

Le vingtième siècle a été sans conteste celui de l'urbanisation. Plus particulièrement, depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, les villes connaissent une expansion périphérique accrue que l'on a toujours souhaité maîtriser. Les premières mesures dans ce sens ont abouti à la création des villes nouvelles à l'extérieur des grandes agglomérations, dès les années quarante pour la Grande-Bretagne et au début des années soixante-dix pour la France. Depuis cette période faste de planification de la croissance urbaine, les villes ont connu de nombreuses mutations, notamment économiques : désindustrialisation, développement de l'informatique et des télécommunications, croissance du tertiaire, qui ont entraîné un certain nombre de transformations de la forme urbaine. Conjugué à ces mutations économiques, l'étalement urbain a entraîné une dévitalisation des centres-villes : fuite des activités vers la périphérie, concurrence de l'activité commerciale classique par les centres commerciaux, développement des friches industrielles dans le centre et le péri-centre, etc. À l'opposé, le mouvement qui anime les villes depuis une dizaine d'années correspond à une densification de la ville et à une concentration des activités et des hommes. On cherche à maîtriser l'étalement urbain tout en redynamisant les centres-villes, en requalifiant les espaces en déshérence situés à proximité du centre et en réhabilitant et réinsérant dans la ville les quartiers en difficulté. C'est ce que l'on nomme d'une façon très large le renouvellement urbain.

Le renouvellement urbain est un thème très actuel qui fait l'objet aussi bien de colloques ou de publications diverses que de lois (la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13-12-2000 par exemple). Il se raccroche aussi à un autre sujet d'actualité qui est celui du développement durable : faire la ville durable c'est aussi la renouveler. Cependant, le renouvellement est un thème à la fois vaste et complexe car il englobe beaucoup d'éléments (urbanisme, politique, action sociale, développement économique, protection de l'environnement...). La régénération urbaine, que nous allons traiter ici, est l'un des aspects du renouvellement urbain et elle représente un des moyens pertinents pour revitaliser les centres-villes et maîtriser l'urbanisation périphérique des grandes métropoles. Les grands équipements en sont une facette importante.

I- QU'ENTEND-ON PAR RÉGÉNÉRATION URBAINE ?

Le terme de régénération urbaine est issu du vocable anglo-saxon. Il est apparu en Grande-Bretagne dans la seconde moitié du vingtième siècle (les débats sur le sujet naissent au cours des années soixante) en tant qu'outil de reconquête des friches industrielles, reconquête à la fois physique, économique et sociale, avant d'être diffusé en France au cours des années quatre-vingt. Si elle est pratiquée depuis plusieurs années, la régénération n'apparaît que très récemment en tant que concept dans la littérature scientifique et il n'y a guère de consensus quant à sa définition. La définition que nous donnons ici a donc été établie à partir de nos travaux de recherche sur le sujet et peut mêler différents points de vue.

La régénération urbaine est un concept plus restreint que celui du renouvellement urbain. En effet, elle s'attache plus particulièrement à la reconquête des friches, souvent situées à proximité du centre-ville. Elle prend son origine dans la désindustrialisation et le passage à une base économique urbaine plus tertiaire qu'industrielle. De nombreux espaces, inadaptés aux évolutions modernes de la ville, se retrouvent ainsi abandonnés à proximité du centre et constituent des surfaces importantes de friches, suite à la fermeture ou à la délocalisation d'entreprises. Leur présence entraîne le déclin et la dégradation des quartiers qui les entourent et, par conséquent, la fuite des activités encore existantes. De plus, ces quartiers industriels abritent souvent des populations ouvrières employées dans les entreprises présentes à proximité. La disparition de celles-ci provoque une montée du chômage dans la population locale, dégradant peu à peu l'image sociale du quartier. C'est le cercle vicieux de la dégradation physique et sociale, du déclin économique et de la précarité. Les politiques de régénération lancées au Royaume-Uni (plus précocement touché par l'industrialisation et donc aussi par la désindustrialisation) ont donc visé à rétablir, dans ces espaces en déshérence, un environnement physique et social adéquat pour attirer de nouvelles activités et relancer la dynamique économique et sociale des petites villes monofonctionnelles fortement touchées par la crise.

L'évolution et la diffusion du concept font que l'on applique aujourd'hui la régénération urbaine à toutes

sortes de friches, qu'elles soient issues de la désindustrialisation, de la diminution des activités militaires, de la délocalisation des ports urbains vers des emprises foncières plus vastes en aval, etc. De plus, elle s'applique très souvent, au sein des grandes agglomérations, à des sites voire des quartiers comprenant des friches plutôt qu'à la ville entière. Mais, quel que soit le type de friche ou d'espace concerné, la régénération consiste toujours à reconquérir et redynamiser le territoire en question : recréer un environnement physique agréable et attractif, redonner une image positive du secteur, aider la population locale à sortir de la précarité, faire en sorte que l'espace soit réapproprié et attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités. Le secteur doit ainsi, après régénération, être à nouveau un quartier de ville avec des commerces, des activités, et offrant des emplois et des services de proximité à la population locale.

Les opérations de régénération urbaine possèdent un certain nombre de caractéristiques qui les différencient des grandes opérations de rénovation urbaine que l'on a pu connaître dans les années soixante-dix ou quatre-vingt comme le quartier de la Part-Dieu à Lyon. En effet, en lien avec le renouvellement urbain et le développement durable, il s'agit avant tout de faire en sorte que l'espace concerné puisse s'intégrer dans la ville et se développer durablement. Il n'est plus question non plus de raser l'existant pour faire du neuf. On associe à la régénération urbaine une démarche patrimoniale qui permet de conserver et de réutiliser des bâtiments industriels anciens. La régénération doit aussi s'accompagner d'une politique d'action sociale adaptée, afin d'éviter tout phénomène de gentrification. Un site en régénération se caractérise donc principalement par une mutation complète de ses fonctions (on n'essaie pas de relancer les mêmes activités), une mixité des nouvelles fonctions et des populations résidentes (mélange des fonctions résidentielles, commerciales, de bureau..., incitation au mélange des catégories socioprofessionnelles), un aménagement sur le long terme, une politique sociale adaptée, un partenariat entre les acteurs publics et les acteurs privés. D'un point de vue chronologique, ce sont, la plupart du temps, les collectivités locales qui lancent le projet de régénération en effectuant certains aménagements afin d'attirer les investisseurs privés. Ce lancement se fait souvent au travers d'un grand projet architectural qui peut faire office de vitrine pour la régénération urbaine du secteur, comme par exemple, l'opération Neptune à Dunkerque ou la recon-

quête des fronts d'eau de Baltimore, Chicago ou Seattle aux États-Unis avec le concept des *festival market places*.

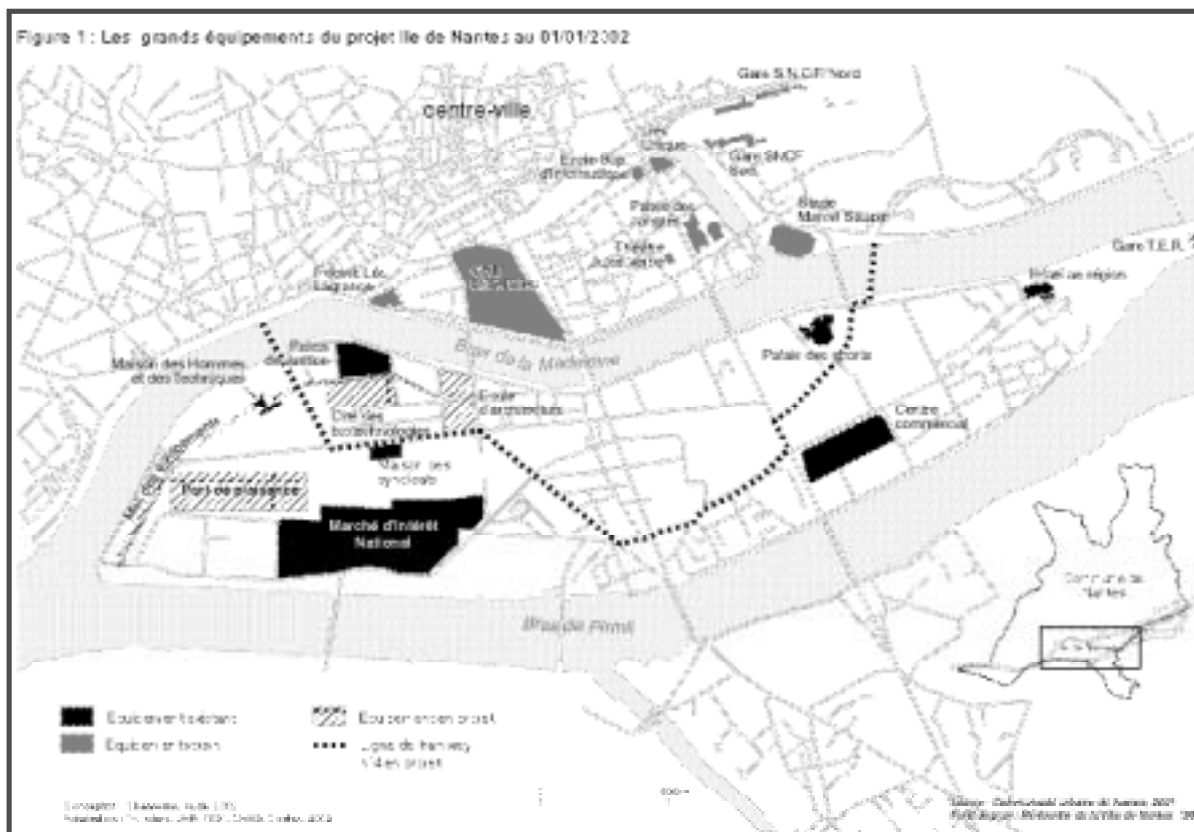
Les grands équipements sont souvent au cœur de ces projets et sont toujours très présents dans les opérations de régénération urbaine. Comment expliquer la place importante faite aux équipements dans la régénération urbaine ? Quel rôle tiennent-ils dans la requalification des espaces en friche ? À quelle stratégie des acteurs correspondent-ils ? C'est à ces quelques questions que cette communication veut répondre à travers deux exemples de régénération à Nantes et à Saint-Nazaire.

II- LA RÉGÉNÉRATION URBAINE À NANTES ET À SAINT-NAZAIRE

La métropole en formation de Nantes – Saint-Nazaire a connu et subi les mutations et transformations qui ont affecté toutes les grandes villes et métropoles françaises et européennes. La désindustrialisation a principalement concerné les entreprises qui avaient fait la renommée de la région aux dix-neuvième et vingtième siècles : construction navale, biscuiterie, conserverie, aéronautique... Nantes a, de plus, été touchée par la délocalisation de son port vers l'aval de l'estuaire de la Loire de façon assez précoce et par la fuite des activités liées au port, qui ont peu à peu suivi le mouvement de délocalisation. Dans cette métropole encore très industrielle, l'histoire et la crise ont laissé leur empreinte dans le tissu urbain contemporain à travers la présence de nombreuses friches industrielles, militaires ou ferroviaires. Ces espaces sont aujourd'hui en régénération, plus ou moins avancée, et les équipements y ont une place prépondérante.

1- Le projet Ile de Nantes

Nantes a entamé son renouvellement depuis quelques années : croissance démographique et économique l'ont poussée à se redynamiser. C'est dans le quartier Madeleine – Champ de Mars que les premières opérations de régénération urbaine proprement dites, c'est-à-dire toutes celles concernant des friches en secteur central et péri-central, ont eu lieu avec l'arrivée du TGV à Nantes en 1990. On a, pour l'occasion, aménagé la sortie sud de la gare et le quartier environnant, notamment la partie située sur la friche de la biscuiterie LU : aujourd'hui s'y trouvent la Cité des Congrès, l'immeuble du CIO (Crédit industriel de l'Ouest), des immeubles de bureau, ainsi que le Lieu



Unique qui tient à la fois le rôle de bar, restaurant, et celui de salle de spectacle et d'exposition (il accueille aussi le grenier du siècle). Dans la continuité de ce secteur, en direction du centre hospitalier, on a engagé une opération de réhabilitation de l'habitat (OPAH qui a été renouvelée en 2000). Face à ce secteur en pleine recomposition, de l'autre côté du bras de la Loire, se situe l'Ile de Nantes à l'urbanisation peu homogène et qui va assurer la continuité de la régénération urbaine de la ville.

Historique des friches de l'Ile de Nantes

L'Ile de Nantes constitue le centre géographique de l'agglomération nantaise, à deux pas du centre historique et du centre-ville moderne de Nantes (fig. 1). À l'origine, c'est un archipel d'îles et de prairies qui peuple le fleuve. Les comblements successifs des bras de la Loire au cours du vingtième siècle ont rattaché l'Ile Gloriette au centre-ville et ont regroupé plusieurs des autres îles en une seule grande : l'Ile de Nantes. Cette origine, que l'on retrouve dans le tissu urbain et dans la toponymie, explique en partie la diversité de l'urbanisation de l'Ile : au centre, une zone d'habitat issu de l'ancien faubourg, à l'est, une zone d'aménagement mixte (logements et tertiaire), construite sous forme de ZAC dans les années soixante-dix sur les anciennes prairies, et, à l'ouest, une zone industrielle et

portuaire aujourd'hui en friche que l'on appelle communément l'Ile Sainte-Anne.

L'Ile de Nantes a été fortement touchée par la désindustrialisation car c'était l'un des sites privilégiés, dans sa partie ouest, pour l'implantation des grandes industries du dix-neuvième siècle en lien avec le trafic portuaire (construction navale, sucrerie, conserverie...). La construction navale a particulièrement marqué l'île et son histoire avec le développement de grands chantiers navals sur la pointe ouest du dix-huitième au vingtième siècle. Les quartiers environnants se sont peu à peu peuplés d'ouvriers des chantiers et de leurs familles, et de commerces et cafés au service de ces populations. De nombreuses crises cycliques accompagnées de restructurations ont fortement touché ce secteur industriel jusque dans les années quatre-vingt où la crise la plus importante marque l'arrêt définitif des chantiers navals de Nantes avec la fermeture du dernier chantier (les Chantiers Dubigeon) en 1987. Crises et fermetures ont entraîné le déclin et la disparition des petites entreprises sous-traitantes liées aux chantiers, des activités de restauration, cafés et commerces liés à la population ouvrière des chantiers, l'abandon des entrepôts et la fuite des autres activités vers des espaces plus attractifs en termes de paysage (absence de friche), de main d'œuvre, de services aux

entreprises, c'est-à-dire la périphérie. Petit à petit, c'est tout le secteur ouest de l'île de Nantes qui s'est dégradé physiquement et socialement, offrant une image répulsive esthétiquement mais aussi symboliquement (fort attachement des Nantais aux chantiers) au reste de l'agglomération, alors que de l'autre côté de la ligne de pont, on achevait la construction de la ZAC de Beaulieu avec ses grands immeubles de logements, ses bureaux et son centre commercial.

La construction du projet

Suite à l'arrêt des activités industrielles, des projets sont conçus pour réutiliser les friches des anciens chantiers navals. Il y a tout d'abord celui d'un homme d'affaires luxembourgeois, allié au président du Port Autonome de Nantes – Saint-Nazaire, qui propose la création d'un centre international des affaires en 1987. La fiabilité financière douteuse de l'opération et l'arrivée d'une nouvelle municipalité socialiste en 1989 font périliter le projet. Les milieux associatifs nantais alliés aux anciens salariés des chantiers font connaître leurs souhaits d'une démarche muséographique, culturelle et touristique pour la friche Dubigeon, avec la proposition, pour les uns, d'un Port Jules Verne, espace de loisirs et de culture, et pour les autres, un musée sur l'histoire des chantiers et de l'industrie. La municipalité souhaite, quant à elle, voir s'édifier un schéma urbain d'ensemble pour Nantes, associant l'île de Nantes au quartier Madeleine – Champ de Mars, alors en pleine transformation. La ville fait nettoyer le site Dubigeon, réutilise le bâtiment principal pour l'université de formation continue et commande à l'architecte D. Perrault une étude sur les grandes interventions à mener sur l'île de Nantes. Cependant, l'étude n'aura pas de suite et la friche sera gelée, attendant des jours meilleurs.

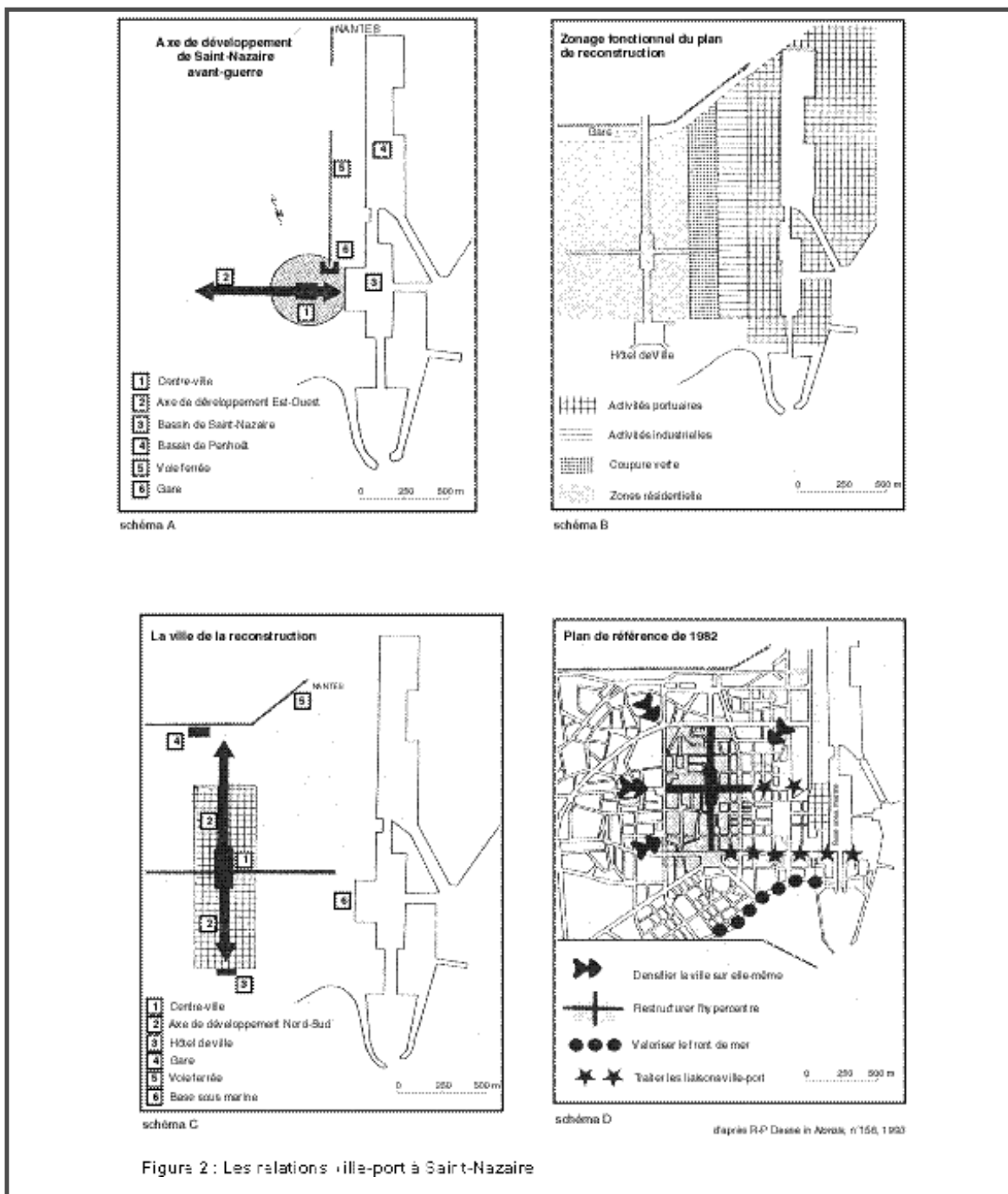
Avec la croissance démographique et économique de la ville, et la stabilité politique qui s'installe autour du maire J-M. Ayrault, le dossier de l'île de Nantes est repris, afin de ne pas conserver un quartier dégradé à proximité du centre. Depuis les premiers projets de réutilisation, la municipalité a revu sa copie et souhaite un projet de développement à long terme pour toute l'île, insérant la principale friche des chantiers Dubigeon dans le reste du tissu urbain. Un concours est donc lancé en 1999, remporté par l'équipe des architectes associés A. Chemetoff et J-L. Berthomieu. Les deux architectes proposent un plan-guide visant la régénération du secteur sur le long terme: pour cela, la ville leur délègue la maîtrise d'œuvre sur 10 ans.

Le projet se base sur un certain nombre de grands principes directeurs: retrouver l'insularité et le lien entre les différents quartiers de l'île trop séparés les uns des autres, retrouver le lien entre la ville et le fleuve à travers le percement de bassins et le retour d'activités liées à l'eau (port de plaisance, gare maritime) ou encore la mémoire des activités passées (musées, parcs, visite des cales des chantiers navals), partager l'île entre espace public et espace privé afin que les acteurs des deux secteurs puissent se situer et s'approprier le projet global. Le projet, qui est avant tout architectural, définit la forme de l'urbanisation, le partage des espaces tout en laissant aux autres acteurs le soin de construire les parcelles.

Un foisonnement d'équipements pour lancer la dynamique

Le projet a cependant besoin d'un certain nombre de réalisations pour attirer les investisseurs potentiels et lancer la dynamique de construction. C'est pour cela que le plan-guide fait une place importante aux équipements et à l'espace public. La création de nouveaux espaces publics et le retraitement de ceux existants sont un élément fondateur du projet. En effet, l'espace public est un des moyens indispensables pour relier les différentes fonctions, les différents îlots, recréer une vie sociale, une vie de quartier, permettre la déambulation, la promenade et donc la réappropriation de l'espace par ses habitants. Le réseau des espaces publics, travaillé par les architectes, constitue la trame du projet sur lesquels viennent se poser les réalisations diverses et notamment les équipements.

Sur l'île de Nantes, les équipements jouent un rôle particulièrement important d'un point de vue urbanistique. Ils servent avant tout de précurseurs pour la régénération du secteur. En effet, peu de promoteurs sont prêts à investir dans un quartier peu attractif: la présence du nouveau Palais de Justice, de la Maison des Syndicats (dans l'ancienne gare de l'Etat) ou de la Maison des Hommes et Techniques (dans l'ancien bâtiment des chantiers Dubigeon) (fig. 1) vont permettre de lancer une dynamique de construction, d'attirer des investisseurs potentiels, de montrer que le projet a bel et bien été lancé. La volonté municipale d'implanter ces équipements sur l'île de Nantes ne répondait pas seulement aux besoins de la ville et à la recherche d'un foncier attractif, c'était aussi une véritable stratégie pour orienter les investissements futurs vers le quartier de l'île de Nantes. Les futurs équipements qui vont venir s'implanter petit à petit vont dans le même sens: per-



mettre une mixité des fonctions, recréer un quartier dynamique et agréable, attirer les investisseurs. C'est le cas pour le port de plaisance (fig. 1), l'École d'architecture qui ouvrira à la rentrée 2005, la Cité des biotechnologies (elle comprendra en lien avec le C.H.U. un institut de biotechnologies, des pépinières, un hôtel d'entreprises... sur le site de l'entreprise GEC-Alsthom), la nouvelle ligne de tramway qui assurera le lien entre le centre-ville et l'île et le lien entre les différents quartiers de l'île (la ligne de tramway n° 2 qui traverse l'île fonctionne plus sous forme

de franchissement entre rive sud et centre-ville). D'ailleurs, on prévoit sur le site un mail des équipements, c'est-à-dire une allée suffisamment large pour intégrer au centre des équipements culturels de type musée par exemple et ayant pour fonction de relier les divers équipements entre eux. Tous ces équipements seront accompagnés de programmes immobiliers de logements, locatifs ou en accession, menés par des promoteurs privés et des bailleurs sociaux.

D'un point de vue social, les équipements jouent aussi

un rôle moteur dans la reconstruction du tissu social du quartier. Tout d'abord, ils constituent une nouvelle source d'emploi pour des populations locales fortement touchées par le chômage. Cependant, tout dépend de la volonté ou non des collectivités locales chargées du fonctionnement de ces équipements de favoriser une embauche locale et de fournir des emplois de proximité. La question de l'emploi est donc probablement la plus incertaine dans ce projet. Autre apport à la régénération sociale du quartier : les équipements qui vont être développés feront retrouver au secteur une certaine activité quotidienne à travers la présence des personnes qui y travaillent et de celles qui y viennent occasionnellement. Cette activité devrait permettre le développement d'une activité commerciale et de services de proximité, qui fait défaut à la population résidente. Enfin, la présence de logements sociaux et de logements privés devrait permettre l'arrivée de nouveaux résidents tout en maintenant sur place les populations plus démunies qui le souhaitent, sans entraîner la gentrification redoutée qui accompagne beaucoup de ces projets.

La carte (fig. 1) montre bien le foisonnement des équipements sur l'île de Nantes et à proximité, découvrant ainsi la dynamique qu'on a voulu créer entre tous ces éléments. C'est sur cet ensemble d'équipements et sur la dynamique qu'ils vont créer que se base la réussite de l'opération de régénération urbaine.

2- Le projet Ville-Port de Saint-Nazaire

Cette seconde étude de régénération urbaine nous montre un exemple où tout le projet a été conçu autour d'un grand équipement phare. La ville de Saint-Nazaire connaît aujourd'hui un regain de prospérité grâce à la relance de la construction navale et des Chantiers de l'Atlantique, principal employeur de l'agglomération nazairienne. Auparavant, dans les années quatre-vingt, la ville avait subi, au même titre que Nantes et autres villes portuaires françaises, la crise de la construction navale. Les conséquences avaient été lourdes : diminution drastique des effectifs des chantiers, faillite de nombreuses petites entreprises sous-traitantes, hausse importante du taux de chômage. Saint-Nazaire était devenue une ville en crise à laquelle l'architecture issue de la reconstruction donnait un cadre peu attractif. Il fallait donc régénérer la ville pour surmonter la crise, car il était peu probable que la relance vienne des chantiers de construction navale.

Historique du port nazairien

Le projet Ville-Port constitue l'une des réponses apportées à la crise par la municipalité. Cependant, il répond à un autre dysfonctionnement important : la séparation croissante entre la ville et le port.

La ville de Saint-Nazaire a longtemps été l'avant-port de Nantes et elle s'est donc logiquement organisée et construite à partir, et autour, de cette fonction portuaire. Village de pêcheurs jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle, c'est en 1845 que l'Etat décide de creuser un bassin à flot à Saint-Nazaire afin de parer aux problèmes rencontrés dans le port de Nantes (ensablement, augmentation de la taille des navires). L'ouverture de ce nouveau port déclenche ainsi l'éclosion de la ville, qui s'organise autour du port. Ainsi l'axe de développement de la ville part directement de celui-ci (fig. 2, schéma A) : Saint-Nazaire est avant tout une ville portuaire et son activité dépend principalement de cette fonction. La guerre constitue un véritable tournant et surtout une profonde déchirure dans l'histoire de la ville. Prise par les Allemands en juin 1940, Saint-Nazaire voit son port défiguré par la construction d'une énorme base sous-marine en béton armé de 300 mètres de long, 130 mètres de large et 18 mètres de hauteur, qui coupe totalement la liaison entre le centre-ville et la zone portuaire. Elle est construite si près du port que les bombardements alliés, la prenant pour cible, détruiront à 85 % le tissu urbain environnant sans l'endommager. La reconstruction lancée en 1947 suit le plan conçu par les architectes Lemaesquier et Guillou. Il vise, par un zonage fonctionnel précis (fig. 2, schéma B), à résoudre un certain nombre de problèmes qui se posaient avant la guerre (dysfonctionnement du réseau viaire, port enclavé et limité dans son extension, etc.). On prévoit donc une réserve de terrains autour du port pour son extension future et, pour le désenclaver du tissu urbain, on déplace la gare et le centre-ville de 500 mètres vers l'ouest. La rue principale de Saint-Nazaire, aménagée comme un axe triomphant (Saint-Nazaire n'avait pas de grand boulevard haussmannien), joint la gare à l'Hôtel de ville de façon perpendiculaire à l'axe de développement historique (fig. 2, schéma C). La ville se détourne donc de son port non seulement à cause de la séparation due au zonage fonctionnel qui met d'un côté la ville et ses activités résidentielles et commerciales et de l'autre le port et ses activités industrielles, mais aussi en raison de la séparation physique et psychologique (tous les mauvais souvenirs liés à la guerre) créée par la présence de la base sous-marine que l'on n'a pas

détruite en raison du coût de l'opération. La masse de béton bouche totalement la vue sur le port et ses bassins et son poids psychologique font que le quartier du port n'est plus fréquenté que par les personnes qui y travaillent.

Cependant, dès la fin de la reconstruction, c'est-à-dire au début des années soixante-dix, un certain nombre de dysfonctionnements apparaissent dans le tissu urbain, auxquels s'ajoutent les effets de la crise industrielle (parmi ceux-ci, les effets sur le port qui ne se développe pas autant qu'il avait été prévu; la réserve foncière qu'on lui a préparée dans le plan de reconstruction restera donc en partie inutilisée, créant un autre espace de rupture entre la ville et le port). C'est toutefois le problème des emplois et de la crise économique qui prend le dessus et ce n'est qu'au cours des années quatre-vingt que la question du renouvellement urbain est posée. En 1989, la municipalité propose un Plan Global de Développement (PGD) pour la région nazairienne reprenant divers aspects du renouvellement urbain (action dans les quartiers en difficulté, action pour l'économie, action urbanistique dans le centre-ville, etc.). Pour le secteur central de la ville, le PGD se base en partie sur les grands principes du plan de référence de 1982 (fig. 2, schéma D) : densification du centre-ville pour maîtriser l'étalement urbain et concurrencer la croissance périphérique, restructuration de l'hypercentre, valorisation du front de mer pour retrouver une identité maritime, recréation des liens entre la ville et son port. C'est sur ce dernier sujet que la régénération urbaine va se situer à travers l'opération Ville-Port.

Le projet Ville-Port

Le projet est avant tout architectural. Le problème qui se pose à ses concepteurs pour lier la ville et le port est la présence de la base sous-marine : il faut recréer un lien à la fois physique et psychologique entre le centre-ville et le port, intégrer la base sous-marine au reste de la ville et accueillir de nouvelles activités permettant de diversifier la base économique de Saint-Nazaire. On assiste tout d'abord à une revalorisation progressive du secteur portuaire, en lien avec la rénovation du centre-ville (réaménagement de l'espace central avec l'opération Paquebot), à travers des équipements et des animations : création de l'Ecomusée, accueil du sous-marin allemand *Espadon*, manifestations musicales et nautiques, mise en lumière des installations portuaires par Yann Kersalé. Un concours urbain est lancé en 1994 pour la partie concernant la base sous-marine, remporté par l'architecte espagnol M. de

Solà Morales, artisan de la régénération de Barcelone.

Son projet pour la base sous-marine comprend sa réutilisation et sa transformation en un équipement culturel et touristique central. Le lien entre la ville et le port est recréé à travers une série d'espaces publics et le percement de certaines alvéoles de la base sous-marine qui redonne une vue directe sur les bassins portuaires. Autour, on projette des logements, équipements, bureaux (fig. 3), tandis qu'on applique une démarche patrimoniale à la base sous-marine, traitée comme un véritable monument historique. Cette démarche avait d'ailleurs été initiée avec la création de l'Ecomusée. Le projet Ville-Port, en tant qu'opération de régénération urbaine, doit pouvoir relancer une dynamique sur le secteur de la base sous-marine, permettre une mutation des fonctions et une réappropriation de l'espace par la population nazairienne, au sein du Projet Global de Développement.

Un équipement phare au cœur de la ville

La base sous-marine avec ses aménagements représente l'équipement phare du projet, l'élément qui montre la volonté de changement d'image de la ville et l'investissement de la municipalité dans une action de renouvellement. C'est le point d'ancrage du projet autour duquel vont venir s'accoler d'autres équipements, logements et aménagements et c'est de sa réussite que dépend en grande partie la réussite du projet Ville-Port. Suivant la volonté de la ville de diversifier sa base économique en développant des fonctions tertiaires notamment touristiques et culturelles, la base sous-marine sert donc d'infrastructure d'accueil pour un certain nombre d'équipements. Ainsi, c'est en l'an 2000 qu'a été inaugurée "l'Escal'Atlantique", une grande exposition active et participative (sur 3500 m²) sur la découverte des paquebots et leur légende (réalisation de l'équipe de F. Confino et F. Seigneur) : outre le fait d'être un équipement culturel et touristique, cette exposition satisfait aussi à la volonté de conserver la mémoire et l'identité du secteur en rappelant l'activité principale de Saint-Nazaire, la construction des paquebots. Pour la municipalité, il s'agit aussi de créer de nouveaux emplois, notamment pour la population féminine de Saint-Nazaire, très fortement touchée par le chômage. Est associé à l'équipement touristique, toujours au sein de la base sous-marine, sur 5000 m², un ensemble d'équipements de loisirs de type restaurants, bars, jeux, etc. Autour viennent s'ajouter (fig. 3) un grand complexe cinématographique, un très grand supermarché, plusieurs programmes de

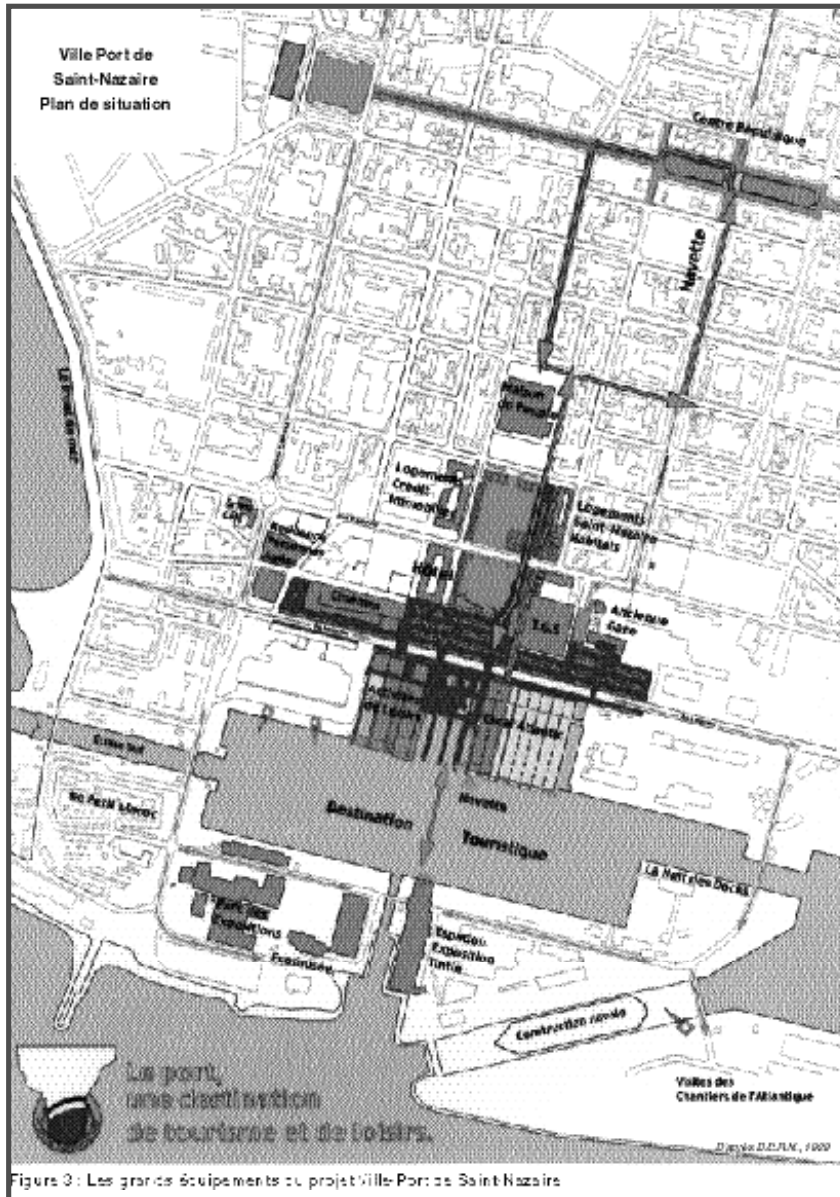


Figure 3 : Les grands équipements du projet Ville Port de Saint-Nazaire

on observe la forte prégnance des espaces publics (fig. 3) servant de lien entre les différents équipements, d'espace d'accueil et de promenade pour les habitants. Associés aux équipements, les espaces publics fondent la trame de la ville et du projet, d'autant plus que le zonage fonctionnel de la reconstruction a bien séparé les quartiers d'habitat et les secteurs d'activité. Par conséquent, même la volonté de mixité fonctionnelle ne parviendra pas à faire du secteur renouvelé un quartier fortement résidentiel, mais il est important que les habitants de la ville y aient accès et qu'ils y voient un espace de promenade et de loisirs en dehors du quartier où ils vivent habituellement. Les premiers résultats de l'opération ont été plutôt encourageants (un nombre de visiteurs supérieur aux prévisions) et on peut penser que l'impact de cet équipement est positif, bien qu'il ait énormément profité de la reprise d'activité des chantiers à la fin des années quatre-vingt-dix et du renouveau économique du secteur industriel nazairien.

logements (sociaux et privés), une résidence pour personnes âgées, des nouvelles possibilités de transports en commun et bien sûr les équipements déjà existants tels que l'Ecomusée, le sous-marin Espadon, le parc des expositions ou la Maison du Peuple.

La figure 3 montre bien comment les équipements sont concentrés autour de la base sous-marine afin de créer un quartier directement organisé autour de cette fonction tertiaire touristique et culturelle. La volonté de la municipalité était bien de créer un secteur spécifique, extension du centre-ville qui ne concurrence pas celui-ci du point de vue des fonctions. Pour cette raison, on trouve peu de commerces sur le secteur, à l'exception de ceux liés au tourisme et à la fonction portuaire (souvenirs, vêtements marins...). Mais de la même façon que sur l'île de Nantes,

III- LES ÉQUIPEMENTS AU SERVICE DE LA RÉGÉNÉRATION

Les exemples pourraient se multiplier pour aboutir aux mêmes conclusions : les grands équipements font partie intégrante des projets de régénération urbaine dont ils constituent souvent la base. La régénération peut s'organiser autour d'un grand équipement central, point fort du projet, qui va enclencher une dynamique et entraîner la création de nouvelles activités comme à Saint-Nazaire. Elle peut aussi se baser sur une multitude d'équipements qui vont en quelque sorte constituer la trame du projet, trame autour de laquelle vont venir s'intégrer les nouvelles

activités et les nouveaux logements, comme sur l'île de Nantes. Les grands équipements ont donc, dans la régénération urbaine, un rôle particulier qui peut se décliner en quelques points forts.

Tout d'abord, les équipements, dans un projet de régénération urbaine, constituent une réponse à un besoin. Dans la plupart des cas, la ville a besoin de certains équipements qu'ils soient culturels, administratifs, commerciaux ou de transports, ceci pour des raisons de croissance démographique et économique récente comme à Nantes, ou bien pour combler le retard de la ville en termes d'équipements par rapport à sa taille, à son rang ou à ses fonctions, ou encore afin d'équiper le quartier en régénération auquel les équipements font défaut. Ils répondent aussi au besoin en équipements de proximité des populations locales. Ces équipements sont souvent coûteux en espace et les municipalités recherchent généralement des emprises vastes avec un foncier attractif, d'où l'intérêt des friches à ce niveau. C'est souvent pour ces raisons que l'on trouve facilement des équipements dans les secteurs en régénération.

Ensuite, les équipements représentent un moyen de reconvertir un espace en friche. La régénération urbaine implique généralement une mutation dans les fonctions. Sur les secteurs industriels comme à Nantes, ou militaires comme à Saint-Nazaire, il n'est pas question de faire revivre les mêmes activités. Il faut reconvertir l'espace et le faire passer d'une fonction souvent industrielle à une fonction tertiaire. Attirer des bureaux, des logements, des fonctions commerciales, culturelles ou de loisirs sur des secteurs en friche n'est pas la partie la plus facile d'un projet de reconversion. Les équipements sont donc un moyen utile et efficace de reconvertir physiquement un territoire. Leur apport d'un point de vue social peut paraître moindre. Les emplois qu'ils apportent (parfois en nombre très faible) ne sont pas forcément adaptés aux populations résidentes et ils apparaissent souvent plus utiles au reste de la ville qu'au quartier et à ses habitants. Toutefois, ils permettent d'enclencher des politiques sociales, des programmes de logements et des actions d'aide en faveur de la population locale.

Enfin, dans la continuité de l'argument précédent, les équipements permettent d'enclencher des dynamiques de relance, de revalorisation et de revitalisation. Ils constituent souvent un véritable levier pour les investissements privés. C'est pour cela que les équipements font partie intégrante des stratégies politiques des municipalités qui cherchent à

régénérer des quartiers ou des secteurs en friche. Attirer des investisseurs sur un espace en friche, donc peu agréable d'un point de vue paysager, social, infrastructures et services, est loin d'être évident. En dépit d'un foncier attractif, les entreprises ou promoteurs immobiliers de même que les bailleurs sociaux préfèrent investir sur des zones d'activités déjà aménagées ou dans des quartiers plus agréables. La stratégie politique des villes consiste alors à aménager l'espace en friche à l'aide d'espaces publics et d'équipements divers, notamment de transports, qui vont créer une activité et une petite dynamique locale. C'est cette dynamique qui peut ensuite attirer les investisseurs, les nouveaux habitants et enclencher un plus grand mouvement de relance économique. C'est donc souvent de la réussite de l'implantation d'un ou plusieurs équipements que dépend la réussite d'une opération de régénération urbaine.

Conclusion

Les équipements se situent au cœur des politiques urbaines et des opérations actuelles d'urbanisme. La régénération urbaine en est un bon exemple puisqu'elle s'appuie facilement sur un ou plusieurs équipements pour relancer des dynamiques sur les espaces en déshérence à proximité du centre-ville au moyen de grands projets urbains intégrant un ou plusieurs grands équipements. Cependant, ceux-ci sont plus traités d'un point de vue urbanistique et architectural que du point de vue de leur utilité ou de leur rôle social. Ceci vient sans doute du fait que les grands projets urbains de régénération sont avant tout des projets d'aménagement physique et que le volet social qui les accompagne ne vient qu'après les premières réalisations.

Le grand rôle que tiennent les équipements dans la régénération urbaine comporte aussi des risques. Il y a en effet des risques de concurrence du centre-ville, des risques d'effet "vitrine" comme on a pu le constater aux États-Unis (quartiers qui offrent une image très positive de la ville mais qui perdent toute identité et toute vie sociale). Il existe aussi un risque de gentrification, c'est-à-dire que la présence de grands équipements prestigieux risque de faire augmenter de façon démesurée foncier et loyers, par la spéculation des promoteurs immobiliers, conduisant peu à peu les populations plus pauvres à fuir ces quartiers pour être remplacées par des populations plus aisées. Enfin, la trop grande concentration d'équipements peut aussi conduire à une trop grande spécificité du secteur qui le

rend à nouveau vulnérable à des crises futures de l'activité qui le concerne. Il faut donc implanter avec prudence les équipements.

Enfin, on a pu noter que l'une des bases des projets de régénération urbaine, avec les équipements, est celle des espaces publics, traités comme de véritables monuments, travaillés dans leur architecture et leur présentation. Ces espaces publics indispensables au lien social et à la vie collective ne pourraient-ils pas, au vu de leur fonction, être considérés comme des équipements à part entière, à insérer dans les stratégies d'urbanisme et dans les politiques sociales au même titre que les autres ?

Bibliographie indicative

- BESLAY C., DAYNAC M., GROSSETTI M., GUILLAUME R., SALLES D. ET TAULELLE F., 1998, *La construction des politiques locales. Reversions industrielles et systèmes locaux d'action publique*, Paris, L'Harmattan, coll. Logiques politiques, 220 p.
- CABANNE C., 1990, "Nantes, de la ville industrielle à la ville tertiaire", *Cahiers Nantais*, n° 33-34, Nantes, Ouest Editions, p. 185-197.
- CHALINE C., 1999, *La régénération urbaine*, Paris, PUF, Que-Sais-Je? n° 3496, 127 p.
- CHEMETOFF A., BERTHOMIEU J. – L. et le Bureau des Paysages, 1999, *L'île de Nantes. Le plan guide en projet*, Nantes, Editions MeMo, 95 p.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES/MISSION ÎLE DE NANTES – RIVES DE LOIRE, 2001, *Île de Nantes, un grand projet de développement urbain en cœur d'agglomération*, Nantes, Communauté Urbaine, 16 p.
- DÉLÉGATION AU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION NAZAIRIENNE, 1994, *Projet Ville-Port, Saint-Nazaire*.
- DESSE R-P., 1993, "Saint-Nazaire ou le centre retrouvé : un exemple d'urbanisme commercial novateur", *Norois*, t. 40, n° 158, pp. 235-252.
- FREVILLE, 2001, *Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine, Actes du colloque des 16 et 17 mars 2000*, Lille, FREVILLE publications, 384 p.
- PEYON J-P., 1990, "Le centre-ville de Nantes : à la recherche d'un projet d'aménagement", *Cahiers Nantais*, n° 33-34, Nantes, Ouest Editions, p. 249-266.
- REFERENCE SERVICES OF THE CENTRAL OFFICE OF INFORMATION, 1995, *Urban Regeneration*, London, HMSO, coll. Aspects of Britain, 85p.
- ROBERTS P. et SYKES H. (ed.), 2000, *Urban Regeneration. A handbook*, London, Sage Publications, in association with

the British Urban Regeneration Association, 320p.

- RODRIGUÉS MALTA R., 1999, "Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid" in *Les Annales de Géographie*, n° 608, pp. 397-419.
- TARDIF S., 1994, "Une cité se sépare de son port : conséquences d'un postulat erroné sur la mutation urbaine d'une ville reconstruite" in *Villes reconstruites, du dessein au destin, Colloque International des Villes Reconstruites*, Paris, L'Harmattan, 382p.
- URBANISME, mars 2000, "Vive la ville : les enjeux du renouvellement urbain. Actes de la XXe rencontre nationale des agences d'urbanisme", hors série n° 13.