

Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme d'architecte

## **RECONQUERIR ET RECONVERTIR UN LIEU INDUSTRIEL CHARGE D'HISTOIRE**

De la Loire à la Lys, de Nantes à Merville, une même idée.

Etudiante : Isabelle Cattoën

Promoteur : Mr Joseph Drese

Lecteur : Mr Vincent Bassez, architecte

Année académique 2012-2013

UCLouvain faculté d'architecture etc LOCI site de Tournai, 7, B-7520 Ramegnies-Chin

Tèl : 0032(0)69.25.03.32

# PREFACE



*Fig. 01\_ L'intérieur des Nefs et le grand éléphant. P.A.*

Le choix de partir en Erasmus durant un semestre m'a permis de découvrir une ville de France que je ne connaissais pas encore : Nantes. J'ai alors fait le constat d'une ville dynamique dont l'architecture diversifiée retrace son histoire riche.

Toutefois, l'Île de Nantes m'a particulièrement interpellée ; j'ai remarqué qu'elle accueillait tous les usages : habitat, activités économiques, grands équipements, enseignement supérieur, cultures et loisirs... Mais j'ignorais qu'elle avait un passé historique important, lié particulièrement à l'industrie (chantiers navals, hangars, fonderies...).

Lille, à l'image de Nantes, possède également un passé industriel qui a marqué son paysage urbain et son identité. Ces deux grandes villes ont mis en avant la culture pour offrir une nouvelle image de la ville, la rendre plus dynamique et promouvoir sa lisibilité de l'extérieur.

Née à Lille, habitant Ronchin, commune limitrophe de cette grande ville, la découverte de Nantes ne pouvait qu'attiser ma curiosité et malgré 6 mois de résidence des manques subsistent... Aussi, plus je pratiquais l'île, plus j'étais curieuse de trouver les marques du passé social, économique, artistique, culturel, bref, j'étais curieuse de découvrir comment, riche d'une telle mémoire, ici, coexistaient passé et présent...



Aujourd'hui, de retour dans le Nord, je souhaite en savoir plus sur la métamorphose de cette île, mener des recherches sur son héritage et comprendre comment il a su être accepté et valorisé.

Cette étude m'a permis de faire évoluer non seulement mon propre regard qui était jusqu'alors indifférent de ces trésors du passé, pourtant nombreux dans la région dans laquelle je vis ; mais aussi de démontrer comment une friche souvent perçue comme une contrainte, peut devenir un atout.

Ce mémoire m'a servi à exposer les différentes recherches menées afin d'essayer de comprendre comment les architectes ont su tirer parti des lieux sans détruire, en gardant des signes physiques et/ou fonctionnels, et leur donner une âme nouvelle ou culturelle, ou économique, ou humaine... Grâce à cette étude, je propose le projet de reconversion d'une friche dans le Nord de la France.

# INTRODUCTION

Les anciennes friches industrielles présentes sur l'île nous indiquent que le fleuve a joué un rôle important à une époque, celui de l'ère industrielle. Aujourd'hui ces friches ont été reconverties pour nous proposer divers affectations. Mémoire réactualisée et attractivité développée à l'échelle du bâtiment, nouvelle perception de l'île offerte à l'échelle du site et de la ville, identité affirmée à l'échelle du territoire rendent le projet « île de Nantes » exemplaire et confortent le choix de l'étudier.

Le paysage de l'île de Nantes est principalement marqué par la Loire, le fleuve qui l'entoure. Ce paysage nous est donné à voir dans une multitude de situations grâce aux différents aménagements de l'île : berges jardinées, jetées, promenades basses, embarcadères, estacades, ponts ... permettent non seulement des contacts avec l'eau mais aussi des panoramas divers de la Loire. Ces contacts avec le fleuve peuvent être de tous types, alors que nous la surplombons sur la jetée, nous la tutoyons sur une passerelle, accoudés au garde-corps ou assis sur un banc, nous la contemplons, nous nous en rapprochons grâce au terrassement de la rive en pente douce...

Suite à l'analyse de cet exemple que je considère remarquable, j'amènerai le lecteur cinq cents kilomètres plus au nord, dans ma région, où nous retrouvons également un fleuve, la Lys, fortement présent dans le paysage, bordé par des friches industrielles. Seulement ici, à la différence de l'île de Nantes, tout le travail reste à faire. En me promenant dans ce territoire, je suis allée à la rencontre de ces diverses friches dont l'une d'elles, si j'ose dire, m'a choisie. Grâce à mon parcours, à mes cinq années d'étude en architecture et aux différents stages auxquels j'ai participé, j'ai l'ambition de proposer la reconversion d'une ancienne minoterie implantée à

Merville. Serai-je capable, à mon tour, d'en faire « quelque chose », de démontrer au lecteur, à la ville qu'il est préférable de la réhabiliter plutôt que de la raser ? J'exposerai ainsi différentes propositions de réaffectation offertes par cette friche.

Pour ce faire, il s'agira d' « analyser ». Le travail consistera donc à analyser les deux territoires, celui de l'île de Nantes et celui de Merville, à partir de cartes. Différentes thématiques (hydrographie, occupation spatiale, échanges et mobilité) seront étudiées sous différentes échelles - que ce soit l'échelle du bâtiment, celle de l'approche immédiate, ou d'un ensemble plus éloigné, plus vaste – afin d'appréhender, interpréter et rendre plus perceptibles les principales caractéristiques de ces territoires et ainsi réfléchir à l'organisation, au fonctionnement et aux spécificités du sujet étudié. Tous ces aspects seront donc abordés mais, chaque fois, une seule carte sera étudiée en détail. En ce sens, chaque échelle de perception est retracée et reprise dans un tableau, dont une (ou plusieurs de ces échelles de perceptions selon les cas) sera dévoilée, mise « en lumière » et détaillée pour introduire la perception suivante et ainsi de suite jusqu'à l'édifice concerné. Pour une plus grande facilité de compréhension, certaines cartes et paragraphes écrits seront épaulés d'illustrations. L'enchaînement de ces « tableaux » permettra ainsi d'organiser chronologiquement l'avancée des recherches cartographiques



Une seconde démarche développera l'« agir ». En termes de projet, à partir des connaissances acquises durant les années d'études et à partir des analyses établies, différents schémas seront proposés et examinés à travers des plans et des croquis. Des « story-boards » permettront au lecteur de visualiser voire de vivre l'expérience du parcours comme je l'ai vécu. Il pourra alors s'imprégner des différents lieux et les habiter.

Après le rappel de quelques éléments fondamentaux sur la réhabilitation des friches, ce mémoire comportera deux parties :

La première partie, soutenue par la méthodologie cartographique évoquée précédemment, démontrera en quoi le projet de l'île de Nantes est exemplaire. En effet, dans le cadre de ce projet, le passé industriel a gardé une valeur hautement symbolique, majeure, qu'il est nécessaire d'étudier afin de répondre aux problématiques posées : comment l'île a-t-elle su accepter un héritage de chantiers navals, de hangars, de fonderies ? Comment, sans détruire les lieux et tout en en réactivant la mémoire, a-t-elle pu s'adapter à de nouvelles fonctions culturelles, économiques, humaines et ainsi renaître en évoluant ?



La deuxième partie reprendra également cette même méthodologie d'approche à travers les cartes. Elle fondera l'élaboration et la mise en forme du projet de reconversion de l'ancienne minoterie de Merville en s'appuyant sur la réalisation de plans et croquis.

# SOMMAIRE

<b>PREFACE</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>6</b>
<b>QUEL AVENIR POUR LES FRICHES INDUSTRIELLES ?</b>	<b>14</b>
<b>PARTIE 1</b>	<b>18</b>
<b>Introduction</b>	<b>19</b>
<b>Etude d'un projet existant</b>	<b>21</b>
Principaux estuaires français de la façade ouest	23
Estuaires aux enjeux semblables	25
Sequences de l'estuaire de la Loire	29
Les sous-unités de l'agglomération nantaise	39
Principaux sites d'intervention urbaine en bord de Loire	43
Identités de l'île de Nantes	47
Patrimoine industriel de l'île de Nantes	51
Bâtiments principaux appartenant au patrimoine des chantiers de Nantes	59

Le hangar à bananes	65
<b>En synthèse...</b>	<b>73</b>
<b>PARTIE 2</b>	<b>76</b>
<b>Introduction</b>	<b>77</b>
<b>Présentation de la zone d'étude</b>	<b>79</b>
Principaux cours d'eau du Nord – Pas-de-Calais	85
Régions agricoles du Nord – Pas-de-Calais	87
Villes du département du Nord de la Plaine de la Lys	91
Friches industrielles de Merville	97
<b>Parcours à la manière d'un Story-board</b>	<b>99</b>
<b>Projet de reconversion</b>	<b>115</b>
Description	117
<b>Propositions de projet</b>	<b>125</b>
<b>En synthèse...</b>	<b>149</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>150</b>

# QUEL AVENIR POUR LES FRICHES INDUSTRIELLES ?

Durant de nombreuses années, le phénomène d'industrialisation a en partie forgé l'aspect de nos paysages, laissant dans nos villes des vestiges de la production industrielle. Ces derniers sont le plus souvent des terrains laissés à l'abandon, inutilisés, majoritairement situés dans des zones urbaines. Les friches industrielles sont fréquemment perçues comme des contraintes puisque parfois polluées ou encore encombrées au niveau du sous-sol par des fondations lourdes, des réseaux spécialisés... La problématique du devenir des friches est également pénalisée par le coût et la durée des travaux ou encore l'appartenance privée des infrastructures.

Trois types de vocation peuvent être envisagés :

- Le retour à une affectation forestière, agricole ou paysagère
- La mise en réserve foncière de sols (une nouvelle utilisation de type urbain peut être alors proposée)
- La réutilisation : une nouvelle vocation est donnée tout en prenant en compte les activités antérieures de la friche

C'est ce dernier cas qui nous intéresse : par le terme « réutilisation » d'une friche, nous entendons aussi « revalorisation », « réhabilitation », « requalification » mais aussi « dynamiser », « améliorer », « préserver », « renforcer », « mettre en valeur ». Autant d'enjeux qui permettent de développer l'attractivité d'une métropole, d'un village, d'un quartier..., lutter contre l'étalement urbain, recycler le foncier (nous

retrouvons la notion de développement durable qui signifie recycler et transformer et qui va à l'encontre de détruire et reconstruire), et surtout, tout en tournant la page et en montrant qu'une autre étape de l'histoire de la ville est en cours, conserver le souvenir et reconnaître la valeur d'un passé.

Le concept de patrimoine a considérablement évolué au cours de ces dernières années. Longtemps on a attribué cette valeur à des lieux historiques tels des monuments, des églises, des châteaux... Il a fallu que le regard porté sur les friches industrielles évolue pour élargir le champ lexical patrimonial à des filatures, des hauts-fourneaux, des objets, des matériaux témoignant d'un passé industriel, technique... Lorsque le regard n'est pas porté positivement sur ces lieux, les usines fermées sont détruites, leurs matériaux démontés et parfois revendus, l'histoire des hommes et l'histoire technique caractéristiques d'une époque sont alors effacées et favorisent l'oubli.

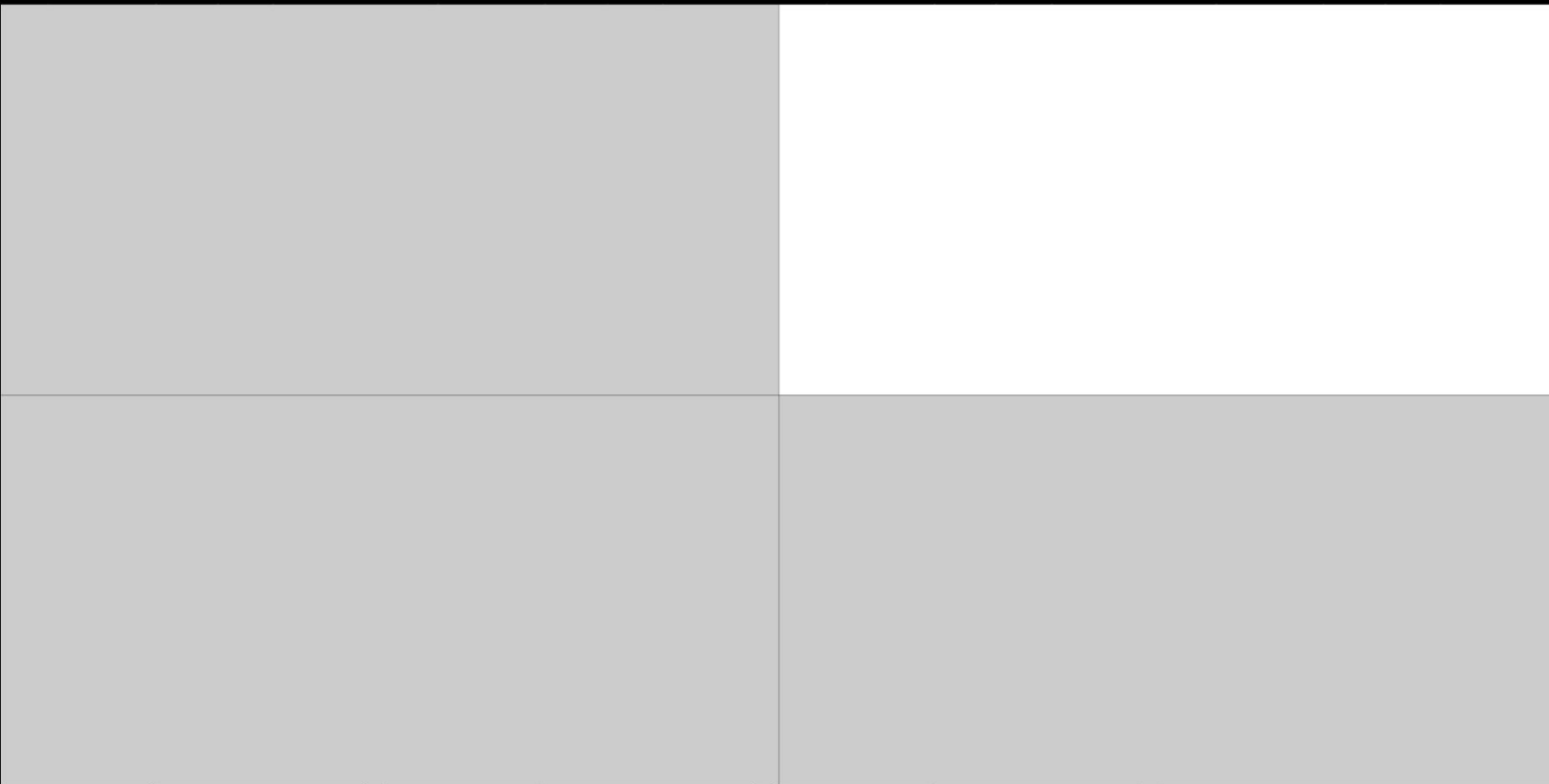
Dés lors que le patrimoine industriel devient une composante importante, non seulement l'objet compte pour lui-même, mais surtout il permet de tisser des liens entre le passé et le présent et de créer des relations entre le lieu et la population.



« *Fabriquer un patrimoine, c'est reconnaître une valeur à un passé, puis faire de ce passé un présent, et lui donner un avenir* »<sup>1</sup>. Ces liens entre hier, aujourd'hui et demain sont indissociables et indispensables.

<sup>1</sup> DE GRAVELAINE (Frédérique), *À Nantes, la mutation d'une île*, dans Place publique, coll. Les Chroniques de l'île #1, La Mothe-Achard, Samoa, place publique, juin 2009, p.5.

# PARTIE 1



*Fig. 02\_ Le principe du tableau. D.A.*

## INTRODUCTION

En parcourant l'île de Nantes et les anciennes friches alors pour certaines réhabilitées, j'ai eu la sensation d'un projet certes pas encore abouti, mais jusque là assumé, porté, géré et à mon sens très réussi. Afin d'apporter une forme concrète à ce ressenti, j'ai entrepris d'étudier la place du projet dans son territoire et les éléments qui le concernent. Cette étude se construira sur plusieurs échelles de perception allant de la plus grande à la plus petite, du territoire à l'objet. Un tableau sur la page de gauche reprendra ces différentes perceptions à plusieurs échelles et celle non grisée fera l'objet d'une étude plus approfondie qui permettra d'avancer dans la perception suivante, et ceci jusqu'à la plus petite échelle. Nous prendrons appui non seulement sur la question de l'industrie mais aussi sur celle de l'eau.

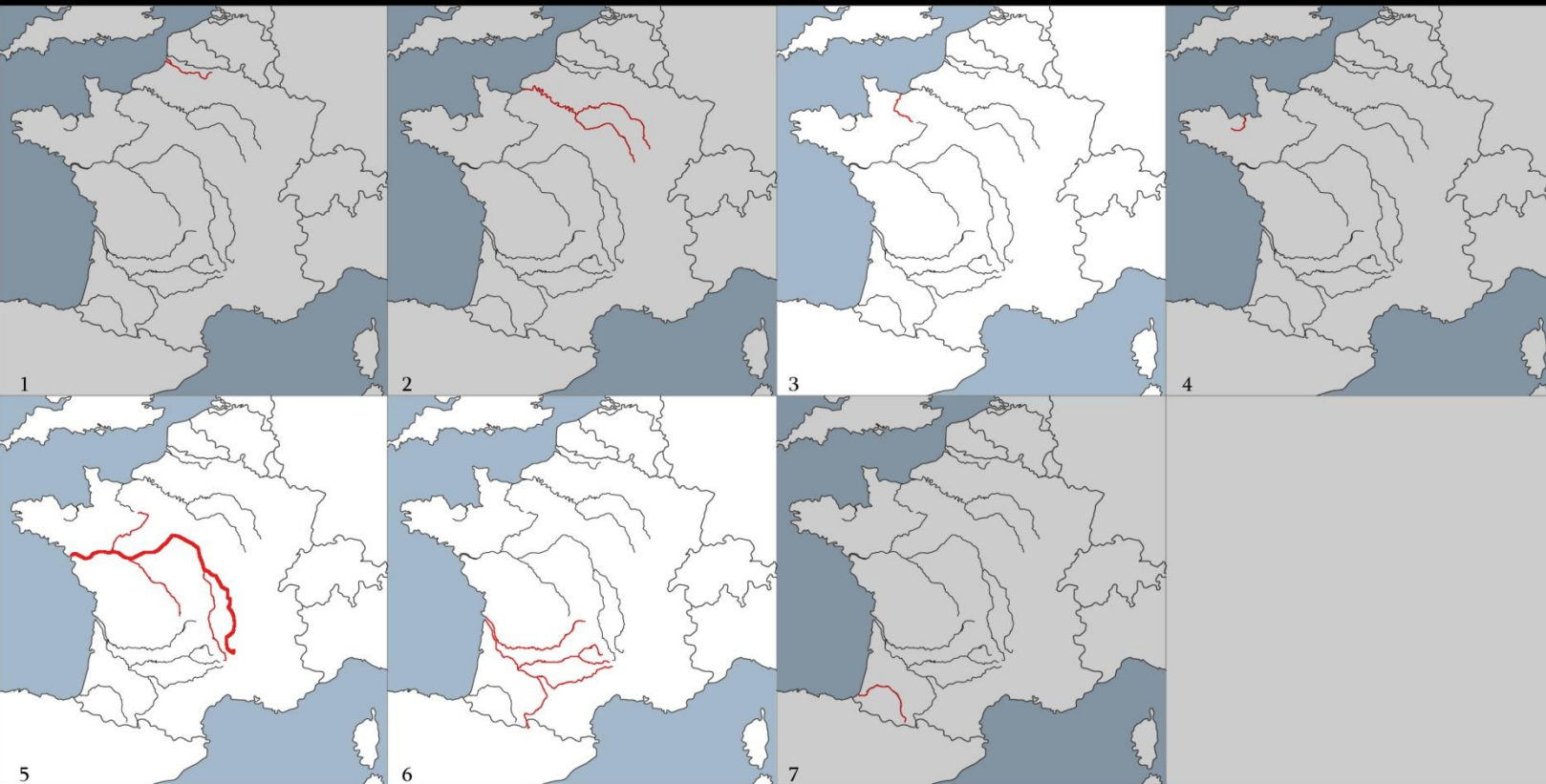


*Fig. 03\_ Photo aérienne de l'île de Nantes.*

## ETUDE D'UN PROJET EXISTANT

De grands exemples d'urbanisme (parmi eux nous pouvons citer la ville de Manchester) nous ont démontré que posséder un front urbain directement en contact avec l'eau était un atout indéniable et incomparable. L'île de Nantes, dont le passé industriel est fortement marqué, détient cette chance. En ce sens, les problématiques à résoudre pour mener un tel projet se concentrent aux rives urbaines de la Loire.

Les ambitions du projet visant au réaménagement de l'île sont devenues moteur de développement local mais aussi et surtout ont permis de tisser le lien avec la dimension territoriale, renforcée par la présence de cette ressource naturelle. En effet, en plus de sauvegarder le site et d'en faire le cœur de l'agglomération nantaise, le projet va plus loin encore en prenant en compte le territoire entier : il renforce la construction de la métropole associant Nantes et Saint-Nazaire qui s'élabore sur l'estuaire de la Loire et qui est structurée par une géographie forte, grâce au fleuve qui lui transmet une identité.



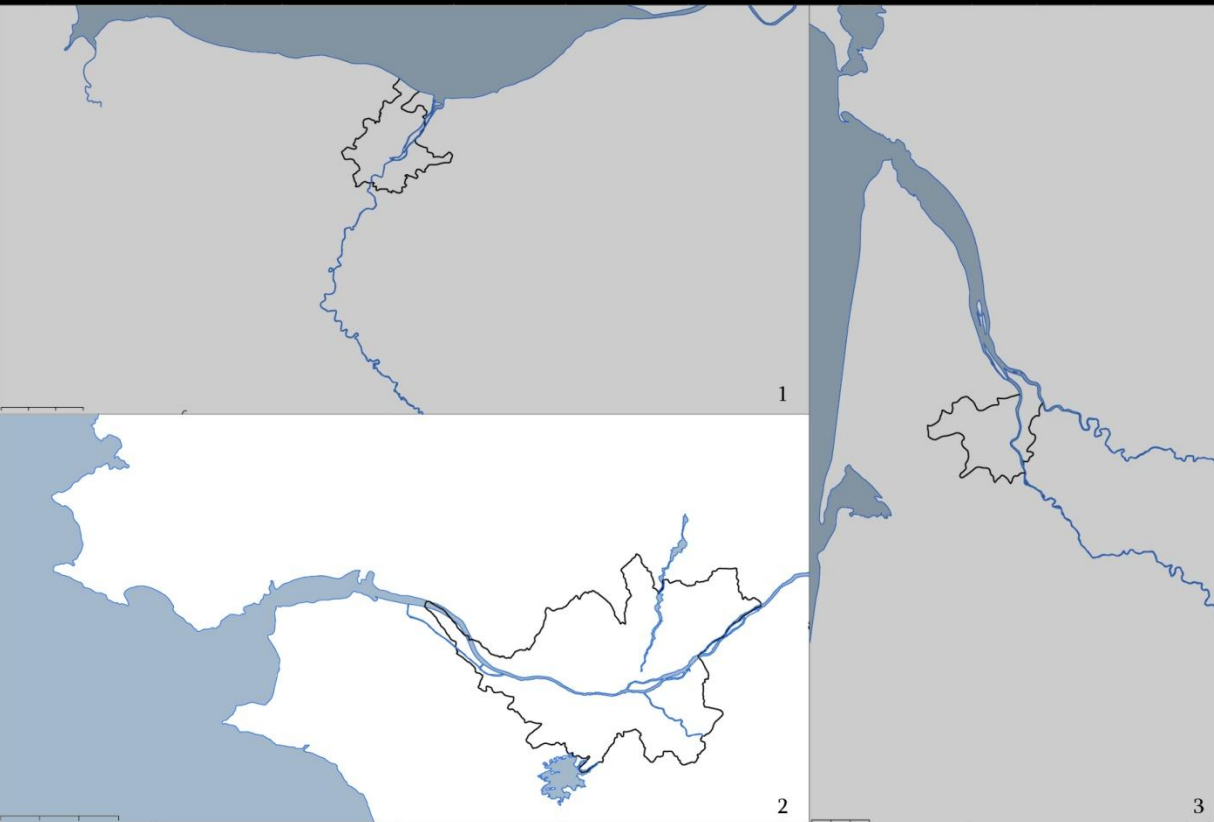
*Fig. 04\_ Principaux estuaires français de la façade Ouest. D.A.*

## PRINCIPAUX ESTUAIRES FRANÇAIS DE LA FACADE OUEST

La France présente sur sa façade ouest un nombre important d'estuaires :

- (1) Estuaire de la Somme
- (2) Estuaire de la Seine
- (3) Estuaire de l'Orne
- (4) Estuaire de la Rance
- (5) Estuaire de la Loire
- (6) Estuaire de la Gironde
- (7) Estuaire de l'Adour

L'estuaire est une source importante dont l'Homme a toujours tenté de s'approprier pour l'exploiter à son seul bénéfice. Ainsi nous retrouvons comme principaux intérêts le trafic maritime, les activités portuaires et industrielles, les zones urbaines et l'agriculture.



1

2

3

*Fig. 05\_ Estuaires aux enjeux semblables. D.A.*



## ESTUAIRES AUX ENJEUX SEMBLABLES

**Caen (1), Nantes (2), Bordeaux (3) : trois villes qui présentent des territoires à la fois semblables et différents dont les sites portuaires sont bordés de fleuves proches de la mer.**

**Toutes trois ont vécu un traumatisme suite à l'arrêt des activités industrielles et sont aujourd'hui confrontées à de grandes friches industrielles qui suscitent réflexion.**

A Caen, la décroissance progressive des activités industrielles a laissé place à des espaces abandonnés. Ainsi nous retrouvons la presqu'île portuaire, un terrain d'une centaine d'hectares entre l'Orne et le canal de Caen occupé par des friches industrielles ou encore le plateau Nord qui suite à la fermeture d'une grande aciérie s'est retrouvée avec 220 hectares de friches. Un projet de restructuration est alors lancé dans le but de reconquérir ces lieux, redéfinir le lien entre le cœur urbain et la mer et favoriser le développement de la ville. Pour l'un, il s'agit de quadriller le site pour mieux en maîtriser les dimensions et offrir un nouveau regard sur le paysage ; pour l'autre il s'agit de définir un grand projet d'aménagement et de renouvellement urbain en installant notamment des équipements à vocation régionale.



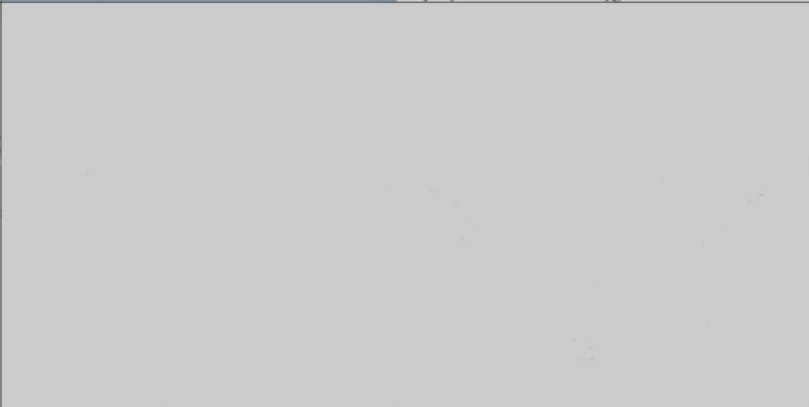
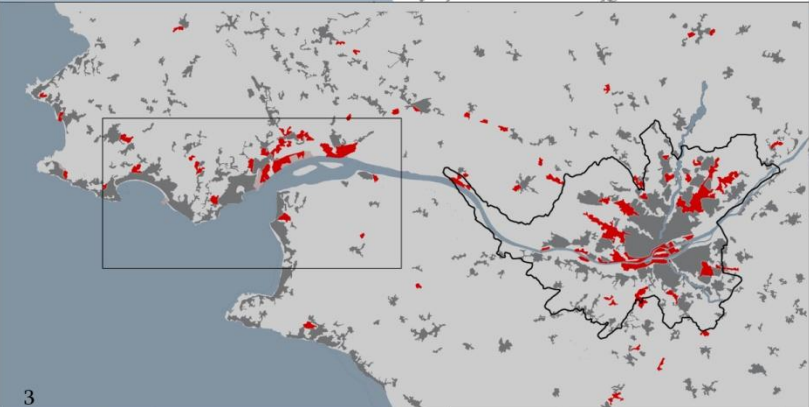
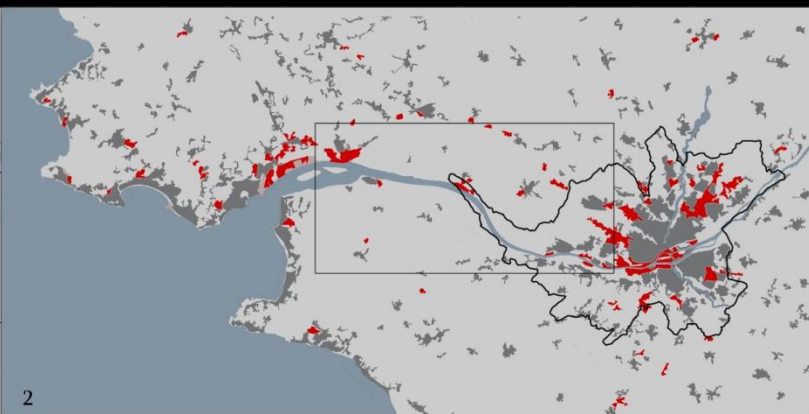
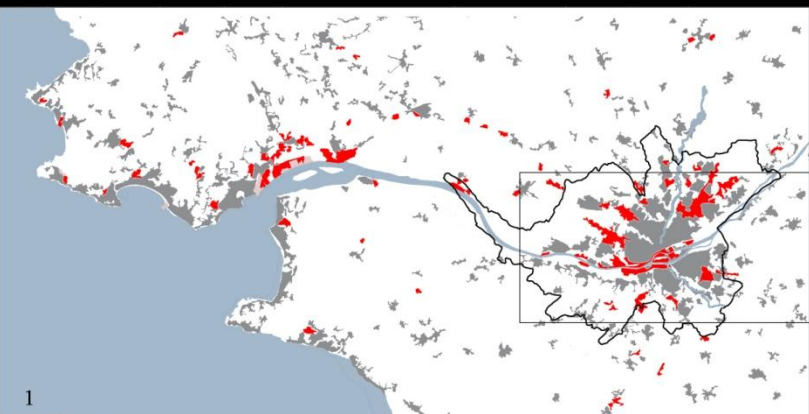
*Fig. 06\_ Photo aérienne du quartier Bastide, Bordeaux.*



*Fig. 07\_ Photo aérienne de la presqu'île de Caen.*

Toute l'histoire de Nantes et celle de Saint Nazaire reposent sur la Loire. Longtemps le lien qui unissait les deux villes, le fleuve perdit de l'importance alors que des oppositions séparaient celles-ci. Aujourd'hui, les deux ports ont fusionné et travaillent sur un projet de reconquête : reconquérir les friches mais aussi renouer avec la mer. Ce projet ne s'opère plus à leur échelle, c'est-à-dire celle d'une ville, mais à celle d'un territoire. La métropole Nantes Saint Nazaire, qui représente alors un projet à part entière, s'élabore sur l'Estuaire de la Loire qui constitue un atout majeur et un fil conducteur et qui structure la géographie.

A l'image de Nantes et Caen, le développement de la ville de Bordeaux s'appuie sur la Garonne, qui était autrefois considérée davantage comme un port que comme un fleuve. L'interrogation porte sur le rapprochement des deux rives et concerne le devenir de la rive droite, la Bastide, qui se situe géographiquement au cœur de la ville et qui est occupée majoritairement par des friches industrielles qui sont traversées par les tracés des voies ferrées. Longtemps isolée par le fleuve du reste de la ville, elle est devenue aujourd'hui le théâtre de transformations rapides. Il s'agit ici de définir un quartier sur la presqu'île qui est en partie urbanisée, en passant par la reconversion d'emprises industrielles ou ferroviaires...



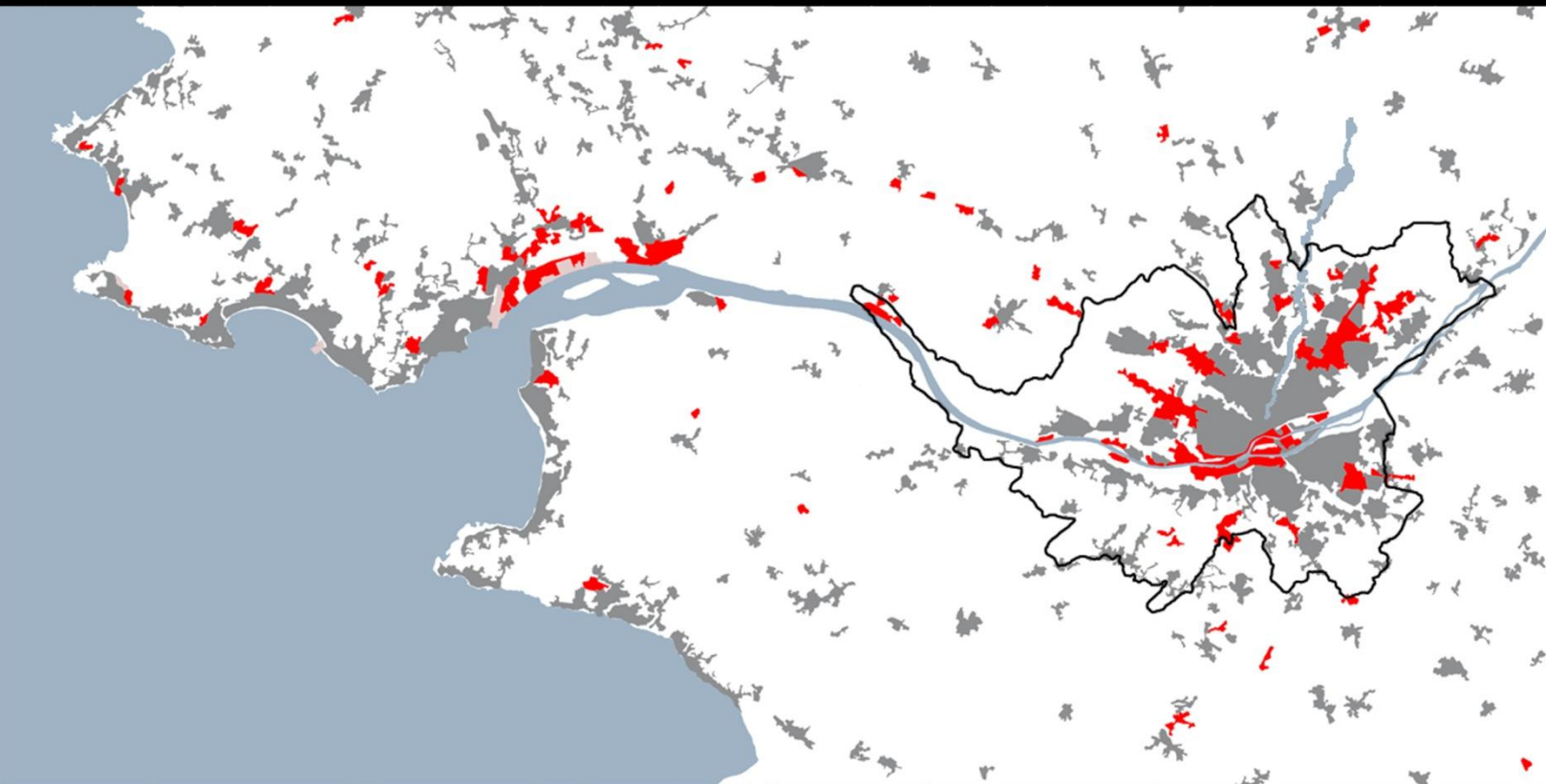
*Fig. 08\_ Séquences de l'estuaire de la Loire. D.A.*

## SEQUENCES DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE

**Différentes séquences structurent l'Estuaire : deux zones urbanisées (Saint Nazaire et Nantes) opposées à une zone que nous pouvons qualifier « naturelle ».**

Nous pouvons diviser l'Estuaire de la Loire en trois sections :

- (1) En amont : où débute l'estuaire, on retrouve une zone urbanisée par l'agglomération nantaise. Le fleuve a aujourd'hui retrouvée une position centrale à Nantes. A ce niveau-ci, ce ne sont plus les abbayes, ni les châteaux qui dessinent le paysage mais les halles abritant les Machines de l'île, l'usine Béghin-Say, le hangar à bananes, la grue jaune et la grue grise et les rampes de lancement des anciens chantiers navals.
- (2) A l'intermédiaire : on peut délimiter un espace naturel, d'une grande richesse écologique et agricole. La zone est couverte principalement de prairies et de marais. La Loire est d'ailleurs doublée par un autre canal. Seule la centrale thermique de Cordemais vient interrompre le vert des rives.
- (3) En aval : où le fleuve se jette dans l'océan atlantique, on retrouve une zone urbanisée par l'agglomération de Saint-Nazaire. Là, sur la rive nord de l'estuaire, les quais spécialisés se succèdent ainsi que les zones industrielles : la raffinerie de Donges, les différents terminaux à Montoir-de-Bretagne : méthanier, charbonnier, à conteneurs et roulier ; et celui de Saint-Nazaire, agro-alimentaire. La rive sud reste elle le domaine des écologistes.



*Fig. 09\_ L'urbanisation (gris) et l'industrie (rouge) à l'échelle de l'estuaire Nantes – Saint-Nazaire. D.A.*

Nous retrouvons donc des paysages industriels et portuaires particulièrement en amont et en aval, au contraire, nous conservons au centre un vaste espace naturel.

Notons cependant qu'à l'origine, au XVIIIème siècle, il y avait seulement la ville de Nantes et son port sur l'estuaire de la Loire. A l'aval, seuls des marécages, des maisons de pêcheurs ou de marins et quelques canards constituaient le paysage. Il a fallu attendre 1850 avant la création d'un avant-port à Saint-Nazaire qui favorisa le développement rapide de la ville s'organisant alors autour de ses bassins et de sa voie de chemin de fer.

Plus tard, Saint-Nazaire connu deux traumatismes, un premier dû à la Seconde Guerre Mondiale qui sépara la ville du port, puis un second lorsque la construction navale licencia massivement à la fin des années 70 et fit perdre à la ville son identité. Ayant perdu son contact avec la mer à cause de la base sous-marine vécue comme une plaie, comme un héritage détesté de la guerre, et des friches implantées sur le port, le projet actuel vise à ne plus douter de la vocation première de la ville, c'est-à-dire être un port. Aujourd'hui, le but est donc de retourner la ville vers la mer.

L'histoire de chacune des deux villes repose sur le fleuve. Le projet travaille donc sur la reconquête de celui-ci, non plus à l'échelle de la ville mais à celle d'un territoire, celui de l'estuaire. Certes Nantes et Saint Nazaire se





sont largement tournées le dos durant une période, voire défiées, notamment dans les phases délicates du déplacement du port vers l'aval, mais aujourd'hui les deux ports ont fusionné. L'idée d'une métropole Nantes – Saint-Nazaire qui se construit autour de la Loire est au cœur du projet. Il s'agit alors de préserver un équilibre entre la croissance urbaine et les espaces naturels.



*Fig. 10\_ L'hydrographie à l'échelle de l'estuaire. D.A.*

A cette échelle, nous pouvons faire un point sur l'importance de l'eau qui représente un atout majeur et un fil conducteur : *plus de 1500 kilomètres de ruisseaux, étiers rivières, fleuves, linéaires côtiers et de plans d'eau.*<sup>2</sup>

Le territoire métropolitain s'affirme et s'élabore autour de ce réseau hydrographique extrêmement dense caractérisé par :

- un maillage complexe de cours d'eau actuellement en cours de valorisation et qui constitue une source de qualité de vie et d'identification au territoire,
- un ensemble de milieux naturels remarquables, façonnés par l'histoire et les hommes et présentant un intérêt écologique particulier,
- une ouverture sur l'océan

Le cadre physique d'un territoire influence, contraint, oriente, favorise voir même empêche l'occupation du territoire par les hommes. Ici et peut être plus qu'ailleurs, c'est particulièrement l'eau qui a façonné le territoire.

<sup>2</sup> Comité technique du SCOT de la Métropole Saint-Nazaire, document d'étude *ELEMENTS POUR UN DIAGNOSTIC, Equilibres et dynamiques du territoire*, Aurant, mars 2004, p.15.



Du fluvial à l'estuaire, la Métropole Nantes – Saint-Nazaire est axée sur la Loire, constituant une ligne directrice. Notons que c'est sur ces rives que nous retrouvons les premières marques d'activités humaines, l'empreinte de l'histoire, et les actions d'avenir urbaines, patrimoniales et économiques.

Aujourd'hui, l'eau est au cœur des principales questions d'autant que le développement durable est mis en avant : les décisions d'aménagement du territoire prennent en compte le réseau hydrographique du fleuve de la Loire et de ses principaux affluents ainsi que sa continuité littorale, établissant une réalité partagée jusqu'au cœur de la ville.

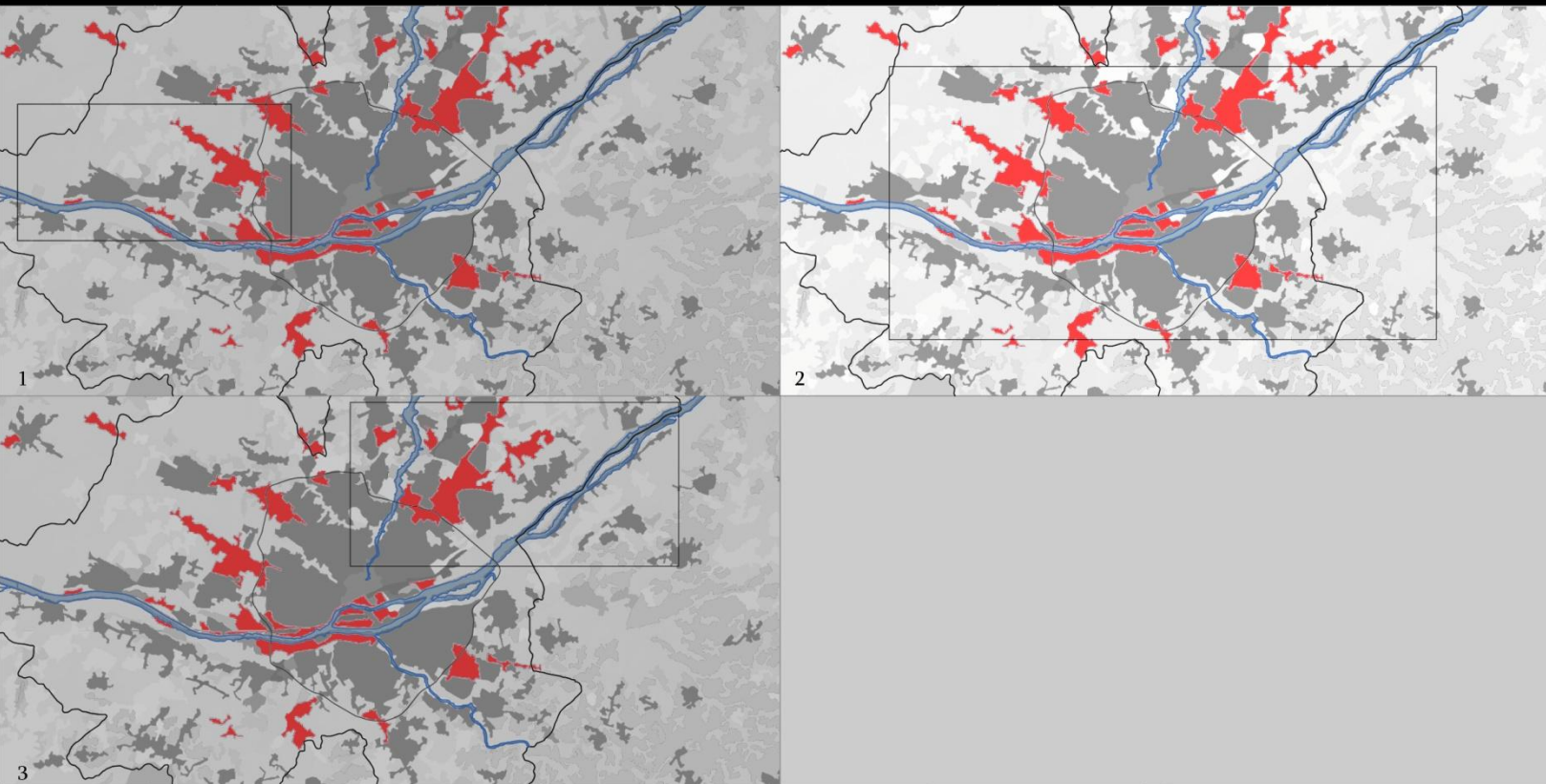


Fig. 11\_ Les sous-unités de l'agglomération nantaise – en rouge, les industries. D.A.

## LES SOUS-UNITES DE L'AGGLOMERATION NANTAISE

**Trois secteurs aux ambiances similaires peuvent se distinguer dans l'agglomération nantaise. On différencie deux zones périurbaines (1 et 3) caractérisées par leur paysage composite mêlant l'urbain et le rural et une zone au centre (2), entièrement urbaine et structurée par des quartiers d'habitats.**

La couronne de l'agglomération nantaise est constituée d'un paysage composite qui associe des zones urbaines avec des zones d'agriculture périurbaines. Le « support paysager » est formé par deux sortes d'espaces agro-naturels : ce sont soit des espaces maraîchers caractérisés par un paysage alternant de grandes surfaces de plastiques et des serres, soit des espaces bocagers résiduels marqués par les haies ou les rangées d'arbres. Sur cette trame s'étendent des grands quartiers pavillonnaires dont les logiques de circulation leur sont propres.

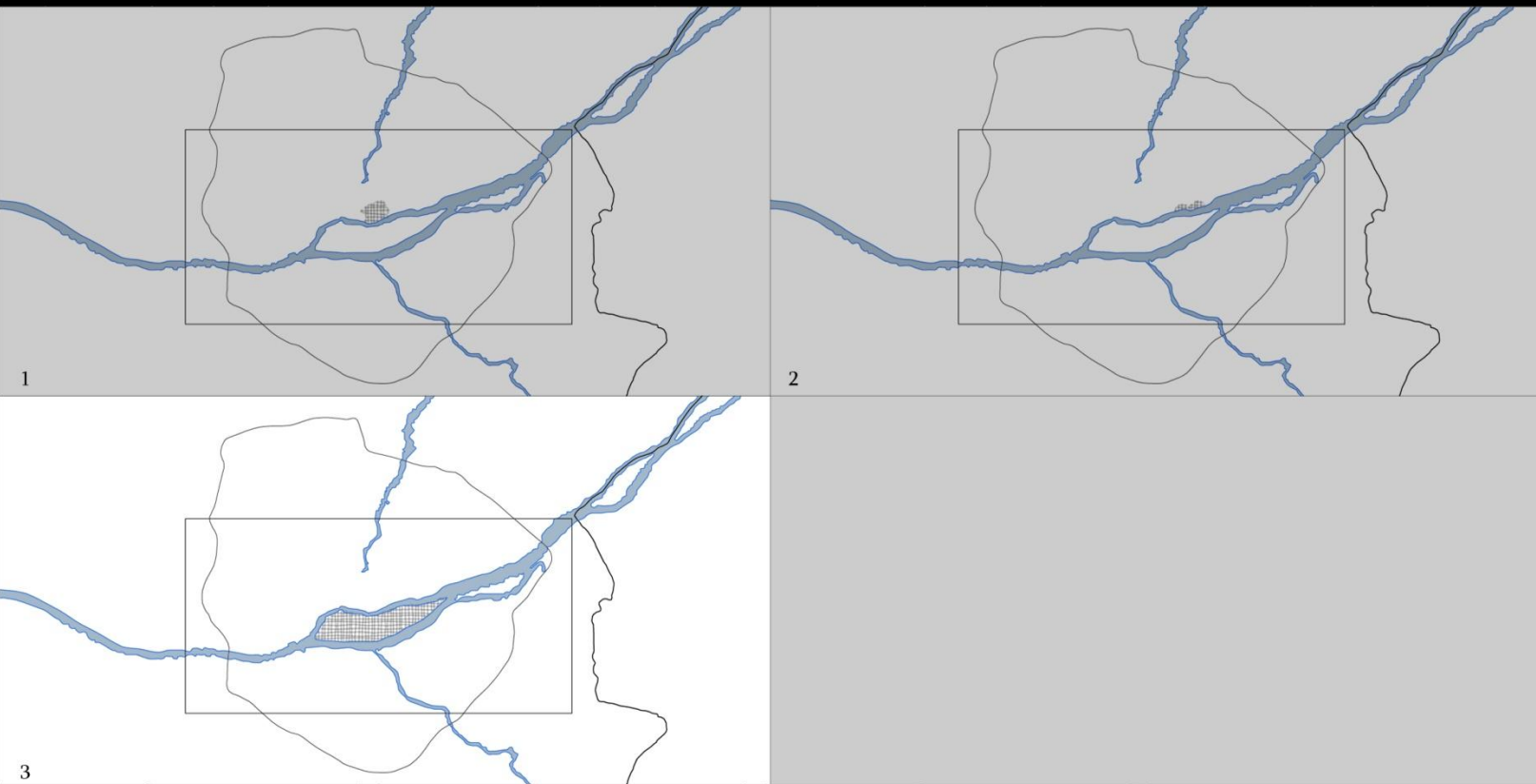
C'est également dans ces zones que nous retrouvons d'importantes activités et équipements, développés sur les axes principaux à l'entrée de l'agglomération nantaise et autour du boulevard périphérique. Le paysage est très minéral de par les gabarits des voies de circulation souvent très larges et les espaces au sol dédiés au stationnement et au stockage.



*Fig. 12\_ Occupation des sols dans l'agglomération nantaise – en rouge, les industries. D.A.*



La zone au centre qui se déploie jusqu'aux limites de l'agglomération est principalement composée de quartiers d'habitats, parfois anciens. Dans les grands îlots qui structurent cette « unité », nous retrouvons différents bâtis, soit des maisons de ville allant de R+1 à R+3 soit des ensembles plus importants, R+4 voir plus. Au cœur de la ville, c'est encore une autre ambiance urbaine qui présente une homogénéité architecturale et de composition urbaine. Les rues rectilignes sont dessinées par de hautes façades blanches R+3 ou R+4 et offrent de longues perspectives. Des bâtiments repères et des espaces publics divers s'y ajoutent.



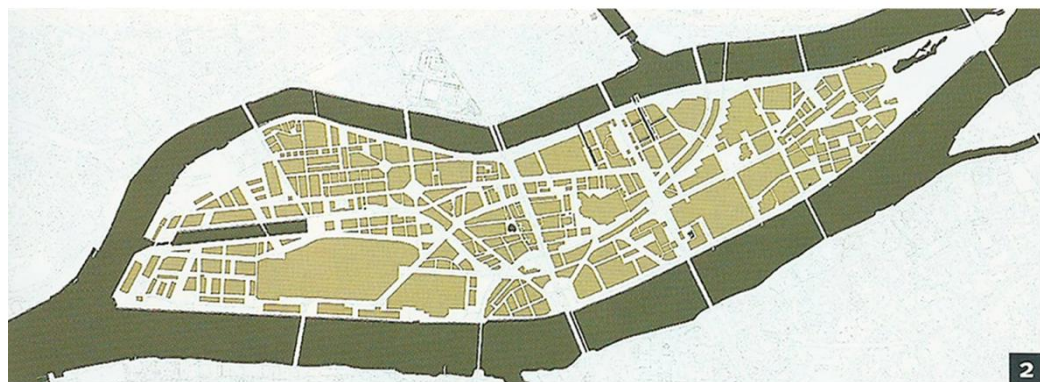
*Fig. 13\_ Principaux sites d'intervention urbaine en bord de Loire. D.A.*

## PRINCIPAUX SITES D'INTERVENTION URBAINE EN BORD DE LOIRE

La ville de Nantes est sujette à de nombreux projets urbains parmi lesquels la recomposition d'un faubourg, Madeleine – Champs de Mars (1), la transformation de la cité Malakoff – Pré Gauchet (2) et la recomposition de l'île de Nantes (3).

Créer une nouvelle centralité en transformant un faubourg anciennement occupé par un habitat populaire et par des activités artisanales, agro-alimentaires et industrielles est l'objectif du projet Madeleine-Champs de Mars. Au lieu de raser les maisons de ce quartier ou encore l'ancienne usine Lu et ses tours, conserver les points forts et les requalifier permet de préserver l'histoire tout en offrant une modernisation à ce territoire sans que ceci conduise à des bouleversements sociaux et changements de population. Cette mutation s'accompagne de l'insertion d'espaces publics, de nouveaux équipements et de logements neufs.

Pour le secteur Malakoff-Pré-Gauchet qui se situe très proche du centre-ville, il s'agit d'une opération d'aménagement urbain de ce quartier d'habitat social. Non seulement le site est occupé par un grand ensemble de logements vétustes, mais le projet fait également face à un territoire enclavé, meurtri par les infrastructures et marécageux. Des voies ferrées, une déchetterie, une usine de traitement des eaux, un ensemble de fonctions industrielles et enfin un espace de végétation inaccessible composent le secteur. Ainsi,



*Fig. 14\_ La création d'espaces publics et la division parcellaire : état des lieux (1) et projet (2).*

malgré sa proximité avec le centre, le site se trouve fort isolé, il est donc question de le réinsérer en plus de le transformer en une véritable opportunité de développement économique.

Vaste territoire de 337 hectares, l'île de Nantes occupe une position géographique centrale et stratégique au cœur de la ville. Bastion industriel à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'arrêt des chantiers navals en 1987 entraîne le délaissé d'une grande partie de l'île qui peu à peu est devenue disparate et maltraitée. Aujourd'hui, elle revient au cœur des débats faisant le sujet d'un grand projet de réaménagement pour une métropole européenne.

L'aménagement et la création d'espaces publics représentent la colonne vertébrale de ce projet, avec pour but de travailler avec les hétérogénéités du site et unir modernité et patrimoine industriel : faire avec ce qui existe. Non seulement il est question de la construction de logements nouveaux, d'équipements, d'activités en plus de la restauration de ceux qui existent, mais il s'agit aussi de fabriquer des lieux de respiration (places publiques, squares, quais de Loire...), favoriser des circulations douces, piétonnes et cyclables et structurer l'île par des transports collectifs (bus et tramway).

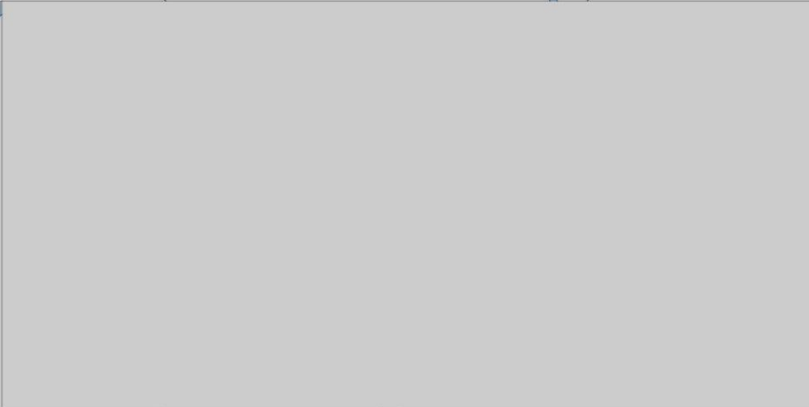
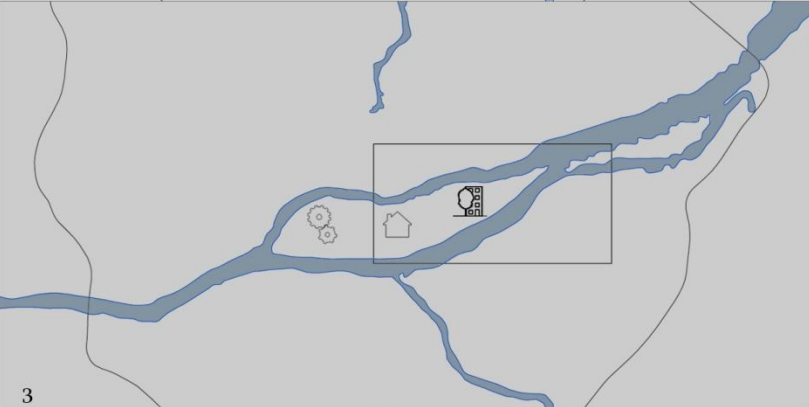


Fig. 15\_ Identités de l'île de Nantes. D.A.

## IDENTITES DE L'ÎLE DE NANTES

Nous pouvons distinguer trois entités distinctes qui composent l'île de Nantes :

- Au milieu de l'île (2), un ancien faubourg autour de l'ancienne ligne des ponts.
- A l'Ouest (1), Sainte-Anne qui est industrielle et qui contraste avec la partie Est de l'île (3), Beaulieu, auparavant recouverte de vastes prairies, qui se veut être une ville moderne après la Seconde Guerre Mondiale.

L'essentiel de la restructuration de l'héritage de l'île de Nantes concerne la partie ouest, nous choisirons donc d'axer le travail sur celle-ci que nous pourrions d'ailleurs considérer plus agréable de par l'harmonie de ses aménagements urbains que celle de l'est.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'Île a connu un développement industriel fulgurant qui a profondément remodelé son aspect, progressivement les activités de construction navale se sont implantées sur sa partie ouest. Aux alentours de 1950, on compte plus de 7000 ouvriers sur le site des chantiers : la construction navale est alors à son apogée. Plus tard, dans les années 70, la concurrence asiatique et les chocs pétroliers qui se suivent vont atteindre de plein fouet la production et en 1976, seul le chantier Dubigeon continuera à exercer mais jusqu'en 1987 puis il cessera son activité. Cette fermeture, vécue comme un ébranlement, marque la fin d'une époque. L'ouest de l'Île, alors devenu proche d'une friche, est remis en avant grâce à l'arrivée du nouveau

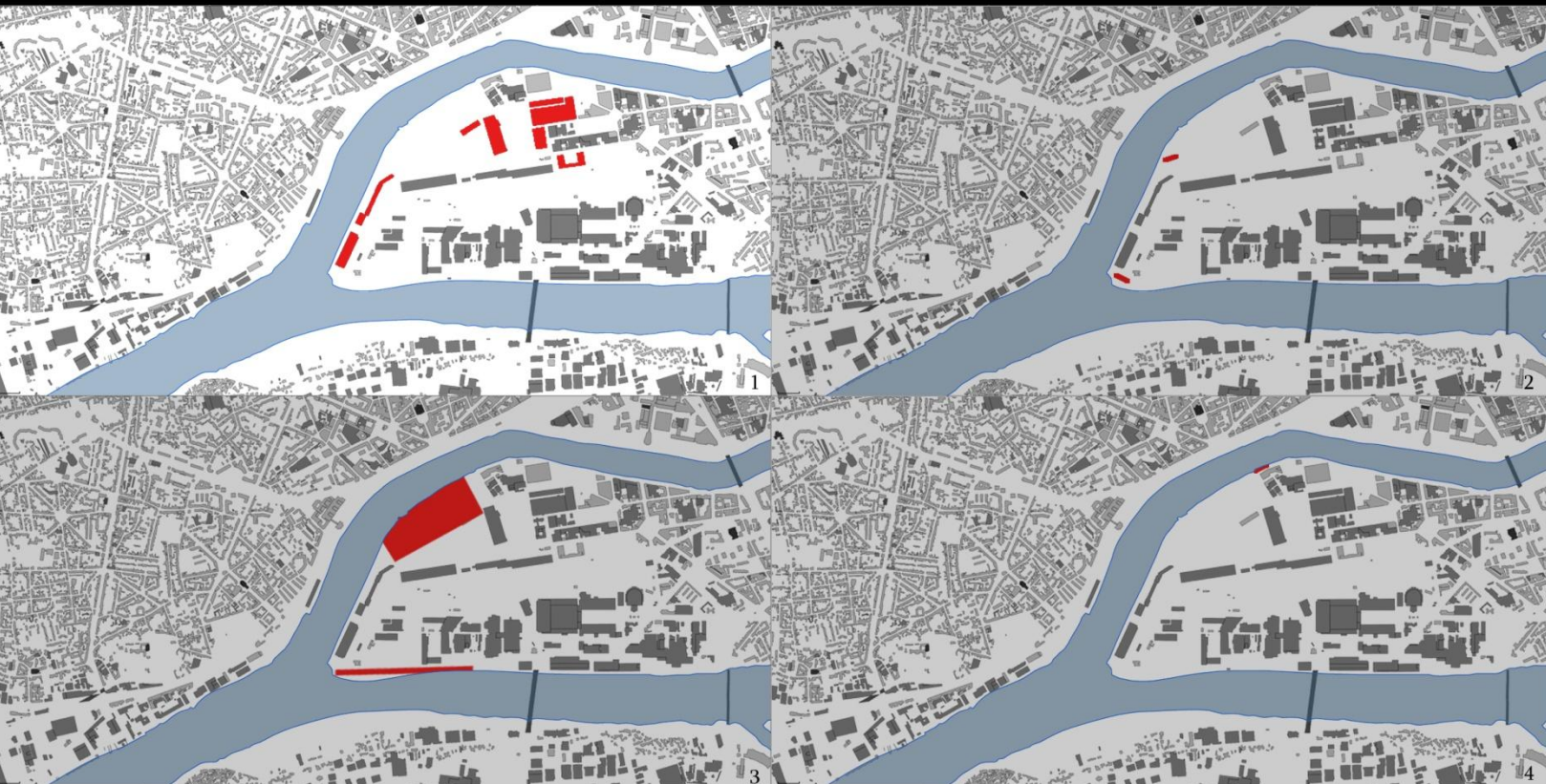


*Fig. 16\_ L'île industrielle, au XIXème siècle, tableau de Hugo Alesi, 1888, Musée départemental Dobrée.*



maire en 1989, celui-ci fait le choix de revaloriser le site au travers d'un grand projet urbain dont le but est de conserver la mémoire des chantiers.

C'est le début d'un projet ambitieux qui sera confié à plusieurs équipes d'architectes et d'urbanistes.



*Fig. 17\_ Patrimoine industriel de l'île de Nantes. D.A.*

## PATRIMOINE INDUSTRIEL DE L'ILE DE NANTES

**Le patrimoine industriel et portuaire nantais ne regroupe pas uniquement des bâtiments (1), mais aussi des engins (2), des sols aménagés (3), des vestiges (4).**

La prise en considération du patrimoine Nantais du XXème siècle n'a pas été immédiate, elle s'est faite grâce à des « prises de conscience successives ». De nombreuses démolitions se produisirent à la suite de la fermeture des chantiers, certains bâtiments furent eux démontés ou bien réemployés sur d'autres chantiers. Quelques mois après, à la vue des bulldozers arrivant sur les lieux, les anciens ouvriers du site se mobilisèrent rejetant l'idée de voir tout disparaître. Cette mobilisation permit d'éviter la démolition de tous les bâtiments mais aussi de conserver les archives de l'entreprise. Le site laissa place à une friche industrielle.

Plus tard, des réflexions menées sur l'île apportèrent un nouveau regard sur ces friches industrielles et portuaires alors ignorées par certains Nantais.

Dans les différents bâtiments visibles encore aujourd'hui qui appartiennent au patrimoine des chantiers de Nantes, nous retrouvons : les Nefs, le hangar à bananes, les Halles Alstom et la Gare de l'Etat.



*Fig. 18\_ Le patrimoine industriel et portuaire nantais : les engins et les vestiges. P.A. C.A.*

Toutefois, le patrimoine industriel et portuaire nantais ne regroupe pas uniquement des bâtiments, mais aussi ...

...des engins : les deux grues Titan se dressent comme des éléments monumentaux du paysage portuaire nantais.

La grue Titan grise fut construite par l'atelier nantais Joseph Paris en 1965-66. A cette date, moment de la création du Port autonome, cette grue symbolisait l'ambition de la ville de Nantes en tant que grand Port. D'une puissance de soixante tonnes, elle servait principalement aux opérations de déchargement de colis. Elle était employée par la société Pum Chaillous du groupe Arcelor et servie jusqu'en 2003.

La grue Titan jaune fut fabriquée en 1954 par la société Joseph Paris pour le compte des anciens chantiers navals Dubigeon Son poids atteignant les 400 tonnes et ayant une capacité de levage de quatre-vingt tonnes, elle était un instrument des chantiers navals et on l'employait pour transporter des pièces préfabriquées des bateaux. Elle servie jusqu'en 1987.

...des vestiges : Nous ne pouvons oublier le pont transbordeur qui fut inauguré en 1903 et dont il ne reste plus que les piliers aujourd'hui. Conçu par l'ingénieur Ferdinand Arnodin, il était à l'époque



*Fig. 19\_ Photo historique du patrimoine industriel et portuaire nantais et photos actuelles des sols aménagés. P.A. C.A.*

révolutionnaire et une quinzaine furent construits dans le monde, mais beaucoup furent détruits pendant la Seconde Guerre Mondiale. Ce dernier nous expose ici les principes constructifs lors du dépôt du brevet :

*« Il est composé de deux pylônes dont les pieds reposent sur des piles de soubassement en pierres de taille. Le tablier à poutre raidissante à treillis est suspendu, par l'intermédiaire de haubans et suspentes verticales, à deux nappes de quatre câbles parabolique assemblés au sommet des pylônes sur des chariots de dilatation. Ce tablier porte sur chaque tête, amont et aval, des rails sur lesquels roulent des trains de galets d'un chariot mobile, en nombre proportionné au poids à transborder. A ce chariot métallique sont attachés des tirants métalliques chargés de porter une plate-forme dit « chariot transbordeur », dont le plancher, placé au dessus de l'eau, correspond à la hauteur des berges ou quais d'embarquement. »<sup>3</sup>*

Les crues de la Loire et les périodes d'étiages limitant la construction de nombreux types de ponts, celui-ci permettait de ne pas en dépendre et n'entravait pas non plus le passage des voiliers à fort tirant d'air. Ce pont facilitait le passage des ouvriers et des marchandises entre les deux berges, à partir d'une nacelle suspendue au tablier par des câbles comme nous le décrit l'article. De plus il ne fallait pas compter plus de deux minutes pour la traversée.

<sup>3</sup> Direction du Patrimoine et de l'Archéologie, *Le retour du Belem à Nantes : Nouveaux paysages urbains, le site des chantiers* (2012), dossier enseignant (collèges, lycées), p. 5.



*Fig. 20\_ Le patrimoine industriel et portuaire nantais : les anciennes traces des ouvrages des chantiers navals. P.A. C.A.*



Le pont de Nantes subsista après la Seconde Guerre Mondiale, mais l'état de corrosion ne cessant d'empirer et la société concessionnaire étant déficitaire, le service de transport fut fermé en 1954. Le développement de l'automobile n'aida pas à le faire rouvrir, et on finit par le démonter en 1958. Aujourd'hui, les vestiges qui restent conservent une valeur de symbole.

... des sols aménagés : L'île de Nantes possède trois cales : deux datant de 1918 et une troisième de 1969. Des navires furent assemblés pièce par pièce et rivés jusqu'à la fin des années 1950 dans les deux premières qui mesurent 195 et 185 mètres. La troisième servait à la construction des sous-marins.

Enfin, nous pouvons ajouter à cette liste de nombreux éléments qui composent le paysage qui sont des restes du passé toujours présents, des anciennes traces des ouvrages des chantiers navals : rails de chemin de fer ou de grue, pavés, anneaux d'ancrage, marbres, platelage constitué d'un grillage métallique disposé au sol servant à immobiliser les pièces en cours de fabrication...



*Fig. 21\_ Bâtiments principaux appartenant au patrimoine des chantiers de Nantes. D.A.*

## BATIMENTS PRINCIPAUX APPARTENANT AU PATRIMOINE DES CHANTIERS DE NANTES

**Nous pouvons citer le hangar à bananes, les Nefs, la Gare de l'Etat ainsi que les Halles Alstom.**

Bâtiment incontournable, situé à la pointe ouest de l'Île, quai des Antilles, le hangar à bananes fut édifié en 1950 par la Chambre des Commerces, long de plus de cent-cinquante mètres et d'une largeur de cinquante mètres, il totalise une surface de huit milles mètres carré d'entrepôts. Jusqu'au début des années 1970, on y stockait et faisait mûrir des bananes importées par voie fluvio-maritime de Côte d'Ivoire, de Guadeloupe ou de Guinée. Peu à peu il fut désaffecté pour n'abriter plus que quelques bureaux jusqu'en 2000.

Les Nefs représentent le lieu considéré comme « emblématique du patrimoine industriel et portuaire de la métropole nantaise ». Edifiées en 1902 puis agrandies en 1918, ce sont de grandes halles industrielles qui étaient utilisées jadis pour la construction des navires. Au nombre de trois, les deux plus grandes avaient une charpente métallique, alors que la troisième comportait une armature de béton armé. Des pièces de grosse chaudronnerie – tuyauteries importantes, pièces de moteur, chaudières...y étaient façonnées et pouvaient être déplacées à l'aide d'un portique de soixante tonnes. Elles eurent par la suite différents usages, notamment d'entrepôt commercial.



*Fig. 22\_ Les Nefs, été 2007.*



*Fig. 23\_ L'ancienne gare de l'Etat.*

Les Nefs font partie de l'ancien bâtiment Ateliers et Chantiers de Nantes qui fût construit entre 1914 et 1917 par l'architecte René-Charles Ménéard. Il était le siège de la direction et de l'administration des Ateliers et Chantiers de la Loire qui ont fusionné avec les Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) en 1961 pour devenir les Ateliers et Chantiers de Nantes (ACN). En 1969 ces derniers sont devenus Dubigeon, ensuite les Chantiers ont fermés en 1987, puis le bâtiment fût rénové entre 1992 et 1994.

Autre bâtiment encore, la Gare de l'Etat est une gare ferroviaire qui était le terminus nantais du réseau de l'Etat. Elle fut érigée de 1884 à 1887 et fut atteinte le 23 septembre 1943 par les bombardements alliés. Elle perdit en 1959 son activité « voyageurs » au profit de la même gare d'Orléans (devenue « Gare de Nantes ») et devint une gare de marchandises en lien avec le caractère industriel du site. Le bâtiment conserva son activité commerciale et administrative jusqu'en 1980, date à laquelle il ferma définitivement.

Les Halles Alstom représentent également un lieu emblématique de l'île et de la mémoire ouvrière : « elles ont été, du milieu du XIXe à la fin du XXe siècle, le cadre d'expression et de réalisation industrielle d'un grand savoir-faire nantais : celui des constructions mécaniques et navales. »



*Fig. 24\_ Le site Alstom, 2008.*

La société E. de La Brosse et Fouché fondée en 1895 se développa dès l'année suivante en faisant l'acquisition de diverses sociétés et de la fonderie Voruz -qui fut l'une des premières usines à s'installer sur la Prairie-au-Duc et ouvrit ses portes en 1854-, installant des ateliers de constructions mécaniques et de chaudronnerie en complément de son chantier naval.

En 1909, elle devint les Ateliers et Chantiers de Bretagne et s'étendit. En 1998 les Ateliers et Chantiers de Bretagne s'intégrèrent au groupe Alstom. L'espace fut vendu en 2003 à la ville et l'activité fut en partie maintenue.

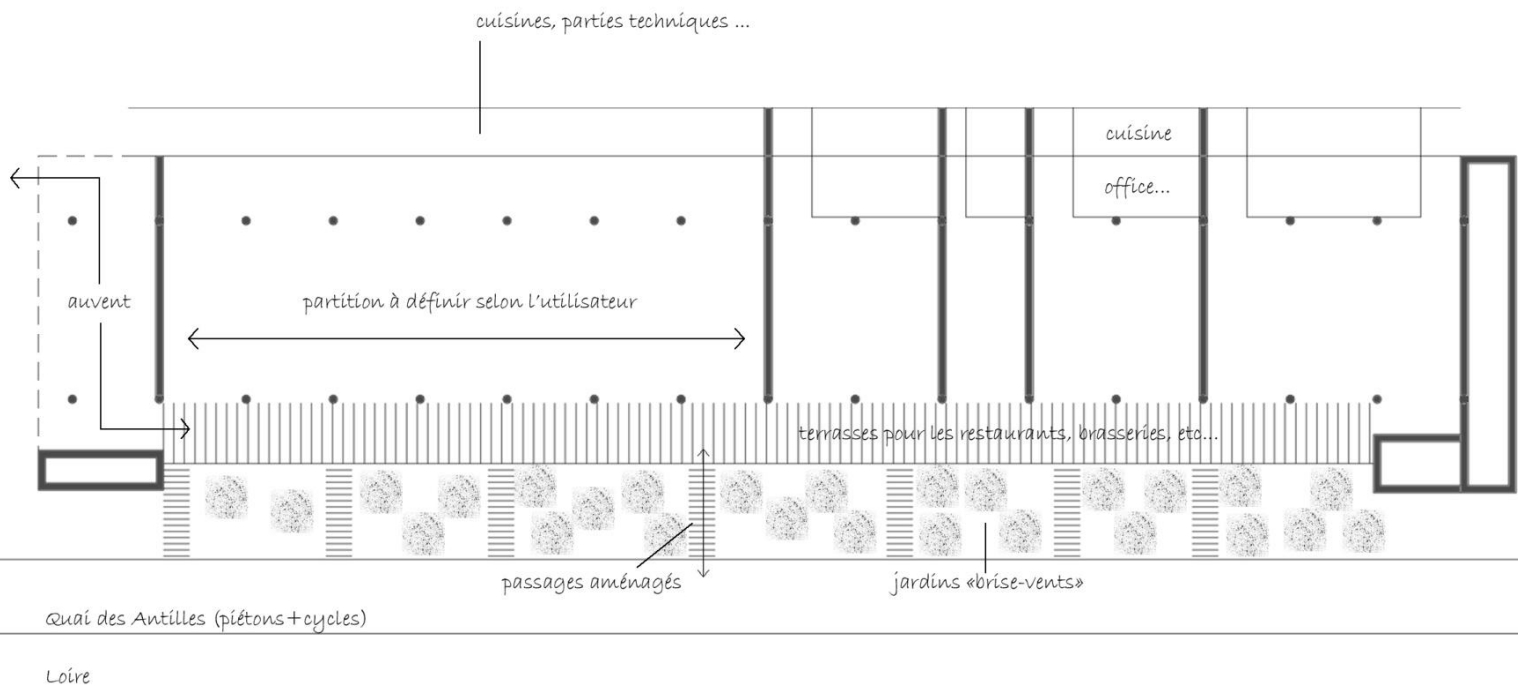


Fig. 25\_ Hangar à bananes, plan de principe rdc. D.A.



## LE HANGAR A BANANES

Certes le patrimoine, l'architecture, les aménagements urbains ne se suffisent pas à eux-mêmes pour dévoiler l'histoire d'époques qui se succèdent ; il nous faut recourir à des livres, des articles ou encore aller voir des expositions. Cependant, parcourir l'Île de Nantes aujourd'hui, c'est se donner la possibilité d'imaginer, de ressentir, de s'interroger, de renouer avec une mémoire, de s'approprier un héritage.

Attardons nous sur le hangar à bananes qui occupe une position remarquable. En effet, il est situé à la pointe ouest de l'île de Nantes, face à l'estuaire, à la confluence des deux bras de la Loire, il présente donc un rapport indéniable à l'eau et offre un point de vue incomparable. Aussi, la force du lieu, au-delà de sa vue exceptionnelle, est de représenter à la fois l'avenir de Nantes mais aussi son passé, l'histoire de son port et celle de ses chantiers navals.

Hier entrepôt où l'on faisait mûrir les bananes, aujourd'hui il est un lieu de promenade, de détente, de restauration, de divertissement, de rencontres culturelles et festives... En effet, il regroupe des cafés, des restaurants, des boîtes de nuit et une galerie d'exposition. La réhabilitation de ce site avait pour but d'en conserver les caractéristiques majeures et de laisser place à l'imaginaire, ainsi les interventions sur l'existant ont été limitées. De grandes ouvertures ont été dessinées afin d'établir un lien fort entre les nouvelles

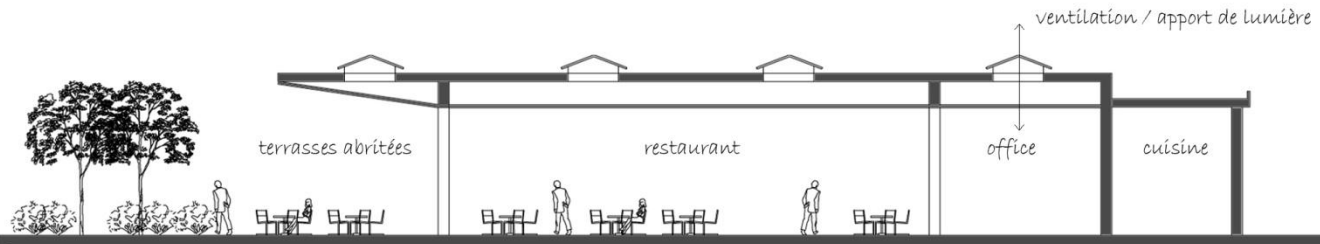


Fig. 26\_ Hangar à bananes, coupe de principe. D.A.



Fig. 27\_ Hangar à bananes, ambiance.

fonctions culturelles et festives du lieu et le paysage ligérien si singulier à cet endroit. L'emploi de l'acier corten pour chaque intervention permet d'une part de faire référence au savoir-faire de l'industrie portuaire, d'autre part de rendre lisible celles-ci puisque cette mise en œuvre devient distante de la structure d'origine qui est en béton.



*Fig. 28\_ Quai des Antilles, anneaux de l'artiste Daniel Buren. P.A. C.A.*

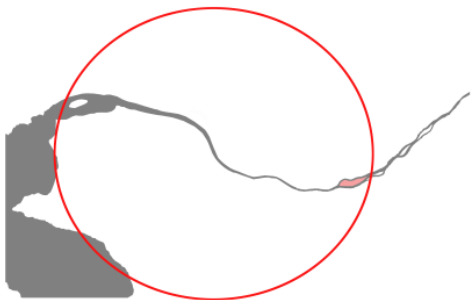
Nous pouvons aussi remarquer que la réhabilitation du lieu ne passe pas seulement par la reconversion du hangar. Celle-ci s'étend au-delà par l'aménagement extérieur, celui du quai des Antilles. Une promenade nous est offerte sur ce quai où les traces du passé subsistent encore et où nous cheminons entre les rails et les pavés au sol. De plus, l'artiste Daniel Buren, plasticien français, nous donne à voir à travers son œuvre qu'il a réalisé dans cet environnement chargé d'histoire : dix-huit anneaux offrent des cadres sur le paysage ; il met à jour la double perspective du site, l'une architecturale, dessinée par le quai et ses entrepôt et l'autre naturelle, celle de la Loire qui s'ouvre largement sur l'estuaire.





*Fig. 29\_ L'ouest de l'île de Nantes.*

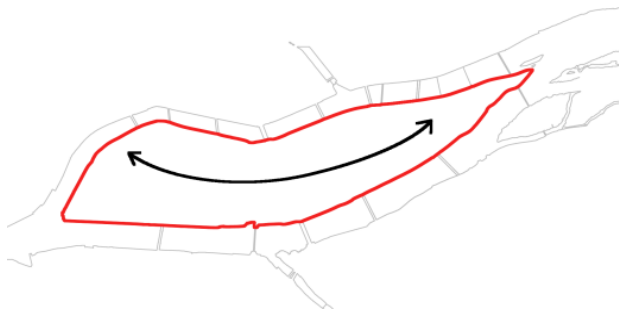
*Fig. 30\_ Le Quai des Antilles, le Hangar à bananes, la grue Titan grise.*



*Fig. 31\_ Schéma 1. D.A.*



*Fig. 32\_ Schéma 2. D.A.*



*Fig. 33\_ Schéma 3. D.A.*



## EN SYNTHÈSE...

Reprenons les différents éléments qui avaient été cités en introduction du mémoire afin de les relier à l'étude qui a constitué cette première partie :

- A l'échelle du territoire, l'île de Nantes obtient une identité en s'inscrivant dans la métropole Nantes Saint-Nazaire (schéma 1).
- A l'échelle de la ville, une nouvelle perception de l'île est offerte : alors qu'elle apparaissait auparavant comme un élément de la périphérie de Nantes, elle est aujourd'hui au cœur de la métropole nantaise. Un changement de perception majeur a eu lieu : au lieu de tourner le dos au fleuve, la ville de Nantes se tourne ainsi vers la Loire (schéma 2).
- A l'échelle du site, alors qu'avant l'île se divisait en trois parties (port, faubourg et ville nouvelle), elle représente maintenant un ensemble bordé d'un « ruban » (schéma 3).
- A l'échelle du bâtiment, la conservation des traces du passé permettent de garder le souvenir et la mémoire tout en laissant place à l'imaginaire. Les nouvelles fonctions des bâtiments développent l'attractivité de la ville.

En amenant toute la métropole à se tourner vers le fleuve – plutôt qu'à lui tourner le dos, le projet de l'île de Nantes, dont la reconversion des friches industrielles et portuaires constitue un aspect majeur, représente un exemple remarquable de revitalisation d'une ville.



Suite à l'analyse du projet de l'île de Nantes qui nous démontre que la reconversion des friches est de qualité, si l'on change de perspective de façon adéquate, je vais maintenant aborder les choses dans un autre contexte, en transposant cette étude initiale dans une autre région où tout reste à faire. Le paysage semblera familier, puisqu'il présente des caractéristiques, certes de moindre envergure, mais semblables à celles précédemment analysées : un fleuve, dans ce cas la Lys, bordé de friches industrielles aujourd'hui entièrement délaissées pour la plupart. L'une d'elles m'a particulièrement touchée, lorsqu'elle se dressa devant moi, c'est comme si toute l'histoire était tracée et qu'il ne tenait qu'à moi de lui trouver un nouvel usage, une nouvelle vie et de réanimer tout le paysage autour.

C'est dans cette seconde partie que je vous exposerai ce travail à dimension architecturale et urbanistique : la réhabilitation d'une ancienne minoterie en bord de Lys implantée à Merville, une petite ville de la région du Nord. Délibérément, j'ai étudié et proposé deux choix de reconversion, je laisse le soin au lecteur d'opter pour celle qui le séduira.

## PARTIE 2

## INTRODUCTION

Afin de me lancer dans une telle « mission », celle de faire revivre la friche de l'ancienne minoterie à Merville, je procéderai en plusieurs étapes :

- Dans un premier temps, je réaliserai une étude à l'image de celle décrite dans la première partie. Le choix de reprendre une méthodologie identique se justifie par le fait que, d'une part, elle me semble pertinente, d'autre part, elle permet au lecteur de plus facilement s'y retrouver. Il s'agira d'un travail essentiellement cartographique, qui débutera à l'échelle du département du Nord pour progressivement zoomer sur la zone de travail (la friche en question). De la même manière, les cartes seront répertoriées dans des tableaux et celle mise « en lumière » correspondra à celle étudiée et à celle qui nous enverra dans la perception suivante.
- Dans un second temps, à l'échelle du terrain, j'inviterai le lecteur à entrer dans les lieux en proposant un parcours suivant deux modes d'entrée, l'itinéraire voiture et l'itinéraire piéton. La présentation de ce parcours à la manière d'un story-board, permettra au lecteur de pouvoir vivre ce lieu, d'en ressentir, je l'espère, les sensations et émotions et ainsi d'entrer dans le paysage qui se déroule, car il s'agit avant tout d'habiter ce site remarquable.
- Enfin, dans un troisième temps, deux propositions de projet seront établies pour la reconversion de la minoterie : la première proposition se dirigera vers un usage destiné aux ateliers et aux expositions et la seconde portera sur un usage sportif ; mais toutes les deux offriront des logements.

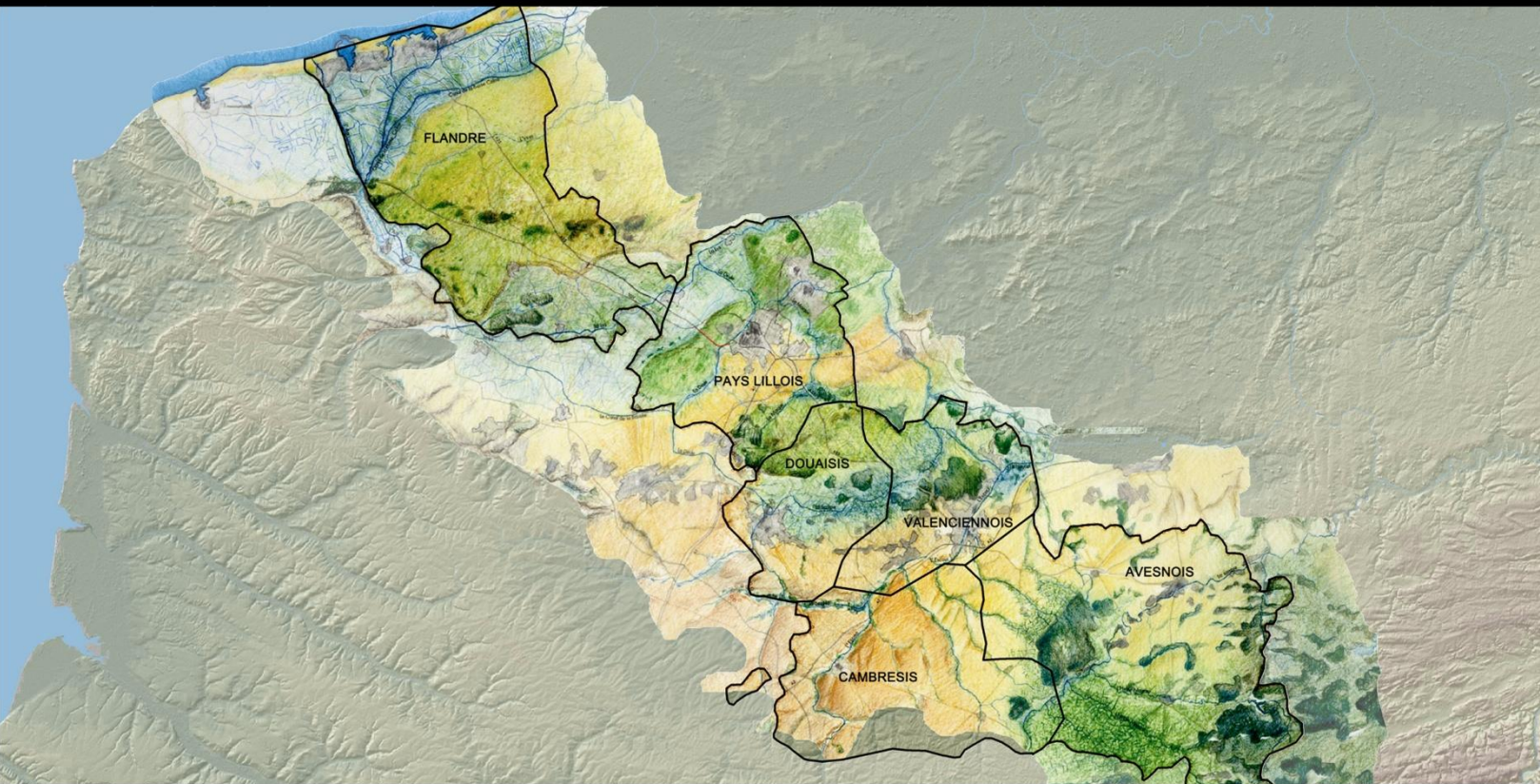


Fig. 34\_ Carte du département du Nord et ses territoires. D.A.

## PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

Notons tout d'abord que dans le département du Nord, c'est le Val de Sambre qui présente un caractère industriel particulièrement fort tandis que la Flandre Intérieure est restée essentiellement de tradition rurale. Cependant, le choix du territoire de la Flandre Intérieure comme zone d'étude m'intéressait particulièrement puisqu'il est celui que je connais le mieux et que j'ai le plus sillonné outre Lille Métropole. Cet espace est toutefois relativement urbanisé de façon linéaire le long de la Lys et la présence d'industries est forte. Pour cette raison et parce que la Flandre Intérieure est un vaste sujet à étudier y compris du point de vue du patrimoine industriel, j'ai choisis de centrer mon analyse sur le rapport à l'eau en me dirigeant vers l'étude des abords de la rivière de la Lys.

En effet, outre l'utilisation de la Lys par l'agriculture, les collectivités, le transport et le tourisme, de nombreuses industries se sont installées en bordure de la rivière, plus particulièrement les industries textiles et les entreprises agroalimentaires, qui exploitent la Lys au cours de leur process comme eau de lavage ou encore comme collecteur pour le déversement de leurs effluents .

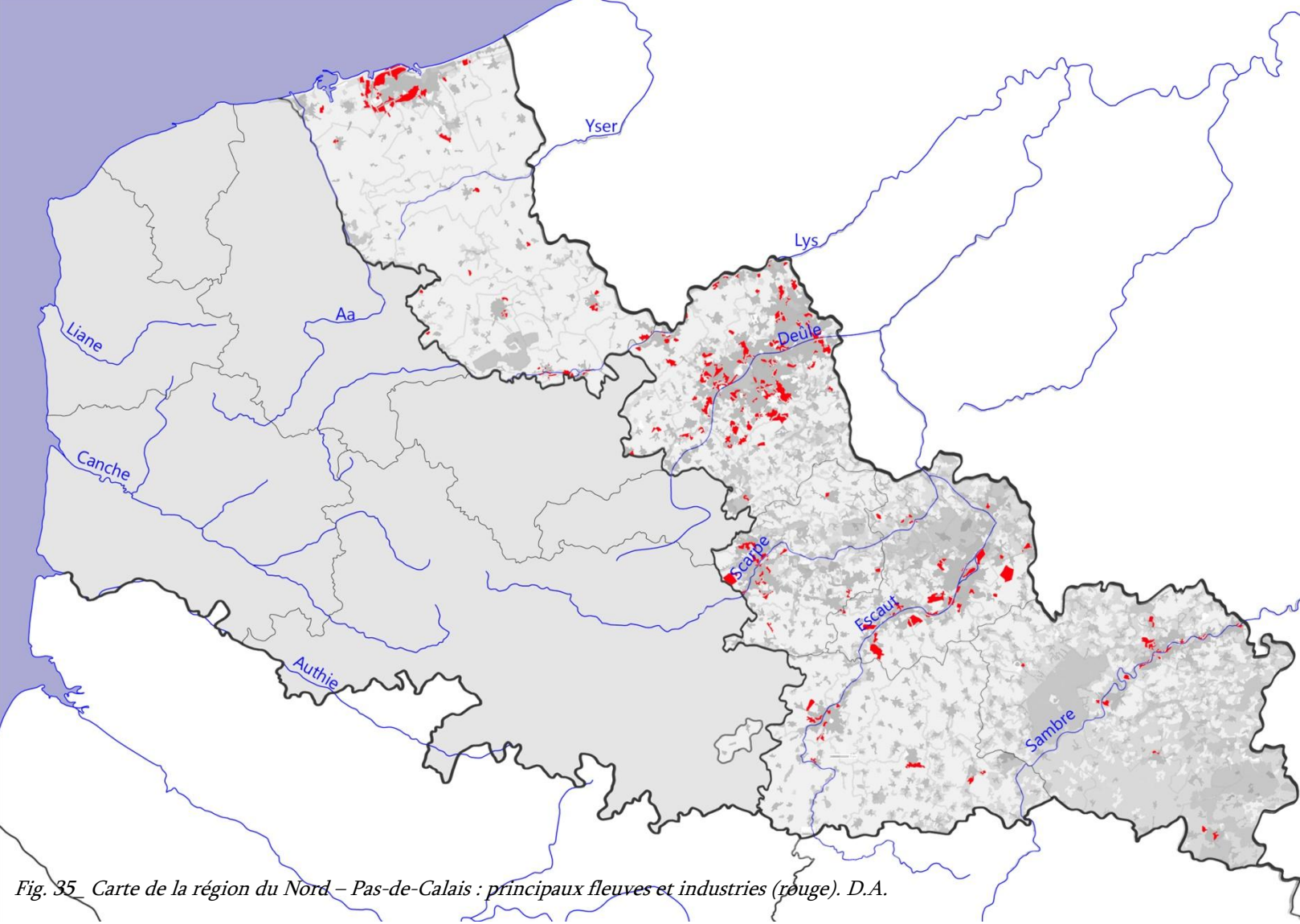


Fig. 35 Carte de la région du Nord – Pas-de-Calais : principaux fleuves et industries (rouge). D.A.



Avant d'entrer dans le vif du sujet, il est important de comprendre le territoire. Il faut savoir que l'eau a joué un rôle majeur à l'époque de la formation des sols, tout comme à celle de la guerre et celle de l'industrialisation :

### **L'eau et le paysage**

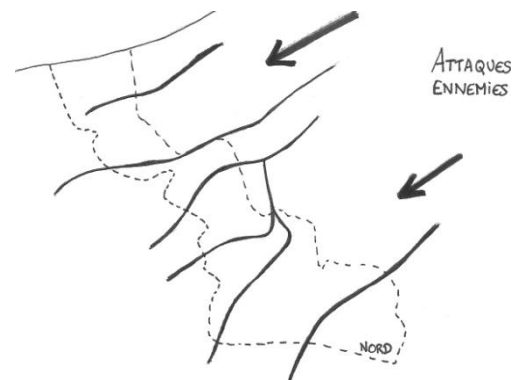
Il y a plus de mille ans, les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont du faire face à de nombreuses tempêtes torrentielles qui inondèrent à plusieurs reprises les terrains jouxtant les rivières telles que la Lys, l'Aa, l'Yser, l'Escaut, la Sambre... La Lys avait alors particulièrement du mal à se contenir créant une zone de divagation latérale ce qui nivela fortement ce paysage que l'on appelle aujourd'hui plaine de la Lys. La Plaine Maritime a subi des conséquences d'autant plus dramatiques puisque les tempêtes ont entraîné le gonflement de la mer provoquant ainsi de nombreuses inondations à répétition, aplanissant également la plaine à cet endroit. Il a fallu attendre que les rivières soient canalisées et rectifiées pour qu'il n'y ait plus d'inondations et que le territoire devienne plus calme.



*Fig. 36\_ Friches industrielles au bord de la Lys. D.A.*

## L'eau et la guerre

Actuellement, ce territoire offre un éventail de fortifications que peu de régions de France peuvent égaler puisqu'à l'époque, aucune défense naturelle ne pouvait protéger le Nord-Pas-de-Calais de toutes attaques ennemies. Effectivement, les principaux fleuves de la région tels que la Lys, la Deûle, la Sambre ou encore la Meuse ont la caractéristique de couper le territoire perpendiculairement, ne permettant pas une barrière naturelle contre les attaques.



*Fig. 37\_ L'eau et la guerre. D.A.*

## L'eau et l'industrie

Coupant perpendiculairement le territoire, les fleuves traversent ainsi plusieurs régions différentes. A l'époque, ceci facilita ainsi les échanges et influença le développement de l'industrialisation le long de l'eau.

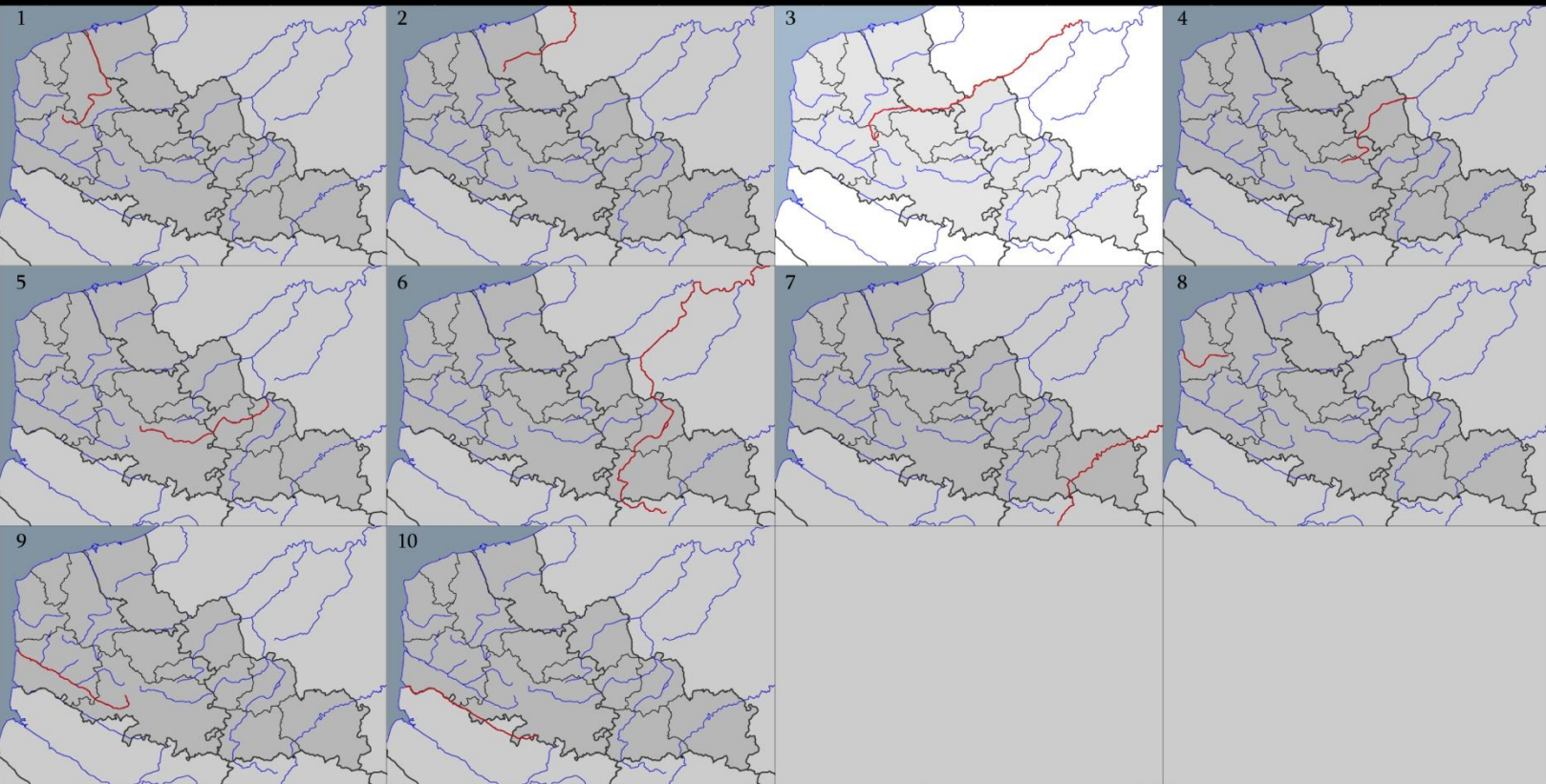


Fig. 38\_ Principaux cours d'eau du Nord – Pas-de-Calais. D.A.

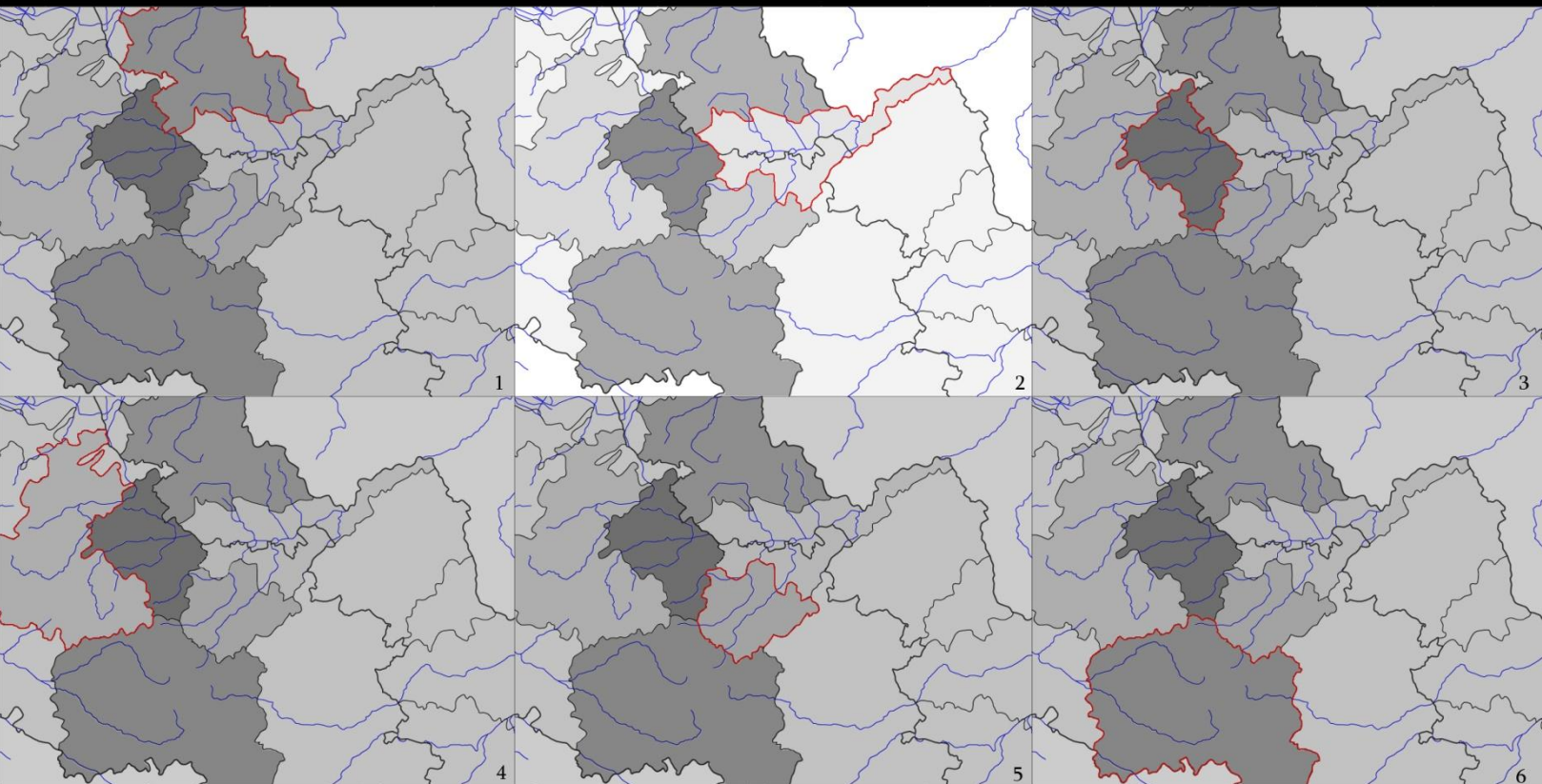
Nous retrouvons parmi les principaux fleuves et rivières qui traversent la région du Nord – Pas-de-Calais : l’Aa (1), l’Yser (2), la Lys (3), la Deûle (4), la Scarpe (5), l’Escaut (6), la Sambre (7), la Liane (8), la Canche (9), l’Authie (10).

Portons notre intérêt sur la Lys :

La rivière de la Lys prend sa source dans l’Artois au niveau de Lisbourg et se jette dans l’Escaut qu’elle rejoint à Gand. Elle est convoitée par de nombreux utilisateurs dont l’agriculture, les collectivités locales, le tourisme, le transport et l’industrie qui nous intéresse en particulier.

En effet, la Lys représente un besoin essentiel pour les industries. Celles-ci utilisent les nappes pour un apport en eau potable, puis, suite à leur usage, les effluents traités sont alors directement rejetés dans la Lys et ses affluents.

Ce sont principalement les industries textiles qui s’organisent à proximité de la Lys, elles occupent d’ailleurs une place importante dans l’ensemble du Nord-Pas-de-Calais. Toutefois, aujourd’hui cette branche connaît des difficultés : d’une part la concurrence des pays asiatique et des pays de l’Est entraîne la baisse de consommation intérieure, d’autre part la proximité des régions concurrentes de la Belgique et du pays de Caux cause le déclin de la production de lin de la basse vallée de la Lys ; s’ajoute à cela la dégradation de la qualité de l’eau de la Lys puisqu’elle était utilisée pour le rouissage du lin.



*Fig. 39\_ Régions agricoles du Nord – Pas-de-Calais. D.A.*

## REGIONS AGRICOLES DU NORD – PAS-DE-CALAIS

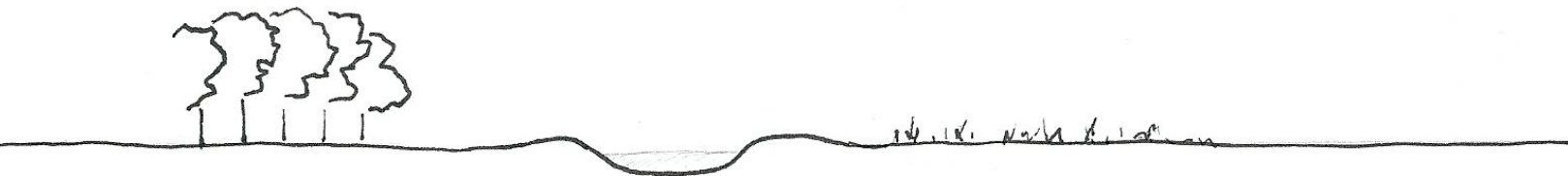
A cette échelle, nous remarquons que la rivière possède de nombreux affluents. La Lys traverse non seulement la Flandre intérieure (1), mais aussi les régions agricoles de la Plaine de la Lys (2), du Pays d’Aire (3), du Haut-Pays d’Artois (4), du Béthunois (5) et du Ternois (6) aux caractéristiques physiques et agricoles différentes.

La plaine de la Lys présente une position stratégique dans l’espace régional puisqu’elle sépare la métropole des territoires du Nord comme de l’Ouest. Cette région est une terre de culture dont le paysage homogène est essentiellement plat. Très habité, l’habitat est de type rural dispersé et ouvrier périurbain. Elle présente également une grande forêt de plaine (l’important massif domanial de Nieppe : 2605 hectares) et une longue vallée industrielle.

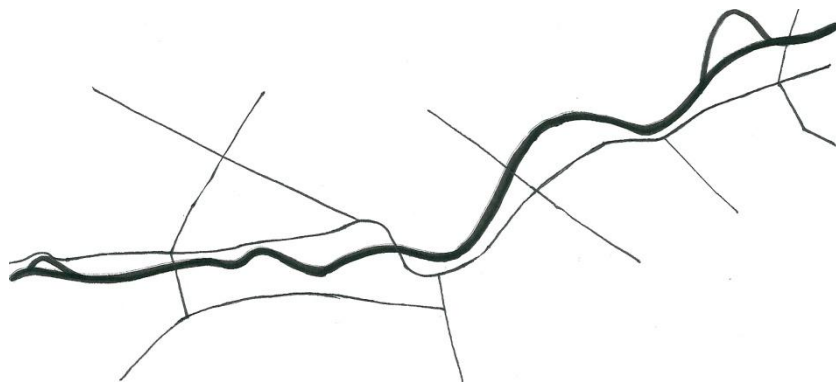




*La plaine est un paysage plat, labouré, homogène. Elle est unique et monolithique.  
C'est un paysage de l'errance, de la perte.*



*Fig. 40\_ La plaine de la Lys, un paysage essentiellement plat. D.A.*



*Dans la plaine, les déplacements ont quelque chose d'incohérent : au plat pays, la route droite n'existe pas.*

*C'est comme un véritable labyrinthe sinueux : tout d'un coup, le chemin s'arrête pour obliquer à angle droit, sans raison apparente.*

*Fig. 41\_ Les déplacements dans la plaine. D.A.*

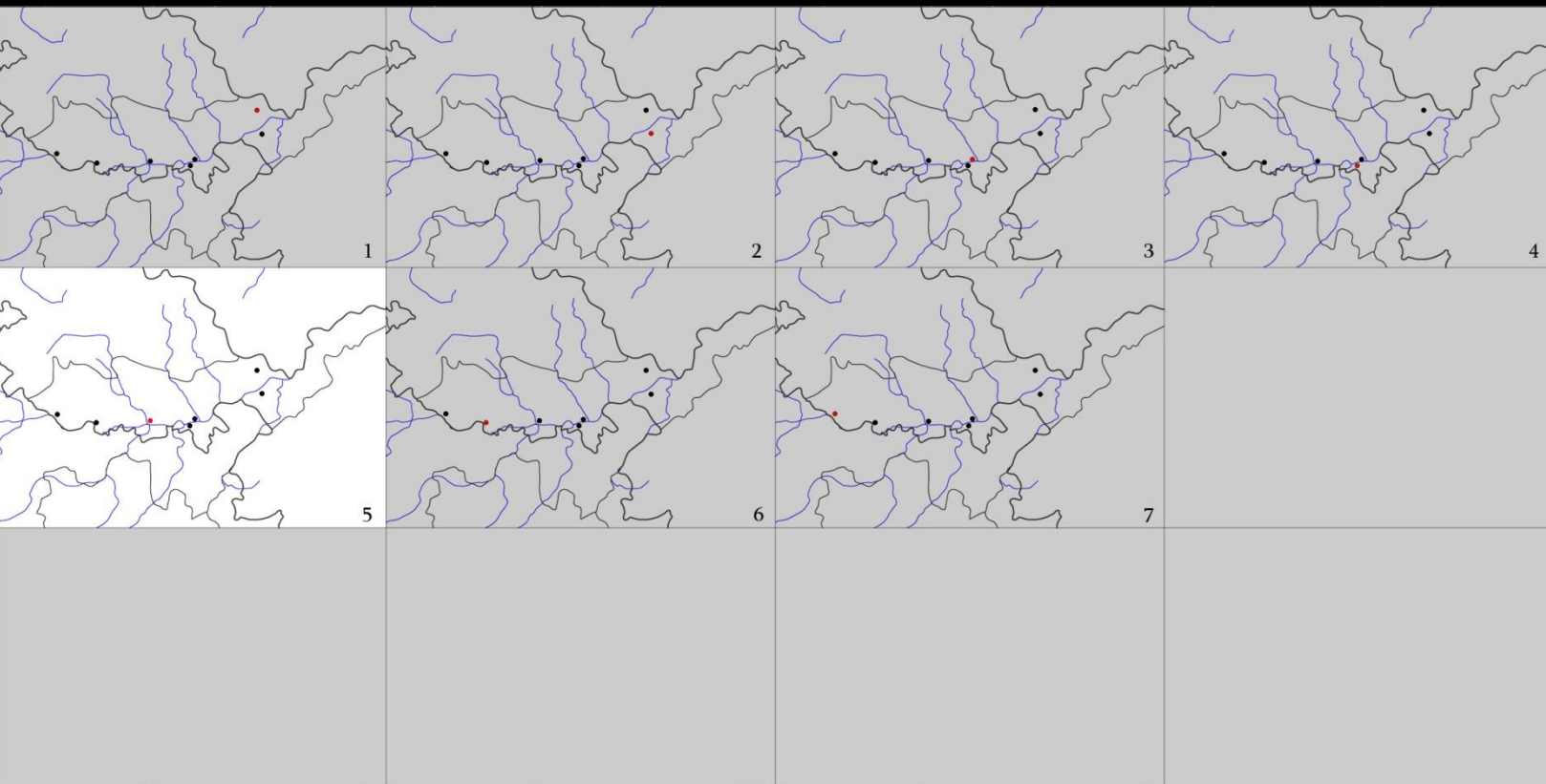
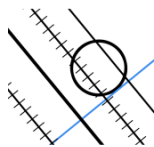


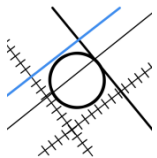
Fig. 42\_ Villes du département du Nord de la Plaine de la Lys. D.A.

## VILLES DU DEPARTEMENT DU NORD DE LA PLAINE DE LA LYS

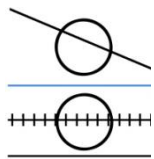
Dans la région de la Plaine de la Lys, nous comptons sept villes du département du Nord qui se sont développées en bordure de la Lys :



(1) Nieppe, pôle urbain, peut être qualifiée de véritable carrefour : elle est traversée par l'A25 (qui relie Dunkerque et Lille et facilite les échanges intercommunaux entre les deux villes) et la ligne de chemin de fer et est au contact de la frontière Belge, de la Lys et de la ville d'Armentières.



(2) Au contraire, la ville d'Erquinghem est enserrée entre la Lys, la voie ferrée et l'autoroute A25. Seul un axe secondaire la traverse sur toute la longueur.



(3 et 4) Comme nous l'indique le schéma, nous ne pouvons dissocier la commune d'Estaires de celle de la Gorgue : implantées de chaque côté de la rivière, l'une est traversée par la D947 alors que l'autre est bordée par la D945. Ces deux axes routiers finissent par se croiser à l'est des deux villes.

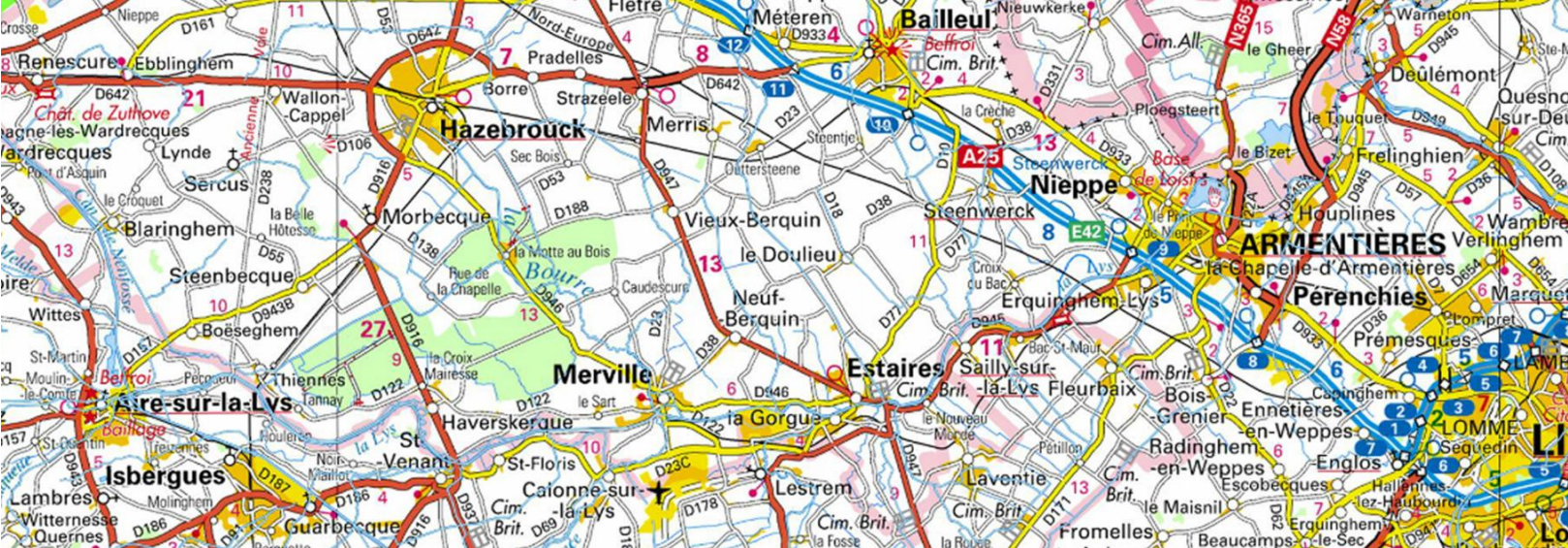
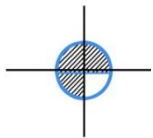


Fig. 43 Carte IGN, villes le long de la Lys.

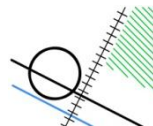
Fig. 44 Schématisation carte IGN. D.A.



(5) Nous remarquons que l'eau est fortement présente dans la commune de Merville puisque les cours d'eau l'entourent et la traversent. Merville est un véritable carrefour où se croisent quatre routes départementales.



(6) Haverskerque est bordée au Nord par la forêt domaniale de Nieppe et au Sud par le cours d'eau de la Lys. Le village est principalement traversé par un axe routier qui mène de Dunkerque à Béthune et un second qui relie Aire sur la Lys et Merville.



(7) Enfin Thiennes est bordée à l'Ouest par la Lys et à l'Est par la forêt domaniale de Nieppe. Elle est traversée par un axe principale qui relie Aire sur la Lys et Merville.

*Fig. 45\_ Schématisations des villes le long de la Lys. D.A.*



*Fig. 46\_ La Lys à Merville. P.A.*

Merville présente un lien très fort avec l'eau, en allant sur le terrain nous pouvons nous rendre compte qu'il n'est pas possible de rejoindre le cœur de ville sans passer sur un pont (nous en comptons dix-sept dans toute la commune). En effet, Merville représente un carrefour écologique majeur, se situant au confluent de la Lys, de la Clarence et de la Bourre. De plus, l'eau fait partie intégrante de l'histoire de Merville, avec par exemple la construction de péniches mais aussi de l'activité touristique avec la présence de chemins de randonnée le long de la rivière.



Fig. 47\_ Friches industrielles de Merville. D.A.



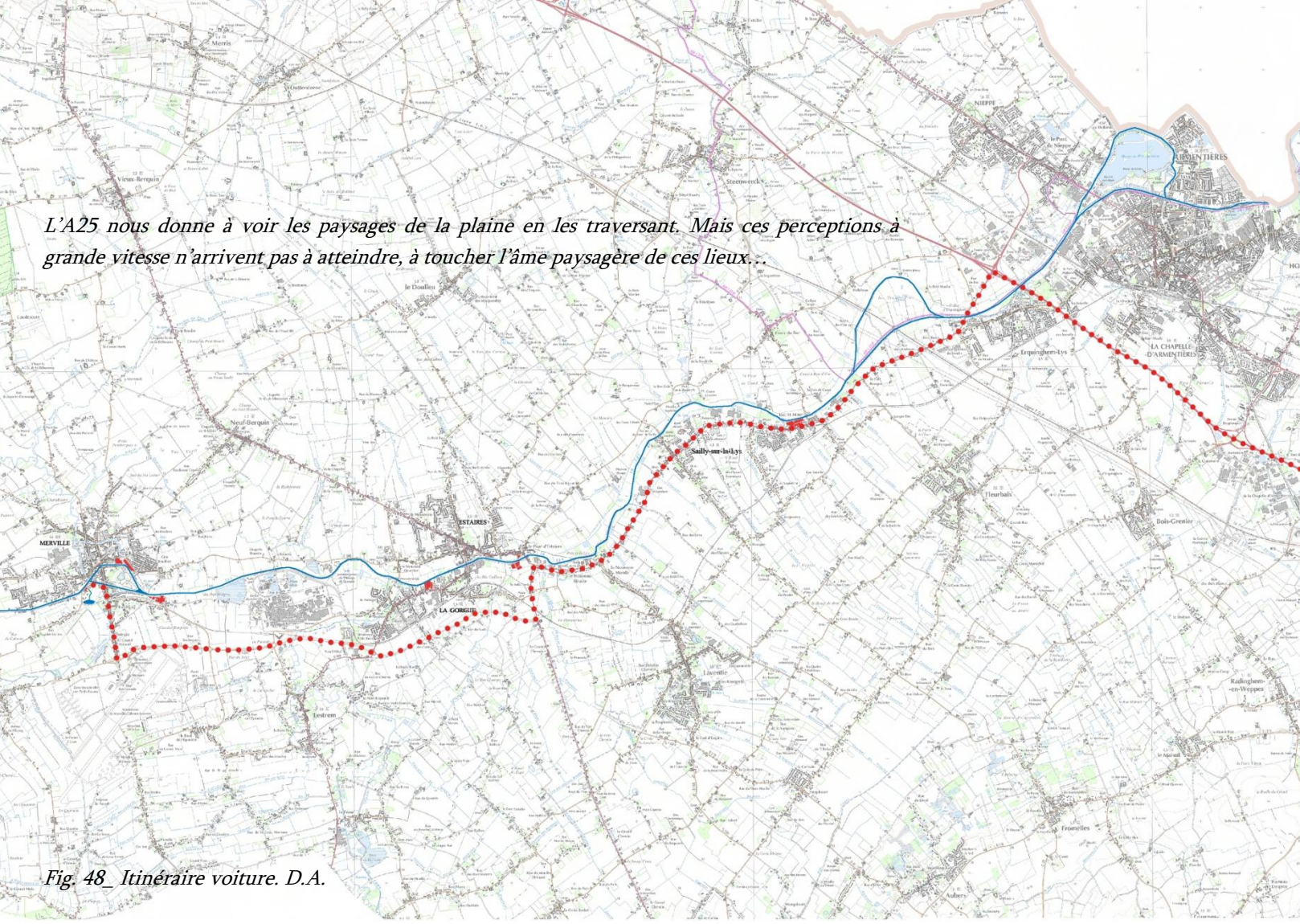
## FRICHES INDUSTRIELLES DE MERVILLE

**La commune de Merville comporte quatre friches industrielles** : La minoterie Hennion (1) où se préparaient les farines qui devaient être liées au commerce, une usine Traitex (2) pour l'ennoblissement textile et enfin deux usines Engrais Nord-France (3 et 4) pour la fabrication d'engrais à base d'ammoniac et de nitrate d'ammonium . Parmi ces deux dernières, celle située route d'Estaires (3) fut démolie pour un projet de logements.

En réalisant des recherches, j'ai pu me rendre compte à quel point la destruction de cette friche était une absurdité voir même un scandale. En effet, l'entreprise s'était installée sur un ancien site de construction de péniches, bâti en 1930. Elle possédait alors une structure rare, dont la voûte était un dôme de béton assez conséquent soutenu par une poutre bowstring de soixante-dix mètres de long. Aujourd'hui, tout a été rasé et il ne reste plus de trace de ce patrimoine industriel unique en son genre.

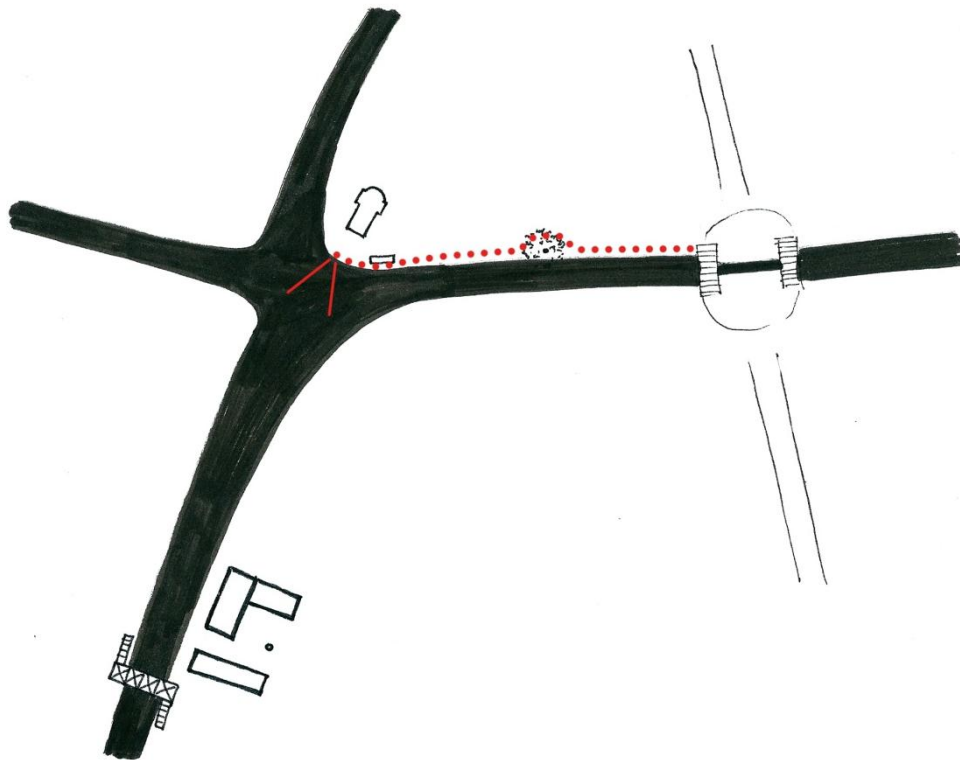
Une question se pose alors : est-il nécessaire de détruire sans état d'âme au nom d'un avenir radieux ? Pourtant, nous savons que le prix du refoulement de la mémoire est cher à payer...

*L'A25 nous donne à voir les paysages de la plaine en les traversant. Mais ces perceptions à grande vitesse n'arrivent pas à atteindre, à toucher l'âme paysagère de ces lieux...*



*Fig. 48* Itinéraire voiture. D.A.

## PARCOURS A LA MANIERE D'UN STORYBOARD



*Fig. 49\_ Itinéraire piéton. D.A.*

## Itinéraire voiture

A bord de la voiture, nous voyons à travers les vitres un paysage plat et neutre défilé à grande vitesse. Nous nous trouvons sur l'autoroute A25 dans le sens Lille-Dunkerque.



Durant le trajet, des situations se répètent : la traversée de plusieurs villages, la succession de grandes étendues de champs, des vues occasionnelles sur la Lys, des cheminées aperçues dans les différents plans du paysage...

Fig. 50\_ De l'autoroute à Merville. P.A. C.A.

Quelques minutes plus tard, nous prenons la sortie 9, vers Nieppe et Armentières.  
En sortant de l'autoroute, le défilement du paysage ralentit.



Il nous est impossible de ne pas voir l'imposante entreprise Roquette qui vient polluer le ciel par ses grandes fumées blanches et obstruer le paysage.

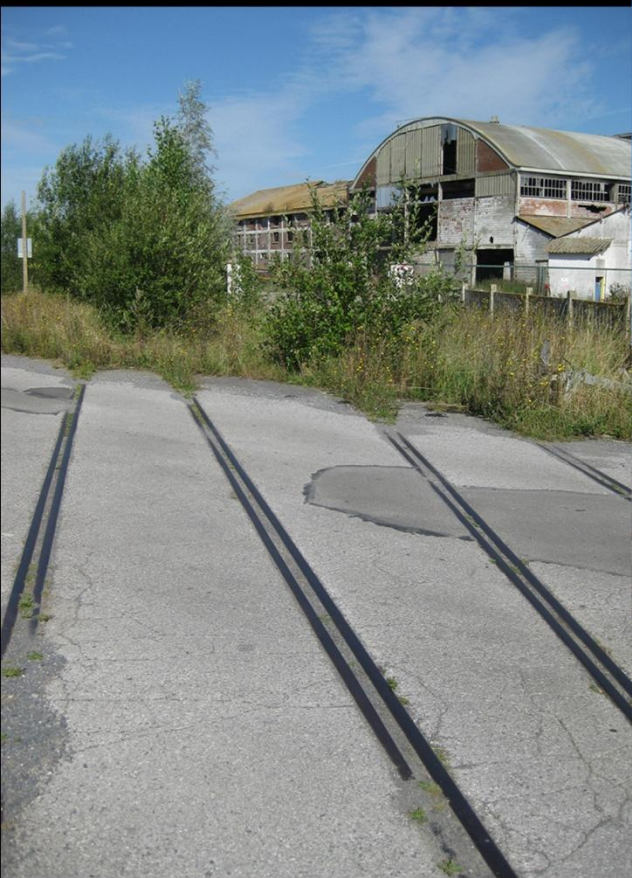
Si nous prenons le temps de nous arrêter le long du trajet, ce scénario nous permet d'aller voir de plus près ces lieux qui nous appellent par leur haute cheminée qui fait office de signal.



*Fig. 51\_ Parcours autour de l'ancienne usine Traitex. P.A. C.A.*

Ces sites sont le plus souvent abandonnés pour certains alors devenus des friches.



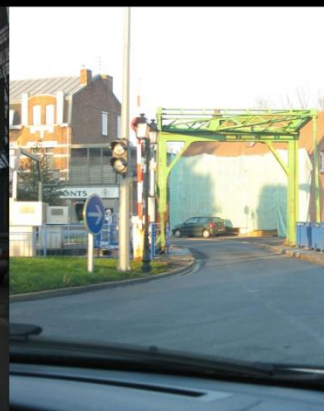


*Fig. 52\_ Parcours autour de l'ancienne usine Engrais Nord-France. P.A. C.A.*





Un panneau nous indique l'entrée de la commune.



Faisant le tour du rond-point de ce lieu stratégique, nous passons sur deux pont-levis qui encadrent l'écluse pour enfin prendre la rue qui nous intéresse.

*Fig. 53\_ De Merville à la minoterie. P.A. C.A.*

La rue nous offre une longue perspective et au plus nous nous rapprochons, au mieux nous distinguons l'écluse qui est comme un point de repère dans la ville.



Un virage nous empêche de voir où nous allons mais semble nous projeter dans la rivière. A la fin de celui-ci, l'ancienne minoterie nous apparaît presque soudainement, à l'image d'un monument, dont la vision nous procure une émotion esthétique appréciable.

## *Itinéraire piéton*

16h30 et déjà le soleil commence à se coucher. Le temps est clair, autant en profiter pour aller se promener avant qu'il ne fasse noir.



Avant de rejoindre les berges, nous passons devant l'écluse de Merville qui a certainement permis le franchissement récent de deux péniches accostées sur le bords du canal. C'est de ce côté que nous entamons la promenade au bord de l'eau.

*Fig. 54\_ Sur les berges de la Lys. P.A. C.A.*

Le cœur de ville est trop bruyant, nous préférons aller nous balader le long du fil de l'eau dont le courant paisible semble influencer l'ambiance calme et sereine qui s'en dégage autour.



En regardant ce qui nous entoure, le soleil propose de nous révéler un élément particuliers du paysage : la silhouette d'une cheminée industrielle se dresse à contre-jour



Nous reprenons la balade et rapidement, c'est comme si toute une mise en scène se dressait autour de nous : située comme à la pointe d'une île, la Lys se dresse devant nous puis se divise en deux bras pour nous enlacer.

*Fig. 55\_ Sur les berges de la Lys. P.A. C.A.*

Spectacle inhabituel et ayant pourtant un certain charme, nous décidons de nous poser là quelques minutes.



Face à nous, le soleil et l'eau dessinent un tableau sur lequel se dresse un bâtiment qui nous semble majestueux, monumental. Plus subtilement, la présence d'une passerelle au loin nous invite à venir la rejoindre pour contempler le spectacle d'un autre point de vue.



*Fig. 56\_ Vue sur la minoterie et la passerelle. P.A.*



A SUIVRE ...

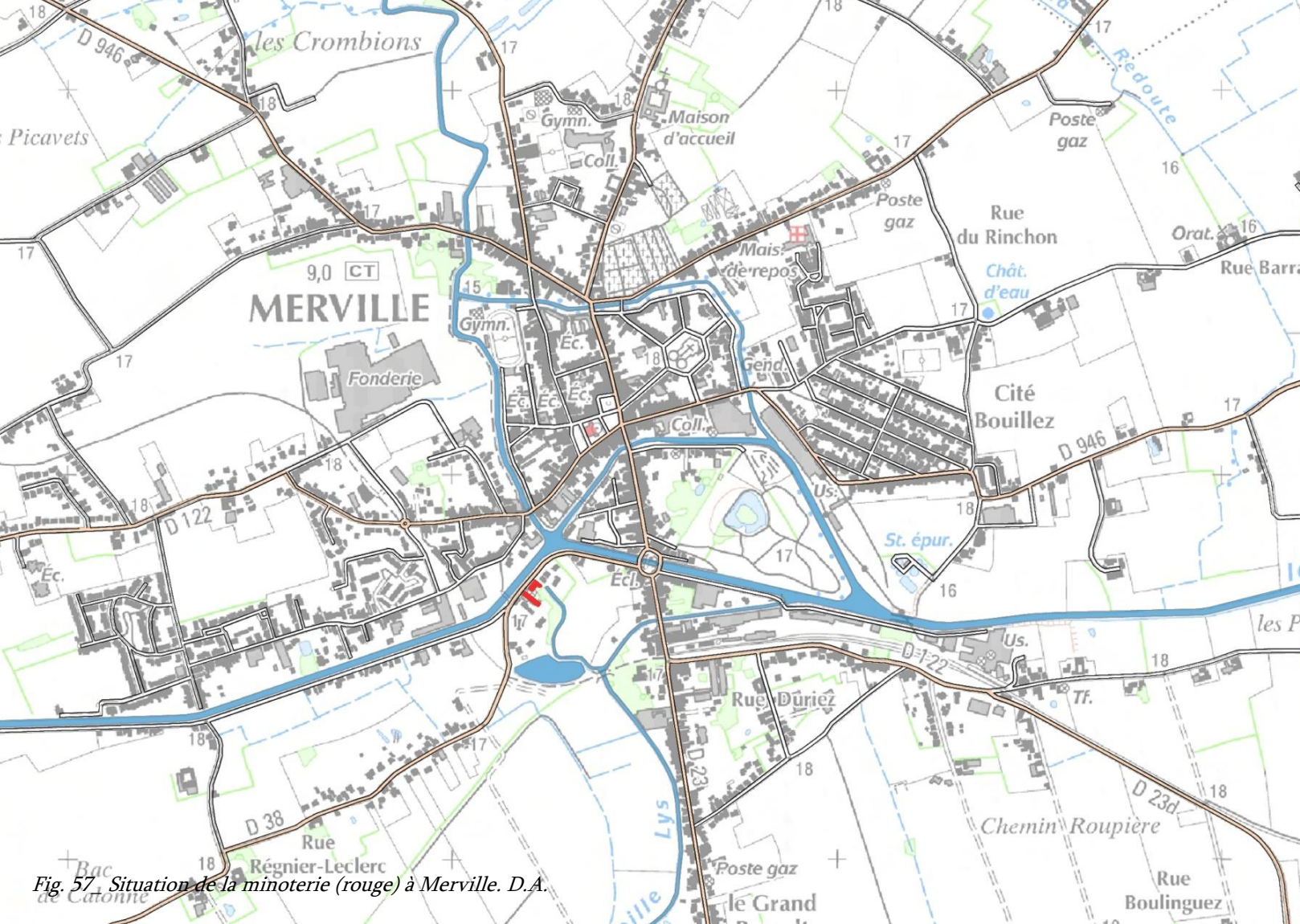


Fig. 57. Situation de la minoterie (rouge) à Merville. D.A.

## PROJET DE RECONVERSION

Le choix de la minoterie comme élément d'étude s'est décidé sans réelle hésitation. En effet, d'une part par son état relativement bien conservé, sa situation dans la ville et ce qui l'entoure mais aussi parce qu'elle rappelle la réhabilitation de l'usine Le Blan implantée à Lille qui visait à réinclure cet édifice industriel dans le tissu urbain sans altérer sa signification historique et qui eut un réel impact voir succès.

Cette minoterie présente une qualité architecturale indéniable et un emplacement idéal. Construite entre les deux guerres sur l'ancien Moulin de Merville, son implantation dans un site boisé, sur les berges de la Lys canalisée, à la périphérie immédiate de la commune en fait un réel atout. Malgré sa situation excentrée, ses dimensions imposantes font de cet établissement un élément important et familier, directement relié à la ville.

En proposant la reconversion de cette friche, nous tenterons de défendre et promouvoir ce bâtiment afin de démontrer en quoi la destruction de l'ancien site de construction de péniches à Merville mais aussi d'autres friches en général peut représenter une lourde perte d'un patrimoine industriel remarquable qui mériterait pourtant à ce titre d'être protégé.

Il s'agira donc de mettre en évidence une architecture et de sauvegarder une mémoire.



*Fig. 58\_ Vues sur la minoterie et son esplanade. P.A. C.A.*

## DESCRIPTION

La composition architecturale du bâtiment, construit exclusivement en briques, est remarquable. Elle est caractérisée par une série de grands arcs incluant les troisième, quatrième et cinquième étages. Le rez-de-chaussée et le premier étage forment quand à eux la base qui supportent ces travées-types. L'ensemble est surmonté d'un sixième niveau en mezzanine.

Un deuxième bâtiment, détaché du premier, semble présenter une construction plus récente, dont une partie à l'avant est tout en béton et la partie en arrière comporte un remplissage de briques. Il reprend la structure des grands arcs cette fois-ci sur toute la hauteur des cinq niveaux.

Sur l'arrière, un assez vaste terrain vert s'organise autour de la cheminée et le long du canal exécutoire, « la vieille Lys ».

Nous retrouvons également une série de petites annexes qui offrent des terrasses donnant sur cette esplanade.





*Fig. 59\_ Vue sur la passerelle et la minoterie. P.A.*  
*Fig. 60\_ Vue depuis la passerelle sur la minoterie. P.A.*

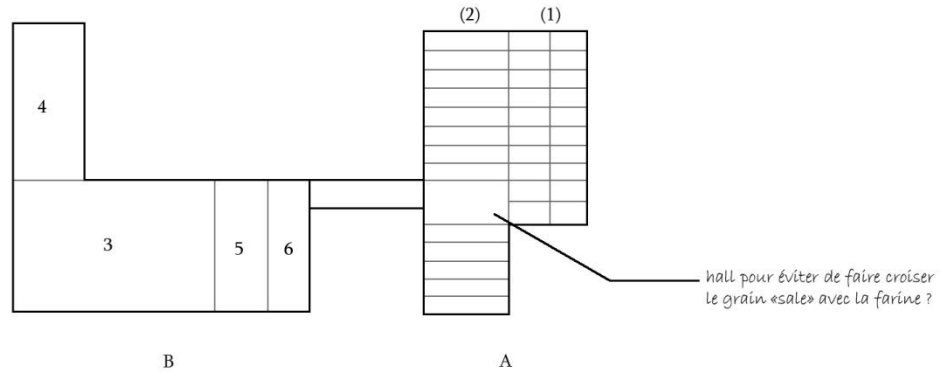
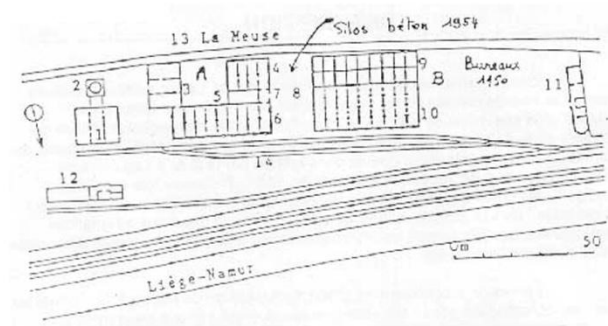


Fig. 61\_ Les Moulins de Beez.

Fig. 62\_ Plan schématique du fonctionnement des Moulins de Beez.

Fig. 63\_ Plan schématique du fonctionnement de la minoterie à Merville. D.A.



L'emplacement de la minoterie proche d'une rivière permet d'utiliser l'eau comme ressource pour produire de l'énergie par l'intermédiaire d'une turbine. En se rendant sur les lieux, il est étonnant de voir que la Lys ne présente pas un débit important, cependant la turbine, d'une grande efficacité, parvient à optimiser cette énergie, aussi modeste que soit le cours d'eau afin de fournir l'électricité nécessaire à l'activité industrielle.

A partir de la description d'une ancienne minoterie située proche de Namur, les Moulins de Beez, il est possible de comprendre comment la notre pouvait fonctionner. Certes cela reste des suppositions et des questions subsistent encore, cependant la typologie des moulins de Beez se rapproche fortement de la minoterie de Merville et nous pouvons déduire la répartition des fonctions comme suit :

La minoterie est composée de deux bâtiments reliés par une passerelle au niveau du premier étage, l'un servant de stockage (A), l'autre utilisé pour la transformation(B). Construits sur quatre niveaux en plus du rez-de-chaussée, cela impose au fonctionnement des bâtiments une disposition verticale.

Le bâtiment A, à l'ouest du site, accueillait d'une part les silos à grains pour le stockage du grain « sale » (1), d'autre part servait de magasin pour l'ensachage et le stockage de la farine en sac (2). Une question se pose alors : comment éviter la rencontre des grains sales avec la farine ?

Le bâtiment B, à l'est du site, comportait le moulin proprement dit (3), la salle de la machine à vapeur (4), les salles de nettoyage et du traitement du grain (5) et enfin le silo d'attente (6).

Enfin, la passerelle assurait le transit du grain et de la farine.



*Fig. 64\_ Vue sur l'arrière de la minoterie. P.A.*



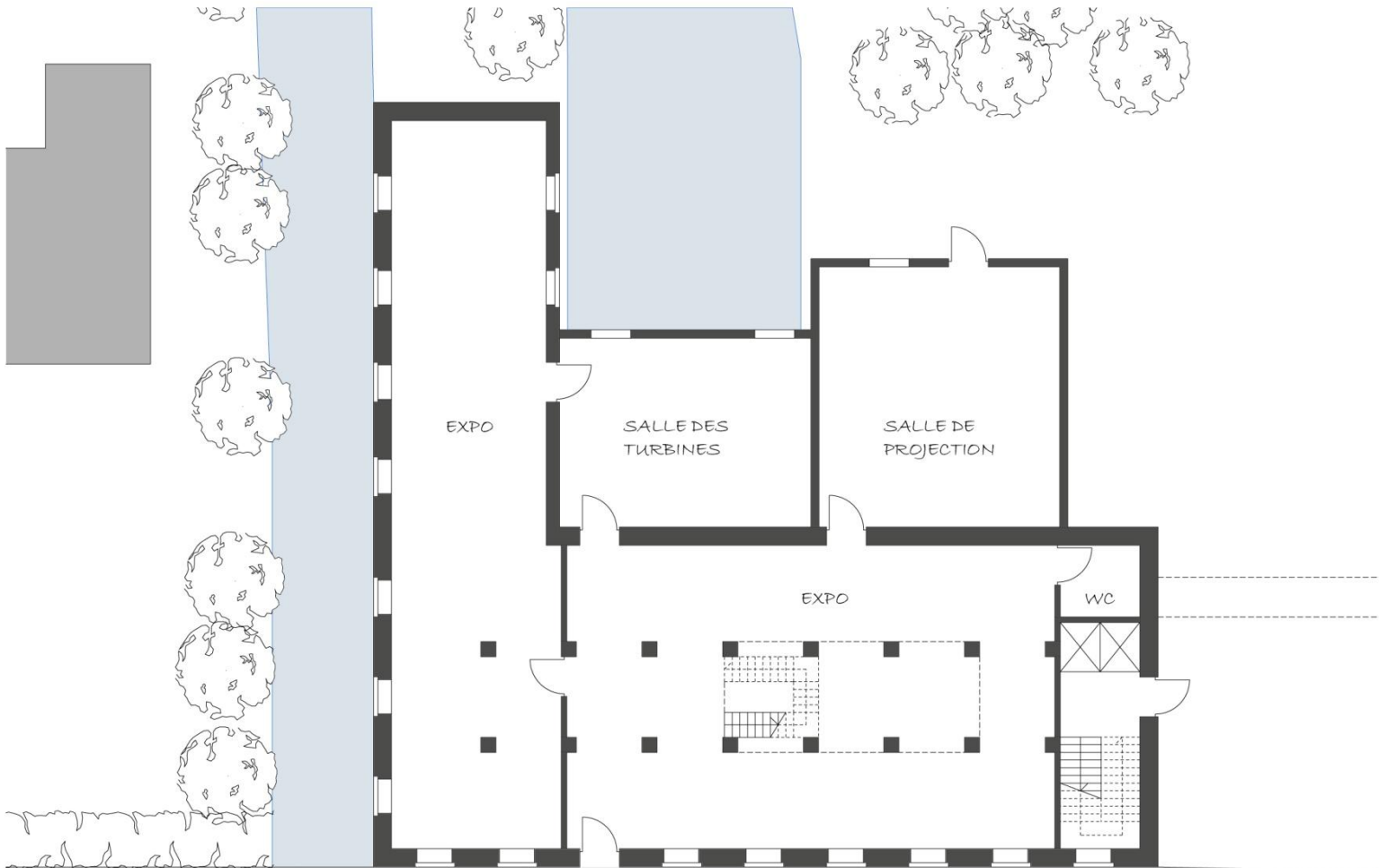


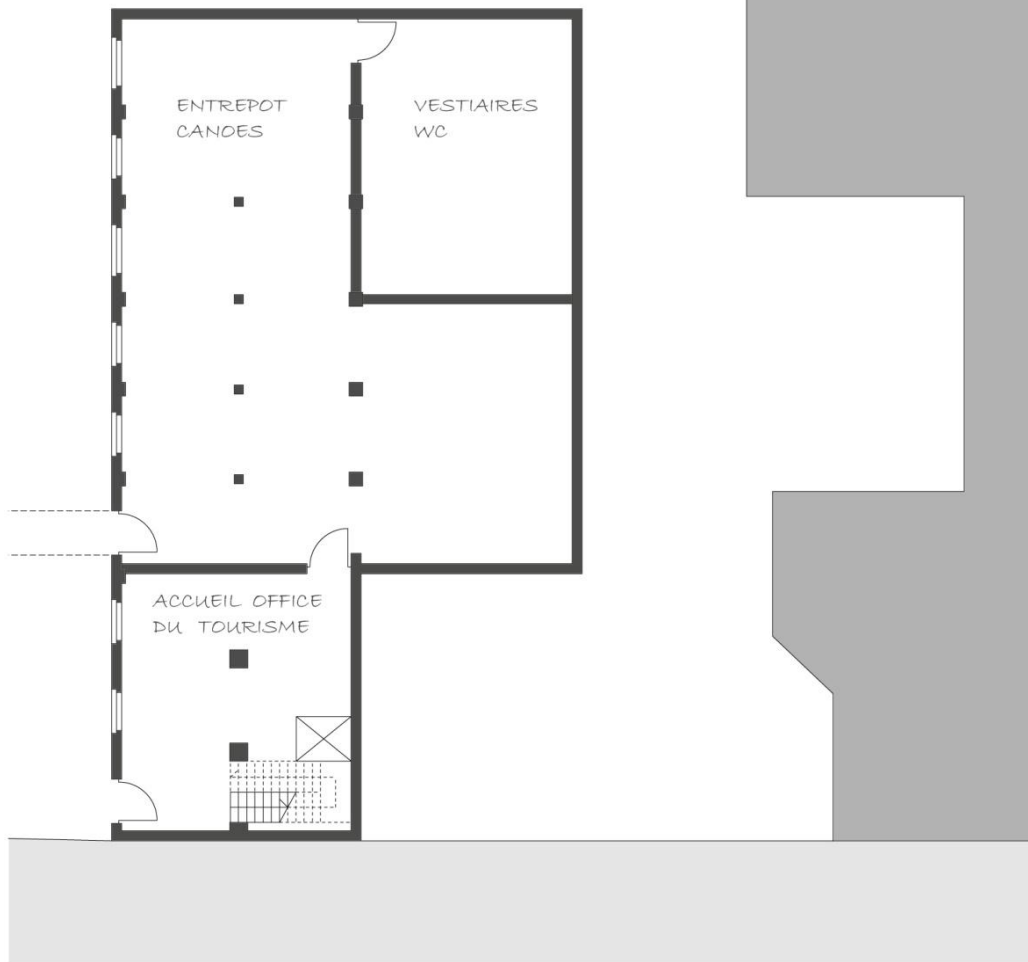
## PROPOSITIONS DE PROJET

A première vue, l'ensemble des bâtiments est en bon état de conservation : ceci conforte d'autant plus notre volonté d'agir puisque nous pourrions envisager leur réutilisation sans avoir à réaliser des travaux préalables de confortation.

La réutilisation de ce bâtiment pourrait répondre aux besoins de la collectivité. Plusieurs usages peuvent ainsi être projetés :

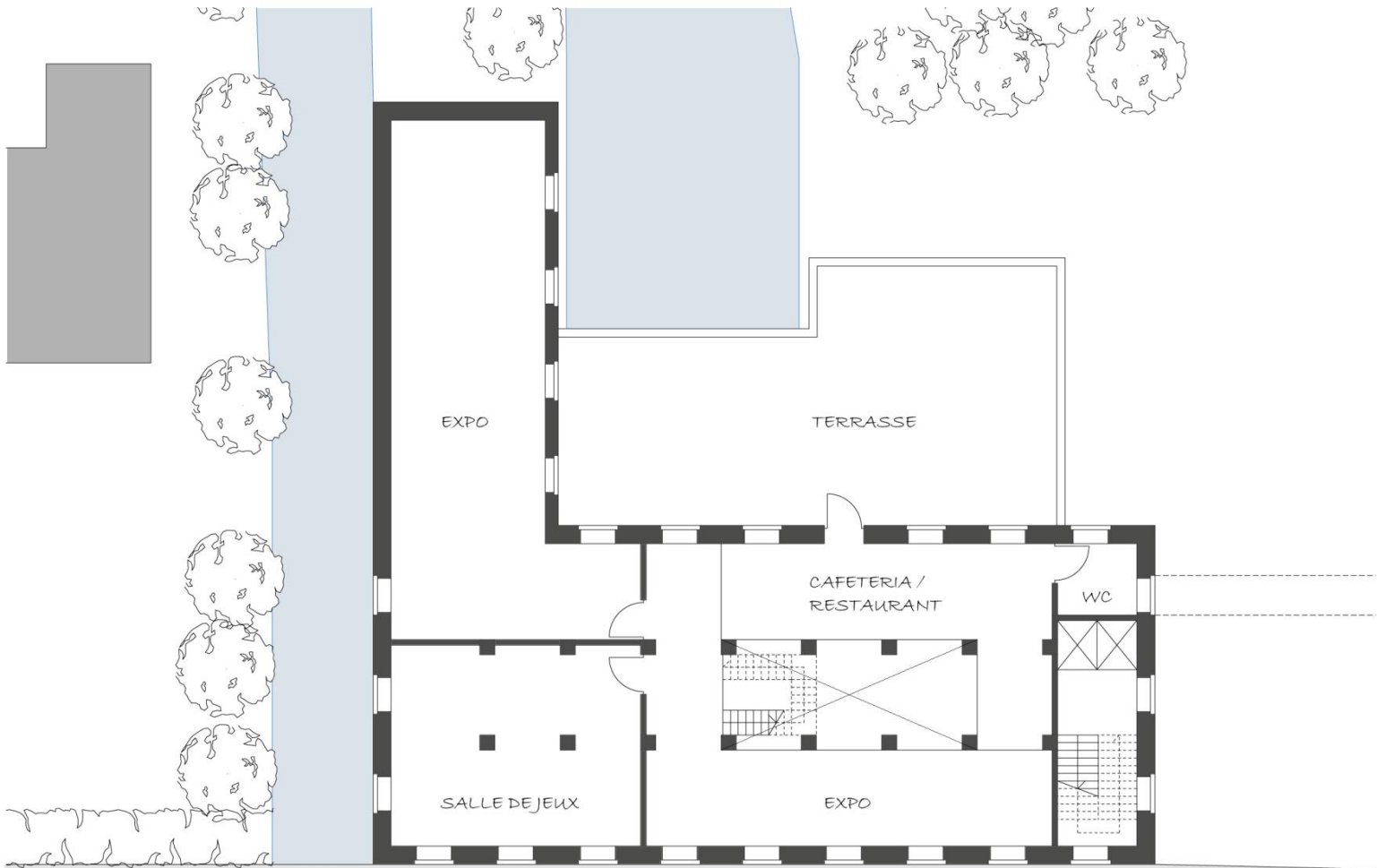
Dans un premier temps nous pourrions proposer un ensemble de locaux destinés à abriter des activités aussi diverses que des ateliers municipaux, des salles réservées aux associations, des centres de ressources, des ateliers d'artisans... La création d'un patio autour duquel s'organiserait ces différentes fonctions permettrait la mise en valeur de la structure existante.



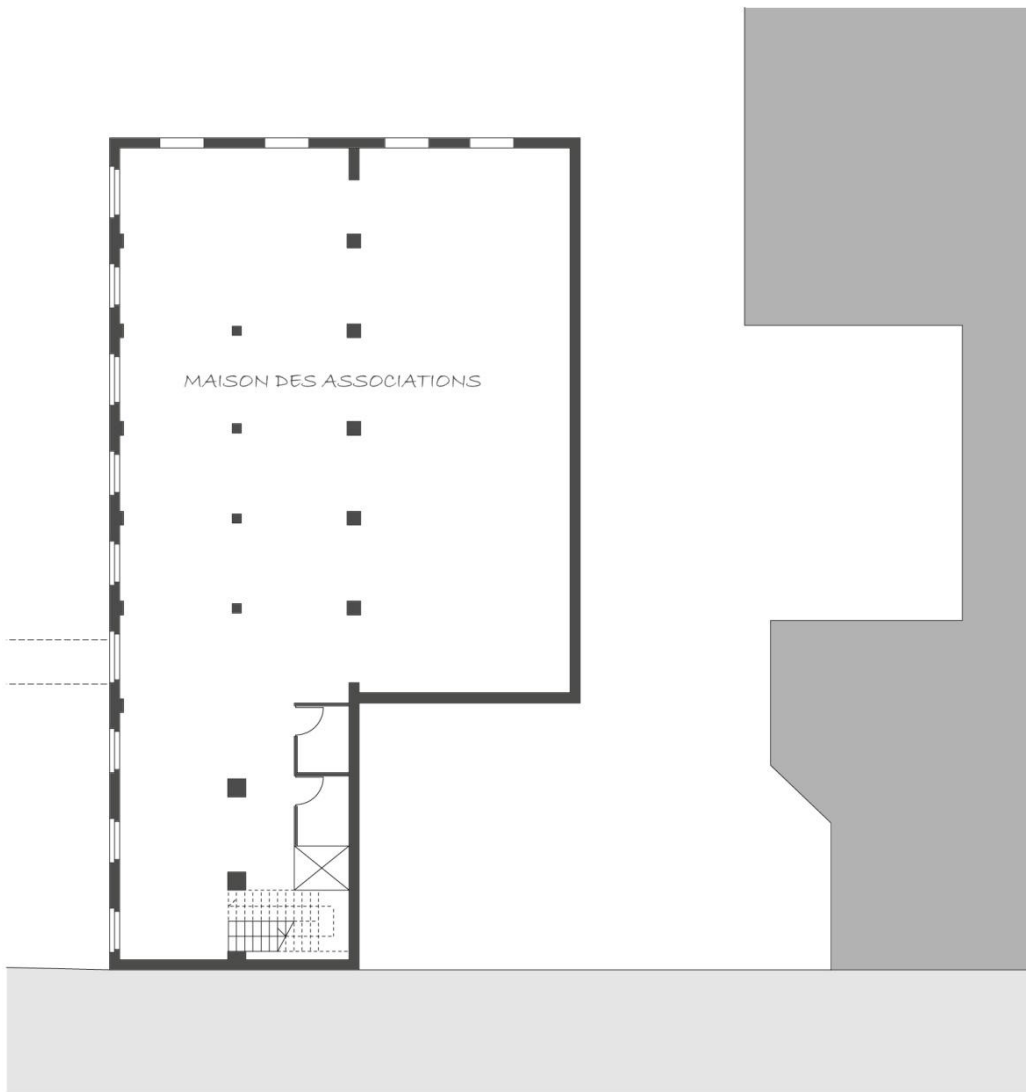


Au rez-de-chaussée, nous pourrions retrouver le changement d'affectation du lieu à travers une exposition. L'éventuelle existence de l'ancienne salle des turbines permettrait de présenter les machines.

*Fig. 65\_ Proposition de projet 1. D.A.*

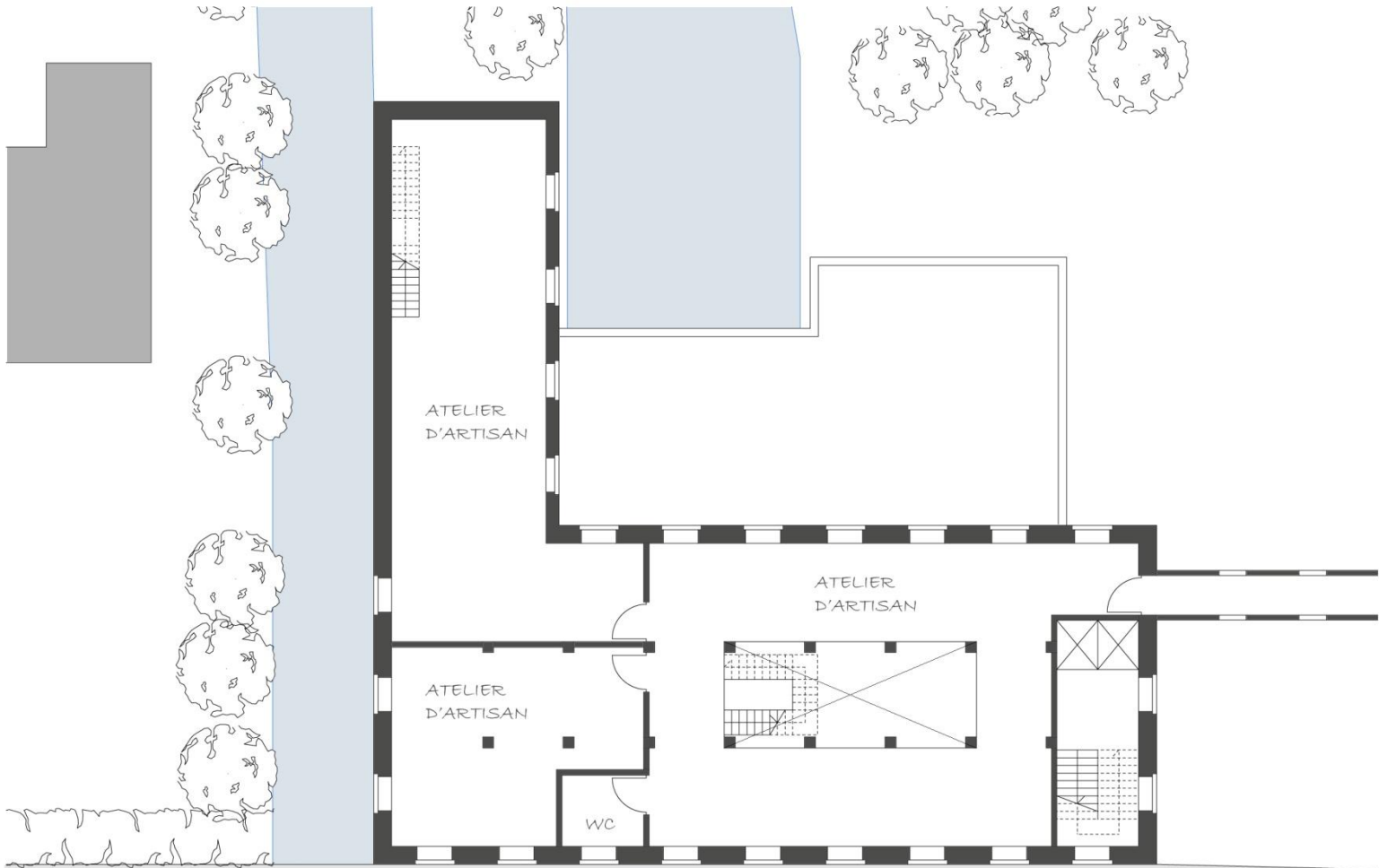


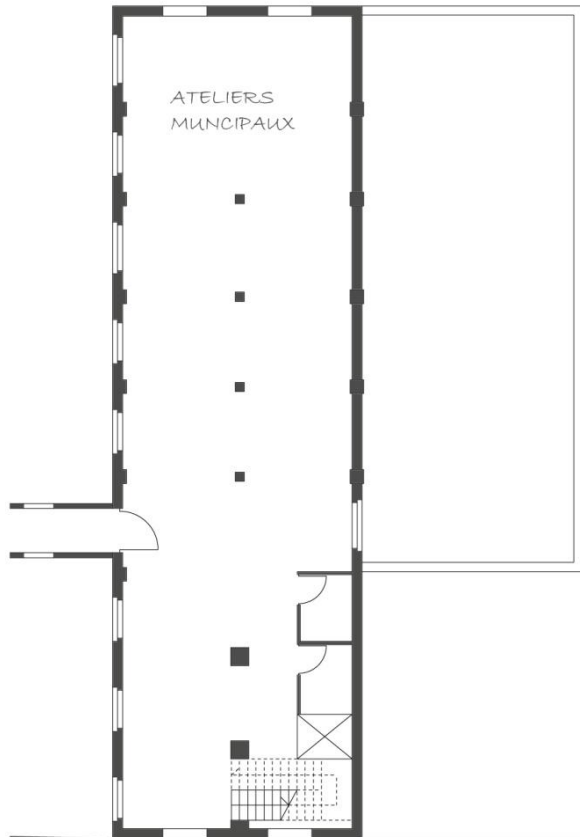




Un espace de restauration au premier étage profiterait de la terrasse et offrirait des vues sur le terrain vert qui se situe à l'arrière.

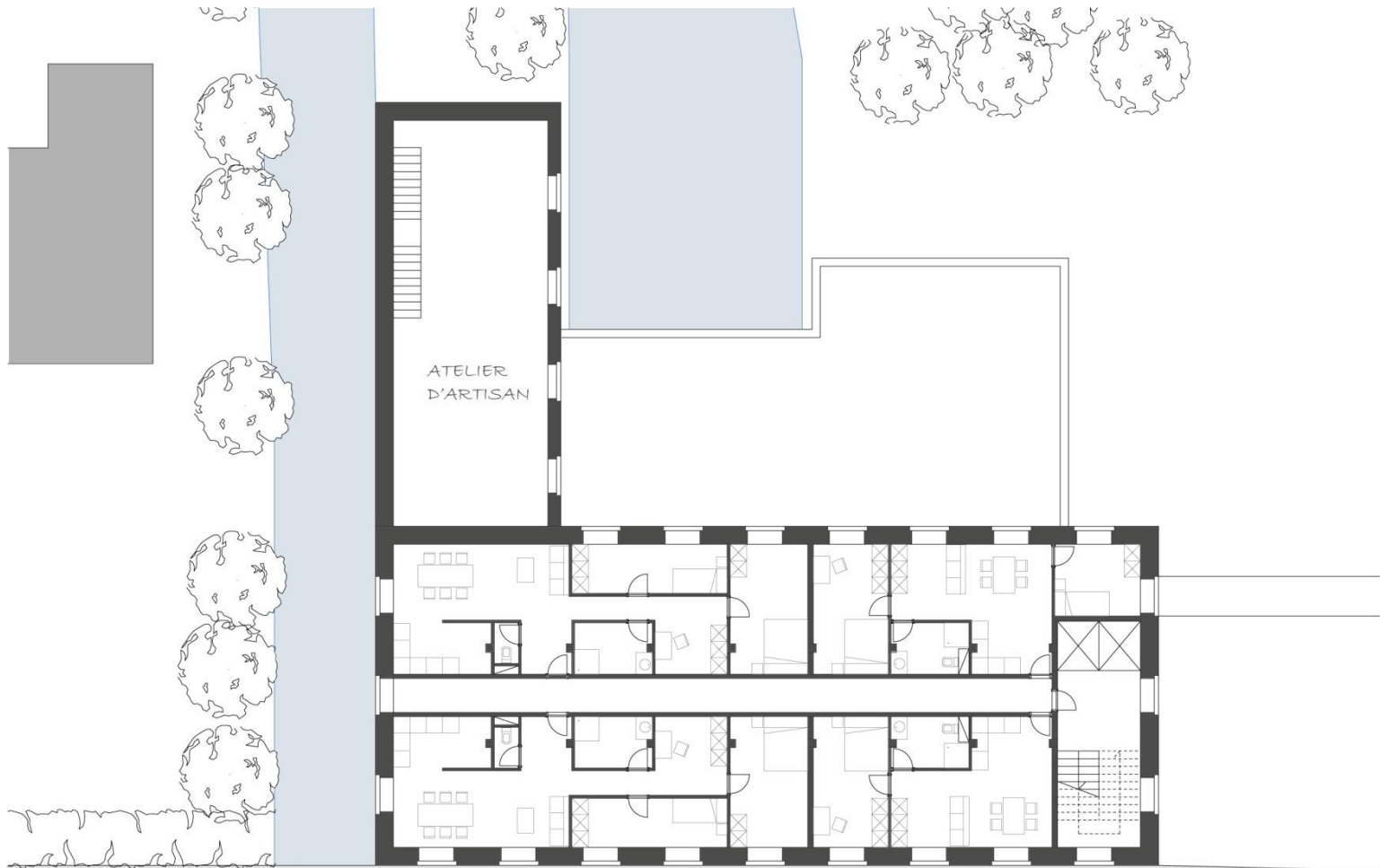
*Fig. 66\_ Proposition de projet 1. D.A.*

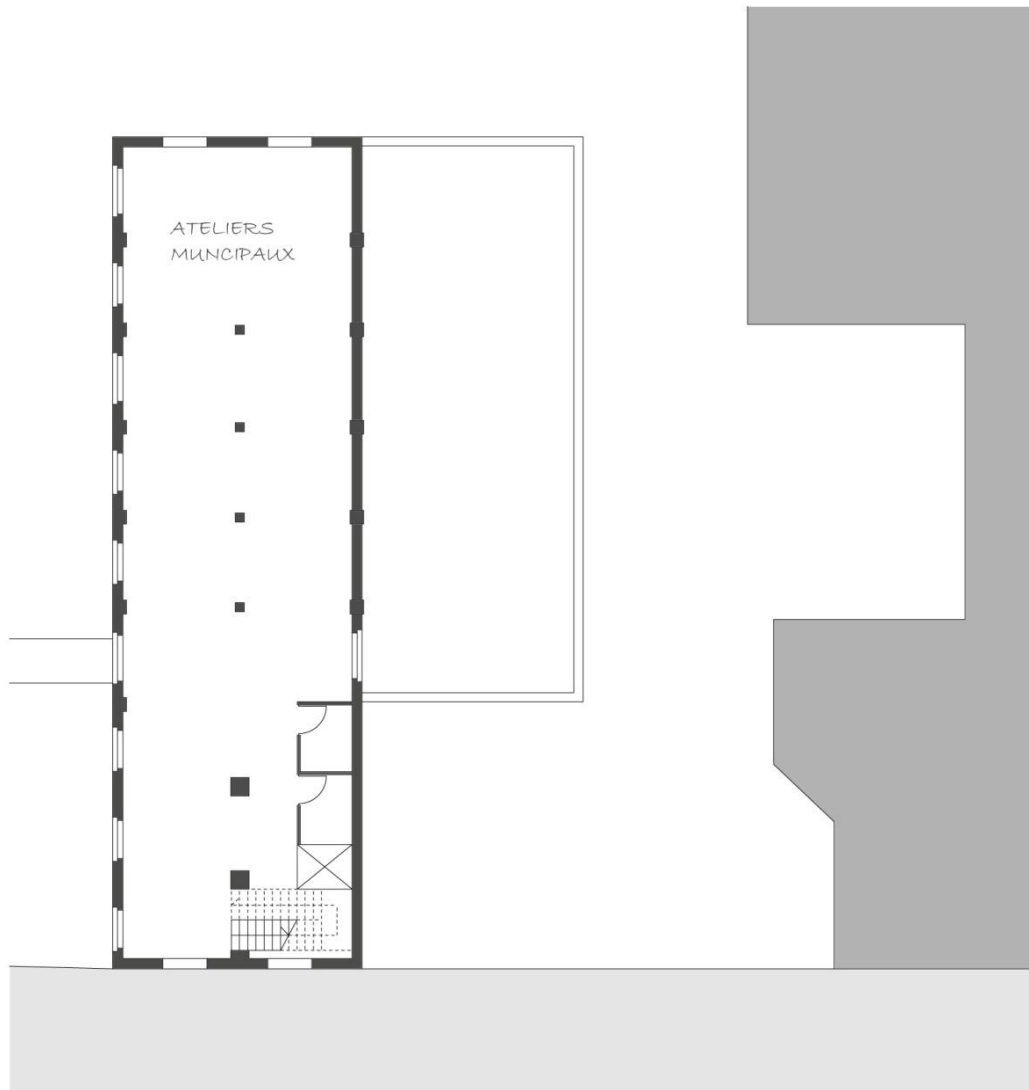




Dans cette optique, l'implantation de l'office du tourisme dans ce bâtiment pourrait être une opportunité : certes il n'aurait plus son emplacement stratégique au cœur de la ville mais dans ce cas, il démontrerait l'intérêt porté à la rivière et à son environnement et mettrait ainsi en valeur ce paysage et particulièrement la Lys dont nous souhaitons aujourd'hui redonner une image positive et valoriser les potentialités écologiques.

*Fig. 67\_ Proposition de projet 1. D.A.*

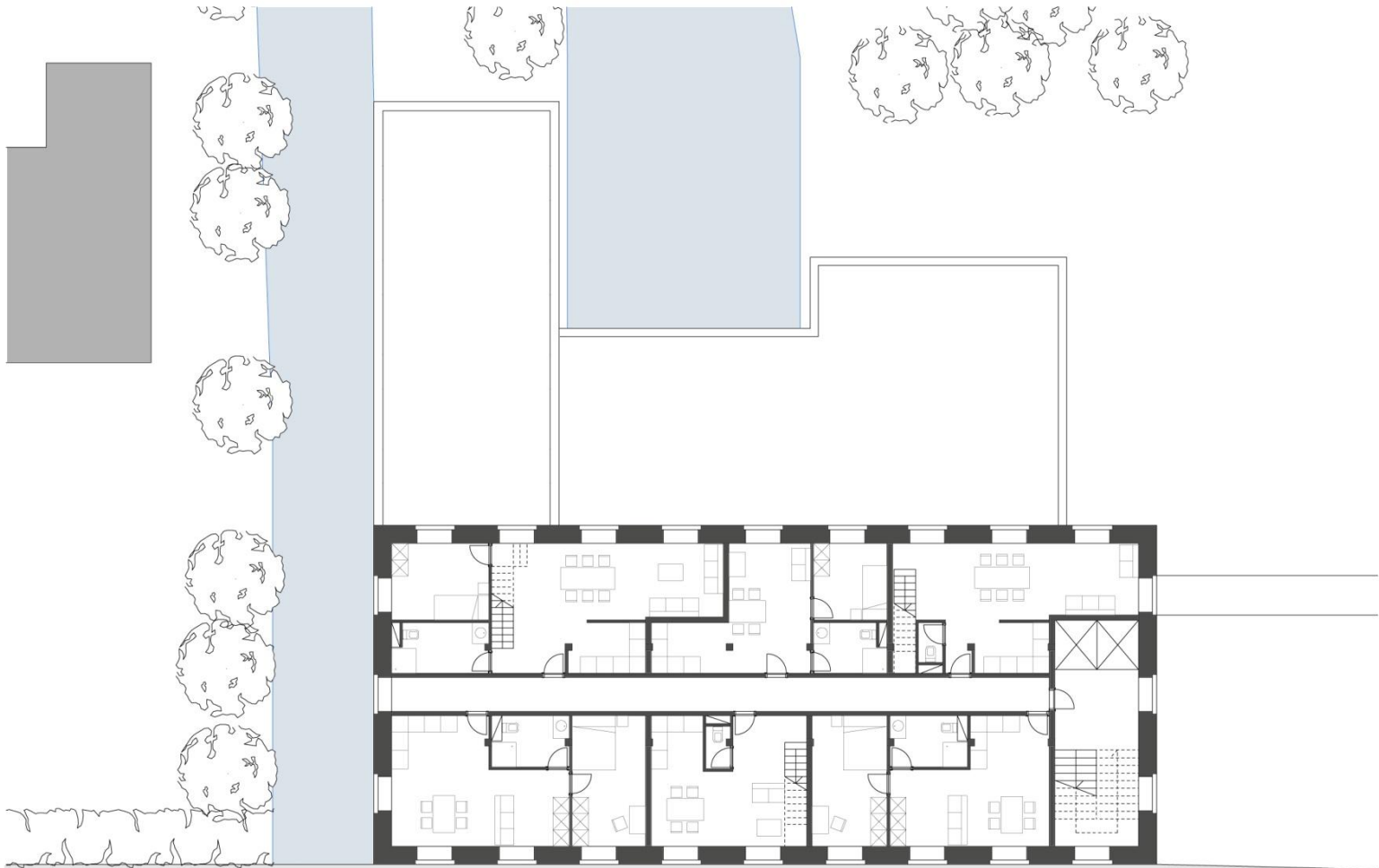


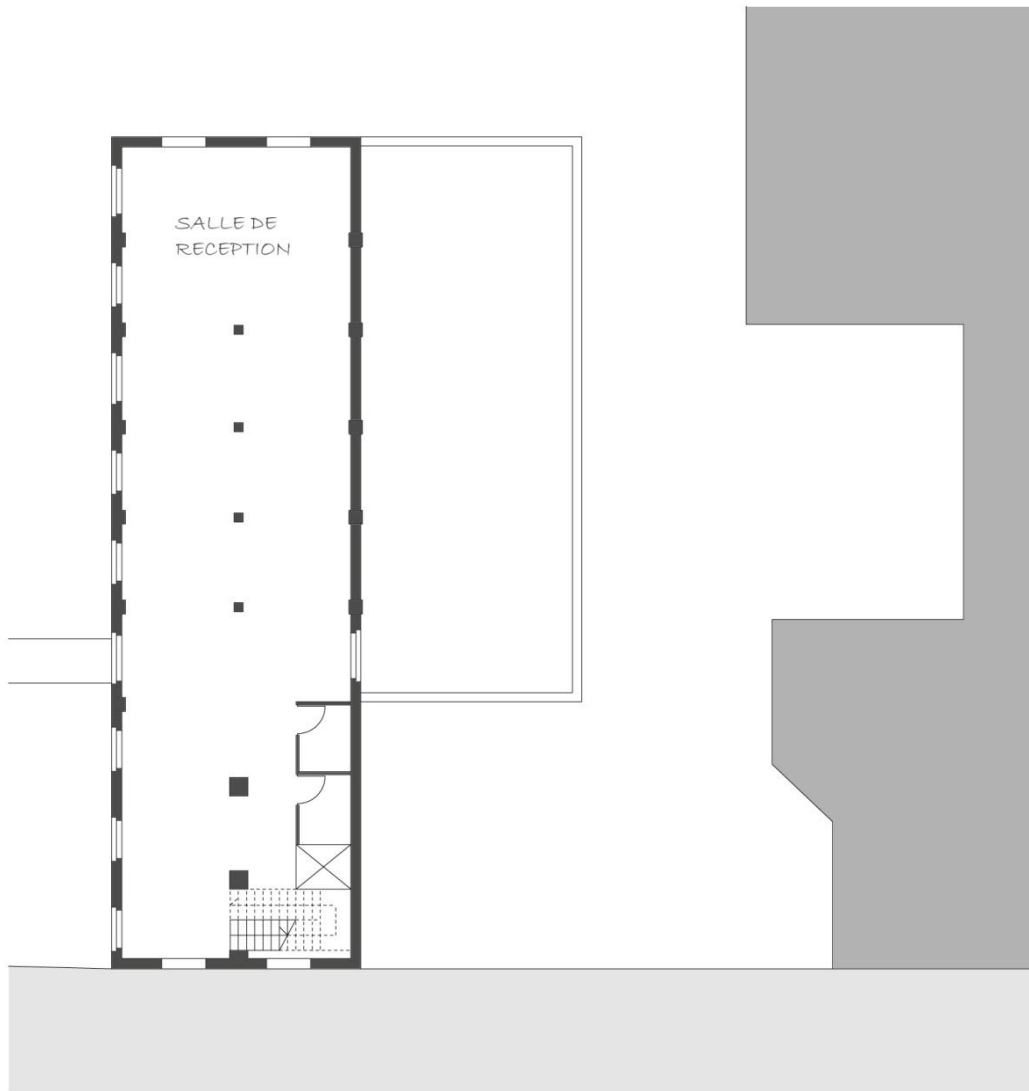


Aussi, le passé industriel de la ville ne serait plus laissé de côté mais au contraire valorisé.

Nous pourrions envisager la réutilisation des derniers étages en logements qui profiteraient non seulement des qualités architecturales du bâtiment mais aussi de cet environnement remarquable. Ce serait également un moyen de rentabiliser l'opération.

*Fig. 68\_ Proposition de projet 1. D.A.*





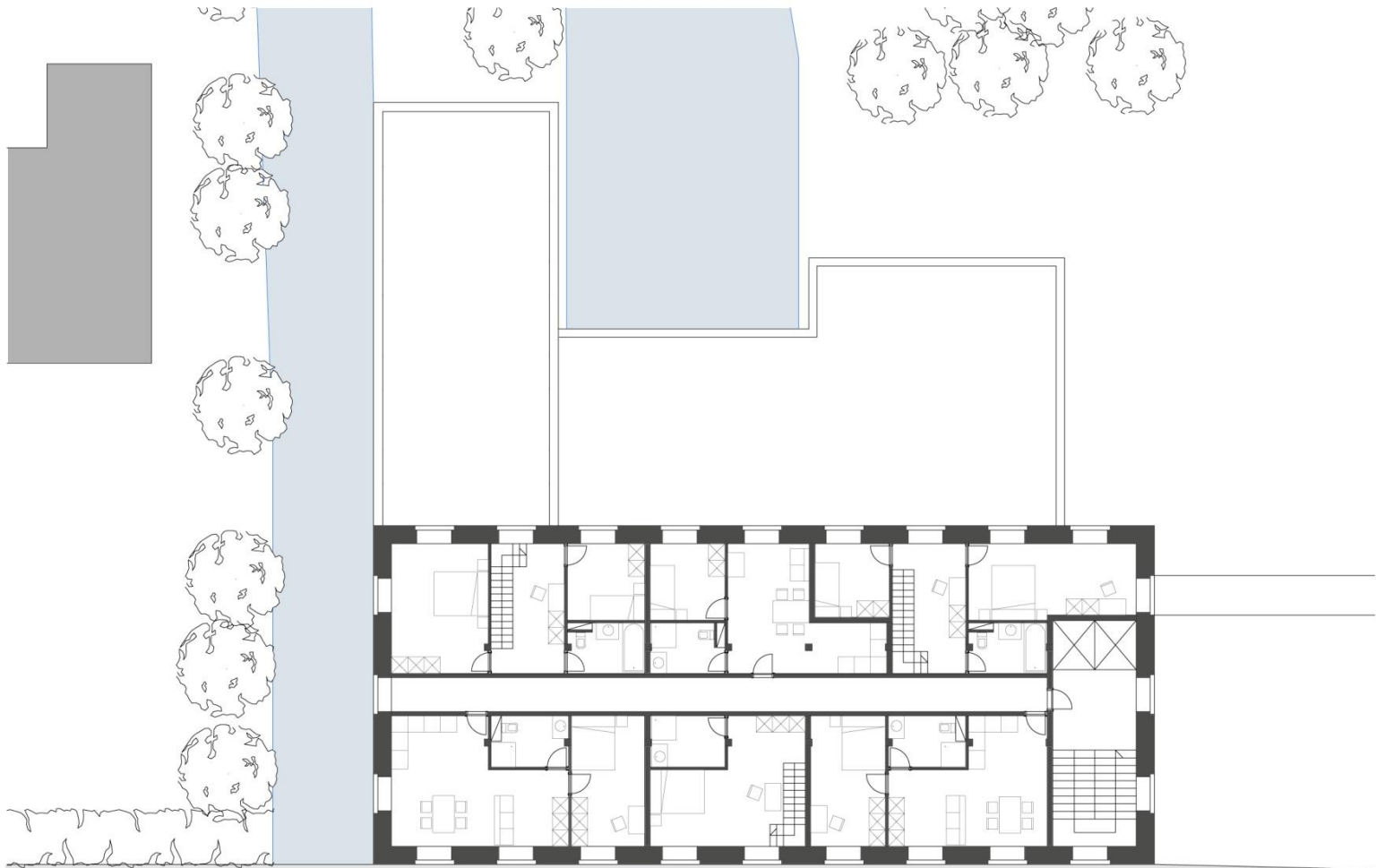
T2 : 35 m<sup>2</sup> x2  
42 m<sup>2</sup> x5  
54 m<sup>2</sup> x1

T3 : 50 m<sup>2</sup> x1  
72 m<sup>2</sup> x2

T4 : 79 m<sup>2</sup> x1

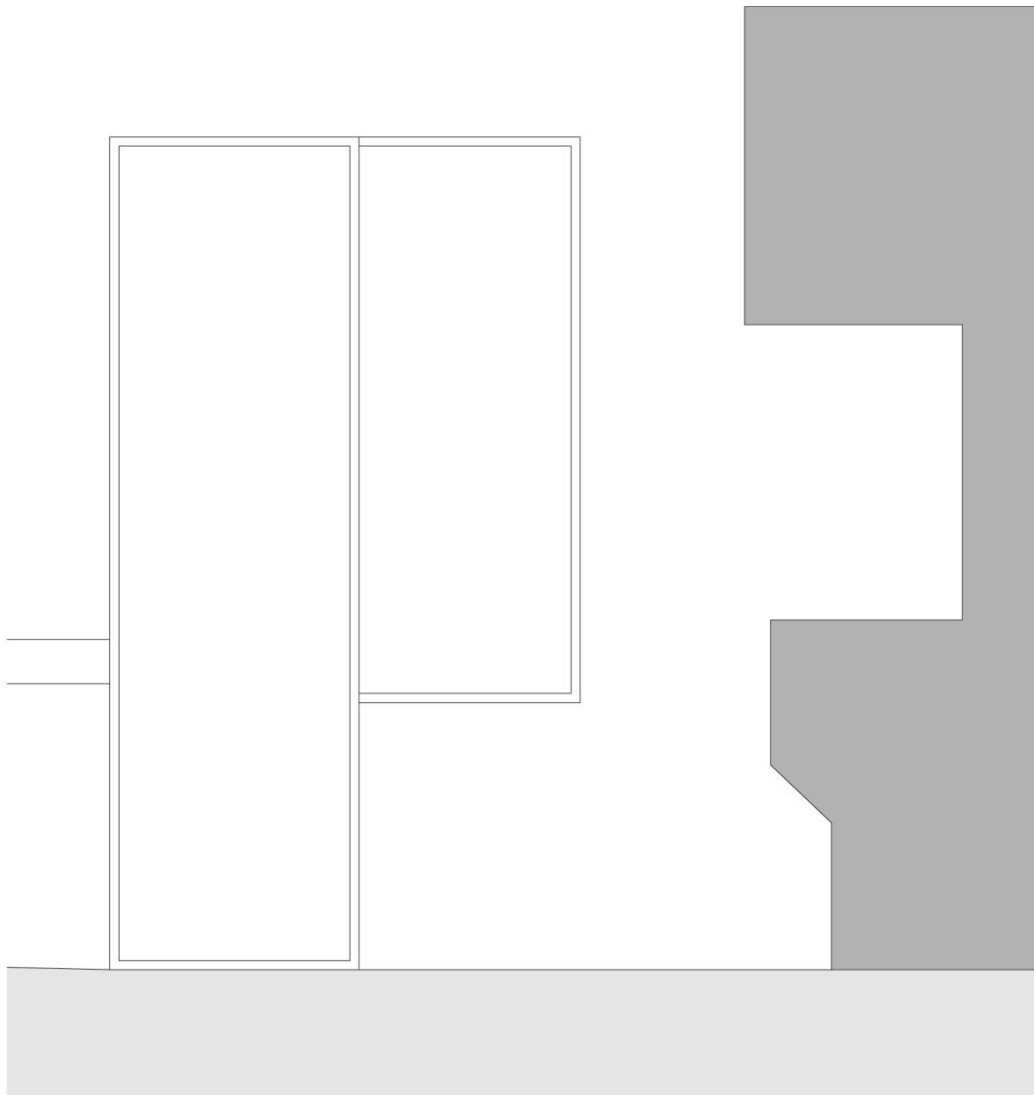
T5 : 95 m<sup>2</sup> x1

Fig. 69\_ Proposition de projet 1. D.A.



PLAN R+5 ech : 1/500

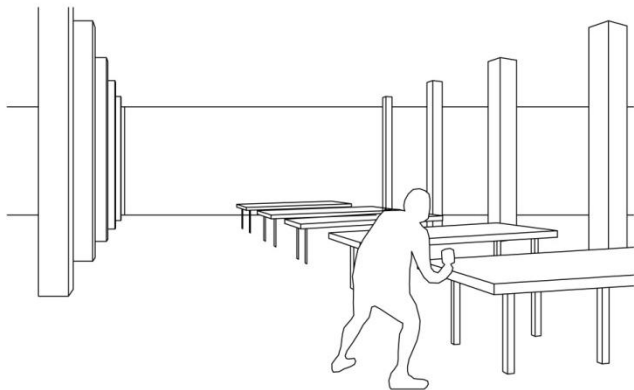




*Fig. 70\_ Proposition de projet 1. D.A.*



*Fig. 71\_ Aménagements au bord de la Lys. D.A.*

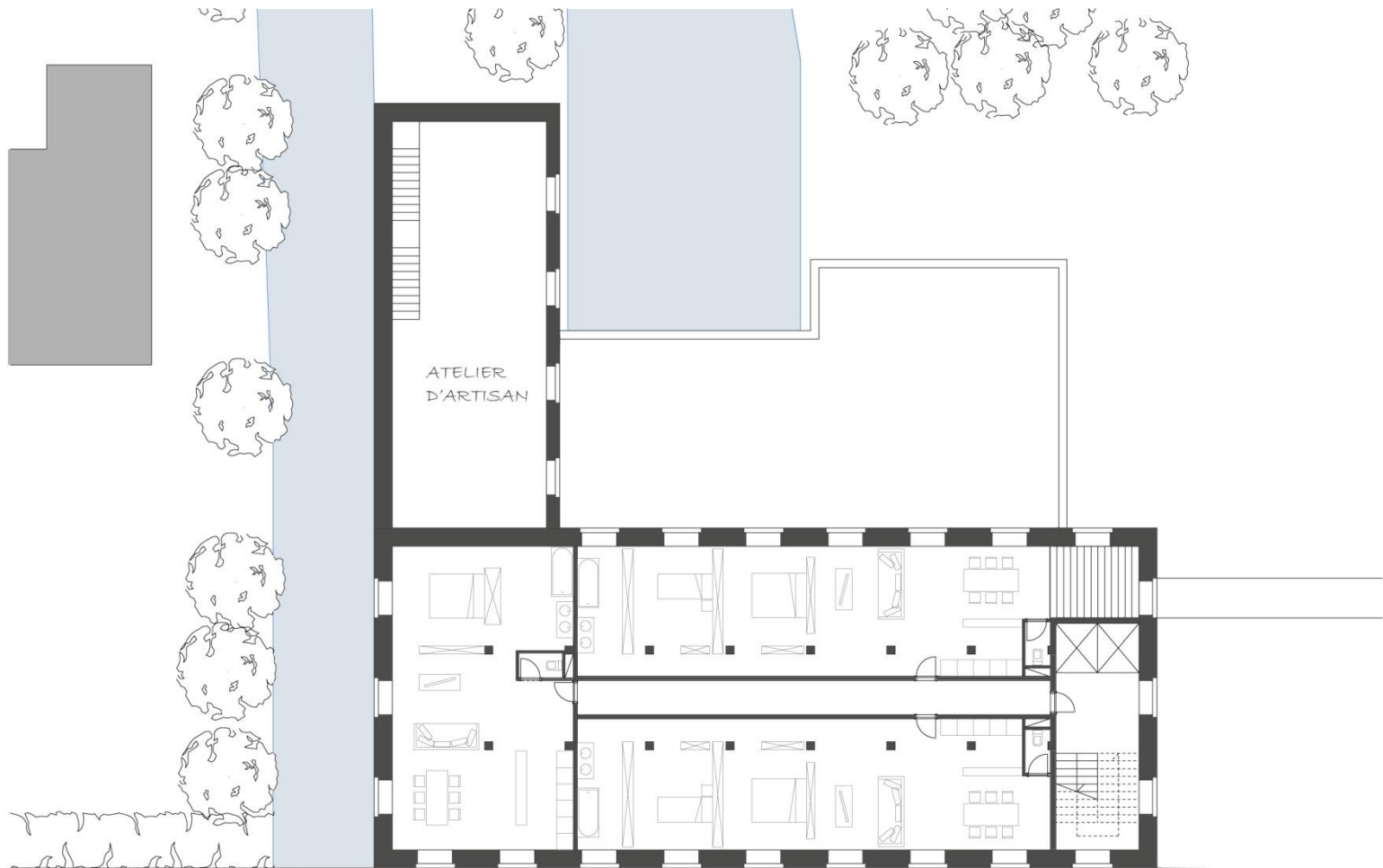


*Fig. 72\_ Perspective intérieure. D.A.*

Dans un second temps, nous pourrions profiter pleinement de l'environnement dans lequel se trouve le bâtiment pour proposer un usage sportif. Ainsi le bâtiment permettrait de développer la Lys en tant que cadre de vie mais aussi source de loisirs. Au rez-de-chaussée nous retrouverions de grands espaces de stockage de canoës et de VTT tandis que les deux premiers étages serviraient à pratiquer différents sports tels le ping-pong, la danse, le judo...

Le choix de conserver la structure du bâtiment telle quelle implique cependant l'impossibilité d'avoir de grands terrains de sport pour le tennis, le basket ou encore le badminton.

Enfin, nous pourrions proposer un aménagement extérieur en liaison avec le site agréable des berges du canal : la mise en place de pontons inviterait les personnes à se poser ou encore faciliterait l'accès à l'eau pour les canoës.

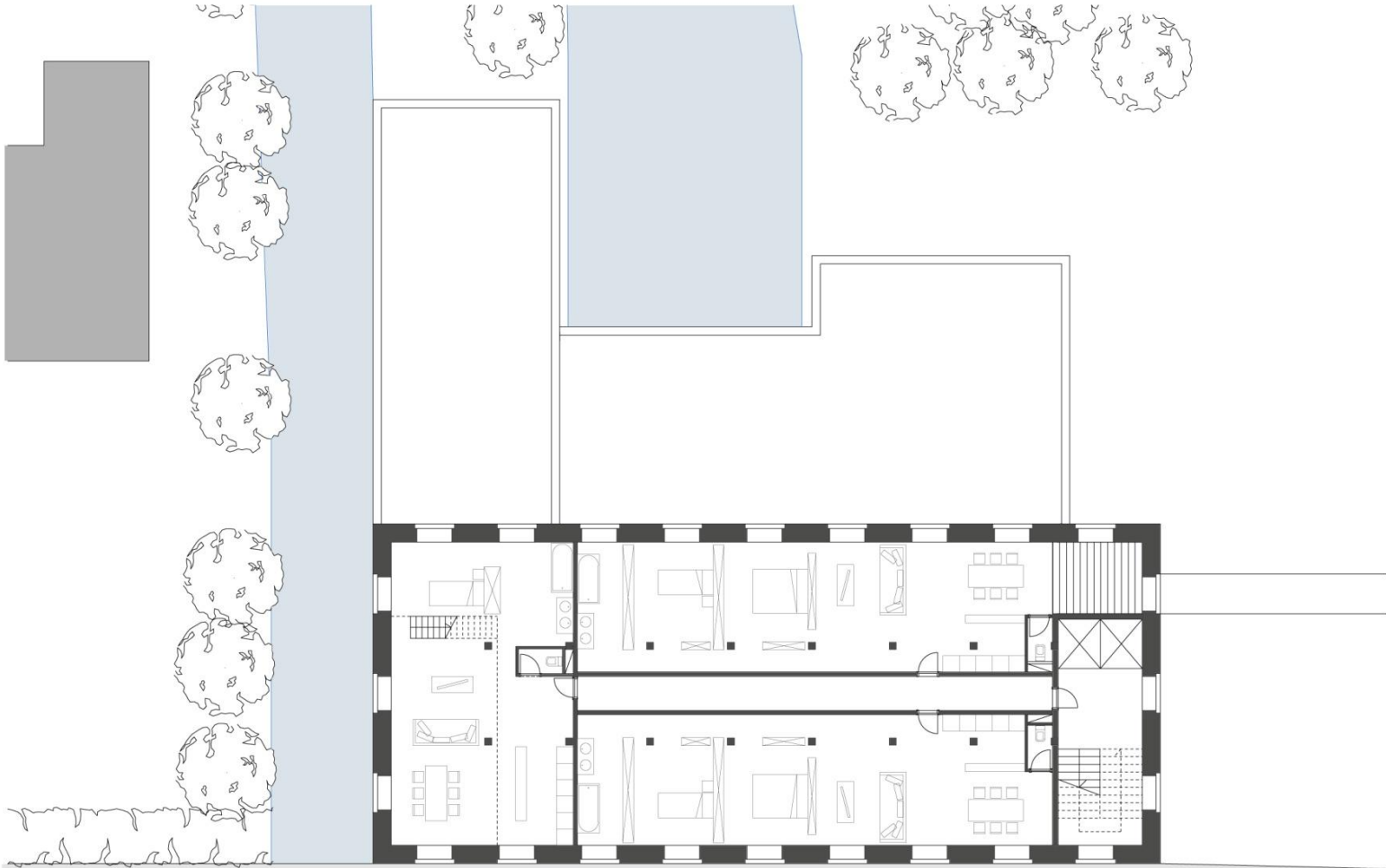


Dans les premières propositions de logements, selon les projets que j'avais réalisés (logements collectifs à Barcelone en Bac 3) et pour une question de rentabilisation (subdiviser un maximum l'espace pour un maximum de logements), les modèles sont étroits et conventionnels, fort cloisonnés où chaque pièce a son indépendance.

Cependant, je me suis rendue compte qu'en cloisonnant autant les espaces, le passé du bâtiment n'était pas respecté puisqu'il ne mettait pas en lumière l'héritage architectural offert et ne démontrait pas du même coup tout l'intérêt à le préserver. En prenant le parti du loft, où la structure et les installations initiales restent apparentes, où l'espace est déployé, où le logement devient modulable à volonté et au gré des occupants, cela permet de « célébrer la structure et les aménagements originaux des bâtiments »<sup>4</sup>.

Il ne s'agit pas uniquement de réhabiliter le lieu mais aussi de rendre hommage à une époque révolue, tout en se tournant résolument vers le futur.

<sup>4</sup> FIELD (Marcus), IRVING (Mark), *Lofts*, Seuil, Paris, 1999, p. 43

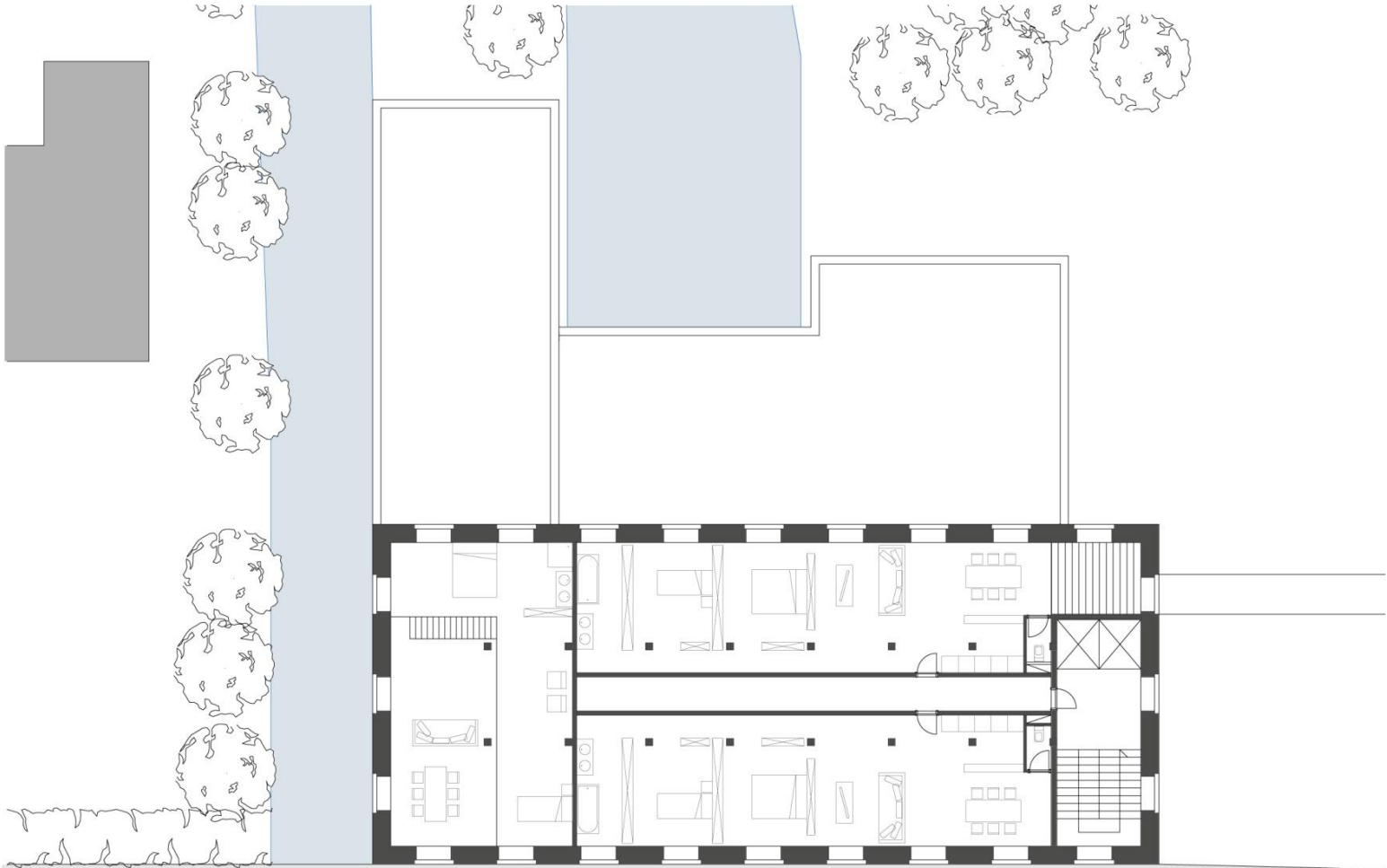


En dessinant les plans, je me suis donc attachée à préserver l'espace ouvert d'origine en évitant de le morceler en compartiments trop nombreux : les cuisines ne sont plus cachées derrière des cloisons, elles sont ouvertes sur les salles à manger ; les chambres à coucher sont nichées entre des meubles ou bien des cloisons de séparations qui ne montent pas jusqu'au plafond, donnant l'impression d'un espace continu ; et les salles de bain constituent les seuls espaces clos du logement.

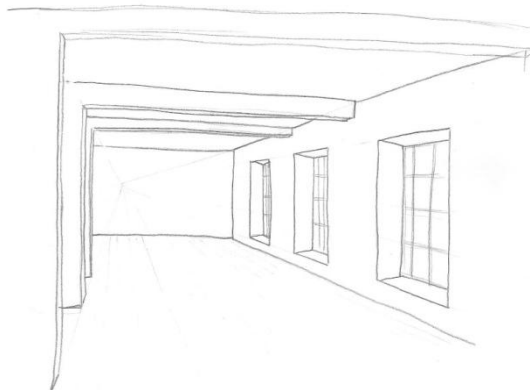
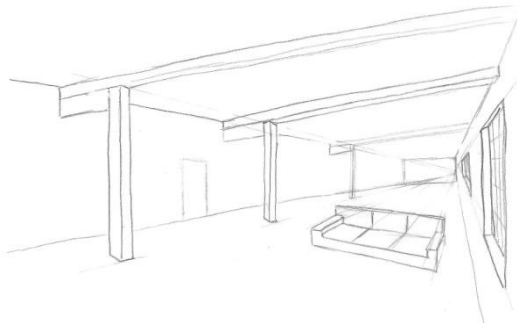
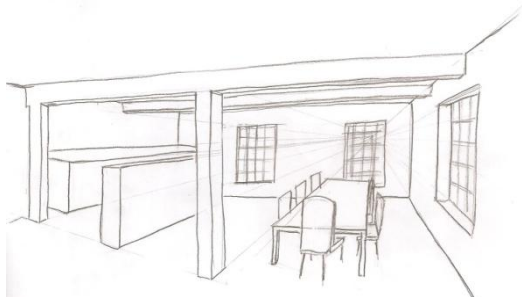
Lorsque les espaces font angle dans le bâtiment, ceux-ci prennent une valeur toute particulière quand une double rangée de fenêtre laisse pénétrer la lumière dans l'espace entier.

Dans les plans de propositions de lofts, on trouve également l'exemple d'un étage supérieur qui peut offrir une élégante perspective sur la pièce principale sans cloisonnement

Enfin, l'aménagement des lofts dans les niveaux supérieurs permet d'offrir de très beaux points de vue sur la ville.







*Fig. 75\_ Proposition de logements. D.A.*

*Fig. 76\_ Perspective intérieure salle-à-manger et cuisine. D.A.*

*Fig. 77\_ Perspective intérieure salon. D.A.*

*Fig. 78\_ Perspective de l'espace intérieur. D.A.*



*Fig. 79\_ Parcours autour de la minoterie*





## EN SYNTHÈSE...

Avec ce parcours le long de la Lys et les propositions de reconversion de la minoterie, j'espère avoir convaincu le lecteur et réussi à démontrer qu'il y a un réel intérêt à conserver un bâtiment industriel d'une telle qualité pour lui redonner une nouvelle vie. Un tel projet, en animant le paysage, dépasse l'échelle du bâtiment et ne peut que s'étendre à l'échelle de Merville voire, en suivant le cours de la Lys, à redéployer un territoire entier.

En conservant la structure et en mettant en valeur les qualités d'une ancienne minoterie, en la dévoilant grâce aux espaces et en proposant une nouvelle affectation d'ordre culturel, ainsi nous en réactivons la mémoire. Les nouvelles fonctions de l'édifice renforcent l'attractivité de la ville et offrent aux habitants et visiteurs des activités diversifiées, et comme moi, l'envie de longer la Lys. En recréant des liens avec le paysage naturel de la Lys, nous redonnons ou rendons au fleuve sa valeur naturelle et symbolique : un objectif majeur pour les nombreux acteurs de la région, car ils pourront à nouveau être fiers d'habiter ce paysage. Parce qu'il est réalisable, plus plaisant à habiter et probablement bien moins coûteux qu'une démarche de table rase insipide et ignorante du paysage, ce projet peut à son tour devenir exemplaire.

# CONCLUSION

## Un nouveau regard...

*Un nouveau regard sur les friches industrielles*, voici ce que pourraient être les mots clefs de ce mémoire. Une nouvelle lecture de la notion de friche envisagée au travers d'un regard neuf, le mien, et je l'espère de celui des personnes qui auront parcouru ces pages.

Je dois avouer qu'en premier lieu, avant de réfléchir à la thématique de ce mémoire, la notion de « friche industrielle » résonnait dans mon esprit comme une expression à connotation négative, me renvoyant une image désagréable. Il s'agissait pour moi de lieux sans intérêt, sans importance, ou même pire, de lieux témoins d'un passé difficile voire douloureux qu'il convenait de raser et de détruire au plus vite afin de redonner une apparence plus digne et plus sereine à l'environnement. J'étais totalement inconsciente des valeurs que pouvaient porter et apporter ces friches, mon regard était alors tronqué, dans le sens où je n'en connaissais ni la richesse, ni leur histoire, ni leur symbolique. Jamais je n'aurais pensé les associer aux notions de « patrimoine » et de « paysage ». Par « friche », j'entendais une zone industrielle poussiéreuse, déserte avec quantité de gravats, ou encore des bâtiments en ruine dont il ne reste que quelques murs, mais surtout des lieux indésirables car fortement pollués, inhabitables...

Au travers de ce travail, de mes recherches, de mes visites, j'ai appris à observer, imaginer, m'intéresser, comprendre...

*« Le seul fait de vouloir les conserver (les bâtiments laissés par l'époque industrielle, ndlr.) les esthétise et transforme les rangées d'entrepôts en paysage urbain, les grues et pylônes en obélisques, les voies ferrées en allées de promenade. Il leur donne un charme désuet et métamorphose des sujets d'étude en objets de désir. »*<sup>5</sup>

Cette citation traduit très bien la manière dont aujourd'hui je regarde les friches industrielles : ce ne sont plus des bâtiments sans valeur voués à être détruits, mais bien au contraire, des trésors du passé, porteurs de qualités constructives et spatiales, chargés de valeurs sociales et symboliques. Plein de potentiel, un bâtiment industriel comme la minoterie délaissée que je vous ai présentée, exprime, au-delà de la simple esthétique, « les possibilités d'un devenir » de tout un paysage – si nous, architectes, sommes capables de la relire dans ce paysage.

Paysage plat, aux fleuves lents que j'aime habiter, car je m'y sens chez moi. Mon rôle d'architecte n'est-il pas justement d'en prendre soin ?

<sup>5</sup> SAMUEL (Raphael), *Theatre of Memory*, Verso, 1996, p. 304



## Un mémoire – projet...

Ce mémoire ne pouvait être seulement un écrit théorique. Certes il était nécessaire d'entreprendre de nombreuses recherches afin de comprendre, découvrir, expliquer... Mais, de manière active, essayer, voire autrement, proposer, agir constituaient assurément les étapes essentielles afin de démontrer et prouver ma maîtrise d'architecture.

En ce sens ce document constitue un mémoire-projet : un réel travail de mémoire et de projet.

J'ai dans un premier temps observé et étudié un projet existant, celui de l'île de Nantes, dans un second temps, après avoir analysé la démarche accomplie dans cette ville, j'ai essayé de voir si l'expérience était transposable dans la région nord de la France, et j'ai tenté de faire ressortir les potentialités que peuvent détenir certaines friches de cette région en proposant un projet de réhabilitation d'une ancienne minoterie délaissée, ceci en l'exploitant sous différents aspects : logements, ateliers, expositions, salles de sport .

L'apprentissage acquis durant mes études ou encore au cours des différents stages fut indispensable à la réalisation de ce mémoire-projet : d'une part cela m'a guidé dans la façon d'appréhender les différentes échelles, à savoir sur le fait que l'étude ne s'est pas uniquement concentrée sur la friche mais sur l'ensemble de son territoire afin de mieux la connaître et la comprendre. D'autre part, cela m'a permis de proposer un projet, certes resté au stade de l'esquisse, mais qui néanmoins démontre les possibilités et avantages que peuvent révéler cette friche dans ce contexte.

Ma contribution plus personnelle réside probablement dans la vision globale que je propose. En inscrivant le travail de réhabilitation d'un bâtiment industriel délaissé dans le paysage qui est aussi le mien, il consiste à souligner les qualités existantes d'éléments bâtis et de les relier à celles du paysage.

### **En résumé ...**

Les friches industrielles : il n'est pas seulement question d'investir et d'y investir parce qu'elles sont présentes, mais parce qu'elles présentent un réel intérêt.

Par requalification et réhabilitation d'une friche, nous entendons remise en valeur des qualités artistiques et architecturales de l'édifice qui exprime la symbiose entre architecture et structure. Mais là encore il ne faut pas avoir une vision restrictive : le bâtiment ne doit pas être seul concerné, les interventions doivent permettre d'agir à l'échelle de la ville. Elles peuvent répondre à un besoin de la communauté (logements, activités, services...) qui nécessite de récupérer du foncier, autoriser le réaménagement d'un quartier et/ou renforcer l'attractivité d'une commune. Elles nous font prendre également conscience d'un territoire entier : à l'image du projet de l'île de Nantes qui agit en termes d'image vive sur l'ensemble de la métropole Nantes - Saint-Nazaire : elle regarde de nouveau la Loire.

Notre minoterie réhabilitée pourrait avoir une influence positive sur l'environnement, sur la rivière de la Lys qui traverse toute la région du Nord de la France. La minoterie n'est pas l'unique élément de l'époque

industrielle qui a bouleversé nos paysages, elle n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. En animant une part délaissée de la rive, la vie reprendra en suivant le cours du fleuve...

Enfin, la réutilisation de ce patrimoine industriel, qui ne se laisse pas simplement gommer hors du paysage ainsi que la façon globale de le considérer dans son paysage requalifie la manière d'habiter d'un point de vue social, culturel et historique. Ceci représenterait un nouveau souffle tant pour la population que pour la ville et la région.

Grâce à mon parcours, à mes cinq années d'études, aux stages « cœur de métier » réalisés sur le terrain et enfin grâce à ce mémoire projet, j'ai acquis une expérience unique qui me permet aujourd'hui, en tant qu'architecte, non seulement d'envisager des créations basées sur « le neuf » mais aussi de pouvoir entreprendre des projets de reconversion, de reconquête de bâtiments chargés d'histoire, consciente du soin que j'apporte au paysage que j'habite avec mes futurs clients.



**Je tiens à remercier,**

Joseph Drese, mon promoteur, pour ses idées, ses conseils avisés et pour m'avoir aidé à ouvrir la porte de l'imaginaire,

Vincent Bassez, pour ses judicieux conseils, grâce à lui j'ai acquis une méthodologie de travail spécifique,  
Romain Hoste, pour sa patience, pour m'avoir accompagné tout au long de mon parcours et me conforter dans mes choix.

Un grand merci également à,

Jean-Louis Dumortier pour m'avoir donné des premières pistes de réflexion,

Clément Terrier pour son aide et ses recommandations précieuses,

Dominique Mons pour m'avoir reçue et avoir enrichi mes recherches,

mes parents, pour leur soutien moral et pour m'avoir donné les moyens de réaliser ce projet.

# BIBLIOGRAPHIE

## PARTIE 1

### OUVRAGES

BARTHEL (Pierre-Arnaud), e.a., *Nantes*: Petite et grande fabrique urbaine, Saint-Etienne, éditions Parenthèses, mars 2009

DE GRAVELAINE (Frédérique), *À Nantes, la mutation d'une île*, dans Place publique, coll. Les Chroniques de l'île #1, La Mothe-Achard, Samoa, place publique, juin 2009.

DE GRAVELAINE (Frédérique), *La Loire au centre*, dans Place publique, coll. Les Chroniques de l'île #2, La Mothe-Achard, Samoa, place publique, janvier 2009.

DE GRAVELAINE (Frédérique), *Le temps du projet*, dans Place publique, coll. Les Chroniques de l'île #3, s.l., Samoa, place publique, mai 2010.

DE GRAVELAINE (Frédérique), *Continuer à inventer*, dans Place publique, coll. Les Chroniques de l'île #4, s.l., Samoa, place publique, décembre 2010.

LE CORNEC (Guillaume), *De fer, de machines et de rêves* : Histoire des Halles - Prairies-au-Duc // île de Nantes (1850-2010), s.l., éditions Samoa, 2010.

LELIEVRE (Françoise), *Une île en six tableau*, dans Place publique #4, Nantes / Saint-Nazaire - La revue urbaine – juillet / août 2007, La Mothe-Achard, éditions joca siria, s.d., pp. 16-23.

SAMOA, *île de Nantes, Un grand projet pour une métropole européenne* : Exposition du projet île de Nantes, s.l., éditions Samoa, 2007.

## REVUES

BOUGLE (Philippe), *L'histoire continue pour la maison du quai*, dans Nantes au quotidien, n° 189, Novembre 2008, p.13.

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, *Projet urbain*, n° 17, s.l., juillet 1999.

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, *Ville – Architecture*, n° 5, s.l., mai 1998.

PAQUELET (Carole), *Construire avec le passé* : Sur la Loire, l'Île de Nantes n'a pas toujours été seule..., dans Nantes Métropole, n°2 Mars/Avril 2006, s.l., Direction de la communication de Nantes Métropole, p.3.

PAQUELET (Carole), *Le nouveau destin des Nefs*, dans Nantes Métropole, n°10 Juillet/Août 2007, s.l., Direction de la communication de Nantes Métropole, p.17.

#### LIENS INTERNET

<http://www.nantes.fr/la-construction-navale-nantaise>

*Histoire de la construction navale nantaise*, article de la ville de Nantes (consulté le 05.05.12)

<http://www.maison-hommes-techniques.fr>

Site de l'association de la Maison des Hommes et des techniques, articles *L'histoire de l'île*, *Le site de la prairie-au-Duc*, *Les autres sites patrimoniaux voisins* (consulté le 06.05.12)

<http://www.cdmo.univ-nantes.fr>

LALLEMENT (Charlotte), *Nantes et sa navale*, étude extraite de la revue juridique électronique Neptunus, vol. 7, 2001 (consulté le 18.08.12)



<http://www.iledenantes.com/fr/articles/88-espace-presse.html>

Ile de Nantes, *Inauguration des Fonderies*, dans Dossier de Presse, juin 2009 (consulté le 28.08.12)

<http://www.iledenantes.com>

Site des partenaires du projet île de Nantes, SAMOA et Hangar 32, date de mise à jour le 08/01/2013 (consulté le 27.10.12)

<http://www.ekopolis.fr/sites/default/files/docs-joints/EKP-FOR-2010-Henry-presentation.pdf>

Document d'étude sur l'île de Nantes : *transformer dans la durée : le lieu, support et ressource du projet*, Patrick Henry, novembre 2010 (consulté le 24.11.12)

[http://www.auran.org/download/SCOT\\_03-04.pdf](http://www.auran.org/download/SCOT_03-04.pdf)

Document d'étude sur la métropole Nantes- Saint-Nazaire : *les équilibres et dynamiques du territoire*, syndicat mixte du SCOT de la Métropole Nantes – Saint-Nazaire, 2004 (consulté le 17.12.12)

<http://www.nantes.fr/webdav/site/nantesfr/shared/fileadmin/telechargements/Patrimoine/DecouvDeco/Pedagogique/BelemDossEnseigCollLyc.pdf>

Direction du Patrimoine et de l'Archéologie, *Le retour du Belem à Nantes*: Nouveaux paysages urbains, le site des chantiers (2012), dossier enseignant (collèges, lycées) (consulté le 18.12.12)

## **PARTIE 2**

### OUVRAGES

ARAB (Nadia), e.a., *Projets et stratégies urbaines*: Regards comparatifs, Saint-Etienne, éditions Parenthèses, 2009.

ASCENSIO CERVER (Francisco), *Lofts*: Espaces de vie, espaces de travail, s.l., éditions E/P/A, mars 2000

FIELD (Marcus), IRVING (Mark), *Lofts*, éditions du Seuil, Paris, 1999.

SLESIN (Suzanne), CLIFF (Stafford), ROZENSZTROCH (Daniel), *lofts : un nouvel art de vivre*, s.l., éditions Flammarion, 1988.

### REVUE

DE GAUDEMAR (Jean-Paul), *Friches industrielles 20 000 hectares de paysages*, dans Metropolis, n° 76/77, Paris, COEPT, 1986, pp. 14-16.

### ETUDE

PROY (Martine), *Projet de réutilisation d'une minoterie*, mission d'étude pour la mise en valeur du patrimoine industriel du Nord – Pas-de-Calais, octobre 1891

### LIENS INTERNET

<http://www.beez.be/moulins/description.htm>

Description et histoire des Moulins de Beez, Pierre Bollen, date de mise à jour le 04/24/2012 (consulté le 17.11.12)

<http://www.caue-nord.com>

Site du C.A.U.E du Nord (consulté le 21.12.12)

[http://www.documentation.eaufrance.fr/entrepotsOAI/AEAP/26/132834/132834\\_doc.pdf](http://www.documentation.eaufrance.fr/entrepotsOAI/AEAP/26/132834/132834_doc.pdf)

Document d'étude : *quels enjeux pour la Lys ?*, étudiants à l'Institut Supérieur d'Agriculture de Lille (consulté le 02.01.13)

[http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plaine\\_de\\_la\\_lys-.pdf](http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plaine_de_la_lys-.pdf)

Atlas des paysages de la région Nord - Pas-de-Calais : *paysages de la plaine de la Lys*, Direction régionale de l'environnement Nord – Pas-de-Calais, juin 2008 (consulté le 19.01.13)

## ICONOGRAPHIE

Toutes les illustrations mentionnées d'un :

P.A. signifie : photographie de l'auteur

D.A. signifie : dessin de l'auteur

C.A. signifie : composition de l'auteur

Toutes les cartes sont dessinées sur base de carte IGN, de photos aériennes, de plans cadastraux.

Les clichés de la partie 1 ont été pris à Nantes entre septembre 2011 et janvier 2012.

Les clichés de la partie 2 ont été pris dans la région de la Plaine de la Lys entre juin 2012 et janvier 2013.

Les clichés non mentionnés d'un « P.A. » sont extraits de livres ou de sites internet.

A savoir, les plans qui figurent en première de couverture sont à la même échelle (1/25000).