

III.2.

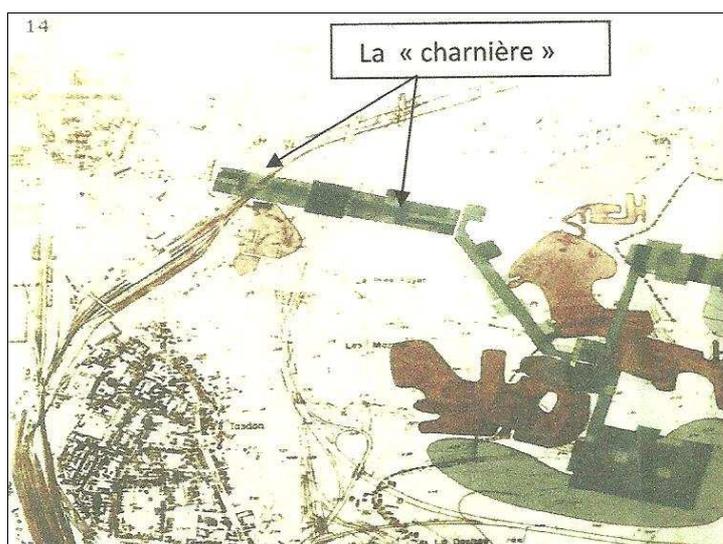
Un quartier en marge de la ville, à l'image négative.

Nous venons de l'analyser, Villeneuve-Les-Salines dispose d'atouts spécifiques qui le distinguent clairement de Mireuil et des grands ensembles construits avant lui. Pour autant, ses habitants se sentent villeneuvois avant d'être rochelais et l'image du quartier demeure négative dans la ville et l'agglomération. Il passe pour un quartier d'immigrés et de familles pauvres, alors qu'il constitue un ensemble diversifié sur le plan social.

III.2.

Un quartier en marge de la ville, à l'image négative.

Dans les années 1965-1967, Monsieur Gomis, nommé Architecte en Chef de la future Z.U.P. II, dessine plusieurs grands projets urbains. Ces projets se proposent de réaliser 10 020 logements, pour 40 000 habitants, autour de lacs. Mais le premier, abandonné, a une particularité, nous l'avons vu : il prévoit un point fort, une « charnière » reliant la Z.U.P. nouvelle à la vieille ville de La Rochelle.



doc47.

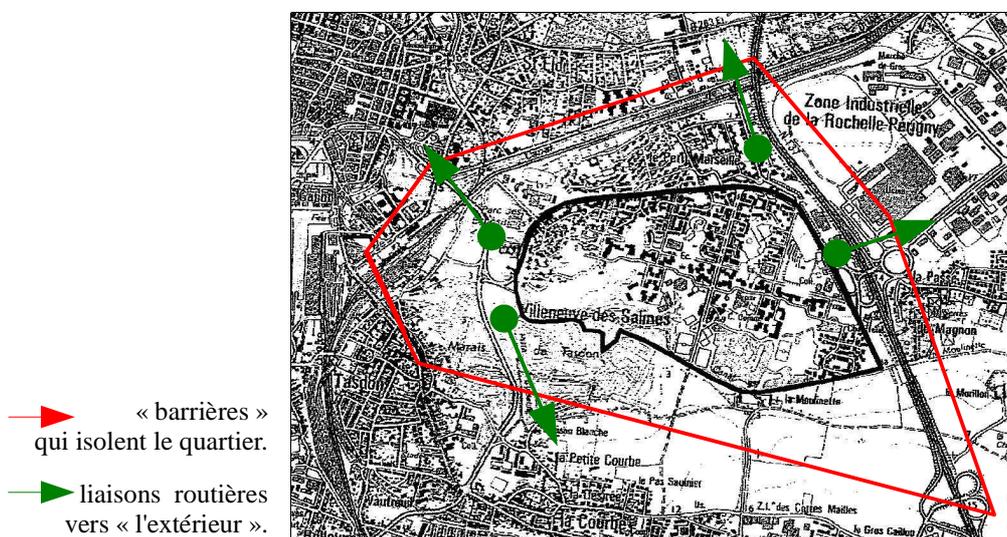
La charnière dans le premier projet de M. GOMIS, Esquisses, A.M.L.R., Inventaire XIX^e-XX^e siècle, Cote 2798, voir I.2.6

Cette « charnière », sans autre précision quant à déclinaison fonctionnelle, peut être une liaison routière. Elle marque une préoccupation forte de l'architecte : établir un lien avec la ville ancienne, pour éviter une coupure, un isolement de la Ville Neuve. Mais il était nécessaire de passer au dessus de voies de chemin de fer, du canal de La Rochelle à Marans et du Bassin des Chasses. Voilà des raisons qui peuvent expliquer l'abandon de cette proposition.

Le projet retenu dans le Dossier bilan adopté par l'État et le S.I.V.O.M. est une sorte de grande ovale qui s'inscrit dans un périmètre plus fermé : la future déviation de la R.N. 137, devenue une quatre voies reliant Rochefort au Port de Commerce de La Pallice, qui sépare la Z.U.P. de la Zone Industrielle de Périgny à l'est ; la ligne de chemin de fer construite au 19^e siècle, qui longe le canal de Marans et renforce une véritable barrière, à l'est ; enfin, les marais et terres agricoles qui, du côté Ouest, ferment tout accès routier vers la commune voisine d'Aytré (le quartier de La Courbe) et le quartier rochelais de Tasdon.

En définitive, aujourd'hui, le quartier est adossé aux marais et terres agricoles au sud. Il n'a de liaison routière vers Aytré que par la voie qui traverse les marais, l'Avenue Jean Moulin. Il constitue une entité, une îlot entre canal, chemin de fer, rocade et lacs.

Le quartier est séparé de la vieille ville de La Rochelle par un triple obstacle : la retenue, qui assure le nettoyage du vieux port à marée basse, le canal de Marans et l'emprise ferroviaire de la gare et des voies de chemin de fer), installée à la limite du marais, sur une assise stable.



- ▶ « barrières » qui isolent le quartier.
- ▶ liaisons routières vers « l'extérieur ».

doc48.

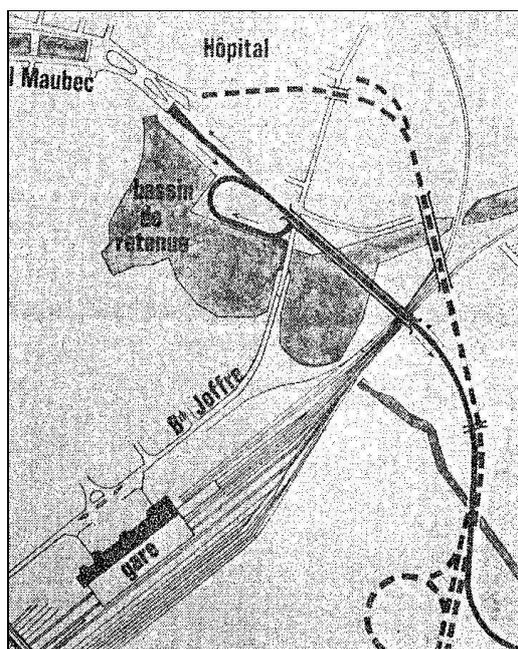
Barrières et liaisons routières autour de Villeneuve-Les-Salines

La « contrainte du marais » se retrouve à travers les siècles. La situation du marais de Tasdon et du Marais perdu, à côté, vers Périgny, explique que « les portions de plateau occupées depuis les années soixante-dix par l'urbanisation de Villeneuve-Les-Salines et des Minimes, soient justement restées terres agricoles jusque-là... ».

Des terres demeurent à usage agricole sur la commune d'Aytré et constituent une barrière, au sud, interdisant la circulation automobile entre le quartier et Aytré.

Une telle situation présente cependant un avantage en termes de tranquillité et d'écologie : les marais, les jardins et les lacs constituent une zone naturelle propice à la promenade, à la pêche, aux sports.

La liaison essentielle, le « passage obligé » vers le centre ville est constitué par le Viaduc de Bonnemort, devenu le Pont Jean-Moulin, inauguré le 11 novembre 1973.



doc49.

Viaduc de Bonnemort, devenu le Pont Jean -Moulin, Sud-Ouest, 4 janvier 1973

Avant l'achèvement du pont, les véhicules circulent par le nord, côté Petit-Marseille, par le tunnel passant sous la voie ferrée, puis franchissant le canal de Rompsay. Cette voie de circulation demeure importante pour aller vers d'autres quartiers nord de la ville ou vers les zones commerciales.

Une autre voie routière est mise en service fin 1971: la quatre voies La Rochelle-Rochefort, déviation de la R.N.137. Non sans retard, ce qui vaut une menace de manifestation de la part de Michel Crépeau, face à l'absence de financement d'État pour achever la première tranche de cette « pénétrante Est », qui constitue la voirie primaire de la Z.U.P.^{374bis}

Cette rocade contourne La Rochelle, séparant la Z.U.P. de Villeneuve-Les-Salines et la Zone Industrielle de Périgny. Son échangeur, à hauteur des deux zones, permet une liaison par le sud de la Z.U.P. avec l'agglomération, le département de Charente-Maritime et au-delà les autres départements.

Cet isolement relatif renforce un sentiment de mise à l'écart.

Les habitants, jeunes et moins jeunes, habitent « à Villeneuve », avant d'habiter à La Rochelle. Une forte identité de quartier s'affirme, renforcée par une offre de services commerciaux, administratifs et de loisirs importante. « On a tout à Villeneuve » disent nombre d'habitants quand on les interroge.

Cette image intérieure du quartier est aussi celle des « rochelais ». La représentation que ceux-ci se font de Villeneuve est celle « d'un quartier séparé et éloigné de la ville, alors même que son centre est moins éloigné de l'Hôtel de Ville (2km) que le centre de Mireuil (2,5km) ».

^{374bis}. LEDOUX, Serge, « A l'assemblée du S.I.V.O.M. : un nouveau pont qui ne sert à rien », *Sud-Ouest*, 1^{er} juin 1971