



HAL
open science

”Le port de Nantes, Patrimoine et technique dans le contexte de l’Arc Atlantique

Jean-Louis Kerouanton

► To cite this version:

Jean-Louis Kerouanton. ”Le port de Nantes, Patrimoine et technique dans le contexte de l’Arc Atlantique. Patrimonio Maritimo, Fluvial y Pesquero. XIV Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial, INCUNA, 2013, INCUNA, Sep 2013, GIJON, Espagne. hal-02614925

HAL Id: hal-02614925

<https://hal.science/hal-02614925v1>

Submitted on 21 May 2020

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.

Le port de Nantes. Patrimoine et technique dans le contexte de l'Arc Atlantique

Jean-Louis Kerouanton, Enseignant-chercheur à l'Université de Nantes, Centre François Viète

KEROUANTON, J-L., "Le port de Nantes, Patrimoine et technique dans le contexte de l'Arc Atlantique", in ALVAREZ ACERES M-A (éd), *Patrimonio Marítimo, Fluvial y Pesquero*, Gijón : INCUNA, 2014, pp. 105-112

Quand on observe la pointe de l'île, on y voit la navette fluviale devant le quai des Antilles, la grue grise classée depuis 2005 et le Hangar à Bananes réhabilité en 2007 ; au fonds la Cité Radieuse de Le Corbusier, monument historique elle aussi depuis 1965¹. La question des échelles se pose naturellement (la grue et la Cité sont de même taille à quelques mètres près dans les trois dimensions), et puis la question même de l'existence de ces traces importantes. Il est tellement difficile aujourd'hui d'imaginer cette partie du territoire totalement vide : quelle signification subsisterait-il d'un espace débarrassé de tous ces éléments, comme un désert, au-delà de la friche et des traces ? Le simple exercice de faire disparaître et réapparaître sur une même image ces éléments les uns après les autres est parfaitement éclairant en ce sens.

« L'île de Nantes », patrimoine et projet : empathie ou redécouverte ?

La ville de Nantes est l'objet depuis la toute fin du XX^e siècle d'un renouveau remarquable, urbain et architectural, centré autour du port historique situé au fond de l'estuaire de la Loire. Le centre du projet principal, qui dépasse la stricte question portuaire concerne la totalité de ce qu'on appelle désormais « L'île de Nantes ». En plein cœur de la métropole, elle fait l'objet depuis plus de 10 ans d'une opération d'urbanisme saluée aux plans national et international. Depuis le milieu du XIX^e siècle sur sa partie ouest, c'est tout un ensemble d'industries qui s'est développé pendant près de 150 ans et qui laisse aujourd'hui de grands témoignages monumentaux. S'il y reste encore aujourd'hui une activité industrielle marginale, ce sont également les friches des usines anciennes qui se sont trouvées au cœur des préoccupations des aménageurs et des architectes. Les questions de la disparition de certaines activités mais aussi du maintien ou du déplacement d'autres sont bien entendu au cœur du débat économique et social d'un point de vue général. Elles sont également au cœur des débats culturels et patrimoniaux. Ce sont en effet les anciens chantiers navals et certains

équipements important du port de commerce qui ont fait l'objet de démolition mais aussi de préservation, de protection et de valorisation. Nantes est à ce titre un des bons exemples de la possibilité d'établir un projet urbain radicalement contemporain qui associe pour une bonne part les traces importantes des patrimoines industriel et maritime.

Nantes, port maritime et industriel

Quatrième port de commerce français, derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque, Nantes, est le premier port de la façade Atlantique. Le port de Nantes-Saint-Nazaire, s'étend le long de l'estuaire de la Loire ; il est un six grands ports maritimes français ². Ville et port de fonds d'estuaire, son statut portuaire est une question pluriséculaire tant les difficultés de navigation dans cette Loire maritime sont un enjeu économique autant qu'une difficulté technique majeure ³. Port actif depuis toujours, son activité s'est progressivement et classiquement éloignée du centre-ville au bénéfice des zones d'activité en aval durant le XX^e siècle ⁴. Les atterrissements progressifs dans le lit du fleuve et les aménagements de génie civil ont contribué peu à peu dans le courant des XIX^e et XX^e siècles à former une vision plus cohérente des rives du fleuve au sein de la ville pour ne plus former aujourd'hui qu'une seule Ile, « l'Ile de Nantes » selon l'appellation désormais consacrée depuis le milieu des années 1990 ⁵.

La croissance industrielle de Nantes au XX^e siècle s'inscrit dans la droite ligne des développements portuaires et industriels de la Nantes de la seconde moitié du XIX^e siècle autour de la métallurgie et de la mécanique, de l'agro-alimentaire mais aussi de la chimie avec les engrais. Les concentrations industrielles se sont donc réalisées progressivement le long de la Loire avec l'affirmation de grandes usines confrontées à la ville plus traditionnelle de la rive droite. Seul le pôle nord-est sur la route de Paris, autour des Batignolles, déroge à cette règle des implantations proches du fleuve.

L'activité de construction navale ⁶, traditionnelle depuis l'Ancien Régime le long du Quai de la Fosse sur la rive droite de la Loire, s'implante de manière plus radicale et pérenne en face sur la rive gauche du bras nord, sur les terrains disponibles de la Prairie au Duc. C'est au XIX^e siècle qu'un ensemble industriel de grande importance allie autour de la construction navale les activités métallurgiques associées, en particulier la chaudronnerie et la mécanique. La deuxième moitié du XIX^e siècle voit en effet ici comme ailleurs l'avènement de la construction métallique des coques et la motorisation progressive des navires, même si Nantes, comme Rouen, restera jusqu'au début du siècle suivant un

des leaders incontesté des grands voiliers intercontinentaux. Ce n'est qu'au XXe siècle avant la première guerre mondiale que ces bateaux, ultramodernes par leurs équipements embarqués, seront définitivement remplacés par les navires à vapeur puis diesel.

Aux côtés de Dunkerque, la Ciotat, La Seyne, Saint-Nazaire, bien entendu, et d'autres chantiers plus petits, Nantes était traditionnellement un des plus grands chantiers navals civils français. Nantes et Saint-Nazaire rassemblaient à elles deux presque la moitié des effectifs de construction navale en France (18600 ouvriers sur 39000 en 1954 par exemple, dont près de 8000 à Nantes). La crise des années 1980 a été fatale à la quasi-totalité d'entre eux. La décision de fermeture de l'essentiel des grands chantiers en 1987, laisse bientôt seuls les chantiers de Saint-Nazaire pour la construction des plus grands navires. C'est le devenir de pans entier de morceaux de villes qui surgit d'un seul coup avec une violence certaine et la disparition brutale d'éléments importants du paysage économique et

⁷
industriel des ports . La question du patrimoine industriel se pose, ou pas, de manière très disparate au sein de cet ensemble dévasté. Si à La Seyne, il ne reste guère plus que le pont ferroviaire levant, monument historique depuis 1987 et désormais réhabilité depuis 2009, Dunkerque a fait l'objet

⁸
d'une réflexion urbaine bien plus avancée . La Ciotat sera le seul chantier à subsister malgré la fermeture de 1987 mais grâce à la résistance des ouvriers et à l'occupation du site qui sera soldée par la création d'un nouvel établissement semi-public à partir de l'accord de 1994 et la renaissance de l'activité navale liée pour l'essentiel à la réparation des grands yachts.

Nantes ne fait pas exception à la découverte progressive du patrimoine industriel durant le dernier

⁹
quart du XXe siècle . Elle s'est d'ailleurs montrée très régulièrement à son avantage par rapport à d'autres grandes villes françaises, forte d'un tissu associatif puissant et d'une politique municipale volontariste sur le long terme depuis 1989. Les « anciens » de la navale avaient créé leur association dès 1985, l'*Association Histoire de la construction navale à Nantes* (AHCNN), autour du comité d'entreprise avant même la fermeture des chantiers en 1987. Ils n'ont vite pas été les seuls : à partir de 1995, en partie issue du monde patronal, c'est l'association *Entreprise et Patrimoine Industriel* (E+Pi) qui s'installe durablement dans le paysage militant. Les différentes initiatives se sont ensuite fédérées peu après, en 1997, au sein du *Collectif des associations du patrimoine industriel et*

¹⁰
portuaire nantais qui regroupe rapidement près de 20 associations .

Le projet Ile de Nantes apparaît comme un des points forts de cette question mais il ne faut pas

11

ignorer les interventions précédentes . Avant même les approches globales et les aménagements de l'Ile de Nantes dans les années 2000, la reconversion et la réhabilitation de la Manufacture des tabacs en 1983 en sont en effet une étape importante et très précoce. Sans magnifier le tableau à l'extrême, on pourrait ainsi jalonner la vie nantaise de la réussite de la sauvegarde de la Gare de l'Etat en 1989, du maintien de certaines structures des chantiers navals au début des années 1990 puis de leur réhabilitation récente ou encore de la réutilisation exemplaire de l'usine Lefèvre-Utile à l'extrême fin du siècle.

Les grues Titan protégées, ou pas. Patrimoine portuaire et chantiers navals

Il aura fallu plus de dix ans jusqu'à la fin des années 1990 pour que la situation nantaise se clarifie en terme de patrimoine portuaire et industriel. Les grues portuaires en sont un symbole tout

12
particulier .

La grue « jaune » des chantiers navals date de 1954. Construite par les Etablissements Joseph Paris pour une capacité de levage de 50t, elle est presque immédiatement portée à 80t. Rachetée in extrémis par la ville à un ferrailleur, la grue jaune des chantiers avait d'abord un statut mal défini sur le site de la friche industrielle. Du point de vue patrimonial - il s'agit d'un « objet » tant sur le plan technique que sur l'aspect réglementaire - la grue ne pouvait faire l'objet d'un avis conforme de l'architecte des bâtiments de France, au contraire des cales de construction et du bâtiment des chantiers qui avaient bénéficié d'une demande de maintien comme conséquence de la surveillance des abords d'un immeuble du XVIIIe sur la quai de la Fosse, de l'autre côté du fleuve. C'est au moment de l'inauguration de la réhabilitation du bâtiment des bureaux pour y héberger des services de formation de l'université de Nantes et des associations que le maire de Nantes annonce le caractère patrimonial de la grue des chantiers, sans qu'il y ait aucune mesure de protection réglementaire. Elle a ensuite fait l'objet de campagne de restauration simple, principalement de peinture, sur une première phase puis ensuite en parallèle avec les travaux à la grue grise

La sauvegarde de la « grue grise » relève d'une histoire différente quant à son intégration à la lecture du projet urbain. Elle a été protégée de la démolition d'extrême justesse à la fin de 2004 pour être ensuite protégée officiellement au printemps 2005.

Les prises de décision et son implantation remontent aux années 1960-1965. Les options techniques méritent d'être rappelées. L'appel d'offre en effet avait fait l'objet d'un débat entre deux options différentes : la grue à relevage de flèche de Caillard au Havre, pourtant plus moderne, est délaissée au profit d'une solution plus sûre et sans doute moins sophistiquée, mais tout aussi efficace en terme d'engins de levage lourd. C'est la grue marteau des Etablissements Joseph Paris qui est choisie, entreprise nantaise. Il ne s'agit pas seulement de favoriser une entreprise locale mais bien d'installer un modèle qui a fait ses preuves dans les ports, les chantiers et les arsenaux de l'ensemble du littoral français. Il s'agissait également pour la Chambre de Commerce de magnifier la valeur revendiquée du port de Nantes au niveau international. Son emplacement en pointe des deux quais principaux du port d'alors n'est pas innocent : il s'agit d'un affichage physique de première importance, calriement exprimé dans les archives.

Culminant à près de 47 mètres de haut, la grue dispose de caractéristiques impressionnantes : 30t de capacité de levage à en bout de flèche à 42 m, 60t jusqu'à 24m. Il s'agit bien d'un très important engin de levage lourd. De fait la grue du quai Wilson était destinée aux plus lourdes charges du port en remplacement du très vieux portique de trente tonnes de 1909. Surtout au départ pour les plus grosses grumes exotiques du port à bois, puis ensuite essentiellement jusqu'à l'arrêt de son fonctionnement en 2002 pour les « coils » d'acier destinées à la métallurgie et à l'industrie de conserverie. D'un point de vue formel et technique, elle est bien la petite sœur de la grue jaune des chantiers. Silhouette des superstructures et technologie globales sont identiques. Seule la soudure ici généralisée en remplacement des boulonnages de son aînée et l'emploi de profilés différents permettent d'en observer la jeunesse relative. Le portique de déplacement, pour des raisons pratiques liées au déchargement à quai, est établi quant à lui de manière asymétrique et confère à l'objet une dynamique formelle à l'intérêt et l'originalité indéniables.

Nantes, port, industrie, reconversion et patrimoine depuis 1999

C'est dans l'île de Nantes que le rapport entre la ville et le fleuve peut être cultivé et conférer à tout aménagement son sens. Toute action entreprise devra satisfaire à l'idée qu'elle introduit, qu'elle développe, qu'elle restaure, une relation de la ville avec l'eau

13

Le passage par la ZAC Madeleine – Champ de Mars est incontournable pour qui veut comprendre la genèse du projet Île de Nantes . Beaucoup s'accordent aujourd'hui à dire que les expériences de Jean-François Revert avec la SEM *Nantes Aménagement* ont mis en place les conditions

14

intellectuelles et techniques de la préparation par les services du cahier des charges du marché de définition « Île de Nantes » en 1999 : prise en compte de l'existant, nécessité du contrôle foncier, importance de l'engagement sur les espaces publics comme acteur de l'architecture dans les îlots, compréhension de la prise de temps nécessaire pour la maturation des projets ...

Face à LABFAC associé à Nicolas Michelin, et à l'équipe de Bruno Fortier, c'est Alexandre Chemetoff, alors associé avec Jean-Louis Berthomieu qui l'emporte. L'enjeu est de taille : il s'agit de travailler le secteur entier du sud de la ville de Nantes pour y composer la nouvelle centralité de l'agglomération : « l'Île de Nantes ». La dénomination avait été fixée quelques années auparavant par

Dominique Perraut dans une première étude prospective menée entre 1992 et 1995¹⁶. Un important travail de bilan urbain sur les « rives de Loire » avait ensuite été mené entre 1997 et

1999¹⁷. C'est que la question du devenir du territoire est complexe. A l'ouest, côté domaine maritime, les chantiers ont fermé en 1987 mais il reste encore une activité industrialo-portuaire au

sud, en particulier liée à la Raffinerie de sucre de canne Béghin Say¹⁸. Au centre le secteur d'habitat est plutôt hétérogène et vieilli tandis qu'à l'est, côté fluvial, ce sont les immeubles collectifs et le tertiaire des années 1970 et 1980 qui dominent. En gagnant la consultation, Alexandre Chemetoff

pose d'emblée et de manière complète¹⁹ une méthode de travail qu'il tiendra pour les dix ans qui suivront : analyse et prise en compte de l'existant, maturation progressive et itérative des situations projetées, adaptations régulières en fonction des données nouvelles.

Cette histoire a été particulièrement commentée dès son origine²⁰ ; l'observation que nous

avons pu en faire à proximité des acteurs²¹ permet de lancer quelques interprétations.

L'équipe d'Alexandre Chemetoff aura mis une année entière pour définir et faire accepter un contrat de maîtrise d'œuvre original. Il assurait en effet l'articulation de la maîtrise d'œuvre des espaces

publics avec l'établissement et le suivi des cartes du *Plan-guide*²².

De 2000 à 2010, cette transformation de l'île de Nantes était considérée comme une des plus importantes expériences urbaines, si on la compare aux grands projets en cours de réalisation en

France durant la première décennie du XXI^e siècle, par ses dimensions²³ mais aussi par sa situation sur la Loire, au centre géographique de l'agglomération nantaise entre la Loire fluviale et la Loire

maritime. Enfin par l'ambition qui l'a portée, ce projet est en tout point singulier et même exceptionnel.

Bien sûr, il ne s'agissait pas de tout reconvertir, bien au contraire. La redistribution a été plus fine, les enjeux de chaque secteur étant bien souvent maintenu dans leur logique fonctionnelle, jusqu'à même la rénovation complète, plutôt décalée dans sa production d'alors, de la galerie commerciale de Beaulieu par Patrick Bouchain. Ici encore il faut souligner l'importance des décisions partagées entre une équipe de maîtrise d'ouvrage innovante, celle de la Samoa pilotée à l'époque par Laurent Théry et l'équipe de maîtrise d'œuvre globale. Reconvertir c'est aussi savoir garder non seulement les bâtiments mais pourquoi pas leurs activités. Alstom, à sa grande surprise, est ainsi restée et reste encore sur site, dans une partie il est vrai fort restreinte de l'usine d'origine.

Du point de vue patrimonial, tous les acteurs du patrimoine industriel au niveau national, voire international, s'accordent à trouver un intérêt majeur à la situation nantaise, de par l'importance des installations préexistantes mais également de par la qualité et l'ampleur des efforts pilotés dans les années 2000 mais initiés pour une bonne part dès le milieu des années 1990. Le traumatisme de la fermeture des chantiers était pourtant bien là : sur l'emprise Dubigeon, c'est la quasi-totalité des ateliers qui ont été soit détruits soit au mieux déménagés entre 1988 et 1992. Les cales de construction restantes ont ensuite été restaurées en devenant le cœur du « Parc des chantiers » inauguré en 2009, les « nefs » sont toujours là, fortes d'une nouvelle activité sans doute mais fier témoignage de l'activité industrielle. Devant les nouveaux usages à vocation plus clairement touristiques que mémorielles, comment ne pas comprendre certaines des réactions des anciens de la navale contre une certaine marchandisation de « leurs » espaces ? Des halles Alstom devraient bientôt sortir le pôle du Quartier de la Création autour de la future Ecole des Beaux Arts de Franklin

24

Azzi et d'une implantation dédié aux cultures numériques de l'Université » .

C'est du côté sud des chantiers, le long du boulevard de la Prairie au Duc que la reconversion est la plus complète avec la réalisation désormais bien entamée d'un véritable quartier de logements dont l'école est déjà ouverte, lien très proche et indispensable avec le quai des Antilles et le hangar à bananes réouvert aux publics depuis 2007. La pointe ouest de l'île n'est assurément plus la ville usine de jadis mais elle redevient incontestablement une ville habitée. Reste aujourd'hui aux nouvelles

25

équipes, Samoa renouvelée et maîtrise d'œuvre à prolonger l'œuvre avancée depuis 2000 .

1

La « Maison » bénéficiait alors d'une simple « inscription » dans l'ensemble important des protections simultanées des édifices de l'architecte. Après une extension de l'inscription en 2000, son « classement » a eu lieu en 2001.

2

Nouvelle organisation portuaire depuis la loi de juillet 2008 qui remplace le statut de port autonome avec Marseille et Le Havre, Dunkerque, Rouen, Bordeaux et La Rochelle.

3

VAUTHIER-VEZIER, Anne, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007. Plus généralement, Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, Paris : PU Paris-Sorbonne, 2011.

4

Ancien, mais fondamental pour la compréhension des évolutions spatiales générales, BIRD, James, *Major seaports of United Kingdom*, London, Hutchinson, 1963

5

PEYON, Jean-Pierre, « Mémoire de la construction navale à Nantes et projets d'aménagement : de la Prairie-au-Duc à l'île de Nantes », *Congrès national des Sociétés savantes « Des villes, des ports : la mer, les hommes »* (n° 124 ; 1999 ; Nantes), Paris : CTHS, 2001, p. 285-294.

6

KEROUANTON, Jean-Louis, SICARD, Daniel, *La construction navale en Basse-Loire*, Images du Patrimoine, Inventaire général, Nantes : ADIG, 1992, 64 p. ROCHCONGAR, Yves, *Des navires et des hommes : De Nantes à Saint-Nazaire, deux mille ans de construction navale*, Nantes, HT, 1999. BARBIN, Céline, « Les anciens chantiers Dubigeon de Chantenay (Loire Atlantique) », *L'archéologie industrielle en France*, n°59, décembre 2011, pp.36-42.

7

GRAS, Pierre, *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires*, Paris : Tallandier, 2010

8

CHATAIN, Annaïg, et alii, *Dunkerque, l'armateur et l'architecte - la reconquête des espaces portuaires*, Lyon : Lieux-Dits, inventaire régional nord-pas-de Calais, 2013, pp.10-15

9

KEROUANTON, Jean-Louis, « Industriel (patrimoine) », *Dictionnaire de Nantes*, sous la direction de D.Amouroux, A.Croix, Th.Guidet, D.Guyvarc'h, Rennes : PUR, 2013, pp.544-545.

10

« Nantes un modèle ? », *L'archéologie industrielle en France*, n°41, décembre 2002, pp.4-93, dossier sous la direction de Jean-Louis KEROUANTON.

11

KEROUANTON, Jean-Louis, « Réhabilitation de friches industrielles de l'île de Nantes, 1999-2006 : projet, connaissance, programme, trois évolutions simultanées » in : *le patrimoine industriel comme vecteur de reconquête économique*, (Marina Gasnier et Pierre Lamard, dir.), Actes du colloque de Belfort, 9 juin 2006 UTBM, RECITS, Belfort Montbéliard : UTBM, Paris : Lavauzelle, 2007, pp. 71-87.

12

KEROUANTON, Jean-Louis, « Grues », *Place publique, NANTES / SAINT-NAZAIRE La revue urbaine*, n°4, 2007, pp.66-67.

13

CHEMETOFF, Alexandre, BERTHOMIEU, Jean-Louis, *L'île de Nantes. Le plan guide en projet*, 1999, p.5

14

KEROUANTON, Jean-Louis, "Reconversions urbaines : de Madeleine - Champ de Mars à l'île de Nantes", *303, La revue des Pays de la Loire*, juin 2013, n°126, pp.56-65

15

Sur l'importance de ce temps de réflexion nécessaire, voir les remarques du maire de Nantes d'alors, Jean-Marc Ayrault, in « Nantes : un modèle ? », *L'Archéologie industrielle en France*, n° 41, décembre 2002, entretien avec Bernard ANDRE et Jean-Louis KEROUANTON, pp.78-83.

16

Jean- Pierre PEYON, Mémoire de la construction navale à Nantes et projets d'aménagement : de la Prairie-au-Duc à l'île de Nantes, *Congrès national des Sociétés savantes « Des villes, des ports : la mer, les hommes »* (n° 124 ; 1999 ; Nantes), Paris : CTHS, 2001, p. 285-294

17

Rives de Loire. Enjeu urbain de la métropole, Nantes : Communauté urbaine de Nantes, AURAN, 1999

18

Aujourd'hui Terreos, l'usine ne raffine plus mais a toujours une activité de conditionnement

19

Alexandre CHEMETOFF, Jean-Louis BERTHOMIEU, *L'île de Nantes. Le Plan-guide en projet*, Nantes : MeMo, 1999. L'Atelier de l'île de Nantes, structure dédiée au projet sur l'île, est créé en 2001. Regroupant une dizaine d'architectes et de paysagistes sous la conduite de Patrick Henry, elle assure la coordination et la réalisation de la mission de maîtrise d'œuvre et du Plan-guide *in situ*.

20

En 2002, le dossier « Nantes un modèle ? » dans *l'Archéologie industrielle en France*, n° 41, décembre 2002, consacre une part importante des articles à la question de l'île de Nantes. Du côté des urbanistes citons peu de temps après Ariella MASBOUNGI (dir), Nantes. *La Loire dessine le projet*, Paris : Editions de la Villette, collection Projet Urbain, 2003. Sous un autre angle de vue, en 2007, ce sera au tour de la revue *Place Publique*, n° 4 juillet 2007, de faire un point important avec son dossier « Ile de Nantes. Une ville se construit sous nos yeux ». *Nantes l'invention d'une île*, Paris : autrement, 2011 et plus récemment Jean-Louis VIOLEAU (et alii), *Nantes, L'invention d'une île*, Paris : Autrement, collection Le Mook, 2012. Publiées par la revue *Place publique* et la *Samoa*, signalons également les cinq excellentes *Chroniques de l'île de Nantes*, dues à Frédérique de Gravelaine, 2009 à 2011. Voir aussi l'essentielle thèse d'Amélie NICOLAS, *Usages sociaux de la mémoire et projet d'aménagement urbain. Les héritages industriels et portuaires à l'épreuve du projet « Ile de Nantes »*, thèse sociologie : Nantes, 2009, V.Guienne (dir.), qui devrait paraître prochainement.

21

Par exemple, ce témoignage commun, Alexandre CHEMETOFF, Jean-Louis KEROUANTON, « Patrimoines de l'île de Nantes : Visite commentée du 2 juillet 2011 au 21 septembre 2011 », in *L'archéologie industrielle en France*, n° 60 (Juin 2012), pp. 32-39, Actes du colloque international *Le patrimoine industriel : nouvelles politiques urbaines et sens de la reconversion*, Belfort, septembre 2011, UTBM – CILAC.

22

Ibid.

23

Environ 337 hectares, 850 000 m² de surfaces de plancher étudiés, dont plus de 350 000 m² en chantier ou livrées, plus de 550 000 m² d'espaces publics ouverts ou achevés à la fin de l'année 2010

24

Jean-Louis KEROUANTON, « Les halles Alstom à Nantes : des chantiers navals au quartier de la création » in : *303, Arts, Recherche et Création*, n°111, juin 2010, pp.36-39. Il y aura à côté de l'Ecole des Beaux Arts un pôle universitaire dédié aux cultures numériques dans la halle 6, sa maîtrise d'œuvre n'est pas encore déterminée.

25

La Samoa, société d'aménagement déléguée de Nantes Métropole est désormais dirigé par Jean-Luc Charles. A la fin du contrat d'Alexandre Chemetoff, c'est Marcel Smets et Anne Mie Depuydt qui ont été choisis en juillet 2010 pour lui succéder. Le projet « Ile de Nantes phase 2 » a été présenté au public à l'automne 2012.