



REVUE D'INFORMATION MUNICIPALE. 1<sup>er</sup> SEMESTRE 1973

LA COUR INTERIEURE DU CHATEAU



NANTES

1 PER 105/14

# Editorial

## de Monsieur

### le Sénateur-Maire



1PER105/14

Nous avons toujours pensé qu'une Municipalité consciente de ses responsabilités, se devait de considérer parmi les devoirs de sa charge, celui d'établir un contact permanent avec ses concitoyens, au moyen d'une information portant sur les problèmes principaux de son action.

C'est dans le cadre de cette recherche que nous avons instauré depuis déjà 7 années notre Bulletin municipal. Celui qu'aujourd'hui nous vous présentons vous apportera comme de coutume sur la gestion de la Ville, sur les réalisations en cours, comme sur les réalisations projetées, un certain nombre d'éléments. Nous souhaitons que ces bulletins retiennent votre attention et ainsi vous permettent de participer en meilleure connaissance de cause à la vie même de notre grande Cité.

Car loin des véritables problèmes, des difficultés multiples qu'ils engendrent sur tous les plans : humains, administratifs, financiers, etc... faute, par conséquent, d'une connaissance très approfondie des dossiers, il est évident qu'il devient impossible au meilleur d'entre tous de juger avec le minimum d'erreur.

A titre d'exemple, nous voudrions prendre le problème de la Pénétrante Nord. Ce projet de l'Etat conçu par les Services de l'Équipement nous a valu un important courrier au travers duquel se sont exprimées suggestions et critiques. Mais il apparaissait dans cette correspondance que nombreux étaient ceux qui ne connaissaient pas l'ensemble d'un tel problème. Ce dernier motivait donc (dans un article que vous trouverez dans ce bulletin) « un éclairage » pour aider chacun à comprendre les recherches d'une solution.

Et ceci nous conduit à dire combien nous apprécions l'intérêt que, dans diverses circonstances, vous prenez, Nantaises et Nantais, aux transformations qui s'effectuent dans notre Ville que nous voulons toujours plus prospère et toujours plus agréable pour tous.

Retenez donc de notre propos que nous accueillerons en toutes occasions avec le plus vif intérêt tout ce qui peut concourir à un dialogue constructif tel qu'il s'établit au niveau des grandes Commissions extra-municipales.



M. Lyonel PELLERIN  
Maire-Adjoint



M. ROUTIER-PREUVOST  
Maire-Adjoint

# UNE PENETRANTE AU CENTRE DE LA VILLE ET AU CENTRE DES DEBATS :

## LA PÉNÉTRANTE NORD



*Pénétrante est : l'échangeur de la « Madeleine » sur la route de Paris*

Nul ne songe à contester l'effarant accroissement du parc automobile. Nul ne songe à nier les problèmes angoissants qui en résultent (circulation, stationnement, bruit, pollution...). Mais là où cette unanimité commence à subir quelques atteintes, c'est lorsqu'il s'agit d'envisager les solutions susceptibles de remédier à une situation qui ne cesse de se détériorer.

### Pas de solutions miracles

Des solutions, il y en a bien sûr. Tout le monde a une opinion sur ce problème et tout le monde a quelque

chose à proposer car tout le monde se sent concerné, directement, chaque jour, presque à chaque instant.

Mais savent-ils, ceux qui projettent dans l'espace leur solution miracle — si simple que l'on s'étonne vraiment que personne n'y ait encore pensé — savent-ils quels redoutables problèmes techniques, financiers ou humains (quand ce ne sont pas les trois à la fois) sa réalisation soulèverait ?

### Voirie rapide de rase campagne et autoroutes urbaines

En ce qui concerne Nantes, un programme complet de voirie rapide a été mis au point, programme qui comporte deux grands types d'opérations : tout d'abord la voirie rapide dite de rase campagne, destinée à relier notre ville aux autres centres urbains de la région et au reste de la France (Nantes-Rennes, Nantes-Saint-Nazaire, Nantes-Angers, Nantes-Cholet). La réalisation de ces projets qui incombe à l'Etat, avec une participation financière des communes et du département, ne pose sur le plan technique que peu de problèmes en raison de la

faible densité de construction des terrains traversés.

Le second type d'opérations concerne la réalisation d'autoroutes urbaines ou pénétrantes, lesquelles sont destinées à permettre un accès rapide et aisé au centre de la ville : pénétrante Est (autoroute C 11), déviation Nord (autoroute A 11), pénétrantes Sud et Nord (autoroute B 11).

### Une contestation trop souvent mal informée

Les promoteurs de tels projets ne se sont jamais fait beaucoup d'illusions. Ils savent que ces derniers auront toujours leurs défenseurs et leurs détracteurs et la pénétrante Nord n'a pas échappé à la règle commune. On a beaucoup dit et écrit

sur ce projet et les affirmations les plus étonnantes, les plus éloignées de la réalité, ont été parfois hardiment avancées et crues par beaucoup.

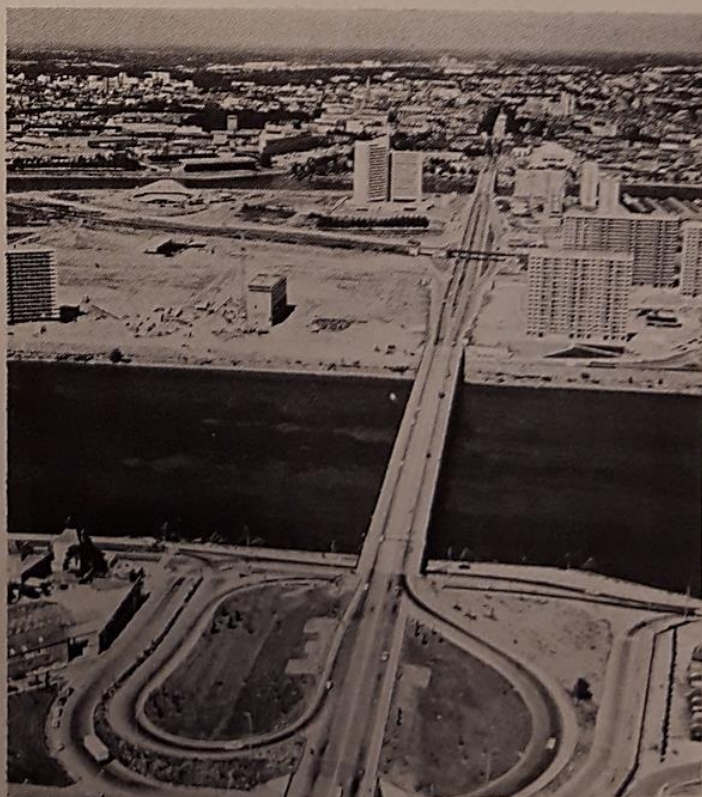
La municipalité nantaise a estimé nécessaire de rappeler avec précision et objectivité le rôle qui lui a été exactement dévolu et la position qu'elle a adoptée.

### Ce qu'il convient de savoir pour juger

Combien de personnes, en effet, savent :

— que la pénétrante Nord est un projet du ministère de l'Équipement ;

— que la municipalité de Nantes a adressé des observations au commissaire-enquêteur lors de l'enquête d'utilité publique ;



*Une des entrées sud de la ville : l'échangeur de la Grande Greneraie*

### SOMMAIRE

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| Editorial                            | page 1  |
| Une pénétrante au centre de la ville | page 3  |
| L'arrêt s'il vous plaît              | page 8  |
| Quand les voitures ne sont pas là    | page 11 |
| Un budget de restrictions            | page 15 |
| Le coin des lecteurs                 | page 19 |
| Plaidoyer pour une ville propre      | page 25 |
| Des projets, des réalisations        | page 26 |

— que cette même municipalité a proposé l'examen d'un autre tracé, rejeté pour raisons techniques ;

— que le conseil municipal, lorsqu'il a été appelé à donner son avis, a demandé que :

- le monument aux morts ne soit pas touché ;
- la voie passe en tunnel sous le cours St-André, sous la place du Maréchal-Foch — sans nuire à la colonne Louis XVI — et sous le cours Saint-Pierre ;
- ladite voie débouche au niveau de l'actuelle place de la Duchesse-Anne ;
- le diffuseur de cette dernière place soit conçu de façon à sauvegarder le site du château ;

— l'étude de détail de l'opération soit menée de façon à limiter, pour les particuliers, les inconvénients d'un tel projet ;

— le site de l'Erdre soit sauvegardé ;

— que le tracé déclaré d'utilité publique a tenu compte de ces observations de la municipalité ;

— que la Commission départementale des Sites, qui n'a pas — au contraire — la réputation d'être indulgente aux atteintes à l'environnement et à la nature, a donné son accord au tracé établi en définitive par le ministère de l'Équipement sur le territoire de la ville de Nantes ;

telle dont la conception risquait de causer aux riverains un préjudice intolérable. —

**Comme on le voit, la municipalité nantaise a su se montrer particulièrement ferme afin de sauvegarder au maximum l'intérêt des habitants riverains et afin de limiter dans toute la mesure du possible les inévitables contraintes inhérentes à un tel projet.**

### Pourquoi une pénétrante ?

Certains ont prétendu que cette pénétrante n'avait aucune utilité et qu'il suffisait, pour régler le problème, d'entourer l'agglomération d'autoroutes de contournement. On a même déclaré, dans une conférence de presse, qu'« avec cette pénétrante nord, le trafic interrégional nord-sud va asphyxier le cœur de Nantes ».

Il importe de rappeler certaines évidences :

— lorsque en 1966-67, le ministère de l'Équipement a prôné le système des pénétrantes, la municipalité y a opposé la nécessité première de réaliser des autoroutes

sous la forme ci-après : d'une part, des ouvrages et des autoroutes de contournement très périphériques écartant de la ville le trafic de transit, d'autre part des « pénétrantes » peu nombreuses, mais de dimensions suffisantes, amenant et diffusant le reste du trafic dans tous les quartiers de la ville grâce à de nombreux échangeurs.

### Non au trafic de transit

Le trafic de transit, bien qu'il ne représente que 10 % du trafic global, est particulièrement bruyant, inconfortable et polluant en raison des gros véhicules qui le composent en majorité, et il justifie donc pleinement les autoroutes de contournement qui sont prévues tout autour de l'agglomération.

Or la pénétrante nord, comme toutes les pénétrantes, sera interdite à ce trafic de transit.

Au reste, ce trafic, dit de transit, n'aura pas la tentation de passer par le centre de Nantes, où il n'a rien à faire, dès lors que des autoroutes de contournement, qui sont prévues au même titre et avant la pénétrante nord,



*La circulation est de plus en plus difficile à certaines heures sur les boulevards périphériques, c'est pourquoi l'administration municipale envisage de faire reconstruire et élargir très prochainement le Pont de la Torrière qui constitue actuellement, comme on le voit ici, un goulet d'étranglement fort gênant*

- le diffuseur à établir au voisinage du Pont Saint-Mihiel soit conçu de telle façon qu'il n'altère pas le plan d'eau du quai Ceine-ray et ne touche pas au monument des 50 Otagés ;
- un diffuseur soit aménagé au Port-Boyer afin d'assurer la desserte des quartiers de l'Eraudière et de la Beaujoire ;
- l'échangeur prévu à la Chevalerie soit déplacé pour établir également une relation avec la rocade urbaine devant relier la route de Paris ;

— que lors de l'enquête parcellaire récente, la municipalité qui n'était pas consultée, a cependant, en prenant connaissance de certains détails du projet et des protestations légitimes qu'il soulevait de la part des riverains, fait des démarches près du ministère de l'Équipement et obtenu — d'ailleurs très facilement — que ces détails soient revus et corrigés. Ces interventions, il importe de le noter, ont tout particulièrement concerné la bretelle de raccordement de la pénétrante au boulevard des Belges, bre-



*Un autre « point noir » de la circulation qui disparaît grâce à la mise en service de la trémie devant la gare*

de contournement encerclant la ville bien au-delà des boulevards extérieurs ;

— la municipalité a obtenu gain de cause et les projets du ministère de l'Équipement se sont rapidement affirmés

lui permettront d'aller là où il doit aller avec le maximum de commodité et de rapidité et en évitant le cœur de l'agglomération ;

Il faut rappeler, en particulier :

— que le trafic de transit nord-sud utilisera notamment la pénétrante Est et le pont de Bellevue, déjà construit, l'autoroute de contournement A 11 et, à l'ouest, la déviation sud par le futur pont de Cheviré ;

— que le pont de la pénétrante nord franchissant l'Erdre à hauteur de l'Eraudière sera construit après le pont de l'autoroute de contournement A 11, laquelle est prévue très en amont de la Jonelière pour relier la route de Paris aux routes de Rennes et de Vannes.

Ainsi donc la pénétrante nord ne pourra pas, de quelque façon que ce soit, concentrer ce trafic de transit (qui représente 10 % du trafic global) et le diriger sur le centre de Nantes pour l'asphyxier.

## Mais oui au trafic local

Mais le reste du trafic (soit 90 %) conduit actuellement à la saturation de la voirie existante et la pénétrante nord, comme toutes les pénétrantes, a pour seul objet de permettre au trafic local de pénétrer aisément dans l'agglomération, d'en sortir avec autant de commodité, et encore et surtout de s'y diffuser au moyen d'échangeurs à niveaux séparés, très supérieurs aux carrefours actuels équipés de feux, car ces échangeurs facilitent la circulation et ils diminuent le bruit et réduisent la pollution dus aux moteurs des véhicules en supprimant les coups de freins brutaux, les reprises et les accélérations de départ inhérents aux feux.

## Utiliser la voirie existante

On peut évidemment songer à faire de la voirie existante le support de ces « pénétrantes diffuseuses ». Mais à quel prix ? Il faudrait élargir les voies en bouleversant les réseaux existants (télécommunications, égouts, eau, gaz, électricité), en détruisant d'innombrables immeubles et des commerces nombreux, petits et grands,



*Premier tronçon de la liaison dite « Croix Bonneau » Gare maritime qui reliera les quartiers ouest de la ville au quai de la Fosse*



*Bientôt un second pont permettra aux automobilistes de relier rapidement les deux rives de l'Erdre*

et finalement en lésant un nombre infiniment plus grand de citoyens qu'avec des pénétrantes réalisées en zone de construction non dense.

Ainsi, le rôle dévolu à la pénétrante nord pourrait être tenu par la route de Rennes, le boulevard Robert-Schuman et la rue Paul-Bellamy. Mais a-t-on songé à ce que coûterait la mise à quatre voies de ces artères, la réalisation des échangeurs dans un tissu urbain très dense, et la multitude des intérêts privés légitimes qui se trouveraient lésés ?

D'aucuns, après avoir sérieusement réfléchi au problème, en arrivent à cette conclusion : « Les pénétrantes » sont, à coup sûr, nécessaires, mais elles ne le

sont qu'en l'état actuel du trafic automobile ».

Dès lors disent-ils, ne peut-on pas réduire ce trafic automobile à un point tel que la voirie existante puisse l'écouler commodément ?

Et ils évoquent, pour atteindre ce résultat, divers moyens comme l'amélioration des transports en commun ou l'interdiction du centre aux voitures particulières.

Certes, la municipalité est très consciente de la nécessité primordiale de cette amélioration et elle travaille actuellement à un vaste programme de modernisation et de rénovation du réseau dans le cadre de l'agglomération tout entière.

Cependant, il convient, en dépit des améliorations sus-

ceptibles d'être apportées au confort et surtout à la rapidité des autobus, de ne pas se montrer trop optimiste sur l'effet de ces mesures à l'égard des automobilistes qu'on souhaite voir abandonner leurs voitures particulières.

On ne saurait, en tout état de cause, partager l'opinion de certains qui, parfois, opposent l'amélioration des transports en commun à celle de l'infrastructure routière, en suggérant d'abandonner cette dernière amélioration au profit de la première.

C'est, en effet, mal voir le problème. Force est bien de constater que cette amélioration nécessaire des transports en commun est étroitement subordonnée à l'amélioration des infrastructures routières et notamment à l'utilisation de « pénétrantes diffuseuses », quelque tracé qu'on décide de leur donner.

Si l'amélioration des transports en commun n'apparaît pas suffisante, par elle-même, pour diminuer le trafic automobile local au point que celui-ci puisse se contenter de la voirie existante et se passer de « pénétrantes diffuseuses », n'existe-t-il pas d'autres moyens de réduire ce trafic local ?

Certains ont alors préconisé une solution — brutale, il faut le dire — consistant à interdire purement et simplement la totalité de la ville aux voitures particulières.

L'irréalisme d'un tel système, qui léserait des milliers et des milliers de gens, est tellement évident que très rares sont ceux qui le recommandent et ceux-là — on peut le penser — n'ont pas réfléchi à ses inconvénients et à ses difficultés.

Les critiques adressées aux pénétrantes revêtent donc un aspect négatif puisque aucune solution de remplacement qui serait efficace, qui ne serait pas plus coûteuse et qui ne léserait pas davantage de citoyens que les précédentes n'a, jusqu'à présent, été présentée.