



**Désindustrialisation et décroissance urbaine.
L'interdépendance de politiques publiques
intercommunales et l'enjeu local dans 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. Désindustrialisation et décroissance urbaine. L'interdépendance de politiques publiques intercommunales et l'enjeu local dans deux projets de renouvellement urbain en France: l'Ile-de-Nantes et les Docks-de-Seine à Saint-Ouen. 55ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), Jul 2018, Caen, France. halshs-02861234

HAL Id: halshs-02861234

<https://shs.hal.science/halshs-02861234>

Submitted on 8 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.

Désindustrialisation et décroissance urbaine. L'interdépendance de politiques publiques intercommunales et l'enjeu local dans deux projets de renouvellement urbain en France: l'Ile-de-Nantes et les Docks-de-Seine à Saint-Ouen

Introduction

La forte spécialisation territoriale de la production qui rend la dynamique démographique dépendante de la dynamique économique caractérise le développement et la croissance des villes industrielles en France. La perte d'emplois de production peut diminuer la densité et la diversité des villes industrielles françaises. L'urbanité de ces communes n'est pas assurée en même temps que la possibilité d'échanges et l'attractivité qui bouleverse le tissu urbain est réduite¹.

Le processus de désindustrialisation est succédé par une perte d'emplois, le départ de population, la désertification et 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, de liens d'échange avec le tissu urbain à l'extérieur des sites industriels.

Afin de comprendre l'évolution des villes industrielles, petites, moyennes, grandes, suppose de comprendre de nombreuses métamorphoses de l'habiter. Le travail n'est pas la seule donnée structurante de la ville, mais constitue un fondement majeur de l'habiter. Le travail donc par sa transformation profonde ou par la perte de son rôle comme moteur producteur entraîne une mutation globale de l'habiter. L'habiter comme un concept qui englobe des pratiques multidimensionnelles de l'individu seul ou collectif montre que la place du travail est plus structurante dans la ville industrielle ou la ville usine.

Le départ de l'industrie n'a pas que des conséquences économiques, politiques et sociales liées au chômage mais laisse aussi des marques profondes dans la société. Les conséquences de ce phénomène ont eu un différent impact aux villes selon leur modèle du développement économique. On peut distinguer deux catégories des villes: celles qui ont eu un passé urbain et commercial riche même avant la période de l'industrialisation et qui ont été accrues encore plus grâce aux activités industrielles et celles qui se sont développées grâce à la présence d'une usine dans leur territoire. Dans la première catégorie l'évolution des métiers et l'évolution du profil économique des villes s'est faite plus rapidement que dans la deuxième catégorie où l'emploi est synonyme du travail à l'usine. On va voir que dans les deux cas d'étude, l'Ile-de-Nantes et les Docks de Saint-Ouen, que la fermeture des usines a influencé les municipalités des villes à proposer aux habitants un nouveau modèle économique inscrit dans le cadre du développement durable.

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

¹ LEVY J, 1999, *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*, Belin, coll. Mappemonde

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 ma recherche, l'enquête bibliographique, et proviennent des journaux, des textes internationaux sur la durabilité (rapport Brundtland), des présentations des conférences (HABITAT), des sites web des organisations internationales (C40), des organismes (ONU, Banque Mondiale, OCED) et des revues scientifiques sur le patrimoine industriel (CILAC).

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 les 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 présente 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, j'essaie de montrer 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.

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 Saint-Ouen 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 propriétaires des 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 Saint-Ouen 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 Saint-Ouen. Finalement, il faut souligner le rôle actif des associations locales pour réaménager les deux sites en préservant en même temps le patrimoine industriel et sensibilisant les habitants autour du sujet d'éco-citoyenneté.

Organisation de la communication

Ma communication est construite en trois axes. 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? Dans un premier temps, je m'intéresse à la question de la croissance économique et démographique afin de montrer que les nouvelles activités économiques spécialisées à la recherche ou au commerce ont influencé de nouveaux habitants à y installer. Dans un deuxième temps je propose une analyse critique de deux programmes de renouvellement urbain à deux échelles, l'intercommunalité et la commune, 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. Dans un dernier temps je m'intéresse à la participation citoyenne et comment elle pourrait influencer le contenu des programmes d'aménagement ainsi que la prise des décisions politiques concernant la future croissance économique et sociale des villes en décroissance.

Premier axe- La croissance économique et démographique

(a) L'Ile-de-Nantes

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 1850². Les deux

² Archives municipales de la Ville de Nantes

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 breton³. 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 27000 travailleurs.

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.

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. Deux cas caractéristiques de ce modèle d'aménagement du quartier sont: le *Hangar 13*, l'ancienne usine Alstom Nantes, et la *Cité des chantiers*. 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'Ile. Le nombre des habitants de Nantes selon INSEE était 244995 en 1990 et 306495 en 2017 avec une augmentation annuelle de 10% entre 1990 et 2000 et de 8% entre 2001 et 2010 (figure 1). 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).

- Le Hangar 13

L'ancienne halle de l'entreprise Alstom (figure 2) s'est transformée en pépinière d'entreprises spécialisées dans le domaine des biotechnologies (chimie, biochimie, biologie cellulaire et moléculaire, thérapie génique). Il a été livré en mai 2006. Jusqu'en 2006 les halles de l'usine étaient occupées par les cubes blancs des studios de la télévision hertzienne locale. Les projets d'aménagement et de réhabilitation de l'ensemble du site consistent: "une réhabilitation des bureaux ACB (Ateliers et Chantiers de Bretagne) par l'architecte Michel Roulleau pour un groupe privé, un projet de Maisons des avocats dans la halle 12 par l'agence Forma 6 pour le barreau de Nantes et une cité des biotechnologies".⁴

- La Cité des chantiers et les cales

La cale 2 a été réhabilitée et transformée en lieu d'accueil de projets culturels liés au patrimoine maritime et fluvial (figure 3). Elle a été livrée en 2009. La cale a été aménagée comme un belvédère qui offre une vue panoramique unique sur le quartier, la Loire et

³ Ibid.

⁴ 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*, no 49, décembre 2006, p.58

l'ensemble de la ville. Le dessus de la cale a été aménagé en continuité avec le parc des Chantiers comme une promenade publique.

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 s'agit d'un lieu "d'accueil, d'exposition et d'information sur le patrimoine et l'activité navale"⁵. Elle a été réhabilitée à l'identique manière qu'elle a été construite retrouvant ainsi sa fonction passée pour le lancement de bateaux.

La Cité des chantiers a été livrée au printemps 2009 et offre même elle de nouveaux espaces de bureaux, d'activités et de stockage pour les associations. A proximité de la Cité est localisé le chapiteau de l'association ATAO qui "accueille un chantier d'insertion dédié à la métallerie et à la menuiserie"⁶.

(b) Les Docks-de-Seine

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 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. 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 serve 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. 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

⁵ Site web du projet de l'Ile-de-Nantes (www.iledenantes.com), rubrique *les projets de l'Ile-de-Nantes*

⁶ Ibid.

fleuve et favoriser un développement économique équilibré, solidaire et durable⁷. 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. 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* et la *Halle Alstom*. 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 39719 en 1999 et 86313 en 2017 avec une augmentation annuelle de 8,10% entre 2012 et 2017 (figure 4). 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).

- Le grand pôle énergétique

Le site des Docks accueille des usines de production d'énergie et de traitement des déchets, depuis le début de l'industrialisation. Deux unités poursuivent leur activité: une usine du Syctom qui valorise chaque année 630000 tonnes d'ordures ménagères provenant des cinq arrondissements de la capitale et une dizaine de communes et une usine de la Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain qui alimente près de 100000 foyers parisiens. L'équipe municipale conduite par Jacqueline Rouillon a souhaité conserver ces services sur le territoire des Docks. 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 (figure 5). L'objectif final est de rapprocher géographiquement les deux unités pour réduire leur emprise foncière et développer les synergies.

- La Halle Alstom

Les Docks de Saint-Ouen-sur-Seine sont dans tous les sens du terme un quartier à vivre en accueillant une population nombreuse de résidents et de salariés et en offrant des commerces, des services et des restaurations proposés qui les font un lieu de destination et de promenade pour les Audoniens comme les Grand-Parisiens. Les deux lieux emblématiques de ce futur site d'animation métropolitaine sont la Halle Alstom réhabilitée et le Cours des Docks (figure 6).

Avec une architecture d'exception et un programme original, 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. Elle constitue un écho aux Puces, étape traditionnelle dans le circuit des touristes venant visiter Paris. Entre la Halle et le

⁷ Archives municipales de la Ville de Saint-Ouen

boulevard Victor Hugo, le Cours des Docks propose, sur 250 mètres, une large promenade commerciale agrémentée de plantations. Exclusivement piétonnier, il permette de satisfaire les besoins des habitants du quartier des Docks, et de renforcer le tissu commercial de la ville par une offre complémentaire. Occasionnellement, on pourra y découvrir des événements festifs ou des marchés éphémères.

Saguez & Partners, référence internationale du design d'intérieur, s'est implanté dès 2016 au cœur des Docks, dans la Halle Alstom réhabilitée. Un lieu de création et de transmission, inédit à bien des égards. Pierre-Olivier Pigeot, directeur conseil associé de Saguez Workstyle, explique dans un entretien publié en Avril 2016 sur le portail du projet des Docks que la Halle va accueillir des commerces, des cafés, des services des espaces de déambulation qui prolongeront l'espace public. En plus il faut souligner qu'il s'agit d'un lieu en prise avec la ville et la vie, tout comme l'agence Saguez & Partners souhaite l'être. L'agence redéploie dans le bâtiment, sur 5000 m², en trois différents pôles: une école de design en entreprise, Design Act, un café design et des bureaux où leurs collaborateurs pourront travailler. Ces trois entités incarneront le nouvel esprit d'ouverture qui anime l'activité de la Municipalité pour le quartier des Docks.

Deuxième axe- Les interactions entre l'échelle intercommunale et communale

(a) L'Ile-de-Nantes (tableau 3)

Les politiques territoriales de l'intercommunalité de Nantes-Saint-Nazaire résument les trois éléments clés de l'engagement de Nantes pour le développement durable: trame verte et bleue, développement économique intercommunal et participation de tous. Cet engagement se fait par des programmes municipaux, tels que *Ile-de-Nantes expérimentations 2017-2023* qui évalue l'impact des activités humaines sur ce site (dégradation environnementale, décroissance économique) et propose des engagements municipaux en faveur de la protection environnementale, la croissance économique et la cohésion sociale.

Le projet de l'Ile-de-Nantes vise à porter un développement urbain et social diversifié, qui renouvelle ainsi les capacités d'accueil du centre-ville. Il est envisagé comme une des réponses aux problématiques sociales de Nantes et de son agglomération: répondre aux nouveaux besoins d'accueil des populations en ville, reconquérir les espaces urbains et les rendre accessibles à tous (figure 7). Ce mélange des fonctions et des populations n'est pas une simple juxtaposition: il s'organise à l'échelle du quartier, de l'îlot, du bâtiment, contribuant à la cohésion sociale et à l'animation de l'Ile.

L'aménagement du site s'intègre dans la méthode du projet de l'Ile-de-Nantes. Il dispose d'un dispositif opérationnel qui garantit son développement cohérent et concerté. La collectivité s'est assurée par des procédures d'échanges fonciers avec le port, les anciens chantiers navals et l'Etat, de la propriété de l'intégralité du site, permettant ainsi une maîtrise des conditions de son développement (ZAC de 197 ha à l'échelle de l'Ile).

Chaque étape du projet, de la définition des objectifs du site à sa réalisation a été l'objet de concertation avec l'ensemble des acteurs: les associations, utilisatrices du site, associées ici depuis le début du projet de l'Ile-de-Nantes, Nantes Métropole, collectivité gestionnaire de l'espace public, la Ville de Nantes, référent pour l'utilisation des espaces associatifs et d'équipements publics (Fabrique des Musiques actuelles, Cales) et gestionnaire des jardins.

Le projet prend conscience sur la notion générale de "ville renouvelée", qui passe par une réappropriation des espaces délaissés au cœur des centre- villes. Il s'agit d'affirmer l'Ile comme un quartier d'ambition métropolitaine, pour renforcer l'attractivité nantaise à l'échelle européenne. Le projet s'articule entre les différentes réflexions sur l'agglomération nantaise en leur donnant une notion d'exemplarité afin de développer une véritable culture de développement durable dans la conception du projet ainsi que dans la vie quotidienne des habitants.

Le projet de l'Ile-de-Nantes a connu une longue évolution depuis les réflexions initiales des années 1990. Les premières études du projet ont été réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Nantes et du District de l'agglomération nantaise, prédécesseur de la Communauté Urbaine. La création de la Communauté Urbaine, en 2001 (aujourd'hui Nantes Métropole) a permis de rassembler les moyens humains, techniques et financiers pour le lancement opérationnel du projet.

La conduite du projet a été confiée depuis 2003 à la SAMOA, société publique locale d'aménagement, mais le projet demeure totalement inscrit en articulation avec les politiques publiques et les documents de planification communautaires (PADD, PDU, PLH, Plan Climat). Piloté politiquement par Jean-Marc Ayrault, Président de Nantes Métropole et Patrick Rimbert, Vice-Président chargé des grands projets urbains, le projet fait tous les mois l'objet d'une réunion avec les élus en charge de son suivi.

Au niveau technique, les échanges sont quotidiens, entre la SAMOA, les services de Nantes Métropole et de la ville de Nantes sur l'ensemble des opérations sur toutes les thématiques impactant la vie du projet et de l'Ile-de-Nantes.

Les trois enjeux principaux posés par l'intercommunalité de Nantes/Saint-Nazaire (figure 8) sont traduits au niveau communal dans les objectifs de l'*Atelier Ecoquartiers de Nantes-Métropole*, crée en mars 2007. Cet atelier transversal ouvert à des organismes de recherche est une action de l'Agenda 21 de Nantes Métropole. Il s'appuie sur les acquis de la démarche initiée dès 2005 par la Ville de Nantes dans le cadre de son Agenda 21 et de son Plan Local d'Urbanisme. Ses deux objectifs principaux sont d'établir un référentiel ou une charte de bonnes pratiques mises en œuvre au niveau local ou observées dans d'autres agglomérations européennes et diffuser la démarche en l'appliquant sur l'ensemble des projets d'aménagement portés par les communes et acteurs de l'agglomération.

Trois groupes de travail permanents le composent:

- un groupe développement qui oriente les travaux, prend en compte la dimension participative
- un groupe gestion de l'eau et des espaces publics qui s'attache à développer les techniques alternatives et le foisonnement de la biodiversité
- un groupe bâtiment qui répertorie les cibles les mieux adaptées à notre contexte et à notre climat, en s'appuyant sur les bonnes pratiques locales

L'ensemble des politiques publiques locales et nationales sont représentées et associées sur les sujets de réflexion et les points forts mis en avant, tels que la gestion des eaux pluviales comme lieu d'accueil de la biodiversité, les éco gestes, la qualité de l'air intérieur.

(b) Les Docks-de-Seine (tableau 4)

L'analyse des politiques territoriales de l'intercommunalité de Plaine Commune (urbanisme, transports, protection environnementale, politiques économiques et sociales) nous montre que ces politiques étaient des références de base pour l'élaboration du programme d'aménagement du site des Docks. A l'échelle du quartier on peut souligner que les critères de mixité sociale et de développement économique sont différents selon les acteurs impliqués (municipalité, habitants du quartier). Les politiques territoriales de l'intercommunalité de Plaine Commune visent à créer une agglomération innovante par rapport aux questions de la croissance économique, la cohésion sociale et la protection environnementale. De son part la Ville de Saint-Ouen et les habitants du quartier des Docks se focalisent aujourd'hui sur les mêmes enjeux liés au cadre de vie local, la mixité sociale, les activités économiques et l'aménagement des espaces publics.

Aux portes de Paris, les Docks de Saint-Ouen bénéficient d'une situation géographique exceptionnelle en bordure immédiate de la Seine. Le territoire offre un cadre environnemental rare en première couronne de l'agglomération parisienne. Dans le cadre des projets de la Région Ile-de-France et de la future métropole du Grand Paris, la Ville de Saint-Ouen s'inscrit également au cœur des pôles d'innovation. Cette position stratégique permet de renforcer la dynamique économique et l'attractivité des Docks.

La commune de Saint-Ouen-sur-Seine a décidé, par délibération du Conseil Municipal du 9 février 2015, de procéder à la révision de son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) initialement approuvé en 2010 (figure 9). Ce P.L.U. a pour objectif d'organiser le territoire pour permettre son développement à court, moyen et long termes dans un projet cohérent et durable. Le PLU s'inscrit dans une vision large, à l'échelle de la Communauté d'agglomération Plaine Commune, et de la métropole du Grand Paris, qui est créée au 1er janvier 2016. La procédure de révision a débuté en juin 2015 et le P.L.U. a été approuvé à la fin d'année 2016.

Le projet de territoire vise à favoriser l'articulation et la cohérence entre la réalisation de grands projets en cours ou à venir et la ville existante. Ces réalisations permettront d'affirmer Saint-Ouen comme territoire central de la métropole, constituant une porte d'entrée de l'Établissement Public Territorial de Plaine Commune et Paris (figure 10). Le projet des Docks est un enjeu majeur pour la Ville de Saint-Ouen, par l'ampleur de son programme et de ses objectifs. La Ville de Saint-Ouen a défini cinq principes pour le projet d'aménagement des Docks:

- Assurer le renouvellement urbain par la reconquête des Docks

Le site des Docks était occupé pendant plus d'un siècle par d'importantes emprises industrielles et était isolé du tissu urbain. En reliant à nouveau la Seine au centre-ville, la Ville souhaite permettre aux Audoniens de se réappropriier la Seine en assurant son renouvellement urbain.

- Offrir un projet mixte et diversifié

L'aménagement des Docks consiste en un projet mixte et diversifié. La création de ce projet de renouvellement urbain de 100ha prévoit un vaste programme immobilier de 878000 m² qui est composé des logements, des bureaux, des commerces, des équipements publics et

collectifs qui assurent une diversité fonctionnelle et sociale, inscrite dans la continuité urbaine.

- Renouer avec le fleuve

Le nouveau quartier des Docks vise à renouer avec la Seine dans l'ensemble de ses composantes : écologique, paysagère et économique. Les corridors végétaux, les parcs et promenades en bordure du fleuve contribuent à créer un nouveau cadre de vie au cœur de la première boucle de la Seine.

- Garantir l'exemplarité environnementale

Dans le cadre de ce projet, l'exemplarité environnementale a été appréhendée dans toutes les dimensions: eau, énergie, déplacements, matériaux, santé, réduction des risques et des pollutions. L'aménagement des Docks vise à réaliser un quartier de vie exemplaire et innovant en matière de qualité urbaine, architecturale et environnementale. Les programmes résidentiels sont certifiés *Haute Qualité Environnementale Logements* ou *Habitat et Environnement*. Les bureaux sont certifiés *Haute Qualité Environnementale tertiaire*. Le projet a été labellisé *Nouveaux Quartiers Urbains* par la Région Île-de-France en 2009 au titre du développement d'éco quartiers en Île-de-France.

- Agir dans le cadre d'une démarche partenariale

La Ville de Saint-Ouen a missionné la société d'économie mixte Séquano Aménagement pour assurer la mise en œuvre dans le cadre d'une démarche partenariale. La réalisation du projet d'aménagement des Docks associe des partenaires institutionnels (Etat, Région Île-de-France, Conseil général de la Seine-Saint-Denis, Ville de Paris, EPFIF, STIF, RATP), des architectes et des urbanistes (Makan Rafatdjou, agence Reichen & Robert & Associés, Olga Tarraso, Hélène Saudecerre), ainsi que des promoteurs et des opérateurs (Eiffage Immobilier, Bouygues Immobilier, Sodéarif, Sedri, Européquipements, Nexity, Cogedim, Histoire et Patrimoine, Kaufman & Broad). Tous les promoteurs ont travaillé sur un îlot mixte bureaux-logements-activités-commerces en collaboration avec les maîtres d'œuvre.

Troisième axe- La participation citoyenne

(a) L'Ile-de-Nantes

Depuis l'origine du projet, le débat citoyen s'est inscrit au cœur du processus de transformation et de fabrication de l'Ile. Ce débat s'appuie sur un partage et des échanges permanents. Le Comité consultatif de quartier de l'Ile-de-Nantes mis en place par la Ville de Nantes constitue l'organe vital du débat. Il est organisé sur les projets ou sur des thématiques de développement de l'Ile-de-Nantes (environnement, commerce, vie quotidienne). Animé par l'élu référent pour le quartier, il permet l'échange avec la SAMOA, les services des collectivités, comme avec les porteurs de projet (tableau 5).

Deux démarches participatives ont été mise en place pour impliquer les citoyens dans les processus d'aménagement du site: *Ma Ville demain* et *Ile-de-Nantes expérimentations 2017-2023*.

- Ma Ville demain

Les 24 maires de l'agglomération ont confié à l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran) la coordination de la démarche de projet de territoire: *Ma Ville Demain, inventons la métropole nantaise de 2030*. Deux années d'échanges, de débats, de contributions dans la perspective d'élaborer un projet collectif partagé qui inspire et oriente l'action de tous, citoyens, élus, décideurs publics et privés. Les principes de cette démarche ont été adoptés par l'ensemble du conseil communautaire de Nantes Métropole le 25 juin 2010 et avaient pour objectif d'interroger collectivement la vie quotidienne, les valeurs partagées et les pratiques et les habitudes.

La démarche repose sur un cadre ouvert. La réflexion ne s'arrête pas aux seules compétences de la communauté urbaine mais interroge en profondeur la vie de la Cité, le vivre ensemble. "*Ma Ville Demain* s'attache à cerner les contours d'un modèle de société locale pour aujourd'hui et pour demain"⁸. Cette démarche ne veut pas ouvrir un débat sur les politiques publiques, menées à court et moyen terme par Nantes Métropole et les communes. Ces réflexions existent déjà dans les grands documents de planification (Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains). La démarche *Ma Ville Demain* s'est déroulée en quatre temps entre 2010 et 2012, allant de la mise en mouvement à l'élaboration d'un projet pour 2030.

Plus de 22.000 personnes ont participé à une centaine d'événements dans l'agglomération: conférences, cafés citoyens, événements, rencontres grand public etc. Les habitants des 24 communes ont fortement participé sur internet et à travers l'ensemble des actions organisées dans la métropole nantaise individuellement ou en groupe. De leur côté les associations d'habitants ont contribué, à travers l'organisation de débats et d'ateliers, à éclairer des enjeux spécifiques (citoyenneté, social, handicap, numérique, jeunes, seniors, ouverture au monde).

Les élus et agents du service public ont apporté leur contribution et leur expertise, issues notamment de leur implication forte au quotidien auprès des habitants. Le Conseil de Développement de Nantes Métropole a organisé des débats et intervention d'experts, et produit plus d'une centaine de contributions individuelles et collectives pour *Ma Ville Demain*. Il s'agit d'une assemblée consultative constituée de trois cents acteurs de la vie locale (économiques, sociaux, associatifs, institutionnels, personnalités qualifiées, citoyens volontaires) bénévoles, sans élus et elle a fait le projet 2030 le fil conducteur de ses travaux. En plus un atelier prospectif a été organisé par une vingtaine d'habitants fortement investis dans la vie de l'agglomération. Le rôle de cet atelier a été de suivre une dizaine de séances de travail afin de définir "une vision globale, collective et souhaitable pour la métropole nantaise"⁹. Les écoles primaires, collèges, lycées, mais aussi l'École Centrale, l'École supérieure d'Architecture, l'École du Design, ou encore Sciences Com, ont contribué au projet à travers des réflexions et des projets urbains, sous forme de dessins, fresques, maquettes, cartographies, montages vidéos, images 3D.

- Ile-de-Nantes expérimentations 2017-2023

"L'Ile-de-Nantes est un laboratoire urbain qui préfigure la ville de demain, à la fois sobre, durable, attractive et innovante... un lieu de vie pour les Nantaises et les Nantais, riche de la diversité de ses quartiers"¹⁰.

A la demande de Nantes Métropole, l'équipe responsable pour la maîtrise d'ouvrage du projet de l'Ile-de-Nantes, SAMOA, a engagé le programme *Ile-de-Nantes expérimentations* sur la

⁸ Page web, *Ma ville demain* (www.mavilledemain.fr), rubrique *La démarche/Principes*

⁹ Page web, *Ma ville demain* (www.mavilledemain.fr), rubrique *La démarche/Qui a participé?*

¹⁰ Johanna Roland, Maire de Nantes et Présidente de Nantes Métropole, *Dossier de presse de l'Ile-de-Nantes*, Avril 2017

période 2017-2023, un dispositif exploratoire et modulable de fabrication des villes au 21ème siècle, qui sera progressivement enrichi par les acteurs mobilisés (municipalité et habitants). L'objectif de ce programme de co-conception de la ville de demain avec la participation des habitants de la ville est de soutenir et d'accompagner des processus innovants de conception des espaces publics ainsi des opérations immobilières afin que les habitants/usagers et les professionnels (urbanistes, architectes, paysagistes) soient associés dès la genèse de conception des projets urbains dans la ville. L'enjeu majeur est de réussir de montrer à partir de cette démarche des lieux du territoire de l'Ile-de-Nantes qui mobilisent les compétences et la créativité des habitants/usagers et les professionnels.

La démarche *Ile-de-Nantes expérimentations* s'organise autour des quatre programmes qui seront mis en œuvre entre 2017 et 2023. Un de ces programmes *Ilotopia* a pour ambition la mobilisation des habitants et des usagers du quartier pour concevoir collectivement leur cadre de vie (figure 11). La SAMOA a missionné Stéphane Juguet de "What time is I.T.", une agence de concertation citoyenne et de prospective territoriale pour accompagner les habitants dans l'animation de la démarche, jusqu'en 2019. De cette phase de co-élaboration avec les habitants du quartier est découlé un programme qui est à l'origine de la commande passée à la nouvelle maîtrise d'œuvre urbaine conduite par Jacqueline Osty et Claire Schorter. Il s'agit de leur première mission de conception et réalisation des espaces publics sur l'Ile-de-Nantes.

De Mars à Juillet 2017, l'équipe *Ilotopia* a déployé une série d'actions permettant de partir à la rencontre des habitants. Des démarches comme des ateliers de travail, des discussions de comptoir dans les cafés, porte à porte, des rencontres à domicile, des assemblées citoyennes, des chantiers participatifs étaient dans le programme de cette rencontre citoyenne atypique. Des collectifs du quartier (école, crèche, Maison de quartier, Halte de nuit, Unicité, médiateurs de quartier) ainsi que des partenaires, des acteurs culturels et associatifs et ARDEPA (association de sensibilisation aux questions urbaines qui maîtrise comme outil de sensibilisation citoyenne les ateliers jeune public) sont partis prenants de la démarche.

La phase d'études qui a commencé en Septembre 2017 et a duré jusqu'en Décembre 2017 a été accompagnée par la mise en œuvre de prototypes co-conçus avec les habitants et les acteurs du quartier. Cette phase était une première sur l'Ile-de-Nantes et s'agissait de tester les aménagements, les mobiliers urbains et les usages de futurs espaces publics du quartier.

(b) Les Docks-de-Seine

La Municipalité de Saint-Ouen souhait créer un quartier durable et accueillant en maintenant en parallèle l'histoire industrielle de la ville. Les élus locaux ont trouvé sur le site des Docks une opportunité d'élargir l'offre de logements et de créer un nouveau bassin d'emplois. Les enjeux sont colossaux: 12000 nouveaux habitants, la création de 10000 emplois, l'ouverture d'un grand parc urbain, de trois écoles, de crèches, de deux gymnases, de deux nouvelles stations de métro et l'organisation d'un nouveau pôle énergétique reposant sur les ENR. Malgré son ampleur, ce projet des Docks a su conserver une dimension humaine. Selon Paul Planque, Premier Adjoint en charge de l'Urbanisme jusqu'en mars 2014, "En essayant de faire vivre le Saint-Ouen d'hier dans le Saint-Ouen de demain, nous favorisons un sentiment d'appartenance à la communauté audonienne"¹¹.

¹¹ D'Orso Fabrice, 2014, *Eco quartiers: Tome 2*, éditions SNAL, p. 29

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 créée 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 événements réguliers pour animer le quartier des Docks (tableau 6).

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.

- 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 (figure 12).

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.

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 Sycotom. Les acteurs du projet ont pu confirmer que le Sycotom 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.

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.

- 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 Syctom.

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 présente communication d'un côté dans les documents administratifs et techniques des deux municipalités (Nantes et Saint-Ouen) et d'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), mais il faut noter que les décisions économiques et politiques sur ces thématiques sont prises par des établissements territoriaux supérieurs à l'échelle de l'intercommunalité ou de la commune et pas à celle du quartier.

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 Saint-Ouen 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 Saint-Ouen, 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 Saint-Ouen 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 Saint-Ouen 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"¹².

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.

¹² 17e forum des projets urbains, 14/11/2017, Palais des Congrès, Paris

Figures

Figure no 1: Evolution démographique entre 1968 et 2017 à Nantes

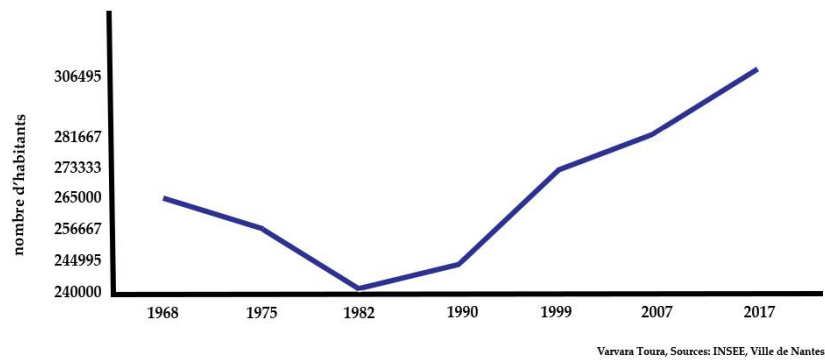


Figure no 2: Le Hangar 13 à Nantes



Figure no 3: La Cité des chantiers et les cales à Nantes



Figure no 4: Evolution démographique entre 1968 et 2017 à Saint-Ouen

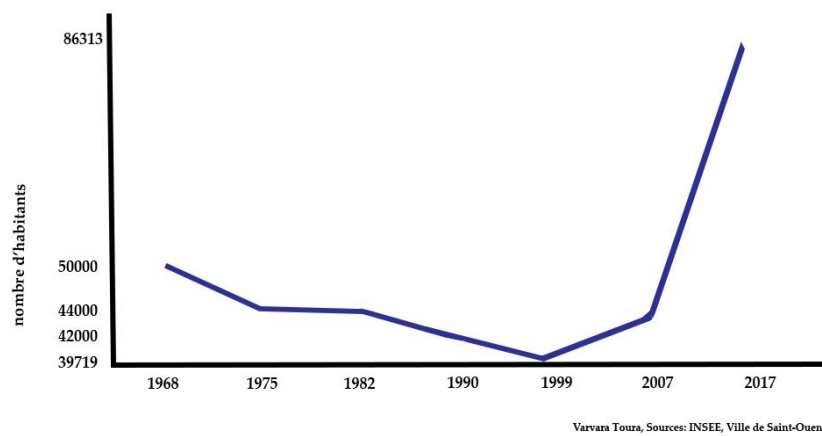


Figure no 5: Le grand pôle énergétique à Saint-Ouen

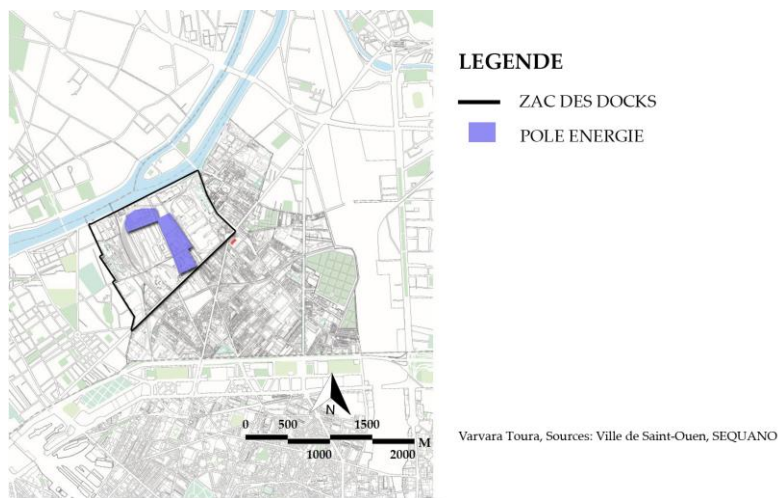


Figure no 6: La Halle Alstom à Saint-Ouen

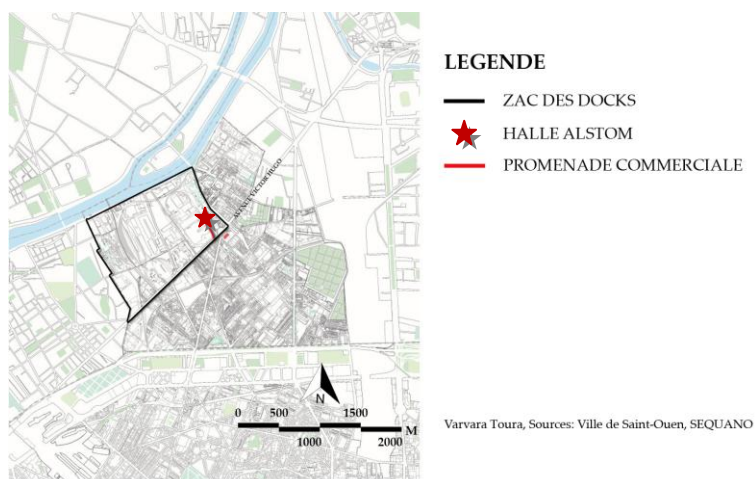
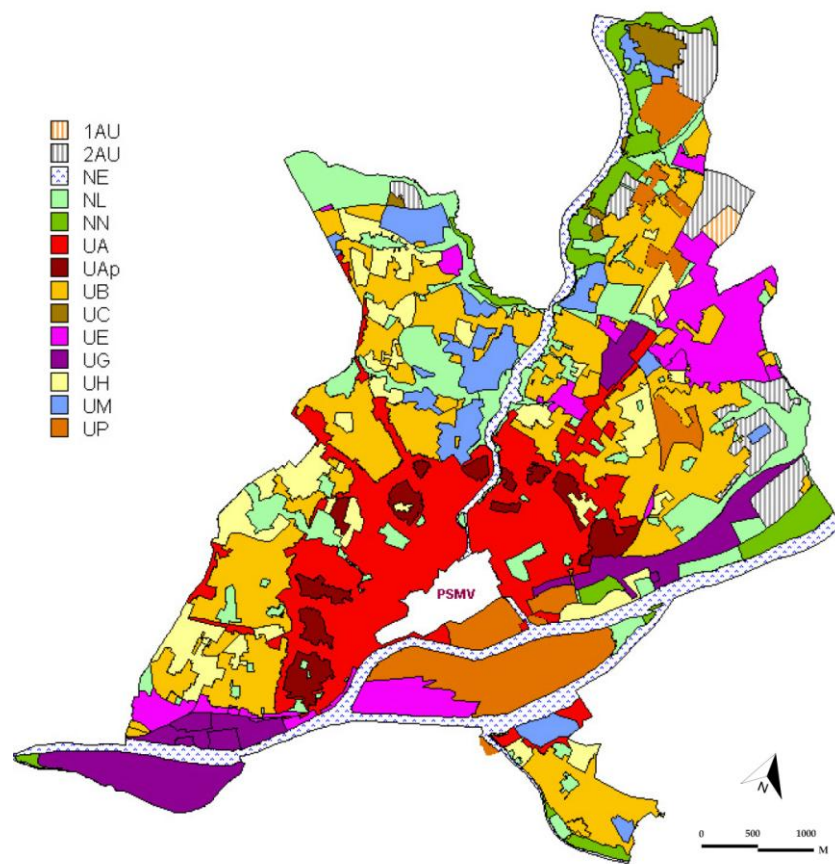
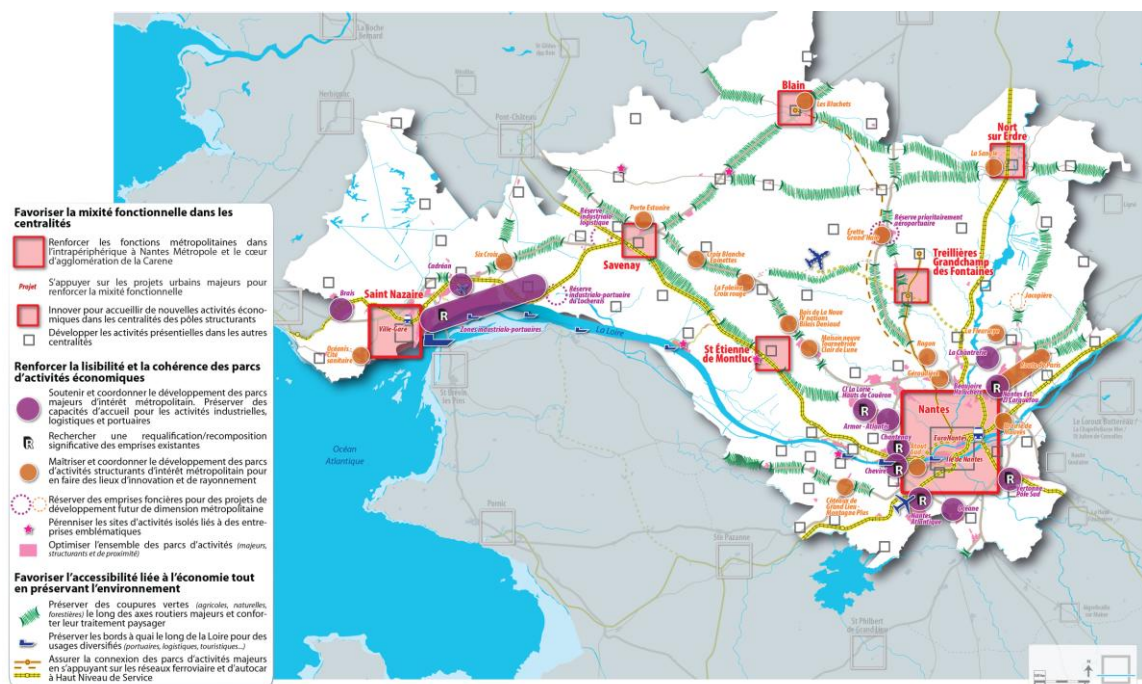


Figure no 7: Le PLU de Nantes



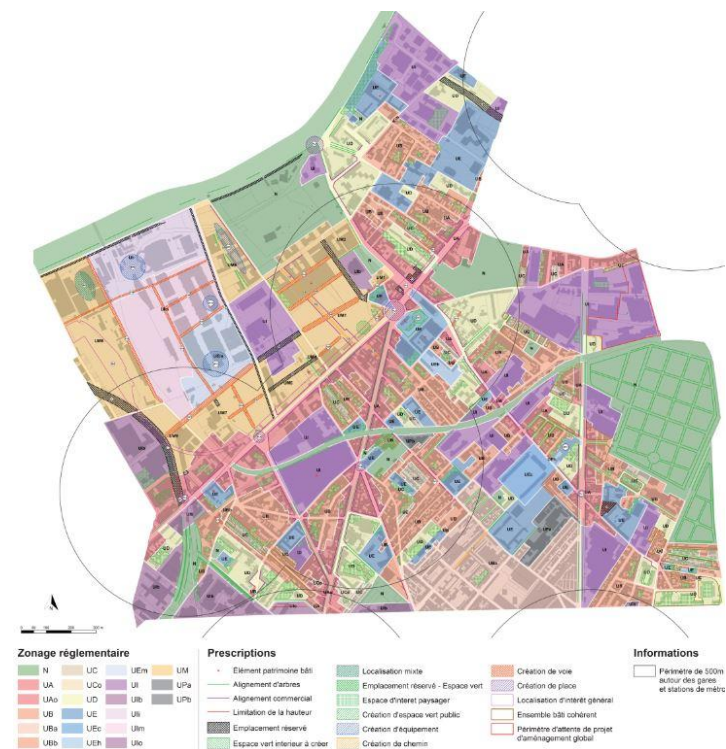
Source: Ville de Nantes

Figure no 8: Le Scot de Nantes/Saint-Nazaire



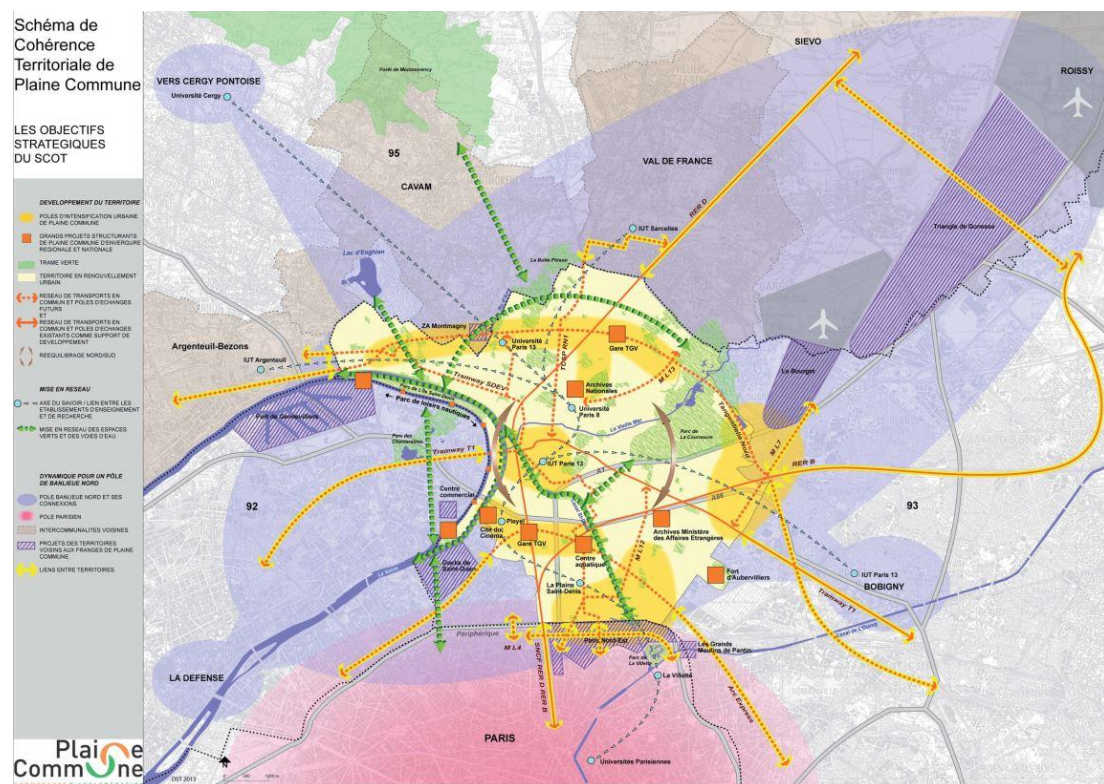
Source: Nantes/Saint-Nazaire pôle métropolitain

Figure no 9:Le PLU de Saint-Ouen



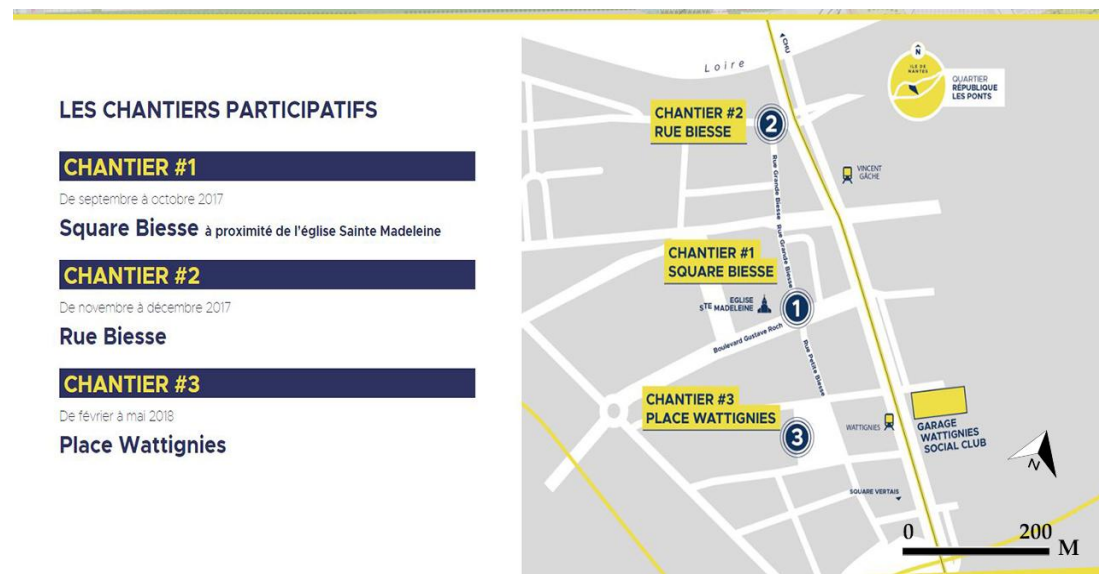
Source: Ville de Saint-Ouen

Figure no 10: Le Scot de Plaine Commune



Source: Plaine Commune

Figure no 11: La démarche *Iltopia*



Source: SAMOA

Figure no 12: Le Projet d'aménagement et de développement durables de Saint-Ouen présenté pendant la réunion publique du 04/07/2016



Source: Ville Ouverte

Tableaux

Tableau no 1: Nombre d'emplois en 5 catégories à Nantes (données 2009 et 2014)

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

Varvara Toura, Sources: INSEE, Ville de Nantes

Tableau no 2: Nombre d'emplois en 5 catégories à Saint-Ouen (données 2009 et 2014)

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

Varvara Toura, Sources: INSEE, Ville de Saint-Ouen

Tableau no 3: Politiques territoriales à Nantes (outils de planification)

Commune de Nantes	Intercommunalité de Nantes/Saint-Nazaire
PLU (Plan local d'urbanisme)	Scot (Schéma de cohérence territoriale)
Agenda 21	Atelier Ecoquartiers de Nantes Métropole
PDU (Plan de déplacements urbains)	Schéma directeur des transports collectifs

Varvara Toura, Sources: Ville de Nantes, Intercommunalité de Nantes/Saint-Nazaire

Tableau no 4: Politiques territoriales à Saint-Ouen (outils de planification)

Commune de Saint-Ouen	Intercommunalité de Plaine Commune
PLU (Plan local d'urbanisme)	Scot (Schéma de cohérence territoriale)
Agenda 21	Ville de demain
PDU (Plan de déplacements urbains)	Grand Paris Express

Varvara Toura, Sources: Ville de Saint-Ouen, Intercommunalité de Plaine Commune

Tableau no 5: 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)

Varvara Toura, Sources: Ville de Nantes, SAMOA

Tableau no 6: 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)

Varvara Toura, Sources: Ville de Saint-Ouen, SEQUANO

Mots-clés: désindustrialisation, décroissance urbaine, reformes territoriales, renouvellement urbain, participation citoyenne

Bibliographie

1. BENKO G, 1995, *Les chemins du développement régional: du global au local*, Multitudes, URL:[http:// multitudes.samizdat.net](http://multitudes.samizdat.net)
2. 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*, no 49, décembre 2006
3. COMMERÇON N, GEORGE P, (dir.), 1999, *Villes de transition*, Paris, Anthropos

4. COMMERÇON N, GOUJON P, (dir.), 1997, *Villes moyennes: espace, société, patrimoine*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon
5. DAVIET S, 2005, *Industrie, culture, territoire*, L'Harmattan, Paris
6. D'ORSO F, 2014, *Eco quartiers: Tome 2*, éditions SNAL
7. DUCHENE F, 2005, *Les anciennes cités ouvrières, entre patrimonialisation et normalisation*, in GRAVARI-BARBAS M: *Habiter le patrimoine: enjeux, approches, vécu*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes
8. ECOMUSEE LE CREUSOT-MONTCEAU, 2002, *Friches industrielles entre mémoire et avenir*, Ecomusée de la Communauté urbaine, Le Creusot
9. FOL S, CUNNINGHAM-SABOT E, 2010, *Déclin urbain et Shrinking Cities: une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine*, Annales de géographie, n° 674, Armand Colin, Paris
10. FONTAGNE L, LORENZI J.-H, 2005, *Désindustrialisation, délocalisation*, La Documentation française, Paris
11. LEVY J, 1999, *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*, Belin, coll. Mappemonde
12. MESSAOUDI D, 2012, *Les enjeux géoéconomiques, industriels et territoriaux de la délocalisation des entreprises: le cas français*, thèse, Paris X Nanterre
13. POITRENAUD R, 2006, *La désindustrialisation*, Mouans-Sartoux, PEMF, coll. Un œil sur le monde
14. SWYNGEDOUW E, 2009, *The Antinomies of the Post political City: In Search of Democratic Politics of Environmental Production*, International Journal of Urban and Regional Research, n° 33/ 3
15. TRINK C, 2007, *Destruction et création d'emplois, revitalisation de territoires: la dimension territoriale des mutations économiques, Réalités industrielles*, Annales des Mines, Paris, Ed. ESKA, p. 49-54

Toura Varvara

Architecte ingénieur-urbaniste. Doctorante en 1ère année, EHESS. Laboratoire: Centre de recherches historiques (CRH)/GGH-Terres

Titre de thèse: "De la ville industrielle à la ville durable: les transformations d'anciennes friches industrielles aux éco quartiers"

Directrice de thèse: Marie-Vic Ozouf-Marignier