

Aude Chasseriau  
Jean-Pierre Peyon

CESTAN - UNIVERSITÉ DE NANTES  
ESO - UMR 6590 CNRS  
MSH ANGE GUÉPIN - NANTES

**A**u cœur de nombreuses politiques contemporaines de réaménagement, les relations ville-fleuve sont devenues un élément incontournable de l'urbanisme malgré leur complexité. Pour toute ville traversée par un fleuve, celui-ci est un élément déterminant pour les activités, les populations et les formes urbaines, représentant à la fois un atout considérable, notamment en termes d'échanges économiques, et une contrainte qui se fait ressentir de plus en plus au fur et à mesure que la ville se développe. Les relations entre une ville et son fleuve ne sont donc pas simples et la gestion de la présence de l'eau dans la ville est une question qui ressurgit tout au long de l'histoire du développement urbain. Aujourd'hui, cette même question ressort dans les projets de recompositions des centres-villes, portant en elle nombre d'enjeux identitaires, touristiques et économiques.

Le cas de Nantes et de ses relations à la Loire est particulièrement intéressant car la place du fleuve, aussi bien physique que psychologique, a beaucoup évolué au cours de l'histoire de la ville. Cet exemple s'inscrit parfaitement dans certains développements théoriques sur le sujet, au même titre que de nombreuses autres villes dans le monde. Il ne faut cependant pas oublier certaines des spécificités qui font que les acteurs locaux cherchent aujourd'hui à singulariser leur ville à travers le traitement de son fleuve dans les projets en cours de renouvellement urbain.

## POUR UNE REPRÉSENTATION DES RELATIONS VILLE-FLEUVE

Les relations ville-fleuve, souvent complexes, ont évolué au cours de l'histoire urbaine de l'imbrication à l'exclusion. Il est possible de retracer et de représenter ces évolutions à partir du concept de cycle de vie des produits. Ce concept issu des sciences économiques a été plusieurs fois adapté notamment au tourisme et aux zones touristiques par plusieurs (Stansfield, Plog – cf. Gordon et Goodall, 1992), dont R.W. Butler en 1980, qui l'applique aux stations balnéaires et développe le

concept de cycle de vie des zones touristiques, sur la même base que le cycle de vie des produits (le concept est d'ailleurs repris en géographie par J. M. Miossec en 1977 pour modéliser l'organisation de l'espace touristique). Le cycle comprend alors une phase d'introduction ou de découverte, puis une phase de développement, suivie de celle de la maturité ou saturation pour finir par une période de déclin. On retrouve ce même concept appliqué d'une autre manière aux villes portuaires maritimes (Marcadon et Comtois, 1996). Le cycle de vie portuaire se compose alors, selon les sites et la temporalité qui leur est propre, d'une phase de croissance, d'une phase de maturité, d'une phase d'obsolescence, d'une phase d'abandon et d'une phase de renouvellement. L'idée développée ici est celle d'une transposition de ce modèle aux rapports ville-fleuve. Cela se traduit par une courbe classique en S (figure 1) avec quatre périodes historiques définies par Claude Chaline dans ses propos traitant du "découplage ville-port" (Chaline, 1994). Au cours de chaque période, le fleuve prend une importance variable selon le contexte économique et politique.

La première période (P1) court de l'établissement de la ville sur le fleuve à la veille de la révolution industrielle. Le fleuve est alors un élément important dans le

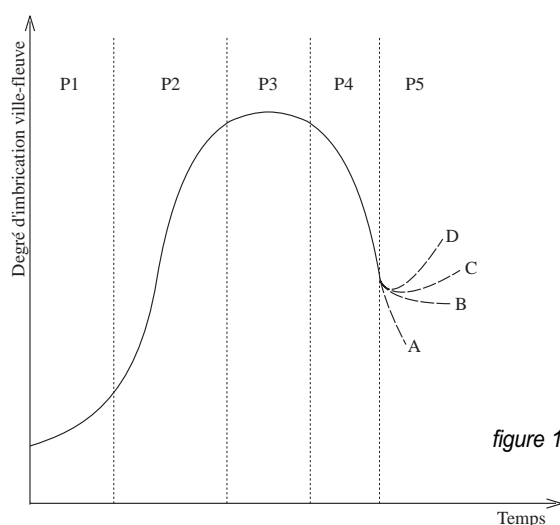


figure 1

P1 - période pré-industrielle : ville et fleuve s'approvoient  
P2 - période industrielle (a) : forte imbrication ville-fleuve  
P3 - période industrielle (b) : imbrication toujours forte mais des contraintes apparaissent remettant en cause cette imbrication  
P4 - période post-industrielle : déclin de la relation ville-fleuve  
P5 - période actuelle : A - déclin ; B - stagnation ; C - amélioration ; D - renouveau

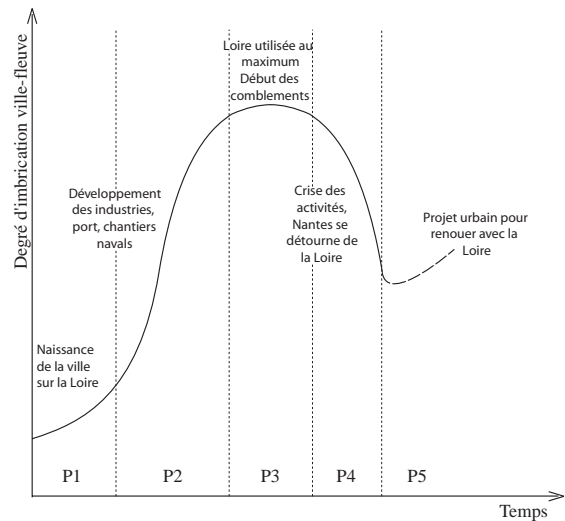
développement de la ville, il contraint sa forme et apporte de nombreux atouts en termes d'activités (commerce, navigation). Pour autant, le fleuve n'est pas totalement maîtrisé par les habitants et les problèmes d'hygiène ou d'inondation ne sont pas rares. C'est, dans le cycle de vie économique, la phase d'introduction, de découverte : la ville et le fleuve "s'approprient".

La seconde période (P2) correspond à l'ère industrielle, depuis la seconde moitié du XVIIIe siècle jusqu'au début du XXe siècle. La relation entre la ville et son fleuve évolue, par rapport à la première période, vers une imbrication de plus en plus grande entre eau et tissu urbain. Le fleuve n'est plus seulement un atout en termes de site ou de commerce : il devient un élément indispensable aux activités industrielles qui se développent et au transport de marchandises de plus en plus important. On commence à observer une spécialisation de l'espace urbain : les quartiers environnant le fleuve sont voués à l'industrie, au commerce, à la navigation. C'est la phase de croissance du cycle de vie économique.

Le degré d'imbrication entre ville et fleuve augmente de plus en plus jusqu'à la troisième période (P3), correspondant au milieu du XXe siècle. La relation ville-fleuve est à son apogée : la ville n'a jamais eu autant besoin de l'eau qui la parcourt (activités industrielles, électricité, transport fluvial). Toutefois, cette période correspond aussi à un passage instable en termes d'équilibre entre les atouts et les contraintes d'une telle situation. Jusqu'alors, les avantages d'une forte imbrication ville-fleuve priment sur les quelques inconvénients ressentis. Mais peu à peu, les contraintes prennent de plus en plus d'importance : inondations périodiques, humidité et insalubrité des habitations proches du fleuve, entraves à la circulation automobile en forte augmentation, sans compter que s'y ajoutent aussi les nuisances des industries (bruit, pollution...). C'est ainsi au cours de cette période que l'équilibre instable entre atouts et contraintes bascule annonçant le début de la séparation de la ville et du fleuve. Les contraintes deviennent de plus en plus gênantes, le fleuve et les quartiers qui l'entourent perdent leur attractivité, on comble ou on détourne une partie des cours d'eau pour faciliter la vie en ville.

De cette phase d'apogée ou de maturité mais aussi de saturation, on glisse rapidement vers la qua-

figure 2 : cycle d'évolution des rapports ville-fleuve



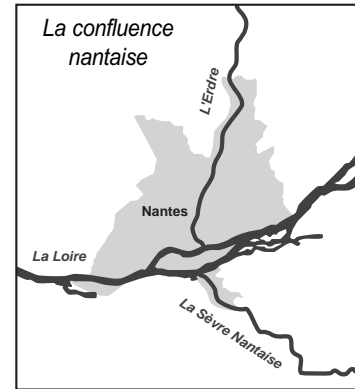
P1 - période pré-industrielle : ville et fleuve s'approprient  
 P2 - période industrielle (a) : forte imbrication ville-fleuve  
 P3 - période industrielle (b) : imbrication toujours forte mais des contraintes apparaissent remettant en cause cette imbrication  
 P4 - période post-industrielle : déclin de la relation ville-fleuve  
 P5 - période actuelle : début d'un renouveau de la relation ville-fleuve grâce aux projets de renouvellement urbain

trième phase que représente le déclin de l'imbrication ville-fleuve et la fracture entre les deux entités. En parallèle, les industries ferment ou se délocalisent vers la périphérie ou les pays étrangers, laissant derrière elles friches et terrains dégradés. La ville se détourne peu à peu du fleuve qui n'est plus l'axe majeur de l'urbanisation ou du développement des activités mais plutôt un élément gênant dans l'aménagement des voies de circulation et des immeubles tertiaires.

Cette dernière phase de déclin perdure jusqu'aux années 1980-1990 où les villes fluviales reprennent peu à peu conscience de l'importance des fleuves dans l'identité des villes et dans leur patrimoine. Ceci correspond à la dernière phase (P5), aujourd'hui en cours dans les villes fluviales. À la manière de Butler dans son article sur les zones touristiques (1980), il est possible de recenser plusieurs types d'évolution du rapport ville-fleuve au cours de cette dernière période. Dans certaines villes, la cassure trop profonde (détournement complet d'un cours d'eau à l'extérieur de la ville par exemple) ne peut être réparée et il est impossible de revenir à un degré important d'imbrication entre la ville et son fleuve (P5 – A) : le déclin de la relation ville-fleuve est irrémédiable. Dans d'autres cas, on prend conscience de l'éloignement progressif du fleuve et l'on cherche à freiner ce mouvement sans pour autant entreprendre une démarche de retour vers

le fleuve (P5 – B). La relation ville-fleuve va donc stagner à un stade intermédiaire entre l'exclusion totale et la symbiose. D'autres villes par contre, au-delà de la prise de conscience de la fracture, cherchent à renouer un lien avec le fleuve (P5 – C) : de nombreux projets urbains voient le jour dans les quartiers proches du fleuve sous la forme de réhabilitations d'immeubles, régénération, réaménagement des accès au fleuve. La relation ville-fleuve qui était sur le déclin s'améliore. Pour autant, le fleuve ne retrouve pas toute sa place dans la ville et la fonction de l'eau reste avant tout paysagère. La dernière possibilité d'évolution, la plus optimiste et peut-être la plus utopique, serait celle d'une osmose retrouvée entre la ville et le fleuve (P5 – D). Ce dernier reprendrait ainsi toute sa place dans le tissu urbain (réouverture de canaux, transports sur l'eau) et de nouvelles activités en lien avec l'eau se développeraient au-delà de la simple fonction esthétique : ports de plaisance, loisirs nautiques, petites industries. De nombreux projets de ce type sont en cours dans les grandes agglomérations fluviales mais il est difficile de les classer dans le dernier type de relation (D) : le fleuve reprend rarement toute la place qu'il a occupée au début du vingtième siècle. Les projets seraient donc plutôt à placer sur le graphique entre les types C et D.

Cette présentation théorique n'est pas applicable à toutes les villes traversées par un fleuve ou une rivière. Dans certaines agglomérations privilégiées, la fracture n'a pas eu lieu ; dans d'autres cas, les relations sont restées stables tout au long de leur histoire. Toutefois, il est possible de l'appliquer, avec les nuances que la situation locale impose, à un bon nombre de ces villes qui se sont développées au bord de l'eau, en ont profité puis s'en sont détournées selon des temporalités variables. Le mouvement de reconquête des fronts d'eau (fluviaux et maritimes) en cours depuis trois décennies en est une preuve incontestable. L'exemple de Nantes reprend tout à fait le schéma présenté du cycle d'évolution des rapports ville-fleuve (figure 2), de l'imbrication à l'exclusion avant d'entrer aujourd'hui dans une phase de reconquête du fleuve à travers un grand projet urbain : le projet Île de Nantes. Il est ainsi aisé de retrouver les différentes phases du cycle d'évolution dans l'histoire de la relation Nantes-Loire.



## LES RELATIONS NANTES-LOIRE : IMBRICATION, SÉPARATION, RÉCONCILIATION ?

### De l'imbrication à la séparation, histoire d'un port fluvial

Le développement urbain nantais est intimement lié à la présence de la Loire et à sa confluence avec l'Erdre et la Sèvre, mais c'est le site de fond d'estuaire assurant le contact entre navigation fluviale et maritime qui aura le plus d'importance. La ville de Nantes se développe sur la rive nord car les îles assurent longtemps un rôle de frontière ou de marge au sud de la Bretagne (figure 2, P1). Il s'agit aussi du premier passage aisé depuis l'embouchure. C'est à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle que l'on trouve les mentions explicites d'un premier chantier naval. Le port de commerce se développe lentement à la fin du Moyen Âge grâce aux exportations de vin et d'autres denrées alimentaires. Pourtant, c'est le commerce triangulaire hautement spéculatif qui fait la première richesse de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Nantes devient l'un des premiers ports négriers français et européen, sinon le premier. La revente des esclaves dans les Antilles permet l'importation du sucre et d'autres denrées tropicales, l'exportation de cotonnades, verroteries et armes à feu. La richesse accumulée est réinvestie dans la pierre, la ville doublant sa population et triplant sa surface au long du quai de la Fosse et au-delà des remparts médiévaux. Les premières formes de pré-industrialisation apparaissent et la bourgeoisie nantaise sera républicaine.

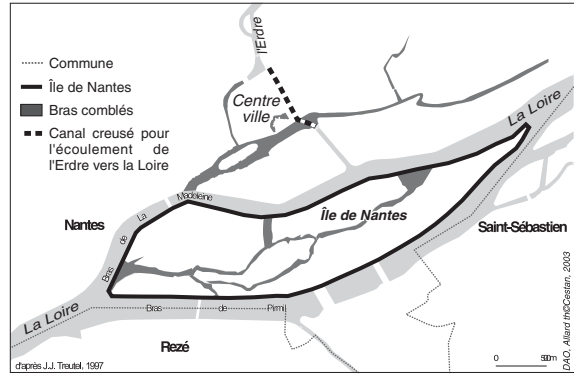
La révolution française et le blocus anglais ruinent ce commerce lucratif mais les échanges commerciaux se réorganisent autour de l'industrie agro-alimentaire naissante, avec d'autres ports européens puis américains et enfin africains. La Loire irrigue le centre de la France et assure quelques exportations notamment de



Le développement des industries sur les îles de la Loire au XIX<sup>e</sup> siècle

vin, céréales et bois. La construction du canal de Nantes à Brest permet, dès les années 1840, le chaulage de la Bretagne intérieure à partir du cours inférieur de l'Erdre. La construction navale se transforme et les premiers navires en fer sont construits au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à la fois à Penhoët (paquebots) et sur le site de la Prairie au Duc. Dans ce réseau d'îles et de boires aux rives incertaines, on creuse un bassin à flots (le canal Pelloutier) et les usines d'abord installées sur la rive droite (quai de la Fosse, Chantenay) se construisent au sud du bras de la Madeleine (P2). La vallée de la Sèvre se couvre de petites usines utilisant d'abord la force motrice puis les réserves en eau pour les industries textiles. L'installation de biefs assure l'exportation de produits fabriqués ou du muscadet. Nantes devient un port industriel. La spécialisation agro-alimentaire se confirme: sucrerie, biscuiteries (Lefèvre-Utile, Biscuiterie Nantaise) et conserveries. L'activité métallurgique se développe grâce à la construction navale, aux locomotives, à l'aéronautique naissante mais aussi à la fabrication des boîtes de conserve. À la veille de la première guerre mondiale, Nantes est à la fois ville ouvrière et ville de commerçants. Le pont transbordeur est symbolique de la relation entre la ville et son fleuve au début du XX<sup>e</sup> siècle. Il n'entrave pas la remontée des bateaux qui transportent la marchandise jusque dans le bras de la Madeleine et facilite la traversée de ce bras pour les ouvriers qui travaillent sur la Prairie au Duc. Il est un signe visible et fort du port de Nantes et illustre toutes les cartes postales et les boîtes métalliques décorées de l'époque.

Cette volonté de paraître "Port de mer" a alimenté le conflit latent entre Saint-Nazaire et Nantes. La Chambre de Commerce et d'Industrie et la bourgeoisie



Le comblement des bras de l'Erdre et de la Loire au début du XX<sup>e</sup> siècle

des armateurs nantais cherchent à maintenir l'accès du port de Nantes aux navires qui grossissent. Le canal maritime de la Martinière, construit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, se révèle vite inadapté devant l'accroissement de la taille des navires en fer. On décide de draguer le chenal naturel de la Loire, en s'inspirant des études de l'ingénieur Lechalas. En favorisant la reprise de l'érosion, le chenal s'approfondit de plusieurs mètres et le flux de la marée s'accroît. Ce faisant, les quais traditionnels sont progressivement déstabilisés et l'accès à la Sèvre et à l'Erdre devient plus délicat en période d'étiage et à marée basse. Les bâtiments construits à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au XIX<sup>e</sup> siècles se remettent à bouger. Le développement des activités le long de l'Erdre a rendu la rivière sale et malodorante, et l'on craint les épidémies. Le choléra a sévi à la même époque. Les inondations du XX<sup>e</sup> et celle de 1910 ont touché les commerces du centre-ville. Les eaux de la confluence et des multiples bras et boires deviennent encombrantes. Aussi, après des discussions longues et contradictoires, la municipalité nantaise accepte les propositions de l'État du comblement des bras au début des années 1920 (P3). À partir de 1926, le lit de l'Erdre est comblé du Pont Morand jusqu'à la confluence et un canal souterrain est creusé sous les cours Saint-Pierre et Saint-André (figure 5). La voie ferrée qui passait sur les quais est enterrée dans les bras sud de Feydeau. L'île Feydeau est totalement rattachée à la rive nord et à l'île Gloriette. Le centre-ville est totalement transformé à la veille de la seconde guerre mondiale et de grands boulevards pavés remplacent deux bras de Loire ainsi que le cours inférieur de l'Erdre. Les activités portuaires commencent leur lente migration vers l'aval. Les dragages du chenal assurent sans doute le développe-



*Les chantiers navals Dubigeon au début des années 1980*

ment du trafic vers le quai Wilson et les secteurs de Cheviré et de la Roche Maurice mais le quai de la Fosse se voit progressivement abandonné dans les années soixante.

La relance de la construction navale après la seconde guerre mondiale maintient jusqu'au milieu des années 1980 une présence de navires sur ce bras de la Fosse grâce à des dragages incessants. Le paysage industriel fait encore illusion sur la Prairie au Duc. En 1950, 7 000 ouvriers travaillent dans la navale nantaise (Dubigeon, Ateliers et Chantiers de Bretagne, Ateliers et Chantiers de la Loire). Les cales de lancement, les ateliers de fabrication, les salles de traçages s'étalent sur plusieurs dizaines d'hectares. La vie du quartier des ponts autour de la place de la République est rythmée par les heures d'embauche et les Nantais se précipitent pour assister aux lancements des bateaux. Mais l'évolution de la taille des navires, la concurrence européenne puis mondiale et la baisse des commandes militaires finissent par avoir raison de ce dernier chantier de fond d'estuaire. Le Bougainville, dernier navire construit, est lancé en 1987. Déjà en 1958, le pont transbordeur avait été désaffecté et vendu à la ferraille, premier signe tangible de ces transformations urbaines (P4).

### **À la recherche d'un projet urbain sur l'île de Nantes**

La ville de Nantes, ses élus et la Chambre de Commerce et d'Industrie ont en partie abandonné ces perspectives portuaires et industrielles au profit des évolutions tertiaires. Ce site urbain que certains commencent à appeler "île Sainte-Anne" apparaît comme une vaste friche industrielle. La Municipalité Chauty (RPR-Centriste) élue en 1983 est plutôt favorable au projet d'une



*Friche industrielle sur l'île de Nantes*

Cité Internationale des Affaires, très à la mode à l'époque, et propose un promoteur luxembourgeois. Le ferrailage du site des chantiers navals commence en 1988 et la réaction viendra des Anciens de la Navale qui avaient déjà protégé les archives et une partie des maquettes et de l'outillage. Ceux-ci trouvent l'appui de quelques associations et individualités, soucieuses du patrimoine industriel et maritime. Ce sursaut mettait au cœur de la réflexion urbaine la volonté de conserver une identité fluviale, maritime et industrielle à ce vaste quartier. La période des élections municipales de 1988-1989 sur fond de crise pour la municipalité sortante favorise ce revirement. Ainsi une manifestation permet de sauver la gare de l'État tandis que le ferrailage des chantiers navals est provisoirement arrêté. La nouvelle municipalité socialiste, élue en 1989, comporte quelques-uns de ces militants et le débat sur le devenir du site est relancé. Rapidement, il est décidé de réhabiliter le bâtiment de direction, la grue Titan, les cales de lancement et de conserver la gare de l'État. Mais les grandes halles de fabrication sont démontées dans l'attente d'un grand projet sans doute tertiaire ou culturel. Différentes associations proposent des projets alternatifs et la possibilité de créer un atelier d'urbanisme. Un diagnostic sur l'image nantaise déficiente avait préalablement montré l'importance de l'eau pour les Nantais eux-mêmes. Certains proposaient même de recreuser le cours des Cinquante Otages pour retrouver le tracé de l'Erdre. Une commission extra-municipale développait d'ailleurs cette importance du rapport de la ville avec son fleuve mais elle est mise en sommeil. Les priorités municipales sont ailleurs : il s'agit de construire

la seconde ligne de tramway nord-sud en réaménageant le cours des Cinquante Otages. L'aménagement de l'Île Sainte-Anne est repoussé à une date ultérieure. Toutefois, à la fin du premier mandat municipal de J.-M. Ayrault, la réflexion sur le site est relancée au travers d'une étude confiée à l'architecte Dominique Perrault. Le bâtiment de direction des anciens chantiers Dubigeon est réhabilité à partir de 1992, ce qui permet d'y installer des associations issues de la navale et du monde ouvrier, la "Maison des Hommes et des Techniques" mais aussi les services de l'Université permanente. Le projet Perrault exposé début 1995 se veut une grande réflexion pour les trente ans à venir. La maquette présentée est assez mal reçue par les associations et les responsables économiques car elle ressemble trop aux grandes ZUP des années 1960. Elle tient assez peu compte de la mémoire du site et des anciennes activités. Toutefois son intérêt est de raisonner sur l'ensemble de l'île enserrée entre les bras nord et sud de la Loire et de développer le concept de "l'Île de Nantes" au cœur de l'agglomération.

La municipalité Ayrault réélue en 1995 prend quelques engagements sur la mise en place de comités consultatifs de quartiers. L'Île de Nantes est l'un de ces quartiers et un animateur est nommé pour développer cette démarche. Une quinzaine d'associations se regroupent en "Collectif d'associations du patrimoine industriel et portuaire" et forment ainsi l'un des interlocuteurs de ce processus de concertation. La vision patrimoniale est mieux prise en compte et l'agence d'urbanisme est chargée de présenter une exposition "Rives de Loire" à la Maison des Hommes et des Techniques. Tout ceci prépare le processus qui aboutira au plan Chemetoff et au projet "Île de Nantes" (P5).

### LE PROJET ÎLE DE NANTES : LES PREMIERS PAS D'UN RETOUR VERS LE FLEUVE

Le concept d'Île de Nantes, la sauvegarde du patrimoine industriel et portuaire, la récréation d'un lien fort entre la ville et la Loire, la nécessaire reconquête des friches du quartier Sainte-Anne... chacun de ces éléments oriente peu à peu la réflexion municipale. Ils permettent aussi de dégager les grands objectifs du réaménagement de ce vaste territoire qui, aux portes du centre-ville et au cœur géographique de l'agglomération, constitue un "enjeu urbain majeur" (Broustal,



*Le plan de restructuration de l'Île de Nantes proposé par l'architecte D. Perrault*

1999), notamment en terme d'image. Ce grand projet urbain est en effet la marque du renouveau de la ville de Nantes, du regain de ses activités et de son attractivité. Ainsi, ce réaménagement doit permettre aux trois principaux quartiers de l'Île de Nantes (la ZAC tertiaire de Beaulieu, le secteur d'habitat populaire du quartier des Ponts et le secteur industriel et portuaire de l'Île Sainte-Anne) de trouver une unité et une dynamique commune de développement. Il doit assurer, au-delà de la régénération des friches présentes sur le site, la conservation du patrimoine industriel et portuaire et faire perdurer la mémoire de la construction navale et de ses ouvriers. Il doit enfin permettre à la ville de renouer des liens forts avec cet espace en crise et avec la Loire, à travers de nouveaux usages, de nouvelles complémentarités ville-fleuve et une nouvelle (ou le retour de l'ancienne) identité fluvio-maritime.

### Un projet conçu pour renouer avec la Loire

Pour répondre à ces besoins, un marché de définition, dont les projets doivent imaginer le retraitement des espaces publics et des paysages, est lancé par la municipalité en 1999. L'équipe lauréate des architectes associés Chemetoff et Berthomieu publie un plan-guide reprenant les grands traits du projet proposé pour le réaménagement de l'Île de Nantes. Tout se base sur l'idée d'un retour vers le fleuve, le concept de « la Loire retrouvée », Loire à la fois fluviale et maritime, à travers un certain nombre d'aménagements et de traitements paysagers. Cette volonté est clairement affichée dès les premières pages du plan-guide, dont sont extraites les

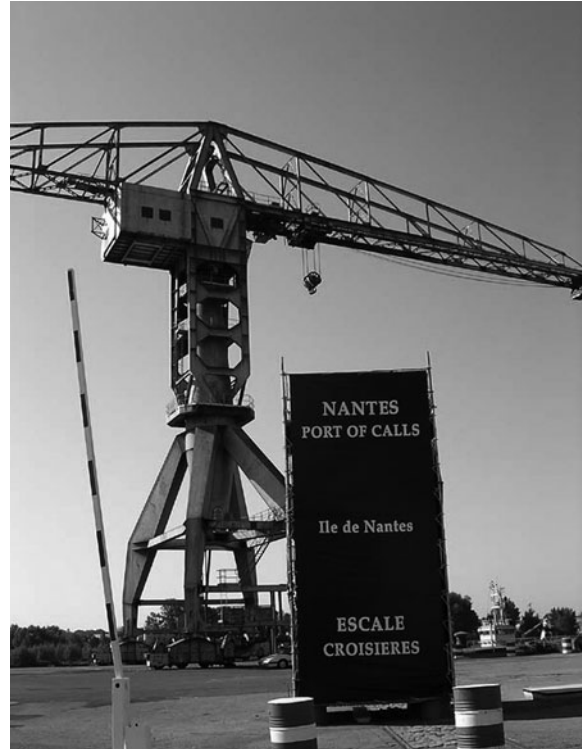




*Le retraitement du quai François Mitterrand*

citations suivantes: « Dans l'île, toute action d'aménagement renvoie directement ou indirectement au thème de l'ouverture de la ville sur la Loire. C'est dans l'île de Nantes que le rapport entre la ville et le fleuve peut être cultivé et conférer à tout aménagement son sens. Toute action entreprise devra satisfaire à l'idée qu'elle introduit, qu'elle développe, qu'elle restaure une relation de la ville avec l'eau »; « Il s'agit à la fois de trouver un moyen, une manière vivante de cultiver la mémoire des activités passées qui ont marqué l'histoire des relations entre le fleuve et la ville, et en même temps de faire en sorte que l'agglomération tout entière développe en son centre géographique le paysage d'une ville ouverte sur le fleuve » (Chemetoff et Berthomieu, 1999).

Suivant les directives municipales, le but du projet est d'agir sur les espaces publics (voirie, transports en commun, places, berges, quais...) afin de rendre le territoire attractif pour les investisseurs publics et privés (collectivités territoriales, bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers, entreprises...) qui viendront ensuite investir, construire ou réhabiliter les parcelles et îlots des différents quartiers. En effet, le projet ne détaille pas par le menu la constitution de chaque parcelle et la forme de chaque immeuble à venir mais il détermine les grands axes de développement du secteur, les orientations architecturales et paysagères de l'ensemble, en laissant aux investisseurs le soin de venir s'associer au développement et de remplir les îlots. La proposition est un projet sur le long terme (la maîtrise d'œuvre a été déléguée aux architectes pour dix ans), suffisamment souple pour pouvoir évoluer au fil des années et de la conjoncture. Cette philosophie de projet s'inscrit dans les grands principes du développement urbain durable.



*La zone d'accueil des bateaux de croisière sur le Port Atlantique*

### **Espaces publics et Loire : des liens concrets**

En termes d'actions, le plan-guide reprend secteur par secteur les éléments à retravailler dans le cadre du traitement des espaces publics et des paysages. Que ce soit sur le site des anciens chantiers navals, sur le boulevard du Général de Gaulle ou dans les îlots commerciaux, une grande attention est portée au percement de vues sur la Loire ou à l'aménagement d'accès au fleuve ou de cheminements piétons le long des berges. Le moindre espace doit pouvoir être facilement relié à la Loire, physiquement ou symboliquement. Les premiers travaux concernent par conséquent le réaménagement des berges et des quais de la Loire: enherbement, réalisations de plages de sable, requalification et réhabilitation des quais. La ville a aussi aménagé sur le quai Wilson un débarcadère permettant d'accueillir les bateaux de croisière. La création d'un port d'escale permet de renouer avec la tradition portuaire de la ville et de rappeler l'activité de construction navale, notamment celle des grands paquebots de croisière. Sur le site des anciens chantiers navals, des aménagements viendront s'ajouter à ceux déjà effectués par la municipalité (le bâtiment de direction réhabilité accueille aujourd'hui des associations en lien avec le patrimoine et l'histoire de la construction navale et l'université de formation continue). Il s'agit du creusement d'un bassin



*Les anciennes halles industrielles de Gec-Alstom :  
site de la future cité des biotechnologies*

de plaisance (ayant pour but de réinsérer l'eau au cœur du tissu urbain, rappelant ainsi la formation de l'Île de Nantes, issue de la réunion de plusieurs îles de la Loire après comblements de bras et de boires), de la création d'un mail d'équipements (notamment plusieurs projets de musées en lien avec l'histoire de la navale) et de la réalisation de cheminements piétons sur l'ensemble du site.

Le traitement paysager prévu des rues et des places publiques autour des principaux équipements que la ville a installés sur l'île (dans le but notamment de lancer la dynamique de renouvellement urbain et d'orienter le secteur vers une économie tertiaire), en particulier le Palais de Justice surplombant la Loire et la Maison des Syndicats, installée dans l'ancienne gare de l'État, viendra orienter la recomposition du reste du tissu urbain vers des programmes de logements et d'activités tertiaires. Outre un certain nombre de projets immobiliers privés en préparation, sont déjà lancées la construction de la nouvelle école d'architecture et la création d'une cité des biotechnologies dans les anciennes halles industrielles de l'entreprise Gec-Alstom. Ce dernier projet illustre parfaitement la volonté des élus de la ville de Nantes (relayée depuis 2001 par la Communauté Urbaine) d'allier conservation du patrimoine et développement de nouvelles activités tertiaires, en l'occurrence ici un pôle d'excellence dans le secteur des biotechnologies en lien avec le CHU situé sur la rive nord de la Loire, face à l'Île de Nantes. Sont prévus aussi, dans une seconde tranche de travaux, le réaménagement des anciennes fabriques de glace en lieu d'animations nocturnes, la restructuration du centre commercial Beaulieu Rive Gauche en une "rue du com-

merce" et la création de nouveaux modes de transports en commun (ligne de tram-bus traversant l'île d'est en ouest et une gare TER sur la pointe est de l'île).

Ainsi, à travers ce grand projet et tous les réaménagements qu'il sous-entend, les élus nantais viennent de faire les premiers pas d'un retour de la ville vers la Loire. Cependant, la réussite de celui-ci ainsi que celle du projet ne dépend pas seulement de la bonne volonté des acteurs ou des idées architecturales et urbanistiques mises en œuvre. Elle dépend aussi et surtout de la capacité et de l'envie de la population nantaise de se réapproprier le fleuve et le territoire de l'Île de Nantes, deux éléments au passé marqué par les crises, les ruptures, le chômage. Elle dépend enfin de la persévérance de la volonté politique engagée sur ce projet qui doit surmonter les contradictions passées et ancrer solidement dans la réalité un discours politique souvent fluctuant.

## **NANTES ET LA LOIRE : DU DISCOURS AUX RÉALITÉS**

Le discours des responsables politiques et économiques a sensiblement évolué depuis une quinzaine d'années. Les décisions d'aménagement, également pour des raisons financières et opérationnelles, ont partiellement suivi l'évolution de ces discours. Un bilan des rapports de la ville à son fleuve peut aujourd'hui être amorcé.

Le changement municipal de 1989 a permis, tout au moins en apparence, de remettre en cause les projets de cité internationale des affaires qui devait succéder aux chantiers Dubigeon. Quelques symboles des lieux comme le bâtiment de direction, la grue Titan et les cales de lancement ont été conservés et parfois réhabilités. Pourtant, cet espace est considéré alors plutôt comme un potentiel foncier en attente de grand projet tertiaire. Dans la chronologie éventuelle des aménagements, ce que l'on appellera l'Île de Nantes n'est pas prioritaire car l'aménagement de la seconde ligne de tramway, et notamment sur le cours des Cinquante Otages, mobilise énergies et investissements. L'étude déjà citée de Dominique Perrault se préoccupe assez peu des relations entre la ville et le fleuve mais elle a introduit le concept d'Île de Nantes, qui favorisera ultérieurement une réflexion d'ensemble sur tout ce quartier multiforme.





*Le bâtiment des anciens chantiers Dubigeon après réhabilitation*



*Le nouveau Palais de Justice et la passerelle*

Le mérite du second mandat de J.-M. Ayrault est de promouvoir le processus de concertation par l'intermédiaire des comités consultatifs de quartier. En cette fin des années 1990, cette concertation connaît d'ailleurs un certain succès dans l'ensemble des quartiers nantais et en particulier sur celui de l'Île de Nantes. D'un côté les services d'urbanisme de la mairie et les élus municipaux (notamment l'adjoint à l'urbanisme) organisent le débat autour du futur projet Île de Nantes avec la sélection de trois cabinets d'architectes. De l'autre, des représentants d'associations du quartier, de commerçants ou d'activités économiques sont invités à diverses réunions sur le devenir du quartier et le futur projet Île de Nantes. Les trois composantes urbaines de cette île ont bien été identifiées : site de la Prairie au Duc, quartier des ponts et quartier Beaulieu. Malgré leur diversité urbaine et historique, il est apparu clairement que tout projet ne pouvait faire l'impasse du passé et des relations à la Loire. Le collectif des associations du patrimoine industriel et portuaire, installé à la Maison des Hommes et des Techniques, a été l'un des animateurs des discussions avec les responsables municipaux puis les architectes sélectionnés. Le concept patrimonial progressait dans les esprits. Le patrimoine industriel et portuaire permettait d'élargir cet intérêt auprès des Nantais et des élus eux-mêmes. Au bout du compte, le plan-guide Chemetoff retenu valorise assez bien les relations entre île et fleuve : intégration du patrimoine, accueil des paquebots, bassin sur la Prairie au Duc, réaménagement des quais, parc de la mémoire, espaces publics. Le début des réalisations est plus mitigé. Les négociations avec le port autonome ont permis d'obtenir le réaménagement des quais nord de la Prairie au Duc, avec ouverture partielle au public, mais les hangars portuaires du quai de la Fosse ont été démolis pour installer des parkings. Les



abords du bâtiment de direction des chantiers navals à l'ouest ont servi de parking de dissuasion au moment de la coupe du monde de football de 1998 et parfois de lieu d'accueil sauvage pour les gens du voyage. Les grandes nefs qui accueilleraient une partie des activités de construction ont failli être rasées mais elles ont été réincorporées dans le plan-guide Chemetoff. Devant la cité judiciaire, la passerelle assure la liaison avec la ville et le quai F. Mitterrand est en cours de réaménagement. Si l'accueil des paquebots de croisière est réaffirmé, l'aménagement réalisé à la pointe de l'île reste très provisoire. Le devenir du quai Wilson n'apparaît pas clairement, le port autonome hésitant à le déclasser totalement. Les projets de navettes fluviales gérées par la Semitan (société de transports publics) permettraient de réanimer le bras de la Madeleine et les liaisons entre Chantenay et Trentemoult. Elles viennent d'être testées en grande nature au cours des journées du patrimoine 2003 avec un grand succès populaire et devraient être pérennisées en 2004. Quelques opérations festives sur la Loire ont reçu un bon accueil de la part des Nantais mais l'installation de pontons permanents n'est toujours pas programmée, notamment sur la rive nord de la

Prairie au Duc. L'un des projets phares comme le bassin de la Loire maritime reste d'actualité mais le bassin de la Loire fluviale autour du bâtiment du Tripode, promis à démolition, est abandonné. Si la concertation via le comité consultatif de quartier a assez bien fonctionné, il paraît actuellement en sommeil car la création de la Communauté Urbaine a favorisé les lourdeurs structurelles et la complexité du processus décisionnel.

Il n'en reste pas moins que ce projet Île de Nantes est l'un, sinon le grand projet des élus, avec de multiples opérations sur les espaces publics et la continuation des projets engagés qui transforment peu à peu cette île. Ainsi, la construction de l'école d'architecture va contribuer à restructurer la Prairie au Duc tandis que les projets autour des biotechnologies vont succéder aux activités industrielles de l'ancien bâtiment des ACB (Ateliers et Chantiers de Bretagne). Le site des anciens chantiers navals continue de recevoir des activités festives mais les anciens de la Navale espèrent concrétiser la reconstruction d'un grand voilier métallique, le "Loire", et maintenir ainsi l'animation sur les anciennes cales de lancement. À l'amont, le quartier Beaulieu est en cours d'achèvement et les bords de Loire ont été aménagés pour la promenade. Une ligne de tram-bus doit recomposer l'ancienne pénétrante routière sud. L'installation de la mission "Île de Nantes" sur le site des Ateliers et Chantiers de Bretagne montre l'intérêt de la municipalité nantaise pour ce vaste espace. Ceci est partagé par les communes de la Communauté Urbaine riveraines de la Loire sous réserve que certains projets les concernent directement. De même, les réflexions sur l'estuaire et la métropole Nantes-Saint-Nazaire ne peuvent que favoriser les relations avec le fleuve, le port et les activités économiques. Les premiers transports des tronçons de l'Airbus A380 symbolisent des nouvelles liaisons entre les trois sites de construction aéronautique de la Basse-Loire.

Longtemps oubliée des Nantais, de la population comme acteurs locaux, cette nouvelle Île de Nantes est devenue, au début des années 2000, l'un des enjeux principaux pour les futurs aménagements de l'agglomération. Elle est aussi l'outil privilégié d'un retour de la ville vers son fleuve, la Loire, qu'élus et acteurs économiques ont trop souvent laissée en marge de son développement. Pour autant, la réconciliation ville-fleuve est un processus très complexe qui ne passera pas uniquement par un grand projet urbain mais par un changement des mentalités et des pratiques des Nantais.

## Références bibliographiques

- BROUSTAL D.; 1999, « Île de Nantes: l'heure du choix », *Nantes Passion*, n° 100, pp. 28-32
- BUTLER R.W., 1980, « The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management resources », *Canadian Geographer*, vol. 24, n° 1, pp. 5-12
- CABANNE C., 1990, « Nantes, de la ville industrielle à la ville tertiaire », *Cahiers Nantais*, n° 33-34, pp. 185-197
- CHALINE C., 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 299 p.
- CHEMETOFF A. et BERTHOMIEU J-L., 1999, *L'Île de Nantes, le plan guide en projet*, Nantes, Éditions MeMo, 95 p.
- GORDON I. et GOODALL B., 1992, « Resort cycles and development processes », *Built Environment*, vol. 18, n° 1, pp. 41-56
- LUNEAU D., 2003, *Nantes, l'avenir d'une ville*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 198 p.
- MARCADON J. et COMTOIS C., 1996, « Le modèle chrono-spatial appliqué aux villes portuaires maritimes françaises et chinoises », in F. Roudaut (dir.), *La ville maritime, temps, espaces et représentations, Actes du colloque de Brest du 9 au 11 juillet 1996*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, pp. 171-183
- MASBOUNGI A. (dir.), 2003, *Nantes. La Loire dessine le projet*, Paris, Éditions de la Villette et DGUHC, coll. « Projet urbain », 193 p.
- MIOSECC J-M., 1977, « Un modèle de l'espace touristique », *L'Espace Géographique*, n° 1, pp. 41-48
- PERRAULT D. et GRETHER F., 1992, *Au cœur du grand Nantes, l'Île de Nantes, Étude exploratoire pour l'aménagement de l'Île de Nantes à l'intention des services d'urbanisme de la ville de Nantes*, 71 p.
- PEYON J.-P., 1990, « Le centre-ville de Nantes: à la recherche d'un projet d'aménagement », *Cahiers Nantais*, n° 33-34, p. 249-266
- PEYON J.-P., 2001, « Mémoire de la construction navale à Nantes et projets d'aménagement: de la Prairie-au-Duc à l'île de Nantes », dans *Des villes, des ports, la mer et les hommes: actes du 124e congrès des sociétés historiques et scientifiques du 19 au 26 avril 1999*, P. MANNEVILLE (dir.), Paris, éditions du CTHS, p. 285-294
- VALOGNES S., 2002, *De l'espace usinier aux nouveaux territoires urbains: mémoires collectives, projets urbains, appropriation de l'espace*, Paris, EHESS, thèse de doctorat, 425 p.