

Anetta Kępczyńska-Walczak<sup>a</sup>

orcid.org/0000-0003-4125-2012

## Île de Nantes – pamięć o industrialnej przeszłości odkrywana na nowo

### Île de Nantes: A Rediscovered Memory of an Industrial Past

**Słowa kluczowe:** tożsamość dziedzictwa, dziedzictwo przemysłowe, zapis przeszłości, rewitalizacja

**Keywords:** heritage identity, industrial heritage, legacy of the past, urban regeneration

#### Wprowadzenie

Niniejszy artykuł prezentuje rezultaty jednego z najważniejszych europejskich projektów rewitalizacyjnych realizowanych w ostatnich latach w Nantes we Francji. W artykule nakreślono historię miejsca i jego przekształceń. Przeanalizowano wybrane projekty zrealizowane na analizowanym obszarze. Skupiono się przede wszystkim na problematyce zachowania tożsamości miejsca oraz trudnego do adaptacji dziedzictwa przemysłowego. Wykorzystano w tym celu studia literaturowe, zwiad badawczy oraz analizę krytyczną.

#### Geneza dziedzictwa przemysłowego Nantes

Nantes to duże miasto we Francji nad Loarą, położone około 60 km od jej ujścia do Atlantyku. Historycznie była to stolica Bretanii, dziś nadal pozostaje ważnym ośrodkiem administracyjnym, pełniąc funkcję siedziby władz departamentu Loire-Atlantique oraz regionu Pays de la Loire. Rozwój gospodarczy miasta związany był z handlem dalekomorskim. W XVIII wieku miejscowi kupcy specjalizowali się w handlu niewolnikami, co obecnie uznawane jest za niechlubny okres rozwoju miasta. Miejscowi armatorzy posiadali około 75% francuskich statków wykorzystywanych do przewozu ludności afrykańskiej do portów amerykańskich. Szacuje się, że przetransportowano nimi 450 tys. ludzi. Handel

#### Introduction

This article presents the outcomes of one of the most important urban regeneration projects in Europe, which was implemented in recent years in Nantes, France. The history of the place and its transformations was outlined. Selected projects implemented in the analyzed area were investigated. The focus was primarily on the issue of preserving the identity of the place and the post-industrial heritage, which is difficult to re-use. For this purpose, literature studies, research reconnaissance and critical analysis were used.

#### The genesis of the industrial heritage of Nantes

Nantes is a large city in France, on the Loire River, located about 60 km from where it flows into the Atlantic. Historically it was the capital of Brittany, and today it still remains an important administrative center, serving as the seat of the authorities of the Loire-Atlantique Department and the Pays de la Loire Region. The economic development of the city was related to marine trade. In the eighteenth century, local merchants specialized in the slave trade, which is now considered an infamous period of the city's development. Local ship-owners possessed about 75% of the French ships used to carry African people to American ports. It is estimated that 450,000 people were transported by them.

<sup>a</sup> dr hab. inż. arch., prof. uczelni, Politechnika Łódzka, Instytut Architektury i Urbanistyki

<sup>a</sup> *D.Sc. Ph.D. Eng. Arch., Associate Professor, Institute of Architecture and Urban Planning, Łódź University of Technology*

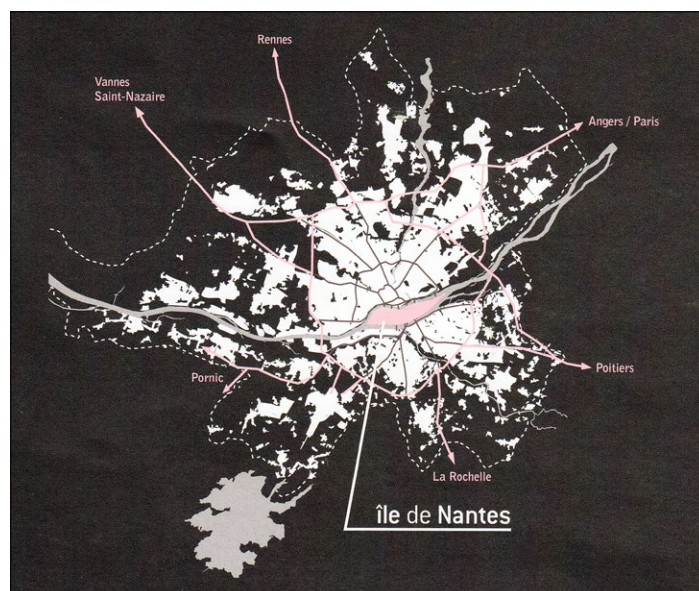
**Cytowanie / Citation:** Kępczyńska-Walczak A. Île de Nantes: A Rediscovered Memory of an Industrial Past. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2023, 73:34–47

**Otrzymano / Received:** 27.09.2022 • **Zaakceptowano / Accepted:** 19.02.2023

**doi:** 10.48234/WK73NANTES

*Praca dopuszczona do druku po recenzjach*

*Article accepted for publishing after reviews*



Ryc. 1. Usytuowanie Île de Nantes na tle sieci rzecznej, struktury aglomeracji oraz najważniejszych powiązań komunikacyjnych; źródło: materiały prasowe biura projektu

*Fig. 1. The location of Île de Nantes against the background of the river network, agglomeration structure and the most important transport links; source: press materials of the design firm*

niewolnikami stał się podstawą bogactwa miasta i jego dalszego rozwoju w okresie rewolucji przemysłowej. W Nantes powstały wtedy przedsiębiorstwa takie jak: fabryka ciastek Lefèvre-Utile (bardziej znana jako LU), stocznia Dubigeon, a także odlewnia Voruz. Po II wojnie światowej zaczął się schylek działalności przemysłowej. W 1960 roku udział Nantes w produkcji stoczniowej w rejonie ujścia Loary wynosił 8%, podczas gdy 20 lat wcześniej było to 50%. Po kryzysie lat siedemdziesiątych XX wieku podjęto próbę restrukturyzacji przemysłu, w wyniku której główne lokalne przedsiębiorstwa zostały przejęte przez duże międzynarodowe koncerny. Nie przyniosło to jednak spodziewanej poprawy kondycji ekonomicznej i w 1987 roku zakończyła się produkcja statków w miejscowej stoczni. Nantes musiało się zmierzyć z nowym problemem – rozległym obszarem nieużytków przemysłowych oraz obiektów industrialnych, skupionych przede wszystkim na dużej wyspie w rozwidleniu Loary i rozcinających aglomerację na dwie części (ryc. 1).

Zamknięcie stoczni Dubigeon zmusiło władze miasta do poszukiwania rozwiązań o charakterze strategicznym, gdyż zdegradowany teren o powierzchni około 330 ha nie tylko znajdował się w sercu miasta, ale też oddziaływał na cały obszar metropolitalny.

### „Efekt Bilbao” czy syndrom Bilbao?

Ze względu na podobieństwo problemów oraz spektakularny przebieg procesu odnowy terenów poprzemysłowych źródłem inspiracji dla władz Nantes stało się Bilbao. Tamtejsza stocznia Euskalduna została zamknięta w 1986 roku, a już 11 lat później w sercu zdegradowanych terenów stoczniowych i portowych otworzono najnowocześniejsze wówczas na świecie muzeum Fun-

The slave trade became the basis of the city’s wealth and its further development during the Industrial Revolution. Enterprises such as the Lefèvre-Utile biscuit factory (more commonly known as LU), the Dubigeon shipyard, and the Voruz foundry were established in Nantes at that time. After the Second World War, industrial activity began to decline. In 1960, Nantes’ share of shipbuilding in the Loire estuary was 8%, compared to 50% twenty years earlier. After the crisis of the 1970s, an attempt was made to restructure the industry, as a result of which the major local enterprises were taken over by large international corporations. However, this did not bring the expected improvement in the economic condition and the production of ships in the local shipyard ceased in 1987. Nantes had to face a new problem—a vast area of industrial wasteland and industrial facilities, concentrated primarily on a large island in the fork of the Loire and dividing the agglomeration into two parts (Fig. 1).

The closure of the Dubigeon shipyard forced the city authorities to look for strategic solutions, as the decayed site of approximately 330 ha was not only in the heart of the city but also affected the entire metropolitan area.

### Bilbao effect or Bilbao syndrome?

Bilbao became the source of inspiration for the Nantes authorities due to the similarity of the problems and the spectacular course of the post-industrial regeneration process. The local Euskalduna shipyard was closed in 1986, and eleven years later, in the heart of the decayed dockyard and port areas, the world’s most modern museum at that time, helmed by the Solomon R. Guggenheim Foundation and designed by the re-

dacji Solomona R. Guggenheima, zaprojektowane przez renomowanego architekta Franka O. Gehry'ego. Bezprecedensowy sukces tego projektu zainicjował nie tylko rozwój zjawiska znanego jako starchitektura, ale także wzrost inwestycji w obiekty kulturalne o międzynarodowej randze. „W przyszłości żadne miasto nie będzie ważne gospodarczo, jeśli nie będzie też wybitne kulturowo” – powiedział Ibon Arezo, pierwszy zastępca burmistrza Bilbao, odpowiedzialny za obiekty i planowanie urbanistyczne [Masbounji 2001, s. 104].

Nantes nie było zatem wyjątkiem, gdyż oczy całego świata były wówczas zwrócone na baskijskie miasto. Mimo że doświadczenia płynące z jego przemian urbanistycznych zostały zaimplementowane w wielu europejskich miastach, to jednak nigdzie nie udało się w pełni powtórzyć „efektu” Bilbao. Wynika to w dużej mierze z faktu, że każde miasto jest inne, a proces rewitalizacji obejmuje jego aspekty przestrzenne, społeczne i gospodarcze, co wymaga za każdym razem opracowania dedykowanej strategii. Nie bez znaczenia jest także fakt, że w wielu miastach postrzegano osławiony „efekt” przez pryzmat realizacji wyjątkowego architektonicznie budynku, zaprojektowanego przez słynnego architekta o światowej renomie, co miałyby zapewnić rozgłos, a następnie napływ turystów oraz inwestorów. Prowadziło to także do instrumentalizacji kultury w polityce rozwoju gospodarczego miast. Owocowało również niezamierzoną unifikacją przestrzeni zurbanizowanych<sup>1</sup>.

Początkowo dla Nantes, podobnie jak dla wielu innych miast w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, Bilbao było wzorem do naśladowania. Tamtejszy sukces zainspirował myślenie strategiczne i planowanie projektu Île de Nantes. Wizyta w Bilbao była obowiązkową wycieczką dla każdego potencjalnego kierownika projektu lub doradcy, który chciałby pracować przy projekcie rewitalizacji terenów dawnej stoczni. Stopniowo jednak krytyka „modelu Bilbao” zaczęła wysuwać się na pierwszy plan. Dotyczyło to w szczególności kwestii związanych z tożsamością miasta, które odradza się na podstawie odmiennych i pozbawionych kontekstu cech architektonicznych. Ostatecznie doprowadziło to do opracowania urbanistyki „w stylu Nantes”, która uwzględniła specyfikę miasta i którą można by uznać za wzorcowy model sam w sobie. Uwolnienie się od „syndromu Bilbao” umożliwiło planistom skupienie się na określeniu cech indywidualnych Nantes, a w konsekwencji na realizacji obiektów architektonicznych, w tym adaptacji, które by nie tylko naprawę się wyróżniały, ale także jak najlepiej prezentowały atuty miasta [Nicolas 2014].

### Proces rewitalizacji Île de Nantes

Île de Nantes znajduje się u ujścia Loary, naprzeciwko centrum miasta Nantes. Jest to relatywnie duży obszar łądu: odległość od wschodniego do zachodniego krańca wynosi prawie 5 km, podczas gdy w kierunku północ – południe wyspa mierzy około 1 km (ryc. 2). Mimo centralnego położenia i jej znacznych rozmiarów wyspa

owned architect Frank O. Gehry, was opened. The unprecedented success of this project initiated not only the development of the phenomenon known as star architecture but also an increase in investment in cultural facilities of international importance. “In the future, no city will be economically important unless it is also culturally prominent,” said Ibon Arezo, the first deputy mayor of Bilbao, responsible for buildings and urban planning [Masbounji 2001, p. 104].

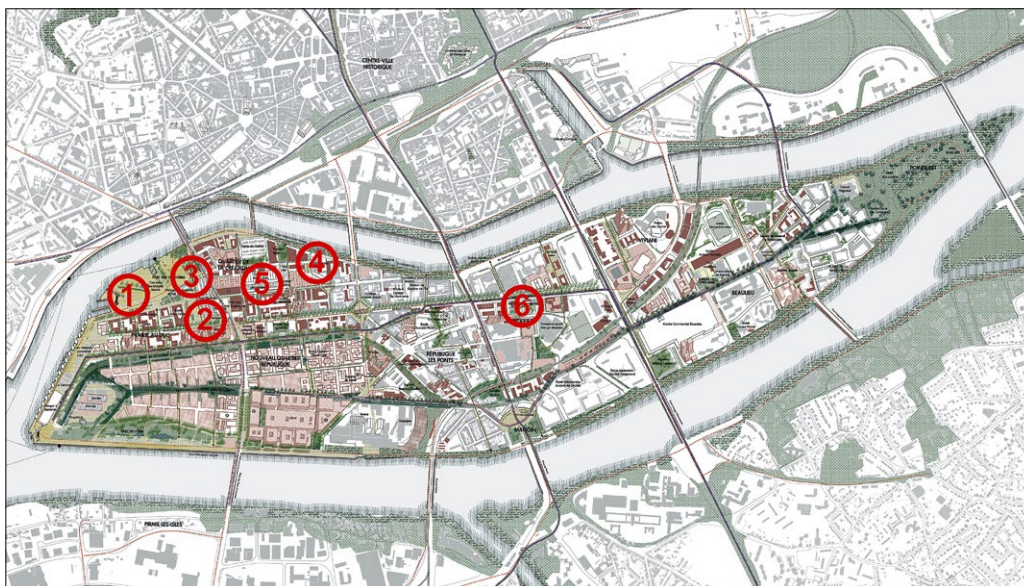
Nantes was therefore no exception, as the eyes of the whole world were then turned to the Basque city. Although the experience of its urban transformations has been implemented in many European cities, the “effect” of Bilbao has never been fully replicated anywhere. This is largely since each city is different and the revitalization process covers its spatial, social and economic aspects, which requires the development of a dedicated strategy each time. Not without significance is the fact that in many cities the famous “effect” was perceived through the prism of erecting an architecturally unique building, designed by a prominent architect of global renown, which would ensure publicity, and then an influx of tourists and investors. It also led to the instrumentalization of culture in the economic development policy of cities. It also resulted in the unintentional unification of urbanized spaces.<sup>1</sup>

Initially, for Nantes, as for many other cities in the 1990s, Bilbao was a model to follow. The success achieved in Bilbao inspired the strategic thinking and planning of the Île de Nantes project. A visit to Bilbao was a must-visit for any potential project manager or consultant who would like to work on a former shipyard regeneration project. Gradually, however, criticism of the “Bilbao model” began to come to the fore. This was particularly true of issues related to the identity of the city, being reborn based on architectural features that are distinct from local tradition and acontextual. Ultimately, this led to the development of “Nantes-style” urbanism that took into account the specificity of the city and could be considered an exemplary model in its own right. Breaking free from the “Bilbao syndrome” enabled planners to focus on defining the individual characteristics of Nantes, and consequently on the implementation of architectural projects, including adaptive re-use, that would not only stand out, but also present the city’s qualities in the best possible way [Nicolas 2014].

### Île de Nantes regeneration process

Île de Nantes is located at the mouth of the Loire, opposite Nantes city center. It is a relatively large piece of land: the distance from the eastern to the western edge is almost 5 km, while in the north-south direction the island measures about 1 km (Fig. 2). Despite its central location and large size, the island was neglected for a long time. Île de Nantes consists of three fairly distinct urban areas:

- A relatively well urbanized eastern part, which was the starting point for the development of the



Ryc. 2. Plan rozwoju Île de Nantes do 2040; 1) Parc des Chantiers, 2) Nefs de la Loire, 3) Les machines de L'île, 4) Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, 5) École des Beaux-Arts, 6) Jardin des Fonderies; oprac. autorskie na podstawie materiałów prasowych biura projektu

Fig. 2. Île de Nantes development plan until 2040; 1) Parc des Chantiers, 2) Nefs de la Loire, 3) Les machines de L'île, 4) Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, 5) École des Beaux-Arts, 6) Jardin des Fonderies; original work based on press materials of the design firm

przez długi czas była zaniedbana. Île de Nantes składa się z trzech dość odrębnych obszarów miejskich:

- Relatywnie dobrze zurbanizowana część wschodnia, która była punktem wyjścia dla rozwoju wyspy w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku (dystrykt Beaulieu) w oparciu o miejskie inwestycje w przestrzeniach publicznych oraz realizację budynków przez sektor prywatny. Obecnie posiada niewiele gruntów do przebudowy.
- Centrum wyspy, będące starym, robotniczym i zubożałym przedmieściem, z wieloma budynkami o złożonej własności, utrudniającej przebudowę tego fragmentu wyspy.
- Na zachodzie tereny poprzemysłowe dawnych stoczni, gdzie niegdyś skupiała się tożsamość portu w Nantes, a które przez długi czas pozostawały miejscem zdegradowanym i postrzeganym negatywnie przez mieszkańców [Darchen, Simon 2022].

Rewitalizacja Île de Nantes jest jednym z największych projektów tego typu w całej Francji, a także jednym z najbardziej interesujących przedsięwzięć dotyczących dawnych terenów przemysłowych w Europie. Co ciekawe, nie została ona odnotowana w obszernym opracowaniu poświęconym tej tematyce [Skalski 2009], tak więc niniejszy artykuł wnosi nową wiedzę do dziedziny. W procesie rewitalizacji wyspy można wyodrębnić trzy główne etapy:

- Okres programowania i planowania rozwoju obszaru; obejmował lata 1987–2000. W 1989 roku burmistrzem Nantes został Jean-Marc Ayrault, który zdecydował, aby wykorzystać kulturę jako siłę napędową transformacji miasta oraz wzmocnić funkcję centrum. Kultura miała również zostać

island in the 1960s and 1970s (Beaulieu district) based on municipal investments in public spaces and construction of buildings by the private sector. It currently has little land to redevelop.

- The center of the island, which is an old, working-class and impoverished suburb with many buildings with complex ownership, which makes redevelopment of this part of the island difficult.
- In the west, there are the post-industrial areas of the former shipyards, where the identity of the port of Nantes was once concentrated, and which for a long time remained a decayed place and perceived negatively by the inhabitants [Darchen, Simon 2022].

The regeneration of the Île de Nantes is one of the largest projects of its kind in France, and one of the most interesting developments dealing with former industrial sites in Europe. Interestingly, it was not included in an extensive study on this subject [Skalski 2009], so this article brings new knowledge to the field. Three main stages can be distinguished in the urban regeneration process of the island:

- The area development programming and planning period covered the years 1987–2000. In 1989, Jean-Marc Ayrault became the mayor of Nantes, he decided to use culture as a driving force for the transformation of the city and to strengthen the function of the center. The culture was also to be used to change the image of the Île de Nantes and to spur the development of a new service economy. Following political decisions, an urban concept was developed by a team led by architect Alexandre Chemetoff, the



Ryc. 3. Panorama Île de Nantes od strony centrum miasta, w środku widoczny gmach sądu oraz prowadząca do niego kładka; fot. autorka  
 Fig. 3. A panoramic view of Île de Nantes from the city center, the courthouse and the footbridge leading to it are visible in the middle; photo by the author

wykorzystana do zmiany wizerunku Île de Nantes oraz pobudzenia rozwoju nowej gospodarki usługowej. W ślad za politycznymi decyzjami powstała koncepcja urbanistyczna opracowana przez zespół, którym kierował arch. Alexandre Chemetoff, autor zwycięskiego projektu wyłonionego w 1998 roku. Projektanci uznali za punkt wyjścia nieodłączne cechy całej wyspy, które miały być podstawą nowej narracji, a ich odnowa siłą napędową całego przedsięwzięcia. Co ważne, nie nakreślono stanu docelowego, lecz jedynie kierunek zmian, co zostało opisane jako „procedura, w której projekt jest wymyślany w trakcie jego realizacji, podczas gdy jest wszczepiany w przestrzeń publiczną” [Caille 2010, s. 35]. Jak widać, za element spajający rewitalizowany obszar uznano przestrzeń publiczną – istniejące oraz nowo projektowane. Podjęcie działań w obrębie wyspy poprzedziły wcześniejsze inicjatywy, które wyznaczyły kierunek wykorzystania kultury w procesie rewitalizacji oraz pozwoliły zdobyć doświadczenie niezbędne do rewitalizacji znacznie większego fragmentu miasta. Były to: festiwal „Les Allumés” organizowany w latach 1990–1995 oraz przekształcenie dawnej fabryki LU w centrum kultury współczesnej (proj. arch. Patrick Bouchain) pod nazwą „Lieu Unique” (Wyjątkowe Miejsce), które uruchomiono w styczniu 2000 roku.

- Pierwsza faza rewitalizacji, obejmująca lata 2000–2010, która częściowo została zrealizowana w ramach projektu „REVIT Towards more effective and sustainable brownfield revitalisation policies”. W 2003 roku utworzono SAMOA (Société d’Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique) – specjalną spółkę odpowiedzialną za przebieg procesów rewitalizacyjnych, której udziałowcami są m.in. Aglomeracja Nantes, Miasto Nantes,

author of the winning design selected in 1998. The designers took as a starting point the inherent features of the entire island, which were to be the basis of the new narrative, and their renewal was the driving force of the entire project. Importantly, the target state was not outlined, but only the direction of change, which was described as “a procedure in which the project is conceived during its implementation, while it is implanted in the public space” [Caille 2010, p. 35]. It is clear therefore that public spaces—both existing and newly designed—were considered as an element that binds the revitalized areas together. Actions within the island were preceded by earlier initiatives that set the direction for the use of culture in the regeneration process and allowed to gain the experience necessary to revitalize a much larger part of the city. These were: the festival “Les Allumés” organized in the years 1990–1995 and the transformation of the former LU factory into a center of contemporary culture (designed by architect Patrick Bouchain) under the name “Lieu Unique” (Unique Place), which was launched in January 2000.

- The first phase of revitalization, covering the years 2000–2010, which was partially implemented under the project “REVIT Towards more effective and sustainable brownfield revitalization policies.” In 2003, SAMOA (Société d’Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique) was established—a special company responsible for the course of revitalization processes, whose shareholders are, among others, Nantes Metropolis, City of Nantes, City of Rezé, Regional Council of Pays de la Loire. At this stage, in the course of various projects, 51 ha of public

Miasto Rezé, Regionalna Rada Kraju Loary. Na tym etapie, w toku realizacji różnych projektów, udało się ponownie zagospodarować 51 ha przestrzeni publicznej, oddać do użytku 4,4 tys. nowych mieszkań, a także stworzyć 235 tys. m<sup>2</sup> przestrzeni biurowej [<https://www.iledenantes.com/>]. Co niezwykle istotne, prace na obszarze Île de Nantes rozpoczęto od dokładnej analizy zanieczyszczeń powstałych w wyniku działalności przemysłowej. Badania wykazały, że teren był skażony. Ze względu na obecność w gruncie substancji stanowiących zagrożenie dla zdrowia ludzi ponowne zagospodarowanie wyspy wymagało przeprowadzenia zabiegów rekultywacyjnych [Maciejewska, Ulanicka 2017, s. 93–104]. Nie mniej istotne było przełamanie barier mentalnych, gdyż przez większość mieszkańców Nantes wyspa była postrzegana jako obszar niebezpieczny i z tego powodu omijany, a w konsekwencji nieznan. Dlatego pierwszą dużą inwestycją publiczną było wzniesienie nowego gmachu sądu według projektu Jeana Nouvela w 2001 roku. Oprócz wymiaru symbolicznego, w połączeniu z nową kładką dla pieszych nad Loarą inwestycja ta była pierwszym znaczącym krokiem w kierunku funkcjonalno-przestrzennej integracji wyspy z miastem (ryc. 3).

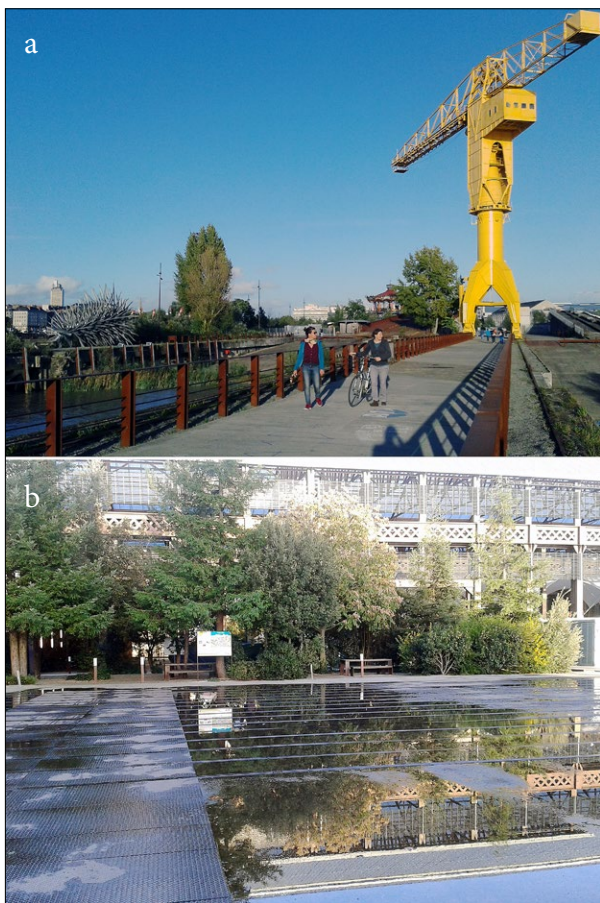
- Druga faza rewitalizacji, rozpoczęta w 2010 roku, z planowanym zakończeniem na rok 2030. Cezurą wyznaczającą granicę między pierwszą a drugą fazą jest zakończenie kontraktu Alexandre'a Chemetoffa i wyłonienie nowego zespołu projektowego (Anne Mie Depuydt i Marcel Smets, których w 2016 r. zastąpiły Jacqueline Osty i Claire Schorter). Nowi projektanci zastosowali bardziej konwencjonalne metody. Powstał plan określający cele, jakie mają być osiągnięte w ciągu 20 lat. Zakłada się, że w tym okresie uda się odnowić i wykreować kolejne 160 ha przestrzeni publicznej oraz wznieść nowe obiekty dysponujące łącznie 1,5 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, w tym 700 tys. m<sup>2</sup> mieszkań, 450 tys. m<sup>2</sup> biur, 350 tys. m<sup>2</sup> obiektów użyteczności publicznej. Najważniejszym projektem jest realizacja nowego kompleksu szpitala uniwersyteckiego, w południowo-zachodniej części wyspy [<https://www.iledenantes.com/>; Diedrich, Dahl 2016].

W ramach dotychczas przeprowadzonych działań wyróżnić należy szereg inicjatyw, które wywarły silny wpływ na transformację terenów poprzemysłowych oraz ich percepcję wśród mieszkańców miasta oraz turystów. Jak już wspomniano, od lat dziewięćdziesiątych XX wieku władze miasta Nantes stymulowały rozwój współczesnej kultury, m.in. poprzez masowe wydarzenia w przestrzeniach publicznych, a także na terenach poprzemysłowych. W tym celu nawiązano współpracę z grupą teatralną Royal de Luxe [<http://www.royal-de-luxe.com/en/>]. Dzięki temu zorganizowano na wyspie przywołany uprzednio festiwal „Les Allumés”. W re-

space were redeveloped, 4,400 new apartments were opened for use, and 235,000 m<sup>2</sup> of office space was built [<https://www.iledenantes.com/>]. Most importantly, the revitalization of the Île de Nantes area began with a thorough analysis of pollution caused by industrial activities. Investigations showed that the area was contaminated. Due to the presence of substances in the soil that threaten human health, the island's redevelopment required its prior recultivation [Maciejewska, Ulanicka 2017, pp. 93–104]. Breaking mental barriers was no less important, because most of the inhabitants of Nantes perceived the island as a dangerous area and, for this reason, avoided and, consequently, unknown. Therefore, the first major public investment was the erection of a new courthouse designed by Jean Nouvel in 2001. In addition to the symbolic dimension, in conjunction with the new footbridge over the Loire, this investment was the first significant step towards the functional and spatial integration of the island with the city (Fig. 3).

- The second revitalization phase started in 2010, with completion scheduled for 2030. The turning point between the first and second phases is the end of Alexandre Chemetoff's contract and the appointment of a new design team (Anne Mie Depuydt and Marcel Smets, who were replaced by Jacqueline Osty and Claire Schorter in 2016). The new designers used more conventional methods. A plan was drawn up that defined the goals to be achieved within twenty years. It was assumed that it would be possible to renovate and create another 160 ha of public space and erect new facilities with a total of 1.5 million m<sup>2</sup> of usable space, including 700,000 m<sup>2</sup> of flats, 450,000 m<sup>2</sup> of offices, 350,000 m<sup>2</sup> of public utility facilities throughout this period. The most important project is the construction of a new university hospital complex in the southwest of the island [<https://www.iledenantes.com/>; Diedrich, Dahl 2016].

Among the activities carried out so far, several initiatives should be distinguished that have had a strong impact on the transformation of post-industrial areas and their perception among city residents and tourists. As already mentioned, from the 1990s, the city authorities of Nantes stimulated the development of contemporary culture, e.g. through mass events in public spaces, as well as in post-industrial areas. For this purpose, cooperation was established with the Royal de Luxe theater group [<http://www.royal-de-luxe.com/en/>]. Thanks to this, the previously mentioned “Les Allumés” festival was organized on the island. As a result, the vision of the “Quartier de la Création” (Creative Quarter) was clarified. It included support for creative industries and the development of arts education. Three universities have been relocated to the island: the School of Architecture, the Academy of Fine Arts, and the School of



Ryc. 4. Parc des Chantiers; a) tereny zieleni i jeden z zachowanych żurawi stoczniowych, b) stare nawierzchnie przemysłowe w obrębie rozległych przestrzeni publicznych; fot. B.M. Walczak

Fig. 4. Parc des Chantiers; a) green areas and one of the preserved shipyard cranes, b) old industrial pavements within extensive public spaces; photo by B.M. Walczak

zultacie wyklarowała się wizja „Quartier de la Création” (Dzielnicy Kreatywnej). Obejmowała ona wsparcie dla przemysłów kreatywnych oraz rozwój szkolnictwa artystycznego. Na wyspę zostały translokowane trzy uczelnie: Szkoła Architektury, Akademia Sztuk Pięknych oraz Wyższa Szkoła Wzornictwa. Zaowocowało to realizacją kilku projektów, interesujących z punktu widzenia ochrony dziedzictwa przemysłowego, utrwalania tożsamości oraz ponownego wykorzystania:

### *Parc des Chantiers*

Literalnie nazwę tego obszaru można tłumaczyć jako Park Stoczniowy. W rzeczywistości, mimo że na terenie 13 ha jest sporo zieleni, to nie odgrywa ona najważniejszej roli w tej przestrzeni, której rewitalizację przeprowadzono już w 2005 roku. Są tu oczywiście stare portowe żurawie, zachowujące pamięć miejsca, jak w obrębie wielu innych zrewitalizowanych terenów portowych i stoczniowych, ale nie to głównie definiuje ten projekt. Sprawiała to wiara A. Chemetoffa w skuteczne wykorzystanie istniejących zasobów, czyli jak najmniejszą zmianę. Można tego doświadczyć, podróżując po wyspie i obserwując, jak wszędzie, gdzie

Design. This resulted in the implementation of several projects of interest from the point of view of industrial heritage protection, identity preservation, and reuse.

### *Parc des Chantiers*

The name of this area can be directly translated as Shipyard Park. Although there is a lot of greenery in this 13 ha area, it does not play the most important role in this space, which was revitalized already in 2005. Of course, there are old port cranes here, preserving the memory of the place, as in many other revitalized port and shipyard areas, but this is not what defines this project. This was due to A. Chemetoff's belief in the effective use of existing resources, i.e., as little change as possible. This can be experienced by wandering around the island and seeing how, wherever possible, existing pavements have been integrated into new public spaces. At first glance, the old post-industrial areas of Île de Nantes do not resemble a city square. This gigantic open space reveals its urbanity only when it is filled with people. At the same time, new floors complemented the old ones wherever it was necessary. The overarching goal was to improve the accessibility and activation of these vast areas (Fig. 4) [Baró, Anguelovski 2021; Diedrich, Dahl 2016].

### *Nefs de la Loire*

Extensive assembly halls of the former shipyard are adjacent to the Parc des Chantiers. During the transitional period, they were used as commercial warehouses. However, already in 2007, they were transformed into a roofed public space, where numerous social and cultural events take place. The windy and rainy climate makes it difficult for Nantes residents to spend time outdoors for much of the year. Nefs de la Loire is a covered space of over 10,000 m<sup>2</sup>, which functions in conjunction with external public spaces, constituting a link between the Parc des Chantiers and the more urbanized central part of the island. Fragments of the facade are covered with sheet metal cladding or semi-transparent panels, and the roofing is mainly made of membranes in bright colors (Fig. 5).

### *Les Machines de l'île*

In the northern part of the shipyard halls, a project is being implemented, which has become a kind of showcase for the regeneration of the island. Unlike Bilbao, it is not an iconic architectural building housing a breathtaking museum collection. However, Les Machines de l'île is a completely unprecedented project, and at the same time very strongly embedded in the local industrial, maritime, and artistic tradition. Its creators—François Delaroziere and Pierre Orefice—refer to the constructive spirit of the former shipyard, the deep-sea voyages and literature of Jules Verne, a fa-



Ryc. 5. Nefs de la Loire – zadaszona przestrzeń publiczną; fot. B.M. Walczak  
 Fig. 5. Nefs de la Loire – covered public space; photo by B.M. Walczak

było to możliwe, istniejące nawierzchnie zostały zintegrowane z nowymi przestrzeniami publicznymi. Na pierwszy rzut oka stare poprzemysłowe tereny Île de Nantes nie przypominają miejskiego placu. Ta gigantyczna otwarta przestrzeń ujawnia swoją miejskość dopiero wtedy, gdy wypełniają ją ludzie. Jednocześnie wszędzie tam, gdzie było to konieczne, nowe posadzki uzupełniły stare. Celem nadrzędnym była poprawa dostępności i aktywizacja tych rozległych terenów (ryc. 4) [Baró, Anguelovski 2021; Diedrich, Dahl 2016].

### *Nefs de la Loire*

Z Parc des Chantiers sąsiadują rozległe hale montażowe dawnej stoczni. W okresie przejściowym były wykorzystywane jako magazyny handlowe. Jednak już w 2007 roku przekształcono je w zadaszoną przestrzeń publiczną, gdzie odbywają się liczne wydarzenia społeczno-kulturalne. Wietrzny i deszczowy klimat utrudnia mieszkańcom Nantes spędzanie czasu na zewnątrz przez znaczną część roku. Nefs de la Loire to zadaszona przestrzeń o powierzchni ponad 10 tys. m<sup>2</sup>, która funkcjonuje w powiązaniu z zewnętrznymi przestrzeniami publicznymi, stanowiąc zwornik między Parc des Chantiers a bardziej zurbanizowaną centralną częścią wyspy. Fragmenty elewacji zostały pokryte okładzinami z blachy lub półprzezroczystymi panelami, przekrycie zaś stanowią przede wszystkim membrany w jasnych kolorach (ryc. 5).

### *Les Machines de l'île*

W północnej części hal stoczniowych realizowany jest projekt, który stał się swoistą wizytówką rewitalizacji wyspy. W odróżnieniu od Bilbao nie jest to ikoniczny

monumentalny twór z Nantes, a także działalności teatru ulicznego, którego spektakle odegrały kluczową rolę w początkowej fazie odrodzenia Nantes. Władze miasta wspierały ten projekt, doceniając jego artystyczny, kulturalny, zabawny (odwołując się do francuskiego poczucia humoru) i turystyczny wymiar [https://www.lesmachines-nantes.fr/].

Pierwszą maszyną był Wielki Elefant, wzięty z powieści *Around the World in 80 Days* (ryc. 6). Mobilna konstrukcja o imponujących wymiarach (12 m wysokości i 8 m szerokości, ważąca ponad 48 t), kiedy jest w ruchu, jest naprawdę imponującym widokiem. Ponadto, można pojechać na wozie na elefanta, podziwiając stoczniowy teren i panoramę starego miasta z czteropiętrowej wysokości. Ważne jest również to, że elefant jest interaktywny i jeźdźcy mogą kontrolować jego uszy i ogon, z którego strumień wody gwałtownie wystrzelił z czasu na czas. Spektakel ma nieco zabawny charakter, typowy dla występów teatru ulicznego i bliskość potrzeb mieszkańców Nantes.

Jako część projektu *Machines de l'île* coraz więcej maszyn tego typu jest budowanych (Manta Ray, Sea Snake, i inne), przyczyniając się do rewitalizacji dawnych hal stoczniowych i ich otoczenia. To nie tylko podczas występów maszyn, ale także podczas ich tworzenia. Podczas wycieczki odwiedzający mogą obserwować wszystkie etapy twórczego procesu – inżynierów, którzy pracują nad tym, aby maszyny się poruszały i przywrócić im życie, wyjaśnić, jak one działają, i jak zostały opracowane, od pierwszych szkiców.

Projekt okazał się być relatywnie niskokosztowy, a jednocześnie niezwykle efektywny w odniesieniu do wpływu na kolektive wyobraźnię mieszkańców Nantes i rosnącą liczbę turystów odwiedzających go.



obiekt architektoniczny mieszczący zapierającą dech w piersiach kolekcję muzealną. Jednak Les Machines de l'île to projekt całkowicie bezprecedensowy, a jednocześnie bardzo silnie osadzony w miejscowej tradycji industrialnej, morskiej i artystycznej. Jego twórcy – François Delarozier i Pierre Orefice – odwołują się do konstruktorskiego ducha dawnej stoczni, dalekomorskich podróży i literatury Juliusza Verne'a, słynnego pisarza pochodzącego z Nantes, a także działalności teatru ulicznego Royal de Luxe, którego pokazy odgrywały kluczową rolę we wstępnej fazie procesu odrodzenia Nantes. Władze miasta poparły ten projekt, doceniając jego artystyczny, kulturalny, zabawny (odwołujący się do francuskiego poczucia humoru) i turystyczny wymiar [<https://www.lesmachines-nantes.fr/>].

Pierwszą maszyną stał się Wielki Słoń, zaczerpnięty z powieści *W 80 dni dookoła świata* (ryc. 6). Mobilna konstrukcja o imponujących wymiarach (12 m wysokości i 8 m szerokości, masa ponad 48 t) sprawia, że jej widok w ruchu jest źródłem mocnych przeżyć dla obserwatorów. Co więcej, słońem można wybrać się na przejażdżkę, podziwiając tereny stoczni i panoramę starego miasta z wysokości IV piętra. Nie bez znaczenia jest także fakt, że słoń jest interaktywny i można sterować jego uszami oraz trąbą, z której co jakiś czas tryska strumień wody. Widowisko ma nieco ludyczny charakter, typowy dla ulicznych przedstawień teatralnych i bliski potrzebom mieszkańców Nantes.

W ramach projektu Machines de l'île powstaje coraz więcej maszyn tego typu (Manta, Wąż Morski i in.), przyczyniając się do ożywienia dawnych hal stoczniowych oraz ich otoczenia. Dzieje się tak nie tylko podczas pokazów maszyn, ale także w toku ich powstawania. W trakcie zwiedzania można obserwować wszystkie etapy procesu twórczego – inżynierowie, którzy pracują nad wprowadzeniem maszyn w ruch i ożywieniem ich, wyjaśniają, jak działają mechanizmy i jak zostały opracowane, począwszy od pierwszych szkiców.

Projekt okazał się relatywnie niskokosztowy, a jednocześnie niezwykle skuteczny w kontekście oddziaływania na zbiorową wyobraźnię mieszkańców Nantes oraz coraz liczniej odwiedzających je turystów.

### ***Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes (ENSA Nantes)***

Budynek Szkoły Architektury został ukończony w 2009 roku według projektu renomowanej pracowni architektury Lacaton et Vassal (zdobyców Nagrody Pritzкера w 2021 r.). Choć jest to obiekt wzniesiony od podstaw, to jednak niezwykle interesujący w kontekście omawianych procesów transformacji terenów poprzemysłowych i kształtowania ich nowego wizerunku z równoczesnym zachowaniem pamięci o dziedzictwie miejsca<sup>2</sup>. Budynek został dosłownie osadzony na istniejącym terenie, który pozostał w niezmiennym ukształtowaniu, niejako wnikać do wnętrza i przechodząc dalej. Formy architektoniczne odwołują się do typologii hal fabrycznych, w których powstają prototypy budynków.

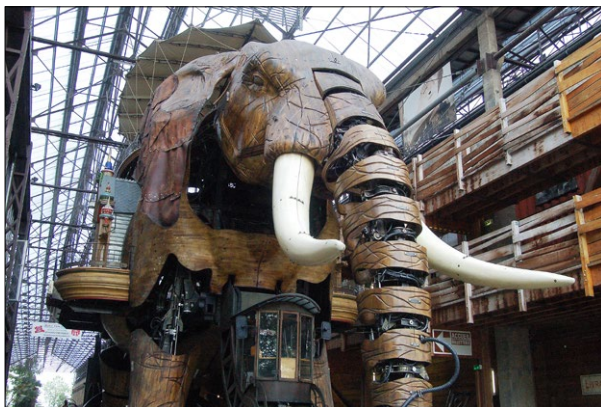
### ***Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes (ENSA Nantes)***

The building of the School of Architecture was completed in 2009 according to the design of the renowned architecture studio Lacaton et Vassal (winners of the Pritzker Prize in 2021). Although it is a building erected from scratch, it is extremely interesting in the context of the discussed processes of transformation of post-industrial areas and shaping their new image while preserving the memory of the local heritage.<sup>2</sup> The building was embedded in the existing site. Its surface remained unchanged, somehow penetrating the interior and flowing on. Architectural forms refer to the typology of factory halls where prototypes of buildings are created. Furthermore, the facades have been given a specific aesthetic expression, which can be described as “new industrial.” However, the most important effect from the point of view of the activation of former post-industrial areas is the fact that young people have appeared on the island. Their presence enlivens the nearby streets, lawns, and cafes (Fig. 7).

### ***École des Beaux-Arts de Nantes Saint-Nazaire***

Unlike the previous example, the Academy of Fine Arts (designed by Franklin Azzi Architecture, 2017) is an extremely interesting example of the adaptation of former production halls. Moreover, according to architect Patrick Bouchain, the idea of creating a Academy of Fine Arts was the beginning of the idea of “Quartier de la Création” [Violeau 2011, pp. 34–35].

The complex of Alstom halls covers about 13 ha adjacent to the east of the former shipyard area. The industrial history of this place began in the mid-nineteenth century with the foundry of Jean Simon Voruz, an industrialist of Swiss origin. Here, in 1878, among others, a rhinoceros statue was cast for the entrance to the Musée d'Orsay in Paris. Later, the profile of the industrial plant known as Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) also included the production of marine engines, steam turbines, and diesel engines. The liquidation of the shipyard in 1987 contributed to the collapse of the enterprise. The last user of the industrial complex was Alstom, which ended its operations in Nantes at the beginning of the twenty-first century. The complex became municipal property and, following the overall vision of transforming Île de Nantes, was to become the heart of the creative district. Two halls were earmarked for demolition to improve the accessibility of the property and integrate it with the adjacent areas. Other post-industrial facilities are being successively reused. The most important undertaking is the new seat of the Academy of Fine Arts. The architects used a box-in-a-box strategy. This means that the original structure of the hall was preserved. New, independent volumes were introduced inside, and



Ryc. 6. Les Machines de l'île – Wielki Słoń w dawnej hali stoczniowej; fot. autorka

*Fig. 6. Les Machines de l'île – The Giant Elephant in the former shipyard hall; photo by the author*

Co więcej, elewacjom nadany został specyficzny wyraz estetyczny, który można określić jako „nowy industrial”. Jednak najważniejszym efektem z punktu widzenia aktywizacji dawnych terenów poprzemysłowych jest fakt, że na wyspie pojawili się młodzi ludzie. Ich obecność ożywia pobliskie ulice, trawniki i kafejki (ryc. 7).

### *École des Beaux-Arts de Nantes Saint-Nazaire*

W odróżnieniu od poprzedniego przykładu Szkoła Sztuk Pięknych (proj. Franklin Azzi Architecture, 2017 r.) to arcyciekawy przykład adaptacji dawnych hal produkcyjnych. Co więcej, według architekta Patricka Bouchaina pomysł utworzenia Szkoły Sztuk Pięknych był początkiem idei „Quartier de la Création” [Violeau 2011, s. 34–35].

Zespół hal Alstom obejmuje około 13 ha sąsiadujących od wschodu z terenem dawnej stoczni. Przemysłowa historia tego miejsca zaczęła się w połowie XIX wieku wraz z utworzeniem odlewni przez Jeana Simona Voruza, przemysłowca szwajcarskiego pochodzenia. Tu w 1878 roku odlano m.in. figurę nosorożca zdobiącą wejście do Musée d'Orsay w Paryżu. W późniejszym okresie profil zakładów znanych jako Ateliers et Chantiers de Bretagne (ACB) obejmował także produkcję silników okrętowych, turbin parowych i silników Diesla. Likwidacja stoczni w 1987 roku przyczyniła się do upadku przedsiębiorstwa. Ostatnim użytkownikiem kompleksu przemysłowego była firma Alstom, która zakończyła swoją działalność w Nantes w progu XXI wieku. Kompleks stał się własnością miasta i zgodnie z ogólną wizją przekształcenia Île de Nantes miał stanowić serce dzielnic kreatywnej. Dwie hale przeznaczono do rozbiórki, aby poprawić dostępność nieruchomości oraz zintegrować ją z terenami przyległymi. Pozostałe obiekty poprzemysłowe są sukcesywnie adaptowane. Najważniejszym przedsięwzięciem jest nowa siedziba Akademii Sztuk Pięknych. Architekci zastosowali strategię pudełka w pudełku. To znaczy, że zachowano oryginalną konstrukcję hali. Do jej wnętrza



Ryc. 7. ENSA Nantes – nowy budynek szkoły architektury widziany od strony Loary. Uwagę zwraca surowy industrialny wyraz architektoniczny oraz intensywnie użytkowana przez studentów łąka na rzekę; fot. B.M. Walczak

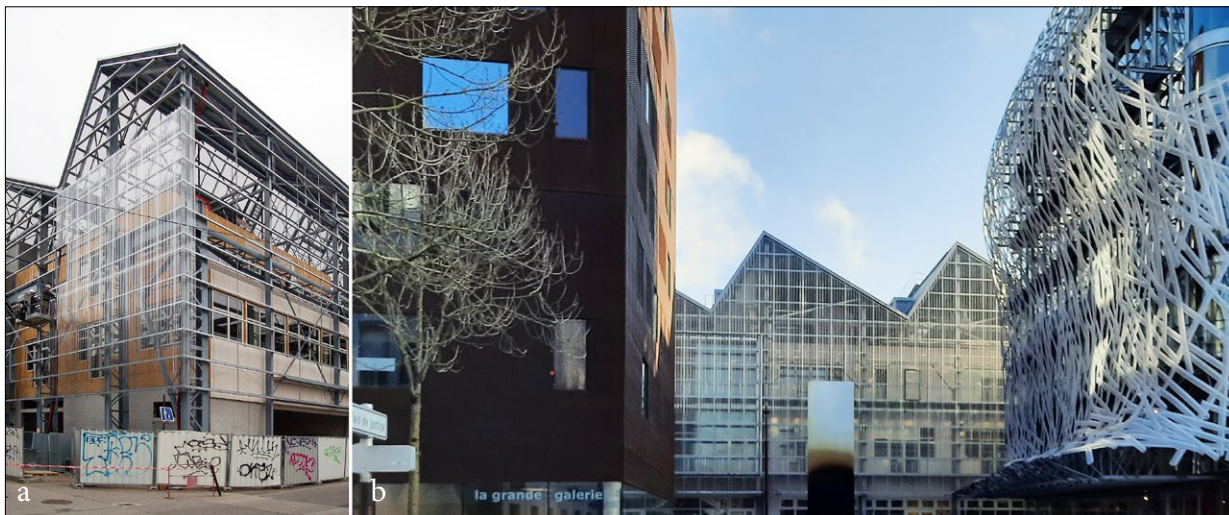
*Fig. 7. ENSA Nantes – new building of the School of Architecture seen from the Loire. Attention is drawn to the raw industrial architectural expression and the river meadow intensively used by students; photo by B.M. Walczak*

then the cladding of the hall was recreated, replacing the original corrugated sheet with semi-transparent plastic panels of the same profile. This made it possible to preserve large buildings that are very difficult to reuse. What is more, it was possible to avoid “facadism” or other solutions contradicting the idea of protecting monuments<sup>3</sup> (Fig. 8).

### *Jardin des Fonderies*

The Jardin des Fonderies is the only industrial heritage project on the island that is not located in the western part of the island, but in its center.

In 1908, the non-ferrous metal foundry Nantaise de Fonderie (later Fonderies de l'Atlantique) was founded. In 1937, the company moved to a new hall, 115 m long and 16 m high, intended for the production of ship propellers made of copper and aluminum alloy. Propellers for many famous French ships and vessels were manufactured here [http://www.fai-nantes.com/presentation.php]. The company ceased operations in 2001. A complex of residential and office buildings with accompanying trade was built on the premises of the foundry. During the preparation of the investment, a decision was made to transform the old halls into an exotic garden, while leaving the old industrial equipment in place to make new users aware of the place's past. The authentic structure of the former hall has been covered with a semi-transparent roof, ensuring favorable climatic conditions for the development of vegetation, which consists of a hundred exotic plant species obtained from the local botanical garden and thus already acclimatized to the local conditions. The project was completed in 2009. The roofed garden is surrounded by a new public space in the form of an urban green square, integrated with the neighboring buildings (Fig. 9).



Ryc. 8. École des Beaux-Arts de Nantes Saint-Nazaire; a) dawna hala Alstom w trakcie realizacji; fot. B.M. Walczak, b) ukończony budynek w kontekście nowej zabudowy wyspy; fot. autorka

Fig. 8. École des Beaux-Arts de Nantes Saint-Nazaire; a) former Alstom hall under construction; photo by B.M. Walczak, b) completed building in the context of the new development of the island; photo by the author

wprowadzono nowe niezależne kubatury, a następnie odtworzono poszycie hali, zastępując pierwotną blachę falistą półprzezroczystymi panelami z tworzyw sztucznych o takim samym profilu. Umożliwiło to zachowanie wielkopowierzchniowych obiektów, które są bardzo trudne do adaptacji. Udało się też uniknąć „fasadowej” adaptacji lub innych rozwiązań zaprzeczających idei ochrony zabytków<sup>3</sup> (ryc. 8).

### Jardin des Fonderies

Jardin des Fonderies to jedyny projekt na wyspie odnoszący się do dziedzictwa przemysłowego, który nie znajduje się w części zachodniej wyspy, lecz w jej centrum.

W 1908 roku założono odlewnię metali nieżelaznych Nantaise de Fonderie (później Fonderies de l'Atlantique). W 1937 roku firma przeniosła się do nowej hali o długości 115 m i wysokości 16 m, przeznaczonej do produkcji śrub okrętowych ze stopu miedzi i aluminium. Wytwarzano tutaj śruby dla wielu słynnych okrętów i statków francuskich [http://www.fai-nantes.com/presentation.php]. Przedsiębiorstwo zakończyło działalność w 2001 roku. Na terenie odlewni powstał zespół zabudowy mieszkaniowo-biurowej z handlem towarzyszącym. W toku przygotowania inwestycji podjęto decyzję o przekształceniu starych hal w egzotyczny ogród, przy jednoczesnym pozostawieniu na miejscu starego wyposażenia przemysłowego, aby nowym użytkownikom uświadomić przeszłość tego miejsca. Autentyczna konstrukcja dawnej hali została przykryta półprzezroczystym dachem, zapewniającym dogodne warunki klimatyczne do rozwoju roślinności, którą stanowi 100 egzotycznych gatunków roślin pozyskanych z lokalnego ogrodu botanicznego i dzięki temu już zaaklimatyzowanych do miejscowych warunków. Obiekt oddano do eksploatacji w 2009 roku. Otoczenie zadaszzonego ogrodu stanowi nowa przestrzeń publiczna



Ryc. 9. Jardin des Fonderies; a) hala dawnej odlewni adaptowana na zadaszony ogród miejski, b) jej nowy kontekst urbanistyczny; fot. B.M. Walczak

Fig. 9. Jardin des Fonderies; a) the hall of the former foundry adapted into a roofed city garden, b) its new urban context; photo by B.M. Walczak

o charakterze miejskiego skweru, zintegrowanego z sąsiednią zabudową (ryc. 9).

### Podsumowanie

Rewitalizacja wyspy spotkała się z dużym zainteresowaniem specjalistów z całej Europy. Ich opinie na temat rezultatów osiągniętych w trakcie procesu rewitalizacji nie zawsze były pozytywne. W połowie drugiej dekady XXI wieku zwracano uwagę na fakt, że nowa zabudowa mieszkaniowa była zdominowana przez grodzone osiedla. Formy architektoniczne oceniano jako nadmiernie ekspresyjne. Podkreślano, że najmniej udana jest transformacja wschodniej części wyspy, gdzie przestrzeń publiczna jest słabo zdefiniowana, a zastosowane materiały są niskiej jakości. Przytaczano ówczesne opinie mieszkańców, którzy oceniali, że jest to raczej oferta dla osób zamożnych, co mogło sugerować, że nie udało się uzyskać tak bardzo potrzebnego dla powodzenia procesów rewitalizacyjnych „miksu społecznego” [Bennie 2015]. Z tym ostatnim zastrzeżeniem można jednak polemizować, gdyż przed podjęciem działań rewitalizacyjnych wyspa była enklawą zamieszkiwaną przez mniej zamożnych przedstawicieli lokalnej społeczności – głównie byłych robotników stoczniowych oraz imigrantów. Zatem nowa zabudowa adresowana „*pour les riches*” [Bennie 2015] była właśnie krokiem w kierunku zrównoważenia struktury społecznej. W tym kontekście warto też posłużyć się opiniami samych mieszkańców, które są dostępne na portalu internetowym *Bien dans ma ville*, zbierającym opinie na temat jakości życia w 34 965 gminach oraz 2000 dzielnicach miast we Francji [https://www.bien-dans-ma-ville.fr/]. Na podstawie 43 opinii wyrażonych przez użytkowników Île de Nantes uzyskał ocenę 3,9 na 5. Na ten wynik składały się oceny cząstkowe: 3 w kategorii bezpieczeństwo; 3,8 – edukacja; 4,2 – sport/czas wolny; 4,2 – środowisko; 4,1 – życie codzienne. We wszystkich kategoriach wyniki były lepsze niż średnia dla całego miasta. Interesujący był także rozkład ilościowy ocen: na 43 opinie aż 32 były dobre lub bardzo dobre. Można zatem uznać, że udało się uzyskać miejsce oferujące dobrą jakość życia. W ocenie autorki sukces rewitalizacji analizowanego obszaru opiera się przede wszystkim na potraktowaniu dziedzictwa przemysłowego jako potencjału, a nie ograniczenia w rozwoju miasta. Poszukiwanie nowej tożsamości nie wykluczyło zachowania dziedzictwa ani w skali urbanistycznej, ani architektonicznej. Przebudowa magazynów zabezpiecza i eksponuje historię stoczni – symbolu kultury przemysłowej i morskiej Nantes. Co więcej, zachowanie obiektów dziedzictwa poprzemysłowego nadało miejscu unikatowy charakter, silnie odnoszący się do zabytków przeszłości i do *genius loci*.

Rewitalizacja Île de Nantes to zatem proces zrównowazony i kompleksowy, dążący do zachowania przemysłowej przeszłości w formie pamięci przestrzennej, architektonicznej oraz artefaktów – zabytków techniki, przy równoczesnym zapewnieniu mieszkańcom odpowiednich warunków życia przez racjonalne zagospodarowanie obszaru.

### Conclusions

The revitalization of the island met with great interest from specialists from all over Europe. However, their opinions on the results achieved during the revitalization process were not always positive. In the mid-2010s, attention was paid to the fact that the new housing development was dominated by gated communities. Architectural forms were perceived as excessively expressive. It was emphasized that the transformation of the eastern part of the island is the least successful, where the public space is poorly defined and the materials used are of low quality. At that time, the opinions of the inhabitants were quoted, who assessed that it was rather an offer for wealthy people, which could suggest that it was not possible to obtain the “social mix” so much needed for the success of revitalization processes [Bennie 2015]. However, the latter comment can be argued with, because before the revitalization activities, the island was an enclave inhabited by less affluent representatives of the local community—mainly former shipyard workers and immigrants. Thus, the new development addressed “*pour les riches*” [Bennie 2015] was just a step towards balancing the social structure. In this context, it is also worth using the opinions of the residents themselves, which are available on the *Bien dans ma ville* website, collecting opinions on the quality of life in 34,965 communes and 2,000 city districts in France [https://www.bien-dans-ma-ville.fr/]. Based on 43 user reviews, Île de Nantes received a rating of 3.9 out of 5. This score consisted of partial ratings: 3 for safety; 3.8 – for education; 4.2 – for sports/leisure time; 4.2 – for the environment; 4.1 – for everyday life. In all categories, the results were better than the city average. The quantitative distribution of ratings was also interesting: out of 43 opinions, as many as 32 were good or very good. It can therefore be considered that a place offering a good quality of life has been obtained. In the author’s opinion, the success of the revitalization of the analyzed area is based primarily on treating the industrial heritage as a potential, not a limitation in the development of the city. The search for a new identity did not rule out preserving the heritage, either on an urban or architectural scale. The reconstruction of the warehouses protects and exposes the history of the shipyard—a symbol of the industrial and maritime culture of Nantes. What is more, the preservation of post-industrial heritage sites gave the place a unique character, strongly referring to the monuments of the past and to the *genius loci*.

The revitalization of Île de Nantes is, therefore, a sustainable and comprehensive process, striving to preserve the industrial past in the form of spatial and architectural memory and artifacts—monuments of technology, while ensuring appropriate living conditions for residents through rational development of the area.

Siłą napędową dla projektu rewitalizacji miasta okazała się namacalna postindustrialna rzeczywistość, wymagająca zmiany w sferze społeczno-gospodarczej przy jednoczesnym utrzymaniu ciągłości. Nowe elementy stanowią bezpośredni punkt odniesienia do zachowanych obiektów poprzemysłowych – będących „cegiełkami” opowiedzianej historii. Jednocześnie, mimo pozornej różnorodności, wszystkie opisane w niniejszym artykule projekty łączy „rodzaj natchnionej etnografii, nieustający proces reinterpretacji poprzez użytkowanie i zamieszkiwanie” [Caille 2010, s. 35]. W tym kontekście można rezultaty uzyskane w Nantes konfrontować z innymi projektami realizowanymi w Europie [Mieszkać w porcie 2018], a w szczególności Stoczni Gdańskiej [Matusik 2018].

Wspomniana powyżej reinterpretacja w przypadku Nantes oznacza nową tożsamość, budowaną z wykorzystaniem fragmentów przeszłości. Odwołuje się też do dziedzictwa niematerialnego oraz poprzemysłowego kapitału terytorialnego – czyli zbioru cech i umiejętności typowych dla miejscowej społeczności<sup>4</sup>. W takim ujęciu rzeczonym kapitałem będą wiedza i umiejętności z zakresu techniki i inżynierii powiązane z projektowaniem i budowaniem statków w miejscowej stoczni. Do tej tradycji odwołuje się projekt Les machines de L'île. Jednocześnie w niezwykle kreatywny sposób wykorzystano fakt, że Nantes jest miejscem urodzin Juliusza Verne'a, przedstawiając na zupełnie nowe tory morską tradycję miasta, która, ze względu na powiązania z handlem niewolnikami, dotychczas nie była przedmiotem chluby dla mieszkańców. Jednak nie znaczy to, że zaniechano rozliczenia z przeszłością – w 2012 roku ukończono realizację pomnika zniesienia niewolnictwa, pomyślanego jako edukacyjna przestrzeń publiczna na nabrzeżu Loary.

The driving force for the urban regeneration project turned out to be the tangible post-industrial reality, requiring changes in the socio-economic sphere while maintaining continuity. The new elements are a direct point of reference to the preserved post-industrial sites—which are the “bricks” of the story being told. At the same time, despite the apparent diversity, all the projects described in this article have in common “a kind of inspired ethnography, a constant process of reinterpretation through use and inhabitation” [Caille 2010, p. 35]. In this context, the results obtained in Nantes can be compared with other projects implemented in Europe [Mieszkać w porcie 2018], particularly the Gdańsk Shipyard [Matusik 2018].

The above-mentioned reinterpretation in the case of Nantes means a new identity, built using fragments of the past. It also refers to the intangible heritage and post-industrial territorial capital, i.e., a set of features and skills typical of the local community.<sup>4</sup> In this approach, the said capital will be knowledge and skills in the field of technology and engineering related to the design and construction of ships in the local shipyard. The project Les machines de L'île refers to this tradition. At the same time, the fact that Nantes is the birthplace of Jules Verne was used in an extremely creative way, putting the maritime tradition of the city on a completely new track, which, due to its links with the slave trade, had not been the subject of pride for the inhabitants so far. However, this does not mean that dealings with the past have been abandoned—in 2012, the monument to the abolition of slavery was completed, conceived as an educational public space on the Loire embankment.

---

## Bibliografia / References

### Opracowania / Secondary sources

- Baró Francesc, Anguelovski Isabelle, *Will „extraordinary gardens” and social housing ensure Nantes is green and affordable for all?*, [w:] *The Green City and Social Injustice*, red. Isabelle Anguelovski, James J.T. Connolly, London 2021.
- Bennie Claire, *Design review*, „Municipal”, 29 IX 2015.
- Caille Emmanuel, *Umbau der Île de Nantes / Renovation of Île de Nantes*, „Bauwelt” 2010, 43, s. 34–35.
- Darchen Sébastien, Simon Gwendal, *‘Transitory urbanism’ for the creative industries in a top-down regeneration process (Nantes, France)*, „European Planning Studies” 2022, DOI: 10.1080/09654313.2021.2024149.
- Diedrich Lisa, Dahl Caroline, *Île de Nantes 2000–2010: a method for the meantime?*, „Journal of Landscape Architecture” 2016, t. 11, nr 2, s. 72–83, DOI: 10.1080/18626033.2016.1188576
- Guide régional des lieux d’art contemporain*, Nantes 2015.
- Identités. Île de Nantes: l’archipel (in)visible*, „Transformation(s)” 2014, nr 4.

- Kępczyńska-Walczak Anetta, *Industrial Heritage Revitalisation as a Wordplay*, [w:] *Envisioning Architecture. Image, Perception and Communication of Heritage*, red. Anetta Kępczyńska-Walczak, Łódź 2015.
- Lorens Piotr, *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, [w:] *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, red. Piotr Lorens, Izabela Mironowicz, Gdańsk 2013.
- Maciejewska Alina, Ulanicka Marianna, *Wybrane aspekty społeczne i środowiskowe procesu rewitalizacji obszarów poprzemysłowych*, „Biuletyn KPZK PAN” 2017, nr 266.
- Masboungi Ariella, *Bilbao, la culture comme projet de ville*, Paris 2001.
- Matusik Agnieszka, *Identity of the shipyard – new cultural buildings in the postindustrial landscape of Gdańsk*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2018, nr 55, s. 16–23.
- Mieszkać w porcie*, red. Gabriela Rembarz, Warszawa 2018.

Nowakowska Aleksandra, Walczak Bartosz M., *Dziedzictwo przemysłowe jako kapitał terytorialny. Przykład Łodzi*, „Gospodarka w Praktyce i Teorii” 2016, t. 45, nr 4.

Paul Caroline, Sauvage André, *Les coulisses d'une architecture*, Nantes 2013.

Skalski Krzysztof, *Rewitalizacja we Francji. Zarządzanie przekształceniami obszarów kryzysowych w miastach*, Kraków 2009.

Violeau Jean-Louis, *Nantes, l'invention d'une île*, Paryż 2011.

**Źródła elektroniczne / Electronic sources**

<http://www.fai-nantes.com/presentation.php> (dostęp: 24 VI 2022).

<http://www.royal-de-luxe.com/en/> (dostęp: 24 VI 2022).

<https://www.bien-dans-ma-ville.fr/> (dostęp: 24 II 2023).

<https://www.iledenantes.com/> (dostęp: 24 VI 2022).

<https://www.lesmachines-nantes.fr/> (dostęp: 24 VI 2022).

Nicolas Amélie, *Nantes' urban project: putting the Bilbao model to the test*, „Metropolitiques”, 2014, <http://www.metropolitiques.eu/Nantes-urbanproject-putting-the.html> (dostęp: 24 VI 2022).

---

<sup>1</sup> Więcej na ten temat zob. m.in. [Lorens 2013].

<sup>2</sup> Więcej na temat siedziby Szkoły Architektury zob. [Paul, Sauvage 2013].

<sup>3</sup> Więcej na temat zagadnienia pseudoadaptacji zob. [Kępczyńska-Walczak 2015].

<sup>4</sup> Więcej na temat kapitału terytorialnego w procesie rewitalizacji terenów poprzemysłowych zob. [Nowakowska, Walczak 2016].

---

## Streszczenie

Nieuchronna utrata poprzemysłowego dziedzictwa staje się coraz częstszym zjawiskiem. Mimo sukcesów w zakresie jego ochrony, zabytki techniki wciąż traktowane są jako dziedzictwo drugiej kategorii, co utrudnia działania ratunkowe. Często ich skala i lokalizacja przyczyniają się do podejmowania radykalnych decyzji, opartych głównie na czynnikach ekonomicznych. Ochrona tożsamości dziedzictwa industrialnego wymaga bardzo przemyślanych i osadzonych w przyszłości rozwiązań, by stać się trwałym zapisem przeszłości. Artykuł przedstawia analizę przypadku Île de Nantes jako dobrej praktyki w zachowaniu dziedzictwa poprzemysłowego. Projekt Île de Nantes o powierzchni 337 ha jest jednym z największych przedsięwzięć miejskich w Europie, nadającym nowe przeznaczenie terenowi byłej stoczni, przy jednoczesnym poszanowaniu jej przeszłości. Skala problematyki jest bardzo szeroka: od urbanistycznej przez architekturę aż po obiekty – zabytki poprzemysłowe.

## Abstract

The inevitable loss of post-industrial heritage is becoming an increasingly frequent phenomenon. Despite the successes in its protection, engineering monuments are still treated as second-class heritage, which makes rescue operations difficult. Often their scale and location contribute to making radical decisions based mainly on economic factors. The protection of the identity of the industrial heritage requires well-thought-out solutions embedded in the future in order to become a permanent record of the past. The article presents a case study of Île de Nantes as a good practice in preserving post-industrial heritage. The 337 ha Île de Nantes project is one of the largest urban projects in Europe, giving new use to the site of the former shipyard while respecting its past. The scale of the problem is very wide: from urban planning, through architecture, to sites that are post-industrial monuments.