



HAL
open science

La mémoire industrialo-portuaire, vétuste mais sans cesse vécue : préserver son vieux port, mais pour en faire quoi ?

Paul Toutirais

► To cite this version:

Paul Toutirais. La mémoire industrialo-portuaire, vétuste mais sans cesse vécue : préserver son vieux port, mais pour en faire quoi ?. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02090383

HAL Id: dumas-02090383

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02090383>

Submitted on 4 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

La mémoire industrialo-portuaire, vétuste mais sans cesse vécue.

Préserver son vieux port, mais pour en faire quoi ?

Un port est un lieu d'échange à terre où transitent marchandises et voyageurs après un voyage en mer ou sur fleuve. Les ports ont toujours eu un rôle significatif sur leurs villes respectives depuis la nuit des temps. Ils influencent l'ambiance et l'imaginaire des villes et ce peu importe les époques.

Certaines villes portuaires d'hier se sont peu à peu transformées pour refléter une nouvelle image plus moderne aujourd'hui, laissant leur fonction initiale de côté. Néanmoins l'imaginaire portuaire n'est jamais bien loin. Il peut offrir une singularité moderne à la ville qu'il a marqué au fer rouge à une époque antérieure et dont les traces sont encore visibles aujourd'hui selon les vestiges épargnés par le temps et les décisions juridiques. Ces ensembles infrastructurels ont, dans la plupart des cas européens, rencontré leurs limites face au progrès technique avant de devenir obsolètes voire même abandonnés.

Comment les villes modernes ont su gérer leur développement tout en le conciliant avec ces vestiges infrastructurels, souvent situés au cœur de la ville ? Quel sens davantage contemporain leur a été donné ? Allons-nous vers un nouveau lien ville-rive-littoral ?

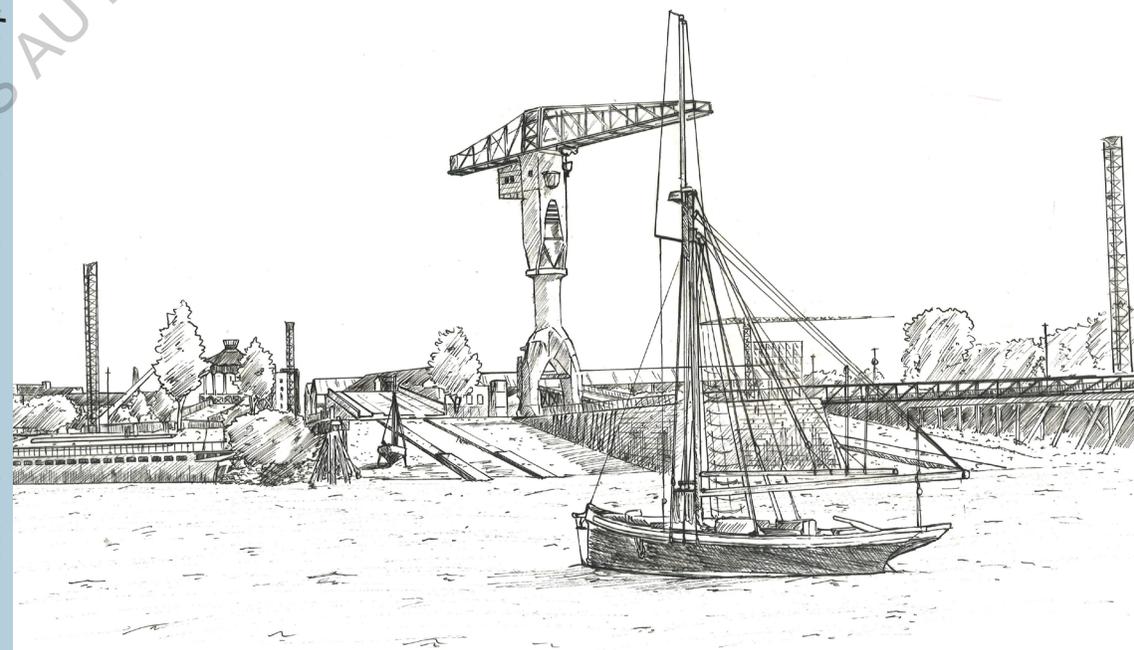
Autant de questions auxquelles, il sera intéressant de répondre à travers l'exemple de Nantes mis en parallèle avec une autre ville-port, Liverpool.

La mémoire industrialo-portuaire, vétuste mais sans cesse vécue.

- Séminaire -

Controverses spatiales et échecs urbains revisités

Sous la direction de Laurent DEVISME



La mémoire industrialo-portuaire, vétuste mais sans cesse vécue.

Paul Toutirais

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La mémoire industrialo-portuaire, vétuste mais sans cesse vécue.

Préserver son vieux port, mais pour en faire quoi ?

- Séminaire -

Controverses spatiales et échecs urbains revisités
Sous la direction de Laurent DEVISME

Paul TOUTIRAIS

École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes

Janvier 2019

Remerciements

Je tiens à remercier tous ceux qui m'ont apporté leur aide et leur soutien au cours de ces derniers mois, surtout ma famille et mes amis. Les personnes que j'ai pu rencontrer et interroger dans le cadre de ce mémoire, qui ont pris de leur temps pour me recevoir et répondre à mes questions : Michael Parkinson, Lény Charrier, Arnaud Biette, Gaëlle Caudal et Pascal Fréneau. Je remercie enfin Laurent Devisme pour tout son accompagnement et son aide apportée au cours de cette année de recherche.

J'ai pris du plaisir à faire ce travail de mémoire au cours duquel j'ai appris beaucoup de choses concernant un sujet qui m'intéressait depuis bien longtemps.

Paul.

Avant-propos

Ce mémoire est pour moi l'occasion de mener une réflexion sur l'héritage portuaire dans les villes. Mais avant d'aller plus loin, on peut se demander pourquoi les ports ?

J'ai toujours été intéressé par l'histoire navale et les récits du grands large. Petit je me rendais souvent à St-Malo où mes grands-parents avaient un appartement proche du Sillon et donnant vue sur le port. Mon regard sur l'infrastructure portuaire a sûrement commencé à cet instant-là. Il s'agit d'un sujet d'actualité car une partie de la zone portuaire va être démolie prochainement pour laisser place au nouveau musée d'histoire maritime de St-Malo, conçu par l'architecte japonais, Kengo Kuma. Dans les réactions et sur les réseaux sociaux, j'ai pu voir que ça soulevait pas mal de mécontentement. Tout cela m'a interrogé et m'a poussé à mener une réflexion sur cette question de la préservation du patrimoine portuaire.

C'était aussi une occasion d'en apprendre plus sur la ville de Nantes, détentrice d'une riche histoire portuaire, et de rencontrer les différents acteurs qui tentent de faire perdurer cette histoire encore aujourd'hui.

Bonne lecture !

Introduction

Pour commencer, qu'est-ce qu'un port ? La question est légitime, c'est un lieu d'échange à terre où transitent marchandises et voyageurs après un voyage en mer ou sur fleuve. Si l'on considère qu'une ville est un immense endroit où ont lieu des échanges en grande quantité, on peut considérer le port, à juste titre, comme la ville avant la ville. Les ports ont permis par leur fonctionnement, le développement des villes, et à une échelle plus large, le développement du pays. Originellement, la ville marchande était dans la continuité du port, mais depuis la Révolution Industrielle, les choses ont bien changé. Le port et les industries ont été sectorisés, isolés de la vie urbaine, c'est ce que l'on appelle des «zones industrialo-portuaires»*. Il s'agit d'espaces situés sur littoral associant des activités portuaires et industrielles, pour accueillir de grosses transactions de marchandises. Dès lors, il y a un développement à deux vitesses, d'un côté le port et de l'autre la ville.

Aujourd'hui encore, la plupart des échanges planétaires de marchandises passent par voie maritime. Quand bien même, des villes historiquement portuaires qui ont connu l'âge d'or il y a plusieurs décennies, ont rencontré beaucoup de difficultés à suivre la cadence imposée par la modernisation et les progrès technologiques. Elles ont ainsi été mises à l'écart des grands échanges maritimes. Ces villes, autrefois dépendantes de l'activité portuaire, se sont aujourd'hui modernisées et détachées de leurs ports pour continuer à prospérer. Cela a pour conséquence d'avoir laissé tout un ensemble industrialo-portuaire à l'abandon. Il a souvent été question de démolition et de démontage concernant ces espaces infrastructurels qui représentent de larges surfaces exploitables pour les villes.

* BONILLO Jean-Lucien, DONZEL André et FABRE Mario, **Mutations contemporaines des villes portuaires**, introduction dans *Métropoles Portuaires en Europe*, Les Cahiers de la Recherche Architecturale n°30-31, 1992.

Face à cela, des personnes ou des associations, militent pour la préservation de ce qu'on appelle aujourd'hui un «patrimoine», en alertant sur sa valeur inestimable pour les villes concernées. J'ai la chance d'étudier dans une ville portuaire qui est Nantes où cette question de la démolition et du combat pour la préservation du patrimoine industriel a déjà été menée. Au cours de ces mois de recherche, j'ai pu rencontrer différents acteurs de la ville dont les échanges ont guidé ma réflexion : Arnaud Biette, Gaëlle Caudal, Lény Charrier et Pascal Fréneau. Je me suis également rendu à Liverpool dans l'année pour y rencontrer un professeur d'université, Michael Parkinson qui m'a beaucoup parlé de l'évolution de la ville portuaire.

Dans ce contexte, je me suis intéressé à l'évolution de Nantes en tant que grande ville portuaire historique de France. Pour comprendre son évolution, je m'appuie en parallèle sur l'exemple de Liverpool au Royaume-Uni. Par le biais de ce mémoire, il s'agit de répondre à cette question ; quel caractère est donné aujourd'hui à la préservation d'un patrimoine qui a autrefois fait les beaux jours de ces villes en leur apportant richesse et reconnaissance. Il s'agira d'aborder le modèle portuaire de ces deux villes avec les transformations clés d'hier à aujourd'hui, donnant des modèles à la fois similaires et différents. Ensuite, il sera intéressant de voir la potentialité de ces héritages patrimoniaux pour les villes concernées, comment ces espaces ont été reconquis, et dans l'intérêt de qui et pourquoi ? Enfin terminer par l'aspect décisionnel semble judicieux étant donnée que la préservation du patrimoine cristallise les regards d'un grand nombre d'acteurs : l'Etat, la région, les élus municipaux en passant par les anciens travailleurs des sites, les habitants ou encore les associations. Certaines actions et confrontations entre acteurs ont permis d'aboutir à des situations de compromis, non imaginées dès le départ.

Sommaire

Introduction p.4

I- La ville portuaire, une gloire passée

A/ Nantes, la constructrice de bateaux p.8

- Naissance d'un port. ...9
- L'ère industrielle. ...12
- Le pont Transbordeur de Nantes, un patrimoine symbolique. ...13
- Les chantiers détruits, le port vers l'aval, Nantes la tertiaire arrive ! ...17
- "On refait la ville sur ce qu'elle a été", l'île de Nantes est née. ...21

B/ Liverpool, ville des docklands p.26

- Une ville, des docks. ...27
- Une crise qui gagne le port puis la ville. ...29
- Une faillite politique et une ville à l'abandon. ...30
- Art et Rock'n Roll, la culture à la rescousse ! ...33

II- À la reconquête de la cité portuaire

A/ Préserver son vieux port, mais pour en faire quoi ? p.38

- Un enjeu politique majeur. ...39
- Un ré-emploi pour des initiatives innovantes. ...46
- Le patrimoine portuaire, un écrin à faire-valoir. ...53

B/ Le port, une place culturelle à part entière p.57

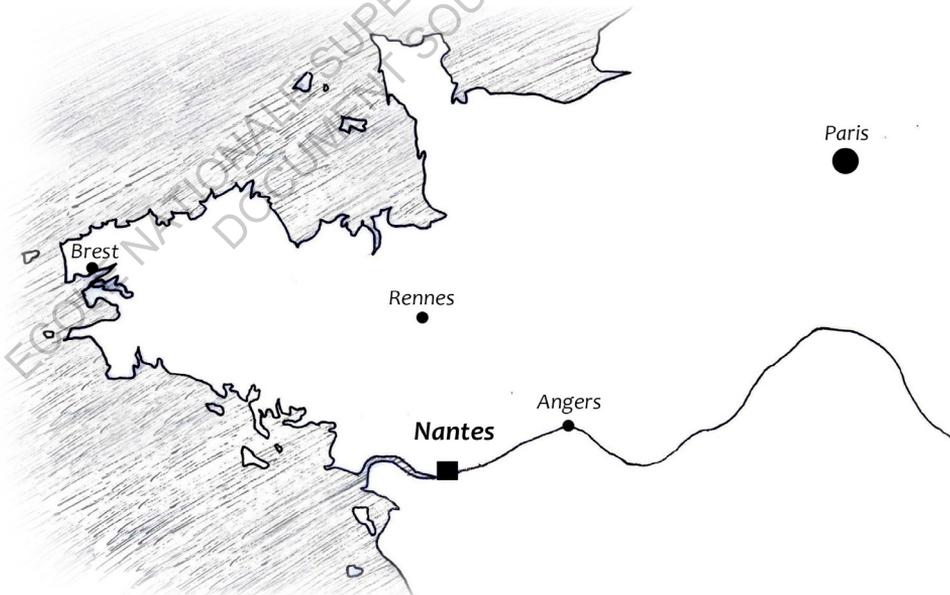
- Jean Blaise, Estuaire et Le VAN. ...57
- Le CAP 44, un lieu pour plusieurs visions. ...61

III- Le port, un lieu pas si vétuste que ça	p.68
<u>A/ L'espace portuaire, un sujet très discuté</u>	
- <i>L'univers associatif, une voix à considérer.</i>	...69
- <i>Entre imaginaire inédit et souvenir rétrospectif.</i>	...75
- <i>Nantes Patrimonia.</i>	...80
<u>B/ Le classement au patrimoine, un casse tête pour les villes ou une richesse</u>	p.82
- <i>La DPARC à Nantes TASK force à Liverpool.</i>	...82
- <i>Concilier préservation et croissance, est-ce possible ?</i>	...90
<u>C/ Nantes, une identité portuaire assumé ?</u>	p.93
- <i>Nantes, le port d'aujourd'hui.</i>	...94
- <i>Nantes s'affirme-t-elle comme une ville portuaire ?</i>	...97
- <i>La Loire, un lieu festif et de rassemblement.</i>	...100
Conclusion	p.104
Glossaire	p.108
Médiagraphie	p.110
Crédits photos et illustrations	p.114

I- La ville portuaire, une gloire passée

Les villes à succès d'autrefois ne sont pas toujours celles d'aujourd'hui. Comme on l'a évoqué en introduction de ce mémoire, avant la Révolution Industrielle du XIX^e, le commerce maritime exigeait une proximité entre le port et la ville pour commercer les marchandises fraîchement débarquées. Que ce soit Nantes ou Liverpool, elles ont comme point commun le fait d'avoir eu un passé portuaire glorieux où inéluctablement le commerce maritime a profondément marqué ces villes dans leurs fonctionnements. Pour comprendre leurs situations actuelles, il est nécessaire de porter un regard rétrospectif sur leur histoire passée. Partons à la découverte de Nantes et de Liverpool !

A/ Nantes, la constructrice de bateaux



Commençons par l'exemple le plus familier, Nantes. Dans l'histoire de France, Nantes a toujours été considéré comme une importante place portuaire. D'un point de vue géographique, Nantes est ce que l'on peut appeler une «ville de fond d'estuaire». C'est donc une ville portuaire qui a grandi avec le trafic fluvial et non maritime. La ville s'est développée sur la rive Nord de la Loire, et a toujours été concernée par cette question des aménagements au bord de l'eau. Dans le temps on considérait même Nantes comme «la Venise de l'Ouest».

La naissance d'un port

L'histoire de Nantes, de son port et du lien avec la Loire remonte à l'Antiquité, où le commerce était déjà présent. Les Nanmètes, peuple gaulois, sont les premiers à venir s'installer à ce qu'on appelle déjà à l'époque, «Portus Nanmetus». Outre le commerce, on peut aussi y voir, depuis l'Antiquité, une amorce de la culture pour la construction navale puisque l'empereur romain, Jules César, avait fait construire dans les environs de la ville une flotte pour ses légions en -56 av. JC. afin de vaincre les Nanmètes. À cette période, les échanges commerçants entre les villes gallo-romaines se sont multipliés, et la Loire a joué une grande importance, permettant le développement de la ville.

L'activité portuaire et navale a changé d'emplacement au fil des années dans Nantes. Au IV^e siècle, c'est le site du Port Maillard qui est le plus retenu par les historiens, parce qu'il se trouvait aux pieds du Château des Ducs de Bretagne et qu'il est considéré comme le premier vrai site dédié à la construction navale et au commerce. On y négociait alors des produits comme le vin et le sel. La construction navale a, quant à elle, réellement commencé au VI^e siècle avec l'émergence de certains métiers autour du port, notamment celui de «charpentier».

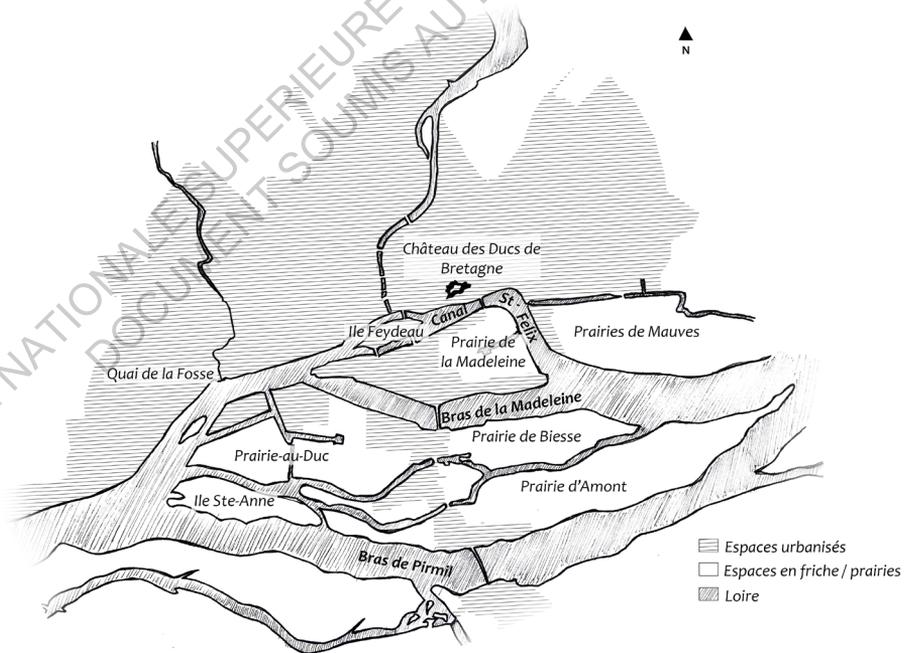
Le port va au fur-et-à-mesure glisser vers l'aval de la ville. Il faut faire un bond de 1 000 ans, pour comprendre son évolution. Au XV^e siècle, l'activité portuaire quitte le Port Maillard pour aller s'installer au Port-au-vin*. L'emplacement est choisi en fonction de là où la Loire y est plus profonde permettant l'accostage des plus gros navires, leur réparation et leur construction. Nantes devient rapidement l'endroit clé de réparation de navires en France.

Du XIV^e au XVII^e siècle, le commerce est florissant à Nantes, l'économie du port profite à toute la ville qui s'agrandit toujours plus. Nantes est impliquée dans le commerce international et avec la découverte du Nouveau Monde, la demande de construction de bateaux a augmenté. Ainsi, de grandes surfaces de la ville sur les bords de Loire ont été réservées pour la construction navale, certaines atteignant les 50 hectares. Par ailleurs beaucoup de navires regagnaient Nantes après de longs périples, les cales pleines d'épices, de sucre, de café, de tabac et surtout d'esclaves amenés par centaines. Chaque année des dizaines de navires négriers quittaient le port de Nantes, et d'autres arrivaient en retour. Profitant du commerce triangulaire, Nantes est rapidement devenue l'une des places les plus riches de France. Sans compter que l'alimentation en eau, les rejets faciles sur la Loire et les grands espaces pour le séchage ont commencé à attirer les premiers industriels au XVIII^e siècle.

Au XVIII^e, le site portuaire est déplacé à deux reprises par manque de place. Tout d'abord par un décret royal du roi Louis XV, l'activité portuaire est placée à l'embouchure de la Chézine. Puis une seconde fois en raison d'un très fort développement urbain, le site portuaire est poussé encore plus en aval de la ville, sur les sites de l'Hermitage et de la Piperie à Chantenay.

**Place devant le palais de la bourse de commerce, occupé aujourd'hui par la FNAC.*

Malgré un changement de place constant, le port a su conserver son attractivité. Il est pourtant intéressant de noter que l'accès à la ville depuis l'Atlantique n'a jamais été évident. Remonter la Loire s'est toujours avéré périlleux pour les grands navires, en raison des fonds sablonneux du fleuve. Pour stabiliser les poussées de sable par les marées, les ingénieurs nantais ont planté des arbres donnant lieu à des îles appartenant au domaine royal. Cela n'a pas empêché la ville de se développer comme place portuaire. Au XVIII^e siècle, plusieurs bras du fleuve ont été comblés entre les îles, laissant ainsi une ville traversée par trois bras de Loire navigables pour les navires : le canal St-Félix, le bras de la Madeleine et le bras de Pirmil. Après s'être enrichis, les armateurs nantais ont acquis la propriété des îles sur la Loire à commencer par l'île Feydeau dès le XVII^{le} et puis par la suite la Prairie-au-Duc au XIX^e.



Nantes au XIX^e siècle et ses trois bras de Loire - «La Venise de l'Ouest» (inspirée de la carte de R. Barbot en 1875).

L'ère industrielle à Nantes

Napoléon I^{er} considère qu'au XIX^e siècle, Nantes fait parti des trois grands ports français avec Le Havre et Anvers. C'est à cette époque que naît la première relation fluviale et maritime avec St-Nazaire qui devient l'avant-port de Nantes en 1834.

Avec la naissance des industries, l'île de la Prairie-au-Duc partagée en lot et vendue lors de la Révolution, devient rapidement la place industrielle de Nantes. Les premières activités industrielles arrivent dès le début du XIX^e siècle. En **1842**, les chantiers navals quittent officiellement la rive nord de la Loire pour venir s'installer sur le site de la Prairie-au-Duc. Cela a permis deux choses, désenclaver l'île de Nantes et permettre aux usines de la rive sud de bénéficier des bras du fleuve pour se développer. Une autre date clé, c'est l'arrivée du chemin de fer à Nantes en **1851**, puis sur le site de la Prairie-au-Duc en 1864.

Cela a marqué un tournant majeur dans l'histoire économique de Nantes, puisque l'on a commencé à utiliser de moins en moins les canaux et davantage les ponts pour circuler. Nantes reste encore à ce moment-là, un port fluvial et la ville des armateurs, des constructeurs et des manufacturiers. À cette époque, la construction des ponts permet à l'urbanisme de la ville de relier les différentes îles sur la Loire, et en 1877, il y a l'arrivée d'une seconde ligne de pont qui apparaît pour relier l'île Feydeau et la Prairie-au-Duc. On se rend vite compte que la construction de ponts est incompatible avec la libre circulation des navires sur certains bras de Loire. C'est pourquoi au début du XX^e siècle, on cherche un moyen de traverser la Loire sans pour autant interrompre la circulation fluviale. Dans cette optique on fait construire un nouveau type de pont qui puisse concilier franchissement de la Loire et circulation sur la Loire.

Le pont Transbordeur de Nantes, un exemple de patrimoine symbolique, détruit et regretté.

Il s'agit d'un pont qui enjambait la Loire et permettait donc de traverser le fleuve sans pour autant gêner la circulation fluviale et le passage des grands voiliers, encore fréquents sur la Loire. Le pont transbordeur de Nantes devait faire le lien entre la nouvelle zone industrialisée, qu'est la Prairie-au-Duc, et la zone portuaire de la rive nord. Il était utilisé par les travailleurs comme moyen d'accéder aux chantiers de l'île alors qu'ils habitaient sur la rive d'en face, au quai de la Fosse. Il était composé de deux grands pylônes métalliques portant un tablier métallique de 190 mètres de long, à 50 mètres au-dessus de la Loire. Sur ce tablier, une nacelle se déplaçait sur un rail, et sur laquelle pouvait tenir jusqu'à 300 personnes, ainsi que des voitures et des machines. Dès 1903, le pont transbordeur est devenu un emblème fort du paysage nantais, reconnu nationalement. Bien que la ville y était attachée, il finit par être démonté en 1958 car il était rongé par la rouille et devenait trop cher à entretenir pour la ville dont les caisses étaient vides à la fin de la Seconde Guerre Mondiale. En 1954, la fermeture du pont est actée, il est démonté en 1958. La ville a fait construire le pont Anne de Bretagne à l'emplacement exact du pont transbordeur, dont les piles sont encore visibles aujourd'hui.

Au cours de la même année 1903, les chantiers navals se trouvent sur la partie nord-ouest de l'île. L'espace des chantiers est agrandi lorsque l'île Sainte-Anne est rattachée à la Prairie-au-Duc, on y trouvait alors des fabriques et des dépôts pour le charbon. On y construit à la même période, le quai des Antilles pour y étendre l'activité portuaire. Au sud, le quai Wilson est construit quelques années plus tard, et comportait alors des

industries pour la production d'engrais. Peu de temps après, en **1916**, la ville entame un nouvelle «politique de comblement des canaux» avec pour slogan «**comblé pour mieux circuler**». Cela change radicalement le visage de la ville puisqu'on ne parle plus de circulation avec la Loire mais de la Loire comme d'un franchissement.



Nantes à l'époque des comblements de la Loire, île Feydeau en 1939 - Photo de Nantes Fascinante / Stéphane Pajot

À la fin du XIX^e siècle, il y a un mouvement de concertation entre les constructeurs, parmi lesquels «Jollet et Babin», «Dubigeon» et «Guillet de la Brosse» qui se départageaient la suprématie de la construction navale. On a ainsi les «Ateliers et Chantiers de la Loire» (créés en 1869 par Paul Jollet et Louis Babin-Chevaye en tant que «Société Jollet et Babin», devenue les ACL en 1881), les «Ateliers et Chantiers de Bretagne» (d'abord les Chantiers Oriolle fondés en 1856,

devenu ensuite les Établissements «De la Brosse et Fourché» en 1895, puis les ACB en 1909) sur le site de la Prairie-au-Duc et «les Chantiers Dubigeon» (fondés par Julien Dubigeon en 1760 et à l'époque de la concertation par Adolphe Dubigeon) restés sur la Rive Nord à Chantenay. Les ACL, les ACB* et Dubigeon, sont les trois principaux constructeurs navals sur Nantes, ils complètent le dispositif avec cinq autres chantiers plus petits. Au début du XX^e siècle, la construction navale et l'industrie font le bonheur de la ville, puisque c'est pas moins de 30 000 ouvriers qui travaillent dans les 300 usines industrielles nantaises. Parmi eux, 35 % travaillaient dans la construction navale et 60% dans la métallurgie selon les documents de la Maison des Hommes et des Techniques.**

Après la Seconde Guerre Mondiale, le port de Nantes est fortement endommagé et c'est dans un souci de fructifier leurs activités que Nantes et St-Nazaire décidaient de s'associer à travers un organisme de gestion commun : Le port autonome de Nantes / St-Nazaire qui apparaît en **1967**. Après la guerre, la construction navale tournait au ralenti, les chantiers nantais devaient faire face à plusieurs difficultés d'importance comme la concurrence étrangère et surtout la baisse des subventions de l'Etat aux chantiers. Face à ces complications, les ACL et les ACB ont fait le choix de fusionner leurs activités, donnant naissance aux Ateliers et Chantiers Nantais en 1961. Les ACN ont fermé 8 ans plus tard, soit en 1969. Il ne reste donc depuis les années 70's qu'un seul des trois grands chantiers nantais, les ateliers Dubigeon qui se sont installés sur l'île. Pour exister, Dubigeon s'est aussi associé avec d'autres compagnies comme la Société Loire-Normandie en 1963 et l'entreprise Alsthom-Atlantique à St-Nazaire en 1983, où ils sont intégrés en tant que filiale.

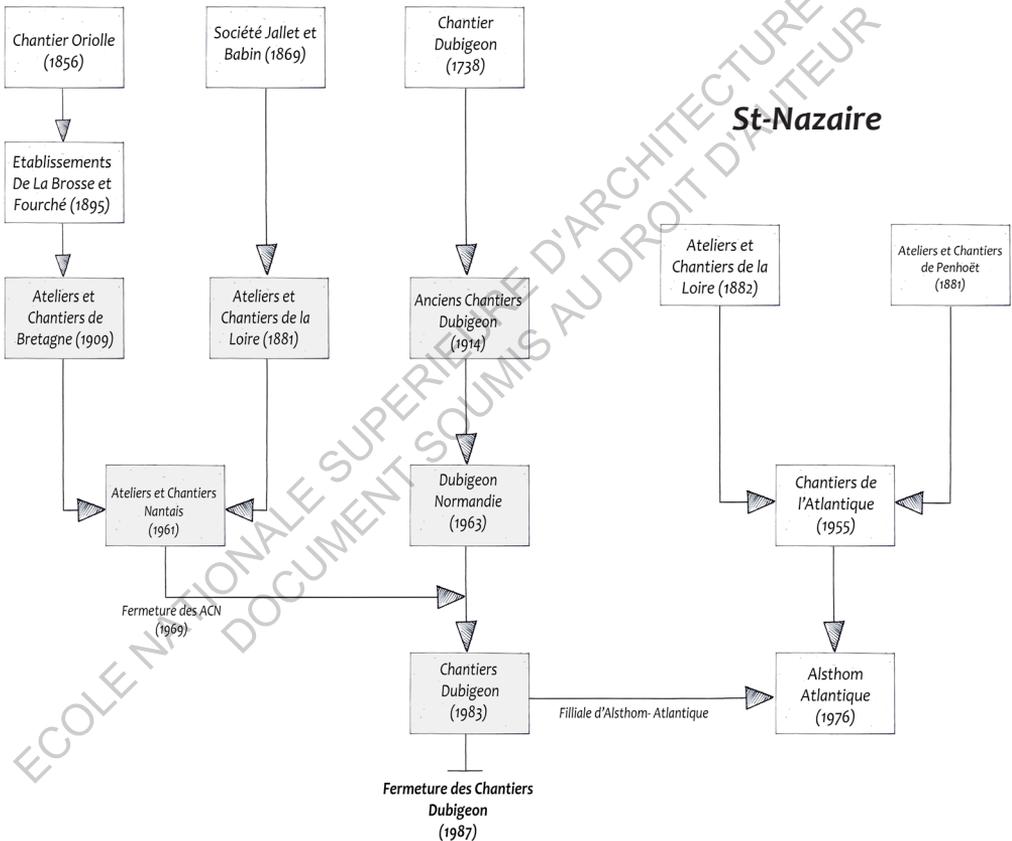
* ACB = Ateliers et chantiers de Bretagne, ACL = Ateliers et Chantiers de la Loire, ACN = Ateliers et chantiers Nantais.

** Informations tirées des documents de l'exposition permanente «Bâtisseurs de navires» à la Maison des Hommes et des Techniques.

L'activité des chantiers Dubigeon s'est poursuivie jusqu'à la fin des années 80's, lorsque le «Bougainville» est devenu le dernier bateau nantais à être lancé dans la Loire en 1987. La fermeture des chantiers nantais annonçait la fin de l'activité portuaire au coeur de Nantes. Après la fermeture des chantiers à Nantes, beaucoup d'ouvriers sont allés travailler à St-Nazaire.

Nantes

St-Nazaire



Évolution des chantiers navals à Nantes et à St-Nazaire*

* Inspiré des documents de l'exposition permanente «Bâtisseurs de navires» à la Maison des Hommes et des Techniques.



Chantiers navals de la Prairie-au-Duc au cours du XX^e siècle - Photo de Nantes Fascinante / Stéphane Pajot

Les chantiers détruits, le port vers l'aval, Nantes la tertiaire arrive !

Par la suite, la ville a entrepris la destruction du site des chantiers, l'idée était de continuer le travail qui avait été fait à l'Est de l'île en développant des activités tertiaires. La fermeture des chantiers et leur destruction qui a suivi ont été vécues comme un vrai traumatisme pour la population nantaise. C'est un site qui faisait partie intégrante de l'histoire sociale de Nantes, et qui a marqué des générations de travailleurs. Au cours des visites passées à la Maison des Hommes et des Techniques (MHT), j'ai notamment échangé sur ce sujet avec ceux qui l'ont vécu, dont Gilles Hammon, un ancien travailleur des ACB.

- «Aux lancements, tout le monde se réunissait, les ouvriers avaient leurs journées et venaient avec leurs familles, il y avait la bénédiction du curé, on mettait même des pièces d'or dans un endroit scellé.»

- «Ah bah oui, ils (les Pouvoirs Publics) voulaient tout foutre en l'air ! Ah bah tout, tout, tout raser ... C'était une époque où la ville voulait des bureaux !»

Gilles Hammon, ancien traçeur aux ACB et photographe pour l'AHCNN*

Ce qui est d'autant plus douloureux, c'est que tout s'est fait très rapidement, et à l'époque aucun dialogue possible entre la ville et les citoyens. La plupart des travailleurs des chantiers sont partis en retraite ou ont perdu leur emploi tandis que d'autres ont été muté vers St-Nazaire pour finir leurs activités. Beaucoup d'entre eux vivent le fait de ne pas avoir pu transmettre leur «savoir-faire» comme une vraie blessure.

Il est important de souligner que les années 90's sont une période où Nantes veut s'éloigner de cette image de «ville port». Plusieurs témoignages d'acteurs du patrimoine et du port m'ont confirmé cette volonté de la ville. À commencer par Pascal Fréneau, secrétaire général du Grand Port Maritime Nantes St-Nazaire. Selon lui Nantes s'est détournée de son statut industrialoportuaire en déplaçant les industries vers l'aval de l'estuaire et en complétant sa formation urbaine par des activités tertiaires et du logement. Le détournement de Nantes vis-à-vis de son port n'a pas commencé dans les années 80's mais depuis beaucoup plus longtemps avec la politique de comblement initiée au début du siècle, et s'est acté définitivement par la fermeture des chantiers Dubigeon en 1987. C'est la circulation par les canaux qui avait donné cette image de «Venise de l'Ouest» à Nantes, et leur comblement a selon lui, mit les nantais progressivement à l'écart de l'activité fluviale et portuaire.

* AHCNN = L'Association Historique de la Construction Navale à Nantes qui existe depuis 1996.

- «J'ai la chance de connaître d'autres villes portuaires comme Gênes ou Liverpool et effectivement, ces villes-là sont toujours restées tournées vers la mer. Toujours. Et je pense que ça n'a pas été le cas pour Nantes. »

- «En fermant Dubigeon, c'est une façon de dire "Aujourd'hui la ville industrielle, elle n'est pas dans la ville de Nantes, mais elle est bien au large, à l'embouchure de l'Estuaire." Et donc je pense qu'à cette époque là, Nantes s'est dit "Je vais devenir tertiaire."»

**Pascal Fréneau, secrétaire général du Grand Port Maritime
Nantes / St-Nazaire**

Pascal Fréneau racontait d'ailleurs un exemple qui reste symbolique de ce changement de cap de la ville à cette époque. Au début des années 2000, il est chargé par le directeur général du port de définir la couleur de référence des outillages portuaires, c'est-à-dire ce qu'on appelle les grues, les portiques, etc. En faisant des recherches sur l'outillage existant, il a remarqué une grosse différence entre les outillages présents sur la partie aval de l'Estuaire et ceux sur la partie amont, au niveau de Nantes. En aval ce sont des outillages très voyants notamment pour des questions de reconnaissance aérienne : des silots bleus comportant des flèches blanches et rouges. Les outillages sur les sites portuaires nantais que sont aujourd'hui Cheviré et Roche-Maurice, sont de couleur verte avec des flèches «gris-argent», donc moins visibles et se fondant plus dans le paysage. Il en a déduit qu'il n'y avait pas seulement une envie de la ville de devenir tertiaire, mais qu'il y avait aussi la volonté de «masquer» cette activité industrielle qui existait sur Nantes. Il y a le même constat chez Arnaud Biette, président de l'association Entreprise et Patrimoine Industriel (E+pi), pour lui, la ville a

volontairement tourné le dos à l'activité portuaire. Il y a eu une démolition massive du patrimoine sans prise de conscience de sa valeur. Aujourd'hui encore, la question reste en suspens.

- «Le port pour eux, ce n'est pas un sujet. Voire même, est-ce que Nantes doit rester un terminal portuaire. En ce moment c'est encore un peu la question.»

Arnaud Biette, président du Collectif des Associations pour le Patrimoine Portuaire

C'est en 1989, avec l'arrivée à la mairie de Jean-Marc Ayrault en tant que maire de Nantes, que la ville a commencé à dialoguer avec les anciens ouvriers sur le devenir des sites industriels et portuaires. En voulant changer son visage et se détacher de cette étiquette de «ville-port», on a détruit en masse, ce qui a provoqué le mécontentement et la prise de conscience d'une partie des nantais. Les destructions ou les projets de destruction ont engendré la mobilisation d'associations par des citoyens attachés à ce patrimoine. À cette période, cela devient assez récurrent en France : au moment de la fermeture d'un site, il y a une action pour sauver la mémoire des usines, souvent lancée par le comité d'entreprise ou les syndicats. Jean-Marc Ayrault s'en est rapidement aperçu et a aussi constitué son programme d'élection autour de cette question du patrimoine. Dès lors, un nouveau discours apparaît, on veut conserver et préserver du patrimoine mais pas seulement pour en faire des lieux de mémoire comme des musées ou des bâtiments à visiter. Après son élection, des discussions ont immédiatement été entamées car absolument tout devait être démolé sur le site des chantiers navals selon le cahier des charges. L'idée est d'aussi conserver ces lieux pour leur trouver une nouvelle vie et un nouvel usage dans la ville

C'est sur ces bases-là qu'arrive le projet de l'île de Nantes à l'aube du XXI^e siècle.

“On refait la ville sur ce qu'elle a été”, l'île de Nantes est née.

Après avoir quasiment tout détruit, il est maintenant question de reconstruire. L'île de Nantes qui a longtemps été le cœur industriel et portuaire de la ville, est le théâtre d'une importante transformation urbaine. Un projet urbain est mis en place pour moderniser et donner un nouvel élan notamment à l'ouest de l'île, dont les espaces sont en friche. Un projet urbain se définit comme un processus concerté avec un projet d'aménagement territorial et qui présente plusieurs dimensions à suivre sur un territoire donné, avec des échelles à plus ou moins long terme. Dans le cas de l'île de Nantes, ces dimensions sont de faire une ville durable, reconquérir l'espace public, révéler le patrimoine et permettre une mixité sociale et fonctionnelle. Une première phase devait être réalisée de 2003 à 2012 par une première équipe d'architectes-urbanistes.

En revanche, la donne a changé par rapport à une dizaine d'années auparavant, puisque maintenant la mairie compte bien s'appuyer sur l'expertise des associations qui œuvrent pour la préservation du patrimoine. La destruction des chantiers a au moins permis aux associations de se faire entendre au cours des dernières années. Initialement c'est l'architecte français Dominique Perrault qui est convié pour cette grande opération d'aménagement urbain. Il était chargé de faire un premier travail sur la totalité de l'île, une première esquisse de ce que ça pouvait devenir. À la demande de la mairie de Nantes, son travail devait être montré aux associations du patrimoine nantais dont les représentants se sont déplacés à Paris afin d'aller voir la maquette du projet dans son agence.

Arnaud Biette, responsable de l'association E+pi, faisait parti du groupe de représentants, dont les membres s'étaient déjà mis d'accords sur les éléments sur lesquels il ne fallait pas intervenir, à commencer par les anciennes cales de lancement des bateaux.

- «Il nous présente la maquette, puis il nous dit : “Bah voilà, j’ai prévu des axes de fonctionnement comme ça toc-toc-toc...” Et là on lui dit : “Mais attendez, il y a un petit problème là, vous prévoyez des axes de déplacement sur les cales ?! Ben non, pour nous les cales elles doivent rester en l’état parce que le bâtiment de direction des chantiers a été gardé !»

Arnaud Biette.

À leur retour sur Nantes, les représentants des associations ont fait part de leurs observations et leurs conclusions à la mairie en affirmant ne pas être satisfaits de ce qui leur a été proposé. Le projet tel que conçu par Dominique Perrault a d'ailleurs été totalement écarté à tel point que l'on en parle même pas dans le Hangar 32, un ancien hangar portuaire où l'on raconte toute la genèse du projet de l'île de Nantes. Un projet qui n'a pourtant pas non plus été inutile puisqu'il a apporté les premières idées aux élus de la ville.

Le discours est en revanche différent avec l'architecte-urbaniste-paysagiste Alexandre Chemetoff, qui reprend là où Perrault s'est arrêté. Chemetoff est arrivé en disant que sa philosophie, ce n'est pas de tout démolir pour reconstruire la ville, mais de «construire la ville sur la ville». Il a su convaincre non seulement la ville mais aussi les associations du patrimoine. Elles ont été assez sensibles à son discours de préservation et de mise en valeur de ce qui avait été sauvegardé de la destruction des chantiers.

Par exemple, dans son projet, Chemetoff proposait d'aménager et de rendre accessible les cales de lancement dont certaines avaient été remblayées. Il avait imaginé des escaliers qui s'articulent avec les anciennes poutrelles béton conservées, afin de descendre dans la cale. Un autre choix fort a été de préserver les sols sur les quais avec les traces qu'ils comportent. On y retrouve les rails de locomotive, les pavés d'antan récupérés et réutilisés, les tiges d'acier des anciennes machines industrielles apparentes dans le sol, etc.

- «Les cales étaient oubliées et on est venu leur redonner vie. On a laissé apparent sur le sol les tiges d'acier des anciennes machines, les rails métalliques et même le béton fissuré. Toutes ces traces donnent au site une épaisseur historique qu'il n'aurait pas sans ça.»

Alexandre Chemetoff, architecte - urbaniste - paysagiste et premier maître d'oeuvre du projet île de Nantes*.

On aménage et on fait descendre les quais en bordure de fleuve qui avaient été auparavant rehaussés pour un usage réservé au stationnement. Tout en conservant les traces du passé, Chemetoff dessine une véritable promenade en bord de Loire, partant du quai François Mitterrand jusqu'à l'extrémité du quai des Antilles et la Grue Grise. L'enjeu du projet est de redécouvrir le fleuve en ville, et comme il le dit d'ailleurs, avec l'idée «d'habiter les quais». Avant le projet urbain, on parlait de l'île de Nantes comme d'un quartier tertiaire, constitué essentiellement de bureaux, Chemetoff a proposé une alternative dans son projet en y intégrant des logements, où chacun a le droit à une vue sur Loire. Sa volonté première était de ramener autant de monde que possible sur la partie Ouest de l'île puisqu'avant les années 2000, beaucoup considéraient qu'il n'y avait alors que des usines.

* Interview réalisée en novembre 2002 par ANDRÉ Bernard et KEROUANTON Jean-Louis, **Nantes : un modèle?**, Revue : L'archéologie industrielle en France - CILAC, 2002, Vannes.

Il a saisi le potentiel de l'héritage infrastructurel resté en place en voulant conserver un maximum de choses, et permettant ainsi une promenade avec une multitude d'ambiances différentes. Bien évidemment lorsqu'on dit «garder» aujourd'hui, il s'agit plutôt de «transformer» et d'adapter cet héritage industrialoportuaire dans la modernité, en modifiant la fonction qui ne peut pas rester la même. D'ailleurs, Chemetoff a fait un effort de conservation au-delà de ce qui avait été espéré par les défenseurs du patrimoine, comme le faisait remarquer Arnaud Biette.

- «On avait fait un débat télévisé d'ailleurs sur Télénantes. Il y avait Jean Relet, historien de la navale, Alexandre Chemetoff et moi-même. Voilà et puis il nous dit : "Tiens mais même les halles Alstom, moi, je vais les garder, je trouve ça super !" Donc il va même plus loin que ...

Je lui ai d'ailleurs répondu : "Vous savez, moi je ne me battrais pas pour ça par contre. C'est de la reconstruction, années 55', il n'y a pas une typologie particulière, un peu comme ce qui a été fait partout ailleurs en France pendant la reconstruction." Il me dit : "Si, si, si on les garde !!"

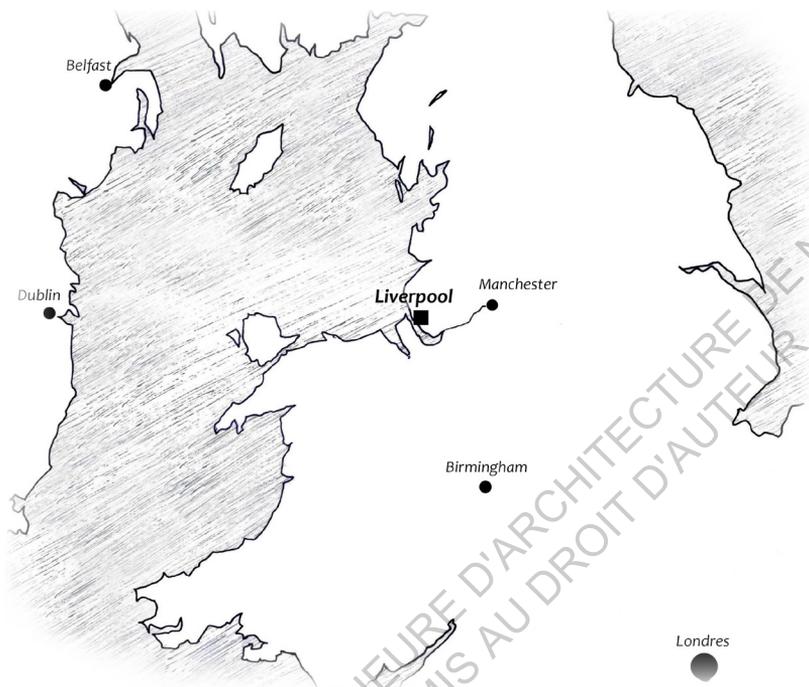
Arnaud Biette.

On retrouve la volonté affichée du maire, Jean-Marc Ayrault, de ne pas conserver pour conserver, mais que ça ait un sens. Ainsi l'histoire de la ville se poursuit, tout en gardant une trace de son passé. Ce passé portuaire et de la construction navale qui a pourtant bien failli disparaître totalement.



Changement de décors entre les hangars du quai des antilles hier et ceux d'aujourd'hui.

B/ Liverpool, la ville des docklands



Pour comprendre ce qu'il s'est passé à Nantes, il est intéressant de regarder et d'élargir à d'autres villes semblables comme Liverpool au Royaume-Uni. Il s'agit d'une «ville-port», située au Nord de l'Angleterre, entre Manchester et les côtes de la Mer d'Irlande, sur les bords du fleuve de la Mersey. Une situation géographique un peu semblable à celle de Nantes avec la Loire et la façade atlantique donc.

L'histoire portuaire* de Liverpool débute réellement au XIII^e siècle, lorsqu'en 1207, une charte royale désigne la ville comme point d'embarquement officiel de l'Angleterre pour l'Irlande.

* EVANS Richard, «La reconversion des docklands et le nouveau statut du littoral», p.99, *Métropole portuaires en Europe, Revue : Les cahiers de la recherche architecturale*, n°30-31, 1992.

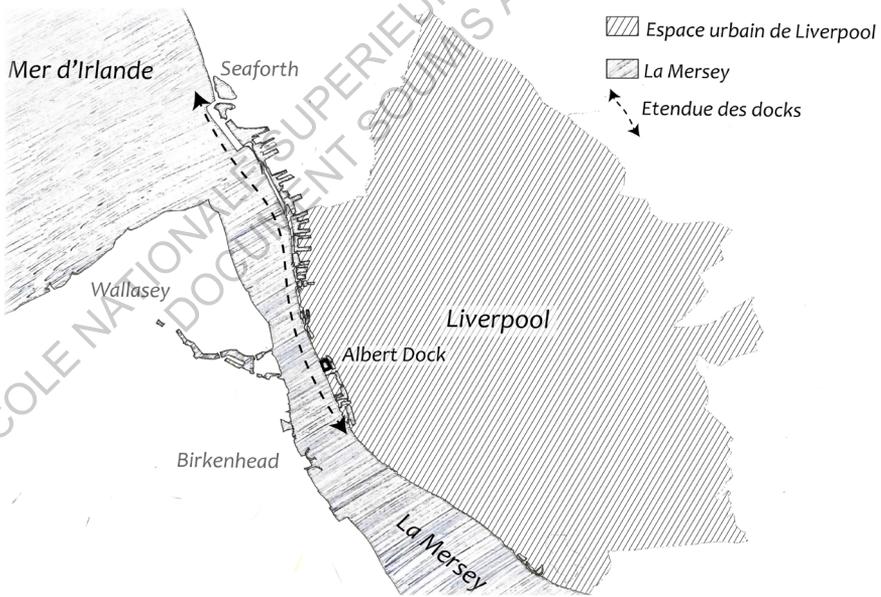
C'est bien après, au XVIII^e, que Liverpool commence sérieusement à aménager et à fortifier son port. Il s'agit d'une ville stratégique pour l'Empire britannique en raison de sa position géographique sur la façade maritime occidentale, sans compter que la ville dispose de plans d'eau profonds et bien abrités pour le mouillage des navires. Liverpool est dès lors considérée comme la porte de d'entrée et de sortie de l'Empire pour le Nouveau Monde et les Colonies britanniques. Comme cela a été le cas avec Nantes, le commerce triangulaire a largement profité à l'économie de la ville par l'arrivée d'esclaves, d'épices, de tabac, de sucre, etc. Les trois-quarts des négriers du pays amarraient à Liverpool. C'est aussi au début du XVIII^e siècle que les docks sont construits.

Une ville, des docks

Dans une époque où l'on exigeait une connexion continue entre le port et la ville, on a mis au point le système des docks en Angleterre, à Londres et à Liverpool, qui sont les deux premières villes au monde à s'être équipées de ces ensembles. Pour définir ce qu'est un dock, il s'agit d'un vaste bassin fermé par des quais et destiné au chargement et au déchargement des navires. L'appellation «dock» comprend aussi bien le bassin mais aussi les quais, les entrepôts et les hangars pour le stockage des marchandises. On parle de docklands lorsque l'on a, sur un territoire donné, une succession de docks qui s'articulent avec un quartier tout autour.

Le Old Dock, soit le plus vieux bassin de Liverpool, a été construit en 1720. Ensuite la majeure partie du reste des docklands a été construite au cours du XIX^e où les conditions d'époque nécessitaient beaucoup de main-d'oeuvre sur les quais pour faire le chargement et le déchargement des navires.

Le succès de Liverpool s'explique par le fonctionnement de ses docks, étant donnée que la ville jouait un rôle clé dans le transbordement de marchandises en Angleterre. Sur la première moitié du XIX^e siècle, on ne compte pas moins de 25 bassins construits sur une bande de 16 kilomètres de longs sur les bords de la Mersey. L'ensemble de ces docks avait été construit par le «Mersey Docks and Harbour Company» racheté par la société privée «Peel Holdings» en 2003, qui détient aujourd'hui leur propriété et leur fonctionnement. Au cours de cette période, Liverpool est d'ailleurs la seconde ville la plus riche du pays après Londres, puisque de puissants armateurs et industriels sont venus s'y installer. «Richesse» et «activité portuaire» vont de pair à cette époque et Liverpool est le second port du pays après celui de Londres. Au début du XX^e siècle, c'est un tiers des exportations et un quart des importations britanniques qui passaient par Liverpool.



Les docks de Liverpool aujourd'hui, ils partent du centre de Liverpool, jusqu'au nord de la ville, à Seaforth.

Une crise qui gagne le port puis la ville

Liverpool et son port ont continué à bien fonctionner jusqu'au début du XX^e siècle, puis le déclin finit par arriver. D'abord lentement puis subitement. Cela a commencé par le départ des industries en lien avec l'activité portuaire comme le coton. Il y a ensuite la période de l'Entre-deux-Guerres durant laquelle l'économie et le trafic mondial ont été durement touchés, ce qui a impacté l'activité portuaire de la ville. Beaucoup de travailleurs du port se sont retrouvés au chômage. L'importance du port pour la ville et son économie est considérable ; au début des années 40's, le taux de chômage à Liverpool était quasiment le triple de la moyenne nationale. C'est d'ailleurs l'une des principales inquiétudes des responsables de la ville, qu'il y ait une dépendance du port et l'absence d'une base industrielle.

Après la Seconde Guerre Mondiale, le Gouvernement britannique décide de décentraliser certaines entreprises, depuis Londres vers la province. L'activité redémarre petit à petit par l'arrivée de nouvelles industries installées dans l'arrière-pays. Parmi celles-ci, on a notamment l'industrie automobile qui devait devenir un facteur de croissance, en plus de l'activité générée par le port. Cependant cela n'a pas réellement fonctionné, puisqu'entre les années 60's et 70's, c'est près de 400 usines qui ont fermé sans compter le port dont l'activité décroît.

Un autre problème majeur à Liverpool, c'est l'absence de qualification de la population pour pouvoir relancer l'activité économique. Historiquement, les emplois à Liverpool n'ont jamais nécessité de qualification particulière. Il s'agissait souvent de métiers dans le domaine des transports, du commerce, de la distribution, etc. Le secteur tertiaire manquait donc cruellement. Enfin l'année désastreuse pour Liverpool a été 1973. C'est non seulement l'année de la crise mondiale avec le choc pétrolier

mais aussi l'année d'entrée de la Grande Bretagne dans le marché unique européen. Dès lors la ville et son port sont, par leur position géographique, tenues à l'écart des grands échanges en Europe puisque le principal du transit passe par Londres et la côte Est.

Un autre fait marquant, c'est la croissance significative tout au long du siècle, de Manchester, une ville enclavée et isolée, qui était auparavant dépendante de Liverpool et de son port. Depuis que l'on a creusé un canal reliant Manchester à la Mersey, le Manchester Ship Canal*, la ville s'est équipée à son tour de son propre port et s'est en parallèle rapidement intégrée dans le trafic aérien avec le plus grand aéroport du pays après ceux de Londres. Le port de Manchester est d'ailleurs devenu le quatrième port d'Angleterre depuis. Liverpool souffre encore aujourd'hui de cette concurrence avec la ville mancunienne, plus attractive pour les investisseurs d'un point de vue économique et politique.

Une faillite politique et une ville à l'abandon

À Liverpool, le secteur privé est largement dominé par le secteur public. Ce sont des grands groupes nationaux dirigés depuis Londres qui font l'activité de la ville sans forcément se sentir impliqués à l'échelle locale. Il n'y a pas cette culture des «petites entreprises» à Liverpool, comme il peut y avoir dans d'autres villes portuaires comme Nantes avec les chantiers.

D'un point de vue politique, la ville a énormément souffert. Par le biais de son port, Liverpool a vu des milliers d'immigrants irlandais débarquer lors des XIX^e et XX^e siècles.

* Le «Manchester Ship Canal» a été creusé et mis en service en 1894.

L'immigration catholique a pour conséquence d'avoir divisé la population ouvrière de la ville. Deux partis* ont commencé à se former et ont présidé le conseil municipal tour à tour :

- le Parti Conservateur
- le Parti Travailleiste

Dans les années 80's, c'est le Parti Travailleiste qui était à la tête du conseil municipal de la ville (City Council of Liverpool) et qui avait une vision opposée à celle du Gouvernement. Les travailleistes avaient alors un important programme de dépenses publiques pour la rénovation des infrastructures. Ils ont donc emprunté des sommes importantes auprès des banques étrangères pour la construction de logements sociaux. La Chambre des Lords a réagi en mettant au blame le Conseil Municipal et en destituant ses dirigeants. Cela a porté préjudice à l'image de la ville puisque les potentiels investisseurs considéraient alors «Liverpool comme une ville à risque». Il y a d'abord eu les tensions sociales sur le port et les industries automobiles dans les années 60's-70's puis cette confrontation politique avec le Gouvernement dans les années 80's.

C'est dans ce climat tendu qu'arrive la Société de Développement du Merseyside - Merseyside District Corporation (MDC) en 1981. Elle est mise en place par l'État, avec l'objectif de prendre des mesures pour le réaménagement des Docklands de Liverpool. Auparavant, les docks de Liverpool formaient le plus grand ensemble de bassins fermés au monde mais face au progrès technique et à l'évolution des modes de transport, ils sont devenus inadaptes. On se retrouve avec tout un ensemble portuaire défectueux et obsolète, une situation semblable à celle de Nantes avec les chantiers de la Prairie-au-Duc. Pour faciliter les actions de la MDC, l'État applique

* - Les Conservateurs étaient les ouvriers anglais protestants
- Les Travailleistes étaient les ouvriers irlandais catholiques

la «Local Government Planning and Land Act» (Loi sur l'Aménagement et l'Administration Locale) en 1980 qui assouplit le contrôle des autorités locales surtout en matière d'aménagement. La MDC devenait alors une autorité locale de plein-droit disposant d'un pouvoir d'expropriation pour trouver de nouvelles utilisations à ces terrains abandonnés. Sans compter que les actions de la MDC sont largement subventionnées par l'État qui lui octroie un budget de 30 millions de £ par an. La MDC a fonctionné pendant 17 ans pour la régénération des docks de Liverpool, principalement sur l'Albert Dock, et les quais du centre-ville.

- «La MDC a travaillé de 1981 à 1998. C'est une période très importante parce qu'elle a commencé quand Liverpool a repris sa croissance. Les travaux sur le Waterfront (les docks sur la Mersey) ont été retardé par le Gouvernement des Conservateurs, et c'est devenu le point de départ de la renaissance de Liverpool.»

Michael Parkinson, professeur à l'Université de Liverpool.

La MDC a entamé ces transformations dans le courant des années 80's-90's avec cette idée de transformer un littoral longtemps négligé en une vitrine prestigieuse pour la ville. En matière d'aménagement, on a dégagé des points de vue sur le fleuve, on a désensasé les bassins pour bénéficier de plus grands plans d'eau, et entamé la rénovation de bâtiments en respectant les matériaux traditionnels (brique et granit) et l'architecture maritime du XIX^e siècle.

Art et Rock'n Roll, la culture à la rescousse !

Un des premiers projets porté par la MDC est le réaménagement de l'Albert Dock mené de 1981 à 1988. C'était autrefois des entrepôts où l'on y stockait des vives que l'on a transformé en un complexe multi-usage comprenant des magasins, des restaurants, des bureaux, des appartements, des musées (le musée d'histoire maritime, le musée d'art moderne de la Tate Gallery et le musée des Beatles), des studios TV, etc. Chaque année ce sont quelques 6 millions de touristes qui viennent visiter l'Albert Dock, ce qui en fait le monument le plus visité d'Angleterre en dehors de ceux de Londres. En outre, la MDC a lancé le Festival Floral International en 1984, avec la récupération de 50 hectares sur une zone pétrolière désaffectée. On y a construit une grande halle d'exposition et des jardins exotiques. D'autres festivités ont été lancés par la MDC comme le Festival annuel du fleuve, la Course des Grands Voiliers, etc. En parallèle de ces aménagements, un port franc a été ouvert au nord de la ville pour continuer l'activité portuaire en 1984.

Le réaménagement de la ville passe par son port, où l'on met en lumière l'aspect culturel. Dans les années 60's où tout allait mal à Liverpool, il y avait quelque chose qui lui donnait de l'intérêt notamment touristique, c'était les Beatles ! L'apparition des Beatles et des groupes de musique à Liverpool est en grande partie due au port. Dans le temps, les marins ramenaient beaucoup d'albums d'Amérique avec des musiques qu'on retrouvait ensuite dans les magasins de disques ou les cafés que fréquentaient les jeunes de l'époque dont les Beatles. Le musée qui se consacre à leur histoire se trouve sur le port, The Beatles Story. La ville a fait le choix de parier sur la culture et de la mettre en avant avec son port et ses docks pour être la vitrine de la ville.



Les statues des Beatles sur les quais de Liverpool. Un endroit où les touristes prennent souvent la pose.

Des années 90's aux années 2010's, la situation s'est clairement améliorée pour la ville qui grâce aux aménagements effectués sur le port, se dévoile sous un autre visage. Beaucoup de choses se sont produites durant cet intervalle de temps, notamment en terme d'aménagements car après les travaux menés sur les docks, d'autres ont été effectués sur le centre-ville. Michael Parkinson, professeur à l'Université de Liverpool et spécialiste de l'histoire d'une ville sur laquelle il a beaucoup écrit, évoque une période contrastée.

- «Ce que je dis, c'est que Liverpool a connu une période catastrophique des années 70's aux années 90's, et depuis, Liverpool est devenue une "success-story", mais avec de nombreux problèmes.»

- «Liverpool a obtenu le classement au patrimoine mondial en 2004. C'est aussi à cette époque, plus ou moins, qu'on a gagné en tant que «Capitale européenne de la Culture»*. Toutes les intentions concernées sont allées sur ce titre de Capitale de la Culture, et non pas sur le classement à l'UNESCO».

Michael Parkinson.

Depuis 2004, le site des docks de Liverpool est classé au patrimoine de l'Unesco* et c'est en 2008, que Liverpool a été élu en tant que Capitale Européenne de la Culture, en partie grâce aux travaux et aux initiatives culturelles menées sur son port. Pour Michael Parkinson cette prise en compte du patrimoine est très récente et on commence à en prendre conscience vraiment que maintenant à Liverpool.

- «Liverpool est unique historiquement, culturellement, architecturalement, etc. Le statut de «Capitale de la Culture» souligne nos forces culturelles. Le classement au «Patrimoine mondial de l'UNESCO» souligne notre architecture historique et significative. Et maintenant il y a beaucoup plus de débats. Comment construire le port sur cette base ? Comment pouvons-nous capitaliser le port sur cela ? Comment devrions-nous protéger cela ?»

Michael Parkinson.

Les Docks restent encore aujourd'hui un lieu de rassemblement et sont pleinement intégrés à la ville. Récemment l'anniversaire des 10 ans de la Capitale de la Culture avait lieu à Liverpool avec la parade des Géants de la compagnie nantaise Royal Deluxe à travers la ville et sur les bassins des Central Docks. En parallèle de ces événements sur le vieux port, l'activité portuaire est toujours bien présente à Liverpool, mais se situe en amont du centre-ville. Elle a été dissociée et isolée de la vie urbaine depuis les années 80's et l'intervention de la MDC.

*UNESCO = United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
(Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture)



Un des géants de la Compagnie Royal Delux posé sur un radeau après la parade en ville, le 5 octobre 2018.

- «Il faut distinguer le “Waterfront” et le “Port”. Le Port étant un volet économique avec le commerce, et le Waterfront étant un lieu pour le volet touristique en lien avec le centre ville.»

Michael Parkinson.

C'est sur le site de Seaforth, ce que l'on appelle aussi les North Docks, que se trouve l'activité portuaire d'aujourd'hui*. Le propriétaire de tout l'ensemble portuaire est «Peel Holdings», une société basée dans le Nord-Ouest et qui gère des ports et des aéroports à travers le pays. Ils ont modernisé, rationalisé et agrandi le port de Liverpool pour y accueillir des navires, le canal, etc... Le port reste une activité importante de Liverpool, car même s'il emploie moins de personnes que dans le passé et qu'il se trouve à l'écart de la ville, les infrastructures permettent d'accueillir un trafic mondial de porte-conteneur. Aujourd'hui il y a donc deux ensembles portuaires distincts à Liverpool, un fonctionnel et un autre touristique appelé le Waterfront. Les deux ont néanmoins une importance capitale pour la ville.

* cf. carte page 28 pour situer Seaforth par rapport à Liverpool.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

II- À la reconquête de la cité portuaire

Avec un ensemble du patrimoine portuaire préservé, il faut maintenant se poser la question de son usage dans la ville d'aujourd'hui. Depuis le début du XXI^e siècle, on a déjà entrepris cet aménagement avec une prise de conscience quant à la valeur patrimoniale. Les installations portuaires font souvent face à des plans d'eau dégagés et par conséquent sont largement visibles, d'où l'intérêt de leur réaménagement. Par ailleurs, il y a un point commun entre la plupart des exemples observés; c'est que l'activité industrielle et portuaire a laissé place à des occupations culturelles. La culture permet aujourd'hui de fabriquer l'image de la ville, son attractivité et son originalité. Après l'arrivée des industriels au XIX^e siècle, c'est l'arrivée d'artistes et de créateurs sur les ports.

A/ Préserver son vieux port mais pour en faire quoi ?

Les bateaux sont partis, et le port est resté. Toute une friche industrielle délaissée, voilà la situation telle qu'elle l'est sur la Prairie-au-Duc à Nantes à la fin des années 80's. Et même si l'activité n'est plus là, il y a une forme d'attachement d'une partie de la population pour tout cet ensemble désaffecté. Dès lors, si on veut le conserver, il faut trouver des activités innovantes pour le réintégrer à la ville. À cette période, c'est l'image de toute une ville qu'il faut façonner.

Un enjeu politique majeur

Après le départ du Bougainville, le dernier bateau à être lancé sur la Loire, en juillet 1987, tout va très vite à Nantes. Les travailleurs des chantiers sont soit mutés à St-Nazaire, soit partis en retraite, tandis que les entrepôts et les grues sont quasiment toutes démontées dans la foulée. À l'époque, c'est Michel Chauty qui est maire de Nantes. et qui applique une politique de rigueur budgétaire. Les chantiers détruits sonnent le glas de l'activité portuaire à Nantes. Mais ce n'est pas totalement entériné, puisque à la même époque, on fait construire le Pont de Cheviré comme franchissement de la Loire. Il s'agit d'un viaduc qui permet toujours aux bateaux de rejoindre Nantes depuis l'Atlantique, car jusqu'au début des années 2000's, quelques bateaux rejoignaient encore le quai Wilson, toujours en service. L'activité fluviale n'est jamais bien loin, même si on voulait un changement radical à Nantes. L'arrêt des chantiers était une perte pour une grande partie de la population ouvrière de la ville, même si d'autres étaient pour la transformation et la cessation nette des activités industrielles, incompatibles avec la vie urbaine du XXI^e siècle.

- «Forcément, pour certains l'activité portuaire générait des nuisances. Quand il y avait les lancements, il y avait une drague comme ça-là, qui draguait (creusait) le fond de la Loire jour et nuit pour que les bateaux puissent passer. Ça faisait du bruit ! Alors les gens dans le coin ... Oh lalala...»

Gilles Hammon, ancien traçeur aux ACB.

Être pour la préservation du patrimoine industriel ou pas ? C'est aussi un sujet politique. Il y a eu une période d'indécision lors des années 80's, et puis tout a changé lorsque Jean-Marc Ayrault arrive à la mairie de Nantes en 1989. On est en pleine période de démontage des chantiers et donc il y a des tensions entre la mairie et une partie de la population nantaise. Jean-Marc Ayrault et ses adjoints proposent alors une alternative, en arrêtant la destruction massive du port et des industries et en conservant une partie du patrimoine pour être transformé et intégré à la ville du XXI^e siècle.

Il faut pouvoir faire la part des choses quand il s'agit de sauvegarder un bâtiment. La mairie est confrontée à des demandes qui peuvent être lobbyistes, ou nostalgiques de la part de différents groupes de citoyens. Il faut concilier les avis pour que tout le monde s'approprie le patrimoine. La posture du politique vis-à-vis de ces questions-là est toujours compliquée parce qu'il faut prendre une décision avec un recul nécessaire, tout en considérant un grand nombre de réactions. «On conserve si on peut en faire quelque chose de nouveau», c'est l'idée portée par la mairie, dans le cas contraire le bâtiment dessert plus la ville que l'inverse. En tant que maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault considérait aussi que le danger du patrimoine, c'était de rester prisonnier d'une nostalgie qui peut empêcher de voir les choses autrement.

Lors d'un entretien* réalisé par le «Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel» (=le CILAC apparu en France en 1979), il revenait sur cette prise de conscience des nantais.

* Interview réalisée en novembre 2002 par ANDRÉ Bernard et KEROUANTON Jean-Louis, **Nantes : un modèle?**, Revue : *L'archéologie industrielle en France - CILAC*, 2002, Vannes.

- «La ville de Nantes s'intéresse au patrimoine industriel depuis 1989, depuis mon élection à la mairie. La prise en compte du patrimoine industriel dans la compréhension de la ville c'est quand même assez récent.»

- «Là on est entré dans une nouvelle logique de la préservation du patrimoine, pas seulement pour en faire des lieux de mémoire, ni des musées ou des monuments qu'on visite, mais des lieux qui peuvent trouver une nouvelle vie.»

- «On a eu des discussions avec les anciens ouvriers des chantiers navals et ils étaient partagés : certains voulaient qu'on ne touche à rien, et d'autres disaient, non, c'est normal, il faut que la vie passe par là.»

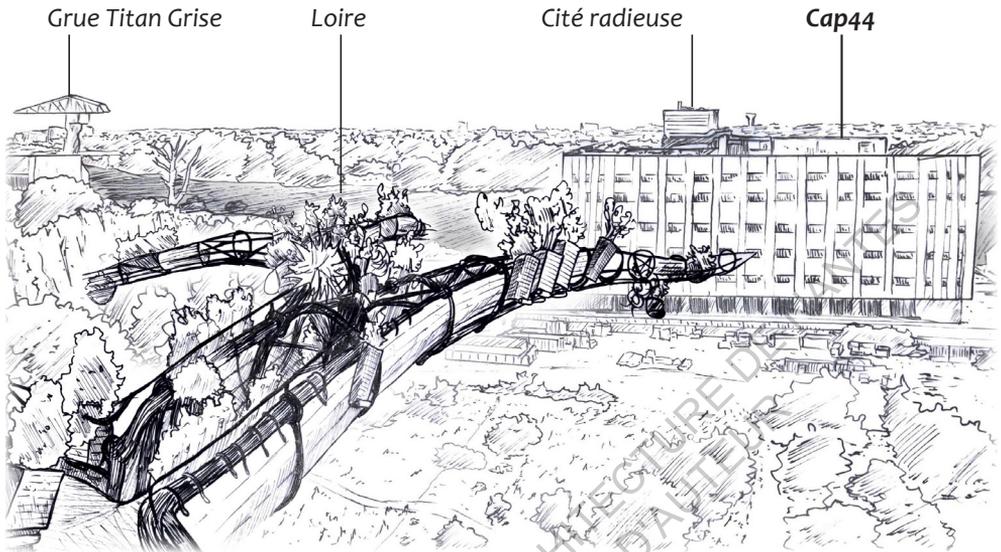
- «Moi, je résiste pas mal à ça. Autrement on est prisonnier d'une nostalgie conservatrice qui fige tout, et là ce qui m'intéresse, c'est parce qu'il y a l'utilisation de la construction pour un projet social qui est intéressant, un projet d'insertion. »

Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes de 1989 à 2012.

Le politique peut aussi se tromper et faire des mauvais choix. Il y a un véritable enjeu derrière le patrimoine, et cela perdure encore aujourd'hui. Johanna Rolland, maire de Nantes depuis 2014, doit composer avec la conservation ou non des Grands Moulins de Loire, aussi connus sous le nom du CAP44. L'arrivée du projet des Machines de l'île, «l'Arbre-aux-hérons», dans la Carrière Miséry du quartier du Bas-Chantenay est prévue pour 2022 et pose la question du devenir du site alentour.

Entre «l'Arbre-aux-hérons» et la Loire, il y a ce bâtiment du «CAP44» qui bloque la vue sur le fleuve depuis l'emplacement de l'arbre positionné au fond de la carrière. Cependant, il s'agit d'un bâtiment historiquement important puisque c'est le premier ouvrage au monde à être construit selon le procédé structurel hennebique. On s'est donc logiquement posé la question de sa préservation ou non. Son revêtement datant des années 70's ne le met pas en valeur et beaucoup de citoyens nantais veulent sa destruction pour des critères esthétiques.

À Nantes, il existe le Collectif des Associations du Patrimoine Industriel et Portuaire Nantais, qui avait écrit un compte-rendu suite aux conférences-débats sur le devenir du CAP44. On remarque que c'est un débat qui perdure depuis 30 ans déjà. En juin 1990, on faisait déjà une conférence-débat sur la destruction des chantiers, «Des tours LU au site Dubigeon: Détruire ? Maintenir ? Reconvertir ?» Et 30 ans plus tard, en mars 2018, une conférence-débat à l'Ensa Nantes «CAP44, les Grands moulins de Loire. Quel devenir pour le site ?» Avant même de connaître le verdict concernant le futur du CAP44, Lény Charrier, historien et professeur à l'ENSA Nantes, évoquait déjà que la décision allait jouer un rôle important pour la suite de la carrière politique de Johanna Rolland en tant que maire de Nantes.



Le CAP44 bloque la vue sur Loire depuis le projet de l'Arbre-aux-Hérons.

- « Si vous prenez Ouest-France là, Johanna Rolland vient de se mettre en branle-bas de combat pour les municipales. L'immeuble CAP 44, on va avoir la réponse aujourd'hui (16/10/2018). Si elle le conserve, ou même si elle le détruit, je me poserai quand même la question de savoir s'il n'y a pas quelque chose de politicien ou d'une quelconque politique politicienne derrière. Parce que là on est quand même à deux ans, ou trois ans même, des prochaines élections municipales, et ils sont déjà en place parce qu'ils sentent que ça va être difficile. »

- «Il va y avoir beaucoup de choses politiques, mais c'est vrai que si on prend le CAP44, il y a plus de gens qui demandent sa démolition que sa conservation. Mais à l'inverse, ceux qui demandent sa conservation font d'avantage force de propositions que ceux qui veulent totalement sa destruction. Le problème de ces gens-là disant qu'il faut le détruire, c'est pourquoi il faut le détruire ? Parce qu'il est moche...»

**Lény Charrier, historien, enseignant et président de
«Nantes Forum Patrimoine».**

D'un point de vue politique, il faut satisfaire le plus grand nombre de voix. Enfin la ville n'est pas non plus maître de tout en matière d'aménagement, notamment dans le cas du patrimoine industriel et portuaire. Elle doit coopérer avec d'autres acteurs pour agir dessus car elle n'a pas toujours le titre de propriété.

En Loire-Atlantique, il y a un acteur important qu'il faut prendre en compte, c'est l'ancien Port Autonome, devenu depuis 2008 le Grand Port Maritime Nantes / St-Nazaire (GPMN-StN), établissement public de l'État, est propriétaire d'une grande partie du patrimoine industrialo-portuaire sur l'Estuaire. Des discussions sont continues entre la ville et les dirigeants du port pour pouvoir agir librement. À Nantes, la ville dispose d'Autorisations d'Occupation Temporaires (AOT) pour pouvoir occuper certains espaces portuaires. Certaines AOT octroyées par le port créent des droits réels et permettent à la ville d'investir et d'aménager en surface.

Dans le cas du Bas-Chantenay à Nantes, le découpage du territoire est partagé entre le Port, la ville et des acteurs privés. Il y a un temps où les relations entre le port et la ville étaient plus compliquées mais aujourd'hui elles sont efficaces. C'est un cas propre à chaque ville. À Nantes, c'est le port qui est propriétaire et qui loue à la ville et à des entreprises.

- «Je trouve qu'aujourd'hui, les relations entre la ville et le Grand Port Maritime sont excellentes. Il y a un vrai dialogue qui est réalisé entre les techniciens de la ville et ceux du port. Pourquoi ? Parce qu'il y a une sorte de reconnaissance mutuelle de la valeur ajoutée que l'un peut donner à l'autre...»

Pascal Fréneau, secrétaire général du Grand Port Maritime Nantes / St-Nazaire

À Liverpool, c'est différent, il y a plusieurs acteurs qui sont propriétaires et qui cohabitent sur les docks, ce qui ne rassure pas tellement le Conseil Municipal.

- «C'est une crainte pour le Conseil Municipal, mais aussi par les investisseurs sur le site de l'Albert Dock, entouré par des propriétaires privés. L'une des difficultés, c'est qu'il y a une multitude d'acteurs qui sont propriétaires. Le Conseil Municipal a des parts, le secteur privé et les entreprises ont des parts, Peel Holding a aussi des parts sur les docks... C'est un modèle mixte de propriété foncière et immobilière.»

Michael Parkinson, professeur à l'Université de Liverpool.

Pour que tout l'ensemble fonctionne, dans un cas comme dans l'autre, il faut un terrain d'entente politique et économique. Au-delà de la question patrimoniale, il y a aussi un vrai enjeu politique concernant les usages. En Loire Atlantique, en prenant en compte la création du port Nantes / St-Nazaire depuis 1967, il y a une volonté d'aménagement territorial entre les deux villes. En 2000, il y a un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui est mis en place, remplacé depuis 2014 par le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain Nantes / St-Nazaire (PLUM). L'ancien maire de Nantes, Jean-Marc Ayrault et Joël Batteux, maire de St-Nazaire de 1983 à 2014, voulaient développer cette métropole de l'Estuaire entre les deux villes. Chaque jour, il y a de nombreux trajets aller-retour sur la quatre-voie de St-Nazaire à Nantes, et inversement. Le fleuve est une alternative à la route en tant qu'échange de ville à ville.

C'est l'une des raisons pour lesquelles Nantes ne s'est pas non plus totalement fermée à l'activité fluviale, car il y a une vraie stratégie de développement derrière qui ne doit pas profiter seulement à la ville mais aussi à toute la métropole nantaise en matière de développement.

Un réemploi pour des initiatives innovantes

La préservation du patrimoine industriel et portuaire ainsi que son réemploi accompagnent le projet d'Alexandre Chemetoff à Nantes. Comme il a été expliqué précédemment, le projet urbain de l'île de Nantes s'appuie sur les traces du passé pour composer le futur de la ville. C'est Chemetoff qui est chargé de redonner vie à ces infrastructures, composantes du projet urbain.

- «L'île de Nantes, c'est un projet d'aujourd'hui mais qui est composé d'éléments que l'on peu dâter de différentes périodes, grâce à une certaine forme de diversité. L'île de Nantes n'est pas une ville-nouvelle, ce n'est pas non plus une vieille ville protégée, mais une ville vivante qui bouge constamment.»

**Alexandre Chemetoff, architecte - urbaniste - paysagiste
et premier maître d'oeuvre du projet île de Nantes*.**

Les exemples de structures industrielles préservées par Chemetoff sont multiples, et ils ont tous un usage différent. Ils sont disséminés sur l'île articulant le projet de l'île de Nantes de rive à rive dans sa composition générale, et non pas que dans un endroit ciblé qui concentrerait toutes les activités. Chemetoff a su trouver des usages nouveaux, totalement différents des activités qui occupaient ces édifices auparavant. Il y a évidemment les trois grandes nefs où l'on traçait à même le sol les coques des bateaux, qui aujourd'hui accueillent Les Machines de l'île. Les fonderies où l'on faisait fondre le cuivre pour fabriquer les hélices des moteurs, devenues à présent un jardin botanique. Les hangars de la pointe ouest de l'île de Nantes, où l'on stockait les bananes en attendant qu'elle murissent, transformés en un centre d'art contemporain (la HAB Galerie) et des cafés concerts. D'autres projets sont conservés et en attente de mutation. C'est le cas de l'usine bleue Beghin Say en cours de classement ou encore plus récemment les grands moulins de Loire, le CAP44, dont la préservation et le devenir sont le résultat d'un long débat. Certains ont été récemment classé et font figure de points de repérage fort dans le paysage nantais comme les grues Titan.

* Interview réalisée lors du documentaire de LEBRUN Pierre-François, **Entre deux eaux, la métamorphose d'une île**, France Télévision, 2013, 52 minutes (moyen-métrage).



*Transformation nefs de l'île de Nantes «avant» et «après» le projet urbain -
© Arnauld Duboys Fresney*

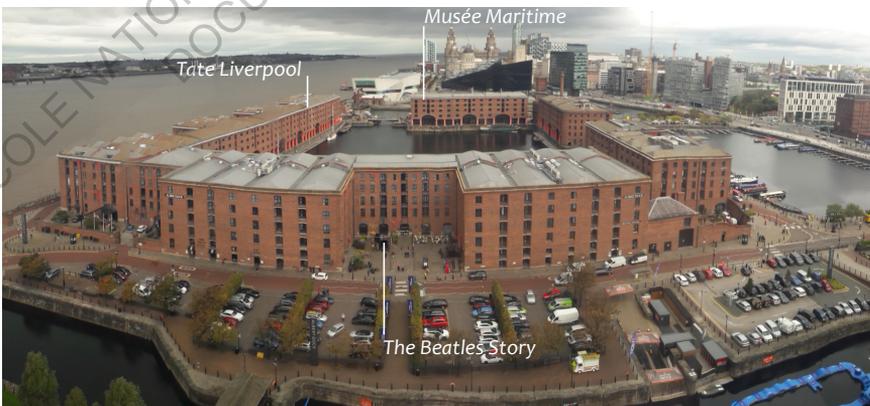
Un cas d'étude intéressant à Nantes reste celui des nefs. On est exactement dans la même posture qu'avec le CAP44, si ce n'est que cet ouvrage a été conservé et transformé pour être aujourd'hui l'une des fiertés de la ville. Elles étaient pourtant vouées à la destruction alors qu'aujourd'hui il est impensable d'imaginer Nantes sans ses nefs et la Compagnie des Machines de l'île qu'elles abritent.

Il s'agit bien dans ce cas présent d'une réhabilitation, c'est-à-dire que l'on est intervenu sur le bâtiment tout en préservant son caractère historique et en y installant des usages nouveaux, à la différence d'une restauration où l'on remet l'édifice en l'état d'origine et en respectant les techniques de construction. Bien que la transformation ait opéré, on reconnaît encore aujourd'hui le profil des nefs, avec ses trois grandes halles. Il a fallu se battre pour conserver ce bâtiment que beaucoup considéraient comme dépourvu de qualités architecturales, même s'il était question de le «garder» et de le «transformer». Seulement quelques personnes des associations nantaises et surtout Chemetoff disaient à l'époque que ce bâtiment valait la peine d'être conservé parce qu'il était incroyable ! Il lui voyait une dimension non seulement architecturale, mais aussi historique car il est le résultat de plein d'ajouts à des périodes différentes. Contrairement à tout le monde, son discours était de ne pas voir les nefs comme un bâtiment, mais plutôt comme un espace public, un genre de «parapluie» qui abrite des programmes non programmés dès le départ, et qui s'installeraient ici au fur et à mesure.

Les occupants d'aujourd'hui sont donc Les Machines de l'île. Initialement c'est la Compagnie La Machine, de François Delarozière, spécialisée dans le théâtre urbain et la construction d'œuvres mécaniques qui est sollicitée par la ville pour s'intégrer dans le projet de l'île de Nantes. Cette même Compagnie disposait d'un atelier de fabrication dans un lieu ouvert près de Toulouse et qui a inspiré Chemetoff pour la réhabilitation des nefs. Il y a alors eu cette idée d'un atelier de fabrication sous les nefs. Les machines produites s'inspirent de l'univers de Jules Verne et de la construction mécanique pour faire échos au passé industriel des anciens chantiers. Les machines fabriquées devaient être des architectures en mouvement se déplaçant à travers l'ensemble de l'île.

Les machines doivent convenir à un usage permanent pour les nantais, mais aussi à un usage attractif pour tous ceux venant de l'extérieur. Aujourd'hui, les constructions des Machines de l'île sont l'éléphant, considéré comme la première architecture en mouvement, le Carrousel des mondes marins et l'Arbre aux hérons qui doit arriver en 2022. L'éléphant parade pour la première fois, le 20 juin 2007 à l'occasion de l'inauguration du Parc des chantiers. On est 20 ans après la fermeture des chantiers Dubigeon en juillet 1987. Pour beaucoup, cela sonne comme une renaissance du site 20 ans après.

Du côté de Liverpool, l'Albert Dock est le secteur culturel le plus important de la ville. C'était auparavant plusieurs entrepôts servant au stockage de vins et d'autres alcools spiritueux. Après sa réouverture en 1987, il se compose notamment de trois musées: le musée maritime de Liverpool, le musée d'art moderne de la Tate Liverpool et le musée des Beatles, The Beatles Story. On a donc un lien qui est fait entre l'histoire et la culture. L'architecture de l'Albert Dock est saluée dans le domaine maritime et portuaire, puisque les entrepôts, constitués de fonte, de briques et de pierre, sont le premiers au monde à être inflammables. Pour souligner les usages d'antan, les portiques et autres éléments utiles à l'activité portuaire ont été conservés et peints en rouge.



L'Albert Dock sur les bords de la Mersey, au premier plan, est devenu le point culturel phare de Liverpool.



Les anciennes poulies sont restées sur les façades du bâtiment.



Le musée d'art moderne de la Tate Liverpool.

Le cas du musée des Beatles est symptomatique étant donné que c'est le groupe de musique qui a redonné la lumière à la ville dans les sombres années d'après guerre. Le fait de positionner le musée qui leur est consacré sur l'Albert Dock n'est pas anodin, puisque le port est une ouverture sur le monde comme les Beatles ont pu l'être par leur musique. Le groupe était composé de 4 musiciens issus des quartiers populaires de Liverpool : John Lennon, Paul McCartney, George Harrison et Ringo Starr. Leur succès a été retentissant sur la scène mondiale dans les années 60's.



Entrée du musée des Beatles, sur le site de l'Albert Dock.

Et encore aujourd'hui, le groupe est considéré comme le plus influent de l'histoire du Rock'n Roll. Leur chansons étaient souvent un hymne aux quartiers ouvriers de la ville tel que «Penny Lane» ou bien à des lieux devenus cultes comme «Strawberry Field». Par leur impact, certains éléments de la ville ont été classés au patrimoine comme la maison d'enfance de John Lennon, ou bien sauvés de la destruction par les fans comme le quartier d'origine de Ringo Starr. Ce musée positionné sur le port permet à la ville de mettre en avant l'héritage des Beatles puisque la plupart des lieux où ils ont joué sont des pubs fermés ou souterrains comme le Cavern Club, et donc beaucoup moins visibles. En plus du musée qui leur est consacré, les statues des quatre membres se trouvent aussi sur les quais*, devant les trois bâtiments emblématiques de la ville appelés aussi les Trois graces, le Pier Head.

Que ce soit à Nantes avec l'univers de Jules Verne, ou à Liverpool avec celui des Beatles, les villes portuaires font le choix de reprendre un aspect singulier de leur histoire et de leur culture en le couplant avec leur héritage portuaire.

* cf. photo p.34

Le patrimoine portuaire, un écrin à faire-valoir

Toujours est-il que la préservation du patrimoine industriel et portuaire lors des années 80's-90's a été salutaire pour les villes. Par rapport à leur préservation et aux activités qui y ont pris place, les villes portuaires ont été récompensées dès le début des années 2000's. Nantes a été couronnée «Ville d'Art et d'Histoire» en 2002, et Liverpool a obtenu le statut de patrimoine mondial pour ses docks en 2004, puis est devenue «Capitale européenne de la Culture» en 2008.

Les infrastructures industrielles et portuaires laissées au cœur des villes ne sont pas aussi inutiles et encombrantes qu'on pouvait le penser à la fin du siècle dernier. Ce serait même tout l'inverse, c'est un atout à faire valoir. Il est vrai qu'une fois l'activité partie, le doute prends place et la solution la plus simple est de tout démolir. Entretenir un patrimoine inutilisé ça coûte de l'argent, surtout pour une entreprise, donc soit on supprime soit on vend.

- «La mémoire industrielle ? Non ça ne me fait pas peur parce que c'est un chance formidable pour la ville de disposer d'un tel espace, qui n'est pas vierge, c'est vrai. C'est complexe mais en même temps tellement rare.»

Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes de 1989 à 2012*.

* Interview réalisée en novembre 2002 par ANDRÉ Bernard et KEROUANTON Jean-Louis, **Nantes : un modèle?**, Revue : L'archéologie industrielle en France - CILAC, 2002, Vannes.

Le patrimoine conservé aujourd'hui fait la fierté de la ville et des élus. Sa conservation semble être davantage intégrée comme une logique à suivre. La mémoire industrielle donne de l'identité à une ville et ça ne peut que lui être bénéfique pour se démarquer sur un territoire face à des villes concurrentielles en terme de développement. L'héritage portuaire, un temps inutilisé, devient maintenant un acteur économique majeur de la ville.

- «Actuellement, les gens viennent à Liverpool pour visiter notre patrimoine, et ça représente un apport économique énorme sur une année. Six millions de visiteurs pour l'Albert Dock par an, c'est important pour la ville. Nous devons protéger et sauver ces espaces.»

Michael Parkinson, professeur à l'université de Liverpool.

Aujourd'hui, les différentes villes maritimes et fluviales s'inspirent les unes des autres concernant la réhabilitation du patrimoine industrialo-portuaire. Depuis 1988, il existe l'Association Internationale des «Villes-ports» (AIVP) dont le siège se trouve au Havre. Des villes de chaque continent et à travers 49 pays se réunissent pour évoquer les solutions trouvées et partager leurs expériences quant à la réhabilitation de leur patrimoine. Nantes et Liverpool sont toutes les deux membres de cette association avec d'autres villes telles que Gênes, Marseille, Rotterdam, Québec, Buenos Aires, etc. Il y a des conseils administratifs qui ont lieu tous les deux mois et un congrès international chaque année. Dans le cas nantais, il y a un représentant du port Nantes / St-Nazaire, Pascal Fréneau

ou Francis Bertolotti qui est le Président du Conseil de surveillance du Port, accompagné d'un élu de la ville, Aymeric Seassau, pour assister à ces conférences-débats. Les concertations entre les représentants de chaque ville sont efficaces mais chacun doit défendre la singularité de son territoire dans les projets de réhabilitation.

- «Il y a un certain nombre de principes qu'il faut appliquer, et veiller à ne pas perdre son identité. Les principes sont dans la méthode. Ce qui marche aujourd'hui, du point de vue de la requalification des espaces portuaires, c'est la co-construction.»

- «On sait qu'il faut construire ensemble. On sait que la Mersey Dock Company a fait un super travail à Liverpool sur la Mersey, sur la requalification aussi des anciens bâtiments et même chose du côté de Rotterdam ou bien d'Anvers. Mais ce qui est important, c'est que justement, quand on va à Anvers, il ne faut pas qu'on ait l'impression de voir les bâtiments de Rotterdam, ou de voir les bâtiments de Liverpool.»

**Pascal Fréneau, secrétaire général du Grand Port Maritime
Nantes / St-Nazaire.**

Le patrimoine d'une ville parle toujours à un grand nombre de personnes qui l'ont connue de par sa présence, ou bien parce que la ville s'est forgée un image autour de ça. Même si l'activité portuaire est moindre aujourd'hui que dans le passé, Nantes et même Liverpool ont su s'adapter à l'époque moderne. Compte tenu de l'attractivité qu'elles génèrent on peut dire que Nantes et Liverpool ont réussi leur transition du monde industriel à l'époque de la culture et de la communication. Par le biais des nouveaux usages installés sur leurs ports, Nantes et Liverpool veulent rayonner et attirer de nouveaux acteurs pour continuer à se développer.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B/ Le bords d'eau, un espace prisé par tous

Les espaces en bord d'eau sont toujours très recherchés. Les usages et activités sont vus par tous, devenant facilement identifiables. Des nouveaux acteurs s'y sont intéressés et ont commencé à développer un nouveau regard sur les bords de fleuve par des installations invitant à se rendre sur l'eau. À l'inverse, d'autres protagonistes peuvent regretter ce changement ou ne pas totalement y adhérer. On le voit encore aujourd'hui avec l'exemple du CAP44 où la préservation avec une transformation a été actée, mais pour quels usages et quelles activités pourraient s'y tenir demain ? C'est un débat qui cristallise les regards de tous et pour lequel chacun à son mot à dire.

Jean Blaise, Estuaire et le Voyage à Nantes

Parmi ces nouveaux acteurs qui arrivent au XXI^e siècle, il y a ce que l'on peut appeler les artistes ou bien les créateurs. À Nantes c'est notamment le cas du Voyage à Nantes (VAN) qui a commencé par investir les anciennes biscuiteries Lefèvre-Utile (LU) en l'an 2000. Cet élément fort du patrimoine nantais est transformé peu à peu en centre culturel. Le VAN est incarné par un personnage qui compte aujourd'hui dans le paysage nantais, son créateur Jean Blaise.

Jean Blaise est originaire de la Guadeloupe et débarque à Nantes en 1982. Les industries fonctionnent encore, que ce soit la biscuiterie LU ou bien les chantiers navals, et bien que toute la ville soit en transition, Nantes lui semble être endormie. Les industries ferment et il a en tête ce qui se fait un peu plus haut, en Europe du Nord où des friches industrielles ont été transformées pour devenir des centres culturels ou des musées.

C'était alors un concept totalement différent de ce qui se faisait en France à cette époque où l'on était resté aux Maisons de la Culture, financées et réglementées par l'État pour développer le champ culturel en province. Le credo de Jean Blaise a toujours été le même depuis l'époque du LU jusqu'à **la création du VAN en 2012, «Investir l'espace public par la création»**. Il se définit lui-même comme étant un «metteur en scène de ville» qui crée toutes sortes de choses à partir de l'espace urbain.

- «Aujourd'hui une ville qui vit bien devrait sans cesse, quand elle se transforme, quand elle bâtit, quand elle s'aménage, penser à la créativité. À comment on introduit la créativité de nos jours dans tout ce que l'on fait.»

- «Je sais quel chemin on doit faire pour aimer l'art et ça j'essayé de le transmettre aux autres. C'est très, très important l'art, c'est ce qui transforme la vie, ce qui transforme la ville.»

Jean Blaise, créateur du Voyage à Nantes.*

Admiratif de l'art contemporain, Jean Blaise dit vouloir le rendre à la portée de tous, et cela passe par des installations dans l'espace public avec lesquelles les nantais peuvent interagir. En tant qu'acteurs de la ville, les artistes peuvent voir au-delà du réel, c'est ce que Jean Blaise appelle la «créativité».

* Interview réalisée en 2018 lors du documentaire de GUERRY Bertrand, **artOtech - épisode 3 : Jean Blaise, créateur du Voyage à Nantes**, France Télévision, 2018, 52 minutes (moyen-métrage).

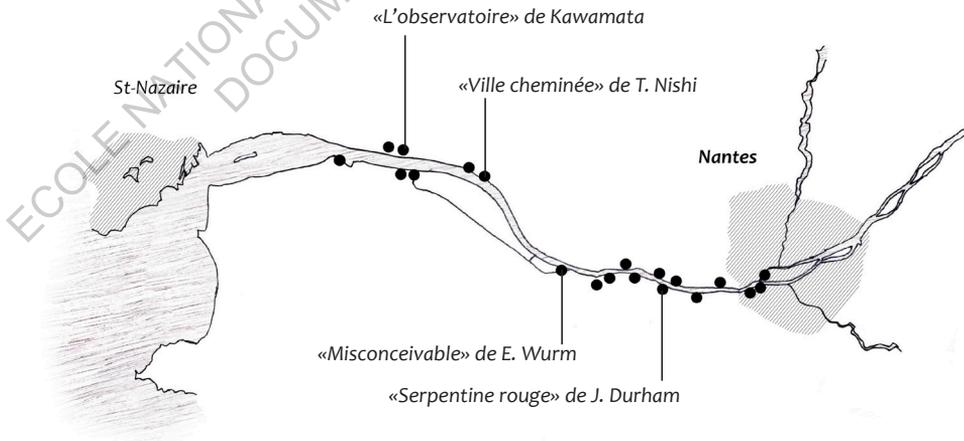
Au début du XXI^e siècle, c'est donc une toute nouvelle perception de la ville et de son héritage qui apparaît. Par la suite, Jean Blaise et son équipe du LU sont sollicités par Jean-Marc Ayrault et Joël Batteux pour aider au développement de la métropole Nantes / St-Nazaire. Ils interviennent alors sur un axe d'échange autre que la route, qui est la Loire. La culture devient alors un lien supplémentaire entre les deux villes, en plus des liens politiques et économiques. L'estuaire de la Loire se transforme alors en un terrain de jeux sur lequel ils ont planifié des installations artistiques toujours en lien avec l'eau. Tout ça se déroule en 2007, qui est également l'année de lancement du Parc des chantiers avec les Machines de l'île, ce qui marque une tournure dans l'évolution du territoire portuaire et fluvial.

Cela prend la forme d'une biennale intitulée « Estuaire - Le paysage, l'art et le fleuve » au cours de laquelle des artistes internationaux sont venus travailler autour de la Loire. Parmi ces artistes, il y a eu notamment Tadashi Kawamata, Jimmy Durham ou encore Daniel Buren. La biennale a prit fin en 2012 avec la création du Voyage à Nantes, après trois éditions. On compte aujourd'hui une trentaine d'œuvres devenues pérennes depuis leur mise en place et qui sont entretenues économiquement par la région. Certaines sont même devenues des points touristiques sur la Loire, pour lesquelles on va faire le déplacement, et invitent à une promenade sur le fleuve. Selon Jean Blaise elles donnent un regard nouveau sur le fleuve. Il prend l'exemple de la première oeuvre d'Estuaire qui part de Nantes avec les anneaux de Buren, qu'il identifie comme des lunettes sur la Loire qui pointent la perspective vers l'aval du fleuve. C'est dans une idée de ramener les nantais à vivre avec la Loire un peu comme ça l'était à l'époque où Nantes était la «Venise de l'Ouest». Le Port a d'ailleurs été partenaire dès le départ de cette initiative culturelle. Il y avait un vrai enjeu pour l'activité portuaire car Estuaire

était alors un point de départ pour se faire connaître. En descendant l'aval de la Loire on découvre au fur et à mesure de l'état du port de Nantes / St Nazaire au XXI^e siècle. Aujourd'hui encore, on peut visiter l'estuaire de la Loire en croisière d'avril à octobre. Arrivé après Donges on a en visuel les immenses infrastructures avec des portiques d'une cinquantaine de mètres de hauteur, le port est alors mis en spectacle !

- «J'avais fait la remontée de l'estuaire avec ma famille. On embarque dans la vedette, et puis il y avait la fameuse médiation , c'est-à-dire que l'on s'arrêtait sur une oeuvre, un commentaire et puis ainsi de suite. Et on va à Donges, là, la vedette a pris de l'agite, pourquoi ? Parce qu'il y avait des gros porteurs de pétrole, d'agroalimentaire, de conteneurs, etc. qui étaient en bord à quai. Et c'était incroyable que l'activité soit là. C'est-à-dire que pour nous, rentrer par la collection d'art Estuaire, c'était un moyen fantastique de faire découvrir l'existence du Port de Nantes / St-Nazaire !»

Pascal Fréneau.



Installations des œuvres sur les rives de l'estuaire depuis 2007.

Depuis 2012, c'est donc le Voyage à Nantes qui a remplacé Estuaire et qui se déroule chaque été à travers la ville de Nantes. L'idée du VAN est de relier différents «monuments culturels» tels que le LU ou bien la Hab Galerie qui se trouve être les anciens hangars réhabilités de l'île, par une ligne verte. Sur ce parcours urbain on va trouver des œuvres, des playgrounds ou des aménagements urbains faits par des artistes. Cette ligne est un moyen de mettre en avant le tourisme à Nantes à travers ses paysages réhabilités.

- «La ligne verte est paradoxale, elle est ce qu'est le tourisme et le voyage. Le touriste il suit la ligne, le voyageur il fait tout pour s'en détourner.»

Jean Blaise.

Le CAP44 à Nantes, un lieu pour plusieurs visions

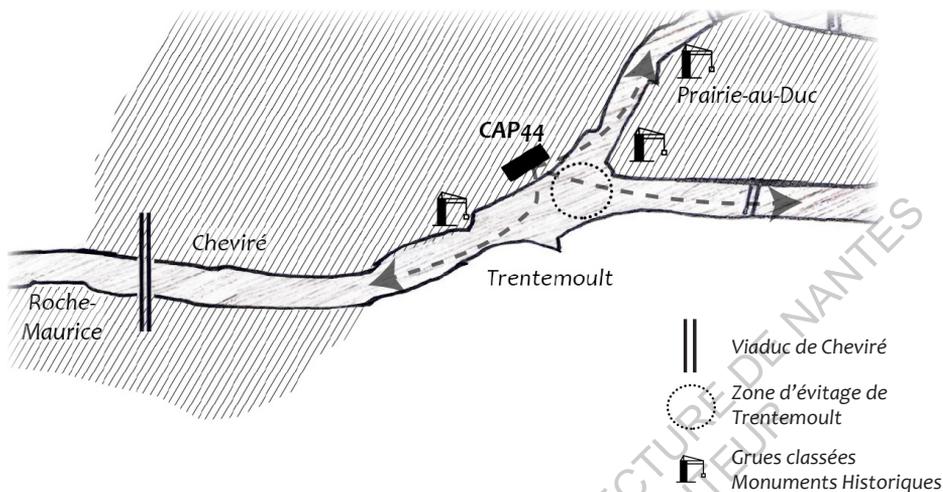
Le CAP44 est en quelque sorte un renouvellement de l'histoire de ce qu'il s'est passé avec les nefs plusieurs années auparavant. Alors qu'on projetait sa destruction au début du projet de «l'Arbre aux hérons», la décision a été de conserver le CAP44. La maire de Nantes, Johanna Rolland a annoncé publiquement sa décision de conserver l'édifice le 16 octobre 2018. Cette décision fait suite à l'action de plusieurs défenseurs du patrimoine parmi lesquelles le Collectif des Associations pour le Patrimoine Portuaire et Industriel ainsi que l'association Entreprises et Patrimoine Industriel (E+pi). Cette dernière, également présidée par Arnaud Biette a considérablement renseigné le bâtiment sur sa valeur historique. Il y a eu aussi d'autres défenseurs, comme l'Ordre des architectes des Pays de la Loire, l'Association régionale pour la diffusion et la promotion de l'architecture (Ardepa), la Maison de l'Architecture et Philippe Fourier de l'agence nantaise AIA.

Les associations se sont rangées derrière l'avis de l'architecte-urbaniste Bernard Reichen, en charge du projet urbain sur le quartier du Bas-Chantenay, à savoir que le bâtiment soit conservé mais que l'on en détruise une partie sur la hauteur. Sur ce dernier point, les quatre autres défenseurs du CAP44 qui sont cités, sont moins d'accords. De leur point de vue, si l'on conserve le bâtiment, c'est dans sa totalité, c'est pourquoi ils contestent le verdict de la mairie.

Lors de la conférence-débat à l'Ensa Nantes en mars 2018, Bernard Reichen, déclarait que l'idée était d'alléger le bâtiment en ne conservant que sa structure poteaux/poutres avec sa hauteur totale et son emprise au sol. Néanmoins, une question demeure, pour quel usage ce bâtiment va être conservé ? Il y a l'idée d'avoir un belvédère sur la Loire à partir du dernier étage du CAP44. Cette idée plaît à beaucoup car il permettrait une vue imprenable sur l'estuaire de la Loire, plus que celle permise par l'Arbre-aux-hérons qui est positionné au fond la carrière.

- «Créer un belvédère et ce sera le plus beau belvédère de la ville ! Parce qu'on aura la découverte de l'estuaire, pas dans sa totalité mais une bonne partie parce qu'on est devant la zone d'évitage des bateaux, c'est là où le port prend tout son sens. On a une vue Sud-Loire sur évidemment Le Corbusier, vue sur la pointe de l'île et bonne partie de l'île de Nantes avec les grues. On a presque le centre aussi parce qu'on a l'alignement du Quai de la Fosse, on voit l'église Notre-Dame-de-Bon-Port, la Tour de Bretagne, etc.»

Arnaud Biette, président du Collectif des Associations pour le Patrimoine Portuaire.



Un belvédère pour révéler l'activité portuaire à la ville ?

Cependant, on ne conserve pas un bâtiment que pour en faire un belvédère. Concernant l'usage qui serait approprié pour être en relation avec le CAP44, le débat est d'actualité et chacun à ses idées. Gaëlle Caudal qui travaille avec la ville au sein de la Direction du Patrimoine et de l'Archéologie (la DPARC) renseignait à ce propos, avec des propositions émises par différents acteurs que ce soit des associations, des citoyens, etc. L'idée est d'avoir un lieu public comme les nefes.

- «On a eu la proposition d'un aquarium aussi, on a eu plein de propositions. Notamment ce qui a été souhaité par les citoyens, vraiment unanimement, c'est que ce soit un lieu ouvert pour le quartier. Donc ça c'est quelque chose qui a été retenu en fait par la maire-présidente.»

- «Quand Johanna Rolland a fait son annonce, c'est plutôt un espace dédié à l'imaginaire en lien avec Jules Verne qui a été défini. Aujourd'hui il y a un musée Jules Verne très étroit, qui n'est pas à la mesure en fait. Il y a énormément d'étrangers qui viennent à Nantes pour découvrir Jules Verne, car Jules Verne est connu dans le monde entier.»

- «C'est un lieu dédié à l'imaginaire, ça fera référence aux Utopiales, ça fera référence aux Machines, etc. S'il y a l'Arbre aux Hérons, s'il y a l'éléphant, c'est grâce à Jules Verne. Tout ça c'est lié à cet univers. Donc peut-être travailler là-dessus.»

Gaëlle Caudal, membre de la DPARC en charge du patrimoine industriel, fluvial et maritime nantais.

Après les machines sur le Parc des chantiers, on retrouve cette volonté de mettre en avant l'univers de Jules Verne sur un ancien espace industriel. Comme ça a été dit précédemment, Nantes veut défendre un esprit nantais qui se réfère à un héritage laissé par d'illustres habitants, souvent assimilé au voyage et à un imaginaire mécanique. Nantes est la ville de Jules Verne, d'Éric Tabarly et de tant d'autres, et ça on veut le montrer à travers l'aménagement d'espace public. Néanmoins à force de mettre en avant un imaginaire aussi fort on peut oublier de parler de certaines activités qui ont fait la ville d'aujourd'hui comme le port. Pour Arnaud Biette, le site du CAP44 est l'emplacement idéal pour parler du port et de l'histoire maritime de Nantes,

qui pour le moment n'est racontée qu'au Château des Ducs. Tandis que la Maison des Hommes et des Techniques ne raconte que l'histoire de la construction navale, ce qui ne représente qu'une partie de l'histoire portuaire de la ville. Il n'y a pas de musée maritime à Nantes et avec le CAP44, on fait face au site historique où l'activité portuaire s'est développée, les chantiers, les grues, la zone d'évitage de Trentemoult où les bateaux mesurant plus de 200 mètres de long pouvaient faire demi-tour, etc.

- «Alors oui, dans le musée du Château ils racontent le port, il y a la maquette du port. Mais c'est très historique. Alors que ce qui pourrait être bien dans le Cap 44 c'est ce qui se passe maintenant : tiens on est dans la zone d'évitage, tiens il y a un bateau qui va éviter aujourd'hui à telle heure venez voir ça. On fait un belvédère avec une explication : qu'est-ce qu'il vient faire dans le port, qu'est-ce qu'il transporte, où est-ce qu'il va repartir ? Enfin voilà il y a plein de choses à raconter.»

Arnaud Biette.

Est-ce que le port est un sujet qui mérite d'être autant mis en avant que Jules Verne et ses aventures merveilleuses ? C'est un vrai débat. Jules Verne à Nantes, c'est ce que sont les Beatles à Liverpool, ça attire les gens de l'extérieur et c'est peut-être moins le cas du Port. Pourtant, il y a peut-être un lien à trouver entre l'univers de Jules Verne et ce qui est relatif au port à Nantes. Dans le cas de Liverpool, le musée maritime se trouve sur l'Albert Dock dans la continuité de la Tate Liverpool et du musée des Beatles.

L'influence de l'un bénéficie à l'autre puisqu'ils se trouvent dans un secteur rapproché et ça permet de mettre en lumière l'histoire et l'activité maritime de Liverpool, tout en étant à seulement quelques mètres de la Mersey où bateaux et navires voguent encore*. Cela crée un univers propice et clairement identifiable à Liverpool, ville partagée entre le port et la musique pop et rock. Une même situation qui pourrait donc être retrouvée à Nantes et précisément là au CAP44.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

* cf. image de l'Albert Dock p.50.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

III - Le port, un lieu pas si vétuste que ça

L'héritage laissé par les ports est plein de potentiel et peut permettre de véhiculer un imaginaire propre à la ville. Néanmoins, lorsqu'il s'agit d'évoquer les futurs usages à donner au patrimoine, il faut trouver un point d'entente entre les différents acteurs. Il y a ceux qui défendent ce qu'était le patrimoine hier, ceux qui l'utilisent aujourd'hui, et ceux qui tentent de concilier les points de vue en pensant avant tout à l'utilité pour la ville. Dans certains projets d'aménagement, il est possible que l'on porte atteinte à une partie du patrimoine sur un site donné, et il se peut alors que suite aux alertes lancées par certains acteurs, l'édifice soit classé en urgence. Comment s'établit un classement au patrimoine et selon quels critères ? Pourquoi certains édifices sont-ils conservés et d'autres ne le sont pas ? Il y a plusieurs questions qu'il faut se poser vis-à-vis du patrimoine, qu'il soit aussi bien industrialo-portuaire, médiéval ou antique. Enfin suite à ces actions évoquées précédemment, et à la présentation des acteurs à Nantes, il est intéressant de se demander si la ville revendique ou non son image portuaire ou bien si elle est vouée à rester en arrière-plan.

A/ L'espace portuaire, un sujet très discuté

Plusieurs acteurs se disputent l'occupation et la valorisation de certains espaces à Nantes. Depuis la fin de l'activité industrielle en grande partie dans les années 80's, il y a deux visions de la ville qui ont émergé avec d'un côté les artistes / créateurs et de l'autre les associations du patrimoine. Ces dernières ont su gagner en importance et sont devenues depuis un acteur sollicité dans les projets questionnant des sites historiques.

L'univers associatif, une voix à considérer

À Nantes, il y a un fort univers associatif qu'il faut considérer. Lors de la fermeture des anciens chantiers navals, les syndicalistes ont créé une association pour sauvegarder les différents documents et ouvrages de la destruction. Ainsi est née l'Association Historique de la Construction Navale à Nantes (AHCNN), constituée alors uniquement d'anciens travailleurs de la Navale (qu'ils soient des ACB, des ACL ou de Dubigeon). Ils sont les premiers à alerter sur l'état du patrimoine à Nantes et n'ont pas hésité à faire face à la ville qui prévoyait une destruction massive. De par leurs actions, ils ont notamment pu sauver le bâtiment de direction chantiers, l'ancienne capitainerie du port devenue depuis la Maison de la mer. Ces manifestations ont été un temps vivement critiquées, on les considérait comme des passésistes refusant le changement. Aujourd'hui, leurs actions sont saluées puisqu'il est difficile d'imaginer Nantes sans certains de ces édifices portuaires. À présent, l'AHCNN est devenue la Maison des Hommes et des Techniques depuis 1994, et s'est installée dans l'ancien poste de direction des chantiers.

- «Il fut une période où la ville avait envie de démolir le bâtiment de la Maison des Hommes et des Techniques et où il y a un certain nombre de courageux qui se sont mis devant les pelleteuses. C'était vrai aussi pour l'ancienne capitainerie du port, la maison de la Mer qui est quai de la Fosse. Moi sincèrement, je salue les personnes qui ont eu le courage et l'audace de le faire, parce qu'on voit bien aujourd'hui quand on prend ces bâtiments, ils sont emblématiques et dans le même temps, ce ne sont pas des verrues pour la ville. Ils font partie du paysage et ils aident à le structurer, à le comprendre, donc ça veut dire qu'ils sont vraiment à leur place.»

Pascal Fréneau.

Dans la continuité de l'action des syndicats de la Navale, la question du patrimoine à Nantes devient préoccupante. Comme ça a été déjà évoqué, une conférence-débat a été tenue en juin 1990 à la salle Neptune sur le devenir du Parc des chantiers. Cette conférence a été organisée à l'initiative des associations. Par la suite, c'est dans le courant des années 90's que d'autres associations font leur apparition. Parmi elles, il y a notamment l'association d'Arnaud Biette, «Entreprise et Patrimoine Industriel» (E+pi) qui est créée en 1993, suite à un travail de recherche sur l'industrie du savon pour le compte de la jeune Chambre Économique de Nantes. Arnaud Biette est rejoint par d'autres intéressés sur la filiale du savon à Nantes, et c'est suite à une exposition de leurs recherches au Palais de la Bourse que l'association est lancée.

C'est un cas intéressant, car il s'agit d'une toute nouvelle forme d'association qui dénotait dans le paysage nantais puisqu'elle était composée de banquiers, d'universitaires, de chefs d'entreprises, etc. L'approche de l'association E+pi était différente des autres associations de syndicats et d'anciens travailleurs, ils ont commencé, de par leurs recherches, à devenir les référents et spécialistes sur la question du patrimoine industriel. Leurs actions ne ciblent pas qu'un seul site mais s'intéressent à tous les sites nantais concernés par d'éventuels sujets de destruction, de restauration ou de réhabilitation du patrimoine. Ils ont par ailleurs commencé à faire un travail de recherche sur l'existant d'un site, son histoire et comment il a été préservé. C'est ce qui a été fait dans le cas du Bas Chantenay sur le site du CAP44 notamment. Une des actions de l'association, c'est de diffuser la valeur patrimoniale des sites industriels auprès des habitants, avec un travail historique effectué par quartier. L'association fait aussi paraître des ouvrages sur le patrimoine nantais et les traces qu'il en reste aujourd'hui.

- «Je m'en souviendrai toujours... Quartier des ponts, on va dans la fonderie, celle qui a fondue l'hélice du Charles De Gaulle, la plus grande hélice jamais produite en France, et la plus grande cloche au Monde même, qui est partie aux États-Unis. Bah les gens qui habitaient là disaient : "Ça fait 40 ans que j'habite en face, je ne savais pas que ça existait, que c'était ça ce qu'ils faisaient. Je voyais bien qu'il y avait des camions qui rentraient et qui sortaient mais ..."»

Arnaud Biette, président de l'association E+pi.

L'univers associatif fait la spécificité de Nantes par rapport à d'autres villes-port. Depuis 1995, il y a un collectif de créer qui rassemble un vingtaine d'associations nantaises luttant pour la préservation du patrimoine portuaire. Il s'agit du «Collectif des associations du patrimoine industriel et portuaire de Nantes» dont les bureaux se trouvent également dans le bâtiment de direction des chantiers. En 2002, Bernard André qui est secrétaire général au CILAC* louait cette initiative des associations à Nantes. Il n'est pas commun de voir autant d'associations différentes agir sous la bannière d'un seul et même collectif, c'est d'ailleurs ce qui a poussé le CILAC à écrire un dossier complet sur le cas nantais*. Le collectif se rassemble aujourd'hui tous les deux mois pour débattre sur l'actualité concernant le patrimoine ou bien pour organiser des expositions. Par le passé, il y a eu une exposition d'organisée sur le patrimoine industriel des années 50's par exemple. Cet univers associatif est spécifique à Nantes car on ne le trouve pas dans n'importe quelle ville,

* ANDRÉ Bernard et KEROUANTON Jean-Louis, **Nantes : un modèle?**, Revue : *L'archéologie industrielle en France - CILAC, 2002, Vannes.*

que ce soit en France et encore moins à l'étranger. Du côté de Liverpool, il n'y a pas d'initiatives de ce genre, seulement «English Heritage», qui est un organisme qui oeuvre pour la préservation du patrimoine mais à une échelle nationale.

*** Les associations et la Grue Grise :**

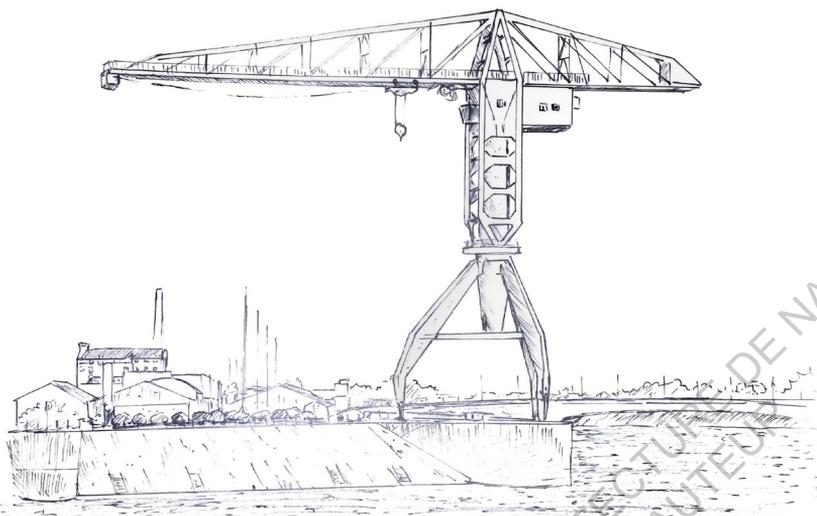
En parallèle de la diffusion de l'information patrimoniale, les associations ont continué les mobilisations sur site pour la défense de l'héritage industriel après les années 90's. Un exemple marquant a été celui de la Grue Grise, sur la pointe de l'île de Nantes. Il s'agit de l'une des trois grues nantaises préservées aujourd'hui, avec la Grue Jaune plus en amont sur le Parc des chantiers et la Grue Noire de Chantenay. En 2003, c'est la fin de l'activité portuaire en plein centre de Nantes, avec la fermeture du quai Wilson sur l'île. On se pose la question du devenir de la grue sur la pointe de l'île. La première grue Titan (la jaune) qui est une grue de chantier, est la propriété de la ville depuis 1989. Construite également par la société nantaise Joseph Paris en 1966 peu de temps après la Grue Jaune, la Grue Grise est alors la dernière grue portuaire dans les alentours de Nantes. Elle permettait à transvaser du liquide du quai au navire et avait donc une fonction totalement différente d'une grue de chantier. En 2005, le port pense à démanteler la grue parce qu'elle n'est plus utile à des fins portuaires, elle coûte cher à entretenir et des pièces en métal étaient susceptibles de tomber. Sans compter qu'il faut quelqu'un pour la manipuler si elle venait à se renverser à cause du vent. Un autre argument de la ville était de positionner une statue de Jules Verne à la pointe de l'île à la place de la grue.

- «Il y a une grue jaune, bon ça du coup c'était très bien, qui avait déjà été sauvegardée. Mais ça reste une grue de chantier, ce n'est pas une grue portuaire. Toute notre démarche a été de dire : "Voilà, c'est la dernière grue portuaire, en plus face au large, à la pointe et visible de partout. Si en plus il y en a une à conserver, c'est bien celle-là !"»

- «Ils nous avaient d'ailleurs dit : " Oui, mais le quai est fragile, donc elle va s'effondrer !" De toute façon quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la gale ! Et suprême argument, en disant : "Mais oui, mais on veut mettre une statue de Jules Verne !" - Et là, on se dit : "Bah oui euh Jules Verne... Elle peut être mise ailleurs, ce n'est pas le seul endroit !"»

- «Nous, on était là plutôt en disant : "C'est le symbole du port, le port est en train de partir vers l'aval, ça marque l'identité portuaire de Nantes, donc c'est important !" Voilà, la fin a été assez heureuse puisqu'il y a eu un classement en urgence de ça.»

Arnaud Biette, président du Collectif des Associations pour le Patrimoine Portuaire.



La grue Grise a échappé de peu au démantelage en 2005.

Afin d’alerter l’opinion publique, le collectif a fait des parutions dans la presse locale notamment chez Ouest-France et Presse-Océan puis en se rendant directement sur place, pancarte à la main. Ils ont dressé un historique de la construction de la grue, ce qui lui donnait son originalité, et ont mis en lumière le travail de la société nantaise Joseph Paris, spécialiste de la construction des grues. C’est une histoire qui est allée assez loin puisque le collectif, devant l’inaction de la ville, a sollicité la Direction Régionale des Affaires Culturelles des Pays de la Loire (la DRAC) qui a fait remonter le dossier auprès du ministère de la Culture, qui a classé en urgence la grue aux monuments historiques. Le port a cédé la grue à la ville pour un euro symbolique, qui l’a restauré dans la foulée. Depuis le 30 octobre 2018, la Grue Jaune et la Grue Noire de Chantenay ont également été classées aux monuments historiques. Beaucoup de monuments nantais ont été préservés suite à des alertes associatives, ce que l’on a un peu tendance à oublier encore aujourd’hui.

Néanmoins, après l'épisode des grues, le travail des associations a gagné en visibilité. Pour rappel, la mairie s'est appuyée sur les recherches de l'association E+pi concernant la valeur historique du Bas-Chantenay et le CAP44, ce qui en soi est une première.

Entre imaginaire inédit et souvenir rétrospectif

L'univers associatif est attaché à l'historique des sites et est soucieux de leur représentation dans la ville moderne. Il y a par conséquent des tensions entre les associations du patrimoine nantais et ceux qu'on a présentés comme les créateurs qui occupent l'espace urbain et fluvial de Nantes aujourd'hui. Du côté des défenseurs de l'histoire nantaise, on apprécie mal la mentalité de Jean Blaise et du Voyage à Nantes (=VAN) prônant la créativité. Ils ont cette impression qu'avec cette mentalité, c'est le VAN qui fait le patrimoine nantais sans se soucier de ce qu'il y avait auparavant. C'est un peu le même cas de figure avec les Machines de l'île. Arnaud Biette s'explique en s'appuyant sur la vidéo de promotion de l'Arbre aux Hérons, où les hérons vont se poser sur ce qui s'apparente à une terre vierge.

- «Moi je suis sidéré qu'il y ait aussi peu de réactions... Parce qu'au niveau des symboles, c'est très fort de la mentalité des promoteurs de cet Arbre aux Hérons ! L'Arbre aux Hérons, il descend du ciel ! Attention, ce n'est pas la même chose qu'un petit arbre qui naît de la terre et qui se développe, etc. Non, non, il vient du ciel, il apporte la connaissance, il apporte la civilisation !»

- «C'est le nouveau messie ! Et oui ils en sont persuadés ! Les hérons se détachent de l'arbre, et recherchent une terre vierge, et s'aperçoivent qu'il y a une île, une île déserte où il n'y a rien ! Alors moi, les habitants, je leur ai dit que vous alliez vous mettre un os dans les cheveux et un pagne parce que vous êtes les bons sauvages, vous habitez une île déserte et heureusement que le Dieu "Arbre aux hérons" arrive pour vous civiliser !»

Arnaud Biette.

Le VAN et les défenseurs du patrimoine ont du mal à cohabiter ensemble depuis quelques temps déjà. Arnaud Biette racontait qu'il avait eu l'occasion de rencontrer Jean Blaise, peu de temps avant que le VAN ne s'installe dans la halle d'expédition LU. Il y avait cette symétrie entre les deux bâtiments LU qu'il n'y a plus maintenant. L'un des deux bâtiments a été investi par Jean Blaise et son équipe dans lequel ils ont effectué des «travaux». L'édifice été abaissé, les tourelles démontées et l'ensemble repeinturluré en «gris-souris» avec écrit en gros en noir, «Voyage à Nantes». Autant le dire cela a été perçu comme une provocation ouverte aux défenseurs du patrimoine.

L'exemple de l'Arbre-aux-hérons n'est pas un cas isolé. Cela a commencé lors du projet île de Nantes et le début de l'occupation des nefs par les Machines de l'île. Pour les représentants de la Maison des Hommes et des Techniques (=MHT) comme Jean Relet, ancien électricien des chantiers navals, il était important de faire prévaloir le site de la Prairie aux Ducs comme un lieu symbolique en terme de culture et d'histoire et ne pas en faire n'importe quoi. En tant que défenseurs du patrimoine des chantiers, ils ont apprécié la réponse donnée

par Chemetoff quant à leur préservation mais beaucoup moins concernant l'usage qui en est fait par les Machines de l'île avec l'éléphant et le manège du Carrousel.

- «Il y a eu une tentative de mettre en place un sous-marin qui devait plonger dans la Loire et tout ça. Bon ... Nous on se disait déjà qu'il y a au moins une tentative de s'inscrire dans une histoire. En nous ramenant l'éléphant, on est dans le parc d'attraction.»

Jean Relet, ancien président de l'association La Maison des Hommes et des Techniques.*

Eux voyaient plutôt quelque chose qui reste en lien avec le site et surtout le fleuve. Un grand nombre de discussions ont eu lieu où il était notamment question de mettre en place une machine en forme de baleine qui devait faire office de sous-marin. Cela aurait au moins permis de conserver le lien qu'il y avait avec la Loire et que l'on avait à l'époque avec les bateaux. Le sentiment général chez les anciens de la Navale est que le site historique des chantiers est devenu un parc d'attraction avec un simple intérêt ludique et touristique qui n'est plus porteur de rien du tout.

Aujourd'hui les relations se sont dégradées entre occupants d'un même site, et il n'y a même plus de dialogue entre la MHT et les Machines de l'île, chacun ignore l'autre. À plusieurs reprises, la MHT a demandé à ce qu'il y ait sur le site des chantiers des panneaux d'indication pour informer les visiteurs qu'il y a des expositions à voir dans le bâtiment de direction des chantiers. Cela a toujours été refusé malgré plusieurs plaintes auprès de la mairie.

* Interview réalisée lors du documentaire de LEBRUN Pierre-François, **Entre deux eaux, la métamorphose d'une île**, France Télévision, 2013, 52 minutes (moyen-métrage).

Pour preuve, la ligne verte du VAN ne passe même pas par la MHT mais elle la contourne un peu plus loin. Le problème pour la MHT, c'est que le VAN bénéficie d'une délégation de service public pour gérer le Parc des Chantiers, et qu'il est donc en quelque sorte le «maître des lieux». Un autre sujet houleux pour la MHT c'est la présence de la barge Flahault qui obstrue la vue sur Loire. Du point de vue du Collectif dont fait parti la MHT, les bras de Loire doivent être dégagés et conserver leur caractère nautique, c'est-à-dire ne comporter que des pontons sur les rives. Il y a eu plusieurs tentatives d'interpellations auprès des élus selon Arnaud Biette mais ils n'ont jamais eu de retour. Lui-même trouve cela assez dommage dans le sens où avec le Débat-Loire initié en 2014 qui est un projet de co-construction autour d'un thème commun qu'est le fleuve, tous les acteurs sont invités à échanger. En revanche ici il y a un manque de dialogues entre les différentes parties.

Cette critique sur le VAN est partagée par d'autres associations et pas exclusivement celles s'intéressant au patrimoine industrialoportuaire. Lény Charrier est le président de l'association Nantes Forum Patrimoine créée en 2008, et s'intéresse à toutes sortes de patrimoine, en particulier les vestiges médiévaux. Il tient des propos similaires à ceux d'Arnaud Biette vis-à-vis du Voyage à Nantes. Selon lui, les actions du VAN sont également un prétexte pour la ville, d'éviter des discussions sur le sujet patrimonial.

- «Ce n'est pas le caractère esthétique que je remets en cause ou l'oeuvre d'art en elle-même, c'est la manière dont c'est fait ! Là on va laisser la statue du "Pas-de-côté" sur la place Bouffay. En 2018, qu'est-ce qu'il devait y avoir comme débat, la remise en place des halles du Bouffay ? Là d'un coup plus de débat, on laisse la statue, on ne va pas remettre les halles.»

- «Toutes les petites structures qui sont le long de la Loire, du côté de l'école, sur les quais. Elles ont été construites au fur et à mesure des VAN, mais elles demeurent, elles restent-là. Les tables de ping-pong elles sont toujours-là. Je ne dis pas que c'est moche, je ne dis pas que ce n'est pas bien, je me pose la question de la muséification de la ville de Nantes.»

- «On ne veut pas conserver son patrimoine, notamment ancien, mais on est en train de lui en créer un nouveau qui en terme de valeur, fin je me pose des questions... Enfin l'histoire dira.»

**Lény Charrier, président de l'association
«Nantes Forum Patrimoine».**

L'une des craintes évoquées c'est que la ville, par le biais du VAN, se constitue un «patrimoine» qui perdure et qui pourrait au fil des années empiéter sur le patrimoine de valeur historique et pourquoi pas le substituer. On le voit bien avec Estuaire, où les œuvres sont devenues pérennes, et même si l'échelle est beaucoup plus petite on peut se poser la question de savoir si ce qui est construit par le VAN est réellement temporaire ou pas, et si sa créativité a des limites.

Nantes Patrimonia.

Consciente que le patrimoine est devenu un sujet d'importance aujourd'hui, la ville a pris de nouvelles mesures pour renseigner sur l'historique des sites nantais et optimiser les informations que chaque association du patrimoine détient. À l'initiative de la ville et pour compléter ce qui a été fait dans le cas du Bas-Chantenay, il est question d'ouvrir un portail sur le patrimoine. C'est une sorte de «wiki-patrimoine», avec une certaine modération, et auquel chacun va pouvoir contribuer. Ce portail s'appellera «Nantes Patrimonia» et est prévu pour mai 2019. On pourra aussi y retrouver les parcours et les visites réalisées avec les habitants du quartier, avec cette question, qu'est-ce qui fait patrimoine pour eux ? Chacun a une vision différente du patrimoine sur un site donné entre ceux qui y habitent, ceux qui y passent, ceux qui veulent y construire, ceux qui veulent préserver un édifice ancien ou un vieux mur du quartier, etc. Cette base d'information sera entretenue par tous les intéressés du patrimoine à Nantes. C'est un constat qu'a fait part Gaëlle Caudal, à savoir qu'aujourd'hui l'information sur le patrimoine quel qu'il soit, est trop dispersée et qu'il est dans l'intérêt de la ville de pouvoir compter sur cette base de données.

- «On est en train de lancer, courant mai, un portail de découverte du patrimoine sur Nantes. Aujourd'hui il n'y a rien, fin il y a des choses mais de manière éparse. Ça va être un portail de découverte du patrimoine, les fameuses notices de l'inventaire réalisées suite aux parcours effectués avec les habitants dans les quartiers. Ce que l'on a aussi appelé le parcours des coteaux dans le Bas-Chantenay avec les habitants, vous allez les y retrouver.»

- «Vous aurez un mode contributif, c'est-à-dire que tout le monde pourra créer une notice, ou apporter son témoignage sur le patrimoine de Nantes et dire : "Bah ça, moi je trouve ça intéressant !" Tout-à-chacun pourra contribuer à enrichir le patrimoine de Nantes.»

Gaëlle Caudal, membre de la DPARC, en charge du patrimoine industriel, fluvial et maritime nantais.

Il y a cette volonté de la ville de donner une place aux défenseurs du patrimoine, ce qui était loin d'être le cas au début du siècle. Il est important que la ville et les nantais soient au courant de ce qui se passe et ce qui s'est passé à tel ou tel endroit, à telle ou telle période et pourquoi. L'épisode du CAP44 n'est pas étranger à cette décision de la ville de vouloir se renseigner sur l'historique, tant le débat à propos de sa préservation par rapport à son histoire et à sa valeur patrimoniale a été important. Cela souligne aussi que le combat des associations a fini par payer à force d'alerter la ville sur l'état du patrimoine.

B/ Le classement au patrimoine, un casse tête pour les villes ou une richesse ?

Cette reconnaissance progressive de Nantes pour la valeur patrimoniale doit certes, être encore améliorée, mais elle n'est pas non plus totalement nouvelle. Elle a surtout commencé en 2008 avec la mise en place d'acteurs spécialisés pour traiter la question du patrimoine. C'est déjà le cas depuis un certain moment dans d'autres villes françaises et là-dessus Nantes a accumulé du retard. Il y a un système semblable à Liverpool où les questions d'aménagement et de préservation des docks sont compliquées. La prise de conscience concernant le patrimoine est à souligner du côté des aménageurs, mais aussi du côté des acteurs économiques du territoire.

La DPARC à Nantes, TASK force à Liverpool

L'année 2008 marque un tournant à Nantes notamment du côté de la ville et de sa considération pour le patrimoine nantais. C'est au cours de cette année qu'il y a l'affaire de l'îlot Lambert, un terrain sur une dent creuse sur lequel on projetait la construction d'un immeuble. À l'exception que ce terrain n'était pas n'importe lequel, car on soupçonnait qu'en creusant le sol, on allait y trouver des vestiges de la muraille gallo-romaine. D'ordinaire, l'Etat via l'INRAP (l'Institut National de Recherche en Architecture Préventive) doit procéder à des fouilles sur le terrain avant le début des travaux. Dans le cas de l'îlot Lambert, les fouilles n'ont duré que 2 semaines, alors qu'elles auraient dû durer au moins 6 mois sur un site historique de Nantes. Cela a provoqué le mécontentement de certains et 11 universitaires ont rédigé une lettre, diffusée également dans la presse, et envoyée au maire, Jean-Marc Ayrault alors en campagne pour les prochaines municipales.

Réélu, et face à la tournure qu'ont prit les événements, il crée la Direction du Patrimoine et de l'Archéologie (=DPARC) en 2008. Ça rejoint ce qui a déjà été évoqué, «le patrimoine comme argument politique». Pour beaucoup, il était temps que Nantes se dote d'un département pour le patrimoine, puisque des villes voisines, plus petites avaient déjà adopté ce principe depuis longtemps telles qu' Angers, Le Mans, ou Rennes.

- «La DPARC vient juste après, à cause de cette affaire-là. Elle n'aurait pas été créée s'il n'y avait pas eu cette lettre, ce n'était pas dans les papiers. C'est vrai qu'une ville, une métropole comme Nantes, elle se doit d'avoir un service archéologique. Une ville comme Angers, qui n'est pas très loin, en a un depuis 30 ans.»

Lény Charrier.

La ville a dans sa politique plusieurs directions générales à suivre dont certaines dans le champ de la culture. Il y a trois directions générales, dont la Direction du patrimoine et de l'archéologie. Les deux autres sont la Direction du développement culturel et la Direction des établissements culturels & de l'administration.

Au sein de la DPARC, les tâches et les actions sont divisées selon plusieurs pôles : un pôle archive, un pôle archéologie, un pôle médiation du patrimoine et un pôle patrimoine. Gaëlle Caudal, rencontrée dans le cadre de ce mémoire et membre de la DPARC depuis maintenant deux ans, travaille au sein du pôle patrimoine avec deux autres personnes qui sont architectes. Dans ce pôle, ils travaillent notamment à l'accompagnement des projets urbains sur la question du patrimoine. Gaëlle Caudal va traiter la question du patrimoine industriel, maritime et fluvial.

Elle est l'experte de la ville concernant toutes les activités et les aménagements en bord de Loire, pas uniquement à Nantes mais à l'échelle de la métropole nantaise. En lien avec le projet urbain du Bas-Chantenay, elle mène l'élaboration d'un inventaire du patrimoine lié à la Loire en s'appuyant notamment sur les travaux de l'association d'Arnaud Biette, E+pi. Il s'agit de savoir comment les villes et les industries ont cohabité avec le fleuve et quelle façon le fleuve a été utilisé. Quand les services d'urbanisme ont des interrogations sur tel ou tel édifice, elle est sollicitée. En plus de la phase étude, elle travaille sur la restauration des sites en bordure de fleuve, la médiation et la valorisation d'un site historique pour le grand public ainsi que l'accompagnement des associations œuvrant pour le patrimoine maritime.

- «Voilà, en fait à chaque fois qu'il y a une association sur le territoire nantais, ils sont associés à une direction de pilote, ils ont un référent. Donc s'ils ont des besoins... Moi je vois par exemple quotidiennement la MHT ou E+pi parce que ce sont des associations que je suis.»

Gaëlle Caudal, membre de la DPARC en charge du patrimoine industriel, fluvial et maritime nantais.

Les deux zones d'intervention pour Gaëlle Caudal sont le Parc des chantiers et le Bas-Chantenay car c'est là où il y a le plus d'héritage industriel en relation avec le fleuve. En tant que représentante de la ville, elle reste en permanence au contact des associations, avec lesquelles elle a également des réunions tous les mois.

Dans le cas de la Prairie-aux-Ducs, elle doit assurer la gestion des manifestations, si elles sont autorisées ou non sur ce site historique par exemple, mais aussi l'usage des matériaux dans les nouveaux projets architecturaux, etc. Les associations du patrimoine se félicitent de la mise en place de la DPARC, car depuis, les échanges avec la ville sont plus constructifs alors qu'avant ils étaient essentiellement en opposition.

- «Le fait qu'il y ait la DPARC, on a du coup moins les élus en face de nous ... Mais il y a un intermédiaire qualifié ! Donc c'est pas plus mal. On est passé d'une phase où l'on était directement avec les élus mais plutôt en opposition à une phase plus appréciable où l'on est constamment en échange. Avant c'était ... Permis de démolir sur les nefs, permis de démolir sur la grue grise, et on réagissait !»

Arnaud Biette, président du Collectif des Associations pour le Patrimoine Portuaire.

- «Mon élu référent en fait c'est Olivier Chateau. Par exemple, Olivier Absalon qui est le directeur de la DPARC, il le voit tous les lundis matins. Nous, on se voit pour les réunions d'arbitrage pour les associations et puis après sur les projets, ça dépend des projets. Pour CAP44 on s'est beaucoup vu !»

Gaëlle Caudal.

En tant que représentants de la ville, il n'y a pas de souci de contact entre les membres de la DPARC et les adjoints de la maire, en particulier Olivier Chateau qui est l'adjoint en charge du patrimoine. Il est donc plus facile de faire remonter une réaction, un avis ou une volonté d'une association aux élus. Elle permet aussi un contact avec les Sociétés d'Économie Mixtes (=SEM) qui depuis les années 2000's, s'occupent de la gestion de l'urbanisme de la ville comme c'est le cas de la SAMOA (=Société d'Aménagement Ouest Atlantique) qui est sur l'île de Nantes depuis 2003.

La DPARC a la compétence pour s'occuper des questions patrimoniales à travers toute la ville, c'est le cas avec **l'inventaire du patrimoine** par exemple. D'ordinaire, il existe un inventaire qui classe les références historiques parcelle par parcelle. Initialement, c'est l'État qui avait la compétence de référencer et de classer l'historique de tel ou tel site. Depuis 2004, ce «pouvoir» a été délégué aux régions, autrement dit les DRAC, qui sont dans l'obligation d'établir un inventaire. Dans le cas nantais et notamment dernièrement avec le CAP44, la région a signé une convention avec la DPARC pour lui confier l'inventaire des rives de Loire et du Bas-Chantenay. En parallèle, la région s'occupe de l'inventaire pour les communes en dehors de Nantes, en amont et en aval sur la Loire. Pour mener ce travail de l'inventaire du patrimoine, la DPARC prend des cabinets professionnels, car l'inventaire exige une documentation très normée suivant un système descriptif et une méthodologie précise. Néanmoins, la DPARC s'appuie sur le travail mené par les associations qui sont des ressources importantes.

En plus de l'élaboration de l'inventaire, la DPARC pilote depuis 2008, un **Conseil Scientifique du Patrimoine** qui est concerté dans le cas où l'on doit classer tel ou tel bâtiment aux Monuments Historiques. Ce conseil est constitué d'une

trentaine de personnes travaillant en dehors des services de la ville. Dans ce conseil, il y a des sous-groupes, certains plus axés sur l'archéologie, d'autres sur l'urbanisme et d'autres sur le patrimoine industriel. Dans le cas du patrimoine industriel, ils sont un dizaine et ce sont principalement des archivistes, des universitaires, des architectes, etc. Les observations et les propositions de classement de certains bâtiments sont remontées auprès des élus qui rédigent le PLUM car ce sont eux qui décident ou pas du classement d'un bâtiment aux Monuments Historiques.

- «À Nantes, ça a été un des premiers conseils nantais. Vous avez beaucoup de conseils citoyens à Nantes, c'est une politique que Johanna Rolland a souhaité mettre en place, de "concertation citoyenne" ! Ce conseil nantais est constitué de personnes qualifiées dans le domaine du patrimoine : vous avez des architectes, vous avez Arnaud Biette, ou Jean-Louis Kerouanton par exemple.»

Gaëlle Caudal.

Si l'on revient au cas de **Liverpool**, il y a aussi la présence d'une structure mise en place par la ville et qui doit exercer cette fonction de conciliation entre patrimoine et aménagement urbain. À Liverpool, il y a la présence d'un acteur extérieur à la ville qui est l'Unesco. Le site des docks a été classé en 2004 et depuis, l'Unesco est très attentive à l'évolution urbaine de la ville tout autour des docks. Il y a un projet urbain appelé

«Liverpool Waters» développé par le groupe qui à la propriété du port au nord de la ville, Peel Holdings. Ce projet urbain vise à développer les docks abandonnés entre la zone portuaire au nord et les Central Docks qui comprennent la zone touristique et économique dont fait parti l'Albert Dock. Sur ces docks abandonnés, au bord de la Mersey, rien n'a été construit depuis des dizaines d'années. C'est un très gros projet de 5,5 milliards de £, projeté sur un espace de soixante hectares, concernant essentiellement des tours de logements et des bureaux. Néanmoins l'Unesco voit d'un très mauvais œil l'aménagement qu'il pourrait y avoir. Un constat qui est aussi partagé par l'organisme national «English Heritage», qui pense que le développement de Liverpool Waters compromettrait le cadre des bâtiments historiques les plus importants, au risque de déséquilibrer le paysage urbain de la ville.

En 2012, l'Unesco a même placé le Waterfront de Liverpool sur la liste des sites menacés du patrimoine mondial et a lancé un dernier avertissement à la ville en juillet 2017, qu'elle serait retirée de la liste du patrimoine mondial dès 2018 si rien n'avait changé. L'an dernier le maire de Liverpool a expliqué la situation aux représentants de l'Unesco, que le plan d'aménagement serait modifié, il a été entendu et l'Unesco a donné une année supplémentaire à la ville. Devant l'urgence de la situation, le maire de Liverpool, Joe Anderson, a alors ordonné la création d'un groupe de médiation appelé «TASK Force». Michael Parkinson est membre de ce groupe, qui est composé de personnes indépendantes ne travaillant ni au Conseil Municipal, ni à Peel Holdings, ni à l'Unesco. Ils ont fréquemment des rencontres avec les développeurs du projet et les élus de la ville sur ce qu'ils peuvent développer et ce qu'ils doivent préserver comme héritage industriel. Récemment, la TASK Force a obtenu de Peel Holdings des modifications dans son plan et les négociations continuent aujourd'hui.

Certains acteurs de la ville regrettent la mentalité qu'a eue la ville au cours de ces dernières années, privilégiant la croissance économique et la création d'emplois au détriment du patrimoine portuaire alors qu'il est en fait un élément clé pour atteindre ces objectifs. Pour trouver des solutions, TASK Force a organisé un séminaire de plusieurs réunions sur le mois d'octobre pour voir comment la réhabilitation industrialo-portuaire avait été traitée ailleurs. Les maires et les urbanistes de Bordeaux, Strasbourg et Hambourg avaient été invités à Liverpool pour présenter leurs exemples.

Le bilan à Liverpool est néanmoins plus contrasté qu'à Nantes, l'organigramme est moins défini que dans l'exemple nantais. Selon Michael Parkinson, c'est la confusion entre plusieurs acteurs qui ont chacun des intérêts différents et la TASK Force a bien du mal à concilier les points de vue notamment avec l'Unesco.



Le projet «Liverpool Waters» visant à aménager bureaux et appartements chics sur des docks actuellement abandonnés © Peel Holdings.

Concilier préservation et croissance, c'est possible ?

C'est une éternelle question. Et le constat est différent d'une ville à l'autre. Lors du voyage passé à Liverpool, Michael Parkinson disait que cela était quasi-impossible. La ville a mis de côté son patrimoine pour ne penser qu'à la croissance économique et à l'emploi, et aujourd'hui l'un empiète sur l'autre dans le cas du projet Liverpool Waters. L'approche est toujours difficile, mais il faut garder à l'esprit que le patrimoine doit servir à la croissance en étant intégré dès le départ dans l'activité économique.

Dans le cas nantais, Pascal Fréneau, qui travaillait en 2005 pour le Port Autonome avait aussi été, dans le cadre de l'aménagement de l'île de Nantes, nommé directeur du projet d'urbanisation de la pointe de l'île. C'est sous sa direction qu'a été traitée la transformation du hangar à bananes, la destruction de certains entrepôts, le cas de la Grue Grise et le glissement de l'activité portuaire vers Cheviré. De son propos, il y a eu un vrai choix de fait sur la conservation patrimoniale en ne gardant que ce qui pouvait potentiellement se renouveler. Lors d'une visite organisée par la SAMOA qui s'occupe de l'urbanisme de l'île, lui et d'autres acteurs sont invités à faire un tour du paysage industriel afin de définir ce qui devait être conservé ou non.

- «Je me souviens avoir participé à une réunion sur site et là j'ai vraiment pris une grande leçon de vie. Il y avait un groupe de personnes dont je faisais parti qui déambulait sur le site pour apprécier la valeur patrimoniale des objets. Pour moi presque tout était extraordinaire, c'était difficile de dire: "Oui il faut garder ça et ça." À un moment donné, une dame s'est tournée vers moi et m'a dit : "Mais monsieur, vous êtes à côté de la démarche, ce qui est important c'est de bien comprendre de quoi l'on accepte de se priver. Si vous gardez tout, et bien on ne verra jamais rien !"»

Pascal Fréneau.

D'un certain point de vue, Nantes semble avoir plus d'avance que Liverpool, sur cette réflexion du patrimoine même si à Nantes, on n'a pas à composer avec un héritage classé à l'Unesco. Certes l'Unesco est une reconnaissance mondiale de son port mais elle bloque la liberté d'agir à Liverpool selon Michael Parkinson.

- «Nous avons des réunions régulièrement. C'est important parce que cela démontre tous les conflits qu'il peut y avoir entre les politiciens, les développeurs, etc. L'UNESCO n'est pas très efficace en tant qu'organisation internationale, vraiment pas ! C'est un gros désordre ! »

Michael Parkinson.

La réhabilitation de l'Albert Dock et de ses environs est un succès mais elle a été réalisée avant que l'Unesco ne débarque en 2004. Alors qu'à Nantes, malgré un conflit d'usage et un lien à l'histoire du port qui aurait pu être bien plus fort, l'exemple des anciens chantiers est une réussite économique et de préservation de l'héritage portuaire. Si par exemple le Parc des Chantiers avait été classé au patrimoine mondial, les transformations effectuées n'auraient sûrement pas été les mêmes. C'est pourquoi il peut sembler préférable que ce soit un débat interne à la ville comme c'est le cas à Nantes avec les associations, la DPARC, la mairie, et le Port, quitte à ce que ce soit polémique mais qu'il y ait des discussions entre les acteurs du quotidien sans avoir une entrave extérieure. Arnaud Biette qui a été critique envers la ville reconnaît que les choses se sont améliorées au cours des dix dernières années en terme d'échanges et que c'est profitable à tous. Même si d'un point de vue global, cela doit encore s'améliorer.

- «Je reconnais que les choses vont mieux en disant que c'est la première fois qu'il y a un débat public, et c'est super! Il y a la DPARC, il y a eu l'Inventaire qui a été fait, notamment avec notre association. Il y a eu des bâtiments emblématiques qui ont été réhabilités : les nefs, les grues qui viennent d'être classées Monuments Historiques maintenant, en plus les trois. Donc il y a des avancées certaines, certainement. Mais, toujours mettre un "mais"; il n'y a pas une démarche globale.»

Arnaud Biette.

C/ Nantes, une identité portuaire assumée ?

À Nantes comme à Liverpool, l'activité portuaire a glissé en dehors de la ville, se rapprochant de la façade maritime. Même si le terminal portuaire est en aval du centre-ville, Liverpool a conservé cette image portuaire sûrement plus que Nantes. La Mersey est plus large que la Loire, et depuis que le canal de Manchester a été creusé, il y a plusieurs villes portuaires en amont et en aval de la ville qui sont desservies par le trafic maritime dont Manchester, devenu un port important d'Angleterre. Il n'y a pas de ponts à Liverpool pour relier la ville à la rive d'en face. Le trafic fluvial et maritime est donc toujours visible depuis les docks et le centre-ville de Liverpool. D'autant plus que la tradition des croisières a perduré depuis la construction du légendaire Titanic et le port est encore utilisé pour le trafic de passagers. C'est ce qu'affirmait aussi Pascal Fréneau en disant qu'à l'instar de Nantes, Liverpool ne s'est jamais détournée de son activité maritime.

- «L'histoire de Liverpool a toujours été dépendante du port. C'est une ville portuaire et presque rien d'autre. Je veux dire, quand il y a eu le déclin du port, il y avait des crises économiques. Même culturellement, Liverpool est une ville cosmopolite, ça a été une porte d'entrée en Angleterre pour beaucoup de personnes.»

Michael Parkinson.

Pourtant, le port de Nantes est bien présent dans l'économie de la ville et reflète, par son fonctionnement, cette stratégie de métropole développée avec St-Nazaire.

Même s'il manque peut-être une mise en valeur de l'activité portuaire à travers l'aménagement, des initiatives sont prises pour développer des actions nautiques en lien avec la Loire pouvant améliorer la visibilité du port, comme ça a été le cas avec Estuaire.

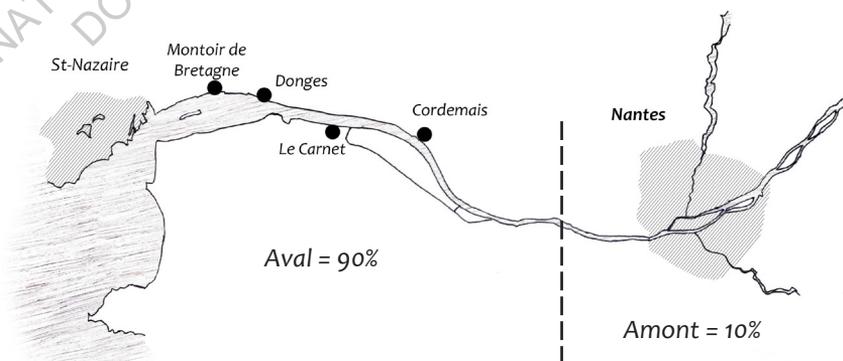
Nantes, le port d'aujourd'hui

Du côté de Nantes, l'activité portuaire n'est plus visible à travers la ville depuis 2003 et la fermeture du Quai Wilson. À la différence de Liverpool, Nantes est une ville de fond d'estuaire et une fois passé Nantes, il n'y a plus trafic fluvial et portuaire. La ville a construit des ponts pour franchir la Loire empêchant les bateaux d'un certain gabarit de continuer à naviguer sur le fleuve. L'activité portuaire nantaise se trouve maintenant sur les sites de Cheviré et de Roche-Maurice, en aval de la ville. Le port à Nantes manque de visibilité, c'est la face cachée de l'iceberg, car il reste un acteur économique important.

Depuis 2008, c'est la fin du Port autonome et la mise en place du Grand Port Maritime Nantes / St-Nazaire. Un port autonome c'était un avantage logistique car c'est le port qui exploite lui-même les terminaux alors que dans le cas d'un grand port maritime comme ça l'est aujourd'hui, on a contractualisé avec des opérateurs privés pour l'usage et l'entretien des terminaux. Cela rassemble plus d'acteurs autour d'une cause commune couvrant des enjeux plus larges. Par exemple, il y a le cas des espaces naturels que le port autonome ne prenait pas en charge, alors qu'aujourd'hui le grand port maritime a mis en œuvre des plans de gestions pour ces espaces. Ensuite, les ports autonomes étaient gestionnaires d'un domaine public confié par l'Etat tandis que les ports maritimes sont propriétaires de plein droits de leur domaine terrestre.

Le port a une plus grosse marge de manoeuvre sur les espaces terrestres qu'auparavant.

Le Grand Port Nantes / St-Nazaire est implanté sur un domaine de 20 000 hectares sur l'estuaire de la Loire, dont 2 700 hectares d'espaces terrestres avec 1 300 hectares aménagés en quais, plateformes, zones logistiques et zones industrielles. Sur une année, il y a environ 3 000 escales de navires et un transit de 30 millions de tonnes de marchandises. À partir du port, il y a tout un territoire où sont distribuées et véhiculées importations et exportations, autrement dit une grande zone terrestre qui est irriguée par les flux portuaires, c'est ce que l'on appelle l'hinterland. Cet hinterland correspond à la région Bretagne, la région des Pays de la Loire, ainsi qu'une partie des régions Centre-Val de Loire et de la Nouvelle-Aquitaine. Le territoire portuaire est divisé en deux espaces d'activité. Il y a la partie aval qui correspond aux sites de Donges, de Montoir-de-Bretagne et de Saint-Nazaire. La partie amont qui comprend les territoire de Nantes que sont Cheviré et Roche-Maurice. Le port maritime qui est un organisme public, pilote une centaine d'entreprises privées qui s'occupent de l'accueil des navires et du traitement des marchandises. Sur l'ensemble de l'activité portuaire, les zones aval traitent 90% du trafic total tandis que les zones amont sont concernées par 10 % du trafic.



Répartition du trafic du port entre les zones amont et les zones aval

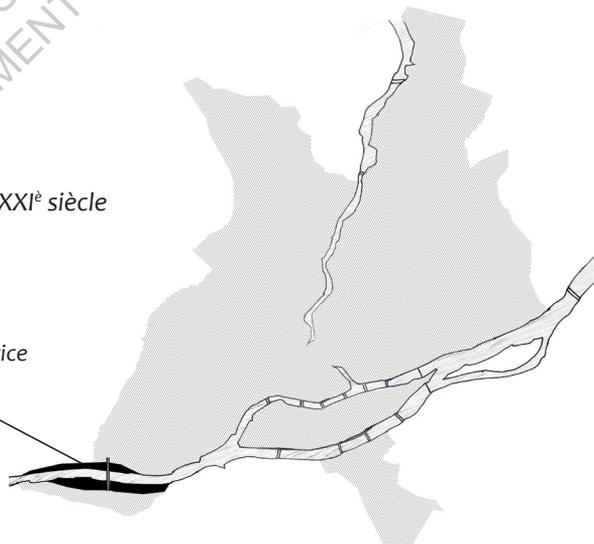
Sur ce grand domaine portuaire, Nantes est donc représentée par les sites de Roche-Maurice et de Cheviré. On y trouve par exemple le terminal céréalier, le terminal sablier, l'export de ferraille à Cheviré qui fait du recyclage de produits métalliques, etc. On ne s'en rend pas compte, mais à Cheviré il y a 500 navires qui y font escale tous les ans, c'est comparable à des ports comme Lorient ou Brest, et pourtant on parle bien de l'activité portuaire de Nantes ! C'est donc une activité importante mais qui est noyé dans un gigantesque ensemble.

- «En revanche, c'est vrai que vu que l'activité portuaire à Nantes est associée à un ensemble qui est bien plus grand et bien plus puissant, on a l'impression qu'elle n'est qu'une toute petite partie de cet ensemble. Mais il ne faut pas se tromper hein ! Il y a une vie maritime et portuaire très importante à Nantes !»

**Pascal Fréneau, secrétaire général du Grand Port Maritime
Nantes / St-Nazaire.**

Le port dans Nantes au XXI^e siècle

Cheviré et Roche-Maurice



L'activité portuaire de Nantes n'est donc pas visible mais elle est pourtant bien là. La ville n'a pas coupé les ponts avec son passé de ville-port. À l'exception de quelques endroits où l'on évoque le côté historique du port, rien ne fait vraiment référence à l'actualité portuaire à travers Nantes. On peut quand même se poser la question de savoir si cette position est assumée par la ville ou bien si elle compte davantage s'appuyer sur les flux fluviaux et portuaires à l'avenir.

Une identité portuaire assumée ?

L'activité portuaire est là, un peu cachée certes, mais elle est là. Elle gagnerait à se faire voir davantage auprès des nantais car le port, c'est ce qui a permis à Nantes de se développer. Pour Arnaud Biette, la mise en valeur du port est un sujet qui est toujours resté en suspens. Forcément, les franchissements de la Loire avec les ponts empêchent toute forme d'activité fluviale de taille, ce qui est bien dommage, donc raison de plus pour repartir du patrimoine afin de raconter cette histoire. C'est en parti pour ça qu'il défend l'idée de voir un lien au port avec le cas du CAP44 qui fait face à la zone d'évitage de Trentemoult et donc à une zone sur Loire où l'on peut bien distinguer les bateaux lorsqu'ils viennent du large. Il avait déjà essayé d'alerter la ville à ce propos avec les hangars sur Loire qui étaient jadis sur le quai de la Fosse. Arnaud Biette avait alors rédigé une lettre à Jean-Marc Ayrault pour lui expliquer le potentiel du lieu, ce que le maire a salué en engageant quand même la destruction des hangars.

- «Je reçois une réponse : “Excellente idée Mr Biette! Vous avez tout à fait raison hop-hop-hop...” Et puis trois jours après, les bulldozers ! Ça s’appelle se foutre du monde! À se demander si c’était de l’ironie ou une discordance entre les services... Bon première chose, les hangars du port, on s’en fout ! Et puis maintenant c’est un beau parking, alors là ils ont tout gagné...»

- «Donc là, les choses vont changer, mais depuis dix ou quinze ans, on a un beau parking à la place des hangars. Et, quand le Belem vient on loue à prix d’or des tentes parce que : “Ah bah c’est bête ça, on n’a plus rien, le quai est vide et on a besoin d’abris.”»

Arnaud Biette.

Il y a du patrimoine portuaire autour du fleuve à Nantes, mais il n’a jamais été réhabilité dans l’intérêt du port, alors que ça pourrait être le cas. Et ce patrimoine serait un formidable outil pour communiquer sur le port et l’activité fluviale aujourd’hui. Et puis il y a cette question d’un musée maritime à Nantes qu’on a déjà évoqué. Toutes les villes portuaires en ont, c’est le cas de Liverpool, et à Nantes non, à part une section du musée au Château des Ducs qui raconte l’histoire maritime et fluviale de la ville. Toujours est-il que même si l’activité se passe essentiellement en aval, la direction du port est toujours à Nantes, à côté de la gare maritime. Pascal Fréneau disait lui aussi que l’image du port n’est pas encore connue de tous à Nantes, et que la communication prend beaucoup de temps.

Encore aujourd'hui lorsqu'il s'agit simplement d'évoquer le port, beaucoup parlent de «port autonome» et non pas de «grand port maritime Nantes / St-Nazaire». Ou même tout simplement des personnes se considérant comme «spécialistes» de l'activité portuaire mais qui n'avancent jamais les bonnes informations.

- «Certains me parlent encore aujourd'hui de "Port Autonome", alors que concrètement ça fait 10 ans que l'on ne s'appelle plus comme ça. Il y a un décalage. Et je pense qu'aujourd'hui, Nantes commence à sortir du décalage.»

- «Il y a quantité de personnes qui se disent "spécialistes de l'activité portuaire" sur Nantes, et je leur pose à chaque fois cette même question : "Bah très bien, vous êtes effectivement un spécialiste, est-ce que vous pouvez me dire combien d'escales de navires il y a à Cheviré ?" Et souvent on me répond "50 ?!" Il y en a 10 fois plus ! Donc ça veut dire qu'il y a de fausses images qui sont liées probablement à ce que la ville voulait, de façon consciente ou inconsciente, devenir à la fin du siècle dernier. Aujourd'hui, je trouve que la barre se rétablit bien parce que c'est aussi le fruit de nos actions au quotidien. Quand je dis "nos", c'est la communauté portuaire au sens large du terme.»

Pascal Fréneau.

La communication autour du port commence donc à faire son effet 10 ans après la mise en place du port maritime. Aujourd'hui les relations entre le port maritime, la ville et la métropole sont bonnes ce qui a permis inéluctablement à faire avancer les choses. Après la reconnaissance du port, on s'efforce aujourd'hui de redonner un trait à l'activité fluviale et à ce qui peut se dérouler sur le fleuve.

La Loire, un lieu festif et de rassemblement

Il y a plusieurs façons de considérer la Loire. L'activité portuaire en est une, mais il y a aussi une volonté de remettre la Loire au centre de la vie nantaise. Entre octobre 2014 et mai 2015, il y a eu un grand débat-citoyen sur la Loire intitulé «Nantes, la Loire et nous» et qui a été organisé par les élus de la métropole. C'est un débat qui a rassemblé 24 communes de l'estuaire qui ont un accès ou un enjeu relatif au fleuve. Un des objectifs de ce débat a été de faire participer les citoyens, ce qui s'est avéré être une réussite puisque l'on considère aujourd'hui que 40 000 personnes ont pris part au débat. Ce débat citoyen a abouti à la formulation de trente engagements signés par les 24 communes. Ces engagements en lien avec la Loire ont été regroupés à travers 6 catégories :

- La Loire, source de plaisir.
- La Loire, source de promenade.
- La Loire, patrimoine écologique à préserver.
- La Loire, support d'activités économiques.
- De nouveaux paysages en bord de Loire.
- Une Loire plus franchissable.

Parmi les engagements pris, il y a notamment l'idée de recréer des conditions d'accès à la Loire afin de promouvoir des activités nautiques ou encore développer le «barging», ce qui est le transport de marchandises sur la Loire à l'aide d'une barge entre Nantes et St-Nazaire. Ça a été évoqué dans le projet d'aménagement de la Petite-Hollande, qui fait office actuellement de parking et place de marché le samedi matin. Le projet étudié par Nantes Métropole a été délibérément orienté vers la Loire pour faire en sorte que l'évolution de la ville prennent en compte une ouverture sur le fleuve. Cette ouverture intègre l'idée de «barging» car on veut utiliser la Loire pour de la logistique urbaine, pour le transport de matériaux de construction et de déconstruction et faire en sorte qu'il y ait moins de camions en ville. Et donc pour cela, utiliser des barges et des systèmes de déchargement judicieusement placés pour optimiser les flux de transport, optimiser les coûts, etc. Dans ce même débat, il a aussi été question de garder la zone d'évitage des navires, ce qui est perçu comme une signe du côté du port maritime d'une volonté de la ville de faire connaître l'activité fluviale.

- «Une des conclusions du débat citoyen de Nantes Métropole a été de préserver la zone d'évitage à Nantes, c'est-à-dire le secteur de la Loire où les plus grands navires jusqu'à 220 mètres, peuvent faire demi-tour. C'est la zone d'évitage de Trentemoult. Et cette décision intervient dans un débat citoyen, c'est une preuve formelle de la reconnaissance qu'un port doit exister à Nantes.»

Pascal Fréneau.

Une autre idée importante est de mettre en place une fête nautique triennale sur le fleuve ce qui s'est passé avec la création du festival Débords de Loire. La première édition avait eu lieu en 2016 et la prochaine est programmée du 23 au 26 mai 2019. Il s'agit d'un rassemblement de 200 bateaux de toutes sortes : des bateaux sportifs, de travail et de plaisance qui voguent sur la Loire avec pour cette deuxième édition, deux grands trois-mâts comme invités d'honneur que sont le Belem et l'Hermione. Les bateaux remontent l'estuaire depuis la façade atlantique jusqu'à la zone d'évitage de Trentemoult devant la pointe de l'île de Nantes.



Première édition du festival Débord-de-Loire en 2016. © Débord-de-Loire.

C'est une initiative intéressante car elle rassemble tous les acteurs que l'on a évoqué au cours de ce mémoire. C'est un événement qui est organisé par l'Association Culturelle de l'Été* en partenariat avec Nantes Métropole, la ville de Nantes et plus précisément la direction générale de la culture qui est la branche dans laquelle se trouve la DPARC, ainsi que le Grand Port Maritime Nantes / St-Nazaire.

* Un association basée à Nantes, qui organise des événements culturels sur l'espace public. En plus de «Débord-de-Loire», elle organise aussi «Les Rendez-vous de l'Erdre» et «Aux heures d'été».

Pour le grand port maritime, c'est aussi une nouvelle occasion de communiquer sur sa présence à travers tout l'estuaire de la Loire et surtout à Nantes, un peu comme ça l'était avec la biennale Estuaire et ses artistes. Des expositions sont d'ailleurs prévues à cette occasion pour évoquer le fonctionnement du port. En 2009, il y avait aussi eu une tentative de découverte de l'estuaire via le sport, avec la Solidaire du Chocolat dont les navigateurs partaient de Nantes en passant par St-Nazaire pour rejoindre le Yucatán au Mexique, mais il n'y a eu qu'une seule édition.

Le constat qu'on peut avoir c'est que Nantes dispose d'un patrimoine portuaire mais ne le destine pas à une représentation ou à un lien avec le port d'aujourd'hui. Un port qui est un acteur bien présent dans l'économie nantaise et qui commence à se dévoiler à nouveau dans le regard des gens notamment par le biais d'une volonté de la métropole de faire communiquer à nouveau la ville et son fleuve.

Que ce soit par des aménagements urbains et paysagers ou bien par de l'événementiel, le port maritime Nantes / St-Nazaire a plusieurs cordes à son arc pour redevenir visible aux yeux des nantais dans les années à venir.

Conclusion

Ce mémoire a été pour moi une redécouverte de la ville de Nantes. Depuis quelques années je m'intéresse à l'histoire maritime et je savais bien que Nantes a autrefois été une place portuaire importante en France. Pourtant les seuls bateaux que j'avais l'occasion de voir, c'était des zodiaques ou des bateaux plaisanciers passés devant les bords de Loire, en face de l'Ensan. Et ce, de manière très ponctuelle. En m'intéressant au patrimoine portuaire que je distingue en revanche tous les jours, je suis parti à la recherche de l'activité fluviale à Nantes. Le patrimoine n'est pas vétuste, il est bien vécu aujourd'hui, car il est porteur de réels enjeux pour la ville.

Ce qu'il faut en conclure c'est qu'il y a à Nantes, un certain héritage portuaire qui a été conservé tant bien que mal. Le XX^e siècle a failli être fatal à l'activité portuaire, depuis les comblements amorcés en 1916 jusqu'à la fermeture des chantiers Dublignon et la destruction quasi-totale du site de construction navale en 1987. Par rapport à d'autres villes portuaires qui ont toujours été concernées par leur trafic maritime tel que Liverpool, Nantes a tenté de se détourner de son activité historique et même du fleuve. On privilégiait la construction autour de l'Erdre plutôt que sur la Loire. La première partie du projet «île de Nantes» réalisée par Chemetoff a été salvatrice en terme de préservation du patrimoine portuaire.

Un patrimoine bien présent dans la ville d'aujourd'hui, mais qui n'a plus aucun rapport d'usage avec l'activité du port que l'on distingue à peine à travers la ville, même s'il joue un rôle pondéral économiquement. Le patrimoine est utilisé à des fins culturelles pour renvoyer une certaine image de la ville, l'univers de Jules Verne et des ses aventures fantastiques en premier. On remarquera qu'à chaque fois il en a été question,

que ce soit pour les nefs, avec les Machines ou bien la préservation de la grue grise où l'on y voyait une statue de l'écrivain nantais et plus récemment avec le musée Jules Verne qui doit investir le CAP44. Il y aurait pourtant bien un lien à trouver entre un imaginaire voyageur et une histoire de bateau sur la Loire. Et le CAP44 serait l'emplacement idéal pour raconter cette histoire, en faisant face à la zone d'évitage des bateaux et par son belvédère qui pourrait donner une large vue sur une partie de l'estuaire.

Des acteurs sont là pour faire entendre ces idées, comme c'est le cas des associations. Le «Collectif des associations du patrimoine industriel et portuaire», rassemblant une quinzaine d'associations, est une spécificité nantaise. Ça avait interpellé les spécialistes de la préservation du patrimoine, car ce n'est pas présent dans d'autres villes-port. C'est une ressource pour la ville, qui aujourd'hui s'appuie sur son expertise pour mener à bien ses futures missions. Malheureusement les associations qui veulent la préservation du patrimoine portuaire et les acteurs de la représentation de l'univers de Jules Verne comme les Machines ou le Voyage à Nantes, ne sont pas prêts de s'entendre. Du point de vue associatif on ne remet pas en cause ce qui est fait par les «créateurs» mais plutôt leur manière de faire et de considérer l'héritage portuaire. Un terrain d'entente et surtout un dialogue entre les deux parties serait dans l'intérêt de la ville, afin de pouvoir entremêler les deux, comme ce qui se fait à Liverpool sur l'Albert Dock. Il y a déjà un intérêt qui avait été trouvé pour le port maritime avec l'exemple de la biennale Estuaire comme point d'entrée pour la découverte de l'activité portuaire.

Depuis peu, la ville souhaite replacer la Loire au centre du développement de Nantes. Le grand débat citoyen «Nantes, la Loire et nous» entre 2014 et 2015 s'inscrit dans cette optique. Des initiatives comme le barging de marchandises ou tout

simplement le festival triennal «Débord-de-Loire» qui se déroulera prochainement sont là pour mettre en évidence ce qui se passe sur le fleuve, et réconcilier les nantais avec l'eau en ville.

Si les missions du débat citoyen rencontrent un franc succès, il n'est pas improbable que l'on vienne reconnecter le patrimoine maritime et fluvial au fleuve. Dans les années à venir, il va y avoir plusieurs occasions pour que l'activité portuaire émerge à nouveau à Nantes, et pourquoi pas redevenir cette «Venise de l'Ouest» ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Glossaire

- **ABF** = Architecte des Bâtiments de France.
 - **ACB** = Ateliers et Chantiers de Bretagne (1909-1961).
 - **ACL** = Ateliers et Chantiers de la Loire (1881-1961).
 - **ACN** = Ateliers et Chantiers de Nantes en 1961 (Fusion des ACB et des ACL - 1961-1969).
 - **ACE** = Association Culturelle de l'Été.
 - **AHCNN** = Association de l'Histoire de la Construction Navale à Nantes.
 - **CILAC** = Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel (apparu en 1979).
 - **DRAC** = Direction Régionale des Affaires Culturelles.
 - **DPARC** = Direction du patrimoine et de l'archéologie.
 - **E+pi** = Entreprises et patrimoine industriel
 - **INRAP** = Institut National de Recherches Archéologiques Préventives.
 - **MDC** = Merseyside District Corporation (Liverpool).
 - **MHDC** = Mersey Docks and Harbour Company (constructeur des docks à Liverpool et ancien gérant du port).
 - **MH** = Monuments Historiques.
 - **MHT** = Maison des Hommes et des Techniques.
 - **Unesco** = United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
 - **SAMOA** = Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique.
 - **SEM** = Société d'Economie Mixte
 - **VAN** = Voyage à Nantes.
-
- **Chenaliser** = Rendre un cours d'eau plus rectiligne pour accélérer son écoulement ou améliorer sa navigabilité.

- **Darse** = C'est un bassin, plus ou moins rectangulaire, destiné à l'accostage des cargos. Dans les zones industrialo-portuaires, les darses sont séparées par des jetées (ou môle, ou bien brise-lame) implantées en épi par rapport au chenal d'accès. Ce ne sont pas des bassins fermés.
- **Dock** = C'est un vaste bassin fermé entouré de quais et destinés au chargement et au déchargement des navires. Quand on parle de dock, on désigne le bassin mais aussi les quais, les entrepôts et les hangars.
- **Hinterland** = Cela signifie l'arrière pays. Dans le domaine portuaire, c'est la zone géographique qui est irriguée par les flux portuaires, aussi bien au niveau des importations et que des exportations.
- **Navire** = Un navire est une embarcation maritime destinée à la navigation sur mer où s'appliquent les règles de navigation maritime.
- **Port** = C'est un lieu d'échanges à terre où transitent marchandises et voyageurs après un voyage en mer ou sur fleuve.
- **Réhabilitation** = C'est intervenir sur un bâtiment tout en préservant son caractère historique et en y installant des usages nouveaux.
- **Restauration** = C'est la remise en état d'origine d'un édifice tout en respectant les techniques de construction. Il est toujours difficile de déterminer l'état d'origine d'un édifice qui a traversé les époques.
- **Rénovation** = On fait construire du neuf à partir du vieux. Pour cela on peut détruire partiellement ou totalement un vieil édifice. C'est l'idée d'avoir l'ancien au service du neuf.
- **Zone industrialo-portuaire** = Il s'agit d'espaces situés sur littoral associant des activités portuaires et industrielles, pour accueillir de grosses transactions de marchandises.

Médiagraphie

Ouvrages :

- CHALINE Claude, *Ces ports qui créent des villes*, Éditions : Harmattan, 1994, Paris.

Articles et revues :

- BONILLO Jean-Lucien, DONZEL André et FABRE Mario, *Mutations contemporaines des villes portuaires*, introduction dans la revue «Métropoles Portuaires en Europe», Les Cahiers de la Recherche Architecturale n°30-31, 1992, Marseille.
- PARKINSON Michael, *Liverpool, de la crise à la régénération urbaine*, dans la revue «Métropoles Portuaires en Europe», Les Cahiers de la Recherche Architecturale n°30-31, 1992, Marseille.
- PARKINSON Mickael, EVANS Richard et MAURY Hervé, *Liverpool, la restructuration d'un port en déclin : la nécessité de l'action publique*, Les annales de la recherche urbaine n°55-56 - 1992, Grandes villes et ports de mer, pages 45-52
- EVANS Richard, *La reconversion des docklands et le nouveau statut du littoral*, dans la revue «Métropoles Portuaires en Europe», Les Cahiers de la Recherche Architecturale n°30-31, 1992, Marseille.
- DEVISME Laurent et NICOLAS Amélie, *L'invention d'une politique publique : un patrimoine urbaniste à Nantes ?*, dans la revue «Revue Géographique de l'Est [Online], vol. 53» - 2013.
Lien : <https://journals.openedition.org/rge/5067>
- KEROUANTON Jean-Louis (a rassemblé les textes), *Nantes : un modèle ?*, dans la revue «L'archéologie industrielle en France», CILAC, 2002, Vannes.

Compte-rendu de conférence :

- Compte-Rendu - *Les grands moulins de Loire : Site remarquable, période cruciale*, réalisé par le Collectif des Associations du Patrimoine industriel et portuaire nantais et paru le 18 avril 2018

Presse :

- *Les architectes veulent sauver le Cap 44 qui «a navigué jusqu'à nous»,* paru dans Presse-Océan le 15/10/2018.
Lien : <https://www.presseocean.fr/actualite/nantes-les-architectes-veulent-sauver-le-cap-44-qui-a-navigue-jusqua-nous-15-10-2018-284319>
- *Johanna Rolland : «Le Cap 44 sera conservé et transformé»,* paru dans Presse-Océan le 16/10/2018.
Lien : <https://www.presseocean.fr/actualite/nantes-johanna-rolland-le-cap-44-sera-conserve-et-transforme-16-10-2018-284382>
- *Le musée de l'imprimerie s'imagine dans l'immeuble Cap 44,* paru dans Presse Océan le 09/05/2018.
Lien : <https://www.presseocean.fr/actualite/nantes-le-musee-de-limprimerie-simagine-dans-limmeuble-cap-44-09-05-2018-270721>
- *Frances Perraudin, Liverpool faces up to world heritage removal threat with taskforce,* paru dans The Guardian le 3 octobre 2017.
Lien : <https://www.theguardian.com/uk-news/2017/oct/03/liverpool-world-heritage-site-threat-taskforce>

Filmographie et Moyen-métrages :

- **LEBRUN Pierre-François**, *Entre deux eaux, la métamorphose d'une île*, France Télévision, 2013, documentaire de 52 minutes (moyen-métrage).
- **GUERRY Bertrand**, *artOtech - épisode 3 : Jean Blaise, créateur du Voyage à Nantes*, France Télévision, 2018, 52 minutes (moyen-métrage).
Lien : <https://www.youtube.com/watch?v=pAME-Wb5Njg>
- **JOVILLARD Sophie**, *Echappées Belles - Angleterre: Bienvenue dans le nord !*, France Télévision, 2016 (21'56 - 34'00 min - Passage sur Liverpool)
Lien : <https://www.youtube.com/watch?v=w3Wc787hgt4>

Sites web :

- Sevices d'état en Loire Atlantique à propos des grues TITAN.
Lien : <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Publications/Presse/La-grue-Titan-et-la-grue-des-anciens-chantiers-Dubigeon-de-Nantes-deviennent-monuments-historiques>

- La biennale Estuaire.
Lien : <https://www.sculpturenature.com/estuaire-nantes-saint-nazaire-collection-aciel-ouvert/>

- Grand port maritime Nantes / St-Nazaire.
Lien : <http://www.nantes.port.fr/>

- AIVP - Le réseau mondial des villes portuaires.
Lien : <http://www.aivp.org/>

- Histoire du Hangar à Bananes.
Lien : <http://www.hangarabananes.fr/histoire/>

- Histoire du port de Liverpool.
Lien : <http://www.visiter-liverpool.com/port-liverpool-histoire>

- Débat citoyen «Nantes, la Loire et nous».
Lien : <https://www.nantesloireetnous.fr/>
Lien youtube : <https://www.youtube.com/watch?v=WME8T00Kgds>

- Projet île de Nantes.
Lien : <http://www.iledenantes.com/fr/>

- Liverpool et l'Unesco
Lien : <https://whc.unesco.org/en/list/1150>

Conférences et expositions :

- Conférence Task Force à Liverpool au Cunard Building, *World Heritage Status cities of Inspirations - Starsbourg*, le 03/10/2018 avec la présence du maire de Strasbourg Roland Ries et de l'architecte Henri Bava.

- Visite du *Merseyside Maritime Museum* de Liverpool le 03/10/2018.

- Visite de l'exposition *Bâtisseurs de navires* à la Maison des Hommes et des Techniques.

Entretiens réalisés :

- Avec PARKINSON Michael le 03/10/2018 à Liverpool - 1 heure.
- Avec CHARRIER Lény le 15/10/2018 à Nantes - 1 heure.
- Avec BIETTE Arnaud le 15/11/2018 à Nantes - 2 heures.
- Avec CAUDAL Gaëlle le 21/11/2018 à Nantes - 1 heure.
- Avec FRÉNEAU Pascal le 11/12/2018 à Nantes - 1 heure.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Crédits photos et illustrations

- Première de couverture : *Paul Toutirais*
- p.8 : *Paul Toutirais*
- p.11 : *Paul Toutirais*
- p.14 : © *Nantes Fascinante / Stéphane Pajot*
- p.16 : *Paul Toutirais*
- p.17 : © *Nantes Fascinante / Stéphane Pajot*
- p.16 : © *Nantes Fascinante / Stéphane Pajot*
- p.25 : © *www.iledenantes.com*
Lien : <http://www.iledenantes.com/fr/projets/12-hangar-a-bananes.html>
- p.26 : *Paul Toutirais*
- p.28 : *Paul Toutirais*
- p.34 : *Paul Toutirais*
- p.36 : *Paul Toutirais*
- p.43 : *Paul Toutirais*
- p.48 : © *Arnauld Duboys Fresney*
- p.50 : *Paul Toutirais*
- p.51 :1- *Paul Toutirais*
- p.51 :2- *Paul Toutirais*
- p.52 : *Paul Toutirais*
- p.60 : *Paul Toutirais*
- p.63 : *Paul Toutirais*
- p.74 : *Paul Toutirais*
- p.89 : © *Peel Holdings*
Liens 1 : <https://www.liverpoolecho.co.uk/news/liverpool-news/whats-actually-happening-liverpool-waters-12381596>
Liens 2 : <https://www.liverpoolwaters.co.uk/>