



De la ville industrielle à la ville durable: les transformations d'anciennes friches industrielles en écoquartiers. Les cas de l'Ile-de-Nantes et des Docks-de-Seine

Varvara Toura

► To cite this version:

Varvara Toura. De la ville industrielle à la ville durable: les transformations d'anciennes friches industrielles en écoquartiers. Les cas de l'Ile-de-Nantes et des Docks-de-Seine. Prix CILAC jeune chercheur, Jan 2020, Paris, France. 2020. hal-02869867

HAL Id: hal-02869867

<https://hal.science/hal-02869867>

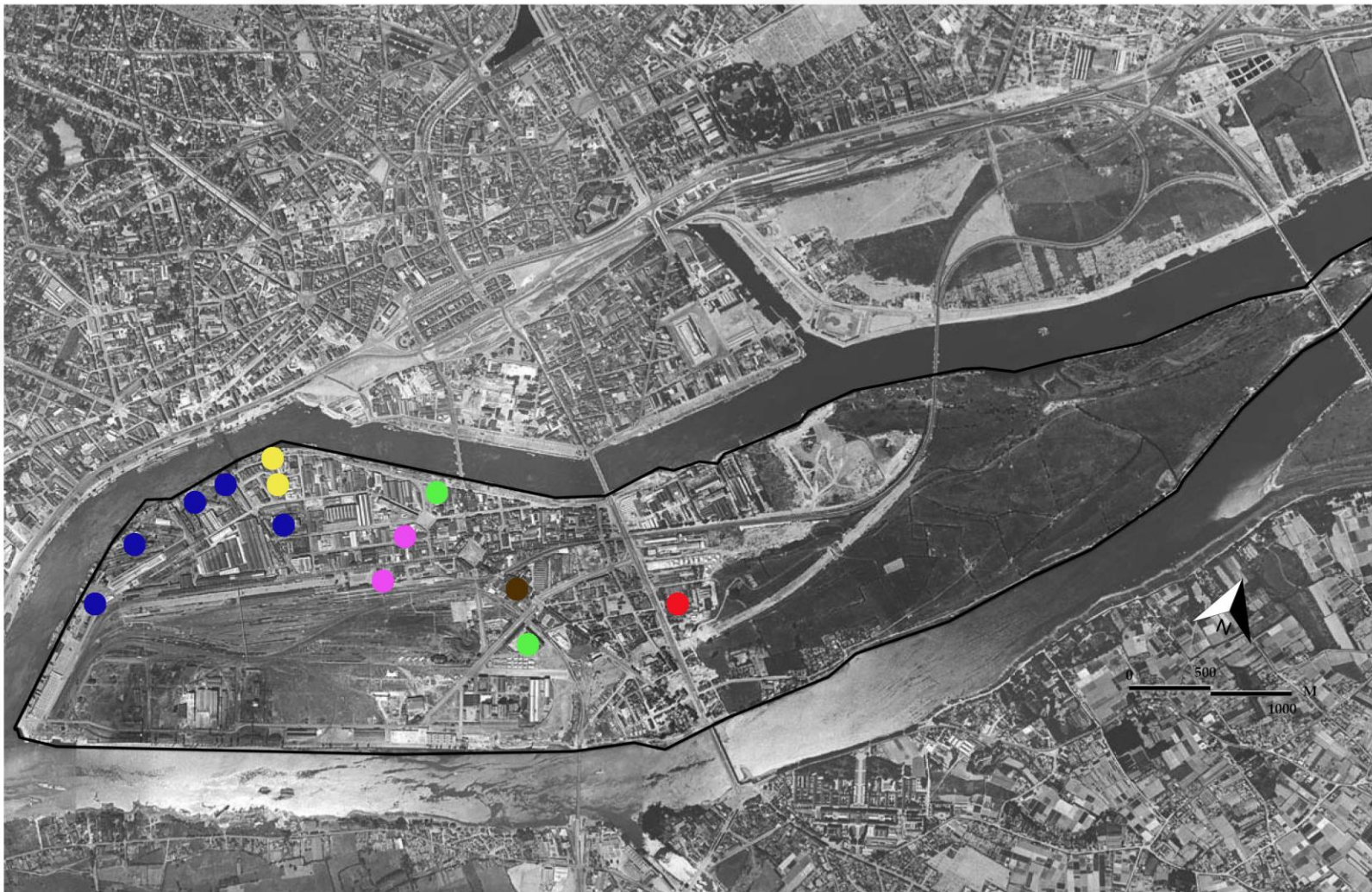
Submitted on 16 Jun 2020

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.

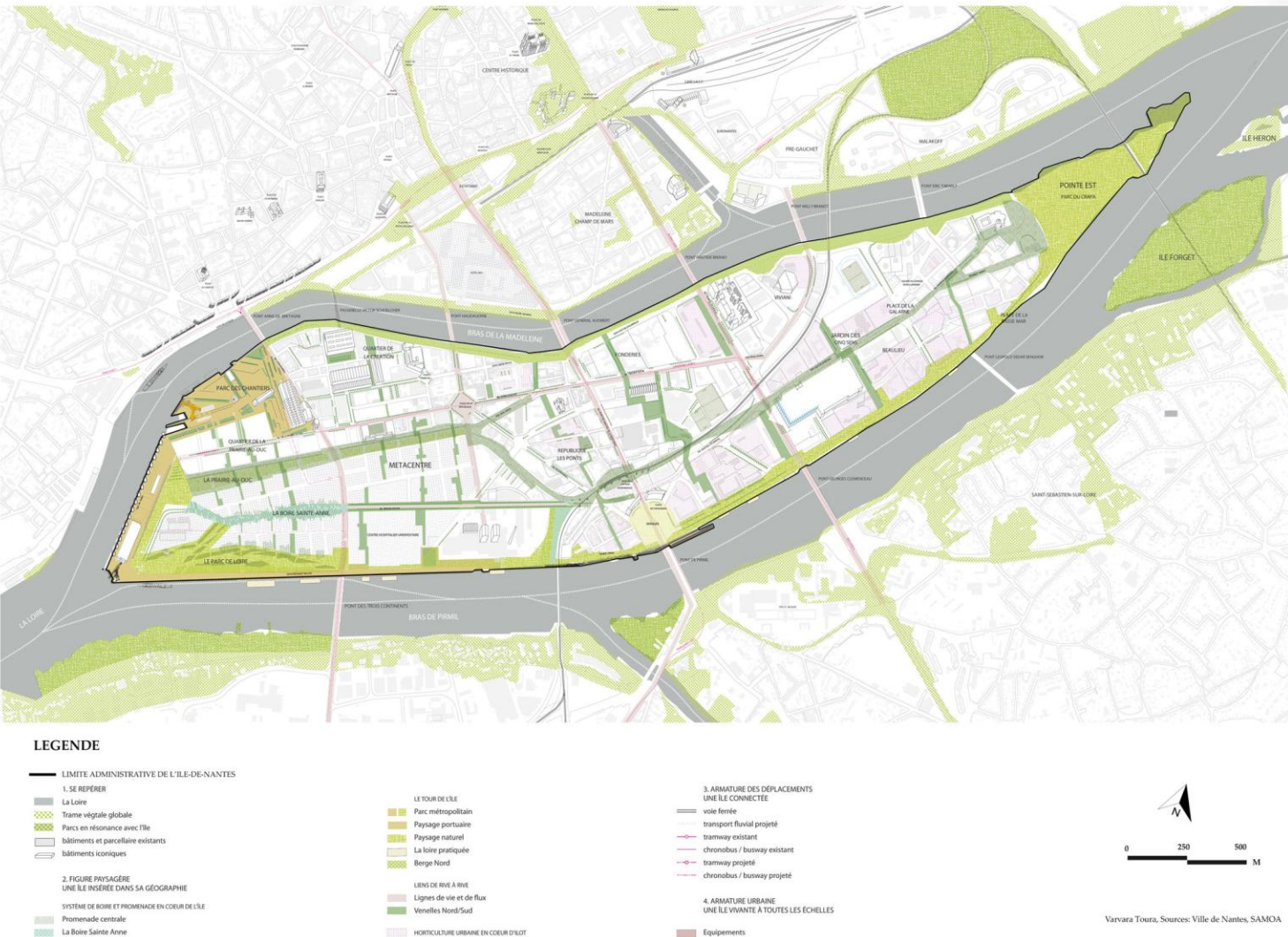
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Localisation de Nantes



Les industries sur l’Ile-de-Nantes au début du 20ème siècle



La 3ème phase de réaménagement de l’Ile-de-Nantes

L’histoire de l’industrie nantaise
Au début du dix-neuvième siècle l’industrie devient le moteur de l’économie nantaise succédant aux premières manufactures du dix-huitième siècle. 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. 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 Amisieux et Saupeyrol 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.
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’accroissent.



Les chantiers navals les années 1950

Un cas caractéristique: les chantiers navals
Les chantiers nantais se sont développés, à l’échelle industrielle, à partir du dix-huitième siècle. Initialement les chantiers étaient situés sur le quai de la Fosse à l’embouchure de la Cheizine, mais se sont déplacés progressivement vers l’aval en recherche d’espace libre. Le site du Bas Chantenay devient au début du dix-neuvième siècle le siège des principaux ateliers de construction, parmi lesquels Dubigeon. A partir des années 1840, l’activité navale est apparue sur l’Ile-de-Nantes dans sa partie ouest appelée Prairie au Duc, avec les Chantiers de la Loire et Chantiers de Bretagne. Divers éléments du patrimoine des chantiers navals nantais sont encore visibles. On note: les trois cales de construction de navire, la grue Titan jeune destinée à la manutention des pièces préfabriquées assemblées sur cale, le platelage constitué de croisillons métalliques disposés au sol, les nefs qui sont des vastes halles de fer et de béton, l’ancienne direction des Chantiers de Nantes puis bureaux techniques des chantiers Dubigeon sauvé de la démolition par l’action des anciens travailleurs des chantiers. A l’est du boulevard de la Prairie au Duc, est localisé le site des anciens Ateliers et Chantiers de Bretagne dont les anciennes halles servaient à la construction d’engins pour l’équipement des navires.

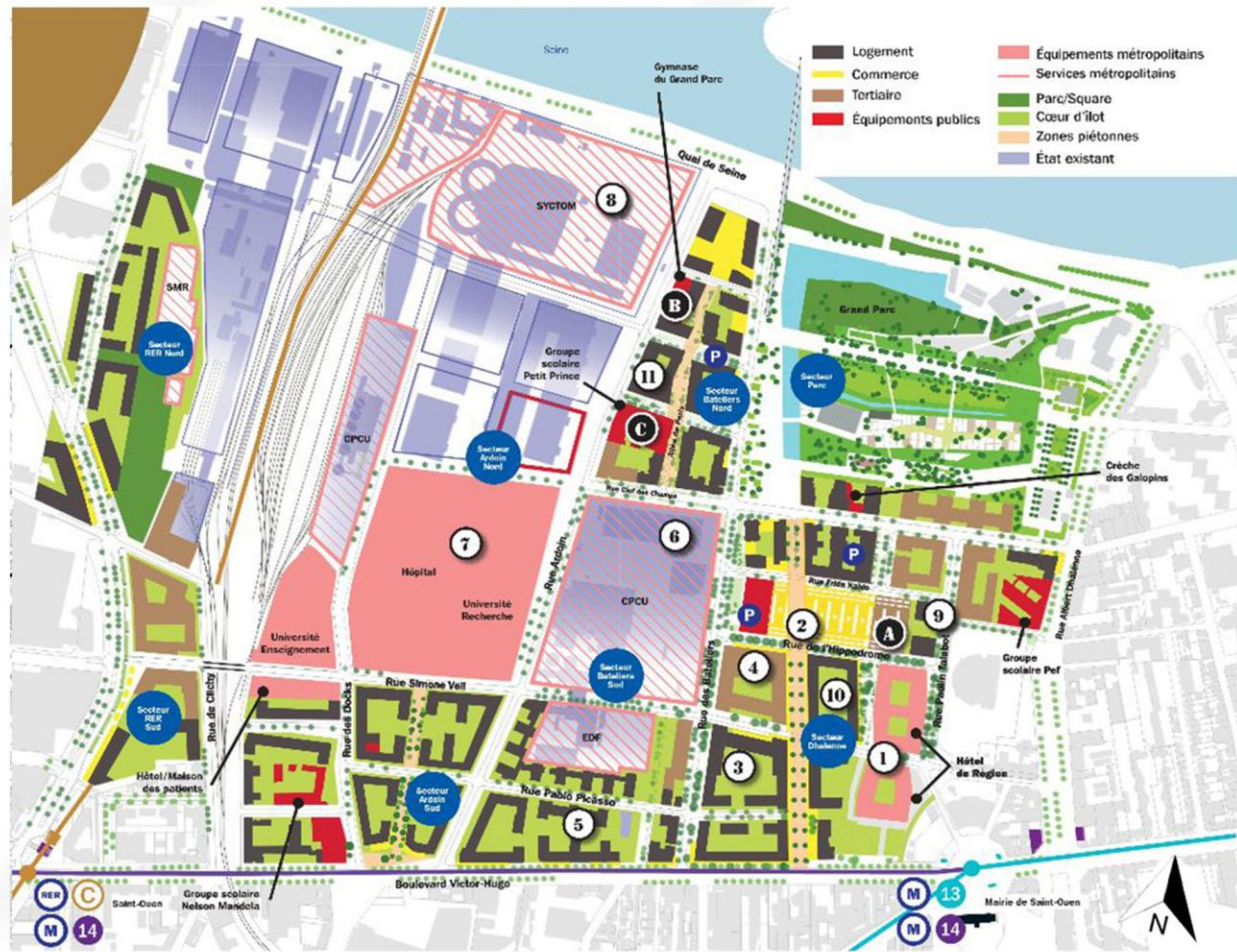


Les Ateliers et Chantiers de Nantes

I
L
E
D
E
N
A
N
T
E
S

La nouvelle identité des Docks-de-Seine
L’enjeu de ce projet ont été d’un côté l’élaboration d’un plan guide pour la mutation du site et la création d’un parc éco-industriel. La réponse à cette réflexion de Séquano aménagement, la société responsable d’aménagement du site des Docks a été la création d’un territoire comme écosystème des matières, des ressources et des besoins. Contrairement à son caractère industriel le site peut devenir une zone de loisirs et de détente avec des infrastructures qui alimentent et se font nourrir par le paysage.
Le grand enjeu est de réussir à intégrer l’industrie à la ville et la ville au paysage industriel. Le projet est organisé autour des cinq piliers: renforcer le lien entre économie circulaire et écologie industrielle, poursuivre les symbioses industrielles, optimiser l’occupation du sol, améliorer le cadre de vie, et mettre l’architecture et le paysage au service de l’intégration de l’industrie.
Afin de faire de ce pôle un véritable espace public qui serait accessible aux usagers et aux employés l’agence d’urbanisme Urban Act, a pensé le réaménagement du front de Seine pour un usage mixte, récréatif et industriel, ainsi que l’aménagement des espaces verts. Le quartier est enrichi par une zone habitat et en complément par l’implantation d’une zone commerciale et de loisirs pour renforcer l’attractivité du site et révéler sa mixité au parc des Docks.

Un cas caractéristique: le bâtiment H
Le bâtiment H a été construit en 1921 par l’entreprise Alstom. Au passé équipé de ponts roulants dédiés à la manutention de lourdes charges, il a une surface totale de 14650m² et est construit en charpente métallique. Il est composé d’un hall principal comportant 24 trames d’environ 8,35m et d’un hall transversal d’environ 25m de largeur. L’ensemble est inscrit sur une emprise rectangulaire d’environ 225m de longueur par 65m de largeur. Les interventions prévues sur cet édifice veulent consolider la structure existante et en parallèle la remanier afin de pouvoir recevoir en son intérieur un bâtiment R+2 neuf de bureaux. La conservation de la structure existante est imposée par la valeur patrimoniale de l’édifice. Le projet de bureaux s’intègre dans le volume existant. En même temps les enjeux techniques sont nombreux. Premièrement il faut conserver la structure malgré les modifications lourdes sur l’enveloppe existante. La stratégie de conservation de la structure est liée à une connaissance profonde de l’existant qui rend possible une justification par bilan de charge en restituant en même temps le rôle des éléments déposés.



Le programme de réaménagement des Docks-de-Seine

La nouvelle identité de l’Ile-de-Nantes
Le projet se met en place dans la prise de conscience générale sur la nécessaire “ville renouvelée”. Il est amené par l’acceptation et la patrimonialisation de l’héritage industriel de l’Ile, de ses bâtiments, de ses traces urbaines et industrielles. Il faut noter que le projet s’inscrit sur un territoire à l’histoire longue, un espace, vécu, travaillé, habité.
La conservation de l’existant n’est pas le résultat d’une attitude nostalgique du passé mais contrairement d’un mode de développement qui s’appuie sur les atouts de l’Ile pour les valoriser. Cette démarche est inscrite parfaitement dans le cadre de la ville durable car elle permet un moindre coût écologique et économique par la réutilisation d’éléments existants.
La requalification des espaces publics, des quais, des berges, des rues et des places, privilégiée comme vecteur de réalisation du projet, propose une nouvelle trame urbaine pour le développement de la ville. On peut dire qu’il s’agit d’une transformation mesurée, respectueuse de l’existant qui s’opère. Une transformation concentrée sur l’intégration d’une nouvelle couche de l’histoire urbaine, en conservant en même temps les traces du passé et en transformant des bâtiments industriels pour leur conférer de nouvelles fonctions.

Un cas caractéristique: le quartier des Fonderies
Un quartier hétérogène, au cœur de l’Ile-de-Nantes se constitue d’un ensemble des anciennes halles des Fonderies de l’Atlantique, d’immeubles de bureaux, ou d’habitat juxtaposés d’un mode dispersé en suivant des modèles d’urbanisation hérités des années 1960. De grands axes de circulation traversent l’intérieur du quartier et fonctionnent comme des coupures entre le quartier et ses abords immédiats. Le quartier fait l’objet d’une restructuration d’ensemble. Le programme d’aménagement des espaces publics du quartier vise à apporter de nouveaux éléments de mixité sociale et fonctionnelle. L’objectif le plus important des aménagements d’espaces publics de ce quartier est l’ouverture du quartier vers l’Ile. Le prolongement d’un certain nombre de rues existantes a été proposé dans le projet afin de créer de nouvelles liaisons. Le jardin des Fonderies, autour de lui s’articulent les espaces publics, permet la coprésence de nouvelles constructions et celle d’anciennes Fonderies réhabilitées, grâce à son valeur botanique et horticole qui révèle les traces de l’ancienne activité industrielle du site (réhabilitation des fours, des fosses).



La Cité des chantiers



Le quartier des Fonderies



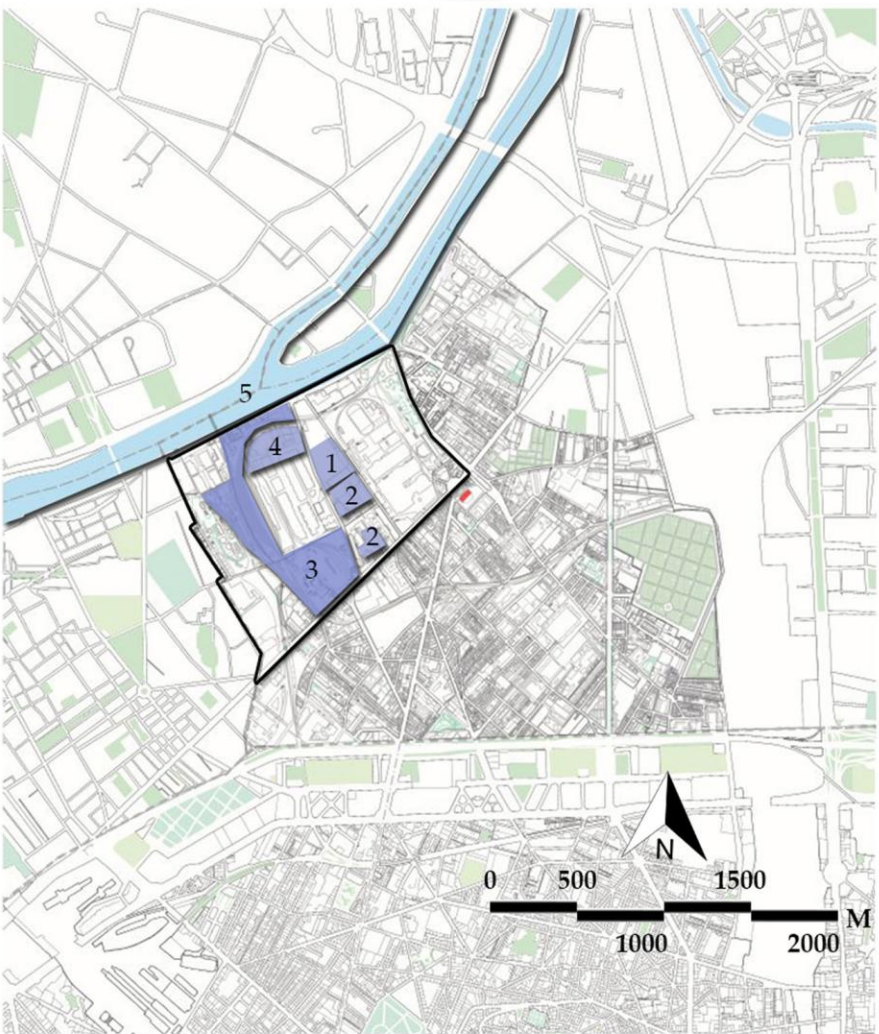
La campagne municipale en 2019 pour la sauvegarde du patrimoine industriel



Le grand parc des Docks-de-Seine

L’histoire de l’industrie audonienne
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. Par contre, cette concentration d’infrastructures va empêcher la ville de se développer vers le flanc. 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 crée 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. 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.

Un cas caractéristique: les logements EDF
Des logements destinés au personnel des usines ont été construits le long du boulevard Victor Hugo dès la création de la première usine électrique. De cette période subsistent un immeuble collectif en brique et quatre pavillons en meulière et brique bâtis au milieu de jardins et desservis par une rue intérieure. Six maisons de ville et quatre pavillons accolés deux par deux ont été bâtis dans les années 1970 à l’arrière des maisons de ville. L’ensemble fonctionne comme une cité-jardin avec ses allées intérieures, ses jardins et vergers privés, son jardin collectif et son court de tennis. Ces logements sont selon EDF indispensables pour le bon exercice de son activité car ils accueillent des membres de son personnel. Certains de ces bâtiments ont été rénovés en 2006 et la Ville envisage d’implanter de nouveaux logements sur ce site en conservant son caractère de cité-jardin.



Les industries sur le site des Docks-de-Seine au début du 20ème siècle



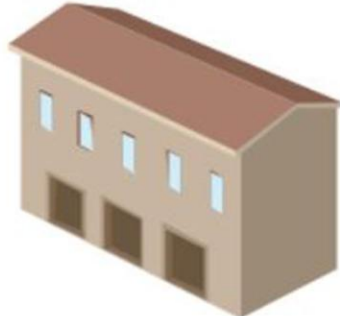
Localisation de Saint-Ouen



Les usines de production d’énergie les années 1950



Les logements EDF



Toura Varvara, De la ville industrielle à la ville durable: les transformations d’anciennes friches industrielles en écoquartiers. Les cas de l’Ile-de-Nantes et des Docks-de-Seine