

RENNES ET SES RIVIÈRES





Photo Thierry Lafontaine

Un fleuve sous le bitume La Vilaine domestiquée

RÉSUMÉ > *Jusqu'à la fin du 17^e siècle, Rennes fut à la merci d'une Vilaine capricieuse dont plusieurs bras la traversaient et la séparaient entre ville haute noble et bourgeoise et ville basse industrielle et populaire, baignée d'eaux croupies et envahie de pourriture et de pestilences. Vingt ans de travaux menés à partir de 1841 y mirent fin. La Vilaine fut domestiquée, plusieurs de ses bras comblés puis la ville basse assainie. Cela ne suffit pas, au début du 20^e siècle, on la recouvrit avant de transformer la dalle en parking dans les années 60. Un choix que l'urbanisme contemporain remet fortement en cause.*



TEXTE > **FRANÇOIS-XAVIER MERRIEN**

La ville de Rennes est assise au confluent de deux rivières, l'Ille et la Vilaine. On peut supposer que cette situation a favorisé l'installation humaine. Pourtant comme le remarque l'historien André Meynier, « cet emplacement ne représente pas que des avantages »¹.

Jusqu'à la fin du 17^e siècle, la ville est en permanence à la merci des eaux. Le bassin de la Vilaine est presque entièrement constitué de terrains de nature argileuse et les eaux tendent à se répandre dans la plaine. Dans la traversée de la ville, la rivière se divise en plusieurs bras : un bras principal coupe la ville d'est en ouest, d'autres s'écoulent plus au sud, tandis que deux ruisseaux, le ruisseau de Jocolé et le ruisseau de Brécé traversent la partie sud avant de se raccorder à la Vilaine au centre. Un autre ruisseau, le Molvaux, traverse une autre partie de la ville basse située plus à l'ouest. Une partie de celle-ci (correspondant à peu près à l'actuelle place de Bretagne) forme une véritable île.

Le rapport à l'eau sert à définir les fonctions urbaines.

Originaire de Châteaulin (Finistère), FRANÇOIS-XAVIER MERRIEN est professeur à la faculté des sciences sociales et politiques de l'université de Lausanne après avoir enseigné à Rennes 1, Paris 1 et Paris 8. Il est l'auteur de «La Bataille des eaux» (Pur, 1994).



1. In *Histoire de Rennes*, Jean Meyer (dir.), Privat, 1972, p 15.



À la fin du 17^e siècle cet ordre naturel n'est plus au goût des modernes

Au sud, la ville basse qui s'enfonce dans le sol depuis la fin du 11^e siècle, lieu privilégié de la production artisanale, ville de l'humidité et de la putréfaction qui sont les moteurs de son développement², mais aussi lieu de résidence des pauvres et des artisans. La teinturerie, la draperie, l'artisanat du cuir, la boucherie, toutes les industries qui fournissent à la ville l'essentiel de ses ressources sont installées dans la ville basse en parfaite symbiose avec l'humidité et l'eau.

Au nord, la ville haute, épargnée des inondations, ville des fonctions dominantes, ville religieuse, ville administrative mais aussi ville commerciale, ville des élites aussi et de leur clientèle.

L'ambition déçue des Lumières

Mais, à la fin du 17^e siècle, cet ordre naturel n'est plus au goût des modernes. À trois siècles d'admiration de la nature toujours féconde et renouvelée succèdent deux siècles d'inquiétudes, de mises en garde, de distanciation vis-à-vis du miasme, de la pourriture et des eaux stagnantes. L'économie politique naissante est gagnée aux vertus du commerce et les ingénieurs sont devenus les fers de lance de l'esprit moderne.

Le gigantesque incendie de 1720³ offre l'opportunité de reprendre la fondation de la ville sur des principes entièrement nouveaux. Les grandes rénovations urbaines sont tout à fait exceptionnelles en raison du coût élevé des expropriations. Les incendies font partie de ces cas exceptionnels.

Le plan Robelin⁴ de refonte de l'urbanisme de la ville de Rennes (1722) est extrêmement ambitieux. Il prévoit non seulement la reconstruction prestigieuse de la ville haute, mais également la rénovation de la ville basse, une rectification du tracé de la Vilaine dans la traversée de la ville, l'assèchement des canaux qui sillonnent la ville basse et le comblement des fossés qui entourent encore la ville.

Un coût trop élevé pour les finances locales

Toutefois, il apparaît très vite que le coût de la canalisation de la Vilaine et de la rénovation de la ville basse est trop élevé pour les finances locales⁵. L'occasion de la reconstruction pour conduire à bien une opération nécessaire a été manquée.

À la fin du 18^e siècle, Rennes présente un paysage guère différent du passé. « La Vilaine, n'étant pas assujettie par des bords suffisamment élevés, se répand, lors des moindres crues, bien au-delà des bornes de son lit et inonde les rues et passages publics, le rez-de-chaussée et les caves des maisons de la basse ville. L'été, les eaux de cette rivière, divisées en plusieurs canaux, couvrent à peine un tiers de la superficie du lit ordinaire et de l'étendue des fossés, elles y croupissent avec les immondices dont elles sont chargées. Ce limon liquide produit des vapeurs et des exhalaisons putrides qui infectent l'air qu'on respire dans la ville et aux environs et causent de dangereuses et fréquentes maladies. Pendant cette saison et souvent dès la fin du printemps, il n'est plus possible d'introduire les bateaux chargés de différentes provisions dans l'intérieur de la ville; on est dans la nécessité de les décharger au dehors » (15 août 1769).

De la prise de conscience à l'action

Au cours du 19^e siècle, les inconvénients résultant de cette incurie des autorités municipales sont maintes fois soulignés. Aux soucis d'esthétique, de communication et de sécurité face aux inondations s'ajoutent désormais des préoccupations hygiénistes⁶, et économiques. Les hygiénistes sont sans doute les premiers à se lancer dans la bataille; ils sont très vite rejoints par les ingénieurs⁷.

Le journal *l'Auxiliaire Breton* (16 avril 1840) se fait à de nombreuses reprises l'avocat des transformations à entreprendre, se fondant sur une analyse lucide de la si-

Le plan Robelin de 1722 est extrêmement ambitieux mais les finances locales sont pauvres

2. André Guillerme, *Les temps de l'eau*, Champ Vallon, 1983, p. 179.

3. Le 23 décembre 1720 éclate à Rennes un gigantesque incendie qui va durer sept jours. Neuf cent quarante cinq immeubles sont détruits, 8 000 personnes sont chassées de leur foyer.

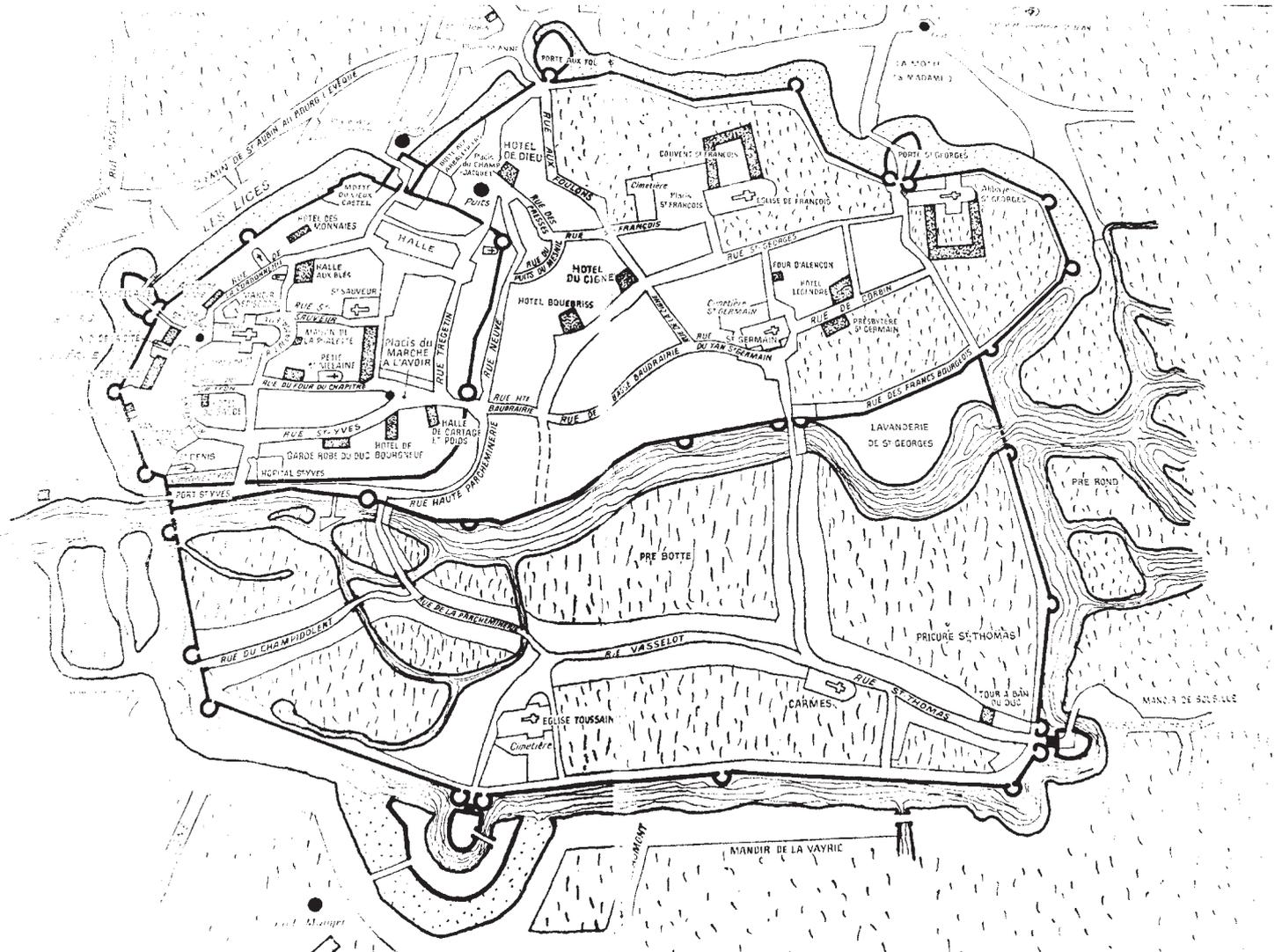
4. Repris par Gabriel en 1725 (cf. : Claude Nières : *La reconstruction d'une ville au 18^e siècle. Rennes 1720-1760*. Paris : C. Klincksieck, 1972).

5. En raison notamment du coût des expropriations des propriétés privées. En 1801, la lettre du préfet adressée aux administrateurs municipaux traduit clairement cette préoccupation: "Vous ne pouvez pas détériorer leur propriété, sans les indemniser, et je dois vous prévenir dès à présent que je ne me prêterai jamais à ce que pour des objets d'embellissement ou même de commodité, on s'empare de la propriété des citoyens, sans qu'ils en soient pleinement dédommagés, et en cela, je me conformerai à la loi." (6 messidor an VIII, A. C. Rennes ; 1-0 330).

6. Le docteur Toulmouche est la grande figure de l'hygiénisme militant de Rennes au 19^e siècle. Son étude "*Recherches statistiques sur l'hygiène et la mortalité de la ville de Rennes*" (1849) est tout à fait remarquable et très représentative de la pensée hygiéniste du 19^e siècle. Sur Toulmouche, cf. F.-X. Merrien, *La Bataille des eaux. L'hygiène à Rennes au 19^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, 1994, p. 63-77.

7. Soulignons le rôle essentiel des ingénieurs des Ponts et chaussées Robinaud, Guichard, Coiquaud, Le Pord et plus tard Lesguiller dans les grands travaux rennais.

Un plan d'avant 1720 reproduit dans *L'Histoire de Rennes* (Jean Meyer, dir.) Privat 1972.





Sous la pression du préfet, la ville fait appel à l'ingénieur Coiquaud

tuation rennais : « Faute de quai ou de chemin de halage, les mariniers sont obligés de faire passer les bateaux en les poussant à la perche dans les circonstances assez rares où la rivière leur présente un tirant d'eau suffisant. Il n'y a ni cales de déchargement, ni port qui mérite ce nom. Le cours de la Vilaine, s'il était amélioré de manière à former un port, pourrait amener le commerce dans l'intérieur et presque au centre de la ville. Cette amélioration induirait encore un autre avantage : la rivière, maintenant resserrée au point d'inonder tous les ans les rues et les maisons voisines aux époques des crues, jouirait d'un débouché suffisant et ne franchirait pas les limites dans lesquelles elle serait contenue ; on ne verrait plus surtout les eaux manquant de profondeur, se corrompre, laisser à découvert les vases et les immondices accumulés, et former au milieu d'un quartier populeux, un foyer d'émanations insalubres ».

Grands travaux

Face à des édiles municipaux velléitaires, le préfet fait pression pour entreprendre la canalisation de la Vilaine. Dans l'urgence⁸, la ville décide de confier l'exécution des travaux à l'ingénieur Coiquaud⁹, et lui demande de faire des propositions. En 1837, le conseil municipal adresse une demande au ministre du Commerce et des Travaux publics pour la construction de cales et de quais nécessaires aux besoins du commerce. Il offre de participer au financement des travaux. En février 1838, Coiquaud présente un plan d'alignement : il faut tirer une tangente aux deux courbes de la rivière et édifier un canal bordé de hauts murs pour contraindre la rivière à suivre un nouveau cours. Le canal, encaissé entre deux quais de 10 m, aura une largeur de 25 m.

Le projet implique la destruction de tous les immeubles privés et publics non situés à l'alignement du nouveau plan. Il s'agit en particulier d'abattre une partie des écuries de la caserne Saint-Georges, la vieille halle aux poissons, l'hôpital Saint-Yves, mais aussi de raser toutes les habitations de la rue d'Orléans s'avancant vers le Pont Neuf (dont l'Hôtel de la Corne de Cerf) ainsi que tous les immeubles entourant la tour d'Apigné.

Dernières réticences

Le projet passe aussi par la réduction du nombre de ponts sur la Vilaine. Les huit ponts et passerelles exis-

tants sont réduits à quatre : pont de Chaulnes, pont de Nemours, pont de Berlin et pont Saint-Georges. Trois cales sont prévues, au centre et à chaque extrémité du bief, associées à quatre escaliers, de manière à augmenter les pôles de déchargement¹⁰. Le projet Coiquaud est assez grandiose tant du point de vue de l'utilité que du point de vue de l'embellissement. Son grand inconvénient est son coût et l'opposition des intérêts qu'il suscite, car il impose de nombreuses expropriations.

Or, l'endettement de la ville est alors tout à fait considérable. Le ministre de l'Intérieur exprime d'ailleurs des réticences : « Il est à regretter que la ville se livre à la fois à des entreprises aussi importantes, lorsqu'elle est grevée d'une dette considérable. En attendant l'approbation des projets de l'édifice universitaire, l'administration locale devrait préciser les termes et les moyens de remboursement d'un emprunt réduit à 800 000 F, si cette somme est reconnue indispensable » (13 novembre 1840). Mais l'opinion publique éclairée s'émeut de la persistance de la situation dont les inconvénients sont nettement perceptibles. La décision est arrêtée, les crédits sont obtenus.

La canalisation de la Vilaine

Le 22 juillet 1840, le projet d'exécution est déclaré d'utilité publique. Le 2 décembre est voté un ordre d'expropriation. Le 26 mai 1841, la ville reçoit l'autorisation d'emprunter. Les travaux débutent en 1841, ils s'achèvent en 1861.

Le vieux pont Saint-Georges est abattu en 1842 tandis qu'on en édifie un nouveau. La passerelle Saint-Germain est détruite. En 1843, les quais sont construits entre le pont de Nemours et le pont de Berlin¹¹ (quai Lamartine et cale du Pré-Botté). Les maisons de la rue d'Orléans et les halles sont abattues. Durant l'année 1844, on nivelle la rive gauche. En 1845, le Pont Neuf est abattu ; il en va de même du pont de l'Isle, de la Tour d'Apigné, du moulin de la Poissonnerie. Les trois nouveaux ponts sont édifiés.

En 1846, les quais sont prolongés à l'ouest jusqu'au

8. Cette partie est fondée sur l'analyse historique des Archives départementales et municipales de Rennes ; on trouvera les références historiques précises in F.-X. Merrien, *La Bataille des eaux*. Presses universitaires de Rennes, 1994.

9. Ingénieur ordinaire du canal de Rennes à Redon

10. La municipalité va faire pression, sans succès, pour obtenir la construction d'une cale à chaque pont.

11. La Vilaine a été détournée de son cours.

Les travaux débutent en 1841. Ils dureront vingt ans

pont de Chaulnes (quai Lamennais) et à l'est jusqu'au pont Saint-Georges (quais Châteaubriand et quai Émile-Zola). Fin 1846, si la rivière coule dans son nouveau lit, les travaux ne sont pas pour autant achevés. La ville ne veut pas détruire l'hôpital Saint-Yves avant de disposer d'un nouvel hôpital. Il faut attendre 1858 pour que la municipalité, disposant enfin d'un nouvel hôpital édifié sur les terrains de la Cochardière, puisse enfin achever la canalisation. Après la destruction de l'ancien hôpital Saint-Yves (quai Duguay-Trouin), l'essentiel des travaux s'achève en 1861. La construction du quai de Richemont est votée en 1861, mais il faudra de nombreuses années pour qu'elle soit achevée. À l'issue de ces travaux, la Vilaine se trouve profondément encaissée dans un canal qui coule à ciel ouvert au centre de Rennes.

La rénovation de la ville basse

Sans attendre la fin des travaux, la municipalité s'est engagée dans la seconde tâche (1843) : rénover la ville basse et la mettre définitivement à l'abri des eaux. Contre toute attente, la canalisation n'a contribué qu'à aggraver la situation de la ville basse. Certes, le quartier n'a plus à craindre les inondations, mais un nouvel inconvénient majeur apparaît : les ruisseaux de Brécé et de Joculé se trouvent coupés de la Vilaine. Leurs eaux stagnantes continuent de recevoir débris et immondices. Les rues de la basse ville (rue du Champ Dolent, rue de la Parcheminerie) se trouvent désormais à deux mètres au-dessous du niveau du quai sud. Le conseil municipal du 10 juillet 1846 souligne que « l'exécution des travaux de canalisation loin d'améliorer sa condition, l'a au contraire rendue pire par la suppression des moyens d'écoulement des ruisseaux infects qui traversent son territoire, et par la surélévation du niveau des quais qui a enterré à une grande profondeur les quartiers qui y sont contigus ». Dès lors, la ville décide d'entreprendre la construction de deux rues perpendiculaires et de deux rues parallèles aux quais.

La première rue perpendiculaire aux quais, la rue de Nemours, destinée à devenir « route royale de Bordeaux à Saint-Malo », est ouverte en 1847. Ces travaux stimulent la construction d'immeubles de rapport : « Les propriétaires firent surgir de ces cloaques, des constructions importantes qui ornèrent de suite ces voies nouvelles. Elles étaient colossales pour les moyens pécuniaires de

quelques-uns d'entre eux, qui y employèrent non seulement les ressources de leur famille, mais encore celle du crédit que leur accorda la confiance publique»¹² mais la rénovation de la ville basse marque le pas dans les années suivantes.

En septembre 1849, le Conseil municipal annonce le comblement des ruisseaux de Brécé et de Joculé « après avoir ordonné la suppression des lieux d'aisance, des tanneries, amidonneries, porcheries et autres établissements insalubres qui y versent leurs immondices ». C'est faire abstraction de l'opiniâtre résistance des propriétaires¹³.

Les conditions de vie se dégradent chaque jour un peu plus. Les habitants adressent de nombreuses pétitions à la mairie : « Les propriétaires et habitants riverains de ci-devant ruisseau de Brécé qui ne contient que de la vase et immondices à la hauteur d'un mètre, ainsi que des animaux crevés, lequel répand dans tous les quartiers voisins, une odeur infecte et insalubre qui compromet leur santé, et même depuis longtemps, il existe un grand nombre de malades, par suite des miasmes contagieux qui s'élèvent du fond de ce ruisseau¹⁴ ». Le quartier du Champ-Dolent se retrouve « à deux mètres en-dessous du niveau de la ville exhaussée », enserré entre le quai de Nemours et la rue de Nemours. La rue de la Parcheminerie est « transformée en deux impasses, réduite à deux culs-de-sac ». Il faut attendre 1862 pour que soient pris les décrets d'utilité publique autorisant l'ouverture de nouvelles rues au sud. Mais la procédure d'expropriation dure plus de trente ans.

Entre temps la municipalité a dû s'occuper du Canal des Murs, devenu une source de pollution majeure depuis la construction des quais.

Le comblement des fossés

Dès 1852, l'administration municipale a pris la décision de faire assainir le bras des Murs, mais les travaux de comblement prennent du retard. Deux années plus tard, le préfet rappelle au maire la nécessité d'entreprendre ces travaux sans tarder : « J'attire votre attention sur le bras de la Vilaine, dit Canal des Murs. Il y a là aussi grand danger pour la salubrité publique, et il serait bien à désirer que le conseil municipal prît de suite les mesures néces-

12. Pétition des habitants pour l'achèvement des travaux, 1853.

13. Protestation d'un propriétaire d'une amidonnerie, 20 juin 1853.

14. Pétition des habitants auprès de la municipalité, 1853.

À l'issue des travaux, la Vilaine est profondément encaissée

Mais la canalisation n'a contribué qu'à aggraver la situation de la ville basse

La ville prévoit des travaux mais les propriétaires résistent





En 1860, le fossé est enfin comblé, là où passe aujourd'hui le boulevard de la Liberté

saires pour faire cesser un état de chose qui, dans le cas d'épidémie, aurait une influence des plus fâcheuses » (2 septembre 1854).

En 1860, le fossé sud est enfin comblé. Sur son emplacement est construit le grand boulevard de l'Empereur et de l'Impératrice (actuel boulevard de la Liberté). Le comblement du bras des Murs a le mérite de désenclaver le sud de la ville; mais la lenteur de l'opération en a compromis le développement. Certes, le drainage des eaux de surface a été opéré pour l'essentiel, rendant le quartier moins insalubre et les nouvelles rues parallèles au quai sont réalisées, bordées de quelques immeubles bourgeois, mais les anciennes rues de la basse ville avec leur population d'ouvriers et d'artisans, leur juxtaposition à de petites entreprises, d'entrepôts, des échoppes d'artisans perpétuent le mode de vie traditionnel.

En 1897, A. Leclerc peut encore écrire dans sa thèse de médecine : « De larges voies avaient assaini les quartiers, autrefois si malsains, du Champ-Dolent et de la Parcheminerie, alors désignés sous le nom générique et significatif de la basse ville ; mais, les rues enserraient des groupes de maisons irrégulièrement construites, bâties sans aucun souci de l'hygiène. Au fond des cours mal pavées, d'une propreté douteuse, se trouvait le puits où s'alimentaient les habitants de ces petites cités ouvrières. Très peu de maisons possédaient des fosses d'aisance, et, le plus souvent, les matières s'écoulaient plus ou moins directement dans les égouts ».

La « couverture » de la Vilaine

L'histoire des cours d'eau à Rennes ne s'achève pas ainsi. Avec l'arrivée des chemins de fer, le rôle économique de la Vilaine comme moyen de transport des marchandises apparaît très surestimé. La possibilité d'exploiter la technique du béton armé permet sa couverture (1911 et 1913)¹⁵, entre le pont de Berlin et le pont de Nemours, et la création de la nouvelle place de la République qui fait face au Palais du Commerce. À l'endroit où se tenait autrefois (jusqu'en 1839) le marché du Pré-Botté puis la cale du Pré-Botté (après les travaux de 1840-1843), lieux d'activité économique intense, on trouve désormais un jardin public de grande importance qui masque totalement la rivière enterrée. Des années plus tard, la Vilaine est recouverte en aval du pont de Nemours. La rivière a presque disparu du centre.

À la fin des années 60, le triomphe de l'automobile et la fréquentation croissante du centre conduisent l'autorité municipale à prolonger la couverture de la Vilaine à l'ouest de la place jusqu'au pont de la Mission. Les anciens quais se transforment en voies de circulation.

Un siècle de projet modernisateur a transformé radicalement le régime des eaux et le rapport de la population à son cadre aquatique. Cette mutation marque à la fois le triomphe de l'esprit scientifique et la mort d'un mode de sociabilité que les villes de ce début du 21^e siècle semblent aujourd'hui rechercher.

Cette mutation se traduit aussi bien dans l'agencement des maisons, le fleuve canalisé, les conduits enterrés, le large boulevard. La rivière paresseuse et les ruisseaux parcourant la ville, objets d'usages multiples, artisanaux, hygiéniques, ludiques vont disparaître. L'eau qui s'écoule librement dans la ville, qui déborde, qui inonde, l'eau des plaisirs du bain et des jeux, l'eau des laveuses et des artisans n'a plus le droit de cité.

L'eau n'est plus envisagée que sous ses dimensions utilitaires, strictement différenciées : l'eau brute pour le nettoyage de la ville, l'eau potable de l'alimentation, l'eau domestique, l'eau industrielle, l'eau des piscines et des bains douches, l'eau ornementale des fontaines.

À Rennes, comme dans beaucoup d'autres villes française¹⁶, au 20^e siècle, la rivière a dû se plier aux nouveaux impératifs des temps modernes : faciliter les flux commerciaux ou disparaître. Mais, les villes du 21^e siècle commencent à remettre en cause ces choix. De Séoul à Bordeaux¹⁷, la redécouverte des rivières au cœur des villes est au cœur de la post-modernité.

Un siècle de projet modernisateur a transformé radicalement la rivière

15. À l'initiative du maire moderniste, Jean Janvier. Sur cet épisode, voir Jean-Yves Veillard, *Rennes naguère 1850-1939*, Éditions Payot. 16. André Guillerme, *Les temps de l'eau*, Champ Vallon, 1983.

16. André Guillerme, *Les temps de l'eau*, Champ Vallon, 1983.

17. François-Xavier Merrien, *La ville et l'eau* in Jean-Claude Lefeuvre (dir.), *De l'eau et des hommes*, Éditions Jean-Pierre de Monza, 2011, p 306-310.

D'hier à aujourd'hui

Quelques indications pour situer le Rennes d'hier sur un plan du Rennes d'aujourd'hui :

Les ruisseaux de Joclé et de Brécé étaient deux bras de la Vilaine qui coulaient respectivement, à peu près, à l'emplacement de la rue de la Chalotais et de la rue Poullain-Duparc.

Le Molvaux était un ruisseau qui coulait vers la Vilaine, plus à l'ouest, entre la rue de la Chalotais et le quai Lamennais.

Rue de Berlin était l'ancien nom de la rue Jean-Jaurès. Elle se prolongeait par le pont de Berlin, aujourd'hui pont Jean-Jaurès.

Le Pont-Neuf, construit en 1612, fut démoli en 1844-1845. Il était situé dans le prolongement de la rue d'Orléans.

Le pont de l'Isle franchissait la Vilaine dans le prolongement de la rue d'Argentré (1862).

Le pont de Chaulnes est l'ancien nom du pont de la Bretagne et le pont Saint-Georges celui du pont Pasteur.

La Tour d'Apigné était l'une des tours de la deuxième enceinte de Rennes (première moitié du 15^e siècle). Elle se trouvait au nord de la Vilaine, à l'ouest des anciens cinémas Gaumont. Elle est le sujet d'un tableau de Joseph-Edouard de Gernon (1836) conservé au musée des beaux-arts de Rennes.

L'Hôpital Saint-Yves bordait à l'est la rue Le Bouteiller. La chapelle de l'hôpital a été transformée en office du tourisme après avoir abrité une quincaillerie. Un nouvel hôpital fut construit à la Cochardière. C'est aujourd'hui l'Hôtel-Dieu.



Photo Thierry Lafontaine



Vilaine Vilaine



TEXTE > **GILLES CERVERA**

Elle coule depuis les monts de Mayenne jusqu'à son estuaire atlantique. Son nom à l'origine floue n'est pas sa seule blessure. Son nom la poursuit depuis la source jusqu'aux ponts qui l'enjambent à La Roche-Bernard. Au pire, son nom est un acte manqué, au mieux une vilénie, de toute manière lourd à porter ! Vilaine donc, mais au carré !

Et voilà qu'au beau milieu de son cours, profitant de sa présence, une ville s'est installée, qui en a rajouté. À cette vieille confluence avec l'Ille : un fief au tout début, un château, une cathédrale puis un port, ensuite un chef-lieu, enfin une capitale de région : le refoulé s'est poursuivi. Se poursuit. Cachant cette part de Vilaine qu'aucun Rennais ne saurait voir !

Cette belle enfilade de quais...

J'ai longtemps accompagné des jeunes migrants venus de loin, de Mongolie, d'Angola ou d'encore ailleurs. Ils étaient depuis peu arrivés à Rennes par le train et se mettaient lentement à notre langue, à nos codes. Ils avaient plus que d'autres à se situer administrativement dans le paysage. Pour ce faire, il m'arrivait de les conduire au carrefour de la Mission. On s'y arrêtaient. Je leur expli-



quais ce qu'est une croix, mais aussi un croisement routier et une confluence. On restait longtemps sur le pont de la mission, face à la maison éclusière et au mail Mitterrand.

On restait là, je leur expliquais tranquillement, concrètement la conjonction de coordination. Le *ET* de Ille-et-Vilaine. Je leur montrai l'Ille, plein nord, et nous regardions vers l'ouest la Vilaine. J'évitais de leur faire tourner les yeux vers l'est, d'où ils étaient venus pourtant, d'Afghanistan ou de Mongolie, ou de Tchétchénie.

Car comment regarder sans ironie ni amertume cette belle enfilade des quais saturée par les alignements de voitures occupant la chape de béton et de bitume. Là que la ville a choisi d'enfouir son fleuve. En sa centralité ! Quel choix ! Inspiré par quel Jarry, ou plutôt par sa créature ! Fin saoul pour sûr, Ubu, le jour où il a commandé aux bétonnières, cornegidouille, recouvrez-moi cette rivière, une chape pour qu'elle ne m'échappe ! Ou bien plutôt n'est-ce que l'héritage des années pompidoliennes, du tout bagnole et des voies sur berges parisiennes, cet urbanisme à grande vitesse. Rennes perpétue cela, cache donc son fleuve.

Nos eaux sont des miroirs

Avec les jeunes migrants, nous inventorions les sens du mot *vilain*, du mot *vilaine*, nous en imaginions d'autres, nous nous amusions. À Oulan Bator, le fleuve s'appelle Tuul ou Tula et on le voit dodeliner ses cours dans une large vallée. Ailleurs, au Laos ou en Chine, le fleuve se nomme Mékong. Ou ils se nomment Seine, Tibre ou Danube, que leurs flots soient domestiqués, légers ou lourds, limpides ou boueux, ces eaux de ces fleuves ont de telles puissances symboliques que rares sont ceux qui les censurent. Plus près, ils se nomment Odet, Gouët, Oust, Lié ou Blavet, peu de ces rivières ou de ces fleuves, si minuscules, se refusent au regard. Car ces eaux qui filent ou se reposent sont aussi et avant tout des symboles. De vie, de force, de passage, symboles nourriciers ou dévastateurs.

Que la cale de Viarmes et son port aient disparu, soit, mais que la rivière elle-même passe dans les sous-sols comme un vulgaire égout ne laisse pas d'étonner le passant. Si encore notre dalle en béton avait la fluidité des bâches de Christo dont le projet *Over the River* est de recouvrir la rivière Arkansas ces temps prochains : à ceci près que l'emballeur du Pont Neuf ou du Reichstag ne va pas recouvrir la rivière Arkansas au-delà de quinze jours !

Nos eaux sont des miroirs. Rennes a fait de sa Vilaine une glace sans tain.

Photo Thierry Lafontaine





Cheminer vilainement... La Vilaine a le vent en poupe Suivons le courant !

RÉSUMÉ > *Du pont de Baud aux étangs d'Apigné, la Vilaine offre ses berges à toutes sortes de promeneurs, piétons, cyclistes, canoéistes, pêcheurs, marinière, baigneurs, jeunes gens étendus sur les pelouses ou personnes âgées qui prennent le soleil. Monotone, la Vilaine ? Quels drôles de préjugés ! répond Christine Barbedet qui a fait une jolie balade et de bien belles rencontres.*



TEXTE > **CHRISTINE BARBEDET**

En pointillés sur la carte, c'est au niveau de la zone industrielle Chardonnet que la Vilaine devient rennaise, à l'est. Aval ? Amont ? Difficile de suivre à l'œil le courant de la rivière noire des Celtes, la *Doenna*. De l'index, Patrick indique la direction du centre-ville, vers l'Ouest. Au pied du pont du chemin de Baud, il est le premier habitué rencontré. « La Vilaine ? C'est la rivière qui va jusqu'au barrage de la Rance ». La géographie pour les Rennais serait-elle une histoire aussi trouble que son cours d'eau ? C'est au barrage d'Arzal-Camoël, dans le Morbihan, que la Vilaine termine ses méandres dans l'océan Atlantique.

Ne soyons pas modeste, la Vilaine n'est pas une rivière, mais un fleuve côtier de 236 km¹, dans lequel se jettent les affluents qui évoquent pour Patrick quelques belles prises. Citons La Cantache, la Veuve, la Flume, la Vaunoise, le Meu, la Seiche, le Canut, le Semnon, la

CHRISTINE BARBEDET est journaliste indépendante. Elle est membre du comité de rédaction de *Place Publique*.

1. Certaines définitions limitent l'appellation de « fleuves côtiers » aux cours d'eau se jetant dans la mer (ou dans un lac fermé) et dont la longueur n'excède pas 200 km.





Un pêcheur rue Du pont-des-loges



Le Rennais est un pêcheur invétéré

Chère, le Don, l'Oust, l'Isac, le Trével, le Tohon et l'Ille. La « confluence » avec ce dernier a donné à la ville son nom celtique de *Condate*. À la pointe du Mail, les étudiants qui affluent aux beaux jours sur les pelouses du Jardin de la Confluence, célèbrent bien autre chose que l'union des deux cours d'eau.

Tendre une perche à sa douce

Et la source ? Il faut remonter en Mayenne, à Juigné, où le fleuve n'est encore que le ruisseau de L'Étang-neuf avec la carpe pour reine. De quoi faire rêver notre pêcheur ! Chemise fleurie façon camouflage de printemps, Patrick a retroussé ses manches et posé quelques lignes. Une buse déverse ses effluents, la circulation crée un brouillard sonore, mais la passion est aveugle ! « J'y viens souvent avec ma douce ».

Et ça mord ? « J'ai pêché une perche de 8 kg ! ». Le poisson se mange ? Patrick prend la mouche : « Si je le pêche, c'est bien pour le manger ! ». Du brochet, de la perche, du gardon, de la brème et même de l'anguille, affirme-t-il. Depuis 1995, des passes à poisson aménagées au barrage d'Arzal et à Isac permettent aux civelles de remonter le cours d'eau². Seul hic, celle de Malon, endommagée par une crue en 2008, leur fait de nouveau barrage ! De plus, si un parasite a décimé sandres et bro-

Canoës, régates et sauvetage en mer...

La base nautique, zone industrielle de Baud



chets, il semblerait que leur population ait repris du poil de la bête. En culottes courtes ou la tempe grisonnante, en scooter ou en vélo, le Rennais qui l'eut cru, est un pêcheur invétéré !

Sauveteurs en mer et marins d'eau douce

Toujours au niveau de la zone industrielle, à proximité de la fourrière, des objets trouvés, du centre technique municipal – « En grève » pour revalorisation du pouvoir d'achat – est implantée la base nautique. Paradoxe assumé ! Alain est formel : « Ici, on n'entend pas la circulation. On a de la place et on forme une petite communauté. On ne souhaite qu'une chose : rester ! » Alain craint l'appétit des promoteurs. Il est l'un des 300 bénévoles du poste de Rennes de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Des sauveteurs en mer sur la Vilaine ? « Nos secouristes interviennent pendant les compétitions de nos voisins, le club de canoë-kayak, le Rennes étudiant club aviron ou la Société des régates rennaises, et sur un grand nombre de manifestations sportives le week-end ». Sur la Vilaine, les jeunes recrues apprennent à piloter un canot pneumatique. Les chaloupes sur la berge, c'est de l'histoire ancienne !

Un hangar plus loin, Philippe manie la ponceuse sur un « deux de couple » en bois, des années 80. Avec 150 adhérents et 170 coques, la Société des régates rennaises est devenue une école française trois étoiles. « Ici

2. Renseignements pris auprès de l'Institut d'aménagement de la Vilaine

L'écluse du Moulin du Comte



c'est un bief. Nous ramons jusqu'au pont de Strasbourg, en faisant des longueurs de trois kilomètres ». Depuis vingt ans, Philippe tourne en rond comme un poisson dans son bocal, par flamme. Et la qualité de l'eau ? « Avec les effluents de la zone industrielle, il y a pas mal d'eutrophisation, mais en aviron nous ne tombons jamais à l'eau ».

Au royaume de la récup'

En longeant les entrepôts des bus de la Star, depuis la sente usée par l'usage non balisé, s'ouvre le background des friches de Baud-Chardonnet. Résidus de feux de camp, sculptures improbables de carcasses informatiques ou de sanitaires éclatés... les traces des noctambules s'égrènent en bordure des jardins familiaux dessinés au cordeau. D'un côté comme de l'autre, s'expose le



royaume de la récup'. Sur un mur de parpaings, une phrase : « On perd la boule ou quoi ? ».

3. Dans *Bouches de fer* (1862)





Les Horizons en vue !



Yann vit « avec un pote » dans une camionnette blanche des années 70, adossée à la maison qui ponctue l'impasse de la Corderie. Il explique faire les saisons, « cuistot l'été et skiman, l'hiver ». Un carré noir à tête de mort préserve l'intimité, les ordures sont soigneusement entassées dans un caddie de supermarché. « Vivre dans un camion est un choix de vie, même si l'hiver est dur. » La Vilaine ? « Un point d'eau c'est appréciable, on peut pêcher. » D'autres potes squattent, à proximité, un jardin bordé de roses grimpantes au parfum poivré d'antan. D'une tente de fortune surgit une dreadlockeuse avec sa meute de chiens hurlants.

Les Bonnets-rouges rentrés dans le rang

Un chemin de lapins se hisse sur le pont Villebois-Mareuil. La promenade se poursuit urbaine et domestiquée aux Bonnets-rouges, en hommage à la révolte du Papier timbré, préfiguration bretonne de la Révolution française. Protection contre les crues oblige, la berge toise le cours d'eau. Sur l'autre rive, l'Élaboratoire campe haut en couleur son engagement artistique hors normes. L'habi-

tat collectif qui présentait hier à la Vilaine ses arrières-cours, n'hésite plus à se montrer au balcon.

Ici, les chiens ont leur « crottoir ». Tout est dessiné, tracé, planté, paysagé, aménagé pour rendre agréable le jogging ou la promenade hygiénique. La *Pourmenadenn Ar Bonedoù Ruz*, en breton, bienséance linguistique oblige, est aussi en butte aux politiques de santé publique : « Faire du sport pour les seniors devient un élan naturel », grâce à une station sportive où un « Twister » invite le passant à « affiner les hanches ». Ce sont les sculptures animalières, signées Daniel Dewaer et Gregory Gicquel, qui subissent les assauts du temps, mais aussi des vandales. Les escargots ou autres volatiles en grès de Fontainebleau font piètre figure.

Histoires de monter un bateau

Au pied du vélodrome, cinq marronniers imposent leur port remarquable. La Vilaine se sépare en plusieurs bras, à longer par le jardin de la Valière ou l'allée Marc-Elder, surnommée la petite Venise, ce que ne démentirait pas l'hôtel *Venezia* qui a longtemps fait commerce



123, avenue Aristide Briand, une porte d'écluse encore en eau



La rivière, à nouveau à l'air libre



« La Vilaine profonde et noire fait semblant de couler dans son auge de granit »

de ses charmes, sans doute pour ne pas faillir à la réputation locale. Dans les premiers siècles de l'ère chrétienne, les femmes de la rennaise Condate jouissaient d'une réputation de grande beauté, attribuée aux bains de boue pris dans la rivière. Cela coule de source !

Quai Richemont, le lit de la rivière remblayé est devenu l'axe Est-Ouest, avec son flux de bus sur voies uniques. Au niveau du 123 de l'avenue Aristide Briand, au cœur des parkings et à l'abri des bosquets, l'œil attentif découvre, laissée-pour-compte, une porte d'écluse encore en eau, l'ancre des chats du quartier. L'occasion de rappeler que la Vilaine aurait été le premier cours d'eau, en France, rendu navigable par des écluses à sas et à doubles portes. Ceux qui souhaitent redorer le blason du fleuve attribuent même la paternité des plans de la canalisation à Léonard de Vinci. Seule certitude, l'inventeur importa d'Italie ce système en France et, son protecteur, François 1^{er}, signa les lettres patentes pour canaliser le cours d'eau rennais.

Grisaille fluviale à balconnets fleuris

La Vilaine ressurgit jaillissante et triomphante, à la faveur d'une mise en scène, rendue possible par l'aménagement d'un bassin tampon. À l'air libre, elle traverse la ville sous bonne garde, entre deux ouvrages d'art qui

Quai de la Prévalaye



permettent aux Rennais de dominer celle qui fut longtemps insoumise. À l'époque où la ville basse était sujette aux crues, les immondes des tanneries, boucheries, etc. stagnaient, pestilentiels, dans les bras mal drainés. Sans cesse envisagée, mais toujours repoussée, la canalisation est effective en 1845. Paul Féval³ écrit non sans humour : « La Vilaine profonde et noire fait semblant de couler dans son auge de granit ». À présent, pour donner bonne mine à cette grisaille fluviale, quelques jardinières jouent du balconnet fleuri, dépouillées par des jardiniers sans scrupule. La passerelle Saint-Germain s'élanche sur l'autre rive en commémorant les quatorze jumelages et coopérations de la ville. « À la Ré », le fleuve passe sous l'esplanade. En surface, les végétaux se rangent dans des « bibliothèques » et se dressent en ligne, dans le dos des bancs publics où convergent les rendez-vous d'après métro et d'avant bus. Plus en aval, les voitures se rangent en épis entre les potées de houx taillées en cônes.

Marina les pieds hors d'eau

Au pont de la Mission, où une croix monumentale marque le souvenir d'une mission d'évangélisation menée en 1817, la Vilaine reprend ses aises et croise le canal d'Ille-et-Rance. Quai Saint-Cyr, les Rennais apprennent enfin à se réconcilier avec leur fleuve, sur les berges en pente douce, engazonnées et ombragées. « C'est un beau p'tit quartier. À 20 ans, c'est un super coin pour s'amuser, mais je comprends les riverains qui se plaignent d'avoir du bazar jusqu'à 3 h du matin. » Gérard et Yves, agents municipaux, entretiennent la promenade : « C'est sympa de travailler ici aux beaux jours, vu les belles jeunes femmes qu'on croise. Par contre, l'hiver c'est dur ! ». « Out » les fau-

À droite, des maisons sur le toit...



bourgs industriels, «in» les terrasses des maisons sur les toits. Il ne manque plus que l'immeuble de proue grand standing, signé Jean Nouvel, pour que s'achève la marina les pieds hors d'eau où les péniches de charme sont amarrées. *La Dame Blanche* et *L'Arbre d'eau*, *Péniche spectacle*, proposent des escales musicales. Les *Moïse*, *Saint-Paul*, *Jacqueline*, *Marguerite*... abritent, à l'année, des rêves plutôt bobos. Un bateau-école fait des ronds dans l'eau.

Des canards plein les oreilles

Sur un muret de pierre, Jean-Paul et son épouse se reposent : « L'eau donne une belle impression de fraîcheur. C'est agréable, mais cela manque de bancs ». Jean-Paul continuera la promenade vers l'Île, longeant le Domaine Saint-Cyr. « Pour poursuivre le long de la Vilaine, il faut faire tout un détour par l'autre rive ». Sur celle-ci, le quai Auchel prend des airs de mini-croisette bordée de palmiers nains.

Le royaume de la petite reine débute ici. Près du pont de la SNCF, en vert canard, poussent les collectifs qui remplacent les Papeteries de Bretagne où, il y a vingt ans, la pâte à papier fabriquée dégueulait sur la rive. Une cycliste s'exclame : « Un héron au long bec, emmanché d'un long cou ! » Nullement troublé par le chantier voisin, le volatile observe notre rive. « Il y avait des cygnes, mais les gens sont tellement méchants qu'ils les tuaient pour les manger ! » Les canards sont sans doute plus coriaces, même à la bombarde sur laquelle s'acharne un talabarder débutant qui fait face au stade rennais. Sans nul doute un supporter des Rouges et Noirs ! La déesse « Vicinonia » de la Vilaine romaine a encore ses muses. Sur un ponton de bois, une jeune fille gratte un ukulélé.

Sous le pont du TGV



À la conquête de la rivière jaune

Au niveau de l'écluse du Moulin du Comte, Jean-Baptiste et Yaëlle font une pause paysage. Ils ont loué des vélos Star. « Nous voulions voir jusqu'où on pouvait aller en longeant le canal ». L'occasion pour l'étudiant en urbanisme d'expérimenter « le potentiel des berges de la Vilaine pour les déplacements en mode doux ! ». La rocade s'annonce dans un brouhaha incessant. Les cabas ont la panse pleine ; la grande surface avale les chalands. La campagne finit par prendre le dessus, la berge devient chemin de halage. Le manoir de la Fosse-Piteux nous rappelle que les parlementaires et les ecclésiastiques aimaient, au bord de la rivière, construire leur villégiature. Quelques exhalations annoncent la station d'épuration de Beaurade.

Les étangs d'Apigné, anciennes gravières aménagées en base de loisirs, marquent la fin de la Vilaine rennaise qui conserve la belle bâtisse du moulin d'Apigné. Le petit port de plaisance reçoit les rêves marins en cale sèche. Les Bretons venus d'Armorique furent conquis par la rivière jaune *Ar ster velen*, devenue la rivière aux moulins, *Ar ster vilen*. On les comprend. Monotone et sans intérêt la Vilaine ? Quels drôles de préjugés !

« L'eau donne une bonne impression de fraîcheur »

À Apigné, un petit port de plaisance reçoit les rêves marins en cale sèche





Les Grands moulins de Rennes

Les moulins font la roue

RÉSUMÉ > *Les Grands moulins de Rennes, l'un des fleurons du patrimoine local, sont toujours en activité. Ils sont le dernier bastion d'une industrie familiale locale longtemps tournée vers la Vilaine et ses affluents. Ils sont implantés, rue Duhamel, sur deux sites historiques, l'un dédié à la meunerie et l'autre, à la tannerie. Deux domaines d'activité qui ont largement contribué au développement économique de la ville. Petite histoire locale.*

TEXTE > **CHRISTINE BARBEDET**


CHRISTINE BARBEDET est journaliste indépendante. Elle est membre du comité de rédaction de *Place Publique*

Rennes s'est construite au confluent de la Vilaine et de l'Ille, peu profondes, impropres à la circulation fluviale, capricieuses et dangereuses. Les eaux de pluie provoquaient des crues dans la ville basse. « La pente naturelle des rues hautes de la ville favorise l'écoulement des eaux sales et des détritits dans la Vilaine alors qu'ils stagnent dans les rues sans pente de la ville basse », commente François-Xavier Merrien dans son ouvrage consacré à l'hygiène à Rennes au 19^e siècle¹.

C'est dans cette partie de la ville que dès le 15^e siècle s'installent les tanneries, les teintureries, les ateliers des amidonniers et des foulonniers, et les boucheries et abattoirs « attirés par l'espace disponible et la proximité d'un cours d'eau indispensable à l'exercice de leurs professions ». Des activités polluantes et pestilentielles. « L'amidon est extrait du froment par fermentation au fond de tonneaux. L'eau dans laquelle le grain a fermenté est d'une puanteur extrême, et les amidonniers depuis des décennies ont pris l'habitude de se débarrasser des eaux usées dans les caniveaux des rues à toute heure », explique François-Xa-

1. François-Xavier Merrien, *La bataille des eaux*, PUR (1994).





vier Merrien. Le tableau n'est guère plus réjouissant pour la tannerie: « Les peaux sont d'abord trempées pendant plusieurs mois dans un liquide composé de fleurs de genêts, de fiente de chien, de poulet et de pigeon »...

200 ouvriers tanneurs en 1858

Si au début du 19^e siècle, les amidonniers disparaissent peu à peu, concurrencés par les fabriques d'autres villes, plus modernes, les tanneries se maintiennent. Elles emploient 200 ouvriers en 1858.

À la Belle Époque, la commercialisation et la transformation des peaux reste une activité économique importante pour la ville, solidaire de son arrière-pays où l'élevage joue un rôle majeur, rappelle Éric Morin, ancien conservateur au musée de Bretagne, dans son ouvrage consacré au patrimoine industriel établi au fil de l'eau².

Une vente publique de peaux se déroule le premier de chaque mois. En 1909, la production annuelle est estimée à Rennes à 150 000 gros cuirs. Ils sont principalement réservés aux commandes militaires, les particuliers leur préférant les cuirs lissés: « Après être trempés dans l'eau puis dans des bains de pelain (lait de chaux qui favorise le relâchement des poils), les peaux sont ébourrées, c'est-à-dire débarrassées de leur poil (la bourre). Le tannage rend les peaux imputrescibles. Il se fait à l'extrait de tanin mais le plus souvent de façon traditionnelle: à l'écorce de chêne. Ensuite les cuirs sont longuement travaillés pour être lissés. C'est alors seulement qu'ils sont séchés et battus pour être plus souples. » Des opérations souvent mécanisées au début du 20^e siècle.

Tanneries et moulins

Les tanneries continuent de s'implanter près d'une rivière: elles ont besoin d'eau et doivent évacuer leurs rejets. « Les tanneurs sont à la recherche de sites de moulins à eau: ils peuvent ainsi disposer d'une chute d'eau génératrice d'énergie ou utiliser des machines à vapeur déjà en place », explique Éric Morin. C'est le cas par exemple de la tannerie de la famille Le Bastard qui s'est développée au pont Saint-Martin, entre un moulin à blé et un moulin à tan ou celle de la famille Zwingelstein, qui rachète le moulin de Trublet, en 1896, situé aussi dans les faubourgs Saint-Martin, à deux pas aujourd'hui des jardins du même nom qui portent encore dans leur sol les séquelles de la pollution industrielle.

Si la plupart des tanneries rennaises sont de petite taille, les plus importantes se spécialisent. Laurent Zwingelstein et ses fils, propriétaires de la tannerie de Trublet et d'une annexe à Saint-Cyr, produisent, en 1909, le tiers des gros cuirs fabriqués dans la ville. L'entreprise ferme définitivement en 1948. La tannerie Le Bastard produit des cuirs forts. « Après la première guerre mondiale, ses fils qui disposent d'une seconde usine dans le Loir-et-Cher, orientent l'établissement de Rennes vers la production de cuir à semelle. » Rue Vanneau, la famille Tessier travaille aussi dans ce domaine.

Quand un meunier rencontre un tanneur

Au 19, rue Duhamel était installée la tannerie Fouéré, toujours en activité après 1914. Édouard Logeais, propriétaire des Grands moulins de Rennes, rencontré à la fin des années 90, expliquait que cette tannerie occupait un bâtiment qui date de la Révolution et dont les pierres sont encore rongées par le salpêtre. Les ouvriers dessalaient les peaux dans la rivière. « On en comptait encore cinq à Rennes », précisait-il.

Son père Édouard Logeais, premier du nom, rachetait en 1922 au 17 de la rue Duhamel, la minoterie de la veuve Bilard. Une histoire que connaît bien Frédérique Logeais, son fils, qui a repris l'activité des Grands moulins de Rennes en 1991. « À l'époque, on prenait femme près de chez soi. Mon grand-père avait rencontré la fille du tanneur et il l'a épousée. Il y a eu avec les générations descendantes, un regroupement immobilier dans le quartier. Les Grands moulins de Rennes sont aujourd'hui installés sur les deux sites historiques: celui des moulins de Saint-Hélier et celui de l'ancienne tannerie Fouéré. » À deux pas du Théâtre national de Bretagne, le dernier moulin de la ville emploie une quinzaine de personnes. « Le centre-ville n'est pas une gêne pour notre activité. Nos camions comme ceux de France 3, peuvent manœuvrer facilement. »

« Nous recevons du blé tendre pour le passer en mouture et obtenir deux produits de farine à vocation d'alimentation humaine, essentiellement pour la boulangerie artisanale, et un autre produit qui est l'écorce du blé, le son ou remoulage, pour l'alimentation animale. Notre travail de minotier consiste à séparer l'amande blanche qui

2. Éric Morin, *L'eau source d'industries*, Éditions écomusée de la Bentinais (1990)

Les tanneurs recherchent des sites de moulins à eau. Ils disposent ainsi d'une chute d'eau génératrice d'énergie

« Mon grand-père a rencontré la fille du tanneur et il l'a épousée »

« Le centre-ville n'est pas une gêne pour notre activité »

Frédéric Logeais devant les Grands moulins de Rennes



Sept mille à huit mille tonnes de blé chaque mois pour une centaine de boulangers

donnera la farine d'avec l'enveloppe du blé qui est le son. Ce sont les deux grandes familles de produits que nous fabriquons. On peut extraire un peu de germe de blé, mais c'est anecdotique ». Les blés sont métropolitains et reconnus de qualité supérieure. « Ils sont issus de différents terroirs en fonction des récoltes, surtout des Pays de Loire et de la Beauce », la Bretagne produisant essentiellement des blés fourragers destinés à l'alimentation animale.

Au cœur de Rennes, 8 000 tonnes de blé triturées

« Nous triturons 7 000 à 8 000 tonnes de blé par an et nous fournissons, deux à trois fois par mois, une centaine de boulangers dans un rayon de 150 km autour de Rennes ». Les Grands Moulins de Rennes ont intégré le groupement Banette qui dans le Grand Ouest compte trois acteurs principaux. Banette est une association de

meuniers et de boulangers créé il y a une trentaine d'années pour faire face à la naissance de grands groupes industriels, mais aussi à la concurrence des produits de substitution, brioches industrielles ou céréales de petit-déjeuner.

« Les meuniers régionaux se sont réunis pour faire ensemble ce qu'ils ne pouvaient pas faire tout seuls, c'est-à-dire sélectionner des blés et avoir un laboratoire de recherche. Quand ils ont eu une farine de qualité supérieure, ils se sont dit pourquoi ne pas faire du marketing pour que les clients en profitent. C'est de cette façon qu'est née l'idée de Banette, avec une volonté de défendre un savoir-faire de panification française mis à mal à l'époque où on se dirigeait plus vers un pain vite fait mal fait ». Les boulangers partenaires ont ainsi réintroduit le pétrissage modéré, le façonnage à la main, des temps de fermentation plus longs pour développer des arômes différents, naturels.





La meunerie s'est beaucoup concentrée. Les meuniers indépendants font aujourd'hui figure d'indestructibles gaulois

« La caractéristique de ces quinze dernières années, c'est la concentration des moulins. Avec la hausse des matières premières, la tendance est à l'absorption de la meunerie familiale par les céréaliers, essentiellement les coopératives ». En France en 1960, on comptait 4 500 moulins en activité, ils sont aujourd'hui moins de 700 et « 20 % des moulins réalisent 80 % de la production ! » La boulangerie artisanale, elle, représente autour de 65 % de la panification en France. « C'est une donnée singulière. Les boulangeries sont les rares commerces qu'on retrouve dans tous les villages de France. Il y a peu, on dénombrait encore 34 000 boulangeries en France », souligne Frédérique Logeais.

Une douzaine de moulins actifs dans le département

C'est en Bretagne et plus particulièrement dans le Morbihan que le nombre de moulins, une quarantaine, est le plus important. « Les traditions y sont fortes. Le boulanger du Finistère, par exemple, n'a longtemps acheté sa farine qu'à un moulin finistérien. » En Ille-et-Vilaine, il n'existe plus qu'une douzaine de moulins en activité. Dans la communauté d'agglomération de Rennes, citons la minoterie Pivan installée au moulin de Champcors à Bruz, et la minoterie Desgués au moulin d'Acigné. Toutes deux triturent le blé. La minoterie Schmitt, à Saint-Grégoire, produit du sarrasin depuis 1923 dans son moulin de Charbonnière, construit au 15^e siècle pour accueillir une tannerie.

Les meuniers indépendants comme Frédéric Logeais des Grands moulins de Rennes font aujourd'hui figure d'irréductibles Gaulois. « Dans la meunerie familiale, nous sommes des passionnés. Des passionnés de la qualité, du blé, de la technique de fabrication du moulin et du pain. Le pain, la farine, le blé sont les rares aliments symboliques de l'alimentation française. C'est une particularité de notre économie », souligne Frédéric Logeais qui évoque la place du pain dans la culture française. « On dit : « Tu es mon copain », celui qui partage le pain, ou encore : « On a du pain sur la planche ». Du temps de mon grand-père, le souci était le blé. Celui de mon père, la farine et le mien, le pain. Le souci de mon grand-père était de trouver du bon blé, celui de mon père de faire de la bonne farine. Pour nous si la consommation de pain disparaît, on ne fabriquera plus de farine. »

La force motrice de la Vilaine insuffisante

La meunerie évoque des images d'Épinal avec le meunier, son bonnet et son âne : « Je vous rassure, je n'ai plus d'âne. La Vilaine nous renvoie à l'idée qu'un moulin ne peut pas vivre sans eau alors qu'aujourd'hui, nous n'utilisons plus la force motrice de la Vilaine. Sa puissance théorique représenterait 10 % de l'énergie dont on a besoin. Pour nos machines qui se sont modernisées, nous avons besoin d'un courant alternatif continu. La rivière était une source d'énergie quand celle-ci était rare. Aujourd'hui, nous préférons produire plus en moins de temps, avec des machines différentes. » Même dans un contexte climatique où les énergies douces sont au cœur des réflexions, un nouveau recours à la force motrice de la Vilaine semble improbable. « Nous ne sommes pas certains que pour l'environnement ce soit une bonne chose. Il faudrait remettre en marche la roue, brasser plus d'eau donc oxygéner davantage la Vilaine et on ne connaît pas l'effet que cela aurait sur l'environnement. »

Les pieds dans le passé, la tête dans l'avenir

Pour les curieux qui aimeraient visiter la minoterie, les portes ouvertes d'il y a vingt ans ne sont plus envisageables pour des raisons de sécurité. « On ne rentre plus chez nous comme dans... un moulin. Mon père organisait deux ou trois visites scolaires par an. Ce n'est plus le cas, car les normes pour recevoir du public sont de plus en plus strictes ».

Si le métier et son environnement évoluent, la passion de Frédéric Logeais perdure : « Je suis très attaché au terme de meunier. On a dit souvent minoterie et minotier, une façon de dire que l'époque de la meule est révolue. Mais cette appellation n'a pas duré. Même si on y voit des connotations désuètes, quand on me demande ce que je fais, je réponds « meunier ». On me rétorque souvent : « Cela existe encore ? » C'est pour moi un privilège d'être à la tête d'une entreprise qui défend un métier d'hier pour un monde de demain. Aujourd'hui, on parle d'informatique, d'internet, mais on a aussi besoin de racines. Cela ne veut pas dire que nous sommes encore à l'âge de pierre. Nos machines sont pilotées par ordinateur. Nous sommes, les pieds dans le passé et la tête dans l'avenir ».

Nous n'utilisons plus la force motrice de la Vilaine. Ce ne serait d'ailleurs peut-être pas une bonne chose pour l'environnement

Rennes et l'eau

Une mystérieuse résistance

RÉSUMÉ > *Le comédien Hugues Charbonneau anime la Péniche Spectacle depuis plus de vingt ans à Rennes. Attentif à tout ce qui irrigue notre imaginaire, il s'interroge sur le relatif dédain de la ville à l'égard de l'eau douce. Ce reflux inconscient, historique, éloigne les Rennais de leur rivière.*



TEXTE > **GEORGES GUITTON**

Passé la place Bretagne, c'est comme un autre univers qui s'ouvre au regard. Soudain, le tumulte de la ville s'amollit en mélodie champêtre. Là, en contrebas, amarrée au quai Saint-Cyr, la péniche marque une frontière joyeuse vers un ailleurs chargé de promesses. *La dame blanche*, c'est son nom, trône aux avant-postes d'un chapelet de paisibles bateaux. En surplomb du quai, des grappes d'étudiants pique-niqueurs occupent l'esplanade herbeuse au pied d'une rangée d'immeubles assez chics et récents. Sous le soleil d'une matinée de printemps, ce coin de Vilaine, avec l'ex-futuriste tour des Télécoms en toile de fond, fleure bon la carte postale.

Avant de pénétrer dans le ventre de la Péniche Spectacle, un regard s'impose sur la vieille maison éclusière, cette vigie décatie du peuple de l'eau, et sur une friche d'herbe folle où un grand panneau de chantier annonce l'immeuble que doit édifier ici l'éminent Jean Nouvel.

GEORGES GUITTON est membre du comité de rédaction de *Place Publique*.





L'idée s'est imposée de jouer sur une péniche qui baladerait le spectacle le long des canaux

Les Tombées de la Nuit 1985

Si nous sommes venus, c'est pour rencontrer l'un des rares Rennais à avoir choisi l'eau comme lieu de travail, un marinier-poète qui a des choses à dire sur le rapport – a priori compliqué – que la ville entretient avec ses rivières. Hugues Charbonneau, haute silhouette et verbe fougueux, est un artiste. Un comédien, un inventeur de spectacle. Un enthousiaste qui ne conçoit pas bâtir son art en dehors d'un territoire vivant, hors de la vie des gens. C'est d'ailleurs pour cela que ce Nantais a débarqué à Rennes en 1977 après dix ans de théâtre à Paris. « J'avais 27 ans, je ne voulais plus jouer dans une boîte noire, je voulais sortir des murs, être un artiste citoyen », se souvient-il.

L'eau s'est imposée par hasard. Car ce terrien n'est pas né dedans. Le hasard, ce fut une commande passée par Jean-Bernard Vighetti, le directeur de l'Office de tourisme (1980-2004) et des Tombées de la Nuit. « Pour le festival de 1985, il m'a demandé un travail de création autour de l'univers de la batellerie bretonne. Il existe toute une histoire, une économie, une architecture, des mœurs, des imaginaires. J'ai dit : «Oui, on va essayer». Avec ma compagnie, le théâtre du Pré Perché, créé en 1980, on a fait du collectage, on a interrogé des éclusiers, on a lu des livres, on a ramassé tout cela et on en a fait un spectacle qui s'appelait « Sur les chemins de l'eau ».

La fin de la batellerie bretonne

L'idée s'impose alors de jouer sur une péniche qui baladerait le spectacle le long des canaux. « Une manière de redistribuer notre travail sur son territoire d'origine ». L'équipe affrète la dernière péniche à avoir travaillé en Bretagne avant l'extinction totale de cette activité en 1975. Et ça marche. Un an. Deux ans. Vitesse supérieure. « L'idée de rendre ce projet permanent. Achever un bateau, le restaurer, revaloriser ce patrimoine ». C'est la grande aventure. La ville de Rennes apporte une aide décisive. Un bateau sablier à restaurer. Un second bateau cinq ans plus tard. Charbonneau retrouve ses manches. Pas de problème car s'il a la tête dans les étoiles, il aime aussi les pieds sur terre.

Il a dû aussi apprendre à piloter ces gros engins de 30 m de long et de 80 t. « La première fois que l'on est partis, le marinier m'a sans le savoir, très silencieusement,

transmis les réalités de son métier et les réalités de son humanité. Il nous a appris la nécessaire lenteur, alors que nous courions partout sur le bateau en nous blesant souvent. »

« Je transporte du rêve »

Hugues Charbonneau se sent « adoubé » par le milieu des mariniers disparus. Il leur dit : « Ne pleurez pas. Je ne transporte plus de sable. Je transporte du rêve. Mais c'est le même métier. Je continue la batellerie d'une autre façon ».

L'homme de la péniche est intarissable sur ce qui est devenu en vingt ans un projet culturel global de belle ampleur. Les deux péniches *La dame blanche* et *L'arbre à eau* tournent à plein avec leurs quatre permanents. L'hiver à quai à Rennes, l'été en itinérance dans toute la région. Les bateaux accueillent les créations du Théâtre du Pré Perché mais aussi toute une programmation éclectique, sous la bannière d'un thème : « Musique et Voix du monde ». Travail avec les communes, les écoles, les associations, ateliers d'écriture, expositions, résidences d'artistes, lectures spectacles, cafés philo...

Pas avare de lyrisme, le marinier en chef évoque « L'arche de Noé ». Le bateau est « la matrice qui accueille et qui donne », elle est « un ventre nomade qui se balade et qui, par ce nomadisme, créé des rapports de réveil et de départ, de retour et de mémoire ». En chiffre, cela donne : « 250 levers de rideau par an pour 13 000 spectateurs ».

L'eau cachée, la rivière refoulée

Et l'eau dans tout cela ? Si l'on revenait à notre sujet rennais ? Là, Hugues a du mal à formuler le sentiment diffus qui l'anime. « Euh, à Rennes, c'est un truc étrange ce qui se passe avec l'eau... J'ai toujours eu l'impression que l'eau n'était pas aimée. Pas valorisée. Que l'inconscient collectif de la ville résistait à ses rivières. Si je compare à Nantes, à Bordeaux ou à plein de villes que j'ai visitées dans le Nord ou en Belgique, ici, c'est quand même très raide ».

On cherche des explications :

– Est-ce que parce qu'elle s'appelle Vilaine, qu'inconsciemment la rivière est rejetée ?

– Est-ce le souvenir du temps, où comme partout, le cours d'eau servait d'égout ?

« J'ai toujours eu l'impression que l'eau n'était pas aimée, pas valorisée »

Hugues Charbonneau, comédien, 61 ans, est à la tête de la Péniche Spectacle depuis 1988



– Est-ce pour cela qu'on a construit des parkings dessus ? Pour la cacher, pour la refouler ?

Curieux, quand même : « Aujourd'hui, ceux qui imaginent des alternatives à cette dalle pensent à y installer des jardins, mais ne manifestent pas franchement le désir que l'eau réapparaisse ». Il y a pire : « Je me suis aperçu que, dans l'histoire des gens, la Vilaine était purement anecdotique, qu'ils ne savaient pas où elle se situait au-delà de la Place Bretagne, qu'ils en ignoraient la géographie ».

Le comédien risque une explication : « À Rennes,

contrairement à Nantes, il n'y a pas eu d'histoire industrielle au bord de l'eau. Juste des petits artisanats, vite disparus. C'est une ville un peu bourgeoise qui n'a pas eu son pendant ouvrier, avec des quais, un port, une industrie, un rapport de force, du social, bref une culture. »

« On a tué la confluence »

Ici, « pas de passerelles, pas de pont emblématique, rien ! » Le pont ici est négation comme en atteste ce point aveugle infligé à la confluence de l'Ille et de la Vi-





L'urbanisme rennais au bord de l'eau se soucie surtout de faire joli

laine : « C'est normalement le centre de Rennes, c'est le carrefour de l'eau. Eh bien, qu'y a-t-on fait ? Un pont en béton dans les années soixante. Un pont qui traverse en biais. On a tué la confluence. »

Des signes de résistance de Rennes à son eau, Hugues Charbonneau peut en énumérer à l'envi : « Pensez que l'on a failli raser la maison éclusière, je suis monté au créneau sur cette question ; ouf, elle est sauvée. Imaginez aussi que je bataille depuis vingt ans pour avoir l'eau courante sur le quai ». Et ce souvenir : « Au début, les élus voulaient me mettre tout là-bas, au fond du fond. J'ai dit « non ». On est en ville, l'eau est dans la ville et mon bateau doit y être aussi ».

Le risque de « faire joli » et figé

Le patron de la Péniche n'accuse pas : « C'est la faute à personne. C'est notre histoire, notre inconscient ». Il reconnaît les efforts méritoires entrepris par les décideurs politiques pour « reconquérir » l'eau. Mais c'est insuffisant, selon lui. « Peut-être que l'on part de trop loin, qu'il est maintenant trop tard pour revenir en arrière. On fait de beaux immeubles sur l'eau, mais peu d'accès, pas de port, pas l'idée de faire une capitainerie comme je suggère de le faire dans la maison éclusière, pour en faire un lieu d'information touristique et de mémoire sur l'eau ».

Le principal grief que fait Hugues Charbonneau, c'est que l'urbanisme rennais au bord de l'eau se soucie surtout de « faire joli », mais qu'il ne cherche pas à favoriser l'interaction entre les habitants et l'eau. Les plans sont figés. « On œuvre pour conserver le patrimoine, avec un aspect un peu promenade, un peu figé. Mais quid de l'action dessus ? »

Or dans son projet artistique, Hugues Charbonneau a toujours refusé de se limiter à la célébration du passé de la batellerie, dans l'admiration d'un monde fixe et disparu. Et pourtant toutes les forces vives l'invitaient à cette muséification. Mais lui, ce qu'il a toujours voulu, c'est du vivant, de l'aujourd'hui, de l'inventif. « Je ne veux pas être seulement celui qui remet en lumière la mémoire. Je sais le faire, je m'en nourris et le revendique, mais cette mémoire, je veux la transformer, c'est le boulot de l'artiste ». Restaurer des écluses, c'est bien, mais à condition d'y inclure une animation culturelle, « exposition d'arts plastiques ou autre ».

Mettre l'eau dans l'architecture

Le patron de la péniche regorge d'idées pour faire vivre le réseau des rivières de Rennes. Il souhaitait une darse sur le quai Saint-Cyr, mais raté. « Je voudrais avoir une base à terre pour les deux bateaux, un lieu de recul, un peu ma forme de radoub symbolique, où la dialectique entre la terre et l'eau pourrait exister, avec un amphithéâtre. Du côté de la Maison de la poésie, mais impossible. » Il s'intéresse aussi à la zone de Baud-Chardonnet, bientôt urbanisée. Il verrait bien « une porte éclusière pour rentrer le bateau. Une esplanade pour mettre un cirque ». Son rêve, faire étape avec la péniche « deux semaines à Saint-Martin, deux semaines aux Bonnets-Rouges, deux semaines à Chardonnet... »

Des idées à la pelle. Mais il lui semble que ça ne mord pas. « Je ne vais pas faire le boulot à la place des urbanistes. Je ne vais pas non plus dire à Jean Nouvel ce qu'il doit faire, mais j'aurais aimé des choses plus tangibles pour mettre en relation l'eau et l'architecture ».

Que le bateau entre dans la ville

Concentré sur l'énigme de la rivière absente, Hugues Charbonneau ne renonce pas. Il continue à espérer que le bateau entrera un jour dans la ville. Ce projet, c'est son moteur. Le combat sera long.

En ce jour de mi-mai où nous l'avons rencontré, un défi plus immédiat le guettait. Un défi emblématique : remonter avec la péniche depuis le quai Saint-Cyr jusqu'à Cesson-Sévigné pour y présenter un spectacle. « On va passer sous les parkings et parcourir les cinq kilomètres jusqu'à Cesson. Ce sera la première itinérance officielle. On va ouvrir les écluses et traverser, mais oui ! quatre territoires administratifs. Pour cela, pour ces quelques kilomètres d'eau inusités, il m'a fallu obtenir quatre autorisations. Je ne vous raconte pas : ce fut proprement ubuesque ! »

Contact : Péniche Spectacle, 30, quai Saint-Cyr, 35000 Rennes. 02 99 59 35 58.
Site : www.penichespectacle.com

« J'aurais aimé des choses plus tangibles pour mettre en relation l'eau et l'architecture »

Pêche, tram, guinguettes et canotage Les beaux jours de Cesson

RÉSUMÉ > *Ils sont cinq autour de la table, au siège de l'association « Cesson Mémoire et Patrimoine », dans une salle du manoir de Bourgechevreuil encombrée de panneaux d'exposition et de rayonnages où sont rangés les bulletins et les archives de l'association. La Vilaine, le tram, la pêche, le canotage... En présence de Jean-Pierre Bréau, président de Mémoire et Patrimoine, Joseph Pélerin, Berthe et Emmanuel Tuloup, Paulette Demay, se souviennent des beaux jours d'avant-guerre, des parties de pêche, du canotage, des guinguettes où l'on venait déguster des escargots « petits-gris » qu'une confrérie tente de remettre à la mode.*



PROPOS RECUEILLIS PAR > **BERNARD BOUDIC**

LES PARTIES DE PÊCHE

EMMANUEL TULOUP > « Le dimanche matin, les pêcheurs arrivaient à vélo vers 4 h avec leurs paquets de gaules. Ils passaient devant chez nous, à La Hirellerie (aujourd'hui Le Clos Champel) pour se rendre au Pont-Briand et au moulin de Sévigné. Ils avaient encore plus d'un kilomètre à faire, dans la campagne. Ils venaient de bonne heure pour avoir les bonnes places au bord de la rivière, entre deux arbres si possible. Un ou deux couchaient même chez nous la veille au soir pour être rendus de bonne heure à la rivière. Ils se levaient à 3 h. Les bouteilles de cidre étaient pleines pour partir. »

JOSEPH PÉLERIN > « En face de l'hôtel Ibis de la Rigourdière, un chemin partait vers la rivière. Un passage à niveau, et c'était le Pont Briand et plus loin le Vault-Martin ».



Collection Joseph Pélerin



BERTHE TULOUP > « Les femmes arrivaient plus tard par le tram avec leurs paniers chargés de victuailles pour le pique-nique ».

EMMANUEL > « Elles s'arrêtaient au café rempli de petites bouteilles d'apéritif. Le soir, les bouteilles vidées, ils rentraient tous à pied, bras-dessus bras-dessous, en chantant.

BERTHE > « Ils avaient nettoyé le poisson dans la rivière ».

EMMANUEL > « Et parfois, ils le faisaient frire en repassant chez nous. En ce temps-là, il y avait du poisson et du bon ».

JOSEPH > « Du monde? Ah oui, il y avait du monde! À l'époque, on venait aux Vêpres le dimanche. Quand on en revenait à vélo, il fallait mettre pied à terre pour traverser la foule! C'était comme à la braderie! »

BERTHE > « Tous les Rennais connaissaient Cesson! C'était vraiment la fête. Au bord de l'eau, rien n'était clôturé. On s'installait dans les prairies. Avant l'ouverture de la pêche, mon père coupait le foin pour laisser l'accès à la rivière. Les gens respectaient ça. Un jour, une infirmière de Rennes dit à ma mère: « Vous êtes de Cesson? Comme vous en avez de la chance » »!

JOSEPH > « Après la guerre, ça n'a pas repris. Les cultivateurs ont clos les prairies, mis du fil barbelé. Les gens n'avaient plus l'accès. Déjà, en 1936, ça s'est dégradé. Les menaces de guerre... La crise financière... »

EMMANUEL > « Les ouvriers n'étaient pas faciles à cette époque. Ils montaient à la pêche en vélo. Ils criaient « À bas les patrons! », « À bas les commerçants! ». Les gens avaient peur. »

LE TRAM

JOSEPH > « Lorsque le chemin de fer est arrivé à Rennes, Cesson a demandé une gare. On en a discuté pendant une quarantaine d'années, de 1857 jusqu'en 1899. Un coup c'était oui, un coup c'était non. Pour finir, il y eût des discussions pour allonger jusqu'à Cesson la ligne de tramway qui s'arrêtait à l'octroi du faubourg de Paris (au carrefour des boulevard de Metz et de Strasbourg). La ligne fut inaugurée le 23 juin 1907 en présence d'une foule évaluée à dix mille personnes par l'*Ouest-Eclair*. C'était un tramway électrique qui s'alimentait à un câble aérien grâce à une « perche » que l'on appelait « trolley ». Le plus

Le tramway et sa baladeuse au départ de Cesson, route de Rennes. Collection Joseph Pélerin.



souvent, il n'y avait qu'une voiture d'une trentaine de places. Le samedi et le dimanche, on y attelait une baladeuse, parfois deux, qu'on appelait aussi des « buffalos ». C'était des voitures ouvertes, juste fermées par des rideaux pour éviter la poussière du chemin. Le tram s'arrêtait à l'asile de Saint-Méen (hôpital psychiatrique), La Piletière (avenue du Général Leclerc), Tournebride, Bel-Air et au bas de la Hublais. Le terminus se trouvait à l'entrée du bourg, à hauteur du 58, cours de la Vilaine. Le tram faisait dix allers-retours quotidiens en hiver et quinze en été. Cesson, qui ne devint Cesson-Sévigné qu'en 1921, avait alors 2 500 habitants. »

BERTHE > « Un jour, je perds mon chapeau à Tournebride. Il m'attendait à l'arrivée à Cesson. Quelqu'un qui suivait le tram à vélo l'avait ramassé ».

PAULETTE DEMAY > : « Voici ce qu'a écrit l'une de mes voisines : « Comme la marche ne nous faisait pas peur, c'est d'un pas alerte que nous nous dirigeons, dans la banlieue rennaise, vers un lieu dénommé Buttes de Coësmes. Au printemps, le sol était recouvert de clochettes bleues, de primevères, cela nous donnait l'occasion de faire de jolis bouquets. Nous poursuivions notre route après avoir pres-

tement gravi les Buttes et nous arrivions au petit bourg de Cesson. Comme ma mère était très pieuse, nous allions faire une prière à l'église. Puis, pour nous reconforter, nous nous arrêtons au petit café situé à l'angle de la rue principale et de la place de l'église (Blot). Après nous reprenions la route en traînant un peu la jambe. Nous nous dirigeons alors vers le tramway. Cela représentait une bonne distance pour nos petites jambes. Les baladeuses étaient très recherchées, à qui aurait la meilleure place sur la plate-forme ». »

EMMANUEL > « En 1938, le tram a été supprimé et remplacé par des cars. Ça n'était plus pareil. Ça a été le début de la fin. »

LES ESCARGOTS ET LES GUINGUETTES

TOUS > « Au bourg, on venait le dimanche après-midi déguster des escargots et faire un tour de barque. Le restaurant le plus réputé, c'était chez Guérin-Decaze, au 48, rue du Pont de Sévigné qui deviendra le restaurant Lyaudet. C'est là que ça se passait. L'auberge de la Hublais était très cotée aussi, et puis « Chez Besnard » face à la station Total, le café Chanterelle (La Boucherie) aussi. Et



puis « Chez Ida » et le café Roger (chez Edgar). Après la guerre, trois restaurants continuèrent la tradition des escargots : M. et M^{me} Painchault (aujourd'hui La Boucherie), M. et M^{me} Roger (aujourd'hui Chez Edgar), M. et M^{me} Gauthier (aujourd'hui La Belle Équipe)

JOSEPH > « Pratiquement tous les artisans qui avaient pignon sur rue tenaient aussi épicerie et café. Dans le bourg, il y en avait plusieurs. »

EMMANUEL > « Au Clos Champel, mon père était maréchal-ferrant, forgeron. Ma mère tenait le café à côté. »

JOSEPH > « À l'époque, il y avait vingt-deux cafés à Cesson. On vendait à boire et puis de la petite épicerie. On avait une vache ou deux, un cochon, quelques poules... Chez Roger, il y avait une quarantaine de barques qu'il entretenait lui-même. Chez Villeneuve (Le Cessonnois) il y en avait bien vingt-cinq. Et ce n'était pas toujours suffisant ».

PAULETTE > « Et quand j'étais petite fille, le soir, on prenait une barque et on allait chez le grand-père au Chêne Rond, près du village de La Valette. »

TOUS > « Il y avait aussi des lieux d'amusement : les Buttes de Coësmes (près de la tour de télécommunications), et plus près de la rivière, les Buttes de Pincepoche, les Buttes de Bray ».

BERTHE > « C'était pour les amoureux, particulièrement Pincepoche. C'était à éviter, surtout pour les filles ! »

LA NATATION

PAULETTE > « J'ai appris à nager dans La Vilaine comme beaucoup de garçons et de filles du bourg. Notre maître-nageur était bouilleur de cru, Monsieur Forget, qu'on appelait Boulestin et qui était un grand sportif. Il a monté bénévolement des cours de natation dans la Vilaine et commencé à construire une piscine. On faisait nos exercices dans les prairies de Champagné. On avait même installé un plongeur. Une fois par semaine, on allait en vélo à la piscine Saint-Georges pour des compétitions. Mais le curé s'y est mis. Il ne voulait pas que les gars et les filles nagent ensemble. »

JOSEPH > « À la campagne, on apprenait à nager tout seuls dans la rivière avec des copains. J'étais patou à la ferme de la Touche Ablin. Le fils de la ferme et moi, le dimanche matin, on prenait nos vélos. On venait se baigner à l'île d'Amour (en bas du dojo ; l'île a été arasée). En amont, les étangs ont été creusés par l'homme, dans les années 60-70. On en extrayait des graviers et du sable pour la ro-

cade sud et les lotissements. Les Prés-Pourris, c'était des prairies marécageuses. On évitait d'y aller, c'était tout le temps plein d'eau. On y coupait le foin en juin-juillet.

EMMANUEL > « Il y avait chez moi une petite presse, une Garnier qui n'était pas très lourde. Elle est tombée en panne dans les prairies. On m'a dit : « Mets tes bottes ». En deux ou trois heures, c'était plein d'eau. Les moulins avaient dû lever les vannes... »

Sur l'air de *La Paimpolaise*

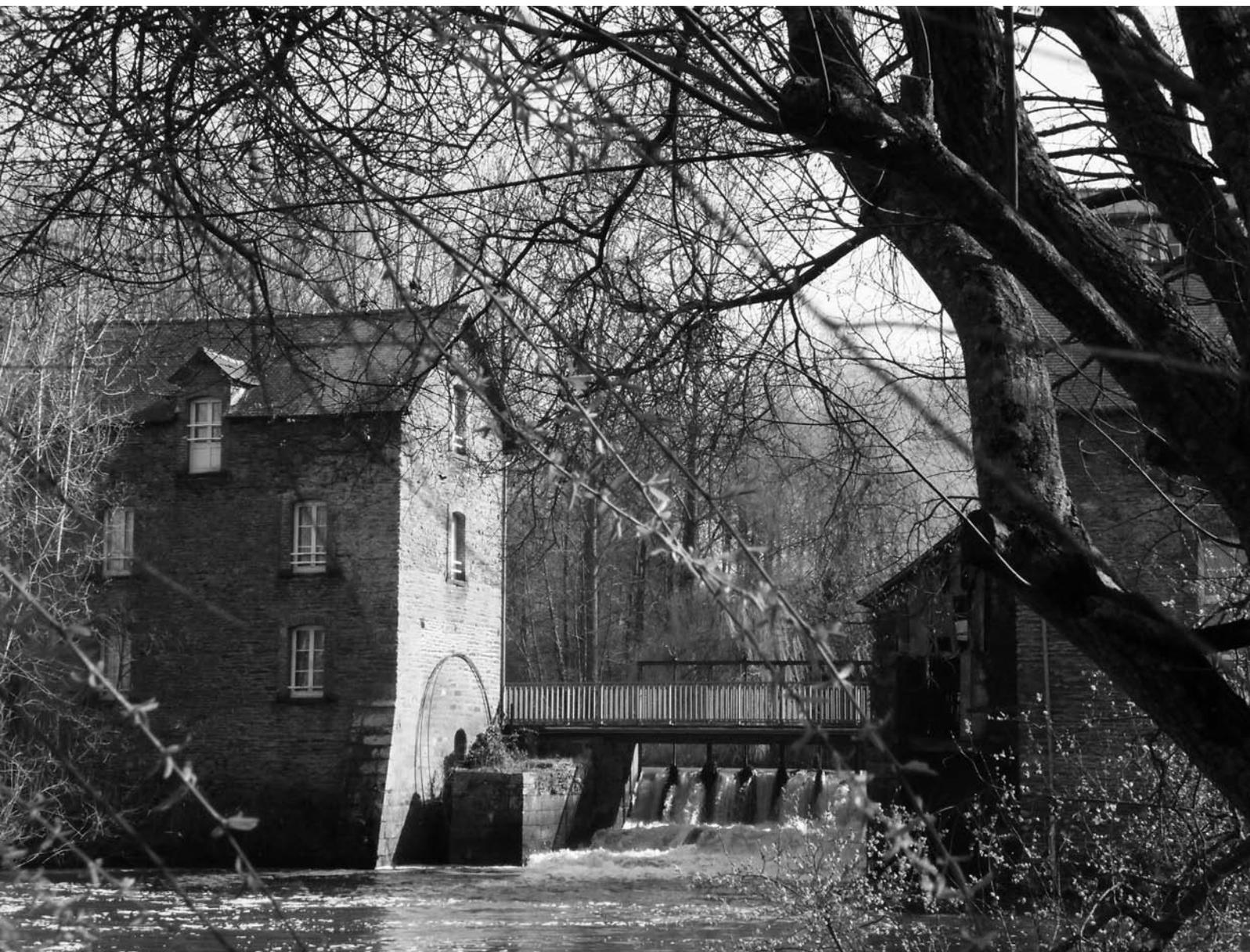
Nous connaissons ses restaurants
Ses cafés sa pâtisserie
Où chacun allant et venant
va se régaler à l'envi
On fait provision de galette à Cesson
Elle est bonne sa saucisse fraîche
Ses escargots délicieux
Quand après une partie de pêche
Chacun rentre au logis joyeux

Une rivière gracieuse
Miroite sous le feu des cieus
Et de là s'en va paresseuse
Dormir sous les chênes ombreux
Franchit un pont gris
Vieux roi de granit
Qui sommeille au-dessus de l'onde
Et de là, sans frein et sans loi,
Elle serpente et vagabonde
Parmi les prés, le long des bois
(Couplets 4 et 5 de *La Cessonnoise*, sur l'air de *La Paimpolaise*, écrite par l'abbé Jarry)

POUR ALLER PLUS LOIN

Voyage dans le temps. Cesson-Sévigné par Joseph Pélerin et Sophie Rémy. Éditions Danclau. 160 pages. 1996 (chez M.

Pélerin, 35, rue de la Chalotais, 35510 Cesson-Sévigné).



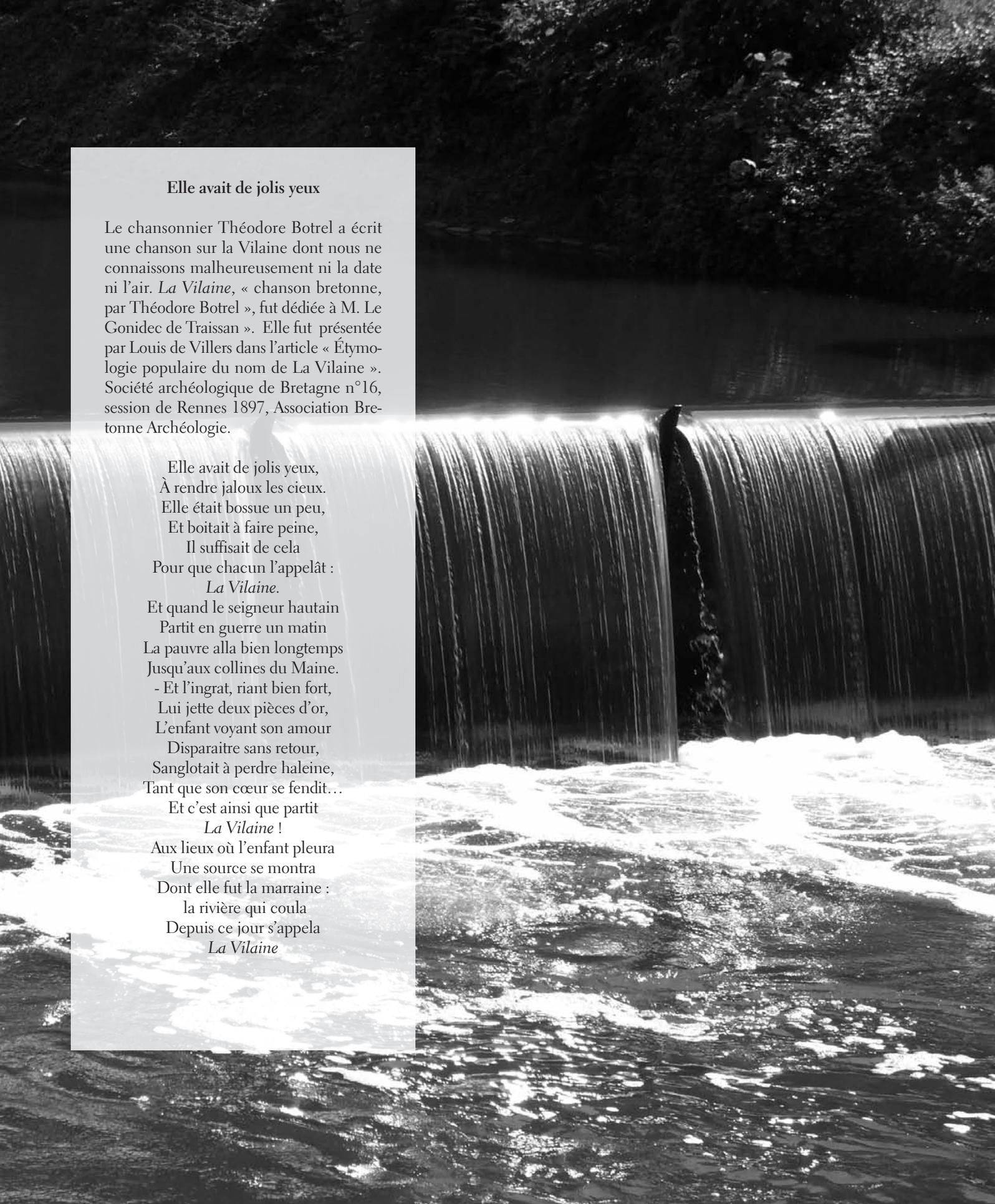
Elle avait de jolis yeux

Le chansonnier Théodore Botrel a écrit une chanson sur la Vilaine dont nous ne connaissons malheureusement ni la date ni l'air. *La Vilaine*, « chanson bretonne, par Théodore Botrel », fut dédiée à M. Le Gonidec de Traissan ». Elle fut présentée par Louis de Villers dans l'article « Étymologie populaire du nom de La Vilaine ». Société archéologique de Bretagne n°16, session de Rennes 1897, Association Bretonne Archéologie.

Elle avait de jolis yeux,
À rendre jaloux les cieux.
Elle était bossue un peu,
Et boitait à faire peine,
Et suffisait de cela
Pour que chacun l'appelât :
La Vilaine.

Et quand le seigneur hautain
Partit en guerre un matin
La pauvre alla bien longtemps
Jusqu'aux collines du Maine.
- Et l'ingrat, riant bien fort,
Lui jette deux pièces d'or,
L'enfant voyant son amour
Disparaître sans retour,
Sanglotait à perdre haleine,
Tant que son cœur se fendit...

Et c'est ainsi que partit
La Vilaine !
Aux lieux où l'enfant pleura
Une source se montra
Dont elle fut la marraine :
la rivière qui coula
Depuis ce jour s'appela
La Vilaine



Un nouveau dialogue entre Rennes et ses rivières

RÉSUMÉ > *Rennes a bénéficié très tardivement de ses avantages naturels. Avant de devenir navigables, l'Ille et la Vilaine ont été longtemps obstacle et frontière. L'insalubrité et les inondations ont conduit au douloureux enfermement de la Vilaine dans sa traversée du centre-ville, interdisant de poser avec justesse les éléments naturels du dialogue qui aurait permis aux Rennais de converser avec la Vilaine. Aujourd'hui, ce malentendu se dissipe peu à peu. À l'est comme à l'ouest, la Vilaine redevient la scène où se déroule la mise en scène du futur.*



TEXTE > **LOUIS-MICHEL NOURRY**

Présences de l'eau et du minéral à Rennes, appoggiatures successives du végétal et du construit qui jouent en contrepoint sur des eaux douces au naturel mais durement contraintes dans la traversée de la ville... L'espace est arbitre du temps qui mêle et entremêle les traces de l'Histoire et la lutte des matières vives. Il y a un parfum d'aventure dans les relations des Rennais avec l'Ille et la Vilaine : eaux sombres, douces et faibles, jamais angoissantes puisque domestiquées. Et pourtant on ne peut oublier les crues et les insalubrités longtemps dénoncées : jusqu'à la fin du siècle dernier, l'inabouti, l'hostilité des eaux alternait avec la ville en devenir. Il a fallu une volonté politique affirmée pour domestiquer le bassin de la Vilaine, pour que le tissu ne se relâche plus. Vogue la vallée ! la Vilaine jouit aujourd'hui des miracles rêvés.

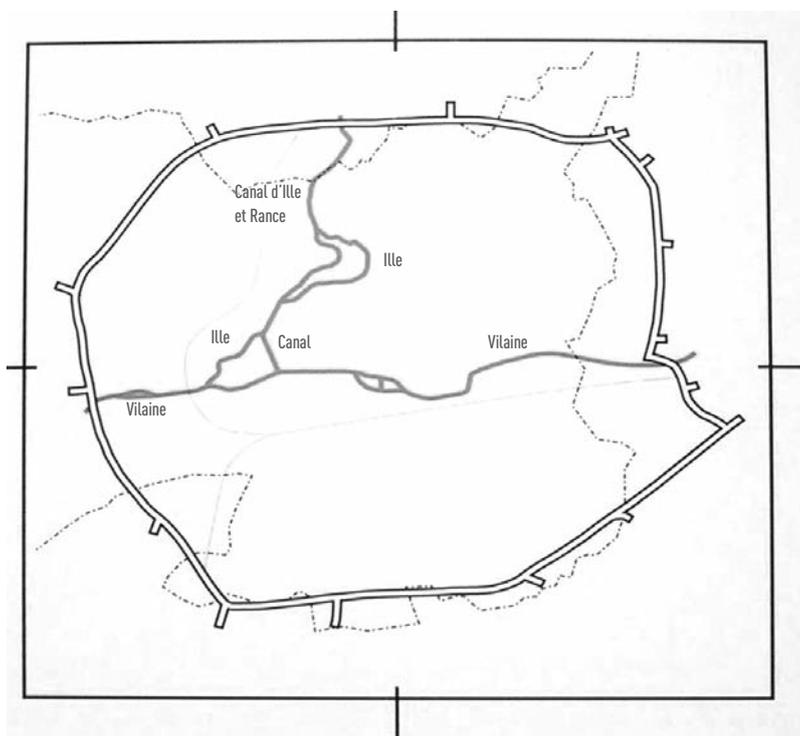
Dans la matière du sol premier coulent les deux rivières. Elles ouvrent le socle, occupent la plaine marécageuse, bonne défense pour la ville. L'établissement primitif s'est fixé près du confluent sur une avancée du sol

LOUIS-MICHEL NOURRY est professeur honoraire des Écoles d'architecture. Il est spécialiste de l'art des jardins et du paysage





Une carte du site de Rennes, avec le tracé de la Vilaine, de l'Ille et du canal d'Ille-et-Rance et des rocades



Ce n'est pas la navigabilité de la Vilaine qui explique la présence de Rennes, mais plutôt l'inverse

ferme : un rétrécissement de la vallée permettant la construction facile d'un pont, tout proche de celui qui franchissait l'Ille. À Rennes, l'unité vient des fleuves, de leur flot, des masses d'eaux, de leur confluence ; le plus ancien nom de Rennes, datant de l'époque gauloise, fut justement *Condate* : le confluent.

La moyenne Vilaine fut longtemps un obstacle et une frontière

La Vilaine venant de l'est décrit ici un angle droit pour se diriger vers le sud de sorte que son affluent, l'Ille, venu du nord, dessine avec la moyenne Vilaine un axe de circulation nord-sud, c'est-à-dire Manche-Océan, tandis que la haute Vilaine lance une antenne vers l'est du massif armoricain et vers le bassin de Paris. La topographie ajoute sa valeur à celle de l'hydrographie. Cet axe de l'Ille et de la moyenne Vilaine souligne un fuseau de terres relativement basses, s'allongeant de la baie du Mont Saint-Michel à l'estuaire de la Loire.

Vers son milieu, le fleuve s'élargit sous le nom de bassin de Rennes. Lieu de convergence hydrographique, ce bassin, outre l'Ille et la Vilaine, attire la Seiche, le Meu,

et de nombreuses rivières secondaires. Mais aucune de ces rivières n'est naturellement navigable ; les premiers bateaux ne circulèrent sur la Vilaine qu'au 16^e siècle, sur l'Ille qu'au 19^e. Loin d'expliquer la naissance de Rennes, c'est la présence de Rennes qui a déterminé la création des voies navigables.

Les vallées ne servirent pas davantage à la circulation terrestre. Les plus vieux itinéraires que nous pouvons reconstituer coupaient à travers les collines, multipliant rampes et descentes, négligeant la vallée voisine, où la gorge alterne avec le marécage. Les voies romaines retrouvées qui traversent Betton vont droites, pour éviter toute courbe impraticable par les attelages de l'époque. Il faut arriver à l'ère des chemins de fer pour qu'une voie nord-sud emprunte les vallées de l'Ille et de la Vilaine. Loin de constituer une voie de passage, la moyenne Vilaine représenta longtemps un obstacle et une frontière : ligne d'arrêt de la langue bretonne, limite de divisions ecclésiastiques au Moyen Âge, limite souvent des divisions féodales.

L'extension de la ville dans les marais a posé d'ardus problèmes d'urbanisme

La topographie du bassin ne paraît pas plus apte à justifier l'existence d'une grande ville. Celle-ci n'était pas, à l'origine, le centre-né d'une riche région agricole. Les sols y sont lourds, difficiles à travailler. Ils retournent vite à la lande. Pas davantage la nature ne fournit de matériaux de construction propres à bâtir une capitale. Le schiste briovérien ou précambrien du bassin se débite en plaques inutilisables. Les rares gisements calcaires ne donnent que des matériaux inconsistants. Jusqu'à l'ouverture des voies navigables, Rennes resta une cité de bois et de torchis.

Il faut donc se rendre à l'évidence. La géographie n'a pas « déterminé » le site d'une métropole. Rennes n'a profité que très tardivement de certains de ces avantages naturels. Par contre le site justifie pleinement la colonisation des lieux : une butte aux traits assez nets domine de quelques quinze mètres les cours marécageux de l'Ille et de la Vilaine, s'avancant en proue vers le confluent. L'avantage militaire – fortification facile – s'ajoute à l'avantage commercial : la largeur de la plaine humide à traverser se réduit grâce à cette butte. Vers le sud, une terrasse alluviale arrive près du fleuve ; vers l'ouest, la

Du côté des Bonnets Rouges, des pins et un air méditerranéen



vallée de l'Ille reste assez étroite à la hauteur de Bourg-l'Évêque.

La traversée de ces vallées est donc assez facile et les routes peuvent s'en échapper très vite pour monter sur les collines plus sèches. Plus tard, la position de la ville pourra paraître inconfortable : la descente de la butte, l'extension de la cité dans les marais poseront d'ardus problèmes d'urbanisme. On peut déjà parler en ce milieu du 19^e siècle de conquête de terres hostiles.

Les deux rivières font circuler le sang de la cité

C'est aussi une évidence, on a toujours trouvé de la vie autour, le long et même dans les cours d'eaux, les rivières, les fleuves. Toutes sortes de vies, de rythmes et de genres différents ; instinctive et fébrile, animale, hiératique et altière, végétale et aussi, pourquoi pas, minérale,

organisée et poétique quand on veut bien s'en donner la peine, c'est-à-dire : humaine.

La Vilaine et l'Ille sont proches, même si on ne les voit pas toujours. Même si les berges ont été domestiquées, livrées au passage des hommes et des transports, les deux rivières déploient le paysage, elles s'y répandent à l'ouest de la ville. C'est l'artère et la circulation du sang de la cité. Elles galbent leurs rives, leurs méandres autour de la vie retrouvée. Regardons ces cours d'eau traverser l'espace loti : plutôt rivières que fleuves, ils n'échappent pas à cette règle d'organisation autour d'eux depuis la nuit des temps.

Ce qu'il y a de sympathique dans un paysage fluvial, ce sont les discours sensibles et subjectifs qui l'accompagnent. Les mots traduisent toujours les désirs de nature, d'environnement et de site originel. Ce sont des images d'un symbolisme poétique caractérisé qui envahissent

Ce qu'il y a de sympathique dans un paysage fluvial, ce sont les discours sensibles qui l'accompagnent





Le nouveau pont sur la Vilaine, en bas du boulevard de Vitré



Urbanistes, paysagistes et architectes accompagnent la politique de l'espace sur les berges de l'Ille et de la Vilaine

par bouffées l'entendement et la sensibilité : c'est tout un univers de berges et d'herbes en touffes, de jeux d'ombres douces et de contre-jours chromatiques qui rassemblent en un instant tous les genres et les rythmes de vie. Les Rennais sont-ils sensibles à cette évocation ?

La scène où se déroule la mise en scène du futur

Côté cour, côté jardin ou côté ville, côté nature. En fait côté construit organisé, et côté eau et verdure, c'est-à-dire symboliquement naturel. Entre ces deux mondes, l'un rigoureux, normalisé, l'autre ouvert, lieu de satisfaction des désirs, il y a les cours d'eau, scène de théâtre sur laquelle se déroule la mise en scène du futur. L'Ille et la Vilaine sont les lieux de transition par excellence, réservé aux activités humaines dans un espace lui aussi construit qui fait communier la ville (côté cour) et la nature (côté jardin).

Depuis quelques décennies, les berges de l'Ille et de la Vilaine constituent un vivier où des urbanistes, des paysagistes et des architectes accompagnent la politique de l'espace. Cette pratique a fini par produire une sorte de nouveau paysage architectural dont la rivière est une

La nouvelle avenue François-Château, le long de la Vilaine, en direction de Cesson-Sévigné.



constance dans le projet. L'enchaînement des lieux suggère une action dynamique et la variété établit la permanence.

Reprenons le corps du fleuve et suivons cette alchimie complexe qui fait une ville. En amont et en aval, les acteurs ont compris très précisément l'importance fondamentale de cet échange entre la ville et l'eau qui la traverse : faire preuve d'humanité, pourrait-on dire, après ce douloureux enfermement du fleuve dans sa traversée du centre de la ville ; des quais fortement minéralisés (1841-1845) puis une couverture dallée (1913) et un parking (années 1960) ont (définitivement ?) interdit de poser avec justesse les éléments naturels du dialogue qui aurait permis aux Rennais de « converser avec leur Vilaine ». Aujourd'hui, les aménageurs leur répondent en se laissant séduire par l'autorité tranquille de l'emprise des eaux.

Baud-Chardonnet : le rêve prend forme

À l'est de la ville, venant de Cesson-Sévigné, on voit la Vilaine, bien ouverte, déjà enfermée dans un axe contraignant, bordée par une végétation qui lui donne cette image paysagère recherchée. C'est une vue bien ancrée, presque ancienne. Une image d'ordre, de domestication réussie. Le fleuve est là, on le sait. Il vient de loin. Un pont l'enjambe au niveau de l'entrée de la plaine de Baud ; pas de péniches mais la pratique de l'aviron.

On rêve, qu'un jour, la ville tentaculaire ose épouser le fleuve à un endroit choisi. On rêve à un projet d'urbanisme ambitieux qui marierait les architectures aux

Dans la Zac des Papeteries de Bretagne (rue de Lorient, rue Amiral Courbet) sont prévus 250 logements séparés de la Vilaine par une promenade de 250 mètres de long. Le site des Papeteries a été abandonné en 2001.



eaux vert-de-gris à reflets d'étain et de céruse. On rêve à un pont, un Rialto de fer et de béton, à cheval sur le fleuve, un pont fantastique. La Vilaine entrerait dans la ville nouvelle et cette dernière serait fécondée par les eaux vertes et argileuses. Un pont de prouesse, l'université sur l'eau, des habitations, des bureaux, des bâtiments publics mobilisant toutes les audaces des architectes : tout le monde aurait à gagner à cette contemplation de l'eau, du temps, du mouvement, des moires... La Vilaine partagerait la vie des nouveaux résidents.

Ce rêve prend forme : Baud-Chardonnet, cet endroit secret, longtemps livré aux activités polluantes, participe à la croissance urbaine. Des jardins familiaux, des promenades publiques, des logements et des bureaux... une nouvelle Zac va naître, voici l'aboutissement ultime d'une ère de nuisance et de transformation. La ville gomme ainsi dans ses miroirs les alchimies de sa genèse. Sur l'esquisse du projet, les immeubles qui se reflètent au bord des eaux semblent se souvenir des efforts faits pour domestiquer des lieux longtemps exposés aux hostilités en-

gendrées par un fleuve capricieux. Fonder un quartier à partir de rien, ou mieux, de friches en cours de dépollution. Choisir un projet qui dessine le plan « rationnel » d'une ville contemporaine en renouant avec les éléments naturels. Les architectes urbanistes Reicher et Robert et Associés, les paysagistes de l'Atelier Osty et Associés, lauréats de ce projet en cours, déploient leurs architectures dans un paysage « typique » de bassin fluvial ; l'homme se donne le droit d'artificialiser la nature afin d'atténuer les effets de la densification.

Suivant la berge qui conduit à la promenade de la cale de la Barbotière, on pourrait croire que la ville, c'est surtout un passé ; pour les aménageurs, c'est d'abord un avenir. Les nouveaux immeubles constituent des ruptures dans les styles et les couleurs. Cette architecture « urbaine », avec sa diversité des formes et ses inégalités, plaît finalement, parce qu'elle répond à une forte demande de logements et que le décor construit n'est jamais monotone. Les habitants sont conscients de participer à une nouvelle manière de vivre, c'est « l'esprit

Baud-Chardonnet : cet endroit secret longtemps livré aux activités polluantes va participer à la croissance urbaine





La passerelle des Bonnets Rouges avec les constructions contemporaines.



ville nouvelle » avec ses contrastes et ses contraintes. Au cœur du nouveau quartier, la passerelle des Bonnets Rouges rappelle que la Vilaine est là, permettant de garder l'unité qui fait la ville.

Mabilais et Papeteries de Bretagne : une architecture de plaisir

En aval du fleuve, à l'ouest de la ville, les quais de La Mabilais offrent désormais cette image de reconquête : alchimie des eaux, autour des péniches et des bateaux de plaisance. La ville a reconquis ces lieux longtemps voués aux activités artisanales et industrielles. Tout le monde

a gagné à cette contemplation de l'eau, du temps, du mouvement... La Vilaine est là, un paysage de fleuve, les eaux enrichies par la confluence, la verdure, les quais, les balcons et les promenades au bord de l'eau. La reconquête des berges a été au cœur de la problématique des aménageurs, les rives de la Vilaine étant l'axe structurant de la réorganisation des quartiers du Mail et de la Mabilais.

L'urbaniste Alexandre Chemetoff a conduit ce programme : unité de paysage, modélisation du cadre de vie, respect identitaire de ces lieux historiques, équilibre social... Tout ceci renvoie à l'univers magique et in-

Avant les ponts Laennec, la Vilaine se sépare en deux bras



fini du plaisir, plaisir de voir, d'imaginer, de sentir, de savoir aussi. Créer une architecture de plaisir ! Cet acte volontaire de projet urbain est un évènement majeur dans la politique de l'espace rennais. Désormais on n'occulte plus les fleuves, cette donnée vitale joue un rôle déterminant pour l'équilibre de la cité .

L'ensemble bâti sur ces rives se poursuit vers l'ouest : sur l'ancien site industriel des Papeteries de Bretagne, l'opération d'urbanisme de la Zac a prévu l'aménagement d'une promenade et un tronçon supplémentaire de bord de Vilaine. Les transitions sont assurées et conduisent au site de l'écluse du Moulin du Comte cité dès le

15^e siècle. L'enchaînement des lieux suggère une action dynamique et la variété établit la permanence.

De Bourg-l'Évêque aux Prairies Saint-Martin

À la confluence, mille correspondances, ignorées et ténues, alimentent ces allers-retours perpétuels entre la ville construite, la ligne droite du canal de l'Ille et son cours « presque » naturel à l'ouest de Bourg-L'Évêque. Dans les années 1970, ce quartier s'est identifié à une émotion, celle de son entrée dans le monde des villes et de l'architecture tout à la fois. Cette architecture (archi-





Une maquette de l'aménagement futur de la plaine de Baud



mélanges de l'agrégat serré au rythme naturel de l'eau.

Un immeuble, un bras de rivière, un lavoir, une écluse, une architecture industrielle... et plus loin un milieu humide, les Prairies Saint-Martin. L'inabouti où la végétation spontanée alterne avec la ville ordonnée. Ces terrains répercutent l'écho des quartiers voisins. Aires de lacunes, aires soumises au regard attentif des riverains et des défenseurs d'espaces conservés. Car

tecte Georges Maillols), avec sa verticalité affirmée, assure la lecture lointaine. Les immeubles dotés d'alignements de fenêtres renforcent cet élan vertical, tandis que l'emboîtement d'échelles qui se révèle en lecture rapprochée donne la mesure humaine du lieu habité.

L'Ille participe à cette mise en scène : civilisée et polie d'un côté, toute en nuance et perméable à toute idylle avec la nature de l'autre. Ce lieu construit où deux grandes lignes de force s'affirment à l'est a vécu l'intelligence raisonnée des hommes qui l'ont créé. C'est la croisée du chemin entre le cours originel et la mise en ordre de la nature, entre le discours de la raison et celui du cœur. On ne pouvait rêver osmose plus complète.

En remontant le cours du canal, on goûte à la présence de l'eau ; on regarde les maisons et on apprend à relever les détails surprenants, une architecture du déconstruit, du décrochement, des rapports de matériaux presque insolites. Au niveau de l'École nationale supérieure d'architecture de Bretagne, un bras de l'Ille nous renvoie à l'histoire de la rivière faite de méandres et de dépôts sédimentaires. On voit à quel point l'architecture de cette école (architecte Patrick Berger) convient à l'île en épousant ses contours. Il y a comme une émotion esthétique dans la présence d'un lavoir, image d'un autre temps mais aussi mariage de raison, liaison satisfaisante pour l'esprit et le sens donné à la politique de l'espace. La ville est faite de ces

la ville change et se cherche, s'exerce en tout lieu. L'Ille et la Vilaine ont créé des vallées vivantes, des vallées volubiles qui s'habillent de réseaux, de symboles ; les espaces non lotis des prairies tâtent vers les eaux primordiales, cherchent leur âme du côté de l'Ille, varient, voyagent, se reposent autour des friches industrielles en méditant sur un avenir chargé de projets. Les futurs quartiers de la Zac de Plaisance et de la Zac d'Armorique doivent participer au dialogue désormais établi entre la ville et ses rivières.

Un parfum d'aventure

Ainsi Rennes retrouve ses berges ! Tout le monde gagner à cette nouvelle contemplation de l'eau, du temps, du mouvement, des moires... La métamorphose des rives se révèle au promeneur. La reconquête de l'eau se faisant par étape, on regarde, on suppute. Chaque jour quelque part le long des berges naît un nouvel espace, embryonnaire. Cela s'esquisse, s'installe, puis donne la vie. C'est la vallée vivante, la vallée volubile qui s'habille de ponts, d'immeubles, de réseaux... Il y a un parfum d'aventure dans ces transfigurations savamment mises en scène. Cueillons dès aujourd'hui les plaisirs des sens que nous offre cette reconquête, l'alchimie intérieure de chacun fera le reste, tout naturellement.

Démolissons la dalle !

RÉSUMÉ > *Démolissons la dalle ! Découvrons la Vilaine ! Et déployons au dessus du fleuve découvert une passerelle à géométrie variable, un chemin suspendu ou porté, qui deviendrait espace d'expositions, une allée-bibliothèque qui accueillerait des lecteurs, un lieu de lenteur hors des mouvements brusques du monde. C'est l'idée de l'architecte Tristan La Prairie rêvée en 2003 pour son diplôme de fin d'études. Un rêve ? Eh bien, rêvons !*



TEXTE > **TRISTAN LA PRAIRIE**

Mai 1998. Une bassine bleue, de taille moyenne, posée au sol, sur la dalle béton recouverte de bitume d'un grand parking automobile. Elle est pleine d'eau. Sous la dalle de béton, caché de la lumière, coule un fleuve.

Étudiant en architecture, j'avais lors d'un exercice d'arts plastiques, posé cette bassine pleine d'eau au milieu du parking de la Vilaine. De la taille d'un pneu de voiture, elle paraissait bien sûr fragile et anecdotique. Mais cette provocation dérisoire avait pour moi un sens symbolique. Elle exprimait une révolte, née aux sources de l'enfance, de voir que sous le parking saturé et les arrêts de bus de la place de la République passait un fleuve... Elle disait ma déception de constater que le béton, les voitures et les ersatz de nature en pot cachaient de l'eau qui courrait, dans ce tunnel noir, rejoindre la lumière. Ce geste disait surtout qu'une question se posait. Et de cette question je faisais, quatre ans plus tard, mon sujet de diplôme : re-découvrir le fleuve.

TRISTAN LA PRAIRIE est architecte-urbaniste, diplômé de l'École nationale supérieure d'architecture de Bretagne à Rennes. Il exerce à Brest (www.laprairie-architecte.com).





La couverture de la Vilaine est d'une certaine manière, le symbole de ce qu'une ville peut se faire subir à elle-même

Avant les récentes réformes des études d'architecture, l'exercice posé à l'étudiant en fin d'études était précieux : il devait choisir son sujet d'étude, dessiner un projet, et le présenter à un jury. Après ce projet de diplôme, le futur architecte devrait bien se confronter aux dures contraintes du réel. On m'offrait un (dernier ! pensais-je alors) espace de liberté, un droit à l'utopie... Je l'utilisai pleinement.

Il m'est offert aujourd'hui de re-présenter ce projet de jeunesse. Je saisis volontiers cet honneur car j'y vois une occasion de participer au débat sur l'avenir de ce site au cœur de la ville. Pourtant, si je ne renie rien de ma proposition, je sais qu'elle serait aujourd'hui différente. Mais je veux faire partager ce qui est pour moi l'essentiel, un regard différent, une pratique de l'urbanisme, souple, modeste, et qui cherche à révéler le potentiel d'un lieu plus qu'à y appliquer un système déjà connu et répété...

Après un regard porté sur l'histoire de cette Vilaine rennaise qui pourrait pourtant enchanter la ville, je présenterai le projet lui-même qui sous le titre Lectures sous la couverture proposait une passerelle au ras de l'eau, et un rêve de lenteur...

Vision de haut et ville-machine

L'urbanisme vu de haut, en plan-masse, m'a toujours posé problème. Je ne comprends pas comment on peut dessiner la ville par tranche et non dans un mouvement continu. Si l'aspect opérationnel du Projet urbain peut inciter pourtant à ce développement par à-coups, il doit laisser toute sa place aux évolutions futures, ne pas fermer les possibles pour les formes urbaines ou les fonctionnements de demain. La ville doit se penser aussi à hauteur d'homme et l'urbaniste doit savoir proposer un potentiel plutôt qu'un résultat.

Les couvertures de la Vilaine à Rennes sont d'une certaine manière aujourd'hui les symboles de ce qu'une ville peut se faire subir à elle-même. Mais la vision de la cité comme un système, ou même comme une machine, un outil de production, de croissance et de richesses, se heurte à la présence des hommes et à leurs exigences essentielles. La ville doit être le reflet de l'homme, et celui-ci est vivant, complexe, en perpétuelle reconstruction, en invention continue.

Les mouvements brusques du monde, les stress collectifs de la vie urbaine, doivent (et les évolutions ac-

tuelles, portées vers plus de nature, de matériaux et d'aliments sains, en sont l'expression) être équilibrés, compensés par des mouvements en douceur, des lieux de lenteur, pourquoi pas même de méditation.

La présence d'un fleuve, qui porte en lui cette image de rêverie, de promenade, d'un contexte naturel fort, au centre même d'une ville dense, peuplée, en pleine croissance économique et démographique, en plein renouvellement urbain, est une chance unique ! Beaucoup de villes l'ont compris, et aménagent les rives de leurs fleuves ou rivières, de promenades piétonnes, d'espaces verts, de musées en plein air, etc.

Mais les couvertures de la Vilaine sont davantage qu'une dalle à démolir : cette histoire recèle un potentiel, qu'il faut faire évoluer. Les Rennais occupent leur fleuve sans le voir, ils peuvent, ils doivent l'occuper autrement, le découvrir.

La Vilaine, depuis longtemps mal aimée

La ville de Condate, devenue Rennes, s'est implantée, comme beaucoup de cités, au croisement de deux cours d'eau, l'Ille et la Vilaine. Cette position stratégique fut, tout au long de son histoire, décisive, en particulier sur le plan économique. La Vilaine fut un des premiers fleuves à être canalisé, de Rennes à son embouchure, et le canal d'Ille-et-Rance permit la liaison Manche-Océan, en traversant Rennes.

Longtemps la ville « basse », au sud, fut zone inondable, la Vilaine, en de nombreux bras, était capricieuse, et débordait souvent. Quand le nord de la ville, à l'altitude plus élevée, se développait bien, avec marchés, administrations et université, le sud restait le faubourg pauvre de Rennes. En effet les crues se répétaient et ces quartiers devenaient de véritables marécages insalubres. L'eau est un ennemi à cette époque et les Rennais n'ont de cesse que de lutter contre ce voisin envahissant.

Tout groupe humain cherche à maîtriser l'eau. Dans le centre, des quais en granit sont élevés en 1841, résolument rectilignes. En 1851, la navigation fluviale règne en maître, la liaison Manche-Océan est terminée. Mais en 1857 le chemin de fer arrive et fait concurrence. En 1922, Saint-Malo est relié par le train, et c'en est fini des chalands à Rennes. Tout se fait par le train, nouveau vecteur de modernité.

Les cours d'eau à Rennes n'intéressent alors plus que

Les Rennais occupent le fleuve sans le voir. Ils doivent le découvrir

les dernières tanneries qui firent pourtant la richesse de la ville. Mais la révolution industrielle, la démocratisation de la voiture mirent fin à la quiétude des quais de Rennes. À deux reprises, au vingtième siècle, les autorités municipales recouvrent la Vilaine par une grande dalle de béton et de pierre.

D'abord en 1912, place de la République, puis en 1962, jusqu'à la place de Bretagne. Le projet fût même un temps plus ambitieux encore, la couverture ayant été initialement prévue sur la partie est du fleuve « canalisé », jusqu'à l'actuelle grande fontaine. La majeure partie de cette surface gagnée sur le fleuve est envahie par le stationnement automobile.

Et c'est alors qu'après le Mail François-Mitterrand et le boulevard de la Liberté, anciens bras comblés de la Vilaine (en 1860), le fleuve disparaît réellement du centre de Rennes. « Ils » ont comblé, canalisé, aménagé, recouvert, pour rendre non pas plus navigable, mais moins inondable. L'eau est maîtrisée, effacée. Rennes est alors enfin tranquille.

Mais aujourd'hui un ensemble de systèmes d'une ampleur colossale permet d'éviter toute crue à Rennes. Et les transports en communs fleurissent, de plus en plus utilisés, rendant plus facile la réduction des stationnements. Le centre-ville se fait piéton, pour le plus grand plaisir des habitants, et des commerçants. Les quais sont moins passants, réservés au sud à la circulation des autobus, et au nord n'offrant plus qu'une seule file à la circulation automobile. Les parkings urbains se développent maintenant en marge de l'hyper-centre, les parcs relais aussi, depuis la construction du métro. L'axe est-ouest devient structurant dans la ville, et plus rien ne pénalise la ville « basse ».

Le fleuve, caché, reprend des couleurs sur les quais de la Prévalaye et le long de la promenade des Bonnets Rouges. L'eau en ville, avant et après le centre-ville, est redevenue une amie. Vecteur de qualité de vie et d'image saine, le fleuve de Rennes se libère, se pare. Seul ce segment de son cours, entre les places de la République et de Bretagne, reste caché aux rayons du soleil et aux regards des passants. Là où la centralité est la plus forte, là où la valeur urbaine ajoutée serait la plus indispensable, la Vilaine est couverte. Le temps est venu. Il faut retirer les couvertures !

Un projet pour découvrir et investir le fleuve

Il s'agit d'inventer l'avenir de la Vilaine en centre-ville. Rennes occupe son fleuve, c'est historique, et l'histoire qui les lie mérite mieux que le simple effacement, ou même pire, l'indifférence de la ville pour l'eau. Cet espace est public et doit le rester. Que la surface du fleuve soit un espace public est une richesse à explorer. Là où beaucoup de villes aménagent les rives, Rennes a l'occasion d'aménager le fleuve lui-même.

Ce lieu peut devenir le cœur même de la ville, et rééquilibrer le fonctionnement nord-sud du centre. Ce pourrait être très valorisant pour les quais, et serait une véritable réconciliation entre le « centre nord » et le « centre sud ». La re-découverte de la Vilaine se traduirait donc par un dialogue différent. Il faut aller vers elle et profiter de sa présence pour créer un lieu public unique, central, vecteur d'image positive pour Rennes.

L'évolution peut sans doute être douce, la ville est toujours en mouvement, il va lui falloir apprivoiser la transformation de ce lieu. Je propose que la première étape soit de retirer les couvertures. La dalle de béton du parking Vilaine doit disparaître, et laisser le soleil éclairer l'eau du fleuve. Ce sera un choc, nécessaire et salutaire. Très vite la place de la République pourra, en lieu et place de parterres et d'étagères de plantes, laisser voir l'eau et, mieux, y conduire... Cette place sera le lien entre les deux axes nord-sud existant et est-ouest réinventé.

« Lectures sous la couverture »

La question à laquelle tentait de répondre mon projet de diplôme, en février 2003, était donc celle-là. Comment découvrir et investir le fleuve ?

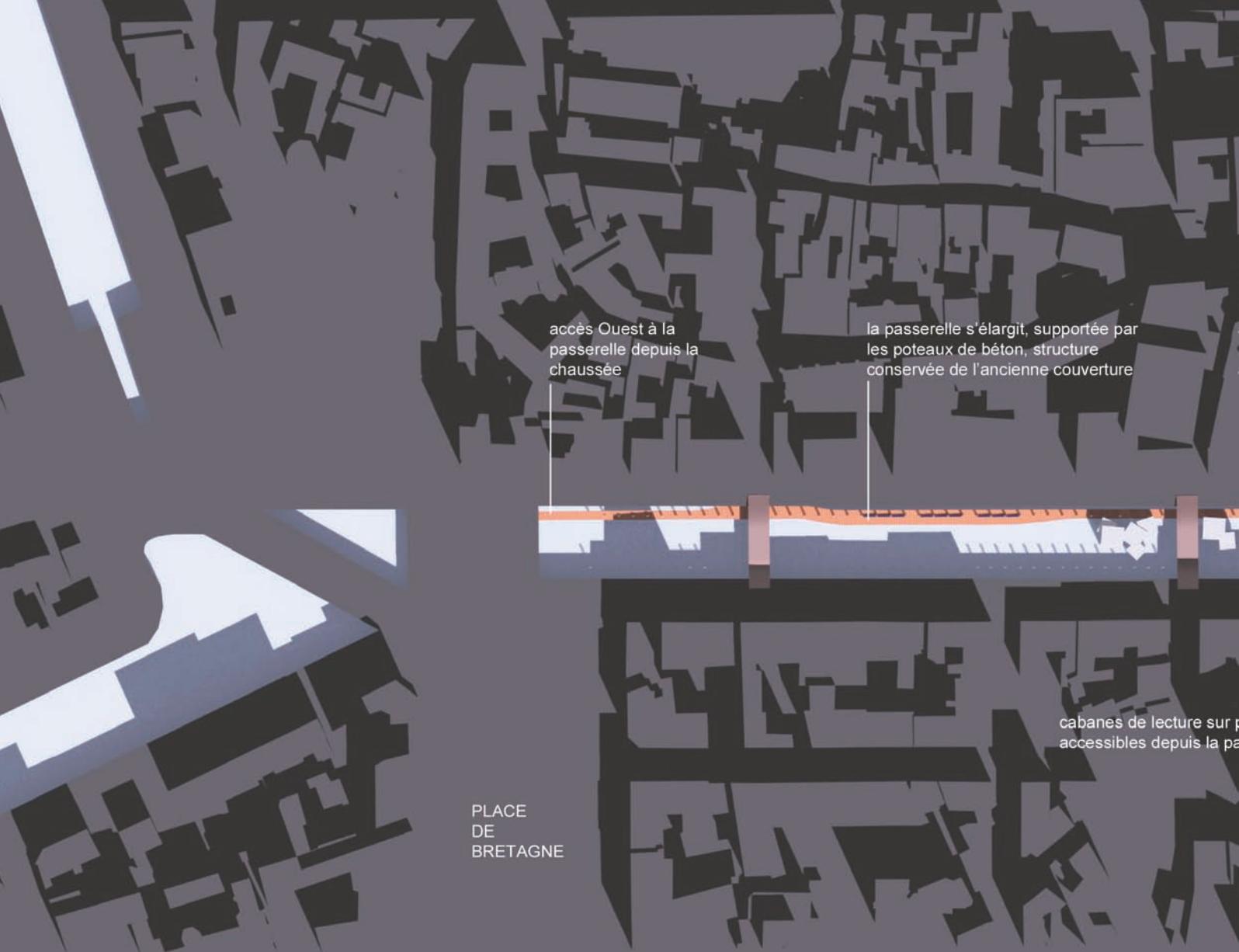
Le titre du projet était *Lectures sous la couverture*, et prévoyait un programme autour de la lecture, en tant qu'acte de voyageur de l'imaginaire mais aussi comme temps pris, dans la ville, pour une échappée, une rêverie, une poésie.

Une large passerelle se déploierait au plus près du fleuve, comme posée sur l'eau. Elle irait de l'escalier en pierre en amont de la place de la République (visible près de la place Saint-Germain ; il y en a un autre devant les Galeries Lafayette, invisible lui...), aux promenades du quai de la Prévalaye. Cette passerelle serait portée par la structure actuelle des couvertures. La dalle de

L'eau, en ville, est redevenue une amie. Le temps est venu. Il faut retirer les couvertures !

La dalle de béton doit disparaître et laisser le soleil éclairer l'eau du fleuve





accès Ouest à la passerelle depuis la chaussée

la passerelle s'élargit, supportée par les poteaux de béton, structure conservée de l'ancienne couverture

cabanes de lecture sur p...
accessibles depuis la pa...

PLACE
DE
BRETAGNE

la place de la République est en effet portée par de belles arches en béton armé allant d'une rive à l'autre, la passerelle y serait suspendue. La dalle du parking de la Vilaine est portée par deux rangées de poteaux à quelques mètres du quai sur chaque rive, la passerelle y serait portée, au nord, pour mieux recevoir le soleil du sud. Les structures du passé seraient présentes, mais l'avenir plus ouvert, plus léger serait réinventé.

À géométrie variable, cette passerelle pourrait accueillir les promeneurs, s'élargir pour quelques bancs ou une terrasse de café. Elle pourrait devenir espace d'exposition (de ces photographes qui offrent malaisément place de la Mairie leurs images au public, par exemple), d'animations. Les quais seraient eux aussi aménagés, les trottoirs élargis, et les liaisons entre les niveaux nombreux. L'espace public à créer va d'une façade à l'autre.

Le projet prévoyait de bâtir au fil de l'eau, comme amarrées à ce long ponton, des « boîtes » de lecture, sortes de cabanes translucides ou transparentes, cubiques, qui, se laissant traverser par les rayons du soleil, pouvaient constituer autant de cocons où se réfugier de l'agitation extérieure. De gros coussins rouges gonflables étaient proposés comme seul mobilier « flottant »...

Une petite bibliothèque était aussi intégrée au programme ! Suspendue aux arches de béton devant le monumental bâtiment de la République, comme une étape sur le chemin du promeneur, elle proposait en prêt des livres de tous les styles, pour être lus ensuite sur un banc sur la passerelle, ou dans une des cabanes de lecture, ou encore allongé sur l'herbe au bord de l'eau, à la Prévalaye...

Cette bibliothèque pourrait alors avoir un accès direct à la station de métro République, et les cabanes de

PLACE DE LA MAIRIE

accès central à la passerelle par
l'escalier de pierre existant (mais
aujourd'hui caché par le parking)

passerelle piétonne
suspendue aux arches en
béton, structure conservée
de l'ancienne couverture

accès Est à la passerelle
par l'escalier de pierre existant



PLACE DE LA RÉPUBLIQUE

bilots,
passerelle

franchissement piéton de la Vilaine
le pont descend dans sa partie centrale
pour donner accès à la passerelle

bibliothèque publique suspendue
accès possible depuis la station de métro
République

lecture être le symbole d'un lieu consacré à la lecture mais aussi à la lenteur, au fil de l'eau, à la méditation, un lieu de pause.

Beaucoup d'idées seraient à explorer. Tant de gens à Rennes rêvent de voir la Vilaine re-découverte. J'ai dans ce projet le rôle d'un rêveur, mais n'oublions pas le potentiel d'un rêve partagé ; l'élan collectif peut alors déplacer des montagnes. Ou au moins faire sauter des couvertures de béton...

Vous êtes pour ? Vous êtes contre ?

Écrivez à Place Publique,

Les Champs Libres, 46, boulevard Magenta, CS 33926
35039 Rennes cedex. ou à bboudic@gmail.com

POUR ALLER PLUS LOIN

La réflexion et le projet élaborés
lors de ce diplôme furent l'objet
d'un article dans *Ouest-France*
(24 février 2003) et d'une confé-

rence organisée par Les Verts à l'occasion des dernières muni-
cipales. Pour en savoir plus sur le projet : [www.laprairie-archi-
tecte.com/vilainecouverture](http://www.laprairie-archi-
tecte.com/vilainecouverture).



En bord de Loire, les anneaux de l'artiste Daniel Buren mis en place par Patrick Bouchain



Nantes, une grande ville au bord de l'eau

RÉSUMÉ > Longtemps, Nantes, filles des eaux, a écrit son histoire dans le cours de la Loire. Premier port négrier de France au 17^e siècle, capitale de la construction navale au 19^e mais victime de l'ensablement de l'estuaire et bientôt concurrencée par Saint-Nazaire, Nantes, entre 1926 et 1946, comble l'Erdre et deux bras de la Loire. Récemment, Nantes a compris qu'elle devait apprendre à devenir une grande ville au bord de l'eau, renouant avec le fleuve et ses affluents et se pensant à l'échelle de l'estuaire. La Loire redevient la matrice de son développement.



TEXTE > **THIERRY GUIDET**

Estuaire, la biennale d'art contemporain, sème des œuvres d'art le long de l'eau entre Nantes et Saint-Nazaire. Chaque premier week-end de septembre, toute la ville se retrouve aux Rendez-vous de l'Erdre sur des quais noirs de monde pour entendre du jazz et caresser des yeux les vieux bateaux de Loire. Au cœur de l'agglomération, l'Île de Nantes, un projet urbain de 350 hectares, scelle la réconciliation d'une ville et de son fleuve. Et c'est sur un programme intitulé « Construire la ville autour du fleuve » que Nantes a répondu récemment avec succès à l'appel à projets de l'État pour obtenir le label d'ÉcoCité.

Cette omniprésence de l'eau n'a rien de surprenant dans une ville de fond d'estuaire. Cette situation géographique est la clé de son histoire. Sans la Loire comme artère irriguant un arrière-pays considérable, Nantes n'aurait été qu'un port dénué d'importance. Et sans ouverture sur l'Atlantique, pas de commerce avec les Antilles, pas de traite négrière, pas de trafic du sucre, pas de chantiers navals, rien de la « grande ville » qui sut séduire Stendhal et tant de voyageurs.

THIERRY GUIDET est le directeur de *Place Publique* à Nantes





Sel, vin, trafic négrier, sucre, conserveries, métallurgie, construction navale : le port et l'estuaire furent bel et bien le poumon de la ville

Attardons-nous sur la page où la ville n'a cessé d'écrire son histoire. Un carrefour, au confluent du fleuve et de deux rivières navigables, l'Erdre au nord, la Sèvre nantaise au sud. Mais aussi un gué, en un site où la Loire a creusé un lit étroit, large tout au plus de 400 mètres. Un lit encombré d'îles entre lesquelles les ancêtres des Nantais ont fiché des pieux en travers du courant, puis, sans doute vers l'an mil, une succession de passerelles de bois dont le tracé est resté, jusqu'en 1966, l'unique ligne de ponts permettant de passer d'une rive à l'autre.

« Ni chair ni poisson »

Nantes est donc bien une fille des eaux, une ville-port, une ville-port, au fond d'un estuaire que, deux fois par jour, visitent la marée et l'air du large. Ce site est l'une des clés de son histoire. Il explique aussi une certaine atmosphère : « Ni tout à fait terrienne, ni tout à fait maritime, ni chair, ni poisson », comme l'a écrit Julien Gracq de sa ville d'élection.

Dernier passage avant l'océan, tout de même distant de 60 km, le site occupé aujourd'hui par Nantes, était déjà habité autour de 2000 ans av. J.-C. S'y était ensuite établi un comptoir commercial permanent où transitaient le sel et l'or, les armes et le plomb. Longtemps, et en tout cas jusqu'à la fin du Moyen Âge, Nantes fut avant tout un port fluvial. Pendant des siècles, on achemine par le fleuve le sel de Guérande et de Bourgneuf, les vins d'Anjou et du Poitou. Et puis, dans les deux derniers siècles du Moyen Âge, le trafic maritime commence à prendre son essor. Les ducs de Bretagne signent des traités commerciaux avec le roi d'Angleterre, la ville de Bayonne ou la Hanse d'Allemagne.

Il faut toutefois attendre le 17^e siècle pour voir ce trafic s'envoler. Colbert encourage alors vivement la culture du sucre de canne aux Antilles françaises. Nantes se lance dans l'aventure coloniale et devient le premier port de France au seuil du 18^e siècle. Pour cultiver la canne à sucre à grande échelle, il faut des hommes, beaucoup d'hommes : des esclaves noirs achetés sur les côtes africaines. Nantes se fait une spécialité de ce commerce triangulaire entre l'estuaire de la Loire, le golfe de Guinée et les Antilles. Il est le premier port négrier français, réalisant près de la moitié de la traite française en déportant 450 000 Noirs vers l'Amérique.

La prospérité nantaise s'affiche dans son architecture

néo-classique dont le quai de la Fosse offre un bel exemple. Des quartiers entiers se construisent au 18^e siècle alors que la population de la ville est multipliée par deux. Au siècle suivant, la ville s'industrialise autour de son fleuve et de son port. Le sucre de l'île Bourbon, la Réunion d'aujourd'hui, succède à celui de Saint-Domingue. Les raffineries nantaises tournent à plein. Elles entraînent l'essor de la métallurgie nécessaire à leur équipement. La conserverie, la biscuiterie suivent ainsi que la construction navale : dans la seconde moitié du 19^e siècle, les chantiers de la basse Loire construisent un bon quart des navires français, désormais en métal, prolongeant une tradition ancestrale de construction navale. On est passé d'un port négrier à un port industriel dont la prospérité se poursuivra très avant au 20^e siècle. A ce moment de l'histoire de Nantes, le port et l'estuaire sont bel et bien le poumon de la ville.

La fin de la Venise de l'Ouest

Pourtant, les signes annonciateurs d'un tournant historique se multiplient. Du fait de l'ensablement de l'estuaire et de l'augmentation des tonnages des navires, Nantes a toujours possédé des avant-ports. Le plus important d'entre eux va devenir Saint-Nazaire, construit de toutes pièces au cours du 19^e siècle. À la différence des autres avant-ports, Saint-Nazaire va rapidement devenir un véritable concurrent de Nantes, ou, du moins sera vécu comme tel par les élites nantaises. Les banquiers Pereire y créent la Compagnie générale transatlantique ; les chantiers navals nazairiens prennent le pas sur ceux de Nantes ; à la fin du 19^e siècle, le trafic nazairien dépasse largement le tonnage nantais.

Deuxième mutation dans les mêmes années : l'arrivée du chemin de fer à Nantes, en 1851. Elle marque la fin du rôle économique de la Loire, ce chemin d'eau qui avait desservi la majeure partie du territoire français pendant des siècles.

Troisième mutation au début du 20^e siècle : les comblements de deux bras de la Loire et de l'Erdre. On peut y voir la suite logique de l'effacement économique du fleuve. Les inondations, le passage de la voie ferrée, l'apparition de l'automobile, l'insalubrité de l'Erdre : autant d'arguments qui expliquent que ce que nous tenons aujourd'hui pour une erreur urbanistique majeure n'ait pas suscité de trop vifs débats. Mais voilà, née du fleuve, la

Un tournant s'annonce au 19^e siècle : construit de toutes pièces, Saint-Nazaire va devenir un véritable concurrent

Suite logique de l'effacement économique du fleuve, deux bras de la Loire et l'Erdre seront comblés au début du 20^e siècle

Sur l'Île de Nantes, les nefs abritent les Machines

ville l'expulse alors de son cœur. Celle qu'on appelait, un peu pompeusement, la Venise de l'Ouest sacrifie cette imbrication intime de l'eau et de la terre qui faisait, depuis l'origine, la singularité de son site. Les travaux durent pendant vingt ans, de 1926 à 1946, une période au cours de laquelle le centre de Nantes se transforme en immense chantier. Détournée, l'Erdre passe désormais sous un tunnel, comme en cachette, et des flots de voitures empruntent le cours comblé de deux des trois bras de la Loire, nuisant à la lisibilité autant qu'à l'agrément du site. Seule la toponymie garde la mémoire de l'ancienne ville d'eau : place de l'Écluse, rue du Port-au-Vin, île Feydeau, quai Brancas...

1987 : le dernier navire lancé à Nantes

Même si le port de Nantes reste animé très avant dans le 20^e siècle, ses activités n'ont cessé de dériver vers Saint-Nazaire. Nouvelle date symbolique : le 3 juillet 1987. Ce jour-là, on lance le *Bougainville*, le dernier navire construit à Nantes, depuis le dernier chantier naval de Nantes, situé sur la Prairie-au-Duc, l'un des sites majeurs de l'actuelle Île de Nantes. C'est la fin d'une industrie qui, depuis plusieurs siècles, avait modelé le paysage et l'imaginaire nantais.

C'est la fin d'une histoire et le début d'une autre. Longtemps, une association nantaise, Nantes-la-Bleue avait milité pour le recreusement de l'Erdre. Au début des années 1990, quand la Ville lance un concours international d'architecture pour redessiner le Cours des Cinquante-Otages (qui emprunte l'ancien emplacement de l'Erdre), elle espère être entendue. C'était trop tôt selon l'avis d'un des vainqueurs de la consultation, Italo Rota, qui continue à penser qu'un jour peut-être... Pas de recreusement, mais une attention nouvelle à l'ambiance urbaine. L'installation d'une nouvelle ligne de tramway est l'occasion d'un réaménagement attentif et réussi des quais de l'Erdre. Des sentiers et des passerelles permettent de longer à pied la rivière sur chacune de ses berges à des kilomètres de la ville. Berceau d'un des plus anciens clubs de yachting français, le SNO (Sport nautiques de l'Ouest), l'Erdre accueille dans telle ou telle de ses criques plus d'un port de plaisance tandis que les écoles d'aviron y prospèrent. Ses rives, émaillées de châteaux et de *folies*, ne se découvrent jamais mieux qu'en glissant sur l'eau à bord des bateaux de promenade qui remontent



son cours depuis la gare fluviale. Le Navibus, qui, pour le prix d'un ticket de tram, vous conduisait du campus universitaire à la gare, n'a malheureusement pas eu le même succès : trop peu de rotations, trop peu d'utilisateurs.

Les facs sur la rive droite ; des entreprises de haute technologie, des grandes écoles, la technopole sur l'autre rive : l'Erdre n'est plus seulement l'aimable rivière de jeu des Nantais. Avec ses châteaux, ses bateaux, ses labos, elle conjugue les atouts : la concentration de matière grise, un site naturel enchanteur, des rendez-vous festifs, quelques-uns des termes de l'équation nantaise du moment.

Un Quartier de la création avec vue sur Loire

Mais la Loire ? Un tout autre enjeu auquel la ville a pris le temps de s'attaquer, le temps du deuil de l'âge industriel. Après la fermeture des chantiers navals, Nantes s'est retrouvée avec une île en partie désertée au cœur de la ville, un chantier de 350 ha, une immense friche disponible, un défi considérable qui ne peut se comprendre qu'au regard des mutations historiques évoquées plus haut. Nantes a progressivement compris qu'elle n'était plus un grand port industriel, qu'elle devenait apprendre à devenir une grande ville au bord de l'eau, à tirer

Le lancement du *Bougainville* est le signe de la fin d'une industrie et le début d'une autre histoire





Il s'agit aujourd'hui de développer des activités économiques nouvelles sur les lieux de la prospérité industrielle de jadis

parti de ce formidable atout naturel comme tant d'autres cités aujourd'hui dans le monde, mais à sa manière.

Il s'agit aujourd'hui de renouer avec le fleuve et avec ses affluents dont la ville s'était détournée. Il s'agit aussi de développer des activités économiques nouvelles sur les lieux mêmes de la prospérité industrielle de jadis. Où l'on construisait des navires, des machines animées sorties de l'imagination des descendants de Jules Verne ébahissent les enfants et leurs parents. Un Quartier de la création voit le jour avec vue sur Loire : les premiers travaux sur les espaces publics ont consisté à abattre les arbres qui cachaient le fleuve, à terrasser les berges en pente douce. Près des anciennes rampes de lancement, on a aménagé un solarium et disposé des transats. Les Anneaux disposés par Daniel Buren et Patrick Bouchain le long du quai des Antilles sont devenus une icône nantaise en dessous desquels passe la navette fluviale qui relie la Chambre de commerce à Trentemoult, charmant village de pêcheurs désormais très branché.

Une ÉcoCité verte et bleue

Les retrouvailles avec le fleuve se jouent dans un cadre bien plus large que celui de la seule ville ou même de la seule agglomération. Nantes se pense désormais à l'échelle de l'estuaire et de la métropole qu'elle forme avec Saint-Nazaire et la façade littorale. Se referme ainsi l'histoire d'une concurrence séculaire. D'une ville à l'autre s'est élaboré l'un des plus vastes Schémas de cohérence territoriale de France. Ce document d'urbanisme, adopté en 2007, dessine l'avenir du territoire, du moins dans ses grandes lignes. Il s'efforce de préserver la forme d'une métropole dont les démographes annoncent qu'elle devra accueillir 100 000 habitants supplémentaires dans les vingt ans à venir : un archipel urbain disséminé au long du fleuve où les zones humides, les espaces agricoles et naturels doivent être jalousement protégés. La trame verte et bleue de l'ÉcoCité est bien sa principale richesse et doit être défendue contre l'étalement indéfini de la ville.

À l'autre extrémité de l'estuaire, Ville-Port, cette considérable opération urbaine, est l'occasion pour Saint-Nazaire de pivoter vers l'embouchure de la Loire. Même les projets économiques ont un lien avec le génie du lieu : recherche sur les navires et les avions de demain fabriqués avec des matériaux composites ; nouvelles

sources d'énergie tirées de la houle mais aussi des micro-algues ; ou, tout simplement, utilisation du fleuve pour transporter des tronçons d'Airbus entre Nantes et Saint-Nazaire.

Dans tous les domaines, Nantes joue désormais la carte de son territoire singulier. L'estuaire redevient la matrice de son développement. Comme aux premiers jours...

Nantes se pense désormais à l'échelle de la métropole qu'elle forme avec Saint-Nazaire

POUR ALLER
PLUS LOIN

Thierry Guidet, Jean Renard,
*Nantes, une histoire au fil de
l'eau*, Éd. Château des ducs de Bretagne, 92 p., 12 €
Frédérique de Gravelaine, *La Loire au centre*, hors-série de *Place
publique Nantes/Saint-Nazaire*, 62 p., 5 €

La belle Vilaine de Thierry Lafontaine



Thierry Lafontaine, photographe auteur, vit et travaille à Rennes depuis deux ans.

Il a approfondi sa culture de l'image à l'école d'Image ouverte dans le Gard. Il la perfectionne aujourd'hui de ma-

nière personnelle en s'intéressant aux arts visuels et aux formes variées du film documentaire.

Sa pratique photographique a pris forme dans les Côtes-d'Armor, notamment en lien avec l'Office de Développement départemental et culturel par le biais d'un reportage mené auprès des gens du voyage. Elle a évolué sous la forme de chroniques urbaines tournées vers les mégapoles telles que Montréal et Istanbul. Son regard est tourné vers la présence humaine dans la cité. L'intention est le plus souvent de questionner le rapport des êtres avec leurs espaces, leurs lieux de vie ou d'habitat.

Pour *Place Publique*, dans ce numéro consacré à la Vilaine, il reste sur cette ligne de rencontre entre un décor-paysage et les personnes qui le fréquentent.

Dans ce dossier est présenté un extrait de rencontres humaines et d'ambiances d'eau. Certaines, par un parti pris esthétique du détail, se veulent plutôt suggestives de cette présence de la rivière.

C'est en suivant les chemins qui longent la Vilaine et le canal d'Ille-et-Rance, qu'il découvre ce patrimoine, ces lieux qui offrent de véritables sources de respirations et d'inspirations aux citoyens que nous sommes, pour beaucoup, devenus. Ce cahier de photographies veut rappeler ou appeler en nous cette nature dont l'eau qui coule sans cesse constitue un élément majeur et précieux.

Contact : thierry.lafontaine@yahoo.fr





La Vilaine, vue vers l'amont depuis la passerelle Saint-Germain

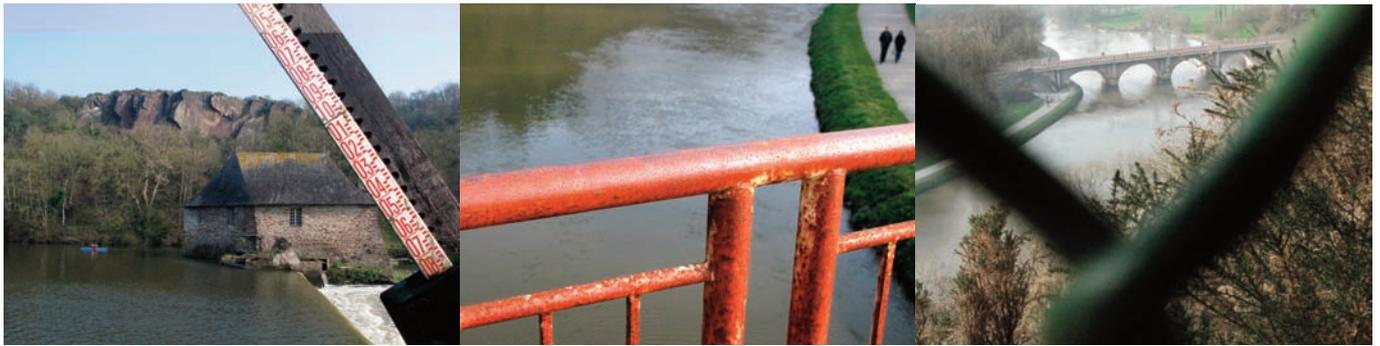


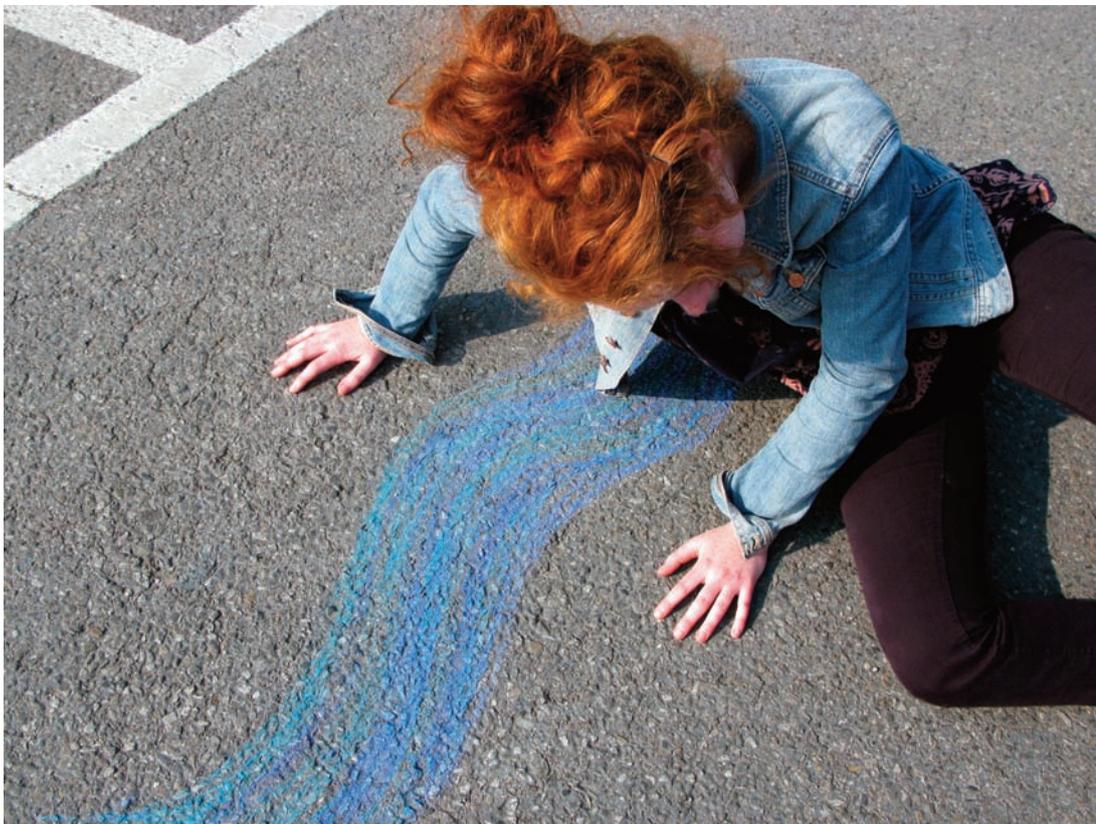
Vers Cesson, à pied, à vélo, en bateau



Le canal d'Ille-et-Rance, ses passerelles, ses écluses...







Sous le bitume, coule une rivière...