploiter.
Voir les exemples en haut à droite.

LA RECHERCHE DE LA SIMPLICITÉ

Ces espaces particuliers se rencontrent surtout dans le tissu rural et sont la plupart du temps traversés par des voies de desserte. Le ruban routier devrait être le plus fin possible afin d'avoir l'impact le plus faible possible sur les milieux qu'il traverse. Le nivellement devrait se tenir au strict minimum, pour donner le sentiment que l'on roule sur une digue, séparée des terres inondables traversées.
L'accompagnement végétal de la voirie doit être pensé pour permettre la lecture du paysage. S'inspirer de la végétation spontanée pour ménager des cadrages ou empêcher très ponctuellement les vis-à-vis. *Voir l'exemple ci-contre.*

D17 - SAINT-HERBLAIN

Cette situation est assez rare.

Il s'agit alors de traiter les abords comme les voies de desserte. Le traitement des accotements doit raconter le milieu naturel sur lequel la ville s'est installée. Le vocabulaire lié à la gestion de l'eau (noues, végétation rivulaire généreuse, mares temporaires, digues, hautes herbes de milieu humide…) peut être employé pour accompagner un aménagement urbain qui ne peut être le même que dans l'hypercentre très imperméable.

RUE JEAN-JACQUES AUDUBON COUËRON

D358 - INDRE

LES BOISEMENTS ET ESPACES ARBORÉS

Les boisements sont à considérer comme faisant partie d'un réseau plus vaste d'espaces arborés, support et expression de la biodiversité, reliés entre eux par la trame des alignements, poches boisées, friches et jardins privés.

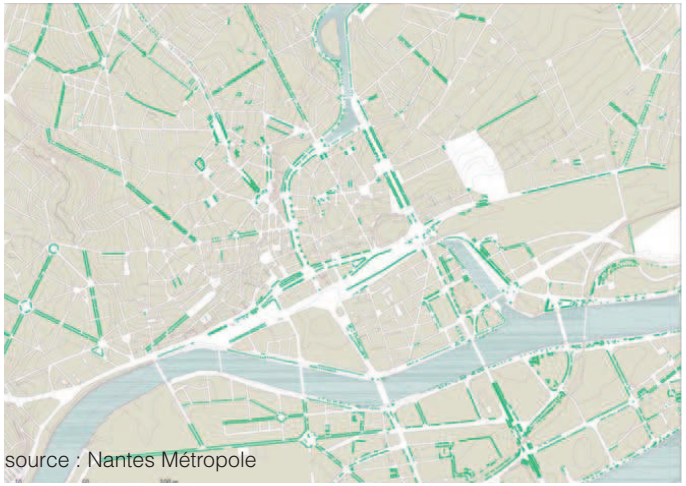
PONT SUR LE PARC DE PROCÉ À NANTES
Une continuité est formée par la connexion de la végétation du parc avec l'alignement de la rue.

Ici l'alignement s'interrompt et montre la difficulté de traiter les continuités en ville au vu des contraintes et des gabarits très restreints.

Les pièces végétales à Nantes : concevoir les espaces verts de la ville comme supports possibles de la biodiversité induit de les regarder comme éléments du réseau global de la nature en ville.

source : Nantes Métropole

Les alignements comme continuités écologiques en milieu urbain



source : Nantes Métropole

BOISEMENT ET ESPACES ARBORÉS / VOIES PRINCIPALES

Le boisement n'est pas qu'un plein sur lequel l'aménagement vient buter et qui n'est perçu que par son bord, mais la qualité du traitement de cette lisière fait une grande différence dans sa perception.

LIMITER LE STATIONNEMENT

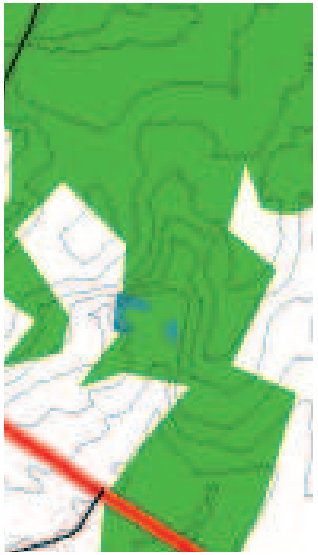
Les lisières deviennent souvent des lieux de stationnement, il faut donc les prévoir, et trouver des solutions qui ne coupent pas la vue sur le boisement. On peut par exemple envisager des poches de stationnement plutôt que des bandes.

UTILISER LES CIRCULATIONS DOUCES COMME OUTIL POUR DÉCLOISONNER LE BOISEMENT

Chemins pédestres et pistes cyclables qui longent la voie: on peut envisager des cheminements soit dans la lisière, soit en bordure de lisière, ce qui produit des effets différents. Décoller les pistes cyclables et les cheminements piétons de la voie carrossable est également un moyen de décloisonner la lisière, sortir de l'image du front boisé pour proposer une meilleure perméabilité des boisements.

RUE DES ONCHÈRES
SAINT-SÉBASTIEN SUR LOIRE
L'espace accordé aux modes doux est encore trop étroit, l'exiguïté est accentuée par la bande plantée et le taillis dense.

ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION
SAINT-JEAN DE BOISEAU
Ici le cheminement piéton se transforme en sentier de randonnée, et utilise l'épaisseur de la lisière pour se distancier de la route.



PRÉSERVER L'AMBIANCE BOISÉE

Souvent l'ambiance boisée est diminuée par la prégnance du ruban routier et du traitement des bords. En effet, une trop grande séparation entre la masse boisée et les véhicules donne la sensation que la route «coupe» dans la forêt. Il ne faut pas que les accotements soient trop systématiquement entretenus. Le cadre végétal est dégradé, et le surcoût d'entretien inutile.

RUE DU LANDAS - SAINT-JEAN DE BOISEAU
Ici le volume perçu de la voie est trop large pour que l'on ressente l'ambiance boisée. L'entretien intensif des accotements est flagrant.

UTILISER L'AMBIANCE BOISÉE POUR APPORTER UNE VARIATION DE PAYSAGE DANS LE TISSU URBAIN

RUE DE BEAUVOIR - BOUGUENAIS
La plantation d'arbres au centre du rond-point répond à la masse boisée qui le cerne et renforce la rupture du lieu avec l'ambiance urbaine.

L'AMBIANCE BOISÉE ET LA SIMPLICITÉ DES VOIES DE DESSERTE COMME MODÈLE

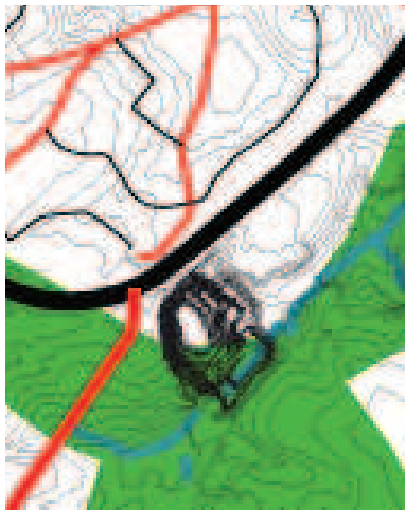
Ici, l'ambiance boisée est due à la proximité du végétal avec la route, réduite à sa plus simple expression. Cette qualité d'ombrage de l'espace, avec la lumière perçant au milieu des frondaisons, est ce qui fait la spécificité des paysages forestiers traversés par les routes.
Il s'agit de les prendre comme repères visuels pour les autres situations.

RUE DE BETHLEEM
SAINT-JEAN DE BOISEAU

D58 À LE PELLERIN

RELIEFS ET LIEUX DE POINT DE VUE / VOIES PRINCIPALES

Les éminences qui permettent d'englober d'un regard de vastes portions de territoires demandent un traitement particulier. Le lieu du panorama lui même peut se contenter d'un aménagement léger, voir épuré à l'extrême; le visiteur s'y déplace pour voir au loin, non pour admirer le dallage à ses pieds. Dans cette optique, le traitement des abords des voies peut s'épurer à l'extrême pour permettre aux regards d'embrasser l'étendue la plus large..
Les «points de vue» remarquables peuvent avoir un traitement spécifique identitaire ou se simplifier à l'extrême en fonction de leur fréquentation, ces choix restant du domaine de l'orientation de projet.



TRAVAILLER LES POINTS DE VUES ET L'ACCROCHE PHYSIQUE

Le passage des voies principales sur des éminences sont l'équivalent du passage d'un col en montagne, le seuil entre deux morceaux de paysages. Aussi l'accompagnement de la voie doit se penser d'abord en fonction de ces vues : maitriser le mobilier signalétique et la végétation des talus, et planter les arbres comme cadrages des panoramas qui s'offrent aux regards.

RUE CHATEAUBRIAND À CARQUEFOU
Le mobilier urbain nuit vraiment à la lecture du relief à l'arrière plan, et l'abondance de marquage n'aide pas à se situer dans le territoire.

BOULEVARD RENÉ COTY À NANTES
La vue sur l'île de Nantes et son patrimoine industriel devrait être prise en compte dans les opérations d'aménagement afin de dégager les perspectives.

NE PAS OBSTRUER LE POINT DE VUE

Offrir au regard la plus grande vue possible sur des espaces naturels.
Concerter un entretien qui ne soit pas trop connoté espaces verts : faucher au lieu de tondre.

BOULEVARD BELLEVUE À LA MONTAGNE
La principale qualité est le point de vue exceptionnel offert depuis cette route, traitée de manière très minimale. Mais la haie de charme referme le champ de vision au profit du sentiment de sécurité.

PREPARER L'EXPERIENCE

Du point de vue des accès, une préparation du visiteur à la vue exceptionnelle qu'il va voir est nécessaire : pas question par exemple de mettre le stationnement contre le panorama, ou très proche, ce qui développerait alors une impression de paysage bradé, qui n'a pas priorité sur la question du fonctionnel.

AVENUE DE LUSANCAY À NANTES
Cette rue devrait d'arrêter plus tôt pour préparer le lieu de point de vue et laisser place au belvédère.

LES SECTEURS PATRIMONIAUX ET LES ÉLÉMENTS IDENTITAIRES

1- Description des secteurs patrimoniaux et des éléments identitaires

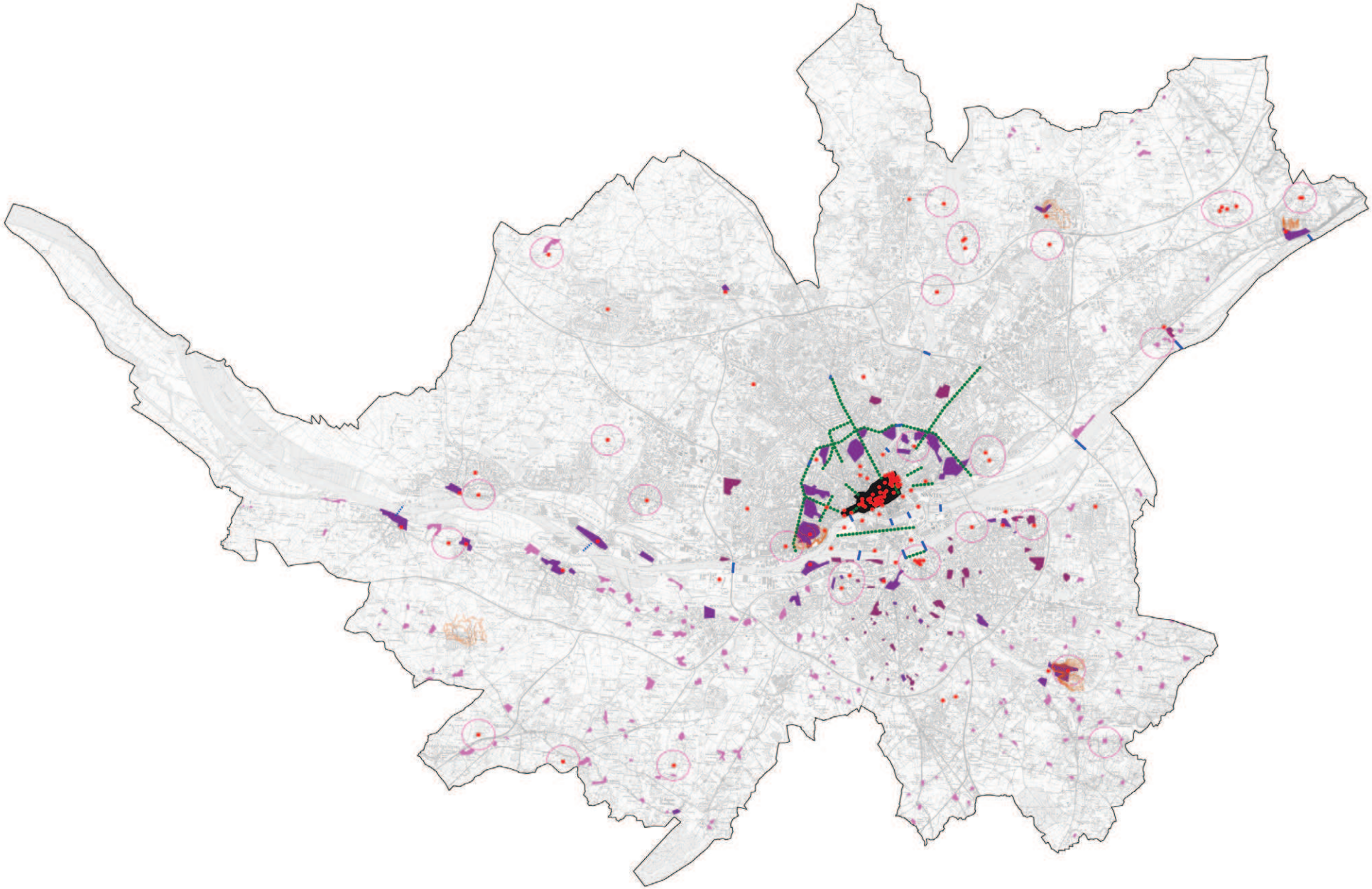
2- Secteurs patrimoniaux et éléments identitaires // voies principales A et B

3- Secteurs patrimoniaux et éléments identitaires // voies de diffusion et de desserte

4- Détail des enjeux contextualisés

ST-HERBLAIN
NANTES
LA MONTAGNE
LOIRE
BOUGUENAIS

1. DESCRIPTION DES SECTEURS PATRIMONIAUX ET DES ÉLÉMENTS IDENTITAIRES



SECTEURS PATRIMONIAUX

PSMV (patrimoine de sauvegarde et de mise en valeur)

UAp

UBp

UCp

Périmètre 500 m monuments historiques

ÉLÉMENTS IDENTITAIRES

Franchissements (ponts et bacs)

Alignements structurants

Eléments remarquables
(monuments historiques, arbres remarquables, clochers, grands ensembles, tours, bâtiments historiques notables, bâtiments modernes notables, objets industriels, pièces urbaines (places, façades, cours...)

La prise en compte des secteurs patrimoniaux et des éléments identitaires du territoire permet de **varier le traitement des voies selon des critères symboliques**. Souvent ces entités patrimoniales sont ancrées très profondément dans l'identité des territoires, et il faut comprendre leurs particularités pour travailler leurs alentours convenablement.
Nous présenterons ici des enjeux assez généraux sur les secteurs patrimoniaux et les éléments identitaires que sont les buttes, les franchissements, certains alignements d'arbres structurants, et des éléments remarquables plus ponctuels. Les préconisations qui sont données doivent être réinterprétées au cas par cas pour chaque projet d'aménagement.

PSMV noyau historique

La zone PSMV de Nantes métropole englobe une multitude d'éléments patrimoniaux dans un tissu historique dense et homogène.
Les espaces publics des zones patrimonialisées sont souvent envisagés comme les environs ou les servitudes de bâtiments qui constitueraient l'essence du patrimoine. Or d'un point de vue du paysage, tout fonctionne ensemble, et mettre le mauvais revêtement au pied d'une façade est aussi grave que d'endommager la façade elle même. Le regard n'a pas un cadrage fixe qui exclut les abords, il englobe tout, ce qui signifie qu'un élément de patrimoine déteint sur tous ses environs et inversement.
Cette notion d'unité va même plus loin, puisque pour le visiteur, la qualité du parking qui lui aura permis d'accéder au site sera déterminante dans l'appréciation qu'il se fera de son expérience.
Il faut donc penser les espaces proches des éléments patrimoniaux non seulement en cohérence avec le vocabulaire d'aménagement à l'échelle du regard, mais aussi avec l'usage.

Secteurs UAp

Les secteurs UAp sont des centralités périphériques de Nantes ou les centres d'autres agglomérations de la métropole, formées par un tissu urbain dense et bas, sillonnées de voies étroites et le plus souvent bordées par des principales A ou B. Leur tissu urbain est constitué et identitaire, dans le sens où les constructions sont homogènes en terme de dimensions et de style architectural.

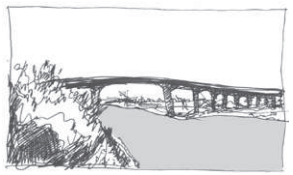
Secteurs UBp

Extrait PLU: «La zone UB est une zone mixte à dominante habitat située en périphérie. Elle couvre le tissu pavillonnaire et les petits collectifs. Des activités peuvent libérer des potentialités de constructions importantes.
Elle comprend le secteur UBp, dont le caractère patrimonial est reconnu, il recouvre des tissus déjà fortement constitués qu'il convient de préserver.»
Du point de vue du paysages, ces secteurs se définissent par leur dimension pittoresque, une uniformité de coloris, et une multitude de constructions d'orientation et de forme différente, modestes ou bourgeoise, réunies par un espace public minimaliste de desserte.

Secteurs UCp

Extrait du PLU: «La zone UC est une zone excentrée qui couvre les hameaux et dont l'extension et la densification sont limitées.»

Franchissements



Les franchissements sont, historiquement parlant, une des raisons d'être de la ville de Nantes, ils expriment un des principaux rapports que l'agglomération a toujours entretenu avec la Loire et ses affluents, que le pont traversé soit centenaire ou contemporain. Il faut envisager les abords des franchissements et leurs tabliers comme des lieux de haute qualité paysagère et historique. Celà implique notamment de ne pas envisager les piétons comme des usagers de la traversée, mais comme des promeneurs, des observateurs curieux du front de Loire. La qualité, le niveau de définition des zones de traversée sont donc plus proches de celles de l'hypercentre que d'un échangeur d'autoroute.
Les ponts peuvent être envisagés de deux manières en terme de cohérence urbaine; comme lieux à part entière, ou comme lien, éléments d'unification entre les voies des deux rives. Les deux points de vue sont défendables et donc les traitements des franchissements et de leurs accroches peuvent aussi bien tenter d'unifier les deux rives que de s'en distinguer; ce sont des choix de projet.

Alignements structurants

Comprendre que les alignements d'arbres ne sont pas que des lignes d'éléments protégés, mais qu'ils fonctionnent comme un tout qui produit ombrage, abri, rythme, variations saisonnières. Ce tout est plus important que la somme des éléments individuels qui le composent. Ainsi en acceptant de ne laisser qu'un arbre sur deux si les sujets d'un vieil alignement sont trop serrés, et donc mis en difficulté, on aura augmenté sa qualité, on ne l'aura pas divisée par deux. Les essences qui composent les alignements doivent être repensées en fonction de la variation des abords, du volume d'espace disponible, pas en tant que lignes de troncs, mais volumes de ramures.

ELÉMENTS REMARQUABLES

Chaque élément qualifié de remarquable ou identitaire, **mérite un traitement de ses abords immédiat, qui varie par rapport au traitement standard des espaces publics de la zone dans laquelle il se situe**. Celà peut prendre la forme d'un socle, d'un écrin végétal, d'une dilatation de l'espace public, de matériaux et de calepinages particuliers, etc.

L'espace doit également être pensé en terme de visibilité, de scénographie diurne et nocturne.
En ce qui concerne le petit patrimoine, qui n'est pas toujours référencé (mur pittoresque, calvaire, fontaine, portail, etc.), un traitement spécifique n'est pas forcément nécessaire, on peut prendre simplement la peine de le préserver, et de ne pas le dissimuler accidentellement.

EXEMPLE D'ÉLÉMENTS REMARQUABLES:

Historiques

Parc de Procé
Place Mellinet
Hermitage
Bassin Ceineray
Place Viarme
Ile Feydeau
Cours des 50 otages
Cours Saint- Pierre
Cathédrales et églises
Château des Ducs de Bretagne
Quai de la Fosse

La problématique paysagère souvent rencontrée est la juxtaposition plus ou moins élégante des structures de la ville contemporaine avec un patrimoine intemporel. Cela peut se régler par l'épaisseur, de la zone de frottement, notamment.
Pour l'exemple illustré ici, du Château des Ducs de Bretagne, on voit bien cette difficulté ; le cours John Kennedy, qui est compris comme longeant la facade principale, accueille beaucoup de servitudes de transports. Il aurait besoin d'un travail sur l'épaisseur (et notamment la densité de celle-ci) entre la facade et les voies. La cohérence en matière de teinte de matériaux est ici assez bien pensée.

Industriels

Grue titan
Grue jaune
Béghin Say
LU
Ile de Nantes
La Manu
Port à bois
Château d'eau de Couëron
Tour à plomb
Sillon de Bretagne
Bellevue

Le patrimoine industriel s'accompagne d'une image de désuétude à prendre en considération. L'enjeu paradoxal de ces éléments est de les réactiver, de les rédynamiser sans gommer cette image.

La grue titan présentée ici est un rappel du passé industriel de l'île de Nantes, elle est passée du statut d'outil à celui de sculpture à la mémoire de cette époque. La réponse proposée ici a été de ne pas proposer un nouvel aménagement, mais de détourner ce qui était déjà en place pour en révéler la valeur au même titre que la grue.

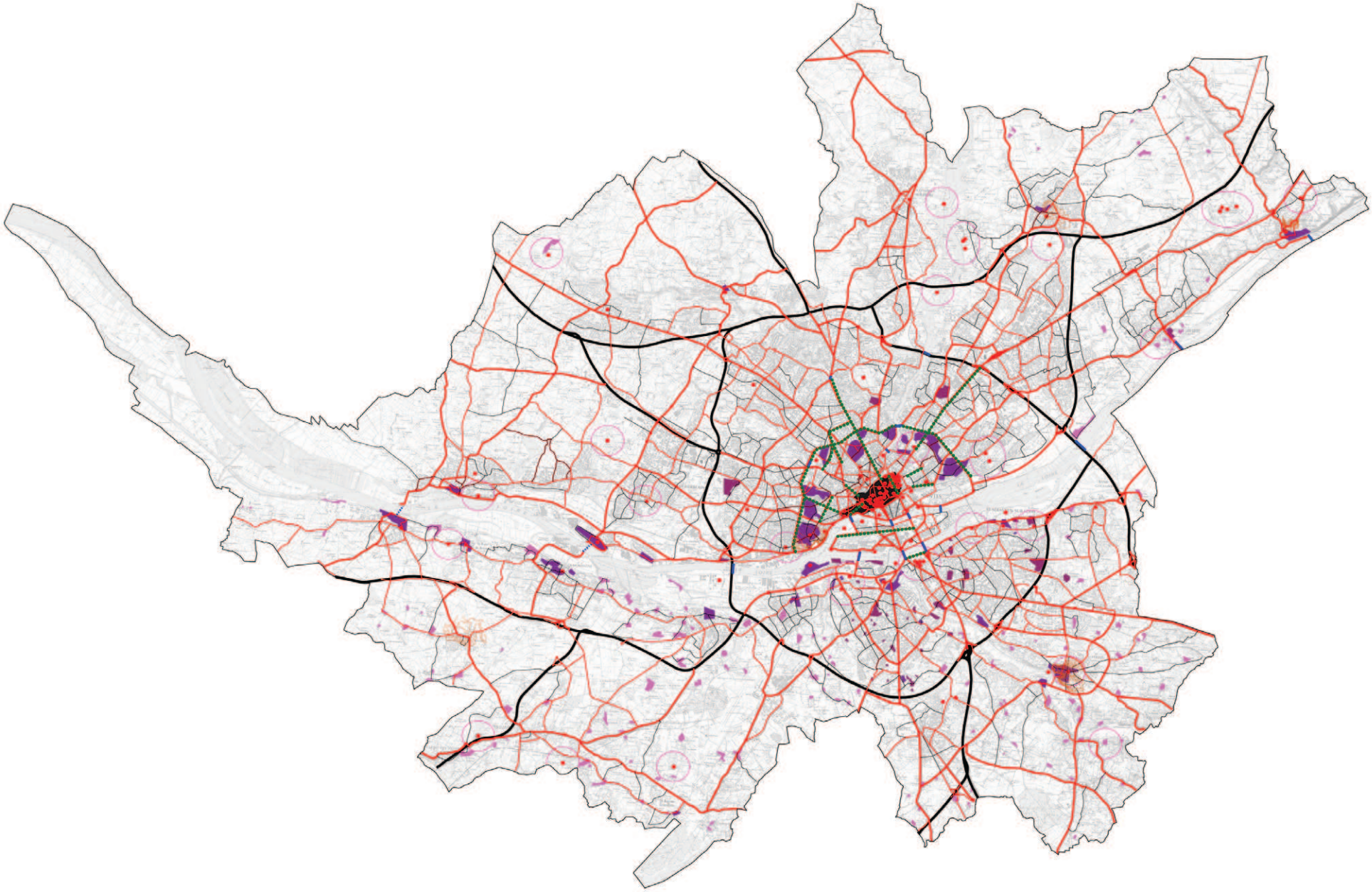
Eléments remarquables du XX° et XXI° siècle

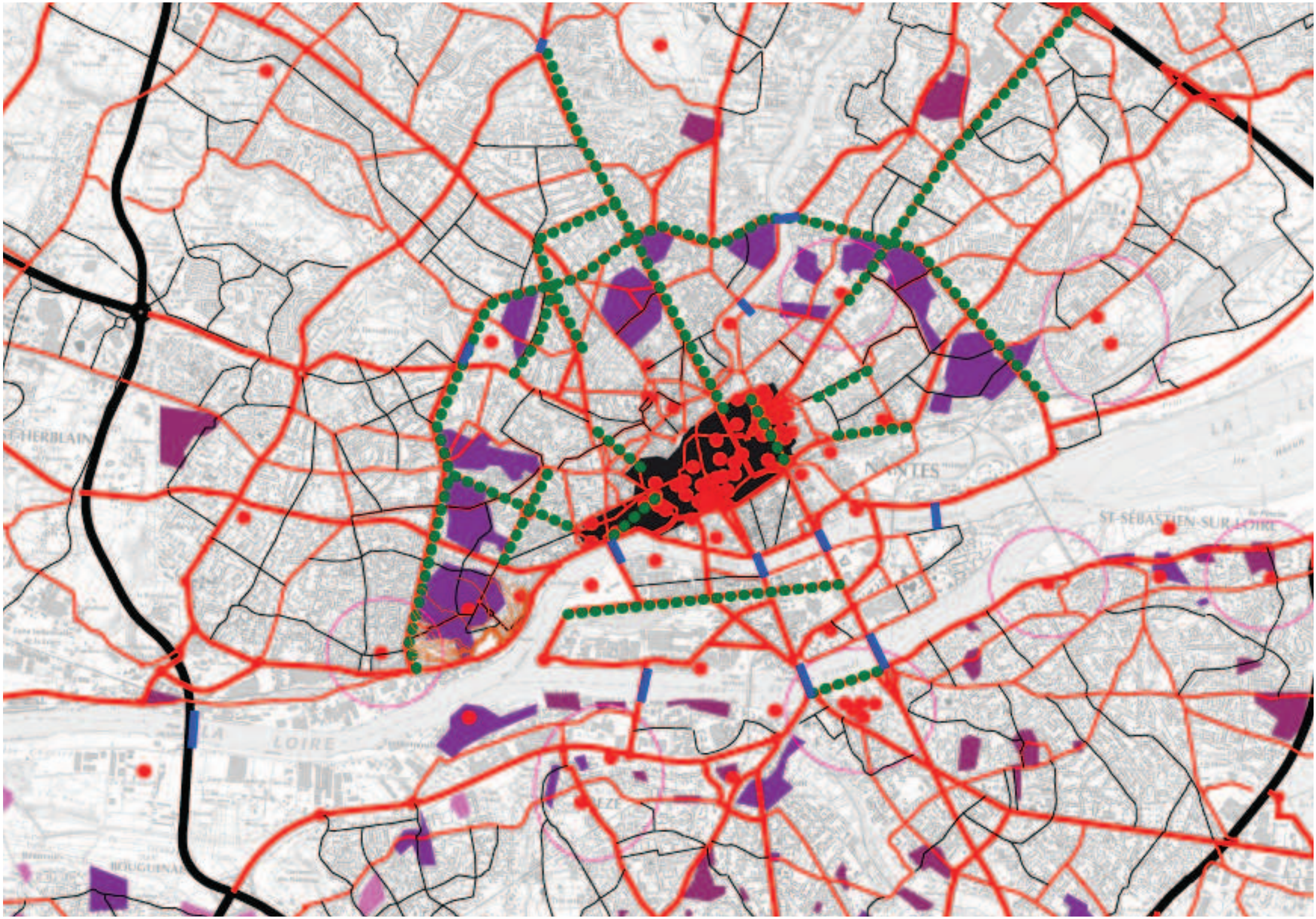
CHU
La gare
Palais de justice
Stade Baupin
Tour de Bretagne
Notre Dame de Lourdes
Beaulieu
La maison radieuse
Château de Rezé
Ile de Versailles

Le patrimoine moderne et contemporain est souvent encore très relié au tissu qui l'entoure, qui a pris une forme en fonction de réponses de l'ingéniérie à des contraintes de programmes. Cet écheveau a besoin d'être clarifié et démêlé.

L'exemple des alentours de la tour de Bretagne exprime bien ces enjeux ; urbanisme sur dalle très spécifique, relié aux alentours par des passerelles, empilement de programmes. Ces espaces sont pensés en terme d'usagers, et non de visiteurs qui utilisent l'espace. Une fois de plus, il faut penser ces espaces en terme de qualité des volumes, et d'adéquation visuelle à la qualification qui leur est donnée.

2. SECTEURS PATRIMONIAUX ET ÉLÉMENTS IDENTITAIRES // VOIES PRINCIPALES A ET B




NANTES
ST-SÉBASTIEN-SUR-LOIRE
LOIRE

3. SECTEURS PATRIMONIAUX ET ÉLÉMENTS IDENTITAIRES // VOIES DE DIFFUSION ET DE DESSERTE

MONTAGNE
LOIRE

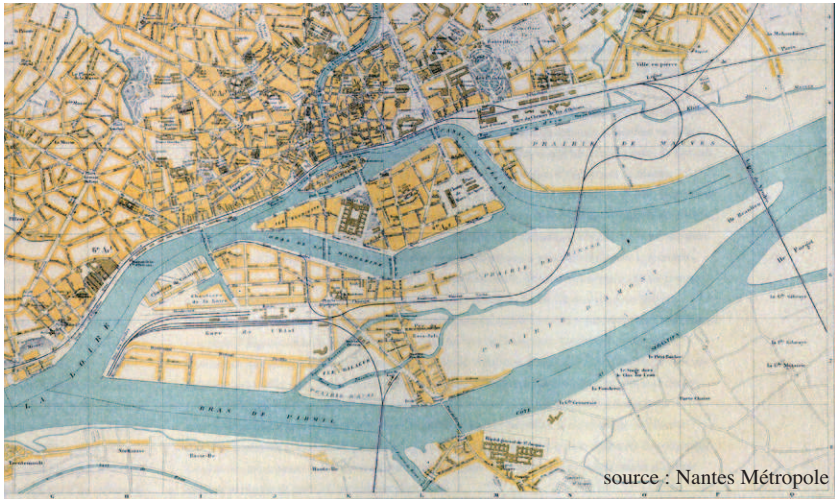
4. DÉTAIL DES ENJEUX CONTEXTUALISÉS

PSMV NOYAU HISTORIQUE / VOIES PRINCIPALES

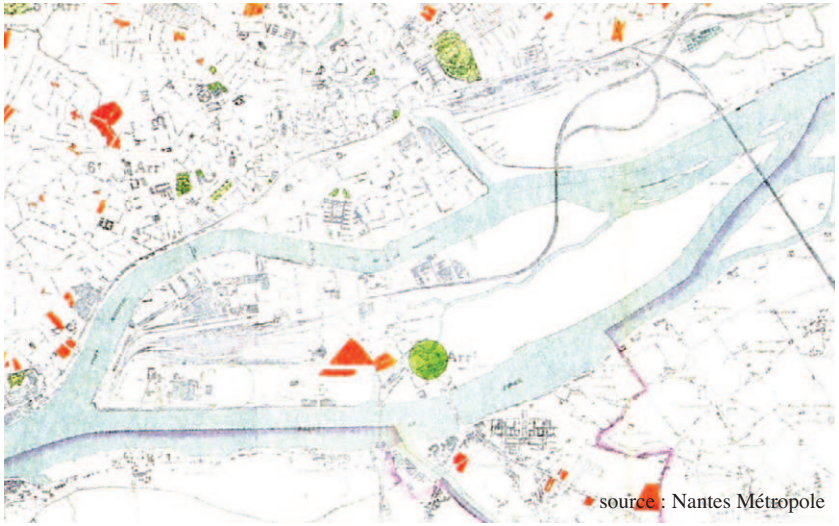
LES AXES HISTORIQUES DOIVENT ËTRE TRAVAILLES AVEC LEUR HISTOIRE

C'est à dire recruter l'histoire au service des aménagements contemporains ; **travailler avec les traces du passé, les envisager comme des outils, des sources de l'aménagement plus que des contraintes**.

RUE FÉLIX EBOUÉ
Garder l'espace ouvert et dégagé permet d'évoquer habilement l'histoire de cet ancien bras de la Loire comblé. Les facades qui étaient celles d'un front urbain continuent à être percues depuis la bonne distance, malgré la conversion du bras d'eau en rue très passante.

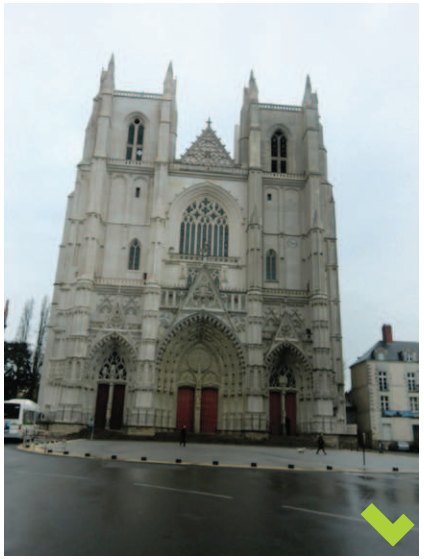


Le comblement des bras de la Loire et de l'Erdre entre1914 et 1932



METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI

Un des enjeux évidents est que, dans un environnement de surdensité de patrimoine historique, la voie doit avant tout respecter et mettre en valeur ce patrimoine.



La cathédrale Saint-Pierre est mise en valeur par un dégagement généreux à l'avant, mais le parvis reste cependant peu qualitatif.

Le château des Ducs de Bretagne vu depuis la rue de Strasbourg: proposer un traitement du sol en rapport avec l'élément remarquable, pour le mettre en valeur.

SE GARDER LA POSSIBILITÉ D'ÉVOLUER

COURS SAINT- PIERRE, NANTES.

Ici l'axe est contraint par sa dimension historique : il est certes très beau, mais sa capacité à s'adapter aux exigences de la vie urbaine est très faible ; c'est véritablement une pièce urbaine indépendante. L'enjeu est de garder vivants ce type d'axes muséifiés, peut être en revoyant leurs bords. En effet, aujourd'hui pour pouvoir dégager entièrement le centre du Cours, la chaussée et le trottoir se partagent un gabarit très étroit, ne permettant pas une flexibilité de l'usage des rez-de-chaussée. Il faut sans doute requestionner ce genre d'épaisseur, quitte à remettre légèrement en cause les proportions historiques.

SECTEURS UAP / VOIES PRINCIPALES

La qualité du patrimoine passe aussi par la forme urbaine et son évolution dans les PLU ; patrimonialiser des éléments n'a pas de sens si la forme urbaine qui fait le paysage est détruite.

Les secteurs UAp regroupent deux types de tissus urbains aux problématiques assez différentes:

- les Centres-bourgs, qui ont déjà été largement abordés plus haut en tant que morphologies urbaines, et sur lesquels nous ne nous étendrons pas davantage dans ce chapitre.

- plusieurs quartiers nantais identitaires, tissus en mutation depuis le début du XIX° siècle, à la croissance spontanée ou liée aux grands boulevards. Leur extension s'est poursuivie ensuite sur les plateaux à l'intérieur des boulevards de ceinture, à partir d'origines variées (faubourgs, quartiers pavillonaire ou villages).
Les quartiers à l'urbanisation en impasse, à l'origine ouvriers, sont très typiques.

SOIGNER LES ENTREES

Les voies principales ont tendance à amener avec elles une urbanisation différente de celle des coeurs des secteurs UAp. Le traitement de la rencontre entre les voies de desserte et de diffusion de ces quartiers avec les voies principales est donc essentiel, et doit s'envisager comme **un seuil entre deux espaces très différents**.
Ainsi la distinction de la séquence de la principale qui longe un secteur UAp se fera d'abord par la différence de traitement de ces croisements.

RUE D'ARSONVAL - vue depuis le boulevard des anglais.
Ici l'entrée dans le quartier n'est pas assez différenciée, le boulevard des Anglais qui date du XIX° siècle et la rue d'Arsonval qui date des années cinquante ont le même traitement routier.

Les aménagements des voies de desserte et diffusion doivent donc **rester simples et dépouillés** afin de ne pas encombrer la vue sur les façades. Ces quartiers possèdent un véritable patrimoine de jardins privés, il est important de **prendre en compte les plantations de l'espace privé** et la qualité qu'elles apportent à l'espace public.

En ce qui concerne les plantations sur l'espace public, les arbres doivent être installés ponctuellement, pour profiter par exemple d'un élargissement du volume disponible.

Certains vides entre les bâtiments permettent un ensoleillement caractéristique. Il convient de bien comprendre la qualité de lumière de ces quartiers de tissu bas, qui fait partie de leur identité, avant d'envisager d'amener des arbres qui peuvent compromettre cet ensoleillement de l'espace public.
Les plantations de massifs floraux et d'arbustes doivent être en harmonie avec le quartier, afin de ne pas détourner l'attention de la simplicité qui fait la qualité de ces quartiers.

RUE FRANCIS DE PRESSENSÉ.
L'entrée de lumière dûe à la proportion caractéristique facade/rue dans ces petites rues est importante et doit être prise en compte avant toute nouvelle plantation.

VOIES PRINCIPALES

Les constructions basses et souvent en retrait de la voie ne peuvent pas faire contrepoids à la largeur d'une voie principale. **La voie doit etre gainée sans compter sur les facades**. Cela passe par des plantations qui gainent la voie, et une bonne proportions de l'espace dévolu aux piétons et aux cyclistes, car les ruelles adjacentes ne sont destinées qu'aux automobiles.

RUE DE LA LOURNEAU, SAINT SÉBASTIEN SUR LOIRE

Il faut féliciter ici la compréhension de l'importance d'un alignement malgré des trottoirs étroits. La solution trouvée de rendre la voie asymétrique peut être réutisée dans beaucoup de cas de figure.

VOIES DE DIFFUSION ET DE DESSERTE

Un des caractères de ces voies est leur côté désuet, intemporel et étriqué. Un soin particulier est à apporter aux **détails** qui font la qualité de ces espaces : matériaux des bordures et des caniveaux, trottoirs qui servent de socle aux bâtiments plus que de cheminement, et rues trop étroites pour permettre de se stationner sur le trottoir ou la chaussée.

RUE DE SÈVRE, NANTES

QUAI DE L'ÉCHOUAGE, REZÉ

SECTEURS UCP

VOIES PRINCIPALES

Extrêmements fragiles par rapport à des espaces très aménagés, les zones UCp cohabitent très difficilement avec les voies principales. Il est essentiel d'éviter de faire trop «urbain» dans ces secteurs.
Dans la mesure du possible **une épaisseur plantée doit être ménagée** comme interface entre les deux.

RUE DU BAC, LA MONTAGNE

La mise à distance de la voie et des bâtiments est très bien faite ici, puisqu'elle conserve la vue sur le quartier tout en conservant un écrin végétal à son pied.

VOIES DE DIFFUSION ET DE DESSERTE

Les enjeux paysagers sont très limités sur la rencontre de ces zones avec les voies de desserte et de diffusion ; le niveau de définition s'approche de celui d'une route de campagne pourvue d'avaloirs au lieu de fossés. Ce dénuement d'aménagement contribue au charme de ces petites zones urbanisées, il est bénéfique de les réaménager dans cet esprit.

RUE DE L'ÉTANG, LA MONTAGNE

PLACE BASSE, VERTOU

DES SITUATIONS TRÈS DIFFÉRENTES

Il faut bien comprendre que du fait que les éléments dont nous parlons ici sont «remarquables», leurs caractéristiques sont très différentes, et donc leurs enjeux assez variés. Ils sont déclinés en fonction du type d'élément (monument, bâtiment, petit patrimoine bâti, etc.), mais aussi de sa situation géographique, urbaine et paysgère.

ÉPAISSEUR DE LA RENCONTRE

La traversée ou l'approche d'un élément pratrimonial par une principale A ou B suggère la rencontre entre un élément remarquable et un flux d'automobiles ; Dans quelle mesure cette rencontre est-t'elle profitable à l'une de ces deux entités?
Se pose la question de l'épaisseur, de la **juste distance**, de la zone de contact à trouver entre ces deux entités quand elles se bordent.

ROUTE DE RENNES, ÉGLISE NOTRE DAME DE LOURDES

La proximité de la voie avec l'église rend le traitement de ses abords très délicat. Tout le cortège de signalétique et de mobilier lié à une voie très circulée rend confus l'espace de la rencontre. Les deux peupliers qui cadrent la facade rattrapent partiellement cet envahissement

IMPORTANCE DES VUES

La question de ce qui est donné à voir depuis les voies principales est essentielle, car cette visibilité conditionne aussi bien la perception identitaire et qualitative de la voie que celle de l'élément remarquable.

Les éléments du patrimoine (ci-dessus à gauche la Tour sur la ligne d'horizon, à droite le Château de la Gaudinière), participent à l'identité de la voie qui pourtant peut être située assez loin. Le vis à vis doit rester dégagé.

ANNONCER POUR ENCOURAGER LA DÉCOUVERTE, LE DÉTOUR,

Par l'utilisation d'un traitement de sol plus soigné, et l'absence d'objets qui encombrent l'espace par exemple. Le recours à des signalétiques doit être évité autant que possible.

ADAPTER LE VOCABULAIRE D'AMÉNAGEMENT

Même les petites voies de desserte peuvent s'adapter légèrement pour souligner l'importance d'un élément remarquable situé à proximité.

APPROCHE DU CHÂTEAU DE LA PICAUDERIE, THOUARÉ SUR LOIRE.
Dans cet exemple, même si la rencontre entre la voie et la Château (qui est privé et non visitable) ne se fait pas physiquement, cela aurait été intéressant de le signaler, mais le traitement de la voie est fait surtout en fonction des besoins de la zone résidentielle à droite (trottoir symbolique), avec une esthétique de lotissement.
On pourrait imaginer dans un cas comme celui-ci employer des matériaux moins connotés routiers, ou planter les abords pour proposer une autre mise en scène.