



HAL
open science

”L’Ile de Nantes. ”Parce que, en fait, le passé est aussi incertain que l’avenir” - 2000-2020”

Jean-Louis Kerouanton

► To cite this version:

Jean-Louis Kerouanton. ”L’Ile de Nantes. ”Parce que, en fait, le passé est aussi incertain que l’avenir” - 2000-2020”. 2021, pp.62-73. hal-03243842

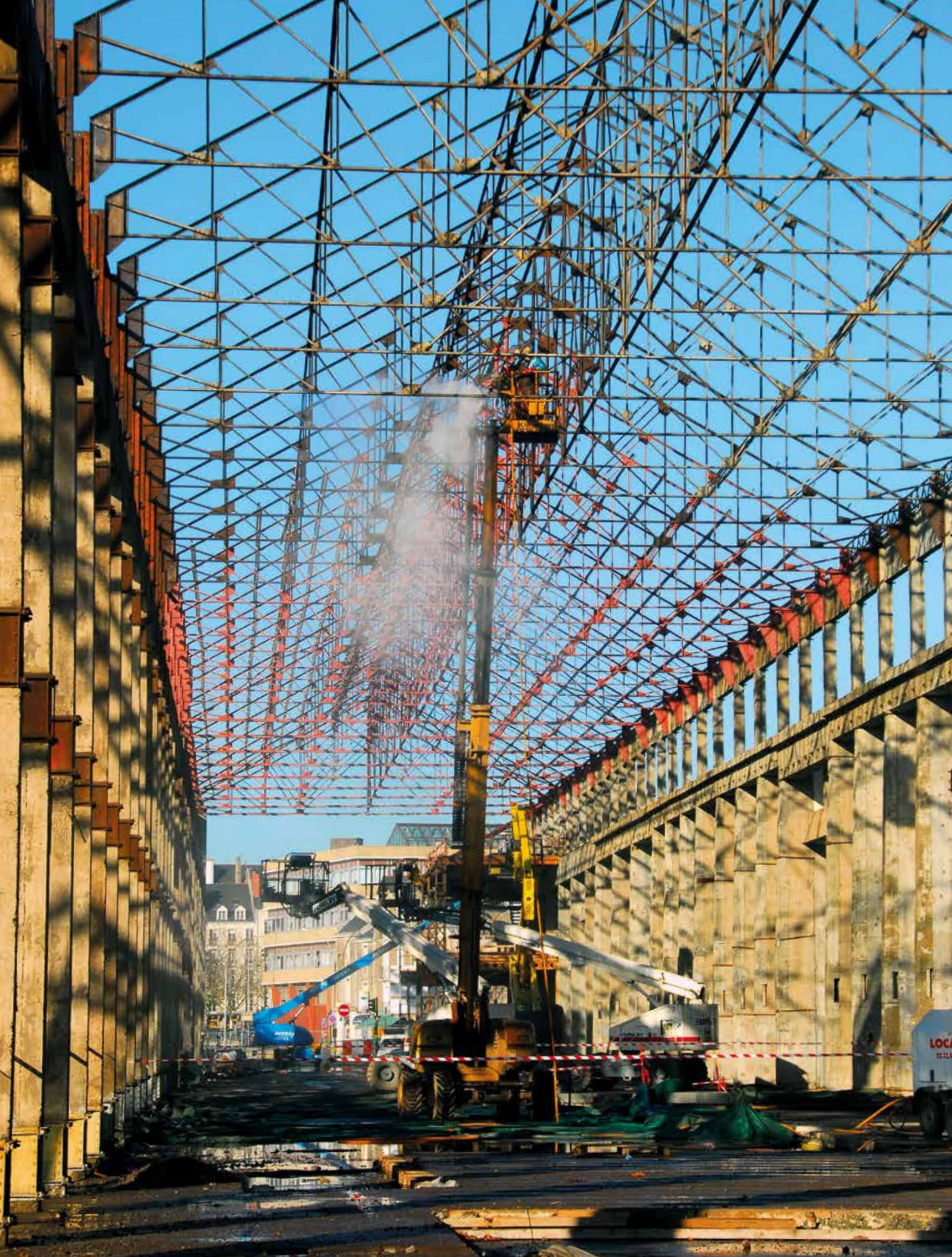
HAL Id: hal-03243842

<https://hal.science/hal-03243842>

Submitted on 30 Mar 2022

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.



L'Île de Nantes

« Parce que, en fait, le passé est aussi incertain que l'avenir » – 2000-2020

Entretien de Jean-Louis Kerouanton avec Jean-Luc Charles, Alexandre Chemetoff, Jacqueline Osty, Laurent Théry

Le projet de l'Île de Nantes se déploie sur un territoire marqué par son histoire industrielle. Les chantiers navals ferment après le dernier lancement, en 1987. C'est un événement majeur de la mutation de Nantes et des interrogations qui vont se faire jour.

L'idée était d'abord, ici, de discuter de manière rétrospective des enjeux patrimoniaux et mémoriels qui se sont posés voilà vingt ans maintenant dans ce premier mouvement de renouvellement urbain, avec deux des grands acteurs de ce premier acte, Laurent Théry, au sein de la métropole puis à la direction de la Samoa, et Alexandre Chemetoff pour la maîtrise d'œuvre urbaine. Sur proposition d'Alexandre Chemetoff, nous avons développé cette question de manière beaucoup plus réflexive pour la croiser avec les enjeux les plus contemporains, eux-mêmes toujours traversés par cette identité particulière de l'île. Je remercie vivement Jean-Luc Charles, successeur de Laurent Théry à la direction de la Samoa, et Jacqueline Osty, associée à Claire Shorter pour la maîtrise d'œuvre actuelle, d'avoir accepté ce jeu de miroir. Nous présentons ici quelques éléments seulement d'une discussion particulièrement riche qui pourra connaître, je l'espère, son entier développement sous un autre format.

Laurent Théry : Dans les années 1980, les chantiers navals sont en crise et s'arrêtent en 1987. L'estuaire lui-même ne cesse de se dégrader et les Nantais se détournent du fleuve. Avec l'arrivée de Jean-Marc Ayrault, en 1989, en lien avec Joël Batteux, la question de l'estuaire, des rapports entre Nantes et Saint-Nazaire, le sens de ces deux villes autour du fleuve et de ses fondements industriels viennent au centre du jeu.

En 1992, l'étude de Dominique Perrault et François Grether a fixé les grands enjeux de l'île, sur son espace propre, dans l'estuaire, sur la longue durée et la centralité. Ce cheminement reprend à partir de 1995 et c'est alors que Jean-Marc Ayrault me demande de le rejoindre. À Saint-Nazaire, j'avais commencé une réflexion sur l'estuaire, la grande échelle, le rapport entre Nantes et Saint-Nazaire. Du temps a ainsi été consacré à la construction de cette grande échelle et à la mise en route du projet de l'Île de Nantes, avec un travail mené entre le district de l'époque et l'Agence d'urbanisme.

← Réhabilitation des Nefs de l'Île de Nantes, travaux, 2006. © Vincent Jacques / Samoa.



Démantèlement des chantiers navals de Nantes, site de la Prairie-au-Duc. © CHT, Nantes.



Les chantiers navals en travaux sur l'île de Nantes, 2007. © Photo Samoa.

La Chambre de commerce avait déjà cherché à inscrire un projet sur l'île, la Zone internationale atlantique, qui consistait à imaginer un nouveau développement libéré de contraintes fiscales, sans relation avec l'histoire industrielle de la ville. Ce projet était combattu par Jean-Marc Ayrault au nom du respect d'une existence industrielle constitutive de Nantes. En 1997, avec l'accord de Jean-Marc Ayrault, j'ai lancé l'idée du projet Nantes 2005, qui portait notamment sur la question de l'estuaire et la solidarité entre Nantes et Saint-Nazaire. À son issue, il y avait évidemment le projet de l'île de Nantes. J'avais constitué une mission Île de Nantes, au sein du district tout d'abord, avec l'idée que l'on pourrait imaginer de gérer cette situation en interne dans l'agglomération et non pas de l'externaliser. En 1999, on lance l'idée du marché de définition, pour mettre plusieurs équipes de concepteurs en réflexion en même temps sur un projet urbain de grande échelle et dégager une maîtrise d'œuvre sur le long terme. Toute notre réflexion part de l'idée que ce n'est pas simplement un projet d'architecture : c'est un projet d'ensemble, économique, social, territorial et culturel. Il y a trop de dimensions pour que seules les conditions de la transformation d'une opération d'urbanisme viennent le signifier.

Jean-Louis Kerouanton : Alexandre Chemetoff arrive alors dans cette compétition qui, je le rappelle, comptait aussi LABFAC-Michelin et Bruno Fortier.

Alexandre Chemetoff : En fait, je ne découvrais pas réellement Nantes puisque j'avais travaillé avec Yves Lion sur les abords du Palais des Congrès. J'avais commencé à réfléchir sur le lien entre la ville et la Loire, le cours de l'Erdre détourné. J'avais répondu ensuite à l'étude sur le cours des Cinquante Otages et l'île Feydeau. On s'était intéressé à la possibilité de réouvrir la Loire dans Nantes, en tout cas l'ancien cours de l'Erdre, d'essayer de retrouver cette géographie perdue.

Quand la consultation dont Laurent Théry vient de parler est lancée, Jean-Louis Berthomieu me conseille de répondre avec lui et nous formons une équipe. Le contrat de maîtrise d'œuvre était basé non pas sur un périmètre opérationnel mais sur une réalité géographique. C'est l'île comme entité qui fonde le premier contrat, il n'y a pas de périmètre autre qu'un périmètre géographique. Et on publie cet ouvrage qui s'appelle *L'île de Nantes. Le plan guide en projet*¹. Le premier acte, c'est le début du travail, la publi-

cation et aussi une exposition, « Île de Nantes, portrait[s] photographique[s] », avec les photos d'Arnauld Dubois Fresney, pour signifier que le projet n'est pas un projet urbain mais qu'il porte sur la transformation de la ville.

JLK : J'ai retrouvé le numéro de *L'Archéologie industrielle en France* de décembre 2002², dans lequel il y a deux interviews de Jean-Marc Ayrault et d'Alexandre Chemetoff sur la question de la mémoire industrielle. On voit sur la couverture la maquette des bords de la Loire à Nantes avec le pont transbordeur et, à l'emplacement du boulevard Gustave-Roch, le canal qui passait encore. La question de la mémoire industrielle autour des chantiers, autour des fonderies de l'Atlantique, était encore extrêmement vive.

Assez peu de temps après, il y a un article de la revue *303*⁴ dans lequel je fais ce récit de l'histoire de l'île, que la ville et l'agglomération retrouvent la Loire là où elle était vraiment, autour de l'île de Nantes. C'est à peu près à ce moment que se tient l'atelier du projet urbain qui fait aussi l'objet d'une publication, *Nantes. La Loire dessine le projet*, conduite par Ariella Masboungi⁵. Ces publications marquent le fait que ce qui accompagne ce projet le décrit

comme un enjeu culturel et place la relation à l'histoire de l'île au centre des préoccupations. Je me souviens des discussions d'alors, ce rapport entre la mémoire et le souvenir de l'activité des chantiers, le relief donné au lancement du *Cap Vert*, la dernière péniche lancée sur les cales. On a quand même arrêté le chantier de démolition des fonderies de l'Atlantique pour sauver non seulement les fours, mais aussi les travées. Dans ce rapport à l'existant, il y a l'idée que ce qui existe n'est pas une entrave à la créativité mais en est le support, comme si l'existant inspirait à la fois le projet et le programme dans les parties les plus infimes comme dans les parties les plus spectaculaires.

Un des premiers chantiers consistait à sauver les anciens entrepôts André. Quand on passait là, qu'on voyait les murs en schiste sur la rue La Noue-Bras-de-Fer, on se disait : « Au fond, l'esprit de l'île de Nantes c'est un peu ça, pas un attachement à toutes les vieilles pierres, mais un rapport très direct avec la réalité. »

LT : Je voudrais élargir ce propos sur cette façon de concevoir progressivement le projet de l'île de Nantes comme une rencontre avec des acteurs. Un des premiers projets, porté par un promoteur,

² Arnauld Dubois Fresney, *Île de Nantes, portrait[s] photographique[s]*, Nantes, MeMo, 2002.

³ *L'Archéologie industrielle en France*, n° 41, dossier « Nantes : un modèle ? », dirigé par Jean-Louis Kerouanton.

⁴ Alexandre Chemetoff et Patrick Henry, « Nantes sur Loire », *303, Arts, recherches et créations*, n° 75, janvier 2003, p. 161-169.

⁵ Ariella Masboungi (dir.), *Nantes. La Loire dessine le projet*, Paris, Éditions de la Villette, 2003.

¹ Bureau des paysages, Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieu, *L'île de Nantes. Le plan guide en projet*, Nantes, MeMo, 1999.



Les hangars Solilab et Karting, avril 2014. © Photo Jean-Dominique Billaud / Samoa.

Bernard Brémond, nous a permis d'opérer cette transformation essentielle: à partir du bâtiment des bureaux d'Alstom, on pouvait imaginer une transformation de l'activité industrielle sous forme d'activités tertiaires.

AC: Je me souviens de la rencontre avec le patron d'Alstom à qui je pose la question: « Mais pourquoi partez-vous ? » Il me répond: « Je ne sais pas. Je pars parce que la ville arrive. » « Si la ville ne vous chassait pas, resteriez-vous ? » Vingt ans seront passés et l'activité sera restée à un moment. L'hypothèse de garder les bâtiments Alstom paraissait presque farfelue, hors de propos.

LT: Un dernier exemple, la Maison des avocats existait en ville dans un hôtel particulier proche de l'ancien palais de justice. L'ordre des avocats a accepté de la déplacer dans un ancien bâtiment d'Alstom qui était un des plus... Comment dire... Le plus « hard ». Ils ont investi ce bâtiment un peu à l'angle droit de ce qu'étaient les pratiques culturelles du milieu pour sa propre représentation.

Jean-Luc Charles: Je suis entré de plain-pied dans le dossier de l'Île de Nantes à partir de 2007-2008, avant de prendre la direction de la Samoa, avec l'arrivée d'une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre constituée de Marcel Smets et Anne-Mie Depuydt.

Un premier sujet était ce qu'on appelait à l'époque le Campus des arts. Nous devions réfléchir à la manière dont on pouvait donner une coloration nouvelle à ce quartier. C'était un quartier industriel, constitué pour l'essentiel de volumes capables et de friches, dans lesquels de nombreux collectifs et artistes s'étaient installés. Est née l'idée que l'on pouvait combiner une approche née du terrain et une réflexion qui consistait à produire des politiques publiques et à installer sur ce quartier différentes composantes qui font la ville, des dispositifs d'enseignement et de recherche, et ce qu'on n'appelait pas encore les industries créatives et culturelles, des activités économiques.

Il y a des éléments de continuité puissants, l'idée que la forme de la ville épouse les conditions de sa réalisation, que sur l'Île de Nantes on a toujours privilégié des approches qui donnent une large part aux initiatives. L'Île de Nantes est un projet culturel et social. À l'origine, il y a le traumatisme que représente la fermeture des chantiers, la fin d'une épopée industrielle qui trouvait pour l'essentiel son ancrage sur l'Île de Nantes. Le génie de Jean-Marc Ayrault, de Laurent Théry, d'Alexandre Chemetoff, a consisté à préserver cette identité et à faire en sorte que la ville puisse trouver une capacité de rebond pour se transformer.



Chantier du Chu, ancien MIN de Nantes, novembre 2019. © Photo Valéry Joncheray / Samoa.

Le patrimoine industriel de l'île est en permanence pour nous une source d'inspiration. C'est à partir de ce patrimoine, et de ses volumes capables, qu'on arrive à donner du temps à la ville. On l'a très bien vu quand on a aménagé les hangars d'Ecosolies et du Karting. Cet urbanisme temporaire qui a pris naissance à Nantes et qui maintenant se déploie de manière assez systématique dans de nombreux territoires en France, c'est aussi une marque de fabrique du projet urbain.

Il reste encore sur l'île, ce qui est une caractéristique de ce territoire, deux grands bâtiments industriels en activité, Tereos et Otor. Ce qui interroge d'ailleurs sur la manière dont la puissance publique accompagne la transformation de ces grands bâtiments, ces grandes cathédrales. Et il y a un bâtiment industriel très caractéristique, la parcelle Guillouard, qui vient d'arrêter son activité et va faire l'objet d'une transformation urbaine assez prononcée.

Jacqueline Osty: On est une équipe de deux personnes avec Claire Shorter. On arrive déjà dans un terrain qui a été plus que défriché. Ce que j'ai relevé, c'est tout ce travail à l'échelle de l'île qui a été mené aussi bien avec ce qui concerne l'architecture et le patrimoine industriel qu'avec l'architecture et l'organisation des années 1970.

Ce travail a été mis en place par l'espace public, par une écriture qui relie les différentes époques. On s'inscrit vraiment dans l'histoire qui a été mise en place au départ, poursuivie par Anne-Mie Depuydt et Marcel Smets, d'une autre manière. Il s'agit surtout de développer ces quatre-vingt-dix hectares du sud-ouest, cette architecture du MIN, occupés plutôt par des bardages, une écriture plus récente, de boîtes.

Néanmoins, on récupère un sol, un socle qui est à la fois du patrimoine lié au fleuve et au passé ferroviaire. Comment faire pour préserver ce passé, qui est plutôt de l'ordre du sol et des traces que de l'architecture ? Si ce n'est le quoi Wilson qui fait plus d'un kilomètre de long.

Au fond, sur quoi s'accrocher ? On a fait un travail qui est de revenir à la géographie, à la Loire, pour retrouver des traces, les boires qui ont été comblées, peut-être un esprit plus que des traces. La structure paysagère qu'avait mise en place Anne-Mie Depuydt s'appuyait plus sur des infrastructures de déplacement que sur une structure verte. Il y avait cette idée de parc métropolitain, inscrit au cœur du quartier, à la place de l'ancienne darse dessinée par Alexandre. L'arrivée du CHU venant déséquilibrer tout un maillage, on a essayé de rééquilibrer en repositionnant le parc métropolitain: il avait à faire avec la Loire. C'est



Friche des Fonderies, 2006. © Photo Vincent Jacques / Samoa.



Les Jardins des Fonderies, avril 2012. © Photo Vincent Jacques / Samoa.



Réhabilitation des halles Alstom, halle 5, chantier de l'ESBANM (école des beaux-arts), janvier 2016. © Photo Valéry Joncheray / Samoa.

un peu la Loire qui est devenue métropolitaine plutôt que le parc.

JLC: Un sujet ouvert dans les équipes de la Samoa, c'est de savoir si on conserve les quais, au titre du patrimoine industriel, ou si, compte tenu du fait que ces quais sont en très mauvais état, on ne devrait pas retourner à un état naturel des berges de Loire sur la partie du sud-ouest.

JO: Comment on garde des traces du sol alors qu'il ne tient pas, le sol, il faut le refaire ? Le quai Wilson, c'est un sacré monument mais extrêmement détérioré aujourd'hui, dangereux. C'est un élément très important d'un parc qui vient chercher la Loire. Est-ce qu'il faut détruire et retrouver la Loire, les rives d'avant ? Je pense que ça reste un élément du patrimoine quand même assez fort. Mais c'est une vraie question d'économie.

JLC: Quand je pose la question de savoir si les quais doivent être maintenus en l'état et si, d'une manière ou d'une autre, l'Île de Nantes doit retrouver son état naturel, c'est une forme de provocation. Mais en valeur relative, la vraie question est : quel usage doit-on faire de ces quais qui sont un élément très important du patrimoine industriel nantais ? Ce sont des orientations qui interrogent l'île, le territoire

insulaire, mais aussi la métropole dans les ambitions qu'elle porte en matière d'activation ou d'animation du fleuve et de l'estuaire.

AC: Cette façon d'infléchir le programme pour pouvoir composer avec la réalité, le charme particulier des lieux qu'on découvre, c'est cette possibilité de pouvoir agir avec un temps court entre la décision et sa conséquence. L'arrêt des travaux de démolition des fonderies est une décision qui se passe en quelques jours.

JLC: C'est surtout la capacité qu'on a toujours eue, sur l'Île de Nantes, de revenir sur ce qui a été établi, ou ce qui apparaissait comme le fil naturel des choses. Le projet urbain est fait beaucoup d'opportunités et d'ajustements.

LT: C'est-à-dire une combinaison du temps très long et du temps très court. Cette agilité est possible si on a en même temps une maîtrise longue du projet.

AC: On s'adresse au temps présent. On avait un contrat qui nous permettait d'avoir cette capacité à agir pendant une dizaine d'années. C'est cette forme d'engagement qui, paradoxalement, permet d'avoir cette agilité. Parce que, en fait, le passé est aussi incertain que l'avenir. Toutes les fouilles nous révèlent des couches



Croquis du port de Nantes, dessin d'Alexandre Chemetoff. © Ain / Samoa.

successives contradictoires les unes avec les autres et il n'y a pas, d'un côté, le passé qui serait une science certaine et l'avenir qui serait une science hypothétique.

JLC: Une des transformations les plus significatives qu'on ait conduites ce sont les halles Alstom et on avait comme référence les Nefs. On a engagé un processus qui a permis la désignation de Franklin Azzi pour la maîtrise d'œuvre de l'école des beaux-arts. Il avait aussi une mission de coordination pour l'ensemble du programme. Le projet retenu est celui qui maintenait le site, non pas dans sa vérité historique, mais qui préservait le mieux l'identité du lieu, ce qu'il représentait d'un point de vue symbolique. Quand on fait le bilan, on s'aperçoit que les bâtiments ont été transformés mais surtout quasiment reconstruits. On a rencontré des difficultés de toute nature, qui m'interrogent sur notre capacité à construire des programmes assez formels sur des bâtiments de ce type. Pourtant, l'esprit du lieu dans les volumes des bâtiments, dans leur silhouette et dans la manière dont ces grands bâtiments s'insèrent dans le tissu urbain fait, je pense, que c'est une réussite.

AC: La condition pour réussir, c'est d'adapter sans cesse le programme à la réalité. Pour reparler des Nefs, on avait réussi à faire que ce soit simplement un parapluie, que toutes les constructions qui se faisaient sous les nefs soient indépendantes de la structure. Que, par exemple, les grandes façades en bâches permettent d'agir comme fusibles en cas de coup de vent trop fort. Il n'y a pas de programme absolu, il n'y a pas non plus de nécessité de préserver de manière absolue le patrimoine. Ce sont des notions relatives. Il faut accepter que le projet soit en question, sans cesse.

JO: Cette histoire de jardin des rails. On voulait préserver les éléments du patrimoine ferroviaire, en ne sachant pas encore ce qu'on allait en faire. Mais le jardin des rails a été déraillé. Comment conserver sachant que la matière est revendue ?

JLC: La SNCF démantèle parce qu'elle récupère. Si tu veux garder la courbure des rails, il faut

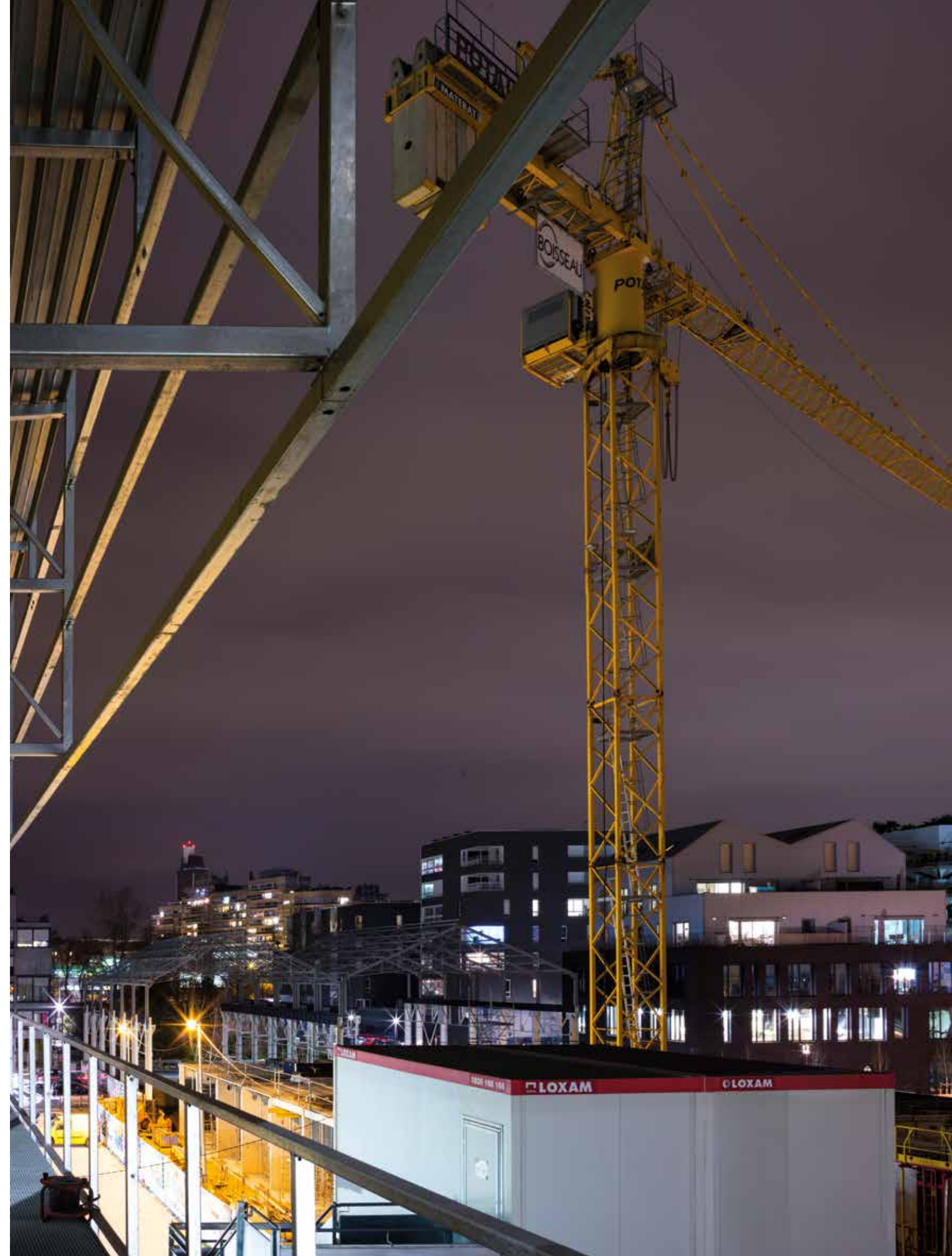
qu'ils restent sur place, il faut que tu ailles voir la SNCF pour renégocier les marchés.

JO: La question du patrimoine, c'est plutôt presque la matière. Par exemple, si on laisse les rails en place, on sait que les traverses sont polluées. On va défaire pour pouvoir refaire. Il y a quelques petits bâtiments, un qui abrite les aiguillages et puis à côté un autre bâtiment qui ressemble à une petite longère, qui n'a pas plus d'intérêt architecturalement. Ce sont de tout petits éléments de patrimoine qui, mis ensemble, évoquent une histoire passée ou ancienne, sans entrer dans la conservation pure et dure de certains éléments qui ne sont pas « remarquables » du point de vue du patrimoine.

JLK: Il y a un très gros enjeu à la question de la qualification. Le Karting, Solilab, sont des éléments construits importants mais qui n'ont pas de qualité en tant que tels, dont la réelle qualité est d'être là, modestes.

AC: On ne garderait que ce qui fait exception pour ses qualités. Il faut tout considérer comme étant potentiellement réutilisable si on veut sérieusement se poser la question du réemploi, de la réutilisation. La principale source d'équilibre des villes, c'est de moins démolir. Il faut lier la reconnaissance au projet, c'est une forme d'apprentissage, une façon de s'instruire en imaginant la transformation. C'est ce que vous décriviez à propos des rails ou à propos de tel hangar apparemment sans intérêt. C'est véritablement en commençant à projeter sur un lieu qu'on donne de la valeur à ce qui existe. L'essentiel, c'est le retour à la réalité.

Vue du chantier de la Creative Factory depuis les halles Alstom, halle 6 est. © Photo Sylvain Bonniol, 2018. →





Charpente métallique, « Moteur A », halles Alstom, halle 6 est, Île de Nantes. Avignon-Clouet architecte. © Sylvain Bonniol, 2018.