Norois

Environnement, aménagement, société

192 | 2004/3

La Loire. Sociétés, risques, paysages, environnement

Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet

Urban regeneration in Nantes: looking towards the Loire River

Aude Chasseriau

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/899>

DOI : 10.4000/norois.899

ISBN : 978-2-7535-1540-6

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2004

Pagination : 71-84

ISBN : 978-2-7535-0054-9

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Aude Chasseriau, « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », *Norois* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 20 août 2008, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/899> ; DOI : 10.4000/norois.899

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© Tous droits réservés

Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet

Urban regeneration in Nantes: looking towards the Loire River

Aude Chasseriau

NOTE DE L'ÉDITEUR

Cet article a été reçu le 30 mars 2004 et définitivement accepté le 5 juillet 2004.

- 1 « Dans sa relation avec le fleuve peut se dérouler le fil de son histoire et se projeter l'avenir qu'elle choisira [...]. La Loire, que Nantes a longtemps voulu plier à ses impératifs, est en train de se rappeler à son bon souvenir. La chance de Nantes est là » (Luneau, 2003). On saisit, à travers ces quelques lignes, la place importante que tient la Loire dans le développement passé et actuel de Nantes. Tour à tour atout puis handicap, le fleuve se retrouve toujours au cœur des problématiques d'urbanisme et d'aménagement de la ville, qu'il s'agisse de la création d'un nouveau franchissement, de la constitution de la métropole Nantes – Saint-Nazaire ou du lancement d'un projet de renouvellement urbain sur l'île de Nantes. La Loire est constamment le lieu d'un projet, ponctuel ou complexe, aujourd'hui plus que jamais, illustrant la tumultueuse histoire qui lie la ville à son fleuve.
- 2 C'est à travers le renouvellement urbain qui touche le cœur de la ville, que la Loire retrouve toute son importance, après quelques décennies d'oubli, et nombre de projets viennent rappeler aux Nantais sa présence. Au-delà des contraintes physiques et des atouts paysagers qu'elle représente, la Loire met en évidence à Nantes des enjeux majeurs qui en font un élément incontournable de l'aménagement actuel.

La mise en place du renouvellement urbain à Nantes

- 3 À l'image de la plupart des grandes villes françaises et européennes, Nantes s'est récemment engagée dans un processus de renouvellement urbain. Si le terme, très à la

mode, vient en quelque sorte requalifier aujourd'hui une politique de la ville déjà en place depuis plusieurs années, l'utilisation de la notion de renouvellement urbain marque aussi une volonté plus forte de restructurer la ville, de maîtriser son développement, de la recentrer sur elle-même et de l'insérer dans les problématiques du développement durable.

Question de mots : renouvellement ou régénération ?

- 4 Renouvellement, régénération, revitalisation, renaissance... Toute une série de termes portant le préfixe « re » sont venus enrichir en quelques années le vocabulaire de l'aménagement urbain. Sans nécessairement apporter d'innovation, ils ont mis des mots sur des pratiques de plus en plus utilisées visant à reconstruire la ville sur elle-même. Pour autant, le sens de mots tels que renouvellement ou régénération urbaine mérite d'être précisé.
- 5 Les politiques de régénération urbaine apparaissent au cours des années 1960-1970, dans les pays anglo-saxons, dans le but de lutter contre les effets de la crise qui affecte les industries traditionnelles (sidérurgie, exploitation minière, textile, etc.). La disparition d'une partie de ces activités dans les villes provoque l'apparition de friches qui s'accompagnent généralement d'une dégradation de l'environnement naturel et bâti du quartier où elles se situent, ainsi que d'une détérioration des conditions économiques et sociales (diminution des investissements, chômage, précarité). Cette décadence urbaine (*urban decay*), ainsi que l'ont nommée certains auteurs anglais dès la fin des années 1960 comme D. F. Medhurst et J. Parry Lewis (1969), entraîne les villes concernées sur la pente du déclin aussi bien physique qu'économique et social. Il s'agit alors pour les autorités locales de trouver des solutions capables d'enrayer ce déclin et de rendre à la ville son dynamisme passé. Les politiques mises en place prennent alors le nom de politiques de régénération urbaine (*urban regeneration policies*) : politiques globales menées au niveau local puis au niveau national, elles portent tout d'abord sur la réhabilitation du bâti, l'amélioration du cadre physique et de l'environnement (notamment au niveau des friches industrielles), ce qui doit permettre de rendre le secteur concerné plus attractif pour de futurs investisseurs et de nouvelles activités. Ces opérations physiques s'accompagnent d'interventions économiques (incitations à l'investissement, développement de partenariats) et d'actions sociales visant par exemple à favoriser le retour à l'emploi de la population au chômage. Plus que la simple reconversion économique d'un secteur en friche, la régénération urbaine apporte une réponse globale à la crise de la ville industrielle des années 1970-1980.
- 6 Avec la généralisation de la désindustrialisation au cours de ces mêmes décennies, on assiste à une diffusion des politiques de régénération urbaine un peu partout en Europe, avec des variations d'un pays ou d'une région à l'autre, et de façon plus ou moins précoce selon l'intensité de la crise de la ville et la capacité de réaction des collectivités locales. En France, les politiques de régénération apparaissent tout d'abord dans le nord et l'est, régions particulièrement touchées par la crise des industries traditionnelles. Ces politiques restent toutefois cantonnées à une échelle locale, même si des aides et des subventions pour la reconversion existent à l'échelon national. Ce type de politique de régénération se diffuse ensuite un peu partout en France au cours de la décennie 1990 lorsque, avec le mouvement d'extension périphérique des villes et la délocalisation voire la disparition d'activités situées en centre-ville ou dans les quartiers péri-centraux, les

friches urbaines (d'origine industrielle, ferroviaire, portuaire, militaire, religieuse, etc.) se multiplient, posant aux municipalités la question épineuse de leur réutilisation. Les friches urbaines ont certes toujours existé et leur renouvellement s'est longtemps fait suivant le jeu du marché foncier et sans intervention publique. Ce qui fait de l'époque contemporaine une période particulière dans le domaine des friches urbaines, c'est leur ampleur et leur nombre ainsi que la question de leur réaffectation de plus en plus problématique (Chaline, 1999). Ceci a contribué à la diffusion rapide de la régénération urbaine dans les années 1990. Pour autant, il ne faut pas voir la régénération urbaine comme l'équivalent des opérations de rénovation ou de réhabilitation menées en France dans les années 1980. L'innovation induite par la régénération consiste en l'idée d'accompagner l'action physique par des actions économiques et sociales, de faire une reconquête globale, de favoriser les partenariats public-privé, de réinsérer les quartiers dans la ville et d'agir dans une volonté de développement durable. La régénération urbaine peut alors être définie comme une politique ou une action globale visant à reconquérir un secteur urbain en déclin suite à une crise de son activité originelle, grâce à des aménagements et à des améliorations du cadre bâti et de l'environnement ainsi qu'un accompagnement économique et social, dans l'idée de réintégrer le quartier dans la ville et de l'insérer dans un processus de développement durable. Elle se base principalement sur la notion de « projet urbain » dont la définition rejoint celle de la régénération sur de nombreux points (friches, partenariats, durabilité, concertation). Devenu très à la mode dans les années 1990, le projet urbain est le terme le plus utilisé dans les opérations actuelles visant à transformer la ville (direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, 1993 ; Masbouni, 2002) mais il ne peut remplacer le terme de régénération, ce dernier représentant une politique tandis que le projet urbain concerne directement les opérations sur le terrain. En outre, il est nécessaire d'apporter quelques nuances de définition entre le terme de régénération et celui de renouvellement. Si l'on applique, comme Chaline ou comme d'autres auteurs (Paris, 2001), le terme de régénération à la reconquête des friches et des quartiers dégradés, le renouvellement urbain concerne, quant à lui, une politique plus générale, englobant tout l'espace d'une ville ou d'une agglomération, dont l'objectif est de résoudre, dans une optique de développement durable, les problèmes des différents quartiers de la ville, qu'ils relèvent ou non de la crise d'une activité ou d'une fonction urbaine à la différence de la notion de régénération urbaine. Le renouvellement urbain apparaît alors comme une notion beaucoup plus vaste et parfois un peu trop générale. Ainsi, les élus y insèrent aussi bien la reconquête d'une friche que la lutte contre la délinquance ou la mise en place de nouveaux horodateurs. Il est cependant difficile de ne pas l'utiliser lorsque l'on aborde le cas de grandes agglomérations où la politique de la ville est très diversifiée. C'est ainsi qu'à Nantes, le renouvellement urbain se caractérise par une multitude de projets, engagés sur des temps plus ou moins longs, dans le but de recomposer le centre-ville et l'identité nantaise.

Le renouvellement urbain à Nantes : multiplicité des projets urbains

- 7 À Nantes, le renouvellement urbain a été amorcé dans les années 1990 et la multiplication des projets urbains sur le territoire communal à la fin de la décennie marque une certaine accélération dans le processus. Les prémices du renouvellement nantais correspondent grossièrement au retour de la gauche à la tête de la municipalité en 1989 et le premier mandat de Jean-Marc Ayrault, actuel maire de la ville. La municipalité Chauty (droite)

avait certes engagé plusieurs projets (notamment l'inauguration du tramway, projet engagé sous le mandat de Chenard (PS) entre 1977 à 1983) mais l'arrivée de la gauche au pouvoir coïncide avec le renouveau économique de Nantes, après des années de marasme, ce qui favorise la multiplication des opérations d'aménagement. En effet, Nantes s'était développée économiquement grâce à son port et aux industries que ce dernier avait contribué à développer (sucrierie et biscuiterie) liées au commerce avec les colonies, construction navale. Elle a donc subi de plein fouet la crise économique des années 1970 et la désindustrialisation qui s'en est suivie. La délocalisation progressive des activités portuaires vers le complexe pétrochimique de la Basse Loire et l'avant-port de Saint-Nazaire était d'ailleurs en cours depuis le milieu du XIX^e siècle. Les restructurations ont de plus durement touché, dans les années 1980, le fleuron de l'industrie nantaise que constituaient les chantiers navals de l'île Sainte-Anne, jusqu'à leur fermeture définitive en 1987.

- 8 Certaines opérations au début des années 1990 favorisent donc le développement d'une politique globale de renouvellement urbain à partir du milieu de la décennie. Il s'agit tout d'abord de la politique de déplacements urbains engagée dans les années 1980 avec la construction des deux premières lignes de tramway en 1985 et 1992 (fig. 1) qui entraîne la recomposition de la centralité de Nantes autour du réaménagement du cours des Cinquante-Otages (fig. 2). Il s'agit aussi de la régénération du quartier du Champ de Mars (fig. 2) consécutive à l'arrivée du TGV à Nantes à cette même période (Peyon, 1990). De lourds travaux transforment ainsi cet ancien secteur industriel en un quartier mêlant résidences de standing, habitat ancien et activités tertiaires (implantation du siège régional de la banque CIO) et culturelles (construction de la Cité des Congrès, transformation de l'ancienne usine LU en un complexe mêlant bar, restaurant et salle de spectacle) (fig. 1). Tous ces projets, principalement au niveau de l'urbanisme et de l'aménagement, favorisent alors l'émergence d'une politique plus globale, intégrant les territoires en crise de la ville comme le quartier d'habitat social de Malakoff ou les anciens sites industriels de l'île de Nantes, profitant notamment des compétences de la nouvelle communauté urbaine créée en 2001. Suite à ce long processus, Nantes est aujourd'hui réellement engagée dans la voie du renouvellement urbain puisque les projets urbains ne prennent plus en compte la seule dimension architecturale et urbanistique mais aussi les aspects économiques et sociaux des territoires en crise. Projet phare de la politique de renouvellement urbain de la ville et de la communauté urbaine, le projet Île de Nantes, véritable opération de régénération urbaine, vient placer la Loire au cœur des problématiques nantaises de renouvellement.

Figure 1 : Quartiers du centre-ville et de l'Île de Nantes
Quarters in the town centre and the isle of Nantes

Figure 2 : Les projets d'aménagement dans le centre de Nantes
Redevelopment projects in the center of Nantes

La Loire : un fleuve au cœur des recompositions urbaines

- 9 Le projet Île de Nantes constitue aujourd'hui le projet phare de la politique urbaine nantaise. Il témoigne notamment du regain d'intérêt porté à la Loire depuis une décennie, aussi bien par les élus locaux que par les associations et les habitants. Territoire stratégique au cœur géographique de l'agglomération nantaise et à proximité immédiate du centre-ville, la recomposition de l'Île de Nantes soulève des questions plus vastes et plus complexes que celles liées à une simple restructuration urbaine, et tout particulièrement celles concernant l'identité et l'image de la ville. « Enjeu urbain majeur » ainsi que le qualifie D. Broustal (1999), le projet place ainsi la Loire au cœur du processus de renouvellement urbain, le fleuve devenant l'élément incontournable de la construction identitaire de Nantes.

L'histoire tourmentée d'une relation ville-fleuve

- 10 L'histoire qui lie Nantes à la Loire est un élément indispensable pour comprendre les enjeux identitaires actuellement développés dans les projets nantais de renouvellement urbain. Atout à certaines périodes, contrainte à d'autres moments, la présence du fleuve a déterminé en grande partie le développement urbain passé et actuel de Nantes, en constituant un axe d'urbanisation majeur.
- 11 Suite à la fondation de la ville au ^x^e siècle sur un site de franchissement du fleuve (facilité par la présence de plusieurs îles sur la Loire), Nantes croît grâce à sa position de carrefour entre la Bretagne et le Poitou et c'est le long de l'axe ligérien, sur la rive nord, que la ville s'étend peu à peu. L'activité portuaire, en particulier le commerce triangulaire avec les colonies, favorisée par la proximité du débouché maritime de la Loire, enrichit fortement la ville aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles. La présence du port entraîne aussi la naissance de l'artisanat autour de la construction navale et de l'agroalimentaire, artisanat qui se transforme en véritable industrie au ^{xix}^e siècle : construction navale, sucrerie, biscuiterie, conserverie, localisées sur les îles de la Loire, face au port (Cabanne, 1990). La relation entre la ville et le fleuve paraît de plus en plus forte et Nantes, à la fin du ^{xix}^e siècle, est plus que jamais associée à la Loire en termes d'économie, d'identité et de développement urbain. Cette imbrication forte entre la ville et son fleuve commence à se fissurer au début du ^{xx}^e siècle en raison de l'augmentation des contraintes dues à la présence de la Loire. Il s'agit des inondations périodiques, de la gêne que constitue le fleuve pour le passage du chemin de fer et de l'automobile ainsi que pour les relations entre la rive nord et la rive sud, de l'insalubrité et des problèmes d'hygiène. Pour remédier à une partie de ces problèmes, la municipalité nantaise entame en 1926 de grands travaux visant à combler les bras de Loire coulant dans le centre-ville ainsi que le cours aval de l'Erdre qui sera détourné *via* un canal souterrain (Peyon, 1990). Ces travaux, qui s'achèvent au début des années 1940, contribuent à la dégradation de la relation ville-fleuve puisqu'ils repoussent la Loire à la périphérie de Nantes. Mais la plus grosse crise intervient après la Seconde Guerre mondiale : la délocalisation des activités portuaires vers l'aval (en raison de l'ensablement du chenal de la Loire) et la crise de la construction navale (avec la disparition progressive des différents chantiers de l'île Sainte-Anne) marquent le déclin irrémédiable de l'imbrication Nantes-Loire. La ville se détourne alors

peu à peu d'un front d'eau qu'elle n'utilise plus : il symbolise, avec ses friches, le chômage et la crise économique qui touchent la région nantaise. Le dernier chantier naval, les chantiers Dubigeon, ferme ses portes en 1987 entraînant la disparition de toute activité sur la partie ouest de l'Île de Nantes.

- 12 Il est possible de retracer de façon synthétique l'évolution des rapports entre Nantes et la Loire en réutilisant le concept de cycle de vie des produits, issu des sciences économiques. Adapté en géographie par certains auteurs anglo-saxons, le premier étant R. W. Butler en 1980, à propos de l'évolution des stations balnéaires (Butler, 1980), le cycle de vie ou d'évolution permet de définir quatre à cinq phases dans l'histoire des rapports ville-fleuve, phases que l'on retrouve dans l'histoire de nombreuses villes fluviales. Le cycle d'évolution des rapports ville-fleuve décrit ainsi, par sa courbe, l'évolution du degré d'imbrication entre la ville et le fleuve en fonction du temps (fig. 1). À l'image du cycle de vie économique, cinq phases apparaissent : une phase d'introduction ou de découverte (l'édification de Nantes sur le site de franchissement de la Loire – phase 1), une phase de croissance (le développement du port et des industries – phase 2), une phase de stagnation (travaux de comblements – phase 3) puis une phase de déclin (délocalisation du port et crise de la construction navale – phase 4). On peut ajouter ensuite une dernière phase caractérisant l'évolution actuelle de la relation ville-fleuve. La courbe peut alors prendre différentes formes allant du déclin continu à la renaissance du lien ville-fleuve, cette dernière phase pouvant constituer alors la première d'un nouveau cycle. Dans le cas de Nantes, il s'agit bien d'un renouveau de la relation entre la ville et son fleuve, d'un retour de Nantes vers la Loire grâce aux différents projets urbains en cours (phase 5).
- 13 Le même type de processus se retrouve dans de nombreuses villes portuaires et fluviales où les fronts d'eau ont été délaissés dans la seconde moitié du ^{xx}e siècle suite à la délocalisation ou à la disparition des activités qui leur étaient liées. Chaline dans son ouvrage intitulé *Ces ports qui créèrent des villes* (1994) définit ce processus de délaissement comme un « découplage » entre la ville et le port. Suite à ce découplage, un certain nombre de projets ont vu le jour dans les années 1970-1980 dans le but de reconquérir ces fronts d'eau urbains, notamment dans des villes américaines telles que Baltimore, Boston ou Chicago (Gravari-Barbas, 1991), puis plus tardivement dans des villes britanniques telles que Londres, Glasgow ou Cardiff (Chaline, 1993). On entre dans le mouvement des grands projets de reconquête des fronts d'eau ou *waterfront redevelopments*, en parallèle à celui de la régénération urbaine. Si les bases des projets sont les mêmes que pour la régénération, la reconquête des fronts d'eau se fait souvent dans un but touristique avec le développement d'un modèle urbain américain, celui de la *Festival market place* (Gravari-Barbas, 1998), qui transforme les anciennes zones portuaires et industrielles en lieux touristiques, ludiques et commerciaux. Dans le cas nantais, ce modèle ne sera pas utilisé mais il est difficile de mettre en doute le fait que les concepteurs du projet Île de Nantes ont été influencés par les différentes opérations de reconquête de fronts d'eau effectuées en France et à l'étranger au cours des trente dernières années.

Questions d'identité et de marketing urbain

- 14 Le retour de Nantes vers la Loire constitue un des enjeux majeurs du renouvellement urbain nantais et du projet Île de Nantes, au-delà des nécessaires enjeux de reconquête des friches industrielles et de restructuration du centre-ville. Pour Nantes, l'enjeu ligérien se décline en plusieurs thèmes concernant plus ou moins directement la ville. Il

s'agit d'enjeux économiques liés à la navigabilité de la Loire, aux possibilités de pompage, à l'établissement d'activités en lien avec le fleuve, mais aussi d'enjeux environnementaux (pollution, qualité des berges) ou encore d'enjeux liés à l'aménagement urbain. La problématique qui nous intéresse ici est celle de l'identité urbaine et de l'image de Nantes. Avec les comblements tout d'abord, puis les différentes crises des activités liées au fleuve, la Loire a perdu son rôle historique d'axe de développement urbain. Nantes s'est ainsi trouvée peu à peu dépossédée de son identité portuaire et fluviale. La séparation entre la ville et le fleuve s'est faite de façon physique (comblements, friches, développement de la ville selon d'autres axes que celui de la Loire, notamment vers le nord) et psychologique (crise de l'industrie navale, chômage, image négative). Or l'image et l'identité d'une ville sont aujourd'hui des éléments incontournables dans ce que l'on appelle le marketing urbain (Rosemberg, 2000). Avec les coopérations internationales, la formation de l'Union Européenne ou plus généralement la mondialisation, la concurrence entre les villes s'est accrue. Les villes sont aujourd'hui en compétition constante pour attirer des entreprises, des investisseurs, des capitaux ou encore des événements culturels ou sportifs. Dans cet esprit de concurrence, décideurs économiques et politiques doivent pouvoir « vendre » leur ville aux investisseurs et la rendre visible et repérable dans la hiérarchie nationale et surtout internationale. Cette visibilité passe par des images fortes (accueil d'événements de renommée internationale par exemple), voire une véritable campagne promotionnelle, mais aussi et surtout par une identité que l'on peut facilement associer à la ville. Pour Nantes, à la fin des années 1980, il s'agissait de sortir d'un marasme économique qui lui donnait l'image d'une ville grise. Les campagnes publicitaires de l'époque vantaient « l'effet côte ouest » ou « la porte d'entrée de l'Europe du Nord-Ouest » (Rosemberg, 2000), autrement dit une identité plutôt maritime et atlantique. À une autre échelle, l'image du tramway a aussi compté dans la stratégie de marketing urbain de Nantes. Mais, si l'économie nantaise s'est relancée dans les années 1990 et si la ville a regagné une certaine attractivité, l'identité de Nantes restait encore fragile. Le retour actuel de Nantes vers la Loire au travers des projets urbains en cours montre bien cette volonté de s'ancrer dans une identité forte liée à la présence du fleuve.

- 15 Ce retour de la ville vers la Loire porte en lui des problématiques majeures du développement urbain de Nantes. Outre l'attraction de nouvelles entreprises et de nouveaux capitaux en lien avec le marketing urbain, la re-crédation d'une identité fluviale et portuaire paraît indispensable pour le développement du tourisme urbain qui constitue l'un des outils privilégiés du renouvellement urbain. La reconquête du fleuve porte aussi de nombreux enjeux politiques liés à la cohésion intercommunale (la mise en cohérence des différents projets liés à la Loire sur le territoire de l'agglomération) et à la construction d'une métropole régionale Nantes – Saint-Nazaire, le long de l'estuaire de la Loire. Le fleuve devient ainsi un véritable instrument de cohésion politique au sein de la communauté urbaine. Enfin, la Loire, partiellement classée au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2000, présente des dimensions historiques, culturelles, environnementales et sociales qui ne peuvent être ignorées. Ce sont tous ces enjeux qui trouvent aujourd'hui une traduction plus ou moins fidèle dans les différents projets menés par la Communauté urbaine de Nantes et plus particulièrement le programme Rives de Loire ainsi que le projet Île de Nantes, ce dernier constituant pour la ville, en termes de marketing urbain, une vitrine promotionnelle de son développement, de son dynamisme et de ses projets.

La traduction urbanistique des problématiques ligériennes

- 16 La relation de Nantes à l'eau de façon générale a connu ses premiers redéveloppements lors du réaménagement du front d'eau de l'Erdre, le long du quai de Versailles (fig. 2), suite à la mise en place de la seconde ligne de tramway au début des années 1990. À cela se sont ajoutés, par exemple, des travaux de restructuration autour de l'île Feydeau (fig. 2) où de grands parterres de gazon ont été plantés en lieu et place de l'ancien cours de la Loire. Aujourd'hui, on approche plus directement la relation à la Loire à travers le projet de régénération urbaine concernant l'Île de Nantes, qui s'intègre dans un programme intercommunal plus vaste intitulé Rives de Loire. Les friches en partie nettoyées des anciens chantiers navals, fermés en 1987, font l'objet de nombreux projets dès cette période : Cité internationale des Affaires, parc Jules-Verne, musée de la Navale (Peyon, 2001), restés sans suite. La municipalité de J.-M. Ayrault, élue en 1989, préfère donner la priorité à d'autres projets plus aboutis (seconde ligne de tramway, restructuration du cours des Cinquante-Otages, recomposition du quartier du Champ de Mars) et gèle les friches dans l'attente de jours meilleurs. Une étude (sans suite immédiate) sera malgré tout menée par les architectes D. Perrault et F. Grether (1992), qui mettra en évidence la nécessité de développer un projet englobant toute l'Île de Nantes (appellation qui émerge de cette étude et qui sera reprise dans le discours politique, sans pour autant s'imposer dans les mentalités nantaises) et réinsérant le site des anciens chantiers navals dans la dynamique d'un territoire plus vaste.
- 17 La prise de conscience d'un nécessaire retour vers la Loire s'est amorcée dans la seconde moitié de la décennie 1990 aussi bien chez les élus que parmi la population nantaise, suite au travail de nombreuses associations œuvrant pour le patrimoine. Cette prise de conscience est tout autant liée à la nécessité de retrouver une identité ligérienne, qu'au besoin de la ville de reconquérir son front d'eau, à l'image de nombreuses autres villes françaises et européennes. La Loire retrouve un intérêt politique dans le sens où elle devient un élément fédérateur, un outil de transformation urbaine, une base pour les projets urbains qu'il est difficile de remettre en cause, tant elle est liée à l'histoire de la ville. De plus, la municipalité dirigée par J.-M. Ayrault, réélue en 1995, se trouve confortée dans ses choix et saisit là une opportunité pour marquer d'une action forte son second mandat. La Loire et l'Île de Nantes vont devenir le centre de la politique municipale d'aménagement et de transformation de la ville. La municipalité lance ainsi en 1997, en lien avec le district de l'agglomération nantaise, remplacé au 1^{er} janvier 2001 par la communauté urbaine de Nantes, un grand programme de reconquête de la Loire à l'échelle intercommunale. Les principaux objectifs sont de faire face au déclin du fleuve en tant qu'axe historique du développement urbain et économique de Nantes et de mettre en valeur un important patrimoine fluvial (on compte plus de cent kilomètres de rives ligériennes à l'échelle de l'agglomération). Au sein de ce programme intitulé Rives de Loire émerge le projet Île de Nantes, concernant directement le territoire communal de Nantes. Le but ici est de redonner une cohérence à l'ensemble de l'Île de Nantes composée de quartiers hétérogènes (une ZAC tertiaire aménagée dans les années 1970 à l'est, un secteur d'anciens faubourgs au centre et une zone d'activité industrielle en friche à l'ouest) (fig. 1), d'opérer une régénération des friches portuaires et industrielles et surtout de retisser des liens forts entre la ville et la Loire. Le retour à une identité

ligérienne est donc fortement annoncé par ce projet. Quelques aménagements sont effectués par la municipalité sur l'île de Nantes (implantation du nouveau palais de justice, réhabilitation de l'ancienne gare de l'État en maison des Syndicats), posant la première pierre d'un projet plus vaste. La carte des projets d'aménagement dans le centre de Nantes (fig. 2) montre bien ce glissement progressif des opérations du centre-ville vers le fleuve après 1999. Un concours d'architecture pour la maîtrise d'œuvre des espaces publics de l'île, est lancé fin 1998 et remporté en 1999 par l'équipe des architectes Chemetoff et Berthomieu. Pour eux, la Loire devient le centre névralgique du projet, l'élément de réflexion dont découlent presque « naturellement » les différents aménagements.

Des projets a long terme pour un développement durable

- 18 Les deux projets retenus ici permettent de renouer de façon tangible avec l'identité fluviale de Nantes. Le programme Rives de Loire cherche avant tout à s'appuyer sur la volonté des différentes communes de l'agglomération de développer les territoires riverains du fleuve et à mettre en cohérence les actions qu'elles souhaitent engager dans une perspective globale. Une démarche de réflexion et de concertation avec les habitants a permis de mettre en évidence un certain nombre d'objectifs à des échelles et sur des thématiques très variables (hydrologie, transports, habitat, économie, paysages, culture, patrimoine) qui prennent place dans les politiques d'aménagement des différentes communes. La Loire joue ici un rôle de cohésion et de fédération entre les différentes communes de l'agglomération.
- 19 Plus complexe, le projet Île de Nantes concerne avant tout les espaces publics. Sa philosophie est celle d'une opération de régénération urbaine, c'est-à-dire qu'elle se base sur la notion de partenariat. La démarche voulue par les élus a été d'associer tous les acteurs du projet, pouvoirs publics et collectivités locales, architectes, promoteurs privés, entreprises, banques, et surtout la population et le milieu associatif. La municipalité a ainsi mis en place divers outils de consultation (expositions, débats, réunions publiques) dont les principaux sont les comités consultatifs de quartier. La population n'est cependant pas toujours au rendez-vous et ce sont plutôt les associations de résidents ou liées au patrimoine qui font valoir leur opinion. Face à l'ampleur du projet, la communauté urbaine de Nantes a aussi créé une société d'économie mixte en 2003, la SAMOA, chargée de la gestion globale du projet et de la maîtrise d'ouvrage des opérations (Masbouni, 2003). Cet outil s'adapte d'autant plus à ce type de projet qu'il facilite les partenariats public-privé en travaillant avec tous les acteurs du projet, notamment les architectes à qui la ville a délégué la maîtrise d'œuvre pour 10 ans. Toutefois, J. Frébault souligne, dans l'ouvrage de A. Masbouni (2003), les difficultés que cette SEM va devoir affronter, à savoir des questions de visibilité politique, de reconnaissance, de capacité à coordonner tous les partenaires. Des réalisations concrètes et rapides devraient permettre d'asseoir un peu mieux la position de la SAMOA dans le processus de transformation de l'île.
- 20 Le plan conçu par les architectes propose, quant à lui, une série de transformations et d'aménagements pour tous les espaces publics du secteur. Il divise aussi l'île en une multitude d'îlots pour lesquels il envisage des fonctions, des formes urbaines, des projets, sans rien arrêter mais en produisant un cahier des charges architectural. Les îlots seront construits au fur et à mesure des besoins par des promoteurs privés, des entreprises ou

des bailleurs sociaux, dans le respect des recommandations émises dans le plan. De cette façon, les architectes ne prévoient pas par le menu les constructions qui viendront prendre place sur l'île mais ils retraitent l'ensemble du cadre des espaces publics (rues, places, berges, quais, espaces de loisirs, transports publics) et améliorent l'environnement et le cadre de vie, contribuant ainsi à rendre le quartier plus attractif pour les futurs investisseurs, tout en orientant de façon souple le développement à venir de cet espace. Le plan s'adapte ainsi aux différentes initiatives qui y trouvent leur place (Masboungi, 2003). Le renouvellement de l'Île de Nantes ne se fera pas en quelques mois, ni même en quelques années. Il s'étalera sur vingt, trente voire cinquante ans. Le plan d'orientation a donc été conçu de manière suffisamment souple pour pouvoir s'adapter à l'évolution du contexte urbain, économique et social de la ville et pour s'intégrer dans une démarche de développement durable sans pour autant laisser la place à l'anarchie. Enfin, ce qui transparaît le plus dans les différents objectifs du plan reste, au-delà de la simple restructuration d'un territoire proche du centre-ville, la volonté de renouer les liens disparus entre Nantes et son fleuve, à l'image de ces phrases extraites du plan guide : « 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).

Le traitement du fleuve dans les projets en cours

- 21 Le projet Rives de Loire se décline en plusieurs volets porteurs de thèmes forts. D'une part, il vise à améliorer la navigation sur le fleuve et à lutter contre ses crues, par des travaux d'hydrologie et d'aménagement du chenal de la Loire. D'autre part, il s'attache à la réhabilitation et à la rénovation du parc de logements qui longe les rives nord et sud du fleuve. De nombreux projets sont ainsi développés dans les différentes communes, parmi lesquels on peut citer la restructuration du quartier d'habitat social de Malakoff, à Nantes. Le problème des déplacements et des franchissements de la Loire est aussi pris en compte : la communauté urbaine travaille à la création d'un nouveau pont entre le quartier Beaulieu et celui de Malakoff, à la densification du réseau des continuités deux-roues et piétons ainsi qu'au développement de nouvelles lignes de transport en commun. D'un point de vue économique, la démarche cherche à favoriser le développement d'activités en améliorant les infrastructures, les zones d'activités et en restructurant les secteurs en crise comme celui de l'Île de Nantes. Enfin, le thème plus vaste du développement durable et de la culture est pris en compte avec la question de l'entretien et de la préservation de l'environnement, de la qualité de l'eau, des paysages ligériens naturels et construits, des espaces agricoles (prairies d'élevage et maraîchage dans l'espace périurbain) et du patrimoine industriel et portuaire en friche, de même que le développement des activités culturelles, touristiques et sportives. Avec ce projet intercommunal, c'est tout un développement à long terme qui se met en place, appuyé sur la mise en synergie des différents acteurs à l'échelle de l'agglomération. La Loire, au

centre des débats, permet ainsi de donner une légitimité autre que politique et territoriale à la jeune communauté urbaine de Nantes.

Figure 3 : Le cycle d'évolution des rapports ville-fleuve à Nantes
The city-to-river relations cycle of evolution in Nantes

Réalisation : A. Chasseriau – CESTAN – UMR 6590 ESO – mars 2004

Source : R. W. Butler, 1980.

Période 1 – pré-industrielle : ville et fleuve s'approprient, naissance de Nantes sur la Loire (x^e siècle)

Période 2 – industrielle (a) : forte imbrication ville-fleuve, développement des industries, port et chantiers navals (xix^e siècle).

Période 3 – industrielle (b) : imbrication toujours forte, la Loire est utilisée au maximum mais des contraintes apparaissent remettant en cause cette imbrication début des comblements (1910-1950)

Période 4 – post industrielle (crise des activités, déclin de la relation ville-fleuve, Nantes se détourne de la Loire (1960-1990)

Période 5 – actuelle : début d'un renouveau de la relation ville-fleuve grâce aux projets de renouvellement urbain visant à renouer avec la Loire (décennies 1990-2000)

Era 1 – pre-industrial era: the city discovers the river, Nantes is founded on the Loire river (10th century)

Era 2 – industrial era (a): city and river become highly interdependent, growth of industries, ship building and port activities (19th century)

Era 3 – industrial era (b): maximum use of the river, city and river are still highly interdependent but the presence of the river creates problems for urban development, some river arms start being filled in (1910-1950)

Era 4 – post-industrial era: crisis of the main activities, decline of the city-to-river relation, Nantes progressively turns its back on the Loire river (1960-1990)

Era 5 – present time: the city renews links with the loire river through urban regeneration projects (1990-2000 decades)

- 22 Toutefois, c'est peut-être le projet Île de Nantes qui affiche le plus clairement un objectif de reconquête de la Loire et de son patrimoine. Il traduit en effet de manière architecturale et urbanistique le retour de la ville vers son fleuve. Ainsi les architectes proposent de relier visuellement et physiquement les espaces publics à la Loire en créant des percées visuelles et en faisant déboucher le tracé d'un maximum de rues sur le fleuve. À cela s'ajoute le retraitement des quais et des berges : création de gazons, de plages, de

continuités piétonnes, de pontons, plantations, pavage des quais. Tous ces travaux doivent favoriser les rapports de proximité avec l'eau, permettre la promenade le long du fleuve et ainsi, faciliter sa réappropriation par la population nantaise. Celle-ci est en effet indispensable à la réussite du projet sur le long terme. Le retour à une identité ligérienne pour Nantes ne peut se décréter ni se créer *ex nihilo*. Il doit s'effectuer avant tout dans l'esprit de la population résidente et dans ses pratiques quotidiennes. La population nantaise a déjà retrouvé ses marques le long de l'Erdre, suite aux réaménagements opérés lors de la construction de la seconde ligne de tramway : coureurs, cyclistes, promeneurs mais aussi péniches d'habitation ou commerciales (bureaux, restaurants) se retrouvent le long de ses berges. La promenade aménagée le long des anciennes cales des chantiers navals sur l'Île de Nantes est aussi largement parcourue pendant les week-ends. Pour autant, la Loire n'est pas aujourd'hui un fleuve « pratiqué » à Nantes par la population car elle est peu propice aux activités de loisirs ou de pêche et reste peu attractive (berges inaccessibles, eaux troubles et tourbillonnantes, courants forts) : sa présence est surtout remarquée par les ponts qu'il faut emprunter pour rejoindre le centre-ville depuis le sud. Pour tenter de remédier à cela, les architectes ont aussi prévu de créer deux bassins à flot, l'un dédié à la Loire maritime et devant accueillir un port de plaisance, l'autre voué à la Loire fluviale, permettant d'amener l'eau directement au cœur du tissu urbain de l'île. La création d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre (tramway ou bus) permettra non plus de traverser l'île dans le sens nord-sud (ce qui n'en faisait qu'un lieu de passage) mais de la parcourir dans sa longueur est-ouest, avec des arrêts réguliers desservant tout le cœur du territoire. Un port d'escale pour les bateaux de croisière a, de plus, été créé à la pointe ouest de l'île, un des lieux de l'ancienne activité portuaire de la ville. Enfin, la prise en compte du patrimoine industriel de l'Île de Nantes se manifeste tout particulièrement par la régénération du site des anciens chantiers navals avec, dans les années 1990, la conservation et réhabilitation du bâtiment de direction, de deux nefs de construction, d'une grue et des cales de lancement. L'aménagement du reste du site, actuellement en cours de discussion, devrait prévoir un espace voué aux loisirs et à la mémoire de la construction navale. Sa réalisation fait partie de la prochaine tranche de travaux qui devrait s'étaler jusqu'en 2007 (communauté urbaine de Nantes, 2003).

- 23 Les objectifs affichés peuvent parfois paraître ambitieux. Ils découlent principalement de la vision personnelle qu'ont eu les architectes et les élus, de la Loire, de l'Île de Nantes et de leur avenir, à savoir un espace central aux fonctions mixtes, mariant résidences, bureaux, entreprises, commerces, services de proximité, loisirs et tourisme, en lien constant avec le fleuve. Leur confrontation à l'opinion publique et au quotidien des usagers aura de nombreuses incidences sur les projets. Ainsi, l'avis des associations mais aussi celui des habitants du quartier ont été pris en compte et le plan d'origine a été plusieurs fois transformé, même si la concertation est souvent difficile à mettre en place. Toutefois, la réussite de l'entreprise dépendra avant tout de la réappropriation effective ou non du fleuve et de l'Île de Nantes par la population nantaise.

Conclusion

- 24 Nantes qui, suite aux crises économiques et à la désindustrialisation, s'était détournée de la Loire dans la seconde moitié du XX^e siècle, est en train d'opérer aujourd'hui un retour spectaculaire vers le fleuve qui l'a vue naître. Ce n'est pas seulement la ville mais l'agglomération tout entière, qui s'est engagée dans ce processus de reconquête de la

Loire et de son patrimoine naturel et construit. Devenu un élément fort de l'aménagement urbain, le fleuve ligérien est entré au cœur des problématiques de renouvellement urbain, en particulier à travers le projet Île de Nantes qui vise à restructurer le territoire de l'île et à reconquérir les friches laissées par la disparition des activités industrielles et portuaires dans les années 1980, tout en retissant des liens forts, physiquement et psychologiquement, entre la ville et son fleuve. Le renouvellement urbain nantais a donc trouvé son fil directeur dans la Loire. Le fleuve est devenu l'élément central de la politique de transformation de la ville, un élément majeur sur lequel viennent aisément s'appuyer les questions d'identité et d'image de Nantes. Et, plus qu'un simple composant des projets urbains, la Loire est aujourd'hui un outil de la régénération urbaine : outil de réflexion sur lequel se basent les divers projets, outil de structuration de l'ensemble de la politique locale, outil de cohésion au sein de la communauté urbaine de Nantes. C'est peut-être là une des spécificités nantaises, en d'autres termes avoir su faire du fleuve autre chose qu'un simple élément à mettre en valeur dans une opération de reconquête du front d'eau urbain, autre chose qu'un paysage touristique. Dans le contexte de l'intérêt porté au développement durable et à l'écologie, les élus locaux ont su saisir l'opportunité de mettre en avant cet élément devenu incontournable à Nantes.

- 25 Cependant, les diverses opérations de reconquête des fronts d'eau urbains et de régénération, en Europe et en Amérique du Nord, ont montré leurs limites : risques de « gentrification », de quartier « musée »... Il faut noter aussi que la durée du projet dépasse de loin celle des différents mandats électoraux locaux. On ne peut manquer de s'interroger sur les conséquences d'un changement du contexte politique sur un tel projet. Enfin, la stratégie politique reste toujours sujette à la réaction de la population nantaise, et tout particulièrement celle résidant sur l'île de Nantes, qui, bien qu'elle ne participe pas toujours aux débats sur l'aménagement, montre son approbation ou son désaccord par ses comportements quotidiens. Ainsi, la bonne fréquentation de la passerelle piétonne Victor Schœlcher aménagée sur la Loire, face au nouveau palais de justice construit sur l'île de Nantes, pour relier le territoire en crise de l'île au centre-ville, illustre peut-être concrètement un début de retour de Nantes vers son fleuve et vers une identité ligérienne plus marquée.

BIBLIOGRAPHIE

- BROUSTAL (D.), 1999. – « Île de Nantes : l'heure du choix », *Nantes Passion*, n° 100, p. 28-32.
- BUTLER (R. W.), 1980. – « The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources », *Canadian Geographer*, vol. 24, n° 1, p. 5-12.
- CABANNE (C.), 1990. – « Nantes, de la ville industrielle à la ville tertiaire », *Cahiers Nantais*, n° 33-34, p. 185-197.
- CHALINE (C.), 1993. – « Réflexion sur la reconquête des *waterfronts* en Grande-Bretagne », *Noroi*, vol. 40, n° 160, p. 589-599.
- , 1994. – *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 299 p.

- , 1999. – *La régénération urbaine*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 127 p.
- CHEMETOFF (A.), BERTHOMIEU (J.-L.), 1999. – *L'île de Nantes, le plan guide en projet*, Nantes, éditions MeMo, Bureau des Paysages, 95 p.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES, MISSION ÎLE DE NANTES – RIVES DE LOIRE, 2003. – *Île de Nantes. L'avenir au cœur de la ville*, Nantes, document de présentation, n.p.
- DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME, 1993. – *Comprendre, penser, construire la ville. Projet urbain, de l'intention à la réalisation, repères méthodologiques*, Paris, Éditions du STU, 83 p.
- GRAVARI-BARBAS (M.), 1991. – *La mer retrouvée. Baltimore et autres reconquêtes de fronts d'eau urbains*, thèse de doctorat, Université de Paris 4 Sorbonne, 893 p.
- , 1998. – « La Festival market place ou le tourisme sur le front d'eau, un modèle urbain américain à exporter ? », *Noréis*, vol. 45, n° 178, p. 261-278.
- LUNEAU (D.), 2003. – *Nantes, l'avenir d'une ville*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 198 p.
- MASBOUNGI (A.), 2002. – *Projets urbains en France*, Paris, éditions du Moniteur, 208 p.
- , 2003. – *Nantes. La Loire dessine le projet*, Paris, éditions de la Villette et DGUHC, coll. « Projet urbain », 193 p.
- MEDHURST (D. F.) et Parry Lewis (J.), 1969. – *Urban decay, an analysis and a policy*, Londres, Macmillan, 182 p.
- PARIS (D.), 2001. – « Renouveler la ville : un enjeu de développement pour la ville post-industrielle », dans P. Ginet (dir.), *Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine* (séminaire FREVille des 16 et 17 mars 2000), Lille, FREVille publications, p. 8-15.
- PERRAULT (D.), 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 », Nantes, *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 P. Manneville (dir.), *Des villes, des ports, la mer et les hommes* (actes du 124^e congrès des sociétés historiques et scientifiques du 19 au 26 avril 1999), Paris, CTHS, p. 285-294.
- ROSEMBERG (M.), 2000. – *Le marketing urbain en question. Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 184 p.

RÉSUMÉS

Concept issu des politiques anglo-saxonnes menées dès les années 1970 pour lutter contre les effets de la désindustrialisation sur le tissu urbain, la régénération urbaine s'est généralisée au sein des politiques françaises de la ville. Nantes s'est engagée dans la voie du renouvellement urbain au début des années 1990, concentrant principalement acteurs et moyens sur les opérations de recomposition du centre-ville. Aujourd'hui, le projet île de Nantes est devenu l'élément phare de cette politique et apporte une nouvelle dimension au renouvellement, celle d'un retour vers la Loire. En effet, la relation entre Nantes et son fleuve a été marquée, dans la seconde moitié du xx^e siècle, par plusieurs crises qui ont conduit la ville à se détourner

progressivement de la Loire et à perdre son identité fluviale et portuaire. Le projet Île de Nantes vise ainsi, à travers un certain nombre d'aménagements et d'opérations architecturales, à recréer un lien fort entre la ville et le fleuve et à redonner à Nantes l'identité d'un port ligérien.

As a result of the British policies implemented in the 1970s to deal with deindustrialisation and urban decay, the concept of urban regeneration has taken root in most French cities, constituting a major factor in present urban planning policies. The regeneration of Nantes began in the early 1990s and focused on the restructuring of the city centre. Today the project of Île de Nantes brings new stakes and new opportunities to the town's renewal. Through this project, the regeneration of the city is aimed at rediscovering the Loire River. After many crisis that caused the town to turn its back on the river during the second half of the twentieth century, the town of Nantes wants to recover the city's one celebrated river port identity. This public desire finds expression in the various redevelopment efforts and architectural changes being undertaken in the area covered by the Île de Nantes Project.

INDEX

Mots-clés : friche industrielle, friche portuaire, identité, projet urbain, régénération urbaine, renouvellement urbain

Index géographique : Nantes, France, Loire (fleuve et vallées)

Keywords : city project, identity, industrial wasteland, port wasteland, urban project, urban regeneration

AUTEUR

AUDE CHASSERIAU

Centre d'études sur les sociétés, les territoires et l'aménagement de Nantes – Université de Nantes, ESO, UMR 6590 – CNRS, MSH Ange Guepin, aude.chassieriau@humana.univ-nantes.fr