



**HAL**  
open science

# La régénération urbaine des villes portuaires : le cas de Nantes

Julie Bachimont

► **To cite this version:**

Julie Bachimont. La régénération urbaine des villes portuaires : le cas de Nantes. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03489451

**HAL Id: dumas-03489451**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03489451>**

Submitted on 17 Dec 2021

**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 régénération urbaine des villes portuaires, le cas de Nantes.



Julie Bachimont  
Mémoire de master, sous la direction d'Élise Roy  
Séminaire « Lieux et enjeux », 2021

# SOMMAIRE

PRÉAMBULE .....	4 - 5
INTRODUCTION .....	6
1 - ÎLE DE NANTES .....	7 - 22
entretien avec Pascal Fréneau	
retour vers l'île de Nantes	
2 - BAS-CHANTENAY .....	23 - 41
entretien avec Remy David	
retour vers Bas-Chantenay	
3 - CHEVIRÉ .....	42 - 62
entretien avec Eric Perraud	
retour vers Cheviré	
CONCLUSION .....	63 - 65
BIBLIOGRAPHIE .....	66
REMERCIEMENTS .....	67
ANNEXES .....	68 - 94

LA RÉGÉNÉRATION URBAINE  
DES VILLES PORTUAIRES,  
le cas de Nantes





Bonjour ! Je suis Julie et je vais vous accompagner lors de la lecture de mon mémoire. Pour que vous compreniez le pourquoi du comment, voici un petit résumé de mon semestre d'automne 2020 :

Après une fin d'année 2019-2020 marquée par une pandémie, je me suis inscrite auprès du pôle international pour effectuer un semestre Erasmus dans la ville de Belfast.

Je veux profiter à fond de cette ville, et pour bien la comprendre, je vais écrire mon mémoire dessus !



Un deuxième confinement commence en France à la fin du mois d'octobre 2020 (puis dans le reste de l'Europe).

Tout n'est pas perdu, ça peut le faire d'ici le mois de février 2021 !

gratte gratte



Fin de la période dite « de transition » pour la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne le 31 décembre 2020 et pas d'amélioration drastique de la situation sanitaire.

Chère Julie, l'Université d'Ulster maintient ses inscriptions, mais les cours seront réalisés à distance : pas besoin d'aller vivre à Belfast. Toujours motivée pour ton Erasmus... euh, ton échange hors Union Européenne ?

euh...



Janvier 2021 :

Bon, tant pis pour Belfast, mais on va se donner à fond pour Nantes !

GO! GO! GO!



Voilà la progression de ma thématique ! Et maintenant, voici comment lire cette bande-dessinée !



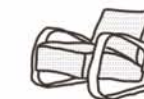
# MODE D'EMPLOI

pour la lecture de ce mémoire graphique

Vous aurez besoin de...



vos lunettes (si nécessaires),



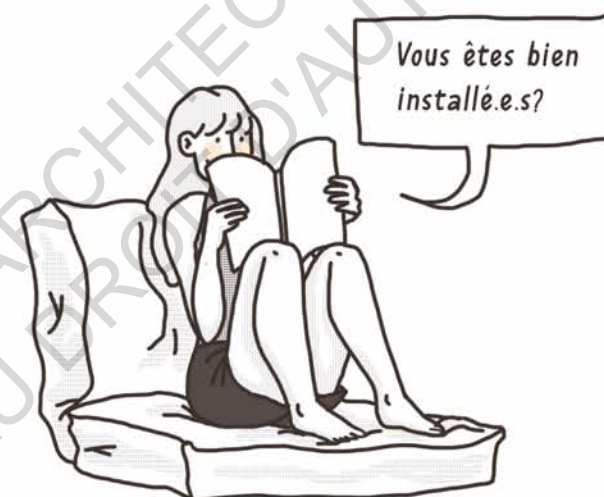
une assise confortable,



un crayon et du papier pour prendre des notes,



et un rafraîchissement !



Vous êtes bien installé.e.s ?

Lorsque le texte est manuscrit, cela correspond aux descriptions des quartiers et aux entretiens que j'ai pu effectuer. Il s'agit donc en grande partie de retranscriptions d'entretiens réalisés auprès de différents acteurs du territoire portuaire nantais.

Leur discours est représenté dans des bulles grisées.

Le reste de la bande-dessinée est tapuscrite.

Le format bande-dessinée me permet de vous transmettre ma visite des lieux, presque telle quelle (même si je l'ai adaptée au récit).

Cela met en images des territoires portuaires de Nantes, plus ou moins connus de tous.

Bonne lecture !





# INTRODUCTION

Nantes, chef-lieu du département Loire-Atlantique et préfecture de la région Pays de la Loire, est une ville traversée par la Loire, fleuve se jetant dans l'Océan Atlantique à presque cinquante kilomètres de là. La ville s'est développée grâce à son emplacement stratégique dès l'Antiquité. La Loire s'est imposée comme une route privilégiée pour les marchandises, matériaux et individus, permettant à Nantes de développer de nombreuses activités commerciales notamment. Dans ce contexte économique particulièrement propice, le port a donc pu se développer et donner de l'importance à la ville (commerce, construction navale, pêche, ...). A partir du XVII<sup>ème</sup> siècle, la ville se rend tristement célèbre pour son implication dans le commerce triangulaire, ce qui lui permet de s'enrichir et de construire de nombreux édifices. Au XVIII<sup>ème</sup>, son statut de premier port de commerce français lui garantit une prospérité et un essor de la construction navale. La famille Dubigeon s'impose dans le domaine et crée un site de chantiers navals à Chantenay (alors une commune indépendante), puis sur la prairie au Duc de l'île de Nantes. Jusqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la ville s'industrialise dans de nombreux domaines : l'agroalimentaire, la conserverie, le textile, les engrais et l'armement. L'industrie occupe une place importante dans le développement économique de la ville jusque dans les années 1960, pour ensuite diminuer progressivement. En 1987, l'activité des chantiers navals nantais est déplacée

à Saint-Nazaire, dans les Chantiers de l'Atlantique. Avec la désindustrialisation, Nantes va miser sur un développement économique tertiaire, culturel et touristique.

Si les activités portuaires et industrielles nantaises diminuent drastiquement, certains de leurs sites sont mis en valeur par leur réutilisation. Il s'agit en effet de formes architecturales singulières qui permettent de lire l'histoire de la métropole et de conserver un patrimoine spécifique à la ville. Ce renouvellement urbain correspond à l'évolution d'une ville sur elle-même. Des quartiers et secteurs sont retravaillés à la suite de leur mutation (voir disparition), afin de les adapter aux besoins des habitants, mais aussi au développement économique de la ville. Les espaces urbains à réhabiliter ont beaucoup de valeur, puisque depuis le début des années 2000, la densification urbaine est privilégiée et fait l'objet d'une planification urbaine par les pouvoirs publics. On cherche donc à implanter des activités variées de manière durable, dans des quartiers (anciennement) industriels pour en valoriser l'histoire et le foncier des villes. Comment une ville portuaire telle que Nantes peut se réapproprier son centre névralgique tombé en désuétude en répondant aux attentes et besoins actuels de ses habitants et visiteurs? Comment une ville portuaire se (re)saisit-elle de son port et du fleuve qui la borde? Quels sont les enjeux qui définissent le développement des espaces portuaires?



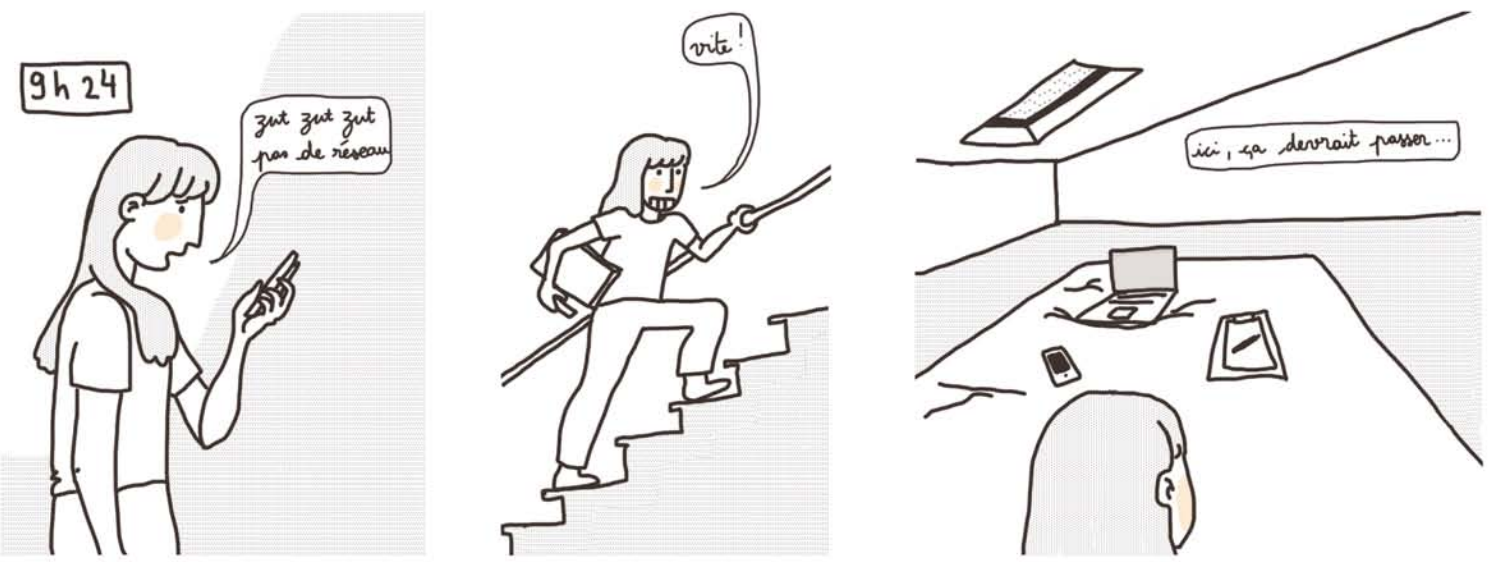
Pour étudier ce renouvellement urbain, mon choix s'est porté sur trois sites bien distincts :

- 1- l'île de Nantes, espace touristique emblématique de la ville depuis une vingtaine d'années,
  - 2- Bas-Chantenay, territoire en pleine mutation à proximité du centre-ville,
  - 3- la zone portuaire de Cheviré, à l'écart mais dont la position dans Nantes est stratégique puisqu'elle se trouve à la fin de la zone navigable de l'Estuaire de la Loire pour les paquebots.
- Ces trois sites correspondent à trois parties qui composent ce mémoire, afin de comprendre leurs particularités et donc leur évolution dans le temps.

Grâce à plusieurs entretiens réalisés auprès de spécialistes et/ou passionnés, j'ai découvert un territoire varié et en ai retracé l'évolution passée comme actuelle à l'aide d'un récit graphique, mêlant ainsi mon intérêt pour les paysages industriels et pour la bande-dessinée. Ce format a pour but de rendre la lecture du territoire et de ses enjeux accessible à un public novice, avec une touche ludique, sans pour autant en perdre l'ambition intellectuelle liée à ce travail universitaire.

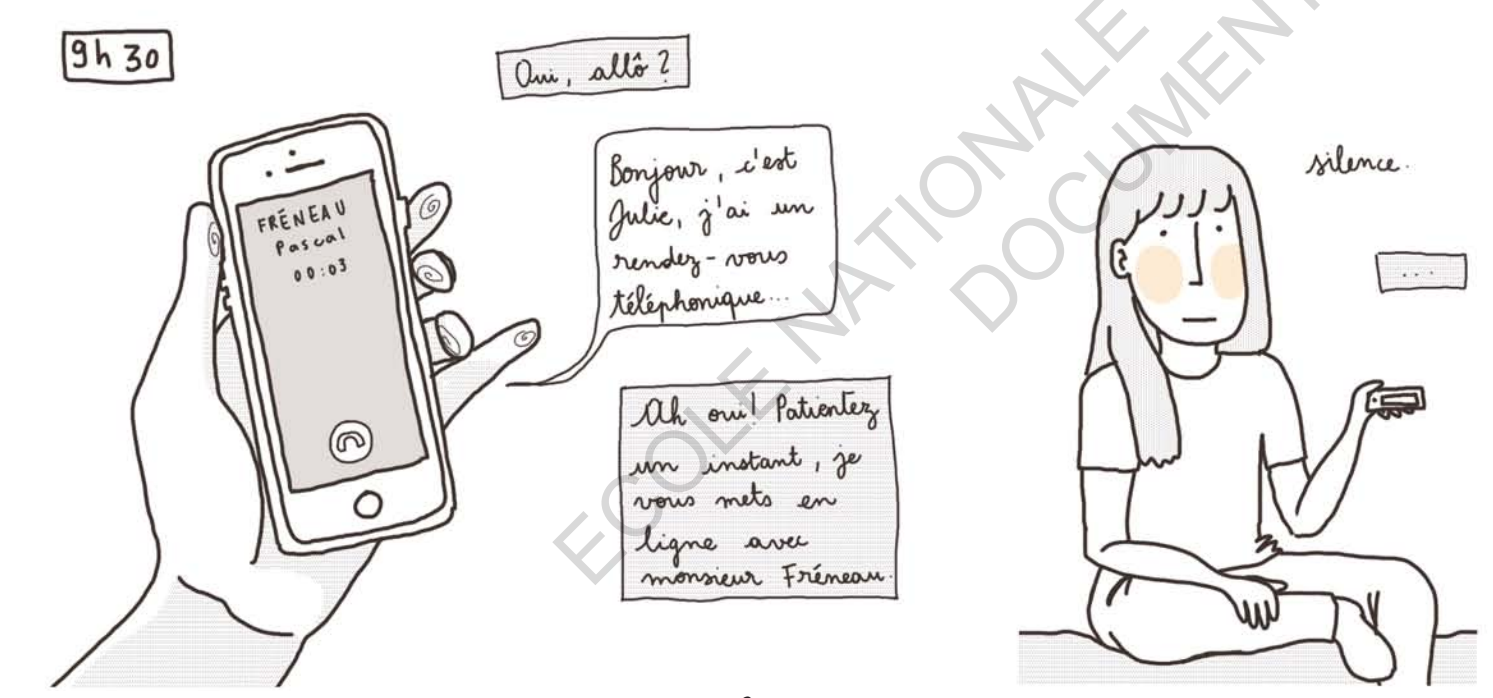
## 1. ILE DE NANTES





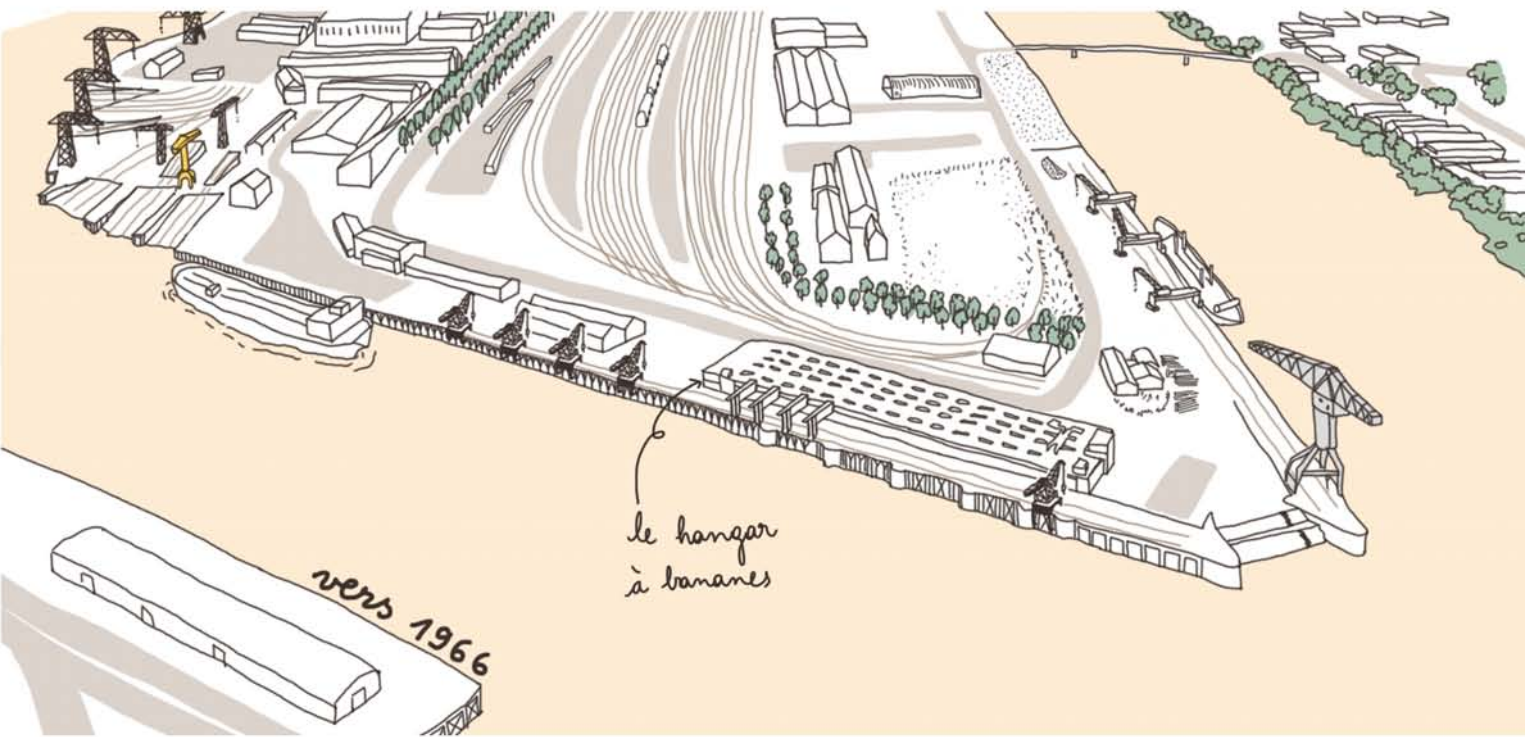
Le GPM est le quatrième plus grand port de France. C'est un établissement public, c'est-à-dire une personne morale de droit public. Il remplit une mission d'intérêt général avec des financements publics et est sous la tutelle du Ministère de l'éologie, du développement durable et de l'énergie.

Tout d'abord, il est important de rappeler les différents acteurs concernés par ce projet.



\* Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique



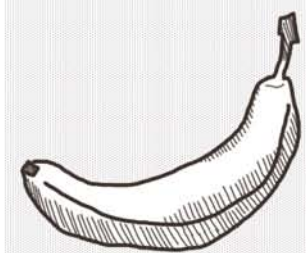


vers 1966

le hangar à bananes

De 1760 à 1987, on trouvait les chantiers navals Dubigeon sur la Prairie aux Ducs, c'est-à-dire la pointe Ouest de l'île de Nantes.

De nombreuses grues s'y trouvaient : sur la gauche, il s'agit de grues de construction navale. Sur la droite, ce sont des grues qui servent au déchargement des bateaux.



Le Hangar à bananes tient son nom de son usage : depuis 1929 et jusque 1970, on y stocke des bananes importées par voie maritime.



Quand j'ai repris le projet en 2005, vous étiez vraiment sur un vieux site portuaire, assez sordide



Vous aviez de la ferraille en vrac, des coils (c'est-à-dire des bobines de tôle)...



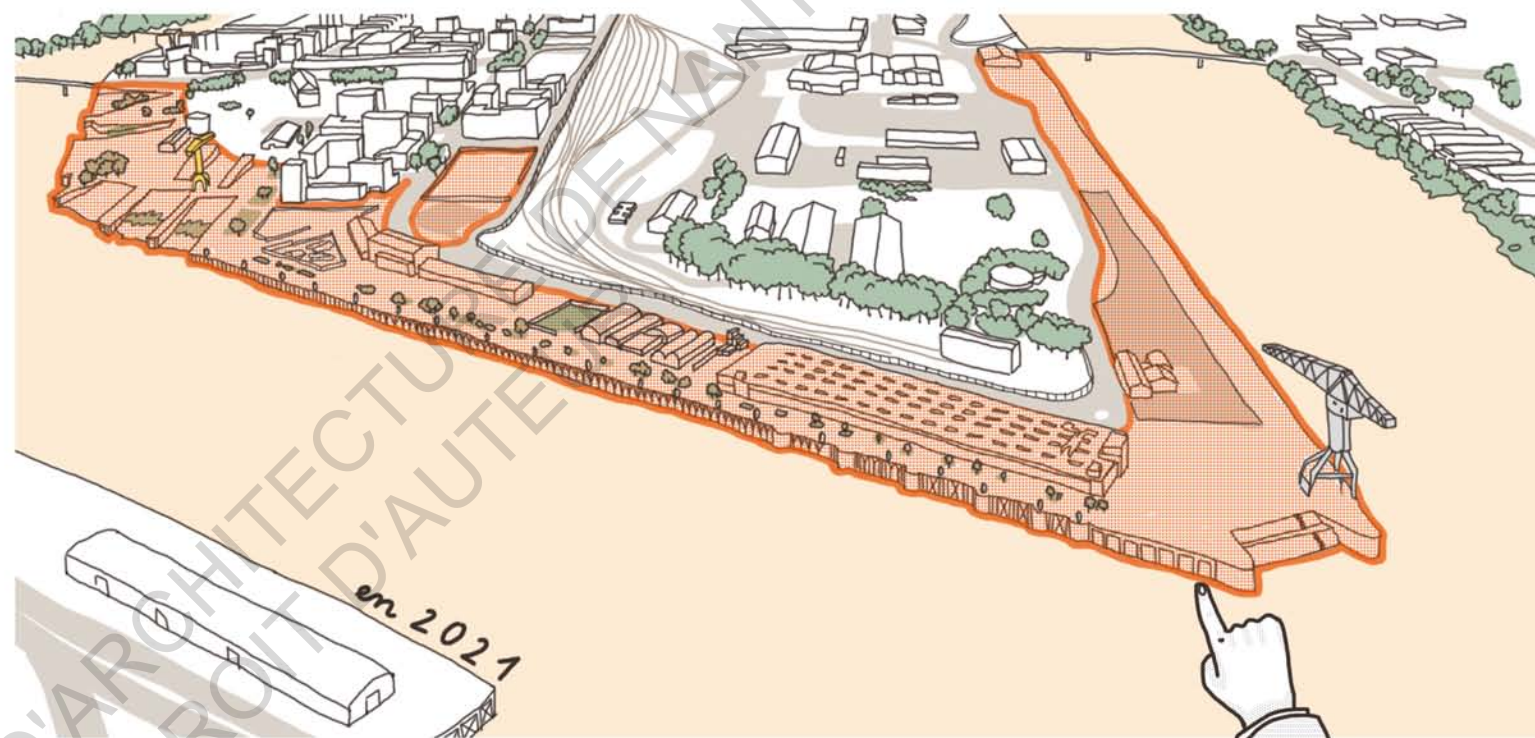
... des engrais qui étaient déposés à même le quai...



... des petites grues, plus ou moins obsolètes, n'étaient utilisées que temporairement...

... le hangar à bananes était à l'époque squatté et en partie dégradé.

Le Grand Port Maritime a 20 hectares, ce qui correspond à peu près à une bande de 150-200 mètres tout le long des quais, entre la grue Titan Jaune et le pont des 3 continents.



en 2021

On a vraiment un territoire d'exception sur l'île de Nantes. Et on peut avoir un raisonnement à 2 niveaux:

foncier appartenant au Grand Port Maritime

**1.** Le premier est très "matériel": le Grand Port Maritime est propriétaire de l'espace, ce qu'il entend valoriser. C'est donc un exercice logique des droits de propriété. Il est nécessaire que le GPM puisse exprimer ses idées quant à cette valorisation.

**2.** Le second raisonnement concerne les quais et leur importance dans une agglomération, quelle qu'elle soit dans le monde. Avoir des voies d'eau, c'est une chance extraordinaire. Il faut vraiment en profiter pour réduire la circulation routière.



Imaginer des solutions durables, c'est pour moi une forme de devoir social, pour que demain existe.







Qu'est-ce que le développement durable ?

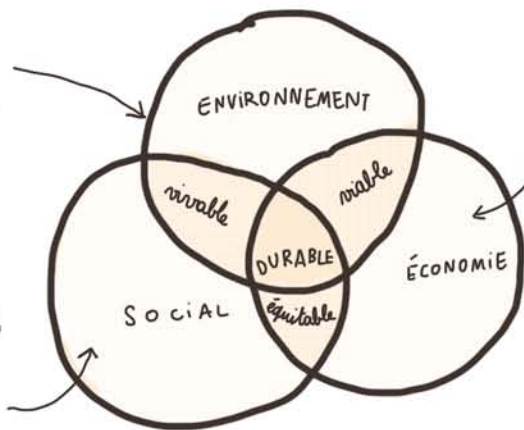
Il s'agit d'une notion, développée à partir des années 1970, et définie par la

Commission mondiale sur l'environnement et le développement comme : « un développement qui correspond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » (Rapport Brundtland, 1987).

On l'associe à un diagramme de Venn, qui expose les différents enjeux, dits les "trois piliers" du Développement Durable :

PRÉSERVER LA PLANÈTE ET SES DIFFÉRENTES RESSOURCES NATURELLES, LIMITER LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

PERMETTRE À L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ DE VIVRE ÉQUITABLEMENT, RÉDUIRE LES INÉGALITÉS ET DONNER ACCÈS AUX RESSOURCES ET SERVICES DE BASE À TOUS.



ASSURER UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SUFFISANT POUR GARANTIR LES EMPLOIS DU PLUS GRAND NOMBRE D'INDIVIDUS.

Afin de vivre dans une société mondiale plus juste et durable dans le temps, des objectifs furent adoptés par les pays membres de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Ces objectifs sont au nombre de dix-sept et doivent être atteints d'ici 2030. Ils sont regroupés dans cinq domaines :

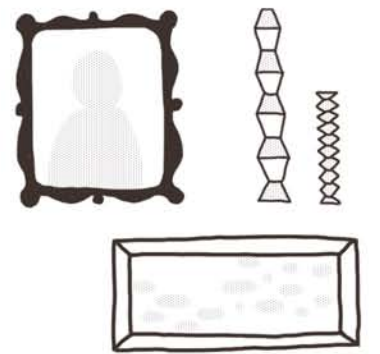
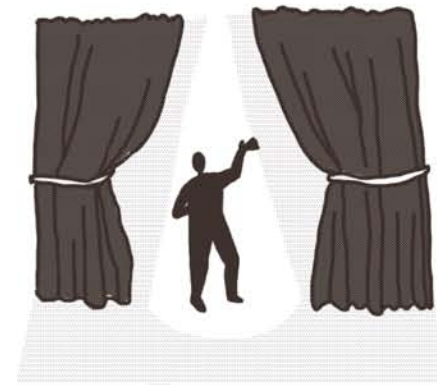
- ▷ peuple (donner accès à l'éducation, réduction des inégalités sociales et genrées)
- ▷ prospérité (avoir une économie durable et égalitaire)
- ▷ planète (préservier les écosystèmes terrestres et marins)
- ▷ paix (garantir la justice)
- ▷ partenariats (alimenter les formes de coopération internationale)

La régénération urbaine implique la préservation et réutilisation d'aménagements et édifices déjà existants. Ce principe permet donc de réduire les destructions et donc la consommation en matériaux de construction. Lorsque les collectivités territoriales et propriétaires (privés et publics) font le choix de la régénération, ils prennent une initiative s'inscrivant dans le développement durable.

Tout ce territoire et cet immobilier appartenant au Port, les décisions sont prises par celui-ci.

L'objectif de ce projet était de mettre de la vie urbaine sur le bout de l'île de Nantes, en y implantant des activités variées, notamment dans les locaux déjà présents (cales et hangars). Bien sûr, tout cela devait aboutir avec l'accord de la collectivité, c'est-à-dire Nantes Métropole, puisqu'elle joue un rôle important en urbanisme.

Quelques activités-typiques que l'on peut y trouver :



des bars et discothèques,

un théâtre,

et une galerie d'art (entre autres).

L'île de Nantes faisait l'objet, dès 2003, de ce que l'on appelle un "Plan-Guide", avec lequel on donne les grandes orientations d'aménagement du territoire.



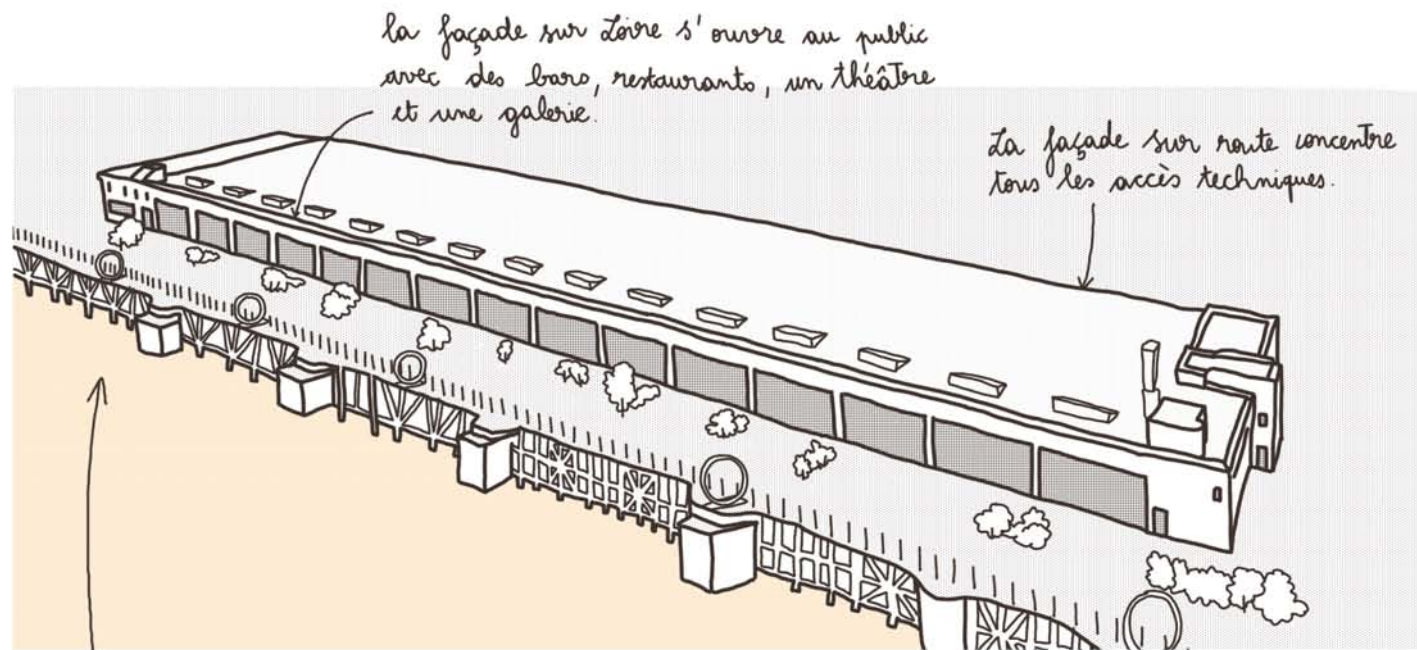
Le Plan-Guide d'Alexandre Chemetoff ↗

Un Plan-Guide est un schéma d'orientation qui se précise avec le temps et les projets. On peut poser des perspectives d'avenir, qui seront ajustées en fonction des projets retenus.

Une des grandes décisions prise en commun accord avec le GPM, Nantes Métropole et la SAMOA était de créer un pôle culturel et festif attractif à la pointe de l'île, pour ensuite en tirer une organisation spatiale.



Le focus a été mis sur le Hangar à bananes : des négociations furent lancées avec des promoteurs immobiliers pour imaginer le devenir du site. On voulait en faire un lieu de vie, autant festif que culturel.



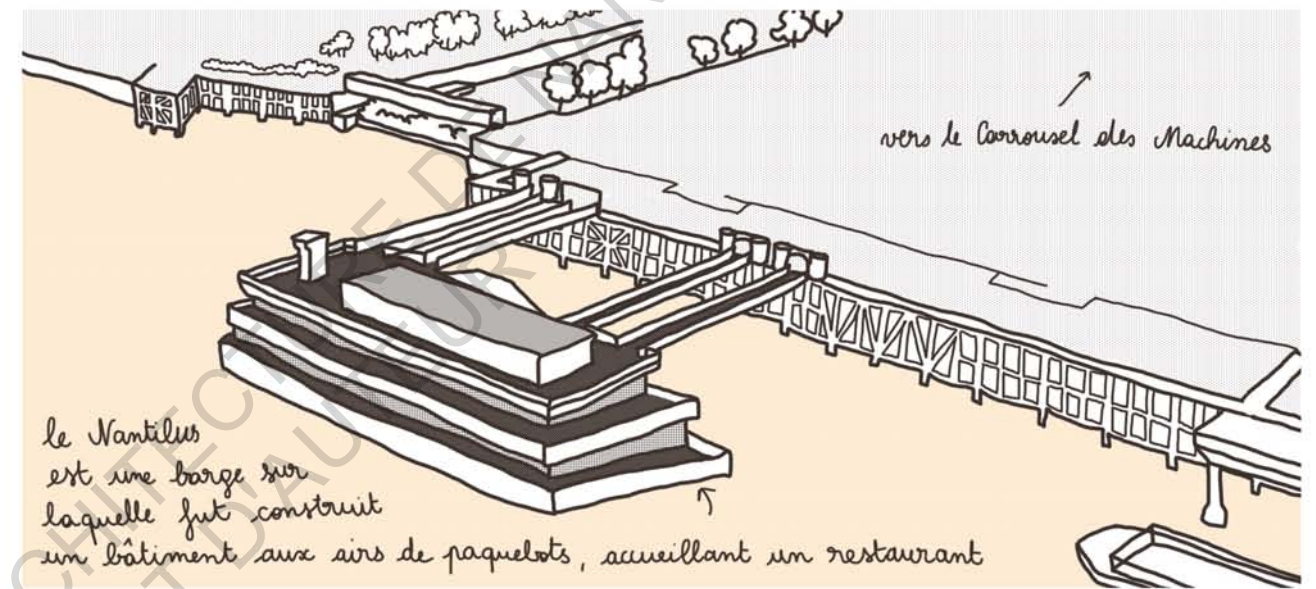
Pour tous ces usages, on a profité de l'émergence de la biennale créée par le Voyage à Nantes, dont la première édition "Estuaire" était en 2007. À cette occasion, Daniel Buren et Patrick Bouchain y ont installé leurs fameux anneaux.

La réhabilitation de ce patrimoine portuaire permet de recréer du lien avec le fleuve et avec son histoire économique et ouvrière. Les usages sont très différents, mais on y remet de l'animation.

Voilà, j'étais à la tête d'un projet de réhabilitation important, avec une douzaine d'experts en génie civil et en bâtiment. Je me suis occupé de la requalification du hangar à bananes, mais aussi de la création du Nantilus, de la requalification d'autres hangars et de la création de plusieurs parkings, notamment sur le Quai Wilson.

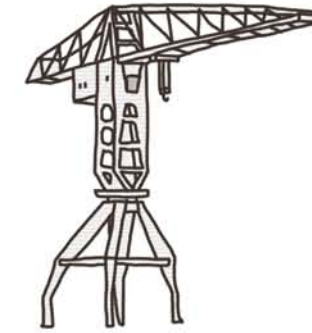
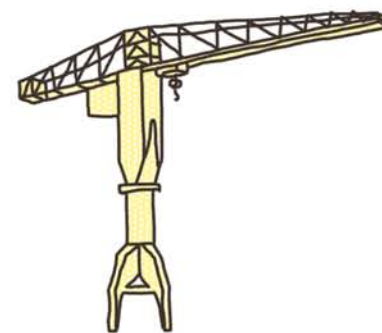


Pour le Nantilus, il s'agit d'une barge-restaurant. Une barge est un bateau à fond plat, naviguant sur des fleuves et rivières. Elles servent au transport de marchandises ou de matériaux de construction. Le Nantilus est implanté le long du quai des chantiers, en face de l'actuel Carousel des Mondes Marins des Machines de l'île.



Quand ce projet-là a été esquissé, il y a eu une opposition farouche, tant du point de vue politique qu'associatif, puisque la structure faisait obstacle au paysage naturel de la Loire. Mais après avoir travaillé de manière très concertée avec Nantes Métropole et la SAMOA, le projet a abouti. Nous nous sommes appuyés sur la notion de paysage industriel et portuaire.

Et d'ailleurs, en parlant de paysage industriel, vous êtes à l'origine de l'inscription aux Monuments Historiques des Grues ?

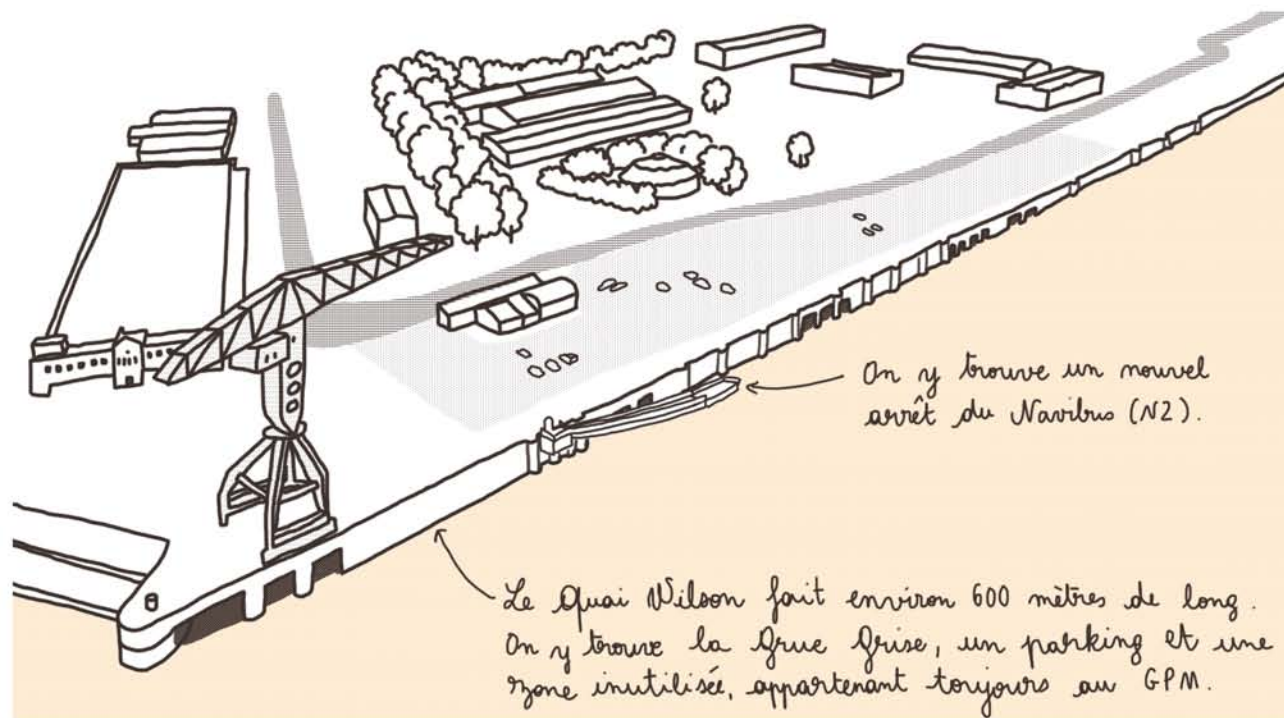


La Grue Jaune est une grue de construction navale, alors que la Grue Grise est une grue portuaire (de déchargement).

Non, c'est Nantes Métropole qui en est responsable. La Grue Grise appartenait au GPM, mais comme nous souhaitons, à l'époque, la démanteler à cause des risques de chutes de pièces métalliques, Nantes Métropole l'a rachetée pour 1€ symbolique et elle a été mise en sécurité.



Et enfin, le dernier gros projet était la création du parking du Quai Wilson, derrière la Grue Grise.



Un projet fut imaginé afin de verdier le quai et est la source d'une petite polémique.



Depuis, mes fonctions ont évolué et je n'ai pas participé aux travaux récents. Je pense notamment au dessin du parc de terre, imaginé par la SAMOA. Le projet-là, personne au sein du Grand Port Maritime n'avait été mis au courant, alors que ces idées étaient formulées sur des terrains nous appartenant.

C'est un manque flagrant de concertation, puisque, comme nous l'évoquons plus tôt, tous les espaces au bord de l'eau sont précieux. Le Quai Wilson est déjà très urbanisé, donc on ne peut pas, à mon sens, geler des espaces aussi importants, tel que c'est prévu là. Le Quai Wilson est précieux parce qu'il est en bon état et pourrait être utilisé pour de la logistique urbaine ou des barges fluviales. Parce que le mode routier ne peut pas rester dominant, si l'on veut faire évoluer notre modèle énergétique de façon durable. Il faut donc développer d'autres moyens de transports dans le futur proche.

Pour le coup, je trouve que la position qui consiste à verdier tout cet espace est d'autant plus incompréhensible.

D'accord, donc il s'agit de penser au développement durable et de défendre les intérêts du Grand Port Maritime ?

Oui, d'autant plus que lorsqu'il y a besoin, nous accordons des autorisations d'occupation des sols lorsque cela est demandé. C'est le cas pour la ligne Navibus N2 qui est en place depuis début 2020.



Ok. Eh bien je crois avoir posé toutes mes questions.

Très bien. Merci beaucoup pour cet échange, bon courage pour la suite de vos études.

Merci à vous! Bonne journée!

BiP!

Pfiou... Génial.



fin de l'entretien sur la pointe de l'Île de Nantes

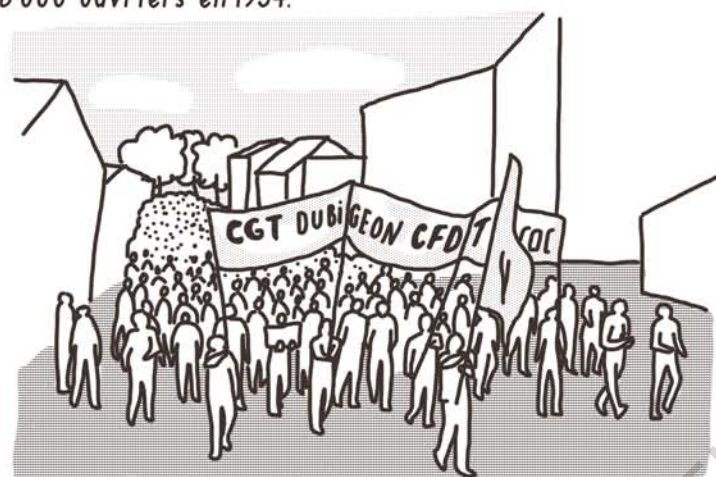


# RETOUR VERS L'ÎLE DE NANTES

Si je reprends toutes ces informations en commençant d'un point de vue historique, l'île de Nantes, ou plutôt la prairie au Duc, était un des deux pôles de l'industrie navale nantaise.



C'était un lieu d'effervescence puisque des milliers d'ouvriers y ont travaillé au XXème siècle, avec un maximum de 8 000 ouvriers en 1954.



La désindustrialisation de la deuxième moitié du XXème siècle va provoquer la fermeture de la majorité des industries nantaises, dont les chantiers navals Dubigeon en 1987, alors que 2 000 ouvriers y travaillent encore.



C'est un territoire au paysage très marqué, où la limite entre la Loire et la terre ferme est changeante, grâce aux marées de l'Océan Atlantique, qui se trouve à une quarantaine de kilomètres seulement.

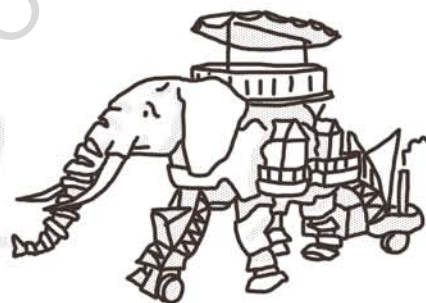
Par la suite, l'ensemble des infrastructures constituent une friche pendant une vingtaine d'années.



Le renouvellement urbain auquel vont réfléchir la mairie de Nantes ainsi que l'agence d'urbanisme SAMOA permet d'intégrer l'île de Nantes au centre-ville...

... ou plutôt de créer un quartier indépendant et attractif de par ses activités économiques, culturelles et d'enseignement supérieur.

Ce quartier de la création fourmille de vie grâce au tourisme généré par les célèbres Machines de l'île...



mais aussi grâce aux travailleurs du secteur tertiaire et aux habitants qui y ont trouvé leur place.

Nantes doit, je pense, une partie de sa renommée et de son attractivité récente à ce renouvellement urbain basé sur un mélange des activités...

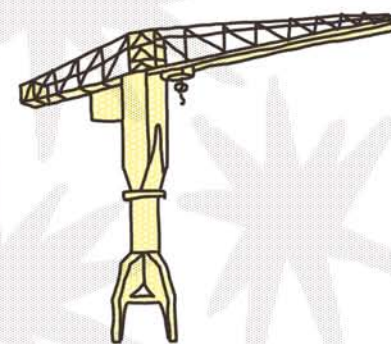


... dont une mise en avant de la culture, et un nouvel intérêt porté au fleuve qui la traverse.

La Loire occupe en effet une place importante de la vie politique et citoyenne de Nantes, et ce depuis 2015, grâce au débat citoyen Nantes, la Loire et nous. Le 15 décembre 2015, trente engagements furent adoptés et suivis par la Conférence Permanente Loire. Ils incarnent cet intérêt nouveau. Ces différents objectifs ont pour but de tourner le quotidien des nantais vers le fleuve, et d'en faire un outil tant logistique que touristique.

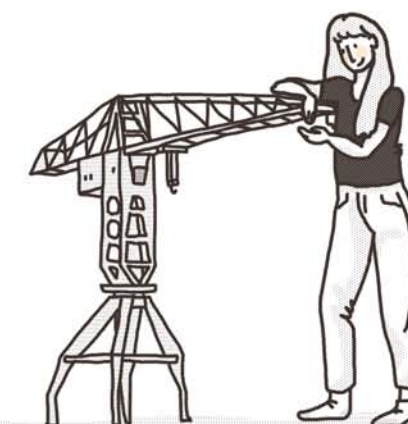
Le Plan Guide imaginé par Alexandre Chemetoff et la SAMOA à partir des années 2000 permet de renouer avec le fleuve, jusqu'alors perçu comme un obstacle traversant la ville. La pointe Ouest constitue un espace (presque) entièrement libre, piéton et ouvert sur la Loire. Elle est très célèbre pour ses grues inscrites aux Monuments Historiques (MH).

Le patrimoine industriel appartient à un passé relativement proche, auquel on porte un intérêt depuis environ quarante ans.



La désindustrialisation de la deuxième moitié du XXème siècle va pousser les activités industrielles à disparaître du territoire, laissant l'architecture et les objets industriels sans usage et associés à une perte de « dynamisme économique »\*.

Choisir un objet industriel pour en faire un objet patrimonial revient donc à en faire un objet politique. Il s'agit en effet d'un moyen d'honorer la mémoire d'un lieu et son usage premier. On fait le choix de montrer aux anciens usagers que leur lieu de travail n'est pas oublié, même s'il ne leur appartient plus.



\* Corinne Luxembourg, Patrimonialiser, revitaliser, habiter l'industrie en ville: une question politique et sociale vivante plus qu'une simple question de renouvellement urbain



En plus de cette architecture et de ces objets particuliers, les quartiers industriels sont en général caractérisés par un urbanisme fonctionnaliste. C'est un principe selon lequel le territoire urbain est organisé selon les fonctions et usages des différentes activités des Hommes...



... telles que travailler,...



... habiter,...



... et se divertir.

Ce fonctionnalisme, ainsi que l'identité des territoires et la population qui investissait les lieux sont remis en cause lorsque l'utilité première du lieu est perdue. Il y a deux possibilités qui s'offrent aux municipalités pour la requalification de ces espaces :

1- La première est de (presque) tout raser pour reconstruire (c'est la rénovation urbaine).

2- La seconde option est d'utiliser les bâtiments et aménagements existants mais d'en changer l'activité (il s'agit-là de la réhabilitation urbaine).

A Nantes, les anciens chantiers navals Dubigeon ont été réhabilités et ont aujourd'hui une fonction culturelle et artistique puisqu'ils accueillent la compagnie Royal Deluxe, une galerie d'art et de nombreux bars.



Grâce à ces nouveaux aménagements, le regard extérieur sur ce patrimoine est modifié, l'objet architectural devient un symbole de l'imaginaire industriel au service de la culture et du tourisme. La conservation du patrimoine, ainsi que sa réutilisation est un réel atout pour la ville : cela permet aux habitants actuels, et futurs, de comprendre le territoire dans lequel ils vivent. Le paysage industriel naval n'est pas très commun, permettant à Nantes de l'utiliser pour développer l'imaginaire collectif de la ville : nous sommes sur un territoire à l'histoire variée. Le patrimoine industriel est réinvesti et habité : il fait partie de l'identité nantaise.

Ce renouvellement urbain présente beaucoup de points positifs : une attractivité économique, touristique, culturelle, et une amélioration de la qualité de vie pour les habitants à proximité de la pointe de l'île de Nantes.



Pourtant, ce nouvel aménagement entraîne une gentrification du territoire.



La gentrification est un phénomène suivant une réhabilitation d'un quartier à tendance populaire : les habitations et les édifices anciens sont restaurés ou rénovés (détruits puis reconstruits), provoquant une augmentation des loyers. Les populations modestes disparaissent progressivement, et s'installent alors des personnes plus aisées. Ce quartier « à la mode » perd donc sa mixité sociale qu'on lui connaissait. De plus, une fragmentation apparaît sur le reste de l'île, dans Nantes et sa périphérie, dernier rempart où des populations moins aisées sont repoussées.



Au cours de mes études, j'ai pu habiter le quartier de la création au quotidien. Il s'agissait pour moi d'un lieu de vie, de travail ainsi que de loisirs. Tout cela est permis par la mixité des activités et des usages. J'ai bien conscience que j'ai pu « profiter » de cette gentrification, puisque celle-ci provoque l'arrivée de jeunes actifs et étudiants.

Il faut limiter cette systématique de gentrification dans les renouvellements urbains, puisque cela entretient les inégalités sociales et spatiales.



Mais comment faire ? Pour que la population déjà présente reste, faut-il la loger dans de nouveaux logements sociaux qu'on intègre au quartier ? Mais cela entretient-il la fracture sociale ? C'est là la limite de ce mémoire...





En ce qui concerne l'évolution à venir de la pointe Ouest de l'île, deux possibilités se dégagent :



La première est de réfléchir au développement du quartier et à la qualité de vie des habitants.



La deuxième option serait de conserver le quai tel quel, et de l'utiliser à des fins logistiques.

Ce territoire est, à mon sens très bien développé, l'espace urbain du quartier de la création privilège les circulations douces, mettant ainsi le piéton au premier plan. Le réaménagement des friches industrielles par Alexandre Chemetoff a permis l'implantation d'une végétation assez légère, mais tout de même présente. Or l'installation d'un parc sur le Quai Wilson aurait un impact fort sur la structure dudit quai même si celle-ci est faite pour soutenir de lourdes charges. Il s'agit d'un quai sur pieux : des pieux en béton armé soutiennent une plateforme en béton armé, ce que je ne pense pas être adapté à la création d'un parc arboré. Un parc est constitué de pelouses, mais aussi d'arbres qui apportent des espaces ombragés. Une telle végétation nécessiterait d'importants volumes de terre, pouvant à terme déstabiliser le quai.

Cela a été évoqué plus tôt dans la description de l'aménagement fait sur l'île de Nantes et les objectifs du Grand Port Maritime. Le développement durable prend en compte l'économie, ainsi que des questions sociales et écologiques. Il s'agit en effet de réfléchir à l'utilité du quai à l'échelle de la ville, voire même à l'échelle de la métropole. Si le GPM choisit de le conserver et de l'utiliser à des fins logistiques, cela permettrait de relier des territoires proches par voie fluviale. L'impact sur les flux routiers dans la ville et ses alentours (les communes de la métropole nantaise ainsi que le périphérique) serait très positif pour le désenclavement de circulation et la diminution de la pollution de l'air.

Je pense qu'il est plus intéressant de réfléchir au développement de cet espace à une échelle plus grande que celle d'un simple quartier. Installer un parc sur cet espace portuaire relèverait plus du greenwashing que du développement durable. Il faudrait plutôt chercher à préserver des écosystèmes naturels, comme les bords encore sauvages de la Loire.



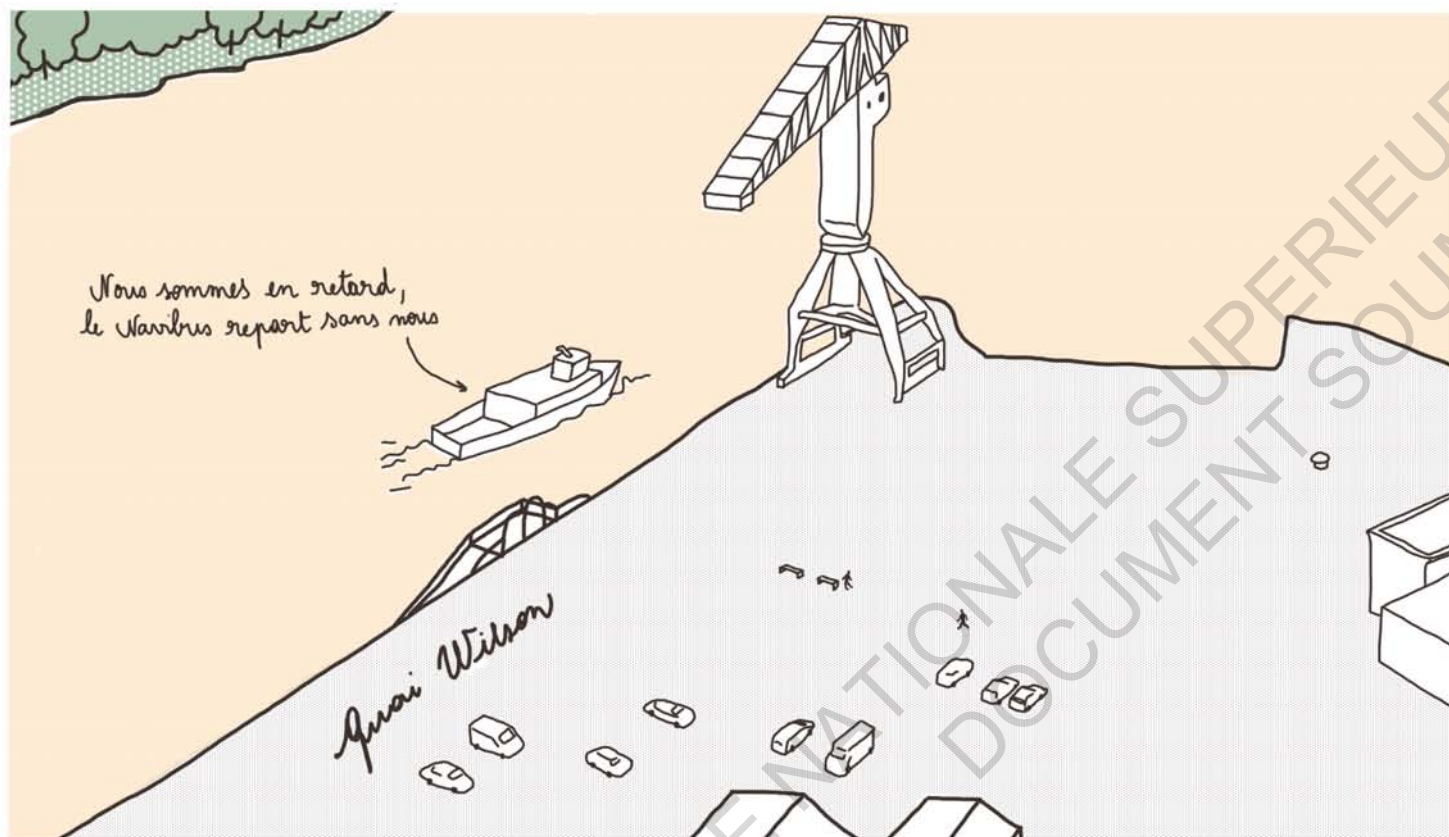


Lundi matin. J'ai passé la nuit chez des amis, pour être à 10h30 au lieu de rendez-vous pour l'entretien avec Remy David.



Monsieur Remy David,  
 Directeur de la mission Loire et de la mission Paysage et Patrimoine depuis 2016, au sein de Nantes Métropole.

Anciennement directeur de l'aménagement territorial de Nantes Métropole.

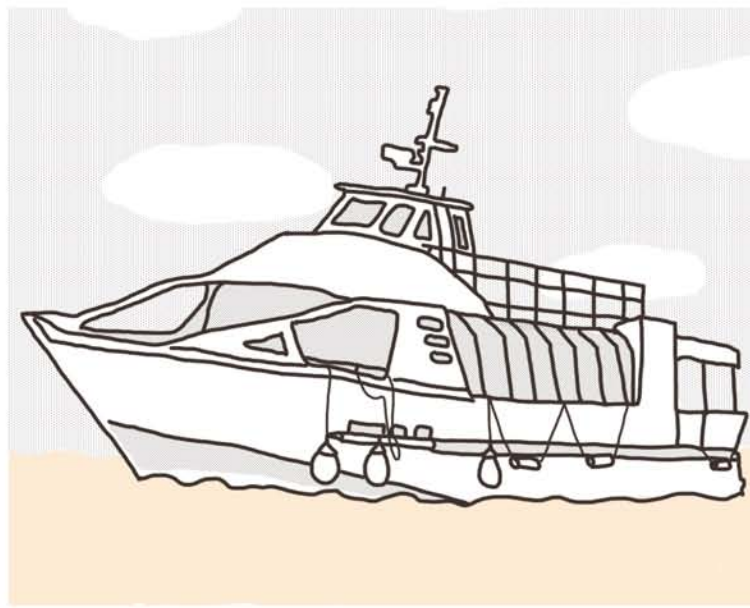


Oui, alors, il s'agit de missions lancées à la suite du débat citoyen Nantes, la Loire et nous. Le Plan Guide a réveillés l'intérêt public pour ce lieu et a permis de regrouper de nombreux élus et citoyens, qui amené la collectivité à prendre 30 engagements dans différents domaines (par exemple, l'écologie, l'économie ou l'urbanisme). Et de ces 30 engagements ont découlé environ 90 actions dont on suit le développement avec la Conférence Permanente Loire.

Je vous donne un exemple: le Navibus.  
 L'engagement n°24 était celui de développer, étudier et mettre en service de nouvelles navettes. Dans l'ordre des choses, il y a eu une phase d'étude confiée à la SEMITAN, c'est-à-dire l'exploitant du réseau de transports collectifs de Nantes. Cette étude concernait en premier lieu les coûts et les zones qui bénéficieraient le plus d'une navette fluviale.

Nous avons rendez-vous à l'aéroport du Navibus N2, Hangar à Bananes, pour nous rendre à Bas-Chantenay.



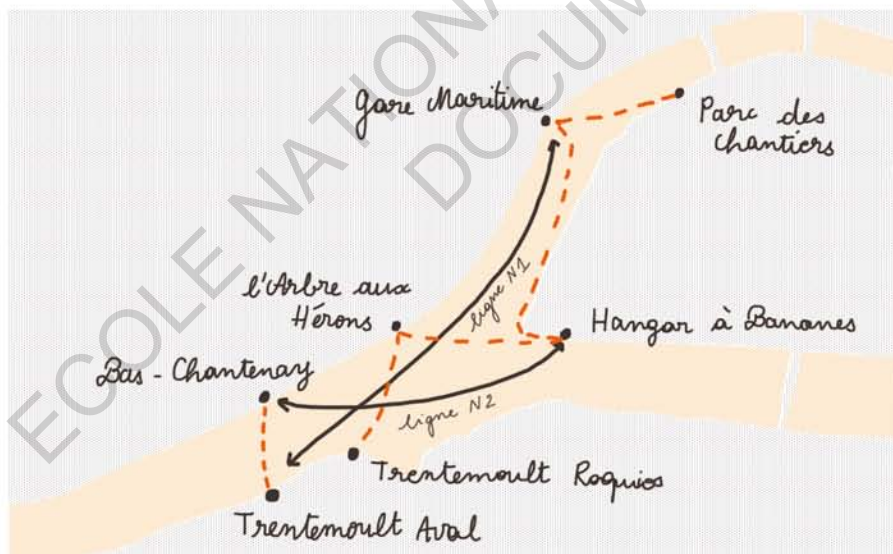


Cet objectif s'est décliné en 2 actions d'études: celle de la ligne N1, reliant Gare Maritime à Trentemoult, suivie de celle de la ligne N2 pour raccorder l'île de Nantes à Bas-Chantenay. Une fois que l'étude est terminée, toutes les préconisations et conclusions sont présentées à la Conférence Permanente Loire.

Les intervenants examinent l'étude puis émettent un avis, avec des recommandations sur la mise en place du projet. Enfin, Nantes Métropole prend une décision finale lors d'une délibération qui met les différents avis en perspective.

Là, en l'occurrence, la ligne N1 est en service depuis 2005 et la ligne N2 est beaucoup plus récente: elle a été inaugurée en février 2020. Il y a aussi un projet de création d'une troisième ligne de Navibus entre Bas-Chantenay et Trentemoult et même pourquoi pas d'une ligne de cabotage en été, à visée plus touristique, reliant différents lieux entre eux, comme l'Arbre aux Hérons.

Les liaisons fluviales actuelles de Nantes ↗  
Les liaisons fluviales futures ↘



Qu'est-ce que la Conférence Permanente Loire ?



En 2015, un débat citoyen fut mis en place par Nantes Métropole: "Nantes, la Loire et nous." Il s'agissait d'un colloque, durant lequel citoyens et élus se sont concertés, autour du potentiel du fleuve.

À l'issue du débat, les 30 engagements évoqués plus tôt furent adoptés par la métropole nantaise, regroupant environ 90 actions de mise en valeur du fleuve. Ils sont regroupés dans six thématiques:

- 1 - Loire, patrimoine économique à préserver
- 2 - Loire, support d'activités économiques
- 3 - Loire, plus franchissable
- 4 - Loire, source de plaisir
- 5 - Nouveaux paysages en bord de Loire
- 6 - Loire source de promenades

Entre 2016 et 2020, la Conférence Permanente Loire fut mise en place, dans le but de suivre la mise en œuvre des différentes actions. Cette démarche eut beaucoup de succès et est prolongée pour 2 ans supplémentaires depuis avril 2021.

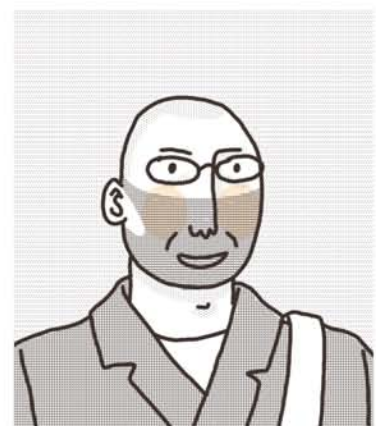
Ce suivi évaluatif était réalisé par un groupe de 19 personnes lors du premier mandat. Ce groupe en compte 24 pour le deuxième mandat. On y trouve des acteurs variés: des élus métropolitains, les gestionnaires du fleuve (Grand Port Maritime et Voies Navigables de France), des spécialistes, des associations et des citoyens. Pour rendre compte de l'avancement des engagements, une quinzaine de rapports furent rédigés et mis en ligne sur le site [dialogue.citoyen.metropole.nantes.fr](http://dialogue.citoyen.metropole.nantes.fr).



Voilà, donc mon rôle dans tout ça, c'est de travailler à la réinstallation de cette Conférence Permanente Loire. Au sein de celle-ci, je fais le lien entre les différentes missions pour qu'elles soient complémentaires.



Allez, c'est parti!



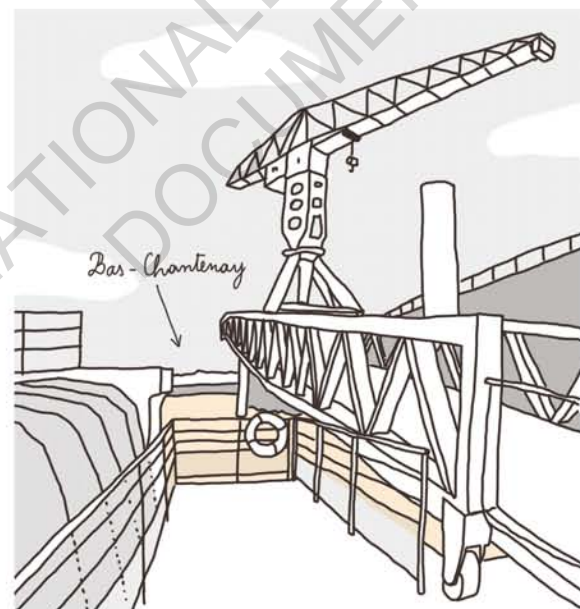
Pour résumer, j'apporte une expertise technique sur le développement des opérations que l'on retrouve autour de la Loire, comme à Bas-Chantenay.

D'accord, et vous faites le lien entre les différents acteurs concernés par le renouvellement urbain de Bas-Chantenay ?

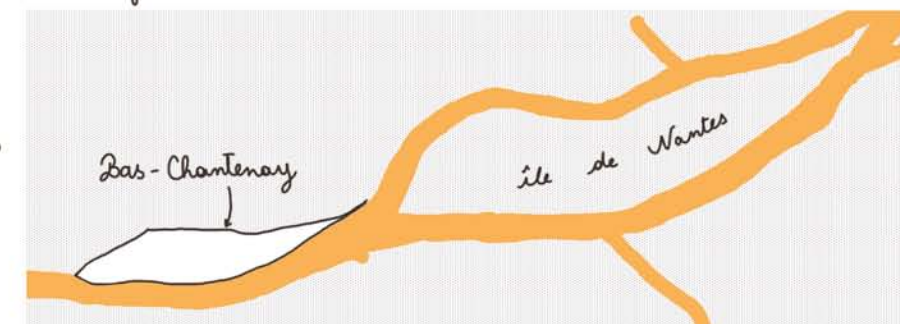


Oui, mais je ne suis pas le seul de Nantes Métropole. Je m'assure de la prise en compte de la Loire dans les nouveaux aménagements, je suis là pour trouver des alternatives en cas de problème.

Ah! Le Navibus est là!

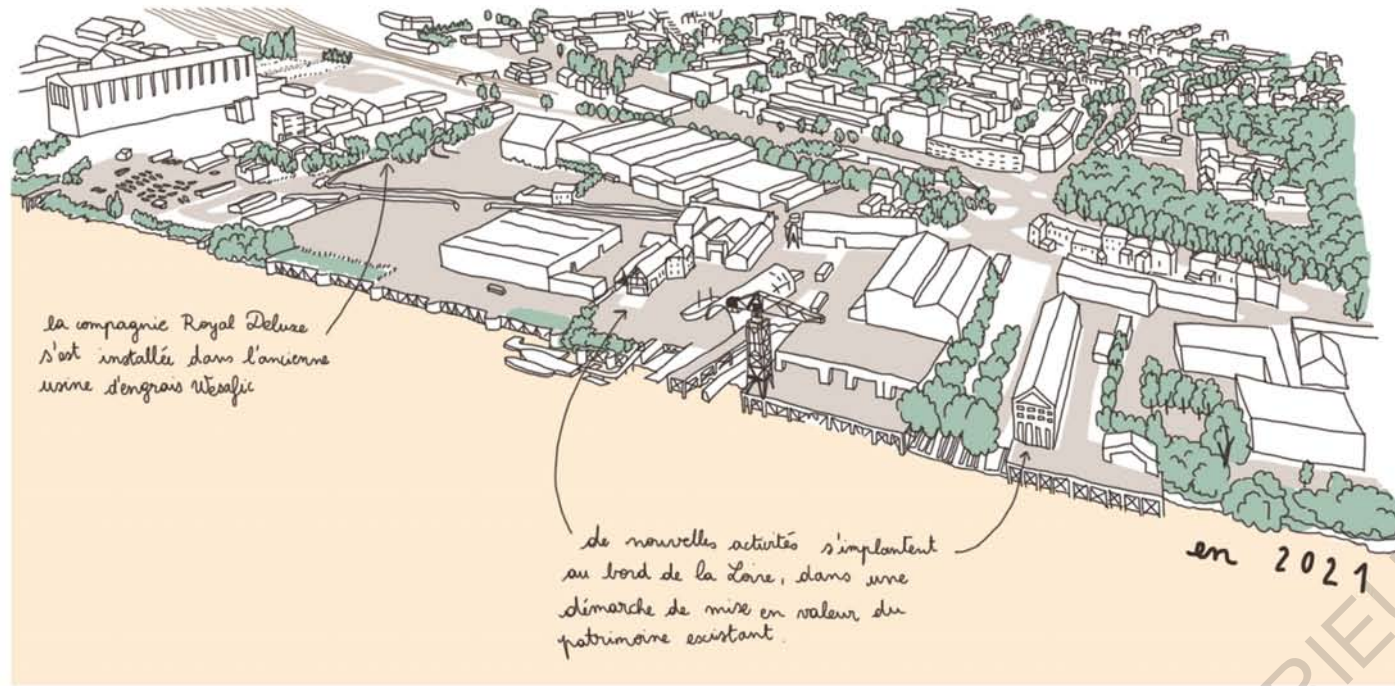


On se dirige vers Bas-Chantenay, un quartier historiquement industriel. Autour de 1850, l'installation du chemin de fer vient marquer le paysage nantais, dont Bas-Chantenay. Avant cela, il s'agissait d'une plaine alluviale (c'est-à-dire une plaine inondable, à proximité d'un cours d'eau), qui a été remblayée afin d'y construire des rails. De nombreuses industries s'y sont installées, puisque le train facilitait les approvisionnements en matières premières (en charbon notamment). On y trouvait des chantiers navals Dubigeon, des conserveries, des brasseries, la sucrerie Say, des savonneries, des industries chimiques,...





Tout ce patrimoine industriel a beaucoup évolué dans le temps, certains bâtiments ont disparu, d'autres ont accueilli des activités variées. Par exemple, l'ancienne Rizerie Lèvesque a été construite vers 1860, entre la voie ferrée et le fleuve. En 1939, l'usine change d'activité et se tourne vers la fabrication d'engrais. En 2002, le site est racheté par la ville de Nantes qui, après avoir lancé des travaux de réhabilitation, le met à disposition de la troupe Royal Deluxe.



De même, le bâtiment Leroux et Lotry qu'on a aujourd'hui à Bas-Chantenay, se trouvait d'abord sur l'île de Nantes. Il a été déplacé à la fermeture du chantier naval de la Prairie au Duc et s'est retrouvé par ici.



Le site de Bas-Chantenay est identifié comme un site patrimonial majeur par la direction du patrimoine et de l'archéologie de Nantes.

Il y a donc un enjeu important de préservation de ce patrimoine industriel. On a des initiatives publiques, comme l'ancienne rizerie et la Grue Noire, préservées par la ville de Nantes, mais aussi des initiatives privées. C'est le cas de la reconversion de la salle à tracer en studio d'architecture. C'est un des monuments de l'industrie navale de Nantes.



La salle à tracer est un bâtiment datant du XIX<sup>e</sup> siècle, dans lequel étaient dessinées les pièces servant à la construction des bateaux, à même le plancher.

Et là, le propriétaire de l'édifice a vraiment joué le jeu avec AIA Architecture dans sa valorisation.

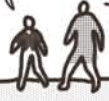
Il aurait été plus simple de tout détruire pour reconstruire, mais ils ont fait le choix de protéger les planchers, de tout renforcer pour y installer l'agence d'architecture en charge des travaux (AIA).

Ça en fait un des projets les plus emblématiques du renouvellement urbain du quartier, entre conservation du patrimoine et nouvelles activités économiques.



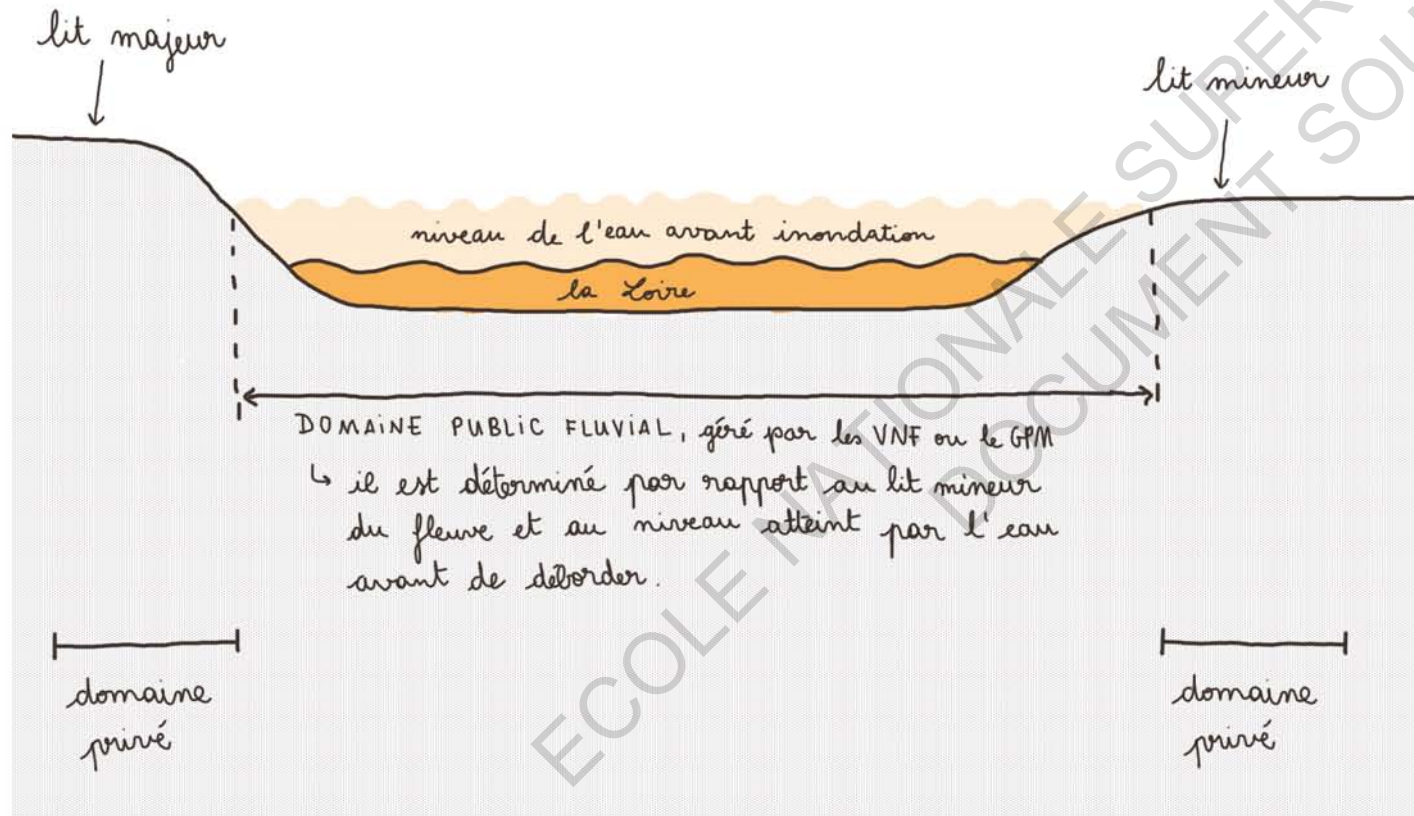
D'accord, si je comprends bien le territoire de Bas-Chantenay appartient à des groupes publics comme à des groupes privés ?

Oui, alors, c'est très variable. Les terrains appartiennent à des personnes ou des entreprises qui peuvent être publiques comme privées, en effet.



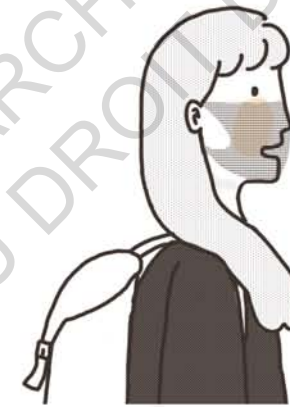
Comme on se situe en bord de Loire, il y a toujours une zone qui appartient aux gestionnaires du fleuve, c'est-à-dire soit le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire, soit les Voies Navigables de France.

Schématiquement, ça ressemble à ça :



Le Grand Port Maritime peut en même temps être propriétaire de terrains, mais il s'agit à ce moment-là de propriétés privées traditionnelles, si je puis dire.

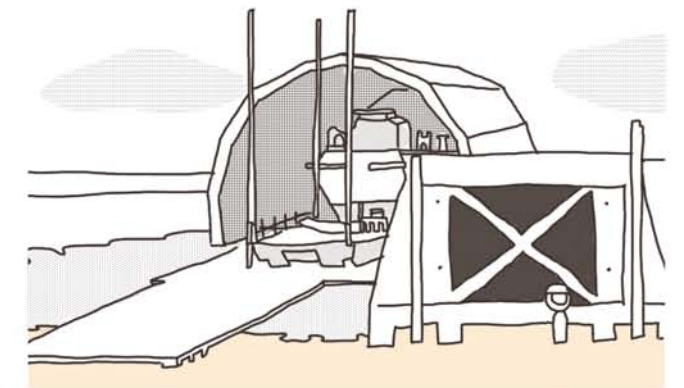
La situation à Bas-Chantenay est plus complexe que sur l'île de Nantes. Là-bas, le Quai des Antilles et le Quai Wilson n'appartiennent qu'à un seul propriétaire, le Grand Port Maritime. Ici, on est face à une mosaïque d'acteurs, ce qui rend le travail d'autant plus intéressant d'un point de vue tant urbain qu'économique.



Si je continue la comparaison, sur l'île de Nantes, le réaménagement urbain misait principalement sur le tourisme. À Bas-Chantenay par contre, il s'agit plutôt de développer des activités économiques et industrielles ?



plusieurs entreprises de logistique routière se trouvent à Bas-Chantenay



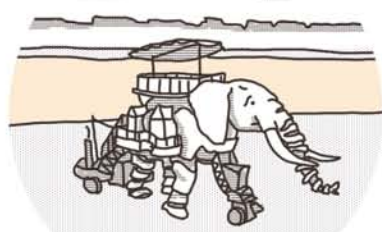
chantier naval de l'Esclain ↑

Alors, l'idée c'est en effet de mixer les activités. On souhaite conserver et renforcer le côté activités économiques et industrielles avec par exemple le chantier de l'Esclain, mais ce n'est pas que ça. On vit dans une époque de transition, c'est à nous d'imaginer quelles orientations la ville peut prendre, quartier par quartier.



Il y a également des réflexions en cours avec le Grand Port Maritime et les Voies Navigables de France, concernant l'usage du fleuve pour des fonctions de logistique. Puisque de nombreux quais sont encore présents dans la ville et en bon état, il serait possible de les utiliser pour de la logistique urbaine ou de la logistique de chantier par exemple.

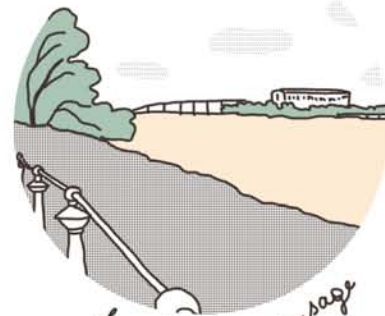
Cela permettrait de désengorger les flux routiers dans la ville et de dépasser le rôle de "paysage" que la Loire peut avoir aujourd'hui.



la Loire - tourisme



la Loire - logistique



la Loire - paysage



Et bien sûr, il y a aussi une dimension touristique associée à Bas-Chantenay. Elle s'est principalement développée avec le Jardin Extraordinaire construit en 2016 et 2019, à côté duquel sera construit l'Arbre aux Hérons.

Plusieurs projets vont suivre pour développer l'aspect culturel du quartier, je pense notamment au bâtiment CAP44 qui devrait abriter le musée Jules Verne. On a, ici encore, une initiative patrimoniale, puisque le bâtiment, dont l'apparence évoque un édifice tertiaire des années 70', a en fait une structure Hennebique en béton armé, assez rare.



Pour illustrer la mixité des usages et des activités, on peut regarder la microbrasserie Little Atlantic Brewery. Au fond, qu'est-ce que c'est ?



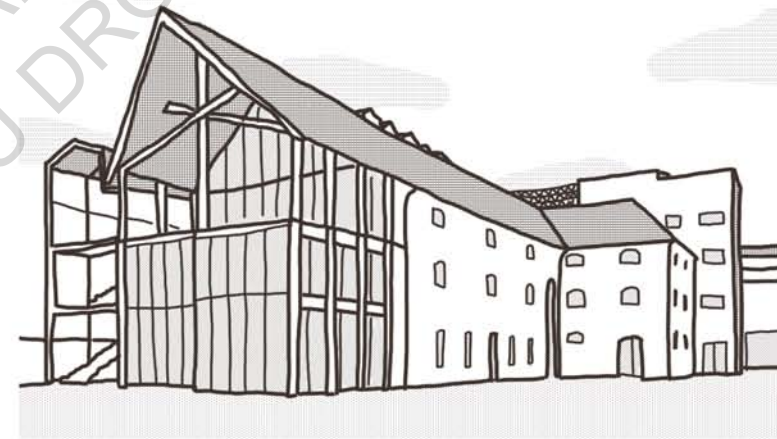
un lieu de production de bière



un lieu de distribution,



un lieu festif.



Avec le Navibus à proximité, c'est un lieu qui va générer du tourisme. C'est un facteur économique important dans la richesse créée sur un territoire, mais aussi sur la qualité de vie des habitants.

Par contre, on va trouver très peu de projets de création de logements au bord du fleuve, parce que tous les domaines ne peuvent pas être complémentaires. Il y aurait en effet des conflits d'usages avec des problèmes de nuisances sonores par exemple (ce fut le cas à Roche-Maurice, à cause de chargement de paquebots en pleine nuit).

L'attractivité nantaise des 20 dernières années est liée à ce mixte-là des opportunités économiques et d'un rayonnement culturel.



Voilà, donc ce qu'il faut retenir pour Bas-Chantenay, c'est que Nantes Métropole Aménagement, l'aménageur en charge de penser l'évolution du quartier à la demande de Nantes Métropole, prend en compte l'histoire et les caractéristiques géographiques du lieu pour imaginer son futur.



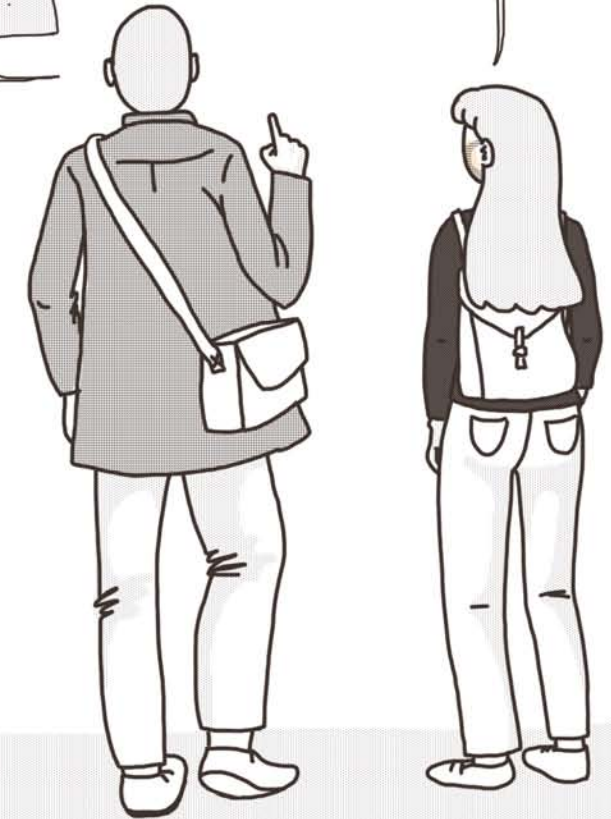
La partie que nous avons aperçue ne représente qu'un extrait du projet urbain, qui lui s'étend de Roche-Maurice à la Carrière Miséry. La grande caractéristique de Bas-Chantenay, c'est un renouvellement comme site industriel, économique et récréatif au bord du centre-ville.

Un dialogue est conservé avec les habitants et les acteurs de Nantes, grâce à des concertations régulières. Mais ce fonctionnement n'est pas unique, la même chose avait été réalisée pour l'aménagement des bords de Loire avec le projet de la petite Hollande, le quai de la Fosse et le Canal St Félix.

Vous retournez sur l'île ?

On fait le retour ensemble alors !

Oui, je mange à l'ENSA.



Tiens, on dirait qu'on est les seuls à bord du Navibus.

Ah, mais c'est qu'on met les moyens pour nos étudiants avec Nantes Métropole !



fin de l'entretien sur Bas-Chantenay.

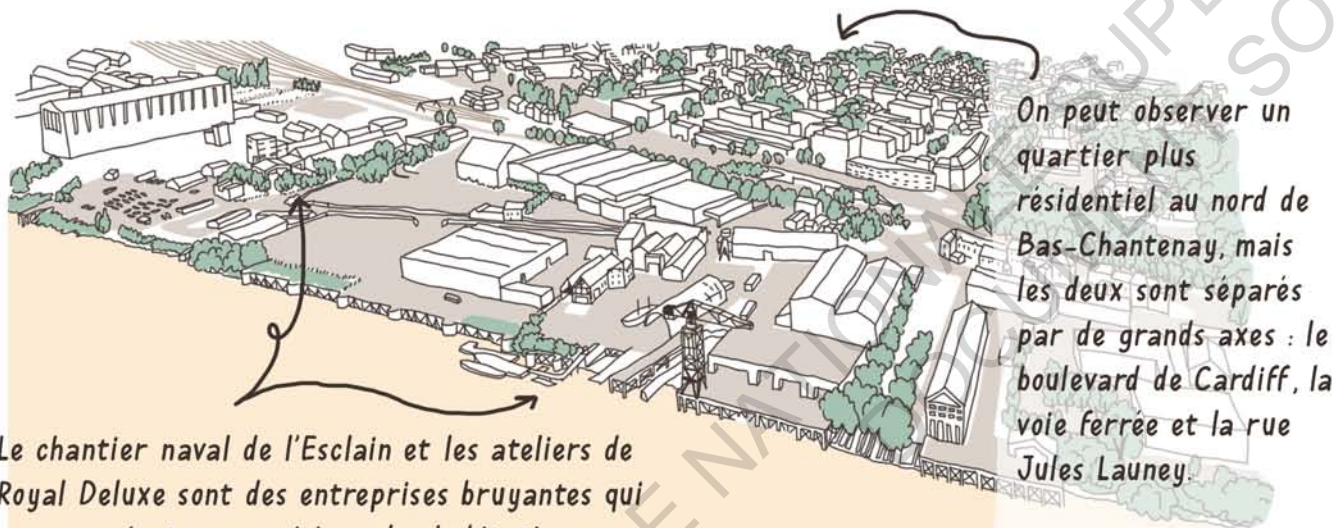
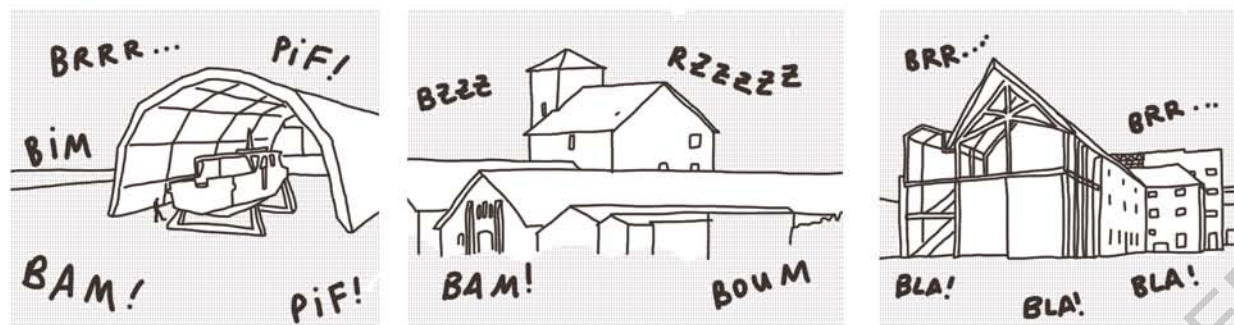


# RETOUR VERS BAS-CHANTENAY



Le site de Bas-Chantenay présente des caractéristiques similaires à l'île de Nantes. Il s'agit en effet d'anciens chantiers navals, auxquels s'ajoutaient de nombreuses industries dont il reste quelques traces. L'initiative mise en place par Nantes Métropole est donc similaire à celle du quartier de la création : la préservation du patrimoine restant. Cette résolution est, là encore, prise par des entreprises privées et publiques. Ce patrimoine entretient la mémoire industrielle et architecturale de Nantes et permet de profiter de constructions existantes pour y installer de nouvelles activités.

Des activités industrielles, logistiques, artisanales et artistiques se côtoient et viennent renouveler le dynamisme que ce quartier a déjà pu connaître. Cette mixité d'usages est intéressante mais reste limitée : il s'agit d'un site encore aujourd'hui industriel, produisant donc des nuisances sonores et olfactives.



On peut observer un quartier plus résidentiel au nord de Bas-Chantenay, mais les deux sont séparés par de grands axes : le boulevard de Cardiff, la voie ferrée et la rue Jules Launey.

Le chantier naval de l'Esclain et les ateliers de Royal Deluxe sont des entreprises bruyantes qui ne pourraient pas avoisiner des habitations.

Je ne pense pas que la zone plus au sud puisse accueillir des espaces résidentiels aux vues des activités économiques



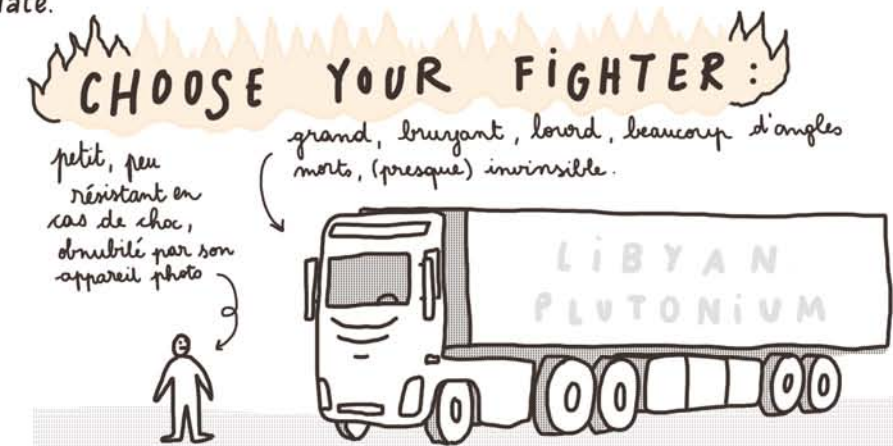
C'est là que le renouvellement urbain diverge de celui de l'île. Autant du côté de la création de logements que du tourisme. En effet, la mise en tourisme de Bas-Chantenay rejoint celle de l'île de Nantes mais ne pourra pas, à mon sens, être de la même ampleur. Il s'agit d'une Zone d'Activités Economiques (ZAE) générant des emplois industriels et logistiques, qui pourraient disparaître si le tourisme devenait trop important.

Qu'est-ce qu'une Z.A.E. ?

Il s'agit d'un espace sur lequel des activités économiques sont regroupées, sur un périmètre correspondant à une opération d'aménagement réalisée par un maître d'ouvrage public ou par des investisseurs privés. Ceux-ci vont céder ou louer des terrains et des bâtiments à des entreprises (définition de Cerema, 2014). Plusieurs auteurs parlent des ZAE comme un « objet urbanistique invisible », dont le développement n'est imaginé qu'à travers un aspect financier et par les entreprises privées qui s'y installent.\* Ces ZAE se situent en général en périphérie des villes et n'appartiennent donc pas à l'espace urbain.

Elles sont souvent uniquement perçues comme un objet économique, mais pas pour leurs caractéristiques urbaines. Si en général, l'architecture et l'urbanisme y est assez peu intéressante, à Bas-Chantenay, c'est le contraire. Le patrimoine industriel du XIXème y est réinvesti et abrite de nouvelles activités tertiaires comme artisanales. On y trouve quelques hangars plus « typiques » des ZAE, mais ça n'a pas pris le dessus.

Cette ZAE a besoin de flux routiers pour mener à bien ses activités économiques, alors que le tourisme urbain de Nantes repose sur des flux piétons. Les deux peuvent difficilement cohabiter dans l'espace urbain de Bas-Chantenay et je pense que cela pourrait plus desservir ce quartier que l'améliorer. Si l'on souhaite faire venir des piétons sur ce site, il faut pouvoir en assurer la sécurité, sans pour autant ralentir les activités économiques du lieu. On risquerait donc de perdre les activités industrielles et logistiques qui sont pourtant un atout pour la ville de Nantes et son centre-ville à proximité immédiate.



Un tourisme ponctuel, accessible par la Loire grâce à la ligne de cabotage imaginée peut être une solution qui ne mettrait pas trop en danger ni les touristes, ni la Zone d'Activités Economiques.



La partie Est de Bas-Chantenay fait l'objet d'une réhabilitation urbaine plus touristique que la ZAE, avec la transformation de lieux industriels.



Le Jardin Extraordinaire, dessiné par l'agence de paysage et d'environnement Phytolab, connaît déjà un grand succès et génère l'intérêt des visiteurs de Nantes. Le parc a même reçu le Grand Prix des Victoires du Paysage en mai 2021.

Le tourisme (à petite dose) amènerait plus de vie dans le lieu, mais peut-on parler de visibilité autour des usages actuels ?

Le fait que cette Zone d'Activités Economique se situe dans la ville de Nantes et non pas dans sa périphérie est déjà une mise en lumière importante en comparaison à une ZAE plus typique, comme celle dans la continuité de Bas-Chantenay, à Saint-Herblain.

La mise en tourisme n'est pas une solution médicament à appliquer à tout, puisqu'elle finirait par apporter plus de problèmes que de solutions.

## DES PROBLÈMES DE QUALIFICATION URBAINE ? UN TERRITOIRE INDUSTRIEL DÉLAISSÉ ?

A l'heure où les villes cherchent à se densifier afin d'éviter un étalement urbain excessif, il est, à mon sens, important de faire de même pour les ZAE. En effet, la périurbanisation ne s'applique pas qu'aux quartiers résidentiels.

A Bas-Chantenay, la Zone d'Activités Economiques possède un emplacement stratégique idéal: aux portes du centre-ville, entre la Loire, la voie ferrée et un axe routier important. La zone est difficilement habitable, mais y conserver les activités existantes permet d'avoir un petit bassin d'emplois dans la ville de Nantes.



le touristique, c'est pas automatique !



ATTENTION AUX EFFETS INDESIRABLES :  
GENTRIFICATION, PERTES D'EMPLOIS ET  
D'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE



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

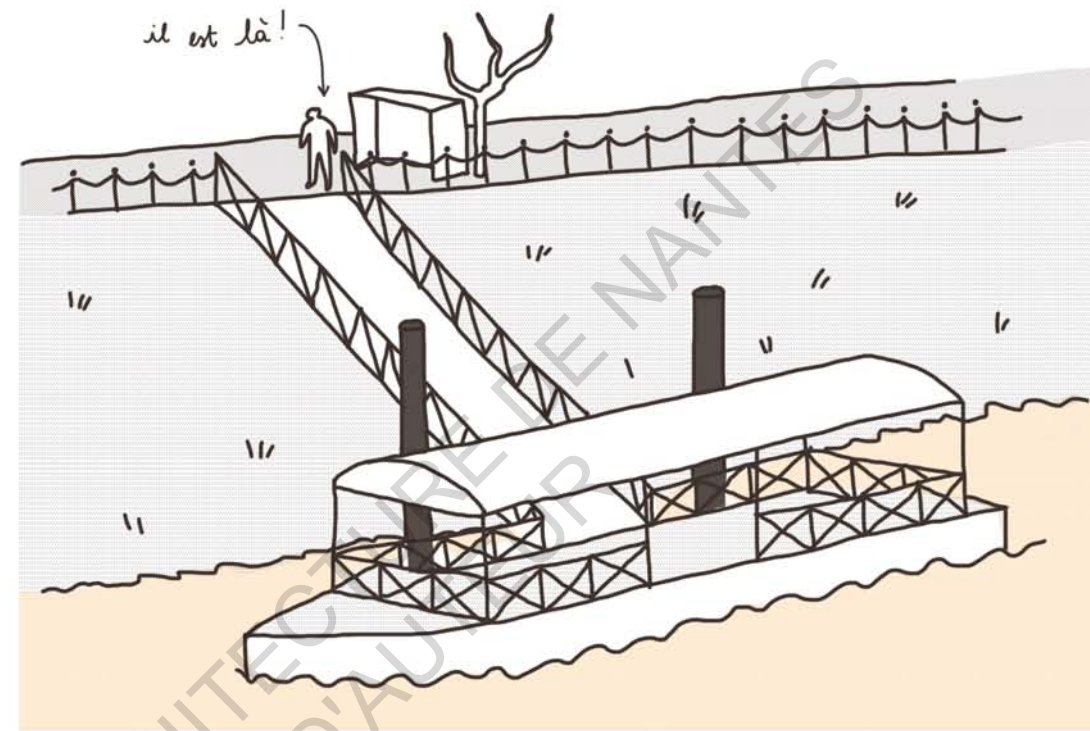
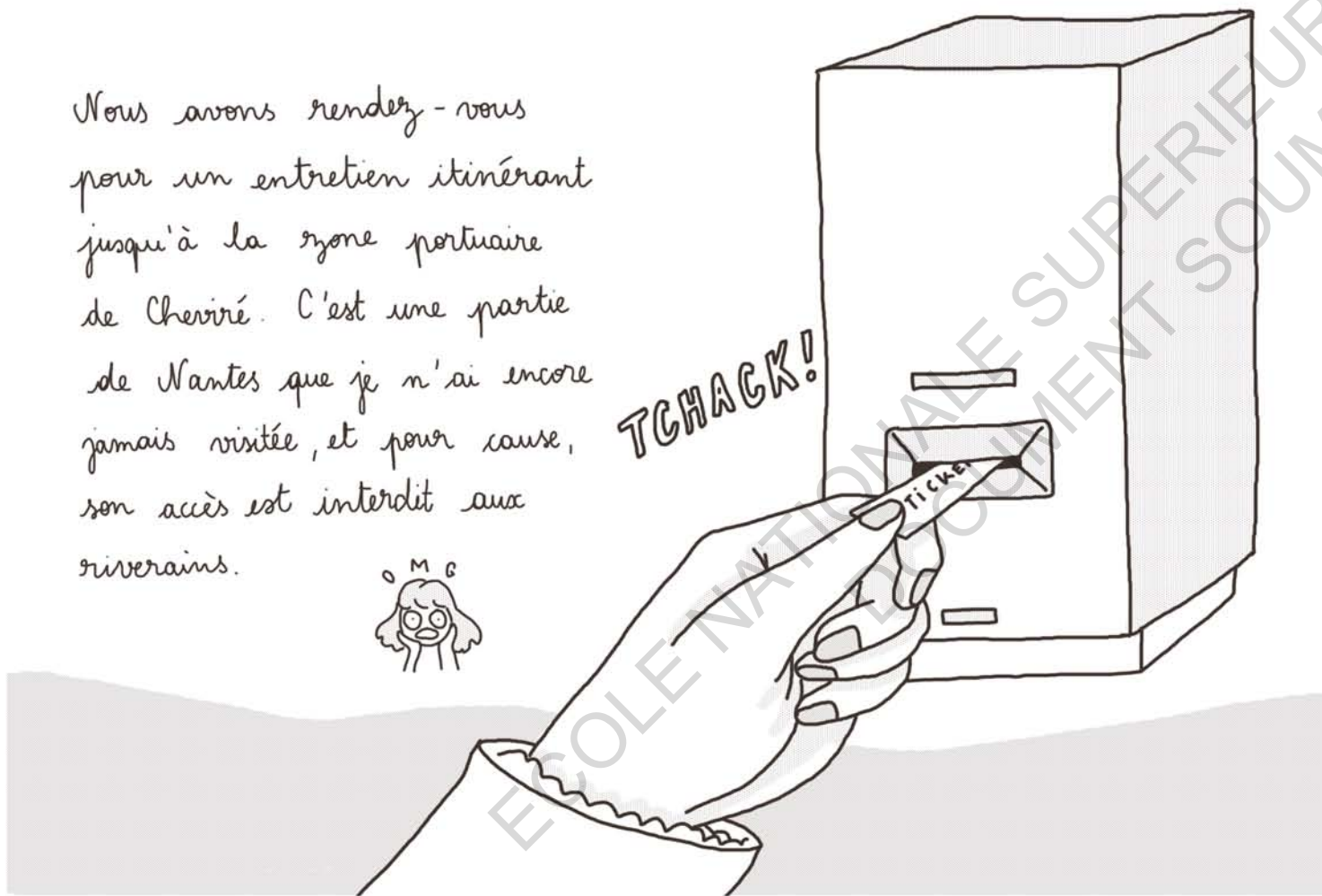
3. CHEVIRÉ





Après avoir mangé avec deux amis, je me rends à Trentemoult pour rencontrer Éric Perraud.

Nous avons rendez-vous pour un entretien itinérant jusqu'à la zone portuaire de Cherigné. C'est une partie de Nantes que je n'ai encore jamais visitée, et pour cause, son accès est interdit aux riverains.



Il m'attend au niveau de l'arrêt Trentemoult Roquios, d'où nous commencerons notre balade.

Éric Perraud  
Photographe et habitant de Trentemoult (Rezé).  
Membre du comité citoyen de la Conférence Permanente Loire.



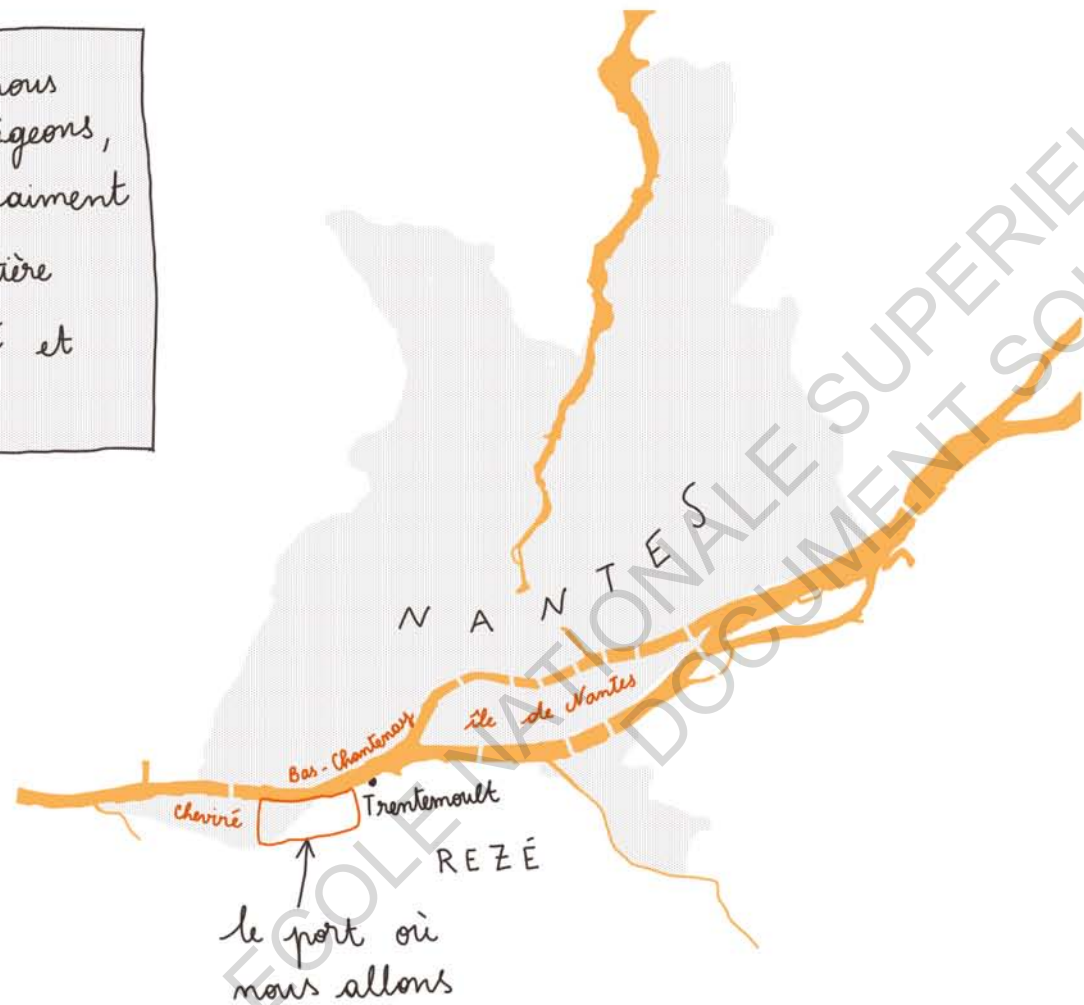




Là, on se situe à Trentemoult, c'est un quartier de Rezé, elle-même appartenant à Nantes Métropole.

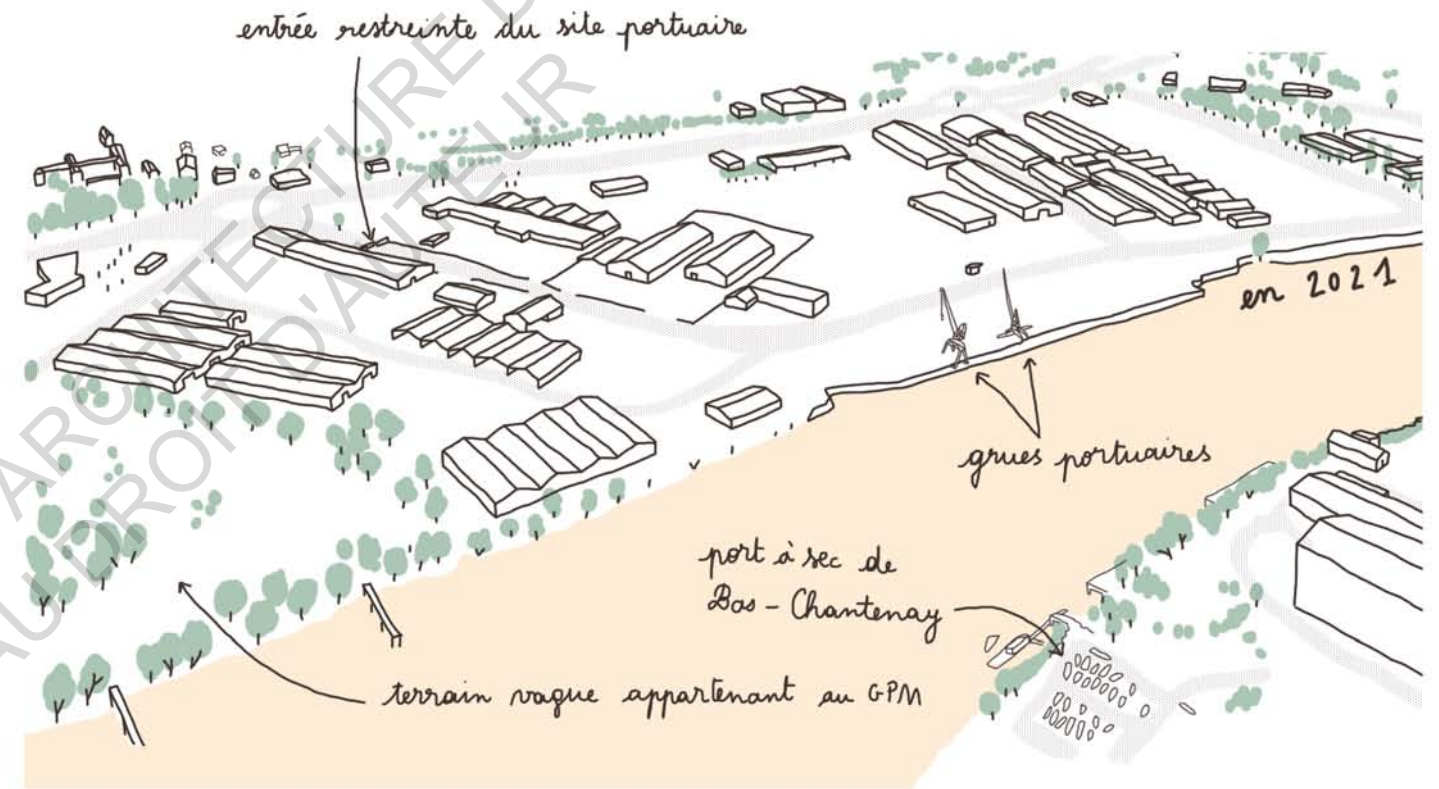
Pour la petite histoire, il y avait beaucoup de pêcheurs jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, ainsi que des commerçants qui voyageaient sur des Cap-Hornier (des voiliers qui franchissaient le Cap Horn). Le rapport à la Loire a donc toujours été très important.

Là où nous nous dirigeons, on est vraiment à la frontière entre Rezé et Nantes.



le port où nous allons

C'est ce qu'on appelle le port de Cheviré. La lecture du territoire y est délicate, puisqu'en plus d'être situé entre deux villes, il s'agit d'une zone où l'accès est limité.

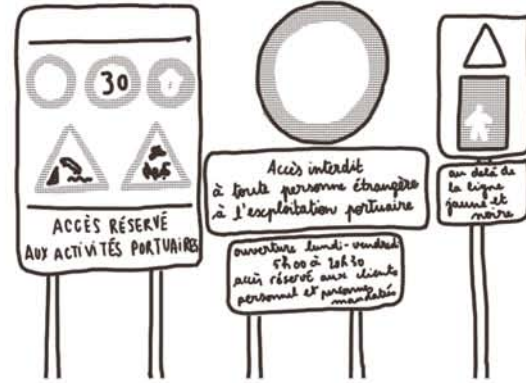


La majorité du foncier appartient au Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, qui peut le louer à des entreprises intéressées par cette implantation stratégique. C'est une relation assez simple de client à fournisseur. Mais c'est surtout la présence du quai qui en fait une zone interdite aux riverains.

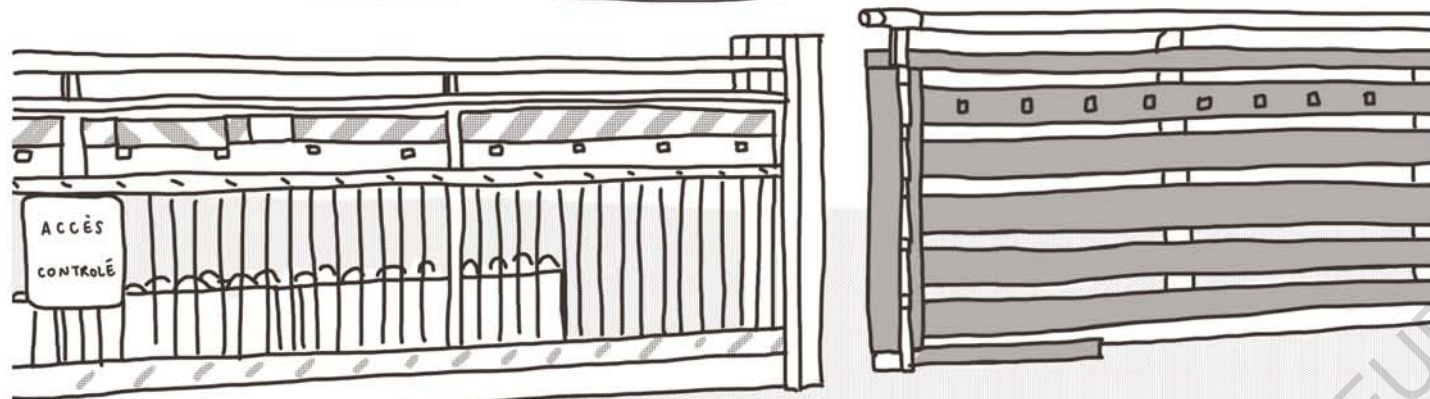
En cas d'accident, le GPM peut être tenu pour responsable, que ce soit par rapport à une chute dans la Loire depuis le quai, ou bien un accident routier.



C'est pour ça que ce n'est pas très accueillant, avec tous ces panneaux d'interdictions...



Bon, on va y passer quand même pour que vous voyiez à quoi ça ressemble.

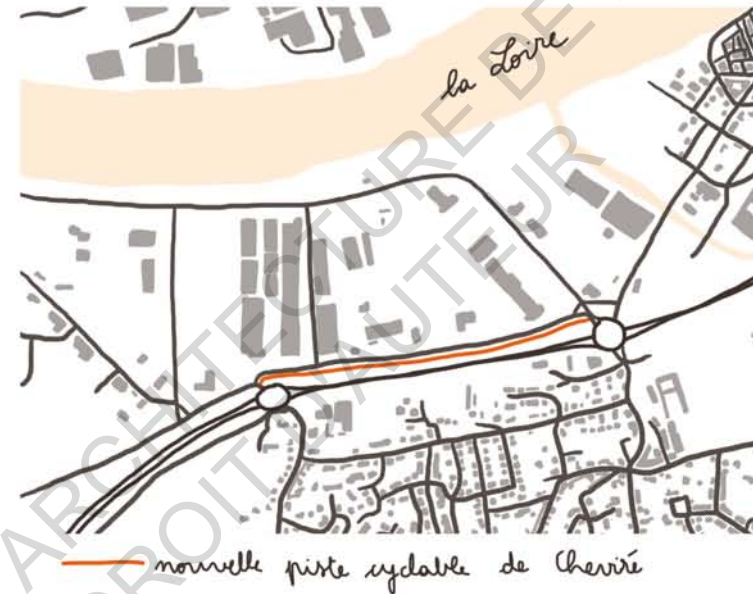


l'accès est restreint (mais pas contrôlé): il faut connaître pour savoir par où passer.

Il y a de nombreux acteurs dans ce site portuaire. On a le Grand Port Maritime bien sûr, mais aussi des entreprises privées qui bénéficient du trafic fluvial dans leur logistique. Les municipalités de Nantes et Rezé sont aussi concernées, mais surtout par rapport à des notions plus touristiques.

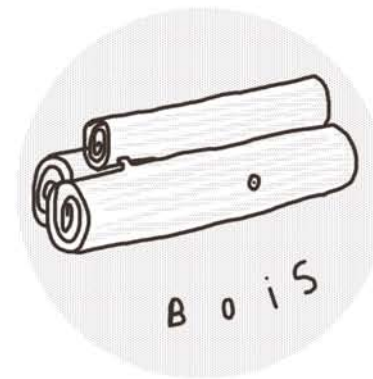
C'est pour cela qu'avec la Conférence Permanente Loire (dont je faisais partie), nous nous sommes intéressés à ce territoire.

Notre axe principal de travail pour Cheviré était l'amélioration du parcours de la Loire à vélo et ouvrir un peu plus le terrain aux cyclistes.



C'est vraiment bien, parce que la route empruntée n'était pas très heureuse, là ce sera une belle piste cyclable.

Cela étant dit, on reste sur un site portuaire donc la question des cyclistes est moins importante que celle des flux routiers et fluviaux.



Dans le passé, l'activité principale du port tournait autour du bois.



Bien qu'il reste quelques entreprises spécialisées dans le bois, c'est la ferraille qui domine aujourd'hui.



Il y a de temps à autres des bateaux avec des touristes américains qui accostent à Cheviré pour continuer leurs visites en car.

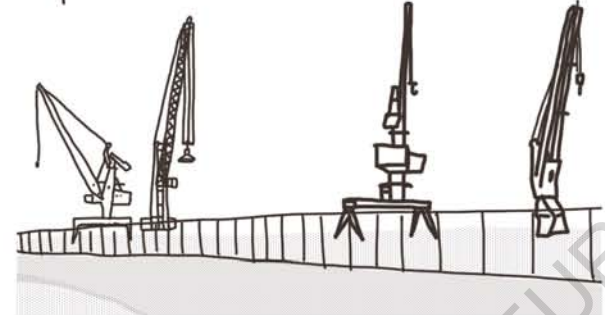


Un détail étonnant d'ailleurs, pourtant très logique, c'est que ne peuvent s'implanter dans l'espace portuaire uniquement des entreprises dont les activités ont un rapport avec le maritime.

En soi, l'espace portuaire ressemble à une zone artisanale basique.



On ne se rend compte que le fleuve est présent qu'en s'approchant des grues portuaires.

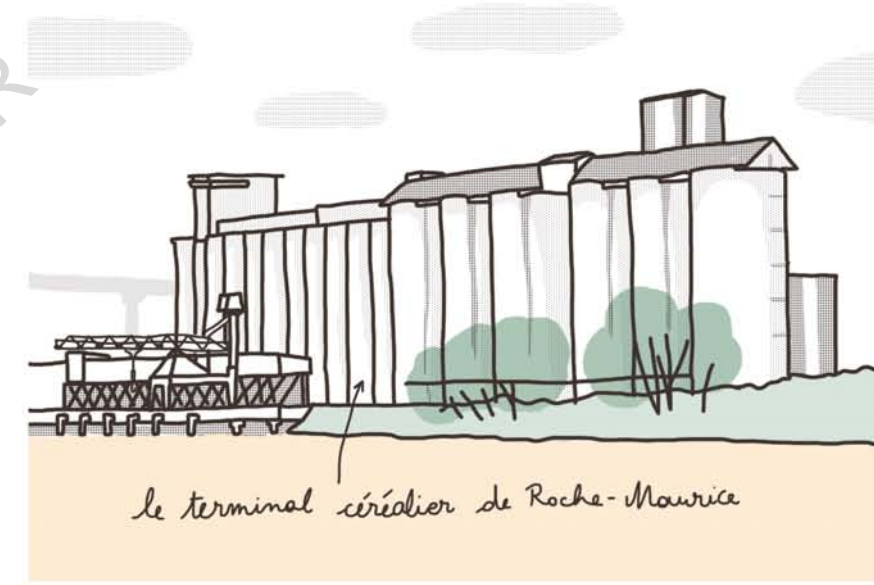


Voilà, on arrive près du quai.



En face, on a le deuxième terminal céréalier de la façade Ouest, c'est le truc gris là-bas : c'est le silo de Roche-Maurice.

Quand les paquebots viennent se faire charger, ils remontent la Loire jusqu'à Trentemoult où ils font demi-tour, on appelle ça un « évitage ».



le terminal céréalier de Roche-Maurice

Ils accostent au niveau du terminal et les cales sont remplies à moitié, pas plus, sinon le bateau toucherait le fond. Ils repartent, pour faire le deuxième remplissage à Montoir.



LA VACHE!  
Ça fait du bruit tout ce métal!



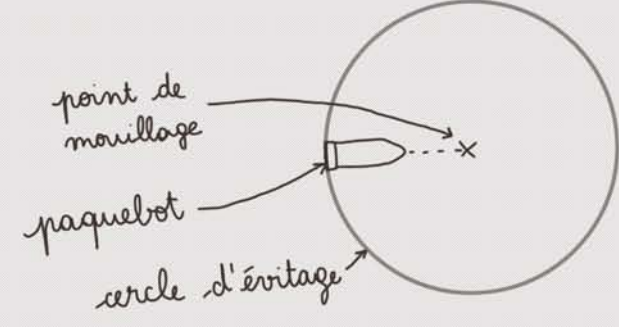
Vous voyez, c'est du « tout venant » aussi, pas que des pièces de construction.



Qu'est-ce-qui un évitage ?



Il s'agit d'un demi-tour effectué par les bateaux. Cela implique qu'il faut une surface suffisante (en mer ou sur un fleuve) sans obstacle pour que le bateau tourne autour de son point de mouillage.





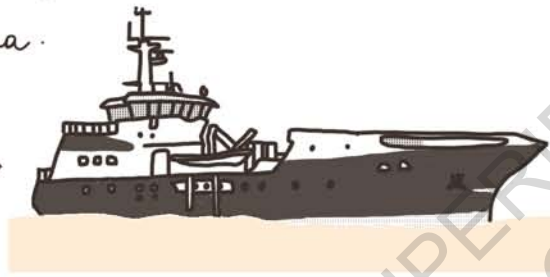
C'est l'endroit le plus large de Nantes, donc le seul où peuvent avoir lieu les évitages. Cette zone est très régulièrement draguée, c'est-à-dire qu'on vient creuser le fond du fleuve pour éviter que les navires soient bloqués.



Les évitages sont assez peu connus à Nantes et à Rezé. Bien sûr, les habitants qui y sont confrontés savent que cela existe, mais pour la plupart, c'est toujours une surprise.

Ces bateaux sont accueillis puis guidés sur l'estuaire par les pilotes de Loire. Il y a plusieurs professions spécialisées, comme les remorqueurs, les amarreurs, etcetera.

Bateau des pilotes de Loire



C'est la particularité de l'estuaire de la Loire : lorsqu'un paquebot s'engage sur le fleuve, il ne pourra pas s'arrêter en chemin, il doit pouvoir voguer jusqu'à Nantes, y faire demi-tour pour ensuite accoster un quai nantais, parce que les bords de Loire ne sont pas sûrs et elle n'est pas très profonde. Il y a 4 heures de navigation entre Saint-Nazaire et Nantes.



Il y a donc très peu de gros bateaux qui s'engagent sur la Loire, on est autour des 5 ou 6 par an.



On va faire demi-tour, parce qu'il n'y a plus grand chose à voir par-là.

D'accord.

J'avoue que je préfère venir ici le week-end pour faire du sport, quand il n'y a personne. J'aime pas trop ces mecs qui...

# TUUUT!

Ah, ça c'est des dockers ! Ça ne doit pas leur plaire qu'on soit là.



Oula.

C'est récurrent ça, qu'ils klaxonnent pour faire peur et pour rappeler qu'on n'a pas le droit d'être là ?

Oui, je n'arrive à venir ici que s'il n'y a personne, ou bien il faut qu'ils soient de bonne humeur (pour me laisser photographier les paquebots).

La création d'une voie dédiée à la Loire à Vélo permet le passage à proximité du fleuve mais sans mise en danger des cyclistes face aux poids lourds.

La zone portuaire et le quai restent inaccessibles, mais il s'agit d'un lieu de travail et non pas de tourisme.



Cet itinéraire s'inscrit dans le volet "source de promenades" de la Conférence Permanente Loire.



Il faut quand même savoir que cela représente entre 40.000 et 60.000 cyclistes passés à Nantes durant l'été 2015 (d'après le site internet de la Loire à vélo).



Il est donc très important de développer les conditions d'accueil et cela passe par les infrastructures routières.

C'est avec ce genre d'initiatives que l'on se rend compte de la vision régénératrice qu'ont pu avoir la municipalité, les habitants et usagers autour de la Loire. On s'éloigne de la Loire contemplative, ses paysages évoluent petit à petit, tout comme ses usages.

Bien sûr, on a une augmentation du tourisme dans Nantes avec l'île et la partie Est de Bas-Chantenay, mais certains territoires sont plus propices à cet essor que d'autres. À Cheviré, mis à part le passage de la Loire à vélo, le tourisme n'a pas vraiment sa place.

Il n'est en aucun cas possible de remplacer toutes les activités industrielles et portuaires des bords de Loire car elles sont nécessaires à l'économie locale.

Cette évolution des activités autour du fleuve est très lente. En parallèle, le GPM met du temps à réaliser des opérations de renouvellement urbain parce que leurs objectifs varient peu à peu.

À peu près au moment du changement de statut du Port Autonome en Grand Port Maritime en 2008, la question environnementale et du développement durable a pris plus d'importance. On peut illustrer cette nouvelle prise de conscience avec le projet du Carnet dont l'abandon est très récent (automne 2020), afin de conserver la zone naturelle de Frossay (commune entre Nantes et Saint-Nazaire).



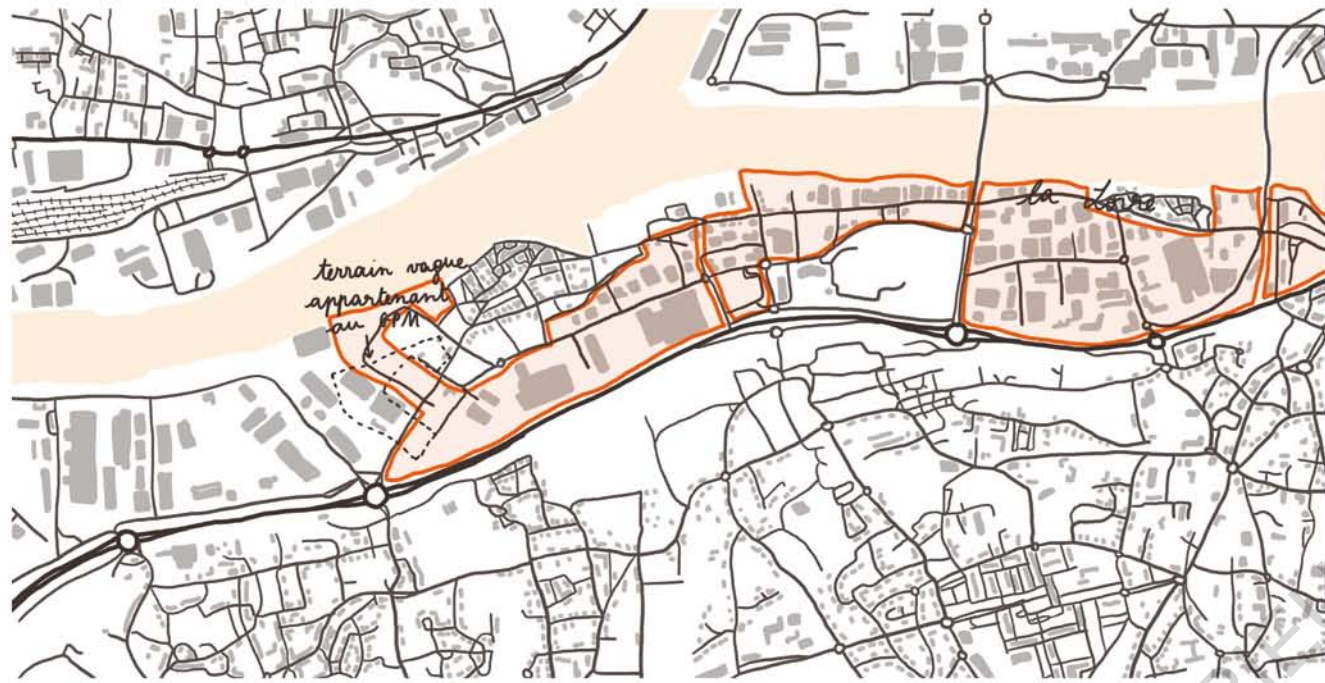
Mais pour revenir à la zone portuaire de Cheviré, on se trouve ici dans ce qui ressemble à une Zone d'Activités Économiques (ZAE) assez typique tant dans son architecture que son urbanisme fonctionnaliste.

Ce qui fait que les aménagements autour de cet espace sont traités de manière similaire.



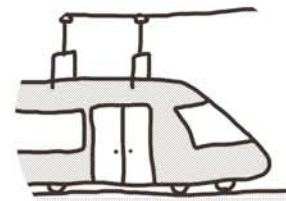
Par exemple, on a le projet de Pirmil les Isles, qui concerne les villes de Nantes, Rezé et Bouguenais.

Le but principal est d'affirmer le lien entre ces communes et la Loire à travers différents projets de logements, équipements et services.



terrains concernés par le projet Pirmil les Isles

Le Grand Port Maritime est propriétaire de ce foncier laissé en friche. La métropole nantaise souhaite donc utiliser ce terrain pour l'installation d'un parking-relai, ce qui permettrait de varier les mobilités jusqu'au centre-ville de Nantes (voiture, navibus, tram, ...).



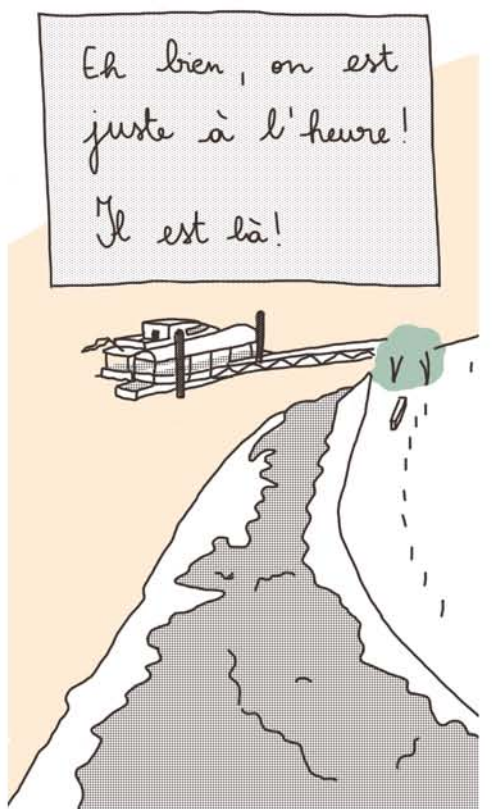
On comprend vite que cet usage en parking-relai est aussi un moyen d'éviter l'occupation du terrain par des populations "non-désirées" par la ville et le propriétaire.

On a encore aujourd'hui des blocs de béton placés au niveau des différents accès du terrain, empêchant ainsi le passage de véhicules motorisés.



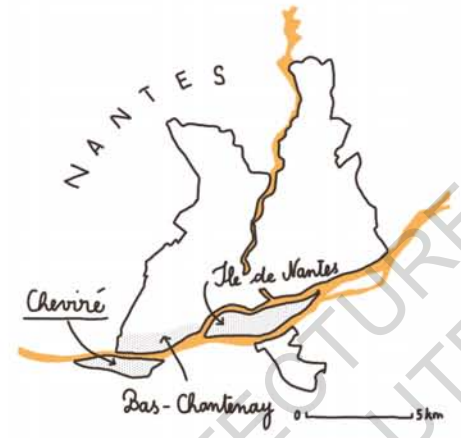
De la même façon qu'à Bas-Chantenay, on a des voies ferrées à proximité du site portuaire, mais celles-ci ne sont plus utilisées. Il est moins cher de privilégier des transports routiers, mais ces rails sont tout de même conservés, dans l'éventualité où elles pourraient être réutilisées dans un futur proche.





fin de l'entretien de Cheviré

# RETOUR VERS CHEVIRÉ



En plus de son encadrement, sa destination industrielle ne rend pas ce quartier très attractif. Il s'agit d'une Zone d'Activités Économique (ZAE) et Industrielles (ZI) dominée par des infrastructures routières.



On y trouve un urbanisme plutôt pauvre, typique de ces ZAE et ZI, pensé pour les flux routiers, avec une architecture de hangar.



La zone est très peu accueillante (ce qui confirme que les personnes étrangères aux entreprises du site ne soient pas autorisées sur place)...

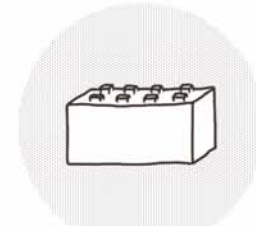
Le territoire portuaire de Cheviré fait partie du quartier nantais Bellevue-Chantenay même s'il se trouve de l'autre côté de la Loire. Cette zone portuaire reste à l'écart du reste de Nantes avec cette frontière fluviale ainsi que la ville de Rezé, qui s'interpose entre Cheviré et Nantes Sud, et la route départementale qui constitue une seconde frontière.



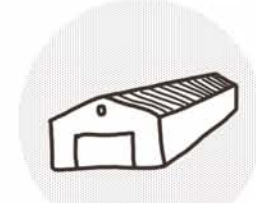
La critique à formuler viserait la forme des aménagements plus que leurs usages, nécessaires au dynamisme de l'économie de Nantes.



... son périmètre est grillagé...



... les accès sont presque barricadés...



... l'architecture est préfabriquée et sans grande recherche.





Les allées et venues de camions imposent des espaces vides et bitumés, sans intégration de végétation ou très peu. Cet aménagement est purement économique, on ne souhaite perdre ni espace, ni argent dans une réflexion paysagère alors que l'on se trouve dans une zone qui doit répondre à ses usages uniquement.

La présence d'un port et les nuisances sonores et olfactives que cela implique limitent les activités pouvant s'y implanter.

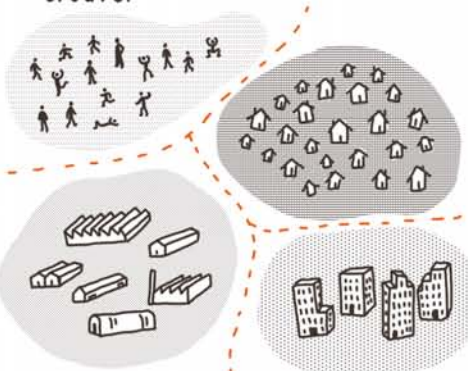
Pourtant, ce zonage...

(c'est-à-dire la répartition d'activités de manière rationnelle sur un territoire)

... pourrait difficilement être dépassé à cause des activités qu'on y trouve.



Comme énoncé précédemment, seules des activités portuaires peuvent s'installer sur les emprises du Grand Port Maritime, afin d'exploiter le port et le fleuve au maximum. On pourrait difficilement y créer une mixité d'activités, avec de l'industriel, du portuaire et du tertiaire.



Malgré cet urbanisme fonctionnaliste pauvre et la limitation des usages, les entreprises se renouvellent et se succèdent dans leur ensemble...



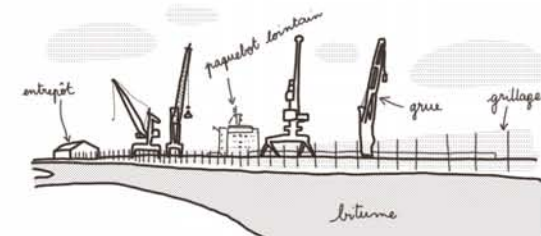
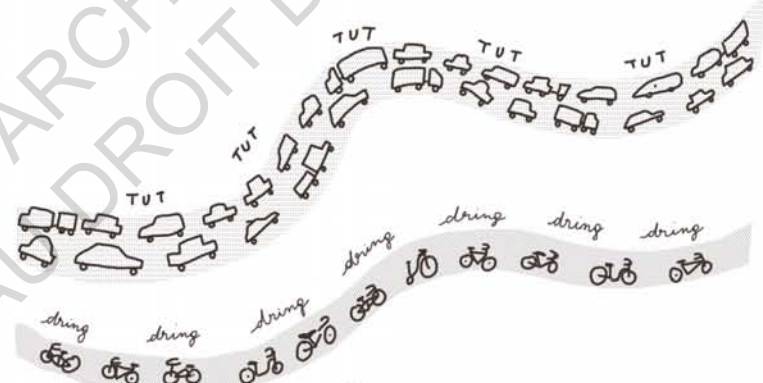
... grâce à la position stratégique dans l'embouchure de l'Estuaire, aux portes de Nantes.

Si des paquebots viennent ponctuellement dans le port de Nantes, une utilisation du fleuve pour la logistique de la métropole permettrait de développer les activités portuaire et économique de Cheviré pour rendre le quartier très dynamique.

La zone portuaire de Cheviré appartient au Grand Port Maritime, qui met ses terrains à disposition d'entreprises souhaitant bénéficier du port nantais, en contrepartie d'un loyer. On trouve à proximité immédiate de la zone portuaire un vaste terrain en friche, qui constitue une réserve foncière du Grand Port Maritime. Cette réserve est conservée afin d'étendre la zone portuaire si l'utilisation du port venait à être augmentée dans le futur, de même que pour le Quai Wilson sur l'île de Nantes. Le projet de parking relais en bord de Loire pour diminuer les flux routiers dus à la migration pendulaire nécessite l'accord du GPM (qui resterait propriétaire du terrain), ou bien une expropriation pour l'utilité publique, demandée par la métropole nantaise.



Il s'agit d'une zone de transit routier donc il me paraît inutile d'essayer d'en faire un espace touristique.



À moins d'être passionné par des paysages portuaires et industriels, il me semble que peu d'individus seraient intéressés par ce quartier de Nantes.



Pourtant, la création d'une piste cyclable au bord de cette zone portuaire est très importante pour la mise en sécurité des touristes à vélo, qui souhaitent suivre la Loire, plutôt que de les laisser traverser une zone portuaire ou bien suivre une route départementale.

Cela va servir le tourisme vert qui passe par Nantes, Rezé et continue dans l'estuaire de la Loire.

♪ Quand on partait de son matin... Quand on partait sur les chemins... À BICYCLÉÉÉÉTEUH...

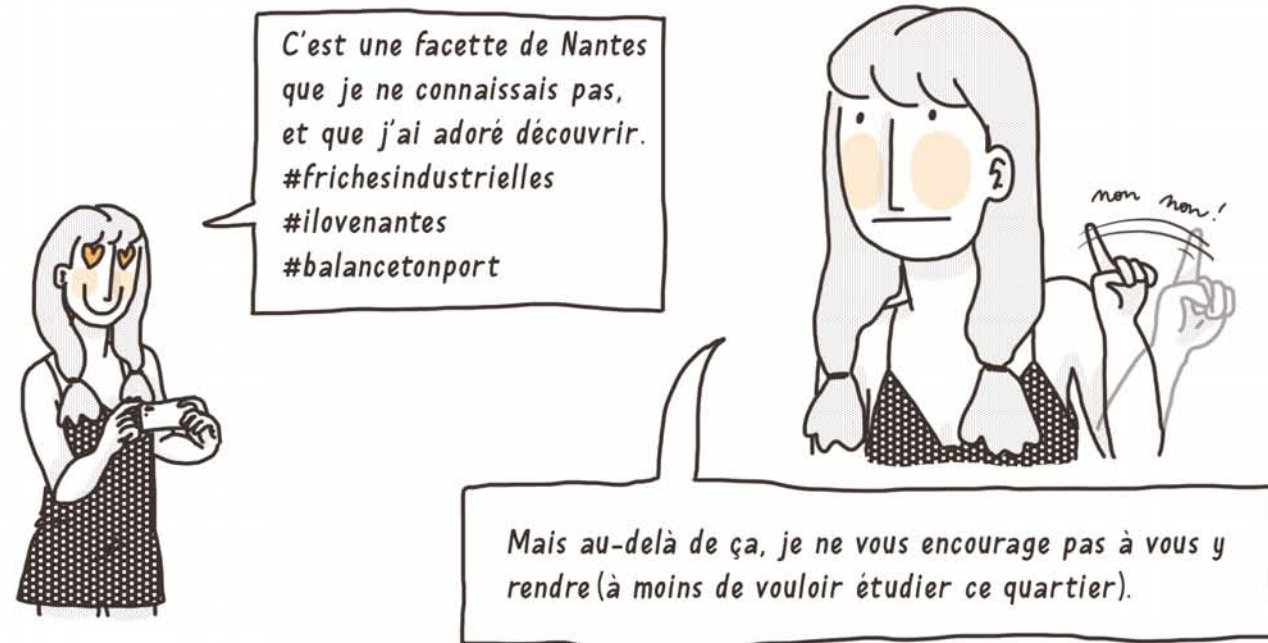


En plus de l'aménagement d'une piste cyclable, le passage de chemins de fer dans la zone portuaire est conservé, non pas pour mettre en valeur un patrimoine ferroviaire, mais, encore une fois, dans une optique de développement durable où les transports ferroviaires deviendraient plus avantageux que les transports routiers, tant d'un point de vue environnemental qu'économique.





Dans le cadre de ce mémoire, il m'était très important de visiter cet espace afin d'en comprendre les enjeux urbains et économiques.



Cela reste une Zone d'Activités Economiques et une Zone Industrielle dominées par les voitures et camions, où les gens viennent travailler. On risque donc plus de déranger les travailleurs du port que de profiter de la balade. Si l'on ne souhaite pas avoir de problèmes avec les dockers et le Grand Port Maritime, je vous conseille de ne pas entrer sans autorisation ou sans guide connaisseur du territoire.





Lorsqu'un quartier fait l'objet d'un réaménagement urbain, de nombreux acteurs sont concernés. Parmi ces derniers on compte en effet des collectivités territoriales, des aménageurs, des urbanistes et architectes ainsi que des propriétaires privés. Dans le cas de Nantes, ces acteurs varient en fonction du quartier et des activités de celui-ci. On retrouve entre autres Nantes Métropole, la SAMOA, Nantes Métropole Aménagement, le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire, Alexandre Chemetoff, Reichen et Robert Associés et Phytolab. A l'initiative de la mairie nantaise, les associations et citoyens de Nantes Métropole sont également mis au courant et impliqués dans cette réflexion urbaine grâce à différentes concertations (avec par exemple le débat citoyen Nantes, la Loire et nous et la Conférence Permanente Loire). Intégrer les habitants de la ville à ce nouvel aménagement ainsi qu'aux nouvelles utilisations de la Loire a pour but d'associer les usagers à la prise de décision pour répondre au mieux à leurs besoins et attentes. Jusqu'ici, le fleuve était considéré comme un objet-obstacle des Hommes, puisqu'il fut même comblé au cours du XXème siècle, afin de réduire les crues qui inondaient régulièrement la ville. Aujourd'hui, elle compose une partie de l'identité de Nantes.

Ces résolutions citoyennes sont appréciées, puisque la Conférence Permanente Loire sera prolongée jusqu'en 2023. Pourtant, les individus qui ont participé aux réflexions de mise en valeur de la Loire sont des personnes

avec un niveau d'études assez important. Un problème de diversité sociologique biaise ainsi cette expérimentation de démocratie participative: comment donc améliorer ce défaut de représentation? Nantes Métropole effectue d'ores et déjà un travail conséquent de sélection parmi les citoyens candidats, en fonction du lieu de résidence, de l'âge, du genre et de leurs motivations de participation. Le tirage au sort est un principe utilisé dans certaines institutions, et pourrait être envisagé pour ces débats citoyens.

Les enjeux du renouvellement urbain doivent être adaptés au site concerné, afin de valoriser ce dernier tant dans sa forme urbaine que dans son exploitation foncière et économique. Dans le cas de Nantes, ils se sont formés autour de notions que l'on trouve dans le Développement Durable : les rapports sociaux, l'environnement et l'économie. Le renouvellement urbain nantais se base sur une planification, qui permet de guider les aménagements à venir. Des orientations sont données, des résultats sont observés, des adaptations sont apportées afin d'améliorer les quartiers concernés. Les renouvellements urbains que j'ai pu observer appliquent un principe de mixité d'usages, selon différentes modalités. Pour l'île de Nantes, les activités tertiaires sont mêlées aux habitations collectives, au tourisme et à l'enseignement supérieur. A Bas-Chantenay, on trouve des activités industrielles et portuaires, ainsi que tertiaires

et du tourisme à petite dose. Pour Cheviré, on se trouve dans une zone d'activités économiques variées mais bénéficiant toutes de transports fluviaux. Ces trois territoires portuaires évoluent en fonction des besoins observés à la suite d'études des lieux. En effet, on ne peut pas appliquer les mêmes projets sur un espace touristique et un port en activité et à l'emplacement stratégique dans l'Estuaire de la Loire.

Cet intérêt grandissant pour le Développement Durable s'inscrit dans les politiques de (ré)aménagement urbain de Nantes Métropole, en mêlant de nombreuses activités. On retrouve un développement d'une économie locale et régionale, alliant des activités industrialo-portuaires et tertiaires, de même que la création d'un tourisme vert, profitant des nombreux sites naturels à proximité de Nantes (avec le parc régional de Brière et le projet de Parc National Régional "Estuaire Loire Grand Lieu" porté par l'association Estuarium). Si ce tourisme vert et le tourisme culturel améliorent le cadre de vie nantais, les sites industriels et portuaires sont, malgré leur forme urbaine fonctionnaliste, indispensables à l'attractivité économique actuelle de la métropole et mériteraient d'être plus connues et reconnues dans l'imaginaire collectif de Nantes, au même niveau que les chantiers navals Dubigeon qui font la fierté ouvrière de la ville. Enfin, il faut bien sûr préserver les paysages naturels de la Loire, sa faune et sa flore. La surexploitation du fleuve pourrait détériorer

ces derniers avec une pollution de l'eau, des dragages trop récurrents et une dégradation des berges. Mais si cela est fait avec raison, les activités portuaires deviendraient un très grand atout pour la capitale des Pays de la Loire.

Les réflexions autour du renouvellement urbain des quartiers industriels et portuaires de Nantes intègrent également les usages de la Loire, qui s'intensifient doucement depuis la création de la ligne 1 du Navibus en 2005. Ces usages comprennent actuellement des transports fluviaux pour le tourisme (avec les nouvelles lignes Navibus), des transports portuaires avec la venue de quelques paquebots par an. Dans le futur, une utilisation logistique pourrait se développer pour Nantes et les villes de la métropole. Cette utilisation du fleuve est un réel atout pour la ville, puisque cela permettrait de varier les modes de transports dans la métropole et de faire évoluer celle-ci vers un développement plus durable. J'ai pu observer une réelle volonté de mise en valeur de l'histoire ouvrière et industrielle nantaise. Cela se matérialisait par la réhabilitation d'édifices industriels majeurs (comme les nefs et le hangar à bananes de l'île de Nantes) ainsi que par l'inscription MH et la sauvegarde d'objets patrimoniaux (comme les trois grues de Nantes : Jaune, Grise et Noire). Ces initiatives sont majoritairement prises par des acteurs politiques publics, mais également par des acteurs privés, des entreprises comme des particuliers, tous

propriétaires d'un bien qu'ils souhaitent mettre en valeur.

L'attractivité des quartiers repose ainsi en partie sur leur image, sur des objets architecturaux mais aussi sur les activités qu'on y trouve (tertiaire, tourisme culturel, enseignement supérieur, industrie,...). La pointe Ouest de l'île de Nantes est un territoire touristique et où la Loire est paysage. On vient à Bas-Chantenay pour ses activités logistiques et industrielles, mais aussi pour ses nouvelles attractions touristiques : la Loire est paysage et commence à prendre une importance économique. La Zone portuaire de Cheviré, comme son nom l'indique, est indispensable au Grand Port Maritime, et où la Loire est un axe de développement économique. Le renouvellement urbain des quartiers portuaires de Nantes s'adapte à leurs caractéristiques propres. Les activités industrielles et portuaires actuelles et de leurs infrastructures sont préservées (comme le Chantier de l'Esclain et la Zone Portuaire de Cheviré), puisqu'elles représentent un réel atout pour la métropole. Les collectivités territoriales misent principalement sur le tourisme pour assurer le rayonnement culturel des différents territoires, à l'échelle de la métropole et à l'échelle nationale, comme cela a pu être observé dans d'autres villes portuaires (Belfast avec le Titanic Belfast d'Éric Kuhne, Bilbao avec le Guggenheim de Frank Gehry, ou encore Marseille avec le MUCEM de Rudy Ricciotti).

La régénération urbaine d'une ville portuaire doit se baser sur les trois piliers du développement durable, afin d'adapter les quartiers visés aux besoins actuels et futurs de notre société. Si l'un de ces enjeux est oublié, on ne peut réussir que partiellement la régénération urbaine. Bien sûr, les activités au sein d'une même ville doivent être complémentaires, pas identiques. Si les réflexions mêlent à la fois des idéaux environnementaux, économiques, sociaux et politiques, on dépasse un aménagement qui s'inspire de modes urbaines, et on peut prétendre à une réappropriation viable, vivable et équitable d'une friche industrielle.

Afin d'approfondir la rénovation urbaine des villes portuaires, il pourrait être intéressant de poursuivre l'étude des zones portuaires de Nantes avec le quartier de Roche-Maurice par exemple, puisque son tissu urbain et la population ouvrière permettraient de compléter le sujet. Ensuite, pour découvrir le reste de l'Estuaire de la Loire avec son autre pôle, on peut se demander comment la ville de Saint Nazaire fait face au renouvellement urbain de ses espaces portuaires?



## BIBLIOGRAPHIE

*Le projet urbain nantais : une mise à l'épreuve du modèle Bilbao*, 2014, Amélie Nicolas, Métropolitiques, <https://metropolitiques.eu/Le-projet-urbain-nantais-une-mise.html>

*L'invention d'une politique publique : un patrimoine urbaniste à Nantes ?*, 2013, Laurent Devisme et Amélie Nicolas, Revue Géographique de l'Ouest, <https://journals.openedition.org/rge/5067>

*L'île de Nantes : du territoire industriel au "quartier de la création", Genèse d'un projet*, 2012-2013, Agnès Bastin, Élodie Chhor, Département Géographie et Territoire ENS, <http://www.geographie.ens.fr/l-ile-de-nantes-du-territoire-industriel-au-quartier-de-la-creation-genese-d-un.html>

*Le quartier de la création à Nantes : un laboratoire des transformations des politiques urbaines*, 2016, H. Morteau et D. Sagot-Duvaurox, L'Obs, <https://www.cairn.info/revue-l-observatoire-2016-1-page-62.htm>

*Gouverner la ville par projet*, 2009, Gilles Pinson, cairn, <https://www.cairn.info/gouverner-la-ville-par-projet--9782724611014.htm>

*Patrimonialiser, revitaliser, habiter l'industrie en ville : une question politique et sociale vivante plus qu'une simple question de renouveau urbain*, 2013, Corinne Luxembourg, Revue Géographique de l'Ouest, <https://journals.openedition.org/rge/5105?lang=en#tocto2n1>

*La zone d'activités économiques : objet urbain non identifié ?*, 2019, Patricia Lejoux et Corentin Charieau, Territoire en mouvement n°43, <https://journals.openedition.org/tem/5580>

*La revitalisation des fronts d'eau urbains dans la vallée du Rhône*, 1998, Jacques Bethemont et André Vincent, Géocarrefour, [https://www.persee.fr/doc/geoca\\_0035-113x\\_1998\\_num\\_73\\_4\\_4848](https://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1998_num_73_4_4848)

*Le groupe ouvrier : transformé mais toujours là*, 2013, Julian Mischi & Olivier Pasquiers & Caroline Pottier & Nicolas Renahy, Métropolitiques, <https://metropolitiques.eu/Le-groupe-ouvrier-transforme-mais-toujours-la.html>

*Projet stratégique 2015-2020, devenir un port de référence de la transition énergétique et écologique, Nantes Saint-Nazaire port*, 2015, Nantes Saint-Nazaire Port

## Un très grand merci...

... à Elise Roy, pour son encadrement, ses conseils et ses encouragements dans la réalisation de ma première bande-dessinée.

... à Pascal Fréneau et le Grand Port Maritime, Rémy David et Nantes Métropole, Éric Perraud, Cécilia Stéphan et Nicolas Bégnon, qui m'ont apporté des connaissances essentielles pour la construction de ce mémoire.

... à ma famille, tout particulièrement mes parents et ma soeur qui ont dû supporter mes quarts d'heures de doutes terribles. Ils m'ont apporté un soutien infatigable, des encouragements, de précieux retours et relectures.

... à mes amis et leur bienveillance inépuisable.





