



**HAL**  
open science

**De la décroissance urbaine aux processus  
d'aménagement participatifs. Etude de deux projets de  
renouvellement urbain en France: l'Ile-de- Nantes et les  
Docks-de-Seine à Saint-Ouen**

Varvara Toura

► **To cite this version:**

Varvara Toura. De la décroissance urbaine aux processus d'aménagement participatifs. Etude de deux projets de renouvellement urbain en France: l'Ile-de- Nantes et les Docks-de-Seine à Saint-Ouen. Doctorales ASRDLF, Feb 2019, Grenoble, France. hal-02190092

**HAL Id: hal-02190092**

**<https://hal.science/hal-02190092>**

Submitted on 22 Jul 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.

# De la décroissance urbaine aux processus d'aménagement participatifs. Etude de deux projets de renouvellement urbain en France: l'Ile-de- Nantes et les Docks-de-Seine à Saint-Ouen

Varvara Toura

Géographie-Cités/Ecole doctorale de l'EHESS, Paris, France, valiatoura@gmail.com

## Résumé

L'objectif de la communication est de questionner l'émergence de nouvelles politiques territoriales des villes en décroissance en France dans le cadre des programmes de renouvellement urbain et des politiques publiques participatives. On peut observer que dans ce cadre les nouvelles politiques territoriales réussissent à redynamiser le tissu économique et social des villes en décroissance. La communication développe une approche comparative de deux projets d'aménagement des sites désindustrialisés en France, l'Ile-de-Nantes et les Docks-de-Seine à Saint-Ouen, en se focalisant sur les cas de deux projets urbains représentatifs des politiques publiques participatives, situés tous les deux dans des quartiers centraux des villes en décroissance. A partir de cette recherche on vise à proposer de nouveaux modèles de planification des villes en décroissance en faisant le lien entre les programmes de renouvellement urbain au sein de ces villes et la question de la préservation de leur passé industriel.

**Mots-clés:** décroissance, renouvellement urbain, participation citoyenne, identité urbaine

## Introduction

La croissance des villes industrielles en France est caractérisée par la forte spécialisation territoriale de la production. Cette spécialisation rend la dynamique démographique dépendante de la dynamique économique. Le processus de désindustrialisation a été succédé par une perte d'emplois, le départ de population, la réduction de l'habiter aux fonctions existentielles et la disparition de l'urbanité. La notion de l'urbanité s'applique aux espaces, tels que les espaces industriels et les quartiers populaires autour des usines, où la présence de l'industrie entraîne de mises en réseau et de liens d'échange avec les autres quartiers de la ville.

La question du renouvellement urbain fait suite à plusieurs tentatives de réhabilitation et de réparation qui n'ont pas permis de modifier les caractéristiques sociales des villes industrielles. Selon Agnès Berland-Berthon, l'entretien insuffisant implique la dégradation qui entraîne la paupérisation qui dévient une raison de la réhabilitation (BERLAND-BERTHON A, 2007). Antoine Prost a exprimé à son tour lors des rencontres de la Délégation Interministérielle à la Ville en 2004 son inquiétude face à la démarche de renouvellement urbain en trouvant dangereux de refaire des quartiers sans commencer par chercher à comprendre comment et pour quelles raisons ils ont été faits (PROST A, 2004).

Cet argument vise à prendre en compte les quartiers comme lieux de vie et de mémoire. Afin de prendre en compte cet argument, il faut avant distinguer deux notions d'un sens différent: celle du renouvellement et celle de la patrimonialisation. Toutes les deux sont nécessaires pour définir les quartiers comme lieux de vie. Le renouvellement peut inclure certaines fois une possible destruction de ce qui fait le patrimoine. Contrairement la patrimonialisation de l'habitat, d'un quartier ou d'un espace public peut être considérée comme un frein à l'évolution. Le patrimoine construit l'identité, la représentation culturelle et collective d'une ville. Toutefois, il faut souligner que les opérations de renouvellement urbain expriment la volonté de reconstruire de la ville sur la ville en ayant comme résultat la revalorisation des quartiers concernés.

Certains lieux emblématiques de production industrielle ont été conservés et ont été réaffectés d'autres usages notamment culturels comme on va voir dans nos cas d'étude, l'Ile-de-Nantes et les Docks de Saint-Ouen. Les choix de conserver ou pas des lieux dédiés à la production ne sont pas neutres selon Vincent Veschambre (VESCHAMBRE V, 2008). Le patrimoine industriel est un autre élément collatéral de la désindustrialisation considérant la décision de mettre ou pas en valeur la mémoire et l'identité des villes industrielles.

La mémoire s'appuie sur deux éléments, le langage et l'image mentale visuelle. En ce qui concerne le langage il s'agit de concepts abstraits. D'autre part l'image mentale visuelle consiste des images analogiques qui permettent de visualiser les objets en leur absence. Ces deux éléments nous intéressent par rapport à l'habitat et donc l'habiter. Les quartiers où étaient localisés les logements issus de l'industrialisation changent peu à peu notamment car ces logements sociaux sont achetés par des sociétés privées ou des offices publics qui à leur tour changent le profil socio-économique des habitants d'anciens quartiers industriels. La question de l'habiter est souvent absente des opérations de renouvellement urbain et va très rarement plus loin que la publication d'ouvrages de mémoire des quartiers comme était le cas de Cité rouge à Gennevilliers (BEN BAREK C, COUDIN A, 2006).

Dans ce cadre l'action habitante semble à avoir plus de sens lorsqu'elle intervient dans des conditions sociales défavorables. En France, l'implication des habitants dans le débat public est présentée notamment comme un outil pour résoudre des problèmes des quartiers en difficultés (sociales, économiques, environnementales) notamment des villes désindustrialisées (DEBOULET A et NEZ H, 2013). L'objectif de "community involvement" des Nations Unies et de la Banque Mondiale cité également dans les stratégies des pays européennes de développement durable (France, Allemagne, pays scandinaves) montre que les actions locales peuvent reconstruire la "société civile" grâce à la participation et à l'engagement des habitants dans les processus de conception de leurs milieux de vie. Il faut souligner que de nombreux projets de renouvellement urbain, comme les deux cas d'étude, l'Ile-de-

Nantes et les Docks-de-Seine contribuent à construire des actions sociales et une conscience environnementale notamment grâce aux initiatives des municipalités d'impliquer les habitants dans la conception de projets tels que les éco quartiers.

Les deux cas d'étude choisis, les Docks-de Seine dans la commune de Saint-Ouen en Ile-de-France et l'Ile-de-Nantes, sont considérés comme des projets de renouvellement urbain exemplaires grâce à leur aménagement, qui répond aux objectifs du développement durable, en préservant en même temps les traces de leur passé industriel. Tous les deux projets sont construits sur d'anciennes friches industrielles avec un traitement particulier de leur héritage industriel. Les décisions prises par les aménageurs et les élus locaux ont permis la coprésence sur le même site des activités économiques liées au numérique (p. e start- ups) et des équipements industriels (p. e. entrepôts). Les équipements ont été reconvertis afin de répondre aux enjeux des programmes de renouvellement urbain.

La question fondamentale de la communication est l'organisation d'anciennes villes industrielles en France qui sont aujourd'hui en décroissance. Comment elles pourraient devenir durables, après la période de désindustrialisation, en conservant en même temps leur identité industrielle? La problématique adoptée pour la communication, a un caractère exploratoire et dynamique car il n'y a pas un lien direct parmi les programmes de renouvellement urbain, la reconversion des friches industrielle et la planification des villes en décroissance. Ces programmes pourraient amener à un nouveau modèle d'organisation et de planification des villes, des villes plus compactes et écologiques qui maîtrisent mieux leurs territoires et leurs ressources naturelles en diminuant en parallèle leur empreint écologique. En plus, la réhabilitation de certains bâtiments industriels peut être considérée comme un processus inscrit dans le cadre du développement durable, notamment car il s'agit d'une mesure contre l'étalement urbain. Toutefois, la question qui n'est pas encore répondue est comment les villes industrielles qui sont des entités territoriales fortement liées à la notion de travail pourraient devenir durables en conservant leur identité industrielle. Cette question n'était pas facile à répondre et il fallait faire appel aux autres sciences sociales telles que la sociologie pour montrer que la notion de travail continue à exister même dans le cadre des villes durables (le paramètre économique) et l'économie pour montrer que les conditions de durabilité dans une ville sont un facteur qui attire de nouveaux habitants et des entreprises à y installer (cadre de vie, présence des équipements et des infrastructures). Il reste à vérifier que les solutions adoptées à l'échelle du quartier pourraient être adoptées à l'échelle de la ville.

- *Méthodologie de la recherche*

Pour commencer la recherche prévue, il était important d'organiser les données nécessaires en catégories et de préciser les outils pour les collecter. Ces données se

sont référées d'un côté au sujet d'aménagement des sites industriels en France pendant les décennies de la grande croissance de l'industrie et les effets qu'a apportés cette croissance industrielle sur l'environnement, la cohésion sociale et le développement économique local. Une deuxième catégorie des données sont celles qui se réfèrent aux conséquences de la désindustrialisation sur les activités économiques nationales et les migrations d'anciens ouvriers vers des villes et des pays où l'industrie continue à être en pleine expansion. La dernière catégorie des données s'est référée aux discussions internationales sur le sujet de réaménagement d'anciens sites industriels existants comme une réponse au sujet de la croissance importante de la population des villes. Toutes ces catégories des données constituent le premier outil prévu pour la recherche, l'enquête bibliographique, et proviennent des journaux, des textes internationaux sur la durabilité (rapport Brundtland, 1987), des présentations des conférences (HABITAT III, 2016), des sites web des organisations internationales (C40), des organismes (ONU, Banque Mondiale, OCED) et des revues scientifiques sur le patrimoine industriel (CILAC, 2006).

En parallèle avec l'enquête bibliographique il était important de faire des enquêtes de terrain auprès des acteurs concernés par les cas d'étude choisis. En ce qui concerne l'évolution démographique et économique des deux sites il était nécessaire à utiliser des données de l'INSEE représentées sous la forme des tableaux et des diagrammes qui montrent la baisse de la population au début des années 1990, résultat de la désindustrialisation, et la progressive augmentation de la population à partir des années 2000, résultat des décisions politiques à réaménager les sites d'anciennes industries d'une manière plus écologique et attractive. Cette politique de réaménagement des sites d'anciennes industries a eu des résultats positifs sur le développement économique des deux villes étudiées (création de nouveaux emplois à l'échelle locale, attraction d'autres entreprises à y installer leurs sièges).

Une autre enquête de terrain était celle qui concernait les caractéristiques des projets de renouvellement urbain étudiés dans la communication. Cette enquête prenait d'un côté la forme d'une enquête bibliographique des documents d'aménagement (Scot) des deux intercommunalités (Nantes/Saint-Nazaire et Plaine Commune) ainsi que ceux des deux communes (PLU de Nantes et Saint-Ouen) afin de pouvoir faire des comparaisons entre les politiques territoriales suivies à chaque échelle. De l'autre côté, à partir d'un travail d'enquêtes qualitatives (entretiens) menées dans deux villes auprès d'habitants, d'élus locaux et d'aménageurs, on montre les interactions entre les acteurs institutionnels (élus locaux, aménageurs) et ceux de la société civile (habitants, membres des associations professionnelles locales) afin de souligner le rôle déterminant de la participation citoyenne dans la conception de nouvelles politiques territoriales pour les villes en décroissance.

- *Organisation de la communication*

Le premier axe de la communication met l'accent sur l'organisation spatiale et sociale des deux villes pendant la période de désindustrialisation. Le départ des ouvriers et l'arrivée des cadres et des migrants a apporté des changements en aménagement des villes, notamment des quartiers résidentiels qui ne sont plus construits autour des usines. Les données statistiques des municipalités des deux villes, de l'INSEE et des bailleurs nous montrent que les nouvelles activités économiques spécialisées à la recherche ou au commerce ont influencé de nouveaux habitants à y installer en fonctionnant en même temps comme des pôles de créativité d'une échelle régionale ou même européenne.

Dans un deuxième temps, on s'intéresse à la collaboration entre les professionnels habilités à produire l'espace urbain et les habitants des villes. Comment la participation citoyenne pourrait influencer la prise des décisions politiques concernant la future croissance économique et sociale des villes désindustrialisées ainsi que la préservation du patrimoine industriel? Les données des enquêtes qualitatives menées dans deux villes auprès d'habitants, d'élus locaux et d'aménageurs montrent les interactions entre les acteurs institutionnels (élus locaux, aménageurs) et ceux de la société civile (habitants, membres des associations professionnelles locales). L'objectif est de souligner le rôle déterminant de la participation citoyenne dans la conception de nouvelles politiques territoriales pour les villes désindustrialisées en préservant en même temps leur passé industriel.

Dans un dernier temps on s'intéresse aux questions de la patrimonialisation et de la préservation de l'identité industrielle. Comment l'héritage industriel et l'identité antérieure des villes désindustrialisées pourraient être reconfigurés par les acteurs qui ont en charge la production des villes? Afin de répondre à ces questions on propose une analyse critique de deux programmes de renouvellement urbain à deux échelles, la ville et le quartier, avec l'objectif de montrer le lien étroit entre les deux échelles ainsi que les possibilités de transférabilité de politiques publiques territoriales d'une échelle à l'autre.

- *Cas d'étude choisis*

Les deux cas d'étude choisis sont d'un côté un projet de renouvellement urbain qui exprime les styles architecturaux, urbanistiques et écologiques des vingt dernières années, les Docks-de-Seine dans la commune de Saint-Ouen en Ile-de-France, et de l'autre côté un projet de renouvellement urbain emblématique pour le traitement des sujets urbanistiques et écologiques l'Ile-de-Nantes à Nantes. Tous les deux projets sont construits sur des sites d'anciennes friches industrielles avec un traitement particulier qui a permis la reconstitution de l'élément naturel ainsi que la redynamisation du tissu économique et social après la désindustrialisation de ces sites.

Les deux projets choisis à étudier montrent une différente vision du sujet de la croissance urbaine, car ils ne sont pas construits à la même période. Alors, il s'agit

plutôt d'une juxtaposition des deux projets de renouvellement urbain et pas d'une comparaison pour montrer l'évolution à la conception des projets de cette catégorie. Un autre élément à souligner et qui a amené au choix d'étude de ces deux sites est la présence de l'industrie. Les deux sites ont été fortement marqués par les activités industrielles et grâce à elles a été créée leur identité comme des quartiers industriels et populaires. Le départ des industries a eu comme conséquence leur décroissance démographique et économique. Après une longue période de décroissance les élus locaux ainsi que les chefs d'entreprises locales et les habitants ont décidé de réaménager les deux anciens sites industriels en proposant dans les deux programmes d'aménagement des activités économiques qui sont basées dans le cas de l'Ile-de-Nantes sur des entreprises start-up et des instituts de recherche scientifique et dans le cas des Docks-de-Seine sur les activités industrielles d'une échelle métropolitaine (p. e. chauffage urbain). Une autre particularité des deux projets est que même si le contenu de leurs programmes d'aménagement se réfère à l'échelle locale (ville, quartier) en même temps les enjeux des deux projets s'inscrivent dans un contexte d'une échelle plus grande, celle des intercommunalités de Nantes/Saint-Nazaire pour l'Ile-de-Nantes et de Plaine Commune pour les Docks-de-Seine. Finalement, il faut souligner le rôle actif des associations locales (professionnelles et des habitants) pour réaménager les deux sites en préservant en même temps le patrimoine industriel et sensibilisant les habitants autour du sujet d'éco-citoyenneté.

### **1. Les dynamiques de reconversion**

Le départ des unités de production pendant la période de désindustrialisation a pour résultat une désorganisation du tissu urbain entraînant également celle du tissu social. Les rapports entre la ville et l'espace productif changent comme ceux entre les ouvriers et l'entreprise. La désertion des activités industrielles provoque une fragmentation du tissu urbain qui bouleverse durablement le paysage des villes industrielles ainsi que l'urbanité de ces villes. Ces grandes recompositions du tissu urbain impliquent des recompositions dans l'espace vécu, dans les modes d'habiter.

Les acteurs publics mettent en place des structures pour augmenter l'attractivité des territoires industriels aujourd'hui en décroissance. Différents dispositifs ont été mis en place pour remplacer les dynamiques du déclin et de l'abandon par des dynamiques de reconversion. On peut distinguer trois axes de cette procédure de reconversion: les possibilités d'intervention, la modification des acteurs (privés, publics, mixtes), le nouveau profil économique des communes (HURET N, 2004).

Les zones de conversion sont mises en œuvre à partir des années 1967 dans les régions minières et ont suivi les régions à spécialisation manufacturière, électroménager, navale et textile au début des années 1980. Cette politique s'oriente vers trois types de reconversion: la réindustrialisation, la tertiarisation et la

diversification des activités économiques (COHEN D, 2006) comme est le cas de l'Ile-de-Nantes et des Docks-de-Seine.

La réindustrialisation des sites reste aujourd'hui encore une option réalisée dans certains cas. Toutefois, l'approche a été changée est le traitement des territoires en difficulté est passé de logiques sectorielles à des logiques centrées sur les territoires afin de les rendre plus productifs. Le changement d'identité est un objectif. On ne peut pas donc dire que l'industrie est complètement disparu du modèle économique français. Contrairement, elle fait appel à des formations plus complexes qui requissent une meilleure maîtrise des technologies.

### **1.1. Le modèle nantais: investir aux nouvelles technologies et à la culture**

Au début du dix-neuvième siècle l'industrie devient le moteur de l'économie nantaise succédant aux premières manufactures du dix-huitième siècle. Les armateurs et les commerçants investissent dans le secteur industriel notamment grâce au commerce maritime européen.

En 1830, on compte 30 tissages de coton, 13 raffineries de sucre, 14 chantiers de construction navale, et les premières savonneries. L'industrie métallurgique est stimulée par le développement de la construction navale en fer et les chemins de fer après 1850 (CILAC, 2006). Les deux lieux privilégiés des implantations des usines sont les rives de la Loire et de l'Erdre. A la fin du dix-neuvième siècle, d'autres productions s'imposent à côté de la métallurgie: les raffineries de sucre, la chimie puis les engrais. Des entreprises comme Amieux et Saupiquet prospèrent entre les deux guerres. Elles s'appuient sur les produits maraîchers et légumiers ou la transformation des poissons de l'ensemble breton. Pendant la période de la première guerre mondiale l'industrie qui est en croissance est celle des productions militaires ainsi que la construction ou reconstruction de la flotte militaire et civile. Jusqu'à la première guerre mondiale les usines de toutes branches de la ville employaient plus de 27.000 travailleurs (CILAC, 2006).

Dans les années 1950, la reconstruction a permis une relance des principaux secteurs: construction navale, métallurgie, agroalimentaire. Dans les années soixante-dix, les concentrations d'entreprises s'accéléraient. Les plus grandes usines se sont installées à la périphérie dans de nouvelles zones d'activités. La fermeture des chantiers navals sur l'Ile-de-Nantes en 1987 marque la fin de l'industrie et le remplacement des activités industrielles par des bâtiments des bureaux (NANTES METROPOLE, SAMOA, 2009).

En 1990 la municipalité de Nantes avec Nantes Métropole prennent la décision de réaménager le site de l'Ile-de-Nantes. La décision prise était de promouvoir un modèle économique pour l'Ile-de-Nantes, différent que celui industriel du passé, qui est basé sur les nouvelles technologies en conservant en même temps les anciens bâtiments



industriels (SAMOA, 2008). Deux cas caractéristiques de ce modèle d'aménagement du quartier sont: le *Hangar 13*, l'ancienne usine Alstom Nantes, et *la Cité des chantiers et les cales* (Fig.1). L'ancienne halle de l'entreprise Alstom (*Hangar 13*) s'est transformée en pépinière d'entreprises spécialisées dans le domaine des biotechnologies (chimie, biochimie, biologie cellulaire et moléculaire, thérapie génique). Elle a été livrée en mai 2006. La *Cité des chantiers* a été livrée au printemps 2009 et offre de nouveaux espaces de bureaux, d'activités et de stockage pour les associations. La *cale 2* a été réhabilitée et transformée en lieu d'accueil de projets culturels liés au patrimoine maritime et fluvial. Elle a été livrée en 2009. La *cale 3* a été aussi livrée en 2009 et elle est mise à disposition des acteurs locaux, notamment des associations qui travaillent sur l'histoire industrielle et maritime de Nantes. Il faut noter que ce nouveau modèle économique basé sur les nouvelles technologies et la préservation du passé industriel a influencé de nouveaux habitants à installer sur l'île. Le nombre des habitants de Nantes selon INSEE était 244.995 en 1990 et 306.495 en 2017 avec une augmentation annuelle de 10% entre 1990 et 2000 et de 8% entre 2001 et 2010 (Fig.2). Un autre élément à souligner est l'augmentation du nombre de certains emplois (cadres et professions intermédiaires) et la baisse du nombre des ouvriers entre 2009 et 2014 (Tableau 1).

## **1.2. Le modèle audonien: investir aux énergies renouvelables et au commerce**

L'histoire de Saint-Ouen est directement liée à celle des Docks, notamment parce que Saint-Ouen est devenue une ville industrielle grâce à ce lieu, sur lequel ont été implantés une gare d'eau en 1830 et un réseau ferré en 1856. Les deux infrastructures ont créé les conditions d'un développement industriel important grâce à la bonne desserte du site et le stockage des marchandises (SEQUANO AMENAGEMENT, 2011). Par contre, cette concentration d'infrastructures va empêcher la ville de se développer vers le fleuve. Dans la partie nord du site une parcelle de 26 hectares a été achetée en 1917 par la compagnie Thomson-Houston. Sur la bande de terrain directement située en bord de Seine a été créée en 1862 la gare de Saint-Ouen, les Docks.

Le site des Docks est caractérisé depuis le début de la période industrielle, soit au début du dix-neuvième siècle, par la production d'énergie, le traitement des déchets, l'électricité, sa fabrication et son transport (SEQUANO AMENAGEMENT, 2011). La fin de la période industrielle à Saint-Ouen date fin des années 1980 même si certaines activités industrielles continuent à avoir lieu sur le site. Pendant la période industrielle les deux activités industrielles les plus importantes étaient l'énergie et le traitement des ordures ménagères.

Les industries présentes sur le site des Docks au début du vingtième siècle ont délaissé Saint-Ouen et sont remplacées aujourd'hui par des entreprises de commerces de gros qui y trouvent des locaux pas trop chers pour le stockage des marchandises.

En parallèle avec la fin des activités de production, les services ferroviaires ne servent aujourd'hui que très peu. Seulement le SYCTOM et le CPCU utilisent encore le réseau ferroviaire. Le site des Docks sert aujourd'hui seulement comme un lieu d'entreposage.

L'opportunité d'aménager la friche des Docks est liée au départ de Total en 2003. Le site était classé Seveso en raison du risque lié à ses activités pétrochimiques, qui interdisait la construction de logements dans un grand périmètre (SOLEDAT 93, 2008). En 2004, c'est au tour d'Alstom de libérer un foncier important. Il faudra attendre 2007 et la création de la ZAC des Docks pour que le projet démarre. On commence alors à parler d'aménagement durable. Le projet est rattaché à deux orientations: Développer la ville et faire renaître les espaces délaissés, retrouver le fleuve et favoriser un développement économique équilibré, solidaire et durable. Selon le PADD, le site des Docks s'inscrirait dans un développement "au fil de l'eau", dans la continuité de la politique locale de la Mairie, qui viserait à faire montrer son tissu industriel.

L'ambitieux programme de renouvellement des Docks dépasse le seul cadre communal. Il s'inscrit dans les dynamiques métropolitaines définies dans le Contrat de Développement Territorial du Grand Paris. Un aménagement d'une telle ampleur suppose une réflexion poussée sur les transports publics. Déjà desservi par la ligne 13 du métro et par le RER C, le site des Docks bénéficie dès 2017 de la prolongation de la ligne 14 du métro jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen ainsi que des deux nouvelles stations sur le boulevard Victor-Hugo (VILLE DE SAINT-OUEN, 2008). En contrepartie de cette desserte, la Municipalité a permis l'installation du Site de Maintenance et de Remisage de la ligne 14 sur un ancien terrain Total (prévue 2019), situé à l'ouest de la ZAC juste en limite de Clichy-la-Garenne. Deux cas caractéristiques de ce modèle d'aménagement du quartier sont: le *grand pôle énergétique* (Fig.3) et la *Halle Alstom* (Fig.4). L'ambition est de constituer un vaste pôle énergétique reposant à 75% sur les énergies renouvelables: biomasse, hydrothermie, récupération de chaleur sur les cheminées du Syctom (SEQUANO AMENAGEMENT, 2011). La *Halle Alstom* constitue un événement commercial et urbain. Elle se veut une vitrine actuelle des tendances de la gastronomie, de l'alimentation et plus largement, de l'art de vivre. Entre la Halle et le boulevard Victor Hugo, le Cours des Docks propose, sur 250 mètres, une large promenade commerciale agrémentée de plantations (SEQUANO AMENAGEMENT, 2011). Il faut noter que ce nouveau modèle économique basé sur la question énergétique et les nouvelles activités commerciales a influencé de nouveaux habitants à installer sur les Docks. Le nombre des habitants de Saint-Ouen selon INSEE était 39.719 en 1999 et 86.313 en 2017 avec une augmentation annuelle de 8,10% entre 2012 et 2017 (Fig.5). Un autre élément à souligner est l'augmentation du nombre de certains emplois (cadres) et la baisse du nombre des ouvriers entre 2009 et 2014 (Tableau 2).

## **2. Le rôle moteur de la participation citoyenne**

Le débat autour de l'implication des habitants dans les processus de conception des bâtiments et des quartiers n'est pas nouveau mais il est intéressant de voir comment les actions des habitants ainsi que leur collaboration avec les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage des projets urbains contribuent à la création des "milieux de vie durables" dans les villes en décroissance.

Différents termes sont utilisés, dans la littérature, pour qualifier les savoirs des habitants ou des citoyens ordinaires. Les recherches sur le projet urbain et l'urbanisme participatif mettent en avant le "savoir d'usage" ou la "maîtrise d'usage" des habitants, pour rendre compte de connaissances liées à leur pratique quotidienne d'un territoire (LEFEBVRE R et al, 2007). Ces travaux ont souvent une visée fonctionnelle en cherchant à mieux prendre en compte les besoins et les usages des populations directement concernées par les transformations de leur habitat ou leur quartier, et de les accompagner par des professionnels assurant la traduction de leur parole ordinaire dans un langage technique (DAVIDOFF P, 1965).

L'intérêt pour les démarches participatives et l'engagement des habitants dans les processus de conception de leurs milieux de vie apparaît dans les années 1990, lié notamment aux préoccupations autour de la question environnementale et aux enjeux d'engagement qu'elle propose. Des enquêtes quantitatives de l'époque ont montré un renforcement de l'intérêt des habitants pour la politique locale dans les grandes villes industrialisées (GUERARD S, 2004) qui a pris en France des formes d'accompagnement par l'Etat.

### **2.1. Des motivations de la municipalité nantaise aux ateliers citoyens: le projet *Creative Factory***

Depuis l'origine du projet, la concertation s'est inscrite au cœur du processus de transformation et de fabrication de l'île. De nombreuses démarches participatives ont ponctué le développement du projet, sous différentes formes (réunions de concertation, ateliers de conception, ateliers citoyens, dispositifs expérimentaux) et à différentes échelles (de la rue à l'îlot, du quartier à la stratégie d'aménagement globale). Les démarches participatives se développent également autour des projets immobiliers, et notamment autour des questions d'usages qui font l'objet d'une réflexion globale portée par la Samoa (Tableau 3).

#### **2.1.1. Les ateliers citoyens: pistes de réflexion pour le projet**

Dans le cadre de l'élaboration du plan des transformations (2010-2012), un panel de citoyens a été constitué pour exprimer un avis sur le futur du projet urbain. En 2016, un dispositif a accompagné cette consultation habitante pour la désignation de la nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

La nouvelle équipe, réunie autour de Jacqueline Osty (paysagiste mandataire) et Claire Shorter (architecte-urbaniste), porte la réflexion à l'échelle des quartiers de l'Ile. En 2018, les habitants du quartier travaillent avec l'équipe d'œuvre urbaine sur le quartier des Marchandises, futur cœur de l'Ile-de-Nantes.

La Samoa a expérimenté différentes formes d'implication des habitants et usagers dans la production d'espaces publics en parallèle avec la concertation menée à petites échelles sur la conception des espaces publics (squares, jardins). Le Green Island en 2013, était un événement qui visait à transformer les espaces publics par des micro-aménagements temporaires (AURAN et al, 2012). Une autre démarche était celle de concertation menée sur les usages du projet d'aménagement des berges entre 2014 et 2016 (Base + Bruit du Frigo). Le programme Ile-de-Nantes Expérimentations qui est engagé par SAMOA sur la période 2017-2023 s'agit d'un dispositif exploratoire et modulable. Son ambition est de faire émerger de nouveaux modes de production d'espace public en impliquant les usagers et en les positionnant en place de décideur (AURAN et al, 2012). Il a vocation à développer une méthodologie de conduite des expérimentations au sein de la Samoa, au service du projet urbain.

### **2.1.2. Le *Quartier de la création***

Le programme *Quartier de la Création* est de créer à horizon 2020, sur l'Ile-de-Nantes un pôle de dimension internationale, à la croisée de la culture, de la recherche, de la formation et de l'économie. La *Creative Factory*, en coordination avec les autres acteurs de la métropole nantaise et de la Région des Pays de la Loire, contribue à l'attractivité internationale de Nantes. Il se positionne comme une agence d'aménagement et de développement sur la fabrique et usages de la ville (NANTES METROPOLE, SAMOA, 2009).

La *Creative Factory* associe culture, économie, enseignement supérieur et recherche. Il fonctionne comme une vitrine de la métropole nantaise avec une ambition de fabriquer une ville aimable, sobre, inventive autour d'un positionnement fort (NANTES METROPOLE, SAMOA, 2009). La *Creative Factory* favorise l'émergence de nouveaux projets transdisciplinaires sur l'Ile-de-Nantes, un véritable laboratoire urbain in vivo et in situ.

Les communautés créatives qui font partie de la *Creative Factory* s'organisent en groupes de réflexion prospectives et d'actions concrètes. Elles privilégient les approches transdisciplinaires et agissent comme un pivot entre les filières industrielles, commerciales et économiques.

La *Creative Factory* est organisé autour des quatre communautés créatives:

- CITY (Ville créative durable et connectée)
- DESIGN (Espaces et modes de vie)
- CARE (Mieux vivre, bien être et santé)

- MEDIAS (Medias et transmedias)

Chaque communauté réunit des acteurs de l'économie créative et de la culture, (entreprises, startups créatives, artistes), de l'enseignement et de la recherche, ainsi que des représentants des autres filières économiques et industrielles et des grands donneurs d'ordre industriels.

## **2.2. Les acteurs en présence: une participation motrice de la société civile à Saint-Ouen**

La Ville de Saint-Ouen ainsi que les équipes de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ont utilisé deux outils pour impliquer les citoyens dans le processus d'aménagement du site: les réunions publiques et le site internet des Docks (Tableau 4).

De son part l'association *Mon voisin des Docks* participe aux débats publics et plus largement elle intègre au mieux le quartier dans la vie culturelle, associative et citoyenne de la ville de Saint-Ouen. L'association a été créé en mars 2014 à l'occasion de la création des jardins partagés du grand parc pour obtenir une des parcelles disponibles. Les objectifs de l'association sont de défendre les intérêts du quartier, de faciliter et d'organiser les relations sociales entre voisins, d'organiser des évènements réguliers pour animer le quartier des Docks.

### **2.2.1. Les réunions publiques**

La réunion publique la plus importante était celle du 4 juillet 2016. La Ville de Saint-Ouen-sur-Seine, la Plaine Commune et le Séquano Aménagement ont organisé cette réunion afin de présenter l'avancée du projet d'aménagement du quartier des Docks. Cette réunion était une occasion pour les habitants, venus nombreux, de dialoguer avec Monsieur le Maire, qui les avait conviés à un temps d'échange autour du projet du quartier, et l'équipe en charge du projet.

Plus de deux heures durant, les habitants ont pu échanger avec leur Maire et l'équipe en charge du projet, Anne Rieth de Jonghe, Alain Pasty et Francis Vary pour la Ville, Robert Figueras de Plaine Commune, Toni Richard et Ari Msika de Séquano Aménagement. Ce dernier a dressé un tableau des avancées du projet afin de resituer, secteur par secteur, les réalisations, chantiers en cours et principales opérations à venir.

Les habitants du quartier et riverains ont ainsi pu partager leurs interrogations, leur expérience et leur vision du quartier. Les informations tirées par cette réunion sont précieuses. On pourrait dire qu'elles nourrissent les discussions entre les différents acteurs du projet: la Ville qui définit le programme, l'aménageur Séquano Aménagement qui met en œuvre le projet, Plaine Commune qui gère les espaces publics.

Dans un nouveau quartier qui grandit, les équipements ainsi les services sont des composantes déterminantes. Ils induisent des questionnements très divers. L'implantation du futur campus hospitalo-universitaire dans le quartier des Docks, à l'ouest de la rue Ardoin, interroge notamment les habitants. William Delannoy, le Maire de Saint-Ouen a expliqué à la réunion que les discussions se poursuivent avec l'Assistance Publique – Hôpitaux de Paris (AP-HP), qui porte le projet de regroupement des hôpitaux Bichat de Paris et Beaujon de Clichy. L'enjeu principal est l'implantation de cet équipement par rapport aux autres constructions à venir dans le quartier, ainsi que l'équilibre budgétaire de l'opération des Docks (VILLE DE SAINT-OUEN,2016).

En ce qui concerne la qualité de vie et la dimension environnementale, fondements importants du projet, les riverains ont évoqué leurs préoccupations relatives au centre d'incinération des déchets du Sycotm. Les acteurs du projet ont pu confirmer que le Sycotm a engagé un travail portant non seulement sur la requalification architecturale et urbaine de la centrale, mais également sur l'optimisation de son processus industriel et la réduction des nuisances, dont la mise en œuvre devrait démarrer en 2017 et jusqu'à l'horizon 2020 (VILLE DE SAINT-OUEN,2016).

Deux autres questions qui ont été évoquées étaient celle de la transformation des espaces publics et celle des commerces de la rue des Bateliers. Pour les espaces publics les habitants ont fait part de leur désir que soit aménagé le boulo-drome sur place de l'Égalité, pour favoriser les rencontres et les loisirs dans le quartier. Au sujet des commerces les habitants étaient intéressés à ceux-ci de la rue des Bateliers, qui sont aujourd'hui inoccupés. Face à la défaillance de l'investisseur qui s'était engagé sur la livraison de ces commerces, la Ville, consciente de l'enjeu déterminant pour les habitants et la qualité de vie du quartier, négocie actuellement le rachat de ces locaux et étudie la possibilité de superviser directement leur commercialisation.

### **2.2.2. Le site internet des Docks**

Le dialogue se poursuit aussi via le site internet des Docks, sur lequel les habitants peuvent régulièrement suivre les évolutions du projet et faire part de leurs remarques et de leurs suggestions. La Ville de Saint-Ouen a également maîtrisé un outil supplémentaire pour répondre aux questionnements des habitants: des rencontres régulières avec les acteurs du projet. Elles sont mises en place du début 2017 par la Ville, Plaine Commune et Séquano Aménagement. Ces rendez-vous, organisés régulièrement dans l'année, permettent de discuter des sujets comme la voirie, la propreté, le stationnement, la circulation, l'utilisation du parc, les commerces, les chantiers en cours et à venir, la CPCU et le Sycotm.

## **3. L'identité de la ville en décroissance: repenser le cadre et l'outil**

Après la désindustrialisation, comment peut-on habiter encore la ville industrielle? Il s'agit d'une question fondamentale à répondre notamment quand les territoires industriels sont passés dès 1970 à une forte croissance économique liée aux grandes entreprises industrielles à une situation de déprise économique. Les décennies qui sont passées ont laissé des traces sur la population majoritairement ouvrière et leur logement ainsi qu'une nécessité de retrouver l'identité de ces territoires.

La survie du patrimoine industriel repose notamment à ce qu'on appelle un lien social entre la population et les éléments survivants de ce passé industriel. La patrimonialisation est une manière pour se réapproprier l'espace, se souvenir ensemble, comme défini la mémoire collective Maurice Halbwachs (HALBWACHS M, 1997). Après les années 1970 la question de conservation du patrimoine industriel devient un sujet de préoccupation collective. Les décisions de ce qui doit être conservé et comment sont prises par des associations professionnelles qui ont une expertise profonde sur le sujet du patrimoine industriel.

La question de l'habiter porte la question de mémoire collective. En ce sens on pourrait considérer le patrimoine comme un témoignage du travail industriel. Toutefois, il fallait attendre les années 1990 pour que les mobilisations de conservation du patrimoine industriel existent à tous les niveaux comme on va voir dans les deux cas d'étude. Dans le cas de l'Ile-de-Nantes l'intérêt pour le passé industriel de l'Ile et l'avenir de ce site commence en 1994 quand il y a des réflexions au niveau municipal entre les habitants et les élus locaux sur le futur aménagement de ce site. Dans le cas des Docks-de-Seine les réflexions sur le futur aménagement du site ont commencé du moment de départ d'Alstom et se sont officialisées en 2007 avec la création de ZAC des Docks.

### **3.1. Les piliers du projet de l'Ile-de-Nantes**

La fermeture des chantiers navals, en 1987, marque un tournant pour Nantes, un tournant économique, social. La perte d'un lieu qui a longtemps constitué l'emblème de Nantes. Le développement des activités de construction navale a révélé les atouts de ce territoire. Cette opportunité foncière exceptionnelle explique la naissance, pour Nantes, d'un de ses plus grands projets urbains, l'avenir de Nantes passe par sa croissance. Les services municipales font le choix d'un développement qui privilégie le cœur de la ville, en saisissant toutes les opportunités de renforcement de la ville sur elle-même. La métropole de Nantes-Saint-Nazaire place la Loire au cœur du projet de développement économique et urbain des territoires. Le projet de l'Ile-de-Nantes est basé sur l'enjeu de permettre à la ville de retour au fleuve que connaissent la plupart des villes d'eau européennes. Plus que la rénovation d'un quartier, il s'agit d'affirmer l'Ile comme quartier d'ambition métropolitaine pour une attractivité européenne (NANTES METROPOLE, SAMOA, 2009). Les enjeux du projet de renouvellement urbain de l'Ile-de-Nantes sont présentés par le choix d'un modèle de développement

spécifique, l'ambition portée à l'échelle métropolitaine, et l'opportunité foncière exceptionnelle en cœur de ville. Le renouvellement de la ville sur elle-même s'accompagne d'une attention portée à l'existant. Il s'agit notamment de le compléter, de le transformer et de lui donner de nouvelles fonctions.

Un pilier important du projet sont le transport collectif et l'espace public. Cette combinaison du développement de la ville permet la liaison entre les quartiers et la renforce des échanges entre eux. La culture s'affirme parallèlement comme l'un des éléments essentiels du modèle de développement urbain. Ce modèle offre aux Nantais des lieux et des temps de découverte de leur ville. Le projet de l'Ile-de-Nantes s'inscrit dans le cadre de la participation citoyenne qui est montrée notamment par la création, au milieu des années 1990, des comités consultatifs de quartiers.

Les premières opérations engagées sur l'Ile depuis 2003 se référaient à l'aménagement et la transformation près de 70 hectares d'espaces publics, à la création de nouveaux équipements culturels, sportifs et de loisirs et à la construction plus de 2.000 logements supplémentaires dont 25% de logements sociaux. L'ensemble des opérations de réaménagement ou de création d'espace public ont été réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la SAMOA. Cette transformation de l'espace public permet la réalisation de multiples opérations immobilières conduites par des opérateurs privés ou des maîtres d'ouvrages publics (NANTES METROPOLE, SAMOA, 2009).

### **3.2. Les orientations du projet des Docks-de-Seine**

Le projet des Docks-de-Seine d'une surface de 100 hectares s'étend le long de la Seine. De nombreuses activités y sont implantées: de grands services urbains (CPCU, SYCTOM, concession EDF/RTE), des parcs d'activité et d'entrepôt (le parc du 4/8 Quai de Seine, le Parc d'Activités des Docks), des entreprises tertiaires (siège d'Alstom Transport). La ZAC des Docks a été créée en 2007 après approbation par le conseil municipal (DL/07/144), Elle s'est suivie de la désignation de la Séquano, SEM départementale de Seine-Saint-Denis comme titulaire d'une concession d'aménagement (DL/07/184).

La concrétisation du projet d'aménagement est le résultat de deux facteurs. D'une part, la création de la ZAC, résultat d'une réflexion menée par la ville de Saint-Ouen sur la mutation de son territoire, depuis trente ans (BERTHELOT D, 2010). L'annonce en mars 2003 par Total de la fermeture de son site de stockage à l'est du site 94, a eu comme résultat la levée du périmètre Seveso alors en place et les réflexions, scellées dans le PADD de 2004, sur le placement du site comme secteur d'études. Le projet est rattaché à deux orientations: Développer la ville- faire renaître les espaces délaissés et retrouver le fleuve- favoriser un développement économique équilibré, solidaire et durable (SOLEDAT 93, 2008). Le PADD préconise les dispositifs qui dépassent le cadre réglementaire à l'issue d'une phase d'études préalables de deux ans menée par la Sodedat 93 à partir de juin 2005, sur mandat de la



Mairie. Selon le PADD, le site des Docks s'inscrirait dans un développement "au fil de l'eau", dans la continuité de la politique locale de la Mairie, qui viserait à faire montrer son tissu industriel.

Le rachat de 18,80 ha de foncier auprès d'Alstom par le groupe immobilier Nexity en mars 2004 souligne la dynamique du projet d'aménagement sous un autre aspect, celui de la collectivité locale qui serait dans une procédure de reprise en main de son territoire. Cette vision est décrite dans le PLU de 2008. L'aménagement du site des Docks par le lancement d'études a abouti fin 2006 à la définition d'un Schéma Directeur d'Aménagement sur l'ensemble du site afin d'appréhender globalement l'organisation de cette extension de la ville sur un quart de son territoire. Il s'agissait d'éviter que cet espace soit progressivement urbanisé au gré des opportunités sans cohérence d'ensemble et sans lien dynamique avec la ville (Ville de Saint-Ouen, 2008).

Il est prévu de créer 824.000m<sup>2</sup> SHON à l'échelle de la ZAC jusqu'en 2025, dont 308.000 pour les bureaux et activités. La procédure d'aménagement est prévue pour s'étendre sur dix-huit ans, selon trois phases opérationnelles qui correspondent aux trois mandats municipaux: 2008-2013, 2014-2019, 2020-2025 (SOLEDAT 93, 2008). Il est prévu de faire muter 60% de la surface totale de la ZAC, selon une mixité fonctionnelle déclinée à plusieurs échelles: ZAC, îlots. La ville de Saint-Ouen prévoit que le projet, dont l'emprise représente 25% de la surface communale, s'accompagnera de la création de 10.000 emplois et l'accueil de 10.000 nouveaux habitants, soit une augmentation respective de 30% et de 20% (SEQUANO AMENAGEMENT, 2011).

## **Conclusions**

On a vu comment la notion de la croissance urbaine est analysée dans les programmes et le contenu des deux projets étudiés dans la communication d'un côté dans les documents administratifs et techniques des deux municipalités (Nantes et Saint-Ouen) et de l'autre côté par les observations empiriques sur les sites. Les deux municipalités se sont engagées vers des programmes d'action innovants sur leurs territoires par rapport aux certaines thématiques (par exemple la participation citoyenne).

Il faut souligner que l'identité industrielle des deux villes se trouve au-delà de leur profil économique car les villes sont aussi porteurs des héritages sociaux et urbains des divers époques et événements qui les ont marquées. Même si la désindustrialisation a laissé place à des friches, à des reconversions tertiaires ou à de nouvelles formes industrielles qui ont modifié profondément le profil socio-économique de ces villes, les héritages du passé sont des éléments qui témoignent leur passé industriel. La durabilité pour les territoires en décroissance intervient notamment sous la forme de patrimonialisation de certains bâtiments et quartiers d'anciennes villes industrielles.

Dans le cas de l'Ile-de-Nantes la décision prise par les élus locaux de transformer un site délaissé après la fermeture des chantiers navals par l'implantation des entreprises start-up et la création d'un grand parc en bord de la Loire montre qu'il y a un intérêt fort pour la réactivation de ce site et son réintégration au tissu urbain de la ville. L'économie locale se transforme par de nouvelles formes d'emplois que celles industrielles et en même temps est conservé l'héritage culturel de la ville par la réhabilitation d'anciens bâtiments industriels.

Dans le cas des Docks-de-Seine les activités industrielles sont encore présentes et ont un impact à l'échelle d'agglomération. Le profil de l'industrie à Saint-Ouen est beaucoup changé au fil de vingt dernières années avec un intérêt fort pour la protection de l'environnement. La présence de l'industrie contribue à la croissance économique de la ville, crée des emplois au niveau local et diminue le nombre des personnes au chômage. Les élus locaux ont pris la décision de conserver le passé industriel de la ville, notamment par la réhabilitation d'anciens bâtiments industriels, en créant un parallèle de nouveaux quartiers dynamiques qui reflètent l'intérêt de la Ville pour le développement durable.

Le rôle des acteurs (élus locaux, aménageurs, habitants, associations) dans le processus d'aménagement des deux projets est important comme on l'a déjà décrit. L'élément à tenir de ces processus est la synergie entre les acteurs et les événements. Le niveau d'expertise de tous les acteurs impliqués sur les processus participatifs, soit des habitants soit des professionnels et des politiciens a été élevé grâce aux échanges entre les participants pendant les ateliers de travail et les réunions publiques. Le discours des élus locaux, des aménageurs et des habitants sur, d'un côté l'expertise habitante dans le cas de l'Ile-de-Nantes et sur de l'autre côté la valorisation du patrimoine industriel en harmonie avec la croissance économique et la protection de l'environnement dans le cas des Docks-de-Seine, ont contribué à la construction d'une identité locale des deux villes. Cette identité a été diffusée après vers l'extérieur des deux villes au niveau national et mondial, grâce aux actions des deux municipalités à communiquer et à valoriser les expériences acquises sous différentes formes (participation aux conférences nationales et internationales sur la planification des villes en décroissance, participation aux réseaux des villes durables et signature de la charte européenne d'Alborg, organisation des visites des deux sites avec des membres des deux sociétés d'aménagement pour les professionnels et les élèves).

On peut voir l'influence qu'a eu le projet d'aménagement de l'Ile-de-Nantes notamment par le grand nombre de citations scientifiques sur le projet ainsi que par la volonté d'autres municipalités en France et à l'étranger de suivre le "modèle nantais". En ce qui concerne le projet d'aménagement des Docks-de-Seine on peut observer qu'il est influencé par le projet de Nantes, particulièrement par les enjeux et les ambitions du projet qui se réfèrent à l'échelle de l'agglomération ou de l'intercommunalité et pas à l'échelle du quartier ou de la ville. Les Docks-de-Seine est

un projet récent, qui n'est pas déjà étudié en détail par les chercheurs, mais qui est présenté notamment après 2005 pendant des rencontres scientifiques et professionnelles nationales comme un grand projet d'aménagement urbain durable de la capitale française.

Le changement d'échelle, l'évolution et les transformations des villes en décroissance peuvent nous permettre de comprendre les différents aspects de l'interface des villes où chacun de ces éléments qui constituent leur tissu urbain interagit avec les autres d'une manière directe ou indirecte. Les nouvelles politiques publiques participatives montrent que le système d'acteurs traditionnels d'élaboration des projets de renouvellement urbain est amené à redéfinir les rôles de chacun en instituant les habitants comme de véritables acteurs sociaux. On peut, donc, tirer la conclusion que la transformation de l'ensemble de l'interface des villes en décroissance est le résultat, d'un côté des politiques territoriales des municipalités et des habitants et de l'autre côté des décisions économiques des entreprises de déterritorialisation.

## Figures

Figure 1: La Cité des chantiers et les cales sur l'Ile-de-Nantes

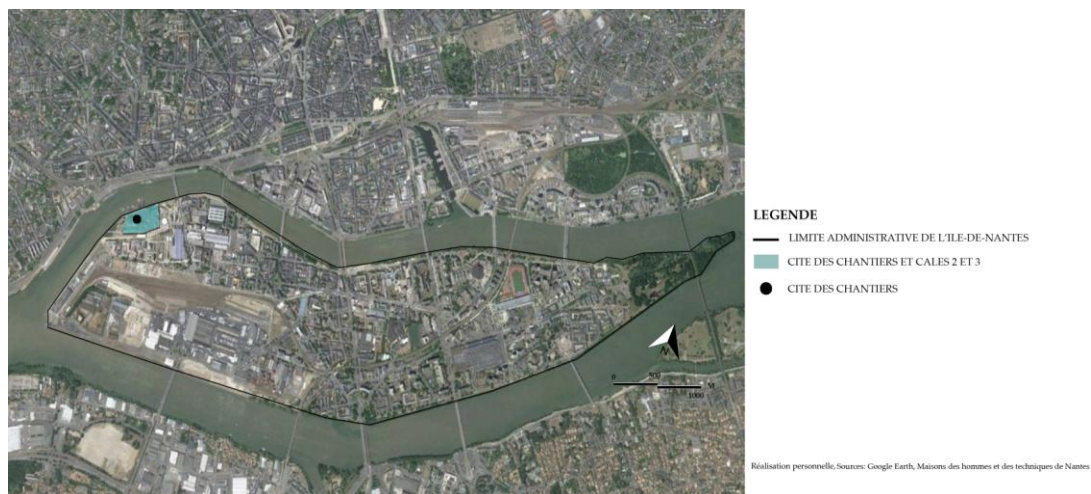


Figure 2: Evolution démographique entre 1968 et 2017 à Nantes

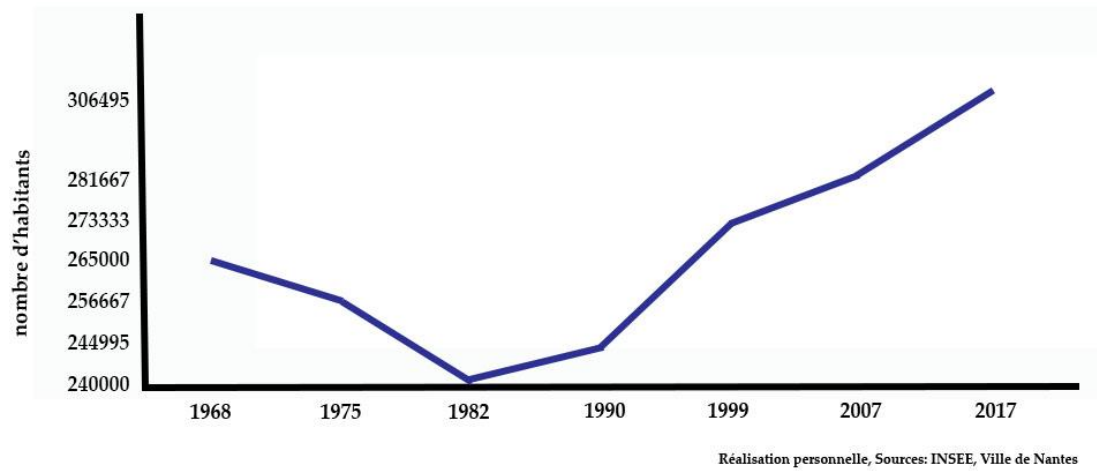


Figure 3: Le grand pôle énergétique sur les Docks-de-Seine

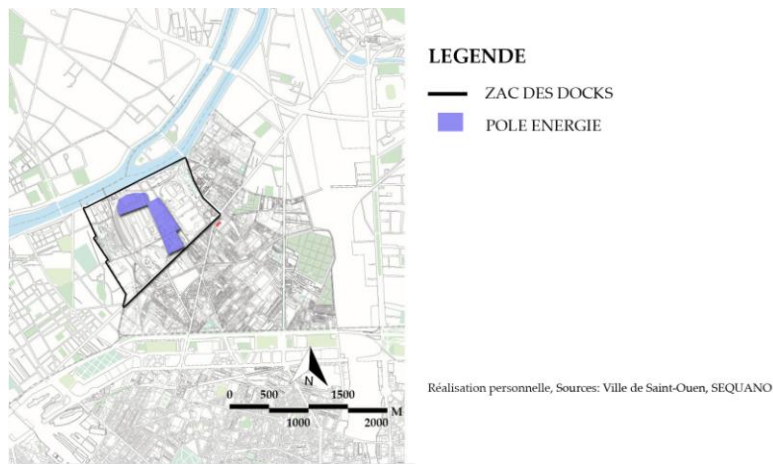


Figure 4: La Halle Alstom et la promenade commerciale sur les Docks-de-Seine

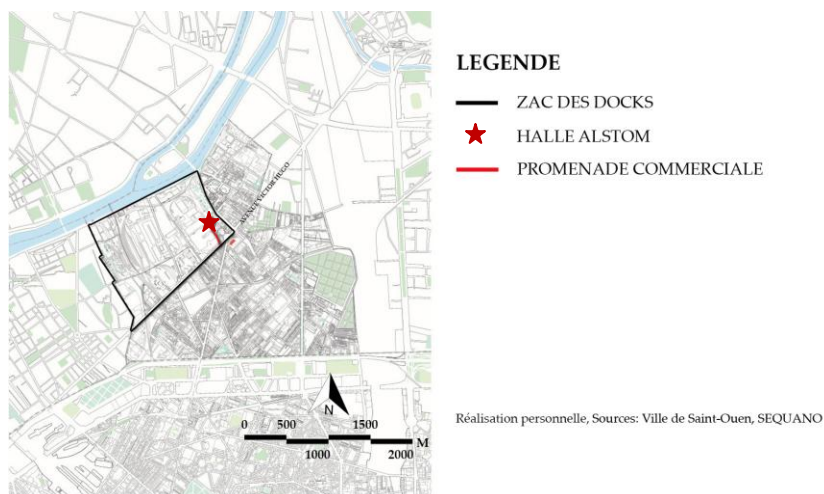
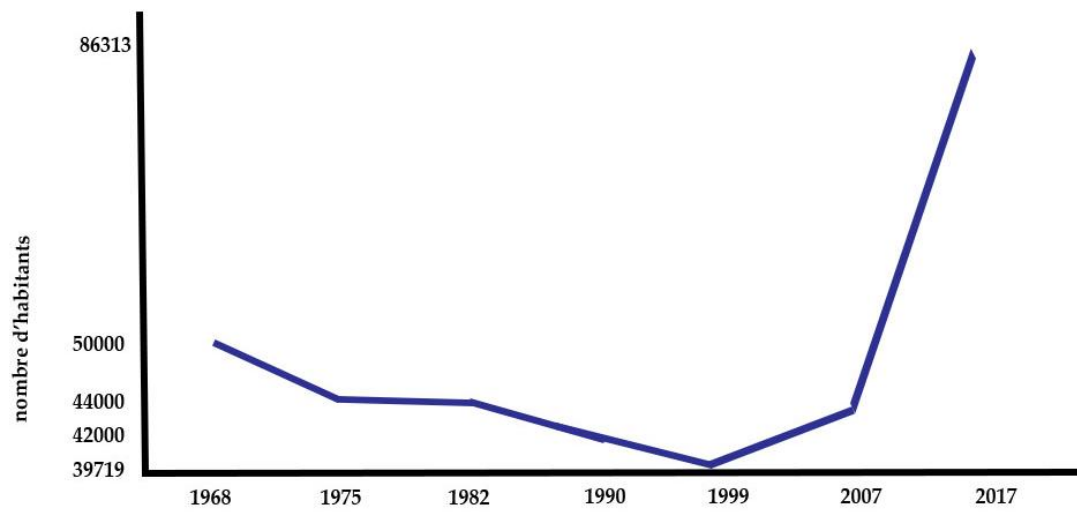


Figure 5: Evolution démographique entre 1968 et 2017 à Saint-Ouen



Réalisation personnelle, Sources: INSEE, Ville de Saint-Ouen

## Tableaux

Tableau 1: Nombre d'emplois en 5 catégories à Nantes (données 2009 et 2014)

Catégories	2009	2014
<b>Ensemble</b>	<b>165840</b>	<b>178471</b>
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	6778	8208
Cadres et professions intellectuelles supérieures	39726	46379
Professions intermédiaires	49798	54931
Employés	48162	47849
Ouvriers	21376	20457

Réalisation personnelle, Sources: INSEE, Ville de Nantes

Tableau 2: Nombre d'emplois en 5 catégories à Saint-Ouen (données 2009 et 2014)

Catégories	2009	2014
<b>Ensemble</b>	<b>34466</b>	<b>36060</b>
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	1912	1969
Cadres et professions intellectuelles supérieures	11353	13489
Professions intermédiaires	8829	8623
Employés	6801	6807
Ouvriers	5571	5115

Réalisation personnelle, Sources: INSEE, Ville de Saint-Ouen

Tableau 3: Acteurs impliqués dans les démarches participatives à Nantes

1. Habitants de l'Ile-de-Nantes
2. Comité consultatif de l'Ile-de-Nantes (comité des citoyens)
3. Equipes de maîtrise d'œuvre (Alexandre Chemetoff, Marcel Smets, Uaps, Jacqueline Osty, Claire Schorter)
4. Equipe de maîtrise d'ouvrage (SAMOA)
5. Elus locaux (Ville de Nantes, Nantes Métropole)

Réalisation personnelle, Sources: Ville de Nantes, SAMOA

Tableau 4: Acteurs impliqués dans les démarches participatives à Saint-Ouen

1. Habitants du quartier des Docks
2. <i>Mon Voisin des Docks</i> (association des habitants)
3. Equipe de maîtrise d'œuvre (Anne Rieth de Jonghe, Alain Pasty et Francis Vary)
4. Equipe de maîtrise d'ouvrage (SEQUANO Aménagement)
5. Elus locaux (Ville de Saint-Ouen, Plaine Commune)

Réalisation personnelle, Sources: Ville de Saint-Ouen, SEQUANO

## **Bibliographie**

AURAN, NANTES METROPOLE, SAMOA, 2012, *Atlas Ile-de-Nantes*

BEN BAREK C, COUDIN A, 2006, *Cité rouge: écoutez l'écrit de la banlieue*, éditions Patrick Robin

BERLAND-BERTHON A, 2007, *Les grands ensembles: des quartiers pas comme les autres*, Colloque Pérennité urbaine: la ville par-delà ses métamorphoses, Nanterre, 15-16 mars

BERTHELOT D, 2010, *Enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique et parcellaire en vue des acquisitions et travaux prévus pour l'opération d'aménagement de la ZAC des Docks sur la commune de Saint-Ouen*, Département de Seine-Saint-Denis

CILAC (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel), 2006, *L'archéologie industrielle en France/Reconversions 49*, décembre 2006

COHEN D, 2006, *Trois leçons sur la société postindustrielle*, Le Seuil, Coll. La République des idées, Paris

DAVIDOFF P, 1965, *Advocacy and pluralism in planning*, Journal of the American Institute of planners, Volume 31

DEBOULET A et NEZ H, 2013, *Savoirs citoyens et démocratie urbaine*, PUR

GUERARD S, 2004, *Crise et mutation de la démocratie locale: en Angleterre, en France et en Allemagne*, Paris, L'Harmattan

HALBWACHS M, 1997, *La mémoire collective*, édition critique établie par Gérard Namer, Albin Michel

HURET N, 2004, *Reconversion industrielle dans la France d'aujourd'hui: Outils et méthodes*, in *Les enjeux et l'intervention de l'Etat*, *Les Annales des Mines mai 2004*, 18-21

LEFEBVRE R et al, 2007, *Le débat public: une expérience française de démocratie participative*, Paris, La Découverte, Recherches

NANTES METROPOLE, SAMOA, 2009, *Ile-de-Nantes: Eco quartier de la Prairie au Duc, un quartier dans un parc*

NATIONS UNIES, 1987, *Rapport Brundtland*

PROST A, 2004, Les limites de la brutalisation, *Vingtième siècle. Revue d'Histoire* 81, 5-20

SAMOA, 2008, *Ile-de-Nantes: Rapport d'activités de SAMOA 2003-2008*

SEQUANO AMENAGEMENT, 2011, *L'écoquartier des Docks de Saint-Ouen, 100 hectares en bord de Seine*. Dossier de présentation

SOLEDAT 93, 2008, *Présentation du projet Docks de Saint-Ouen. Les grandes orientations du projet*

VILLE DE SAINT-OUEN, 2008, *PLU*

VILLE DE SAINT-OUEN, 2016, *Les Docks de Saint-Ouen-sur-Seine*, Info Projet 11

VESCHAMBRE V, 2008, *Traces et mémoires urbaines: enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Presses Universitaires de Rennes