

Réhabilitations Portuaires

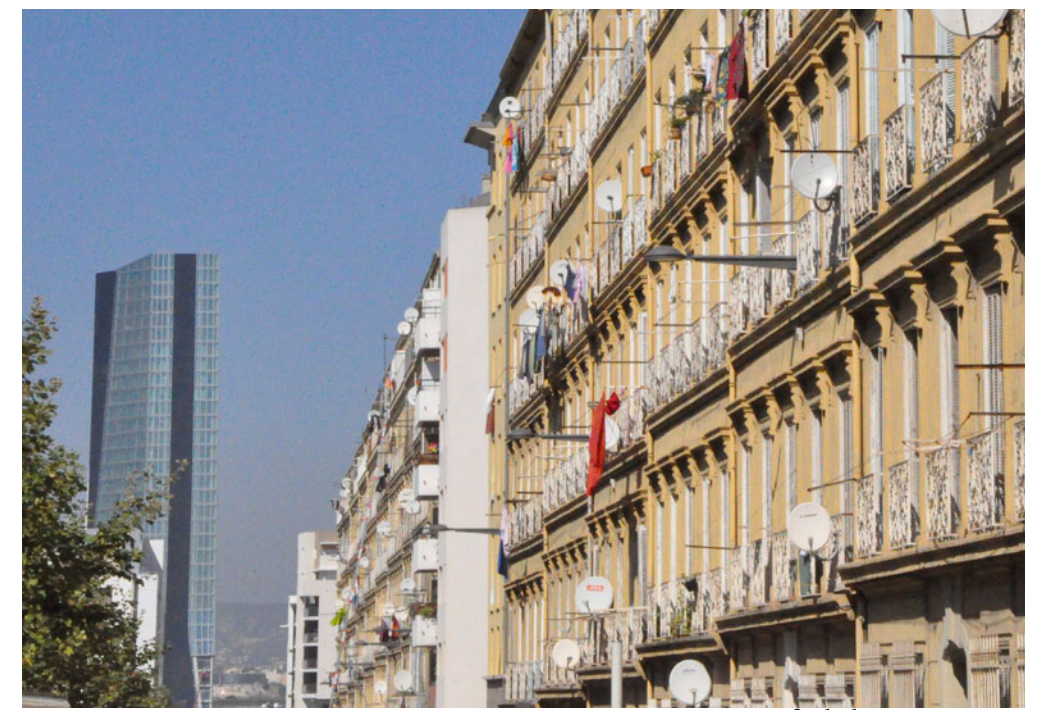
3 exemples français



Le Havres



Bordeaux



Marseille

Rapport de voyage de la bourse
André Francou de l'IRAC 2009

par Martin Lévesque

De tout temps, les citées portuaires ont toujours possédées une saveur particulière. Bien que la présence directe de la mer y joue pour beaucoup, la plus grande influence, pour la ville, vient néanmoins du port et de ses activités. De tout temps, les activités liées aux ressources qu’apporte la mer (poisson, commerce, construction navale, etc.) ont transformés les villes. Au niveau humain, les nombreux échanges et mélanges culturels, qu’apportent invariablement les échanges maritimes, ont souvent créés des villes plus cosmopolites dont les constructions empruntent leurs influences à plusieurs horizons. Le lieu ou s’effectue la rencontre entre la ville et la mer a toujours été un lieu de grande activité. Les infrastructures nécessaires aux activités portuaires ainsi que les constructions industrialo-commerciales reliées au trafic maritime ont toujours prédominées cette interface. En effet, le territoire du port est bien souvent « retiré » à la ville, excluant celle-ci du contact direct avec l’eau et limitant son accès aux citoyens.

Les mutations du commerce international de la seconde moitié du XX^e siècle ont transformés les ports de nombreuses villes à travers le monde. L’apparition du container, les nouvelles exigences des transocéaniques et les changements dans les routes commerciales majeures ont poussé les zones portuaires à délaisser le centre historique des villes pour des terrains plus adaptés aux nouvelles réalités commerciales. Pendant les quelques décennies suivantes, ces zones sont souvent tombées en disgrâce, boudées par la nouvelle économie tertiaire, leur préférant les centre villes contemporains. L’habitation, quant à elle, semblait bien incompatible avec ces zones encore associées avec l’industrie lourde, polluante et d’échelle inhumaine. L’abandon relatif de ces zones les a rendues difficilement appropriables sans des changements majeurs pour adapter ces temples de l’industrie à une utilisation contemporaine, au premier abord très éloignée de leur nature profonde.

Cependant, dans la dynamique sans cesse renouvelée des villes, ces zones se retrouvent aujourd’hui au centre de reconversions majeures. Leur présence près du centre historique, possédant un accès presque direct à l’eau et la présence de bâtiments hors norme, éveillent graduellement l’intérêt des habitants et des dirigeants. En plus de l’eau comme élément en lui-même, les zones anciennement occupées par les ports sont, bien que toutes uniques, généralement affectées par leur déclin, architecturalement et urbanistiquement. Car, bien que les ports aient toujours occupé un place majeur dans l’économie de la ville, leur déclin aura fait souffrir d’autant celle-ci. Car c’est également la question du rapport à l’histoire moderne que soulève cet intérêt nouveau. En effet, les grandes réalisations d’ingénierie et d’architecture de cette époque, dans leurs dimensions portuaires, sont souvent d’intérêt moins certain, aux yeux du public, que d’autres réalisations de cette époque. Cependant, en plus de refléter un de visages historiques de la ville, ces bâtiments, par leur nature et l’activité qu’ils ont générées, sont des bâtiments qui devraient, à l’heure des reconversions de ces environnements, être grandement considérés. Les qualités intrinsèques de certains de ces bâtiments les placent aujourd’hui comme des canevas de reconversion très intéressants : espaces hors normes, esthétique industrielle crue, patine des années d’abandon, situation géographique exceptionnelle.

Il s’agit souvent pour les villes engagées dans la reconversion, ponctuelle ou extensive, de la première fois depuis des siècles qu’elles retrouvent un accès à l’eau, et soulève inévitablement de nombreux débats. Car il s’agit non seulement d’orienter l’appropriation que souhaite entreprendre la ville de ce territoire retrouvé, mais d’établir une vision plus large du lien à créer entre mer, port public et ville. Car l’échelle et les possibilités offertes par la nature des reconversions est souvent, en elle-même, un facteur suffisant à la transformer en opération majeure pour le futur de la ville; comment celle-ci entend utiliser les ressources maritimes, son lien à la mer ? Comment réhumaniser les anciennes zones portuaires, comment transformer ces bâtiments en utilisant leur attributs particuliers dans un contexte contemporain? Comment la ville doit-elle investir ce nouveau territoire? C’est généralement, lorsque bien orchestré, des transformations aptes à changer le statut d’une ville et de l’enrichir profondément.

Dans le cadre de la bourse André Francou de l’Institut Royal d’Architecture du Canada, j’ai effectué un voyage d’étude en France pour y étudier les reconversions de trois grandes villes, dans l’optique du redéveloppement du Port de Montréal et du Canal Lachine, et la reconversion de ses grands bâtiments, notamment l’ensemble des Silos no5. Les trois villes visitées, soit le Havre, Bordeaux et Marseille, bien que toute uniques, possèdent des éléments transposables à la situation Montréalaise. En effet, bien que Montréal, au milieu du fleuve, ne soit pas maritime, l’importance du trafic du St-Laurent l’aura doté d’un espace portuaire d’échelle internationale.

La première ville choisie et Le Havre, en Normandie. La ville, depuis plusieurs années, redéveloppe son ancien port, qui entame aujourd’hui une nouvelle phase. La particularité de cette reconversion tient principalement qu’elle s’inscrit dans la continuité de la ville, qui n’a jamais abandonné ses accès à la mer. Le développement des aménagements du port se sont donc fait très graduellement, à mesure que le port se retirait. La destruction massive que connue la ville sous les bombardements de 1945 a insufflé, lors de la reconstruction, une énergie urbanistique qui ne s’est pas encore tarie, à l’image de Berlin. Cependant, l’abandon des installations portuaires modernes du sud ont dégagé un vaste territoire qui est en pleine reconversion, d’échelle assez importante considérant la taille du Havre. Possédant déjà des bâtiments de grands architectes (Auguste Perret, Oscar Niemeyer), le développement ne peut se faire en ignorant de telles réalisations, d’autant qu’une partie du port est classée Patrimoine Mondial de l’UNESCO depuis 2005. Le développement s’oriente définitivement vers le tourisme, l’utilisation publique, le commerce et l’économie tertiaire reliée au port industrialo-commercial.

La seconde des villes visitées est Bordeaux, situé à l’embouchure de la Garonne, sur la côte Atlantique. La ville, traversée par la le Fleuve, vient de compléter la reconversion des quais de la rive gauche. Avec le déplacement du port en amont au cours des dernières décennies, les quais ont été presque oubliés, entre stationnement et no mans land, ils offraient très peu d’intérêt, citoyen et urbanistique. Une prise de conscience du potentiel des quais, au milieu des années 1980, vient de porter à terme sa reconversion, dirigée par l’architecte paysagiste Michel Corajoud. Bien que n’ayant pas une histoire portuaire comparable à celle de Montréal, l’ampleur de la zone est similaire aux quais de la métropole et le travail sur un fleuve, plus près du fleuve St-Laurent que les côtes maritimes, pourrait fournir des pistes intéressantes quand au développement plus riche des quais du Vieux Port, ainsi que leur rapport à la ville. Il est également intéressant de noter la présence d’un tramway qui dessert la zone, élément que Montréal souhaite également développer.

La dernière reconversion prend lieu au sud, à Marseille avec le projet Euroméditerranée. Depuis quelques années déjà, ce projet de très grande envergure tente de redonner le contact avec la mer aux habitants, dans une zone portuaire encore partiellement active. Basé sur un usage mixte (habitations, loisirs, commerces, services, bureaux) le développement transformera grandement la silhouette de la ville et la relation qu’ont les habitants avec la mer, élément important de l’identité marseillaise. Cependant, les enjeux sur lesquels se base le projet sont bien plus ambitieux que la simple reconversion des quais : l’entreprise a pour but avoué de placer Marseille comme métropole euro-méditerranéenne, tirant profit de la situation de la ville, et de ses contacts privilégiés avec l’Afrique et le Moyen Orient. Le projet entend donc redéfinir la ville par son ampleur, et la nouvelle direction qu’il apportera à la vie marseillaise. Les chantiers dépassent largement l’enceinte du port et comprend des aménagements importants pour relié la nouvelle entité. En plus de la complexité de créer ainsi, « une ville dans la ville », l’intérêt de ce projet tient dans la grande mixité d’interventions cha-peautées par Euroméditerranée : en plus d’assoir la ville comme grand centre économique au centre ville contemporain, celle-ci doit également évoluer elle-même en se dotant des équipements civiques et culturels nécessaires à son rayonnement. Il est également à noter que Marseille partage, avec Montréal, un ensemble de silos de transit pour le grain (Silos d’Arenç) et que le projet de reconversion, de l’architecte Eric Castladi, est vite devenu l’emblème de ce renouveau des berges marseillaises.

Le Havres

L'histoire du port du Havres commence assez tardivement. C'est au début du XVIème siècle que le roi de France, François 1er, décide d'établir un grand port militaire sur l'Atlantique pour contrer la menace de l'éternel ennemi qu'est l'Angleterre et sa marine grandissante. Les ports militaires de la région, anciennement établis à Honfleur (plus au sud sur la côte) et Haleur (en aval sur la Seine), ne répondent plus aux nouvelles prérogatives de la marine, dont les nouveaux vaisseaux possèdent un plus important tirant d'eau. Les bassins de Honfleur et Haleur étant souvent ensablés par les mouvements des marées, la décision est prise d'établir le port dans l'embouchure de la Seine, au Havres. Le port, construit entre 1517 et 1523 possède également l'avantage de se trouver sur la Seine, qui le relie à la capitale et ses débouchés économiques. La ville bénéficie immédiatement de l'apport économique de la présence du port et de ses activités militaires. Des dérogations de taxes développent rapidement l'immobilier de la ville qui se développe grandement durant cette période. En plus de compter sur les activités de la Marine Royale, Le Havre entretient des liens plus anciens avec la mer, hébergeant une importante flottille de bateaux de pêches, qui profitent des grands bancs de morues et de maquereaux de l'Atlantique. La ville bénéficiera également de l'exploration des Amériques et de nombreux bateaux d'explorateurs y largueront les amarres.

L'Amérique continuera encore longtemps à permettre le développement de la ville. Avec les échanges grandissant avec le nouveau continent, la Compagnie des Indes établira ses activités au Havres, qui devient alors un port important dans le transit avec les colonies. La traite des esclaves africains fournira, durant le XVIIIème siècle, une autre activité très profitable à la ville. C'est vers la fin de ce siècle qu'apparaissent les lignes maritimes entre l'Amérique florissante et l'Europe. En 1784, une première ligne régulière entre le Havre et New York place résolument la ville comme porte française de l'Atlantique.

C'est durant le XIXème siècle que la ville connaîtra son apogée. Les grandes croisières constituent alors l'activité économique centrale de la ville. De nombreux navires, maintenant à vapeur, des grandes lignes de croisières transatlantiques et européennes s'arrêtent dans le port du Havre, créant un flot incessant de touristes. (1) De plus, de nombreux visiteurs utilisent ensuite la situation du Havre sur la Seine pour la remonter vers la capitale. Cet engouement touristique transforme rapidement la ville, qui devient une station balnéaire populaire, et permet une très impressionnante modernisation de la ville : de nombreux projets immobiliers voient le jour, les rues se dotent d'éclairage au gaz et on inaugure bientôt un tramway à chevaux.

Au début du XXème siècle, le port du Havre est un des ports de transit majeurs de l'Europe, principalement pour ses importations de coton et de café. Les activités touristiques continuent à se développer comme le prouve l'ouverture du casino en 1912. La première guerre mondiale touchera cependant durement la ville et plus de 6000 Havrais y trouveront la mort. Les conséquences de la guerre embourbent l'économie de la ville. Seul le port conserve son dynamisme. Le pétrole à remplacer le coton dans les nouveaux développements du port et les croisières transatlantiques continuent leur ballet vers le large. C'est au Havre que sera inauguré, le 27 mai 1935, le fleuron des grands transatlantiques de l'entre deux guerre, le Normandie, symbole des grandes années de l'entre deux guerre et qui reste, encore aujourd'hui, une grande source de fierté pour les Havrais.

Quelques années plus tard, l'Europe étouffe sous la botte nazie. Le Havre devient une importante base navale pour la marine allemande en Atlantique. Les bombardements (sept. 44) et le débarquement alliés n'épargneront pas la ville et ses installations portuaires. Lors de la signature de l'armistice, la ville est l'une des plus durement touchées d'Europe. Elle est un véritable champ de ruines, à l'image de nombreuses villes allemandes : 5000 morts et 12 500 immeubles détruits sur 150 hectares, c'est plus de 80% de la ville qui est détruit. Le port n'existe tout simplement plus et aucun des grands bâtiments de la ville n'a survécu, à l'exception de la cathédrale Notre Dame. Tout doit être reconstruit ! (2,3)

La ville, et son port, sont devenus indispensables pour l'économie nationale et doivent être reconstruits immédiatement. La reconstruction est confiée au cabinet d'architectes dirigé par Auguste Perret, connu à l'époque comme un architecte humaniste ayant donné ses lettres de noblesse au béton. Le projet qu'il entreprend est d'une ampleur inégalée et placera la ville du Havre comme une des plus modernes d'Europe :

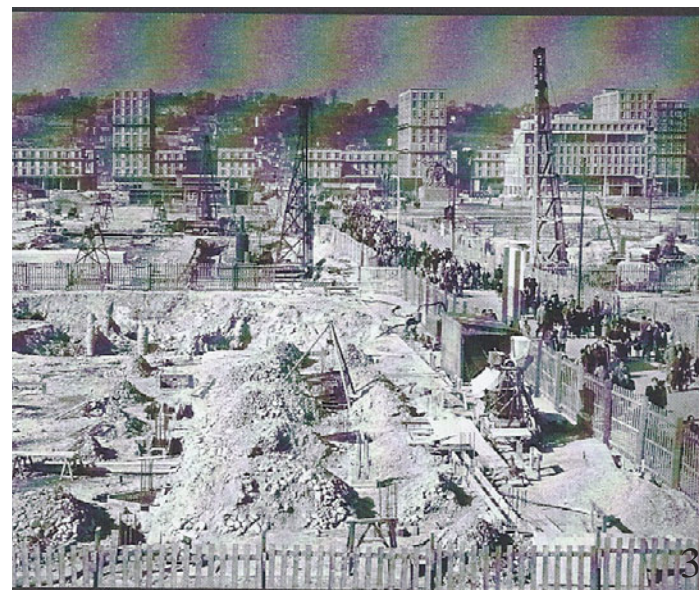
« Perret réalise alors, sur 133 hectares, le rêve de tout urbaniste en laissant s'exprimer librement son style. Il dirige le chantier de reconstruction du centre ville jusqu'à sa mort, en 1954 et laisse un chef d'œuvre. L'architecte novateur inscrit « la ville en mesure, telle une harmonie musicale » : de larges avenues et le tracé rigoureux des voix donnent une dimension à la fois monumentale et poétique au Havre, en ouvrant de larges perspectives vers le ciel et l'océan. Jamais une ville n'aura su créer une telle symbiose avec son environnement : la mer, la baie de Seine et la côte de falaises crayeuses servent d'écrin naturel à une architecture conçue pour absorber les étonnantes lumières de l'estuaire. Peu de villes reconstruites après la deuxième guerre mondiale cumulent alors autant d'innovations urbanistiques et techniques, tout en offrant une réelle qualité architecturale influencé par le classicisme à la française. Officiellement achevée en 1964 avec la consécration de l'étourdissante église St-Joseph, la reconstruction dut l'un des plus grands chantiers urbains européens d'après guerre et fit du Havre la plus moderne du vieux continent. »

La démarche de l'architecte est totale, supervisant le plan d'ensemble jusqu'aux appartements. Émergent de l'ensemble deux chefs d'œuvres qui, encore aujourd'hui, témoigne du génie de Perret : l'hôtel de ville et l'église St-Joseph. En 2005, l'ensemble sera classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO pour la cohérence de la reconstruction du centre ville, d'une qualité unique en Europe. (4) Suite à cette renaissance de la ville et l'activité soutenue, le Havre recommence à se développer jusqu'aux années 70. Cette décennie marquera le début du déclin du port et de la ville. Le choc pétrolier frappe durement le port, grandement impliqué dans le transport d'hydrocarbures et s'ensuit une désindustrialisation des abords du port. De plus, la transformation des échanges commerciaux, principalement l'arrivée du conteneur comme nouvel élément de base de ces échanges, relègue le port à un rang secondaire dans les grands ports européens. Entre 1970 et 1995, la ville perd près de 10% de sa population et le chômage ne cesse d'augmenter.

Suite à cette renaissance de la ville et l'activité soutenue, le Havre recommence à se développer jusqu'aux années 70. Cette décennie marquera le début du déclin du port et de la ville. Le choc pétrolier frappe durement le port, grandement impliqué dans le transport d'hydrocarbures et s'ensuit une désindustrialisation des abords du port. De plus, la transformation des échanges commerciaux, principalement l'arrivée du conteneur comme nouvel élément de base de ces échanges, relègue le port à un rang secondaire dans les grands ports européens. Entre 1970 et 1995, la ville perd près de 10% de sa population et le chômage ne cesse d'augmenter.

Cependant, depuis quelques années, le Havre retrouve un certain dynamisme, en parallèle avec son port. En tout premier lieu, la transformation du port vers les besoins de la nouvelle industrie maritime a favorisé un redéveloppement des activités économiques portuaires. Le grand plan de développement du port, Havre 2000, a achevé la première partie de son plan en 2006. Né au début des années 1990 du constat qu'aucun port maritime français n'était apte à recevoir les grands navires porte-conteneurs, à fort tirant d'eau, assurant désormais l'essentiel du trafic mondial. Cet état des faits oblige le trafic vers et depuis la France à transiger par les pays voisins, la richesse économique de ce trafic échappant à la France. Sa situation, ses capacités de recevoir les bateaux en eau profonde et sa localisation sur les grandes routes maritimes font du Havre le seul port français apte à accueillir les nouveaux équipements portuaires propres au trafic contemporain. Le Havre 2000, après de nombreuses consultations avec le public, les environmentalistes et les grands armateurs, débute en 2001; il s'agit du plus grand chantier maritime de France depuis près de 50 ans. Le dragage (parfois plus de 25 mètres) de plus de 46 millions de m3 ont permis de construire de nombreuses digues et terre-pleins. Au terme des travaux, le Port Autonome du Havre disposera de 12 postes à quai, sur une longueur de 4200 mètres. La capacité de transit du port devrait atteindre près de 6 millions de conteneurs par an, soit une hausse de 300% des capacités du port des années 90.

L'inauguration du nouveau port à rapidement eu ses effets sur l'activité économique de la ville, et son développement. Le port s'étend aujourd'hui sur 27 kilomètres d'est en ouest et est le premier port français pour le trafic de conteneur avec 80 MT traités en 2007. Il se hisse ainsi au deuxième rang des ports français (après Marseille) et 5ème dans le nord de l'Europe. De plus, bien que l'activité des grandes croisières a disparue, le Havre peut aujourd'hui compter sur de nombreuses liaisons avec l'Angleterre. Ce développement du port, dans des espaces plus distants du centre ville délaïsse les anciens bassins, aujourd'hui hors normes. Ceux-ci retrouvent rapidement une place dans la ville, en plein développement et redonne un nouveau souffle au Havre : ils permettent de régler certains problèmes urbanistiques, développer de nouveaux quartiers et stimulent le tourisme et la vie économique. De plus, une certaine concentration d'institutions et d'activités reliées au commerce maritime replace le Havre comme importante ville maritime dans le contexte actuel.



Les réaménagements des zones portuaires, situées au sud de la ville « ancienne », sont en fait un prolongement des zones déjà aménagée du front de mer. La partie la plus ancienne se situe à la limite nord du littoral havrais, où les falaises s'élèvent vers le plateau continental et ménagent une large crique simplement appelée La Plage par les habitants. À l'extrémité nord de la plage, la Place Clémenceau termine le boulevard Albert Premier, ancienne principale artère de bord de mer. Cette arrivée, la plus paysagère du port, propose à l'œil une synthèse du dialogue entre ville et mer (5). Le boulevard, descendant des hauteurs semble tenir la plage de galets au creux de sa courbe et crée une ligne directrice, à la fois limite et liaison des espaces. Lovée et protégée par la ville qui se plie avec la côte et se propulse vers le large avec ses digues, la plage semble être ici un prolongement de la ville, tout en conservant sa nature « protégée ». Du clocher de l'Église St-Joseph, la ville semble venir doucement glisser vers la mer, impression augmentée par les cabanons et les baigneurs qui parcourent l'étendue de galet. Au loin, une ancienne cheminée trône au bout de la rade, ultime avancée de la ville (6). La vieille rade protège aujourd'hui la marina des voiliers de plaisance, particulièrement populaire. À travers l'enchevêtrement des mats, on aperçoit dans la distance, les énormes formes géométriques des installations pétrolières qui laissent présager l'activité du port moderne. La place en elle-même, réalisée par l'architecte français Alexandre Chemetoff, est somme toute classique, mais crée une jonction réussie entre le boulevard et l'arrivée au niveau de la mer. Par son dénuement, la place permet au paysage de pleinement s'exprimer, et s'engage un dialogue intéressant entre les lignes pures et réfléchies de la place, le boulevard et les lignes côtières, changeantes. L'utilisation des graminées, à la composition presque sauvage, rend un sincère hommage aux paysages marins de la côte normande, sans tomber dans un postiche de jardin marin.

Lorsque l'on avance vers la ville, d'énormes structures apparaissent à l'extrémité de la plage, pour protéger celle-ci de l'érosion des vagues de l'Atlantique. Énormes retenues de béton, à demi ensevelies, elles rappellent étrangement les structures militaires de la seconde guerre mondiale. Bien que cela puisse sembler étonnant, leur présence puissante ne gêne en rien le plaisir simple de l'étendue de la plage et, considéré en relation avec l'histoire de la ville, elles deviennent le rappel d'une histoire qui disparaît doucement (7).

À la hauteur de la plage, la promenade de Chemetoff se complexifie et divise l'espace entre la plage proprement dite et le boulevard en une série de strates fonctionnelles qui permettent une transition plus élaborée et complexe de la ville à la mer. Déjà, la rue se trouve en surplomb des jardins et de la promenade; permettant ainsi une vue aux automobiles, cette différence de niveau crée une coupe franche entre l'environnement urbain et le balnéaire. En contrebas de la route, on retrouve un large trottoir, promenade interstitielle qui permet une circulation plus fluide que le long de la plage proprement dite, tout en modifiant l'expérience des piétons (8). Cette promenade sert également aux services des nombreux restaurants, vers la plage. La présence de nombreux espaces verts qui évoluent le long de la promenade et un excellent travail sur la végétation crée un parc très intéressant, si ce n'est l'horizon maritime coupé par l'arrière des restaurants de bord de mer. Il présente cependant un très agréable parc en bordure de mer qui, les jours d'été, offre une alternative agréable à la plage proprement dite (9). Les divers restaurants, alignés en front de mer, bordant une large promenade, dernier aménagement face à la mer. Évidemment, ce genre d'établissement, principalement fréquentés par les touristes, est rarement intéressant au point de vue architectural. Ici encore, on mise sur un mélange de pastiche de l'univers marins et de terrasses sans grandes personnalités. Sans être outrageusement déplacés, ces restaurants gagneraient à s'unir dans une expression unique; il serait en effet intéressant de créer de cet amalgame de commerces isolés un ensemble posé à flanc de mer, structuré en une expression conjointe de ces restaurants au final très semblables. Il reste néanmoins très agréable de pouvoir profiter de ces terrasses en bordure de la promenade, utilisée à toute heure du jour par les visiteurs, les habitants, les sportifs, les familles, les jeunes, rassemblement hétéroclite des groupes qui rappelle que les ports ont toujours été des lieux d'échange et de rencontre (10).

Une particularité des plages normandes est la présence de cabanons. Ces petits abris, à peine plus grands qu'un cabanon de jardin, ont toujours été présents sur la plage de la région. Petit abris permettant une certaine colonisation temporaire de la plage, ils sont utilisés pour ranger leur attirail de plage, fournir le nécessaire à une journée en plein air et d'endroit pour se reposer ou prendre l'apéro. À la fin des années 80, suite à l'explosion du nombre de ces abris, la municipalité a décidé d'en interdire la présence. Cependant, celle-ci a bien vite du s'incliner devant la pression populaire, inflexible quant à leur importance. Leur nombre a aujourd'hui grandement diminué et ne semblent aujourd'hui utilisés que par les habitants, avides d'utiliser la plage jusqu'à tard en automne. Il est à noter que ces cabanons, élégants dans leur simplicité et leur honnêteté, recréent, en partie, l'ambiance de station balnéaire pour laquelle la ville fut autrefois célèbre. Tous blancs, en planche de bois, leur alignement ne gêne pas les utilisateurs de la plage et apporte à celle-ci un élément architectural unique, bien que modeste. Lors de mon passage, une intéressante exposition photographique retraçait l'histoire des grands visiteurs du Havres, utilisation très intéressante des cabanons, la promenade devenant exposition (11).

La plage qui s'étend sur une respectable étendue est principalement composée de galets alors que la marée basse découvre une large bordure en sable. L'utilisation de cette plage est impressionnante du fait des nombreuses activités qui s'y déroulent. Touristes, baigneurs, sportifs, habitants venus s'y détendre un moment, groupes de jeunes à la sortie des classes et même des pêcheurs de crevettes suivant le fil de la marée, la proximité de la plage avec la ville en fait un merveilleux parc dont l'amplitude et le dégagement sur la mer permet de faire pleinement vibrer les humeurs de la lumière de la côte normande, si chère aux premiers peintres impressionnistes. On sent qu'à cet endroit, la ville vient respirer un moment les embruns marins, dans une utilisation en toute simplicité des plaisirs de la mer. Au loin déjà, on voit aperçois le ballet des voiliers, nombreux à profiter des vents de la côte, et dont les mats en attente, dans la marina, viennent ceinturer le sud de la plage, jusqu'à la jetée, terminée par une cheminée d'une autre époque, figure de proue de la ville, qui vient terminer de protéger cette crique dévouée aux plaisirs du contact direct avec la mer (12).

Vers le sud, la plage se termine avec un ensemble d'équipements sportifs qui viennent créer une finale plus urbaine et donne accès à la marina. Un skate parc (13), des terrains de sports (14), des jeux pour enfants ainsi qu'une piscine permettent à des activités sportives de prendre lieu dans l'univers de la plage, ce qui enrichit celle-ci et permet une certaine urbanité sur la plage. Permettre ainsi aux jeunes de pouvoir avoir des endroits de qualités pour l'activité physique permet un mélange des genres très intéressant dans cette zone charnière de la plage et le contraste entre manœuvres aériennes des skaters et les voiliers est surprenant de modernité. Il est également très intéressant de retrouver une piscine dans cet espace de nature marine malgré que, lors de mon passage, seule des mouettes s'y ébrouaient.

La ville entretient un rapport polis face à la plage. Le boulevard crée une certaine séparation. Ce n'est cependant pas une fracture nette, considérant qu'il s'agit d'un axe secondaire. De plus, ainsi posés à une certaine distance, les immeubles laissent le port respirer. Au loin, les réalisations de Perret s'élève, phare urbain et signature de la ville, vue du large. La porte océane, qui marque l'entrée de la ville et le début de l'avenue Foch, laisse entrevoir l'extraordinaire ville de l'architecte. Probablement une des réalisations les plus abouties, dans son échelle et sa qualité, des idéaux modernes, la ville dessinée par Perret est grandement orientée sur cet axe et l'horizon maritime qu'il dégage entre les bâtiments de béton. De l'ensemble se dégage un sentiment de grande cité ancienne, soumise à une vision unique. L'ensemble ordonné des bâtiments, l'idée même de la porte, à l'image des anciennes villes fortifiées, les éléments majeurs visibles de loin, la pureté du travail du béton ainsi que le jeu soigné des proportions font naître une impression de cité « réfléchi ». (15)



Au sud, des ensembles plus récents, et de qualité inférieure viennent grandement perturber la relation entre la ville et la mer. Ces immenses complexes, créés de manière à privilégier les vues de ses habitants, sont si imposants et leur empreinte au sol si lourde, qu'ils coupent totalement la ville du bord de mer (16); à peine quelques tunnels sont aménagés pour les traverser, de manière presque glauque(17). En fait, se trouvant sur le boulevard Augustin Normand, il nous est impossible d'imaginer le bord de mer, pourtant si près. Cette balafre dans le front de mer, situé en face du port de plaisance, nuit grandement au dialogue entre ville et mer, faisant tomber celui-ci dans le registre des grands hôtels de ville balnéaires à rabais. On se demande presque si ces ensembles, comme les anciens bâtiments portuaires, ne sont pas mûrs pour une réutilisation plus contemporaine.

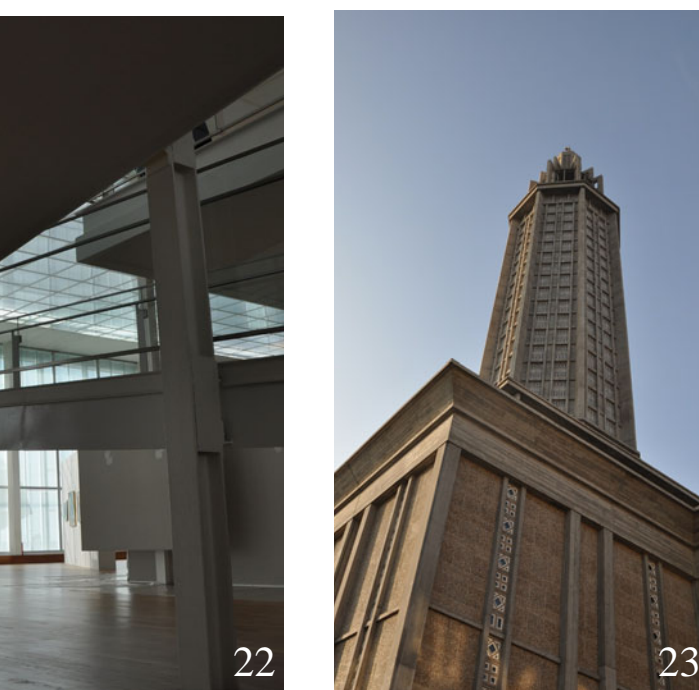
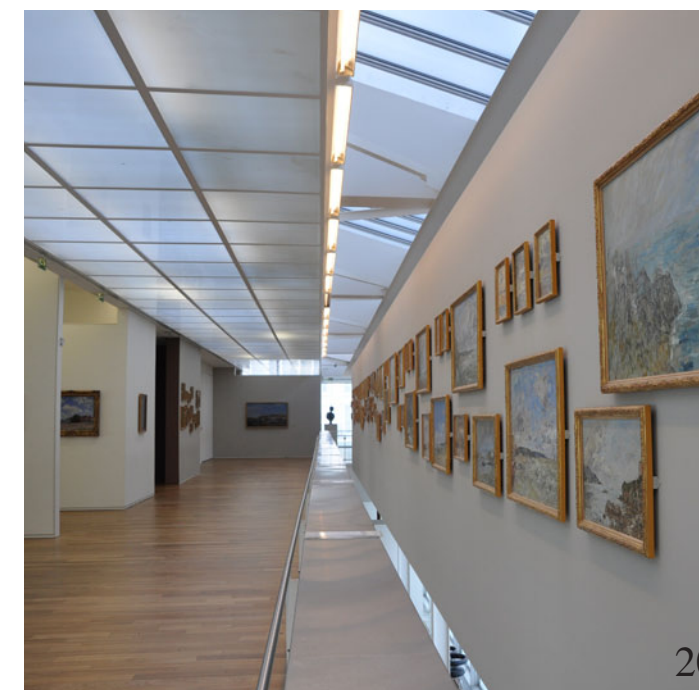
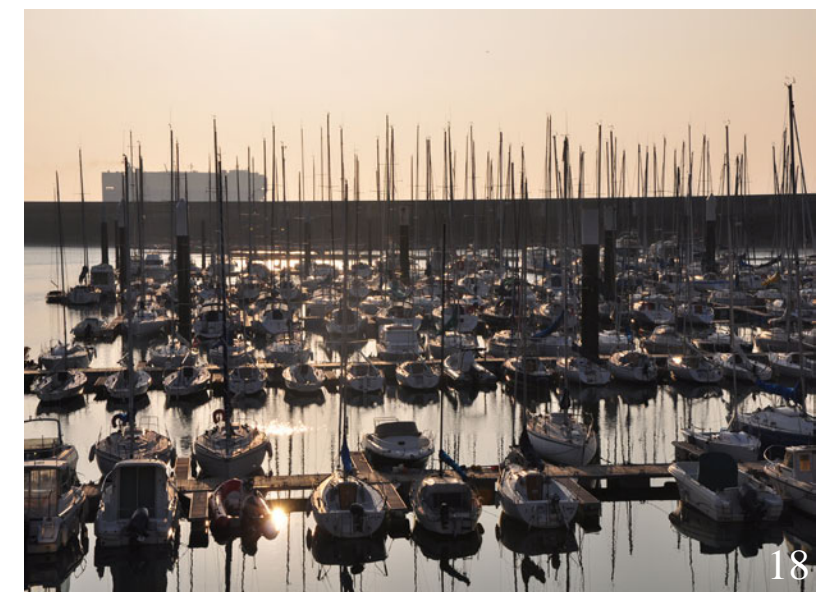
Cependant, à leur pieds, le port de plaisance est l'un des exemples les plus simples et efficaces de la reconversion réussis des ports. Ancienne zone des bateaux de pêche, elle a connu un certain abandon à l'arrivée des chalutiers de haute mer, qui ne nécessitent pas de port « journalier ». La développement du nautisme récréatif à rapidement su transformer la rade en une marina des plus actives du littoral français avec plus de 3000 licenciés et plus de 2000 anneaux d'ancrage (18). En plus des nombreux habitants, locaux et saisonniers qui utilisent le port, celui-ci est un important centre de formation pour la voile, un arrêt presque obligé pour les marins de plaisance, si bien que le Havre reçoit, depuis sa création en 1993, la Transat Jacques Vabre, reliant le Havre au Costa Rica, qui rappelle l'importance des importations de cafés pour l'industrie portuaire du Havre. L'année dernière, l'événement a attiré plus de 300 000 visiteurs pour le départ. Un autre type de bateaux fait également son retour au port du Havre, sur la pointe de Floride. Après de nombreuses années, de grands bateaux de croisière, parfois plus de 300 mètres de long, réintègre Le Havres sur leur itinéraire. En plus des nombreux attraits touristiques de la région, dont les plages du débarquement, les touristes sont également avides de découvrir le berceau de l'impressionnisme, dont le Musée Malraux possède une importante collection. De plus, de nombreux touristes profitent de la situation de la ville pour remonter la vallée de la Seine jusqu'à Paris. Le retour des grands navires de croisière amène, comme dans les belles années de la liaison Havre-New York, un flot important de touristes dans la ville et sa région immédiate; on en attendait plus de 90 000 en 2009.

La plage se termine, en obliquant vers le sud, par le Musée Malraux (19). Construit en 1961 par des disciples d'Auguste Perret et avec la participation de Jean Prouvé, le musée, premier construit après la guerre en France, doit son nom à André Malraux, écrivain et Ministre de la Culture qui en fit un projet prioritaire. Grandement dévoué à la naissance de l'impressionnisme dans la région Havraise, elle possède une impressionnante collection des œuvres d'Eugène Boudin, précurseur de l'impressionnisme qui aura grandement influencé Monet (20). C'est la lumière particulière du Havres, sans cesse changeante dans le jeu des vents marins, qui explique cet engouement des premiers impressionnistes pour la région. Le musée se juxtapose sur la trame de la reconstruction de Perret mais rompt avec son esthétique formelle, élément unique dans le paysage, point de repère sur la rade. Le musée possède également de nombreuses œuvres de Dufy, Renoir, Delacroix, Degas, Pissarro et Matisse. À l'époque, les principes sous jacents de l'organisation spatiale du Musée sont particulièrement novateurs, principalement l'ouverture du musée sur l'extérieur et sa transparence, pour exposer les toiles des maîtres sous cette lumière qui les charmaient (21). En fait, le toit entier est ouvert sur le ciel, la lumière directe étant réfléchi par des brises soleil. Cette volonté de maîtriser la lumière naturelle, assez rare dans les musées, trouve ici une résonance très pertinente et l'ouverture sur les voisins du musées, habitations construites par Perret, crée un environnement de dialogue entre l'art et la ville, la pureté des lignes de Perret et l'expression nouvelle des peintres impressionniste. Le musée se démarque également par une grande flexibilité qui permet, encore aujourd'hui de faire évoluer celui-ci au gré des expositions. La structure permet en effet de disposer d'amples volumes modulables par le jeux des « plans » d'exposition qui définissent les espaces intérieurs, tout en offrant des percés ponctuelles sur les œuvres des autres salles, sur les bâtiment de Perret et sur l'horizon maritime. On alterne entre longue ligne droite, enclave sombre réservée à la photographie, espaces « indécis » dans leur limites, atmosphère moderne et fluide que la rampe centrale vient célébrer (22). Les rénovations, réalisées en 1998 par Emmanuelle et Laurent Beaudouin, améliorent les espaces d'exposition et se révèlent très juste dans l'idée moderniste du musée; expression structurale, murs d'exposition non porteurs, utilisation massive du verre et de l'acier. La qualité du musée en fait aujourd'hui un des musée français hors Paris les plus visité, et halte incontournable pour tout amateur d'impressionnisme.

Le Musée Malraux marque la fin de la zone reconstruite par Perret (23). Délimité par les bassins du Commerce et le Bassin de la manche, le Quartier St-François opère la jonction entre les ville moderne et contemporaine. Étonnement, c'est ici que se retrouvent une grande partie des habitations épargnées par les bombardements. Généralement bien conservés, ils proposent un étrange retour en arrière. Après les lignes de Perret, les quelques rues encore définies par les anciennes habitations normandes crée un changement d'échelle des plus surprenants, qui rythme le parcours (24). Au nord, le Bassin du commerce dégage un immense espace qui oxygène cette partie de la ville et met en scène le début du quartier de Perret (25). Il est cependant triste de voir, au pied du Volcan de Niemeyer, que ces bassins soient si mal utilisés. Aucune activité ne semble y prendre place et leur état, incompatible avec leur position dans la ville. Les quelques cormorans qui viennent s'y sécher les ailes proposent l'élégante idée de transformer ces bassins en un endroit dédié à la nature marine, si riche dans cette région. La vie des habitants ne saurait que s'en améliorer. De plus, le dialogue entre les courbes de Niemeyer et la rigueur de Perret s'enrichirait d'es formes marines naturelles. En effet, quel spectacle fascinant que de suivre une mouette glisser paresseusement entre ces chefs d'œuvres (26).

Au sud du quartier St-François, le Bassin de la Manche sert de port d'attache aux quelques pêcheurs toujours actifs dans la ville. Il est louable d'avoir su ainsi ménager un espace dans le port pour permettre la survie de ces petites entreprises (27). Il est enrichissant que les activités traditionnelles soient encore présentes dans les ports contemporains. De plus, l'ensemble de la pêche est vendue à la Hall aux poissons, endroit de vente directe entre les pêcheurs et les habitants, belle amélioration du point de vue économique et environnemental. Cependant, le bassin reste dans un état plutôt moyen, et son amélioration ne pourrait que stimuler ce lien plus direct avec le mode de vie côtier.

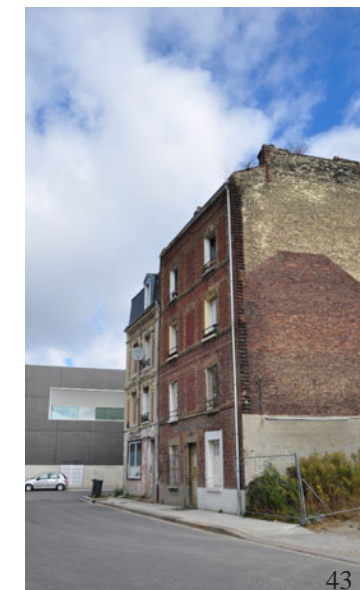
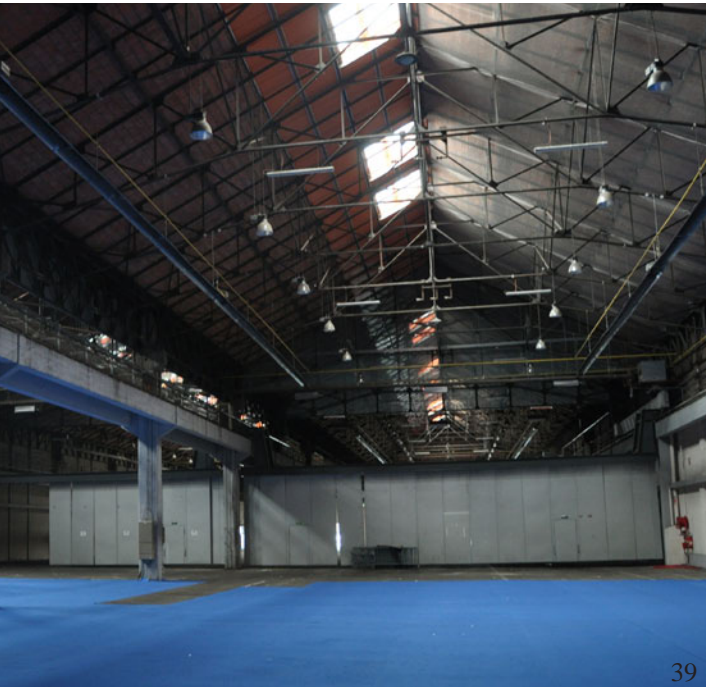
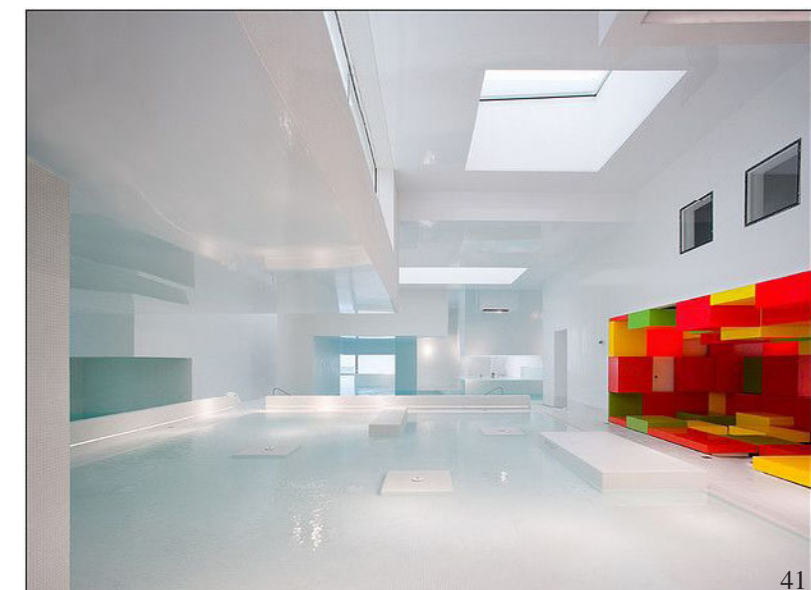
Il est intéressant de voir à quel point la ville du Havre a réussi à constamment améliorer la relation qu'elle entretient avec la mer et diversifier les contacts avec celle-ci. Cependant, à l'heure actuelle, ce sont les quartiers Vauban et Vatine qui sont au cœur des changements les plus importants. Regroupant les immenses entrepôts de l'époque du commerce du café et du coton, la zone est en pleine reconversion pour devenir le centre du nouveau développement économique du Havre. La mer n'est ici plus présente et c'est l'espace créé par ces bassins qui est au centre des aménagements. En plus des reconversions des entrepôt proprement dit, la ville y a créer un pôle pour l'activité économique portuaire contemporaine (administration, logistique, commerce) se concrétisant par la construction de nombreuses écoles (I.S.E.L., Université), le Centre d'Animation Économique de l'Estuaire (CCI), le Centre de Congrès de l'Estuaire, le Centre Havrais de Commerce International, un World Trade Center et de nombreux hôtels. En plus des espaces disponibles à cet endroit pour ce type de nouveau pôle, notons que celui-ci est particulièrement bien desservi par les transports : gare SNCF et début du boulevard Winston Churchill.



C'est en grande partie le bassin Vauban qui reçoit cette partie de l'activité (29). Malgré les investissements importants, les bassins en eux-mêmes, n'ont malheureusement pas reçu beaucoup d'améliorations. Malgré la beauté qu'il dégage à l'état brut, le bassin mériterait une plus grande attention, plus raffinée que le pauvre bateau qui y mouille (30). Une passerelle présente une intéressante façon de traverser le bassin et on imagine déjà l'intérêt d'enrichir cette idée de franchissement du bassin, manière de coloniser l'espace nu qu'ils offrent. Il est déjà triste de constater que les quais nord sont en pleine transformation pour accueillir des stationnements, à un endroit de grande valeur spatiale (31). Les nombreux bâtiments, d'un type généralement anodin, sont ici d'une certaine qualité. Le Centre de Congrès et l'ISEL, bien qu'intéressants, ne semblent cependant pas dialoguer avec la ville et surtout, les bassins (32). Le CCI quant à lui, amène un des éléments les plus intéressants du bassin. Situé à son extrémité est, souligné par la ligne des anciens entrepôts, le jeu de ses volumes, dans un glissement presque fluide, se démarque et crée un délicieux dialogue avec le calme de l'eau du bassin (33).

Les grands entrepôts du bassin Vauban sont présentement en pleine reconversion pour devenir Les Docks Vauban, immense centre commercial, qui utilise l'entière largeur du quai entre les deux bassins. Le travail architectural de l'ensemble lui assure une grande qualité, considérant l'activité des lieux. Les entrepôts, accueillant les magasins, ont été reliés entre eux par de nouveaux toits sur toute la largeur du quai. Ces rues intérieures, ininterrompues sur la longueur de l'ensemble s'enrichie des façades d'origine, créant un agréable déambuloire célébrant les entrepôts (34). La partie centrale est évidée et s'élève jusqu'à une verrière soutenue par une structure métallique, qui rythme très justement cet espace aux dimensions appartenant à un autre âge. La encore, on veut célébrer la lumière si célèbre de la ville. Les 60 000m² accueilleront de nombreux magasins, restaurants, commerces de loisirs et espaces ludiques. Lors de ma visite, les deux seuls commerces terminés ne semblaient pas très enthousiastes à utiliser l'espace unique des entrepôts, mais il s'agissait des grandes franchises aux aménagements standardisés. Il serait souhaitable que les entreprises locales comprennent l'importance et les bénéfices d'une utilisation plus respectueuse. Les façades des entrepôts se voient rythmés extrusions en verre rouge (35). Bien que cette modulation de ces immenses façades utilitaire est très pertinente, la couleur rouge sur la brique donne un effet terne et leur présence est si ponctuelle qu'elle perd en justesse. Les quais du bassin Vatine seront assez peu aménagés, créant un immense espace public extérieur, en bordure du bassin. Le léger aménagement sont cependant très bien intégré à l'esprit des docks et rappellent, avec sobriété et poétique l'univers marin du site. Les graminées, utilisés encore très justement, rappellent quant à eux la nature rude des côtes normandes. Ici encore, le bassin est laissé à son état et l'animer semble plus que nécessaire. À la limite est du bassin, l'extrémité du dernier entrepôt est complètement ouvert, remplacé par un mur rideau. Cependant, il offre une vue désolante sur l'entrée des cinémas Gaumont, qui dans ce lieu unique, se surpassent de médiocrité. On se demande presque comment cela à pu être considéré acceptable, considérant travail du reste des bassins. Le bassin Vatine se terminent tristement dans un stationnement.

De l'autre côté du bassin Vatine, les Docks café ont subi une reconversion, mais bien moins importante que les Docks Vauban (36). La nature de l'espace, aux dimensions déraisonnables pour un nouveau bâtiment, se marie à la perfection au nouvel usage de centre de congrès. Les seules modifications se résument au nettoyage, la création d'un hall et des services nécessaires au fonctionnement du bâtiment et des expos (37). La séparation pour subdiviser ces entrepôts sont d'ailleurs particulièrement réussis, rappelant le calibre des équipements industriels de ce type de bâtiment. L'espace initial reste donc totalement inchangé et j'ai eu la chance de les visiter lorsque vides de toute exposition. Il est toujours très émouvant de pouvoir contempler la grandeur des anciens bâtiments industriel (38). Ceux-ci possèdent des espaces de dimensions telles qu'ils sont, aujourd'hui, presque impossibles à atteindre dans des constructions neuves(39). La pureté de ces immenses espaces nus, à peine modulé par leur structure, et amplifier par son éclairage zénithale, évoquent une grandeur ancienne qu'il est rare de rencontrer. Ce type d'espace unique est un des éléments les plus important, car les plus uniques, à bien considérer lors de reconversion des grands immeubles industriels, tel le démontre l'exemple du Tate Muséum et son hall, maintenant célèbre. Parfois, il est bon que l'espace existant oriente son utilisation future, exemple parfaitement illustré par les Docks Café.





À la jonction entre le bassin Vatine et celui de l'Eure, les bains de Jean Nouvel, viennent diversifier les usages présents dans le redéveloppement de la zone. Bains publics et spa, le bâtiment complété récemment, est, de l'extérieur, une masse anthracite perforée de grandes ouvertures vitrées qui laisse entrevoir un univers géométrique éthérée (40). La masse du bâtiment semble être une réponse contemporaine à la force des entrepôts anciens, mais c'est véritablement l'intérieur qui présente le plus grand intérêt architectural. Dans un univers d'une blancheur à peine troublée par le bleu de l'eau, l'espace intérieur, unique pour les bains public, se module par la déconstruction de formes géométriques. Les murs, les piscines et les plafonds semblent creusés au cœur de la même masse d'une blancheur éclatante, soulignée après une alcôve unique, garnis de tapis aux couleurs vives (41). Les différentes piscines prennent place dans un même espace qui se poursuit à l'extérieur où, le jeu de déconstruction et la blancheur des murs créent une impression très particulière sous le ciel d'étain du Havre, de flottement entre mer et ciel, dans un nuage de brouillard. Cette impression laisse place à un jeu plus géométrique, lorsque le soleil découpe les masses qui définissent l'espace (42). La jonction entre piscines intérieures et extérieurs se fait par l'eau, ce qui enrichie l'expérience aquatique du lieu. Partout, la réalisation est impeccable et s'ensuit une expérience unique, expérience architecturale des bains qui tend à se redévelopper.

Finalement, au sud des Bains, la dernière partie du port à se faire retransformer par la ville, le quartier St-Nicolas possède une savoureuse diversité architecturale. Anciens entrepôts abandonnés, concentration de maisons ayant survécues à la guerre, bâtiments nouveaux; le dynamisme urbain du quartier est indéniable, se développant en parallèle avec le pôle Vauban (43). Orienté vers l'habitation, le quartier voit surgir des ensembles de logements très contemporains (44), tandis que de nombreux entrepôts se voient réhabiliter en habitations. C'est le long du Jardin Fluvial, au sud du quartier, que la transformation est la plus aboutie. De nombreux anciens entrepôts, maintenant habités, côtoient les ancienne maisons épargnées ainsi que de nouvelles constructions, qui s'inspire généralement bien du lieu et propose des immeubles pertinents en ce lieu (45). Le Jardin Fluvial sépare le quartier St-Nicolas du début du port industriel, dont les grues se détachent dans le ciel. Cette « vue » sur le port est étonnement intéressante et ajoute beaucoup à l'atmosphère « reconvertie » du quartier. Le jardin, promenade végétale, devient lieu public pour les habitants, et abrite même un marché durant l'été, réutilisant l'échelle du lieu, au profit de ses nouveaux utilisateurs (46).

Le redéveloppement des anciennes zones portuaires du havre est admirable de diversité et de justesse. En effet, il est rare de voir des projets qui, sur tout le front de mer d'une ville, proposent des activités et services aussi variés pour profiter de la mer et des bâtiments qu'elle a apportés à la ville. Entre ses nombreuses promenades, les projets du havre permettent de goûter à l'ensemble des facettes des activités marines, entre le bonheur d'une journée de plage, ses écoles de voiles, ses produits aisément accessibles, la culture de haut niveau célébrant les paysages de la côte, les bâtiments portuaires historiques. Tout en conservant ce rapport assez direct avec la mer, la ville a su diversifier les interventions pour assurer que cette utilisation ne reste pas nostalgique et le développement de l'économie, entre magasins, écoles, centre d'expos et sociétés, redéfinie une activité toujours essentielle au port. Finalement, l'habitation, jamais très loin, permet de civiliser ces immenses espaces qui, avec la grande mixité d'usage des développements, devient une partie nouvelle et entière de la ville. Comme quelques fois souligné, il serait particulièrement intéressant d'améliorer l'état des bassins proprement dit. Dans l'optique de villes plus durables, l'insertion d'éléments de la nature marine serait particulièrement bien venue, créant des « parcs marins » en pleine ville, stimulant l'écologie des eaux du Havres ainsi que la qualité de vie près des bassins. Bien que n'ayant pas de ligne directrice dans l'ensemble des projets, il est étonnant le nombre de réalisations qui ont su tirer et mettre en valeur la fantastique lumière du Havre, si chère aux premiers impressionnistes. La relation qu'entretient le Havre avec ses zones en reconversion est particulièrement réussie, son utilisation très diversifiée et les nouveaux quartiers, avec leur personnalité très forte issue de la grandeur des espaces des docks et par le dialogue entre plusieurs époques, poursuivent la ville, dans un style qui assume bien la qualité des quartiers de Perret. C'est, sous la changeante lumière de la côte normande, de véritables nouveaux quartiers qui perpétuent et enrichissent le dialogue que le Havres entretient depuis longtemps avec la mer.



Le redéveloppement des anciennes zones portuaires du havre est admirable de diversité et de justesse. En effet, il est rare de voir des projets qui, sur tout le front de mer d'une ville, proposent des activités et services aussi variés pour profiter de la mer et des bâtiments qu'elle a apportés à la ville. Entre ses nombreuses promenades, les projets du havre permettent de goûter à l'ensemble des facettes des activités marines, entre le bonheur d'une journée de plage, ses écoles de voiles, ses produits aisément accessibles, la culture de haut niveau célébrant les paysages de la côte, les bâtiments portuaires historiques. Tout en conservant ce rapport assez direct avec la mer, la ville a su diversifier les interventions pour assurer que cette utilisation ne reste pas nostalgique et le développement de l'économie, entre magasins, écoles, centre d'expos et sociétés, redéfinie une activité toujours essentielle au port. Finalement, l'habitation, jamais très loin, permet de civiliser ces immenses espaces qui, avec la grande mixité d'usage des développements, devient une partie nouvelle et entière de la ville. Comme quelques fois souligné, il serait particulièrement intéressant d'améliorer l'état des bassins proprement dit. Dans l'optique de villes plus durables, l'insertion d'éléments de la nature marine serait particulièrement bien venue, créant des « parcs marins » en pleine ville, stimulant l'écologie des eaux du Havres ainsi que la qualité de vie près des bassins. Bien que n'ayant pas de ligne directrice dans l'ensemble des projets, il est étonnant le nombre de réalisations qui ont su tirer et mettre en valeur la fantastique lumière du Havre, si chère aux premiers impressionnistes. La relation qu'entretient le Havre avec ses zones en reconversion est particulièrement réussie, son utilisation très diversifiée et les nouveaux quartiers, avec leur personnalité très forte issue de la grandeur des espaces des docks et par le dialogue entre plusieurs époques, poursuivent la ville, dans un style qui assume bien la qualité des quartiers de Perret. C'est, sous la changeante lumière de la côte normande, de véritables nouveaux quartiers qui perpétuent et enrichissent le dialogue que le Havres entretient depuis longtemps avec la mer.

Bordeaux

La ville de Bordeaux est située dans l'estuaire de la Garonne, qui se jette dans l'Atlantique, une centaine de kilomètre en amont de la ville. Contrairement à plusieurs villes dont le port a été l'élément prépondérant du développement initial, Bordeaux deviendra portuaire que tard dans son développement, en grande partie à cause de la nature difficile de la rivière à cet endroit. Cependant, comme le souligne l'historien Camille Julian « la Garonne est l'élément central, bien que non unique, de la ville et c'est toujours en fonction de celle-ci que l'on doit prévoir et organiser l'avenir de la ville ».

L'histoire de Bordeaux commence au VI^{ème} A.C., lors de la fondation de la ville romaine de Burdigala. Installée sur la rive gauche, la ville romaine se forme à une certaine distance des rives de la rivière, sur le sol stable des collines environnantes. À cette époque, la Garonne dépasse largement les 500 mètres de largeur qu'elle connaît aujourd'hui. La rivière n'est pas encaissée mais coule « sur rive » et la proximité de la mer en font, à cet endroit, une rivière sans cesse changeante : son fort débit, ses crues saisonnières et la force des courants de marée remontant l'estuaire en font un cours d'eau difficile à utiliser. On parle souvent de la ville de Bordeaux comme étant « au bord » du fleuve, comme on décrirait une ville côtière, plutôt que comme une rivière « civilisée »; sa nature rappelle le Tage, à Lisbonne, plutôt que la quiétude de la Seine à Paris. À l'origine, Bordeaux utilise d'ailleurs deux affluents de la Garonne pour l'accès à l'eau, soit la Devèze et la Peugue. C'est sur ces rivières de plus petite taille que se forme, à l'Antiquité, le premier port protégé de la ville, qui perdurera jusqu'à la Renaissance. Cette relation ambiguë persiste pendant plus de douze siècles. Bordeaux, ville retranchée, n'entretient presque aucune relation avec la Garonne, isolée de la ville par ses murailles. La seule relation existante, tardive, d'un point de vue urbanistique, consiste en la Porte Naviguère, passage protégé par deux tours doubles.

Malgré la difficulté d'établir les infrastructures nécessaires sur les rives de la Garonne, les activités portuaires ont été un important point de développement de l'économie Bordelaise. En effet, déjà haut lieu de la production viticole, le commerce du vin développera la ville de façon importante au XII^{ème} siècle. Suite à l'annexion de la région de l'Aquitaine par la couronne Britannique, la production des vins de Bordeaux augmente de façon importante et le volume d'exportation explose, la Garonne donnant un accès privilégié à la mer et au commerce avec les îles britanniques. L'argent généré par les activités commerciales aura tôt fait de bénéficier à la ville qui agrandit ses murailles au XIII^{ème} puis au début du XIV^{ème} siècle. Cependant, une fois de plus, les murailles s'agrandissent vers l'intérieur des terres, au détriment de la rivière. Les activités portuaires, nombreuses et en plein essor, ont cependant tôt fait d'étouffer à l'intérieur des murailles et s'établit alors extra muros, en marge de la ville proprement dite.

Au XVII, le célèbre architecte militaire français Vauban, construit le Château Trompette. La forteresse verrouille l'entrée de la ville et la sépare fortement de ses faubourgs, notamment ceux de St-Seurin et des Chartrons, où se concentre l'activité portuaire, principalement reliée à l'exportation du vin de la région. Étonnement, ceux-ci sont sous le contrôle de « colonies marchandes » britanniques et germaniques. La ville continuera de se développer avec une certaine distance au fleuve durant son siècle d'or, jusqu'à l'apogée de la ville au XVIII^{ème} siècle. Choyée par une gestion irréprochable de son intendance, Bordeaux, à l'allure encore médiévale, entreprend d'immenses travaux de construction pour devenir le symbole de l'architecture classique à la Française. Bien que distante, la ville commence à reconnaître le fleuve. Les immenses alignements de façades et de places prennent maintenant place à quelques dizaines de mètres de la rive et offre à la rivière, une image des plus prestigieuses de la ville à son zénith. Ce développement se poursuivra durant le XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, jusqu'après la seconde guerre mondiale, dans une continuité remarquable, sans réelle rupture stylistique. Déjà, la pierre reste le matériau presque exclusif, et permet de conserver longtemps le modèle classique. Les diverses modes stylistiques contemporaines à l'âge d'or de la ville s'y développeront plus subtilement qu'ailleurs; on observe des variations sur les thèmes classiques plutôt que des différences majeures selon les époques. D'ailleurs, les constructions conservent encore aujourd'hui une certaine physionomie bordelaise particulière, empliée de l'héritage classique et néoclassique de la période des lumières. Cet homogénéité du centre ville historique à d'ailleurs valu à Bordeaux le titre de ville du patrimoine mondial de l'UNESCO.

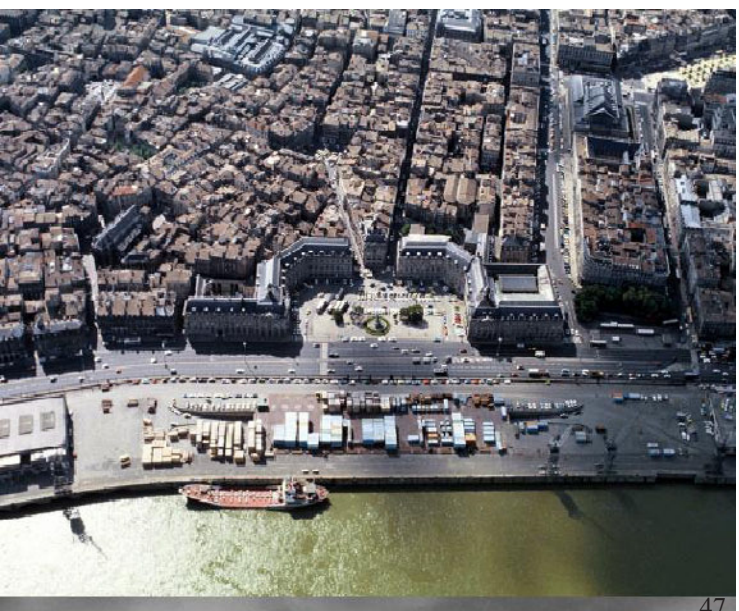
Le Port de la Lune était à l'origine, une anse de 5 kilomètres, dans la courbe de la rivière, qui a toujours évoqué, aux habitants et voyageurs, le croissant de lune, qui orne les armes de la commune, avec l'image des flots, depuis le XII^{ème} siècle. Bien que peu utilisé à l'époque, les activités portuaires remontent au Moyen Âge. Aucun élément de cette époque n'a cependant subsisté. À l'origine, ce sont une série de petits ports, chacun ayant son activité propre : les chantiers navals de Palutade, le port aux pierres, au bois, aux poissons, etc. À mesure que les activités commerciales se développent, ces petits ports s'agrandissent sans cesse jusqu'à ne former plus qu'un. Les structures les plus anciennes qui subsistent des activités portuaires remontent à l'époque des échanges coloniaux, principalement des entrepôts et cales. Le vin, quant à lui, occupe toujours une place particulière, aux quais des Chartrons, où roulent les barriques de vins de Bordeaux jusqu'à la seconde guerre mondiale. Le nombre d'entrepôts va grandement augmenter durant le siècle d'or de la ville, alors qu'une importante partie de la marine navale vient s'y ravitailler. Au XIX^{ème}, le développement se poursuit avec les entrepôts Lainé, puis, vers la fin du siècle, les hangars de briques de Charles Durand ainsi que les bassins à flots. C'est finalement au XX^{ème} qu'apparaissent les quais que nous connaissons, ainsi que les grands hangars du trafic maritime industriel. Ces hangars marqueront vite l'agonie des relations entre la ville et la rivière, les séparant par des hangars et des grillages, y empêchant tout accès.

Similairement à une ville côtière, Bordeaux est principalement la ville d'une rive. Ce la tient en grande partie à la difficulté de construire un pont à cet emplacement. L'idée d'un tel ouvrage apparait au XVIII^{ème} siècle, mais relève plus de la commodité que de la nécessité, le transport par bateaux n'étant pas très compliqué dans un port actif. La première exploration sérieuse a été faite pour un pont fastueux, maniériste, prévu pour l'ascension de Philippe V au trône d'Espagne, mais aucune construction n'en résultera. Plus tard, l'intendant Tourny, fait dévier la route vers Paris pour un projet qui, une fois encore, ne verra pas le jour, tout comme de nombreux autres projets durant le siècle d'or de la ville. Même Napoléon, voulant un franchissement sécuritaire pour ses troupes de la guerre d'Espagne, verra ses piles, fraîchement terminées, emportées par les crues printanières de 1807. C'est finalement sous la Restauration que l'ingénieur Claude Deschamps réussira à construire le seul pont de Bordeaux, encore en service aujourd'hui. La difficulté de construire un pont à ce niveau de la Garonne tient à deux facteurs principaux : la nature de la rivière et la navigation. En un premier temps, la largeur de la rivière (plus de 500 mètres), son débit et la force des marées en font un véritable défi technique et implique des investissements majeurs. Deuxièmement, la navigation a longtemps remonté la Garonne en aval de Bordeaux et la présence d'un pont compromettrait grandement celle-ci. D'ailleurs, lors de la construction du pont, un port fluvial assurait la navigation avec l'Arrière pays, tandis que le port principal, maritime, en aval, était le siège de la navigation océane. (44)

L'Arrivée du pont permettra cependant le développement de la rive droite, très peu développée. Longtemps accessible que par bateau, elle est devenue un lieu de villégiature de l'aristocratie et de production viticole. De nombreuses grandes figures s'y exilaient l'été pour profiter de la fraîcheur lors des durs été de Bordeaux, dont le roi d'Angleterre et le Prince Noir, lorsqu'en Aquitaine. Somme toute difficile d'accès, elle est considérée longtemps comme l'équivalent de la partie sur terre ferme de Venise, isolée des activités de la ville. L'arrivée du pont de pierre au XIX changera la situation. Initié autour de l'accès au pont, dans le secteur de la Bastide, les développements s'agrandiront rapidement avec l'arrivée du train vers 1850. (45) Les nombreux terrains libres deviendront vite des faubourgs peuplés des ouvriers d'usines qui s'y développent également, alimentées par le port et le trafic ferroviaire. Encore aujourd'hui, la rive droite est divisée entre les trames urbaines et industrielles de manière très nette, trames qui permettent maintenant un développement plus libre que dans la ville même.

L'historien Robert Coustet décrit ainsi la relation qu'entretient Bordeaux avec ses quais durant les dernières années:

« Ces quais, dont la vocation est lié au fleuve et au commerce, ont toujours formés une zone à part avec sa vie propre, un peu comme un quartier mais qui s'étendrait, tel un ruban, le long du fleuve, au pied des murailles d'abord puis des façades classiques. Ils apparaissent comme un territoire privilégié d'activité et également de loisir. Des marchés s'y installent, comme le marché royal depuis le XVIII^{ème} siècle. On voit s'y côtoyer une population cosmopolite de marins, de dockers, de petits métiers mais aussi de patrons surveillant leur cargaisons; s'y retrouvent des promeneurs en quête d'aventure, des poètes rêvant de grands départs, aussi bien que des peintres à la recherche de la belle lumière et de pittoresque. On comprend dès lors pourquoi l'enfermement du Port Autonome derrière les grilles et les hangars, entre 1925 et 1970, a été subi par la population bordelaise comme un abus de puissance car il rompait le lien séculaire entre les citoyens et leur port. (46, 47) La reconversion des quais commerciaux au profit d'un rôle des loisirs, correspond donc à une révolution profonde. Cependant, la ville est de nouveau ouverte sur le fleuve et cette mutation de la berge conserve sa légitimité dans la mesure où elle préserve, comme ce fut toujours le cas, son intégrité, c'est-à-dire à la fois son caractère monumental, sa continuité et son usage public. »



Bien que le port autonome, responsable du trafic maritime commercial aie déménagé plus en aval, l'état des quais ne s'est guère amélioré dans les années 70 et 80. L'automobile y prenait une place démesurée et une grande partie des quais servaient de stationnement et de voie de circulation. À peine une promenade le long de la Garonne évitait qu'ils deviennent de véritable no mans land. (48, 49, 50)

En 1989, le centre Arc en Rêve, centre d'architecture de Bordeaux, commande une exposition dans laquelle une nouvelle vision du futur de la ville est proposée par de nombreux grands architectes, dont Zaha Hadid (51), Rem Koolhaas (52), Christian de Portzamparc, Jean Nouvel, Dominique Perrault et Santiago Calatrava. Les projets ré-imaginent la rive gauche, les liaisons entre les parties de la ville et les quais. Bien qu'aucune solution ne débouche en solution réalisable, il permet néanmoins de mieux comprendre et cerner les enjeux propres au développement de la ville, particulièrement en ce qui a trait aux quais et à la nécessité de lier les deux rives. C'est Alain Juppé, maire de Bordeaux, qui sera le moteur du redéveloppement. En effet, la population bordelaise, plutôt conservatrice, n'est pas particulièrement enthousiaste. L'élu fera donc des quais un objectif important de sa politique, malgré de nombreuses critiques. Il prône une mutation complète et définitive des quais qu'il veut rendre aux bordelais. En premier lieu, la destruction des grillages et d'une certaine partie des anciens hangars est impérative, tout comme la diminution de la circulation automobile à cet endroit. Le nouvel aménagement scellera la fin du « port » dans la ville. Une transformation aussi décisive, presque rupture, a été, presque naturellement, gagnée par Michel Corajoud, étranger à la ville et libre du poids de son histoire. Son projet tire un trait définitif sur le port, transformant les quais en un immense espace public.

Bien qu'étranger à la ville, M. Corajoud n'en possède pas moins un réel respect de son histoire et base son projet sur la préservation et la mise en valeur du patrimoine, de l'architecte et accentue la continuation des berges. Le tram, inauguré récemment, est très présent dans le projet qu'il irrigue, et relie au reste de la ville. Même si de prime abord le projet peut sembler modeste, la volonté de l'architecte était de préserver subtilement la nature du site et de maintenir son héritage historique. Les rives restent cependant individuelles, mais se complètent aujourd'hui et les quais sont devenus, en quelques années à peine, le nouveau cœur de Bordeaux, qui insuffle une nouvelle vie à tout les quartiers la bordant, et prédispose admirablement la reconversion des autres quartiers portuaires.

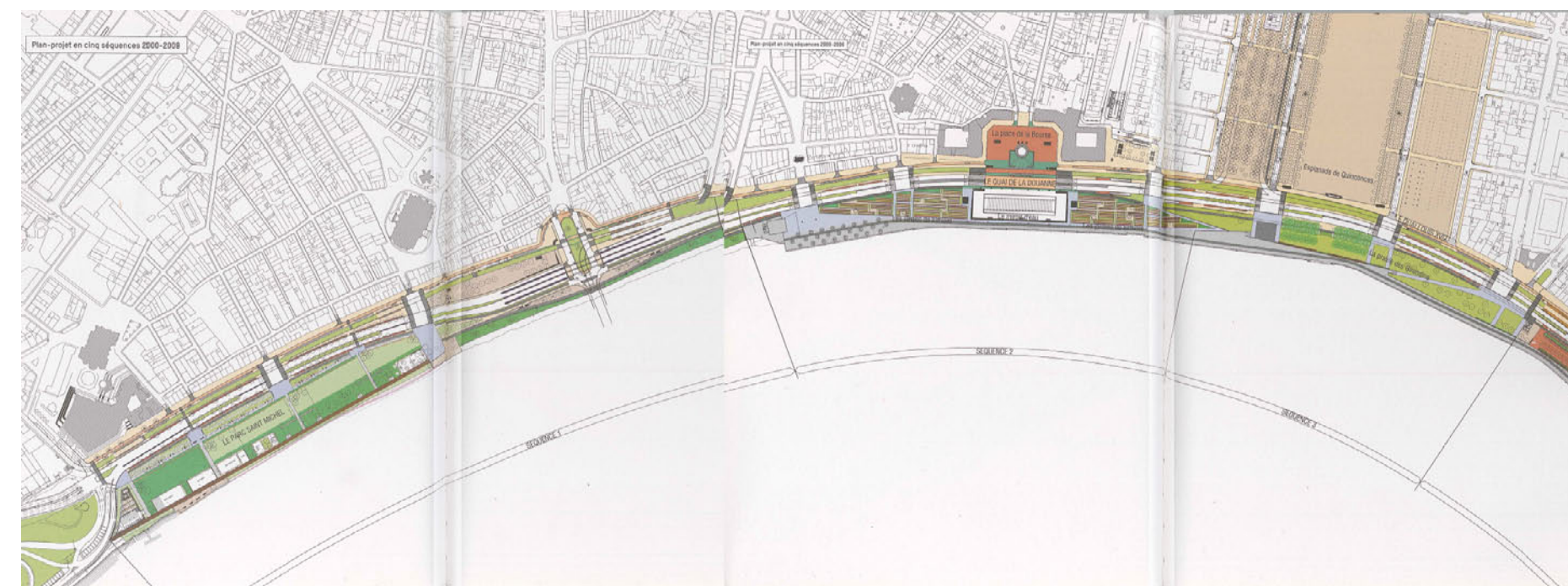
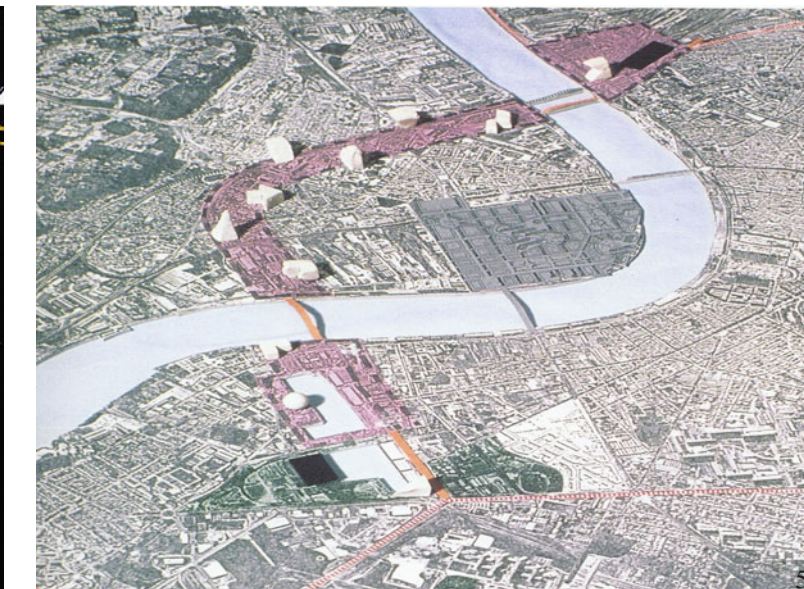
À son arrivée à Bordeaux, pour le concours, Michel Corajoud ne connaissait rien de la ville. Les quais se sont immédiatement imposés à lui par leur beauté naturelle. L'architecte de paysage a eu comme première réflexion que « tout était déjà présent sur ce site ». Malgré la présence des hangars et l'ambiance propre à un no man's land, il a su comprendre immédiatement la beauté inhérente du site. Le lieu, de par sa nature, a été très attractif pour l'architecte; le fleuve et son espace unique, la façade historique de la ville à cette hauteur ainsi que la dimension du projet. Le genius loci, qu'il comprend rapidement, et l'optique résolument publique du projet se sont rapidement imposés comme un défi stimulant. Corajoud pressent déjà la voie à suivre : un projet en mezzo voce propre à développer un nouveau potentiel urbain tout en révélant les qualités de ce contexte magnifique. Dès lors, la singularité exceptionnelle du site deviendra l'influence majeure du projet.

Le concours, très efficacement organisé par les responsables, au nombre desquels Alain Juppé, définit un programme très élaboré pour le devenir des quais des directives sur l'espace à vivre aujourd'hui, la place et le fonctionnement du nouveau tramway, les modifications de la circulation automobile (diminuée de plus de la moitié), jusqu'à la répartition des « plateaux » des nouveaux quais. Le programme s'enrichit d'une documentation exhaustive (photos, cartes, données sur le site et la ville), qui se révèlent très utiles et enrichissantes pour un architecte étranger.

Cependant, Corajoud s'inspirera énormément du site, dans l'état où il se trouve à l'époque. La plus surprenante découverte tient sans doute à un graffiti, découvert sur un vieux hangar : « Des Arbres! ». Le cri, hurlé à la bombe, sonne immédiatement comme une revendication (53). Les quais de Bordeaux ont toujours été de nature plutôt minérale et les quelques tentatives passées de les verdifier ont toutes échouées. L'idée s'impose d'autant plus par la fracture qu'elle crée avec le passé, annonçant fièrement un nouvel âge pour les quais, celui d'un immense espace public. Composant presque incontournable des places publiques, les arbres, offriront la protection contre le chaud soleil estival et des froids vents d'hiver dans ce que l'architecte considère comme « un grand vide sidéral ». Bien que la métaphore puisse sembler ambitieuse, il faut comprendre qu'après la destruction des la presque totalité des hangars (seuls quelques-uns, les plus éloignés du centre, seront conservés), Corajoud et son équipe aura à s'approprier une promenade de plus de 5km sur une largeur oscillant entre 40 et 100 mètres. Ceux-ci considèrent que les arbres, en plus de rendre les quais accueillants, formeront une élégante continuité des rues de Bordeaux, très verticales et dont les mosaïques que forme la lumière varient au gré des pierres de la ville. Étonnement, c'est un des points de sa proposition qui recevra le plus de critiques et alimentera de nombreux débats. L'architecte, qui a grandement étudié les habitudes des gens dans les parcs et leur relation au soleil et à l'ombre (54), est cependant catégorique : plutôt perdre le concours qu'abandonner les arbres!

Corajoud entreprend l'aménagement du site sans grand geste, mais plutôt dans une très grande attention au détail et à donner aux choses leur juste place. L'idée d'un site accueillant pour les habitants et les touristes, cette découverte de nouveaux plaisirs urbains, le pousse à travailler sur les éléments propres à créer cette ambiance tout en laissant la beauté du site s'exprimer. Il voit le site comme la possibilité d'un nouveau fait urbain inattendu qui deviendrait, pour la ville et ses habitants, un lieu civique majeur. Ce sera un lieu de plaisir et de joie, gorgée de vivacité, de convivialité et propre à emballer l'imaginaire. Comme l'explique l'architecte : « Sur un fond de beauté existante, nous avons ajouté une strate de bien être, de satisfaction et de confort ». Cette idée de confort et d'importance civique plaira grandement à Alain Juppé.

Le projet de Corajoud ne connaîtra pas de problèmes majeurs lors de sa réalisation et se révélera plutôt économique. Le grand travail des détails de l'architecte, et son économie de moyens, aura en effet une grande influence. En effet, celui-ci fera scier les anciens pavés qui seront réutilisés directement sur le site. Il utilisera également des carreaux, achetés d'une usine belge qui se révéleront très souple d'utilisation par leur modularité, souple d'utilisation et bien adapté au contexte urbain, par leur facilité de remplacement par exemple. Il choisira également de réutiliser le mobilier de la ville, ne tenant pas à créer une nouvelle syntaxe urbaine, dans un lieu qui se veut en continuité avec la ville.



Le projet prend forme suivant deux trames perpendiculaires. Des façades à la Garonne, l'espace est découpé en 5 zones aux fonctions précises. Perpendiculairement à la Garonne, ce sont 6 espaces qui transforment et font évoluer la promenade, tous sous une ambiance particulière et dont les utilisations varient. Ces séparations, bien que présentes, restent dans une continuité formidable et jamais on ne sent de coupure ou de rupture du dialogue entre ville et fleuve. L'impression créée par la forme caractéristique de Port de la Lune renforce d'ailleurs grandement ce dialogue, la vue étant toujours dirigée entre ville et la Garonne.

Descendant des petites rues du vieux Bordeaux, la première zone que l'on traverse est celle de la façade de la ville. D'une grande homogénéité et admirablement conservé, la façade bordelaise est l'une de plus belle expression de l'architecture classique française (55). La qualité des bâtiments, leur régularité et l'utilisation presque exclusive de la pierre blanche en fait une immense toile de fond qui recèle cependant de nombreuses surprises (56). Par exemple, les nombreuses portes construites pour l'accès à la rivière de la ville fortifiée ainsi que les monuments d'entrée, sont autant d'accidents architecturaux qui font magnifiquement vibrer la ligne des façades. Il est à souligner que celle-ci doivent respecter un code urbanistique très rigoureux, pour sa conservation : il est par exemple, interdit aux résidents de poser des volets, qui détonneraient grandement dans cette mise en scène classique. Les façades se sont dotées d'un très large trottoir, véritable parvis, qui permet une circulation urbaine ainsi que quelques terrasses des grands cafés bordelais, devenant un premier espace à vivre sur les quais, encore en contact avec la ville.

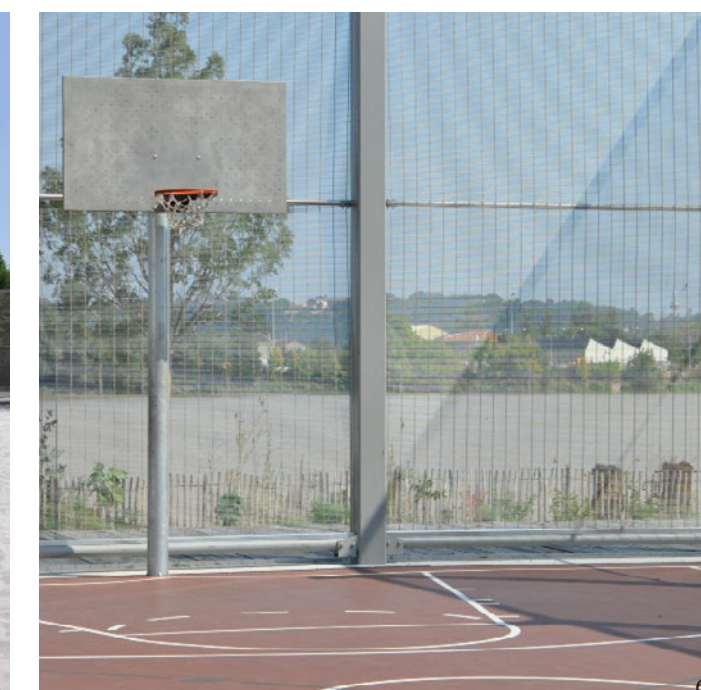
Cet espace de circulation est protégé du trafic automobile par la ligne de tram. Celle-ci, gazonnée, génère un très agréable dégagement vis-à-vis de la circulation (57). Le tram, aussi nouveau dans la ville, a été pensé de manière à desservir l'ensemble des quais, tout en offrant une liaison rapide et directe avec le reste de la ville. Cette jonction est très importante pour les quais, permettant à la population un contact aisé avec le site et facilitant d'autant leur utilisation. Il est à noter qu'un travail très soigné a été réalisé dans l'introduction du tramway dans les rues de Bordeaux. En plus d'aérer grandement les rues qu'il emprunte, par son couloir inaccessible aux voitures, les aménagements des stations et leur environ a été réalisé avec une réelle intention de dépasser le seul moyen de transport et de créer des espaces civiques de qualité. Cela va d'une immense place publique piétonne entourant la cathédrale de St-André, protégée par le corridor du tramway, jusqu'à la station de la Place de la Bourse, sur les quais, où aucun élément n'est présent, pour ne pas défigurer la vue sur cette place très importante dans l'histoire bordelaise (58).

La circulation automobile a été, pendant longtemps, un des éléments défigurant les quais : l'immense boulevard entouré d'immenses stationnements enlevait toute envie de s'y aventurer. Lors de projet, la ville décide de diminuer grandement l'emprise de la voiture sur le site, diminuant de 5 à 2 voies (en chaque sens) l'espace de la voiture. Ramené à l'échelle d'un boulevard urbain, la voiture prend une place décente dans le nouvel ensemble, tout en conservant cet axe important pour le transit dans la ville (59). De plus, dans l'étendus du site, et limité près des façades, la voiture disparaît presque totalement des esprits lorsque l'on approche de la rivière, alors qu'elles apparaissent souhaitable sur les trottoirs, sans envahir ceux-ci. De plus, les traverses pour se rendre de la ville aux quais sont nombreuses et bien délimitées, limitant les désagréments du boulevard.

La quatrième zone, la plus large, est celle des activités. Comme nous le verrons subséquentment, les différentes parties du projet proposent des aménagements très variés dans cette zone, le long du parcours parallèle à la rivière. Cette zone, véritable cœur actif des quais, a subi les plus grandes modifications lors du projet et est sa véritable raison d'être : c'est là, l'espace civique tant souhaité par Corajoud et Juppé. Celui-ci, dégagant des espaces souvent importants, crée une véritable séparation entre la ville et la promenade de la Garonne, zone la plus éloignée de la ville.

Cette promenade, qui s'étire paresseusement le long du fleuve, est une très large promenade, autant contemplative qu'efficace. En effet, sa largeur importante permet aux touristes de flâner près du fleuve, tandis que de nombreux habitants l'utilisent comme véritable axe de déplacement à pied, en vélo et en patins, tous permis. À certains endroits, on divise les circulations par des changements au niveau du sol, alors que le reste du temps, on compte sur le civisme des utilisateurs pour harmonieusement partager la promenade, ce qui fonctionne admirablement bien. La rambarde, point final de l'avancé des quais, a suscité de nombreuse discussion au sein de l'équipe de développement, et le résultat est probant. Très réussi esthétiquement, à la fois civique et maritime, elle propose un très agréable accouir pour admirer la Garonne et certains éléments, tel des bornes de distance pour les joggeurs, le rend également utilitaire*. L'architecte a conservé certaines bites d'amarrage, entre la rambarde et le fleuve, délicieux rappel des activités portuaires qui ont jadis foisonnées sur le site. C'est cependant l'un des seuls rappels direct des activités portuaires des quais conservés.

Dans l'autre sens des trames, parallèlement à la rivière, 5 zones ont été développées par Corajoud et son équipe. Nous les traiterons cependant comme 6, car la fin de la première zone, par sa différence, mérite une mention particulière. La Garonne coulant du sud au nord au niveau de Bordeaux, la première zone rencontrée, suivant le sens du courant est celle des quais St-Croix, abritant le Parc St-Michel. À ce niveau, les quais possèdent une largeur importante et le parc en tire pleinement profit. Du côté de la ville, une immense prairie, sans réel usage déterminé, se voit définis par quelques bosquets d'arbres. Vers la rivières, l'aménagement de nombreuses aires de sports surprend d'abord : en effet, il peut sembler impensable d'utiliser un tel espace sur les quais pour le sport, mais la vue des sportifs à l'action, dans ce magnifique environnement, à têt fait de nous convaincre. Situés très près de la Garonne, ce ne sont pas moins de 7 terrains qui offrent aux habitants, l'occasion de pratiquer un nombre important d'activités : foot, volleyball de plage, musculation, basketball pelotte basque et même un terrain de hockey (60, 61, 62, 63). Le dernier, un parc pour enfant, incite une utilisation plus large des lieux et assure une intéressante mixité. Le caractère très urbain de ces équipements sportifs crée un très agréable contraste avec l'espace dégagé de la prairie et du fleuve, presque comme un morceau de la ville à la dérive. Sa situation, à peine en retrait des quais et séparée du reste de la promenade par le Pont de pierre, elle tire admirablement avantage de sa situation : zone entièrement dédiée à ce type d'activités, entourée d'un espace libre de bonne grandeur, site assez central sans conflit d'utilisation. Le parc St-Michel, et son immense prairie « vide » sont d'ailleurs le lieu tout indiqué pour les grands rassemblements bordelais, facile d'accès et possédant la liberté fonctionnelle souhaitable à ce type d'espace. Le reste du temps, il se prête à merveille au pique nique, aux parties improvisées entre amis et à la détente (64). Le traitement concret du site oscille entre une forte urbanité et une certaine ambiance bucolique, due aux trottoirs de bois le long d'une Garonne plutôt sauvage à ce niveaux, ou subsistent certains piliers de bois de l'ancien port et une berge où les végétaux poussent librement (65). L'ensemble donne une très vive impression de reconquête urbaine du site à travers ce mélange d'ambiance, d'époque et d'utilisation. La promenade en bois, le long de la rivière connecte le sud est de la ville aux quais à travers un parcours moins urbain que les zones centrales des quais et offre à tous une vue simultanée du fleuve et des activités sportives, sans interférence entre les deux activités.



La promenade sous le pont de pierre, quoi que considérée dans le même ensemble que le parc St-Michel, diffère grandement de celui-ci et forme une sous zone unique. Au nord du parc, après les terrains de sport, la promenade le long de la Garonne se divise en deux, donnant un accès piéton au Pont de pierre et passant sous celui-ci pour poursuivre le lien piéton des quais (66). Cette zone offre un exemple remarquable du travail au sol très élaboré de Michel Corajoud. En effet, par son dessin tout en courbes et en diagonales douces, la circulation prend une ambiance très « fluide », véritable parcours en rivière, coulant sous le pont (67). Les changements de matérialité du sol, admirablement travaillés, renforce cette impression. La vue vers la ville étant coupée par la structure imposante du pont, la promenade est, pour cette unique zone, encaissée et la remonté jusqu'à la « berge » se fait par un escalier végétalisé, où la végétation devient le mobilier urbain et des zones de tranquillité tout à la fois. Ainsi coupé de la ville, et par l'omniprésence des escaliers végétaux, rappelant très sobrement les berges, on se sent dans une petite crique au bord de la ville, tout en étant protégé de son activité. Cette impression est d'autant renforcée par le passage sous le pont, magnifique ouvrage du XIXème (68). Malgré sa très grande simplicité, cette zone semble très appréciée comme lieu de réunion, comme des pique nique entre amis, discussions, musique et autres activités extérieurs publiques dont raffolent les français. La fin de cette zone, avec l'abaissement de la structure du pont, offre un dégagement tout en douceur qui laisse découvrir l'étendu des quais et la façade de la ville, dans une manière très similaire que lorsque, en bateau, on découvrirait la ville dans les méandres d'une petite rivière. À mesure que l'on quitte cette zone, les changements continus du sol rappellent les mouvements de la marée sur la Garonne et offre une découverte des quais centraux empreinte de ces perspectives propres au nautisme.

La zone suivante s'articule en un crescendo centré sur la Place de la bourse, importante et magnifique place semi circulaire aux exquis façades, au milieu de laquelle trône, seule, une immense fontaine classique. Sortant de sous le pont, l'espace s'ouvre et respire, à la fois vers la ville et la Garonne, jusqu'à la berge droite*. La zone s'ouvre sur une immense place publique, presque nue si ce n'est de quelques bancs, et protégée, près de la Garonne, par une dense présence d'arbres (69). Comme le fait remarquer Corajoud, la véritable nature de ce site, grandement protégé par les arbres, ne sera pas complet avant la maturité de ceux-ci, mais promet alors un espace tout en jeux de lumière des branches sur le sol. Celui-ci, couvert de carreaux, s'enrichie d'un éclairage de couleur qui, la nuit, transforme cette place pure à des jeux de lumières mystérieux. Le dessin linéaire de la place et le parallélisme donne une étrange impression de courant marin, renforcé par son « glissement » lorsqu'il rencontre les jardins, sur lesquels il semble s'échouer et continuer en devenant la promenade au fil de l'eau. Les Jardins de Lumières pensés par l'architecte paysagiste sont, encore une fois, dans son souci des détails et l'économie de moyens dont ils font preuve, exemplaires. Ils poursuivent l'impression fluide des quais par leur alignement, toujours parallèle au fleuve. Ils sont composés de grandes « bandes », chacune constituée d'une essence de plante, généralement propre à la région. Le choix des espèces et leur disposition confère à l'ensemble une ambiance entre jardin contrôlé et flore sauvage. L'orientation des « lignes » de végétation est en diagonales avec la promenade, ce qui permet d'avoir un paysage végétal sans cesse changeant et occasionnellement, s'ouvre sur une perspective plus vaste (70). Celles-ci nous permettent de découvrir de petites espaces, un banc, une ouverture qui permet aux utilisateurs de s'asseoir et flâner dans ces jardins, protégés de l'activité ambiante par ceux-ci (71). Ces minuscules havres prennent tout un autre sens la nuit, sous la lumière très étudiée et colorée du site. La promenade le long de la Garonne devient, pour sa part, beaucoup plus isolée, entre jardins et le fleuve, de la ville présente au loin par ses façades et il est très agréable de se sentir ainsi « ailleurs » si près de la ville (72). Au loin, les plantations de la troisième séquence closent en partie la vue sur la ville. La végétation, presque omniprésente, redonne un caractère étrangement « naturel » à la promenade. La zone se termine en pointe, rappelle incessamment du mouvement de l'eau et de l'onde changeante dans le travail des courbes et des textures, qui délimitent doucement la place de chacun (piéton, vélos). La largeur de la promenade permet cependant, vers la fin de la zone, de voir se mélanger cyclistes, joggeurs, touristes, flâneurs et touristes.

Le point central de cette zone est un hommage de l'architecte à la Place de la Bourse. La première fois qu'il visite le site, une réflexion dans une flaque sur le toit d'un hangar enterré (pour ne pas cacher la place, remplacé aujourd'hui un stationnement souterrain), lui renvoi une image « aquatique » des façades. Ainsi s'est formée l'idée du Miroir d'eau. Celui-ci est un immense rectangle, surélevé de la promenade, au niveau de la rue et de la place (73). Le Miroir est incessamment changeant. Les variations dans le contacts avec l'eau rappelle étrangement le cycle des marées qui façonne ici la Garonne. Le cycle débute lorsque le miroir est submergé sous une mince pellicule d'eau (2 cm au plus). Après un moment, celle-ci disparaît dans de mince fissure et laisse la place complètement nue. Des buses expulsent alors de l'eau (74) en une très fine brume qui forment bientôt un nuage allant, selon les conditions, jusqu'à la taille des gens et transforme sans cesse le lieu (75). Puis, les buses cessent et la place se couvre à nouveau d'une mince pellicule d'eau.

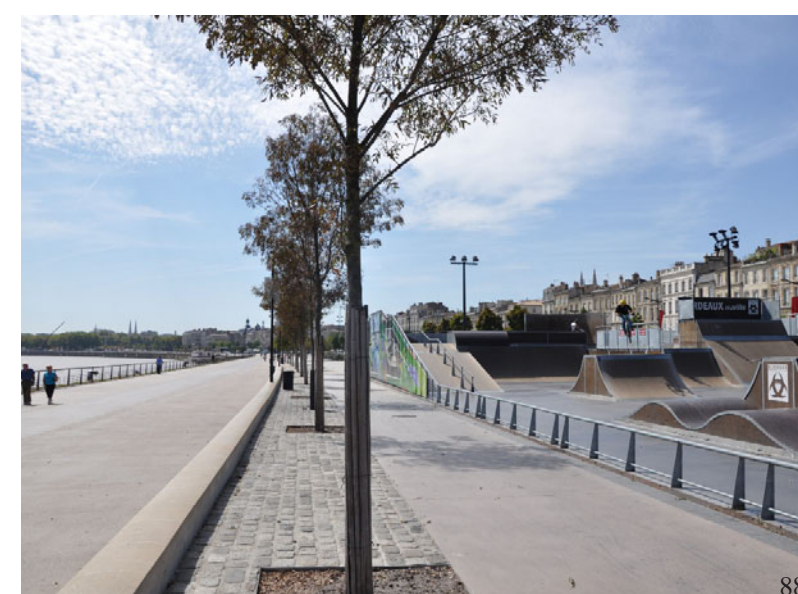
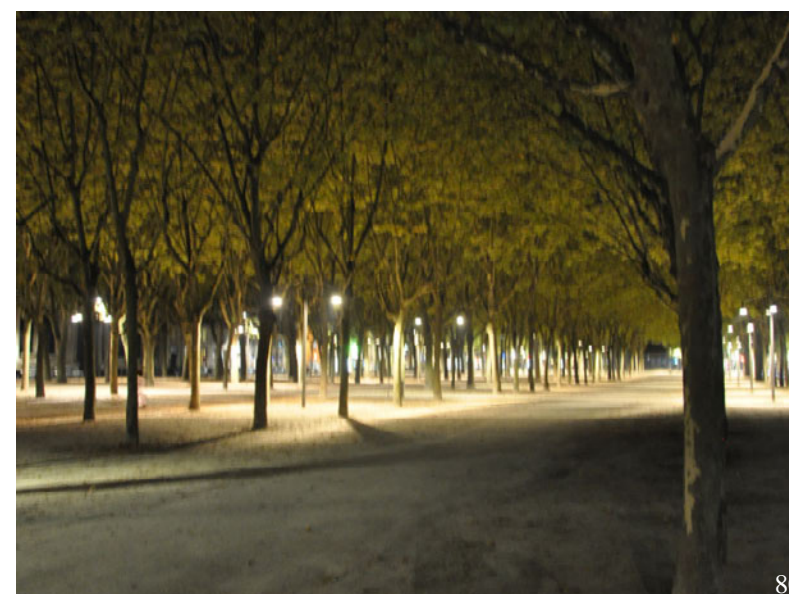
Malgré l'apparente simplicité du dispositif, il est, de mémoire d'architecte, un des lieux les plus stupéfiants qu'il m'ait été donné de visiter. En premier lieu, le Miroir tire son nom de l'idée de mettre en valeur la magnifique Place de la Bourse et y réussit formidablement (76). Par temps calme, le reflet de la bourse est parfait et varie lorsque le vent souffle sur la Garonne, renvoyant une image fluide des façades. De plus, par sa « nudité » et le dégagement qu'il engendre, il propose une mise en scène très réussie pour la Place de la Bourse, assurément l'une des plus belles de la ville. Cependant, c'est l'activité constante qui s'y produit qui en fait le cœur des quais à ce niveau, transformant ce plan d'eau en événement perpétuel. Il est en effet très surprenant de voir à quel point le simple contact avec l'eau attire les gens, dans une atmosphère très ludique empreinte de vivacité et, plus tard, de calme et de mystère, à mesure que l'eau apparaît et disparaît dans une brume artificielle, amplifiée par les éclairage de couleur (77). La plupart des gens profite du Miroir pour retirer leurs chaussures et glisser leurs pieds dans la mince couche d'eau, tandis que les enfants le transforment naturellement en jeux aquatiques. Il est à noter que la minceur de la couche d'eau permet d'éviter toute sécurité aquatique et rend l'expérience d'autant plus naturelle. Ce contact, privilégié et soudain avec l'eau, même s'il n'a pas d'antérieur historique, est cependant plus que bienvenue par la population, devenu rapidement l'icône des quais, dédiés à l'exaltation entre la ville et le fleuve. Ce mélange entre la pureté de l'aménagement, le classicisme des façades et ce contact direct avec l'eau changeante reflète bien les préoccupations des quais, et leur réussite.



Cette zone se termine doucement, en une longue pointe qui s'étire entre les différentes circulations, les jardins venant mourir dans une pointe aigue qui accentue la perspective des jardins lorsque regardant vers le sud (78). La zone suivante, la prairie des Girondins, se révèle moins articulée que la zone des jardins et ce changement fait encore évoluer la promenade à mesure qu'on la parcourt (79). La fin des jardins donne sur un imposant massif d'arbres, face à l'Esplanade de Quinconces (80), immense espace, nu au centre et bordé de massif d'arbres, qui culmine en une immense fontaine. L'entrée de l'esplanade accueille deux immense colonnes, symbole anciens de l'entrée du port, bien soulignées par la perspective et les massif d'arbre, tout comme la fontaine des Girondins, au loin. Le jeu de plein et vide, entre les jardins et les arbres premièrement et entre le vide de l'esplanade et le nouveau massif qui vient compléter les existants de chaque côté de l'esplanade, rendent ce lieu très dynamique, malgré son apparente simplicité. Les arbres, finissant ainsi l'esplanade, forment un lien très fort avec celle-ci, et la ville qu'elle découvre; la limite des quais et de la ville devient ici un peu plus confuse, alors que les arbres remplacent les façades. La promenade semble s'inviter dans la ville, plus librement que par les portes de l'ancienne ville fortifiée. Après la densité amenée par la ville, on se retrouve, comme près du pont, dans une atmosphère plus feutrée, ici seulement composée d'arbres et de la promenade. Plus loin, les circulations, fluides, obliquent et se croisent pour former deux grandes pelouses, encore ici, protégée par les arbres. Endroits tranquilles, ils sont fréquentés par les flâneurs, quelques lecteurs, qui profitent du calme de l'endroit et de la vue dégagée sur la Garonne. Cette zone fait une parfaite transition vers la zone suivante, plus active. Il est à noter que, lors de mon passage, une passerelle piétonne, couplée à un promontoire était en construction. Œuvre en bois très pure, l'œuvre du Japonais Tadashi Kawamata, créera une transition très douce de l'esplanade vers la promenade, à travers les anciennes colonnes (81), au dessus du boulevard, et se continue en belvédère, culminant quelques mètres plus haut, à la fin des quais. Même si prévu comme un ouvrage temporaire, sa popularité était déjà immense avant sa complétion. Il est intéressant de voir comment, une population au départ frileuse des changements apportés par une nouvelle architecture, s'ouvrent à celle-ci après l'avoir découverte, et gageons que la transformation des quais ouvrira une nouvelle conscience de la ville chez ses habitants et un nouvel envie d'exploration. Il serait en effet étonnant que cet ouvrage, si réussi, n'ait pas des conséquences positives sur l'expression architecturale dans la ville, considérant l'accueil que les nouveaux quais ont reçus.

La quatrième zone de Corajoud, située sur les anciens Quais des Chartrons, retransforme les quais en un espace plus urbain, aux utilisations plus orientées. Elle commence par une zone, protégée par deux rangées d'arbres qui accueille le un marché dominical très reconnu, rappelant l'histoire, les marchés étant depuis longtemps part des quais(82). Encore une fois, le projet gagnera avec le temps, à mesure que les arbres croîtront et que leurs rameaux protégeront le marché du soleil et du vent (84). Se trouve, près du marché, un très joli kiosque, qui abrite l'unité de la police dédiée aux quais et les croisiéristes qui proposent de voir la ville du fleuve (85). Là encore, une grande attention a été apportée à ce petit bâtiment, tout en bois et aux détails très léchés, particulièrement pour ce genre de construction, généralement plus ordinaire. Les quais semblent apporter une certaine motivation architecturale à tout ce qui s'y relie. Plus loin, un restaurant reprend le même langage et propose une très agréable atmosphère pour profiter au mieux des vins de bordeaux. Celui-ci, un peu isolé, peine toutefois à réellement s'intégrer dans les quais, bien que sa présence ne soit en rien gênante. Le « bordwalk » prend ici des proportions beaucoup plus généreuses et devient presque un « boulevard piéton » (86). Il guide les marcheurs, le long de la Garonne, vers une seconde aire de jeux. Celle-ci regroupe premièrement plusieurs jeux pour enfants (87). Plutôt absent dans la ville, ce type d'équipement est une excellente idée, permettant aux jeunes familles de profiter du site, variant les utilisateurs. Plus loin, un impressionnant skatepark remplace les glissoire et balançoires. Ici, comme au Havre, il est intéressant de voir que les activités résolument urbaines trouvent une place si juste dans les réaménagements riverains (88).

Là encore, grandement utilisé, l'équipement urbain assure une grande diversification des usagers et donne aux jeunes un lieu propice à leurs activités, loin des zones ennuyantes où elles sont généralement installées. L'expression d'une urbanité aussi contemporaine crée un effet intéressant, cascades sur fond de la Garonne (89). C'est finalement cette zone qui accueille le retour des navires de croisière, assez nombreux en saison estivale, Bordeaux étant une destination très prisé par les œnologues amateurs. Des paquebots de grandes dimensions, parfois près de 500 mètres, égaient les quais de cette activité maritime ancestrale. Des vaisseaux connus, tels que le Queens Mary et le Crystal, de nombreuses croisières, une trentaine par année, font escale dans la ville (90). Accostant ainsi directement sur les quais, les croisières offrent à leur passager une vitrine exceptionnelle sur la ville et un accès aisé pour sa visite, amenant dans la ville une clientèle très profitable pour l'industrie touristique et viticole. Cette zone prouve, encore une fois, que la mixité d'usage est vitale pour un projet de reconversion de cette ampleur et que des usages à première vue éloignés, peuvent très bien cohabiter paisiblement.

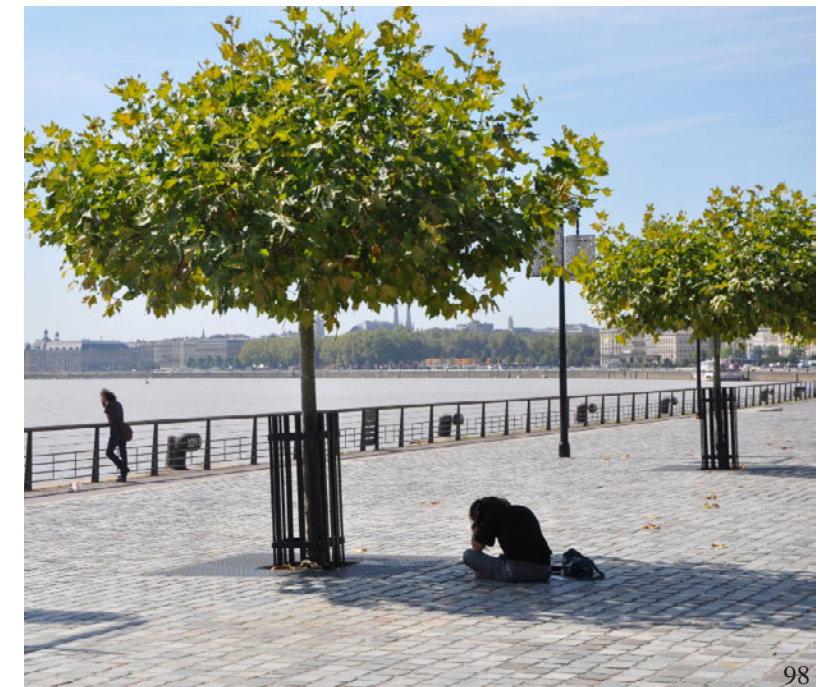
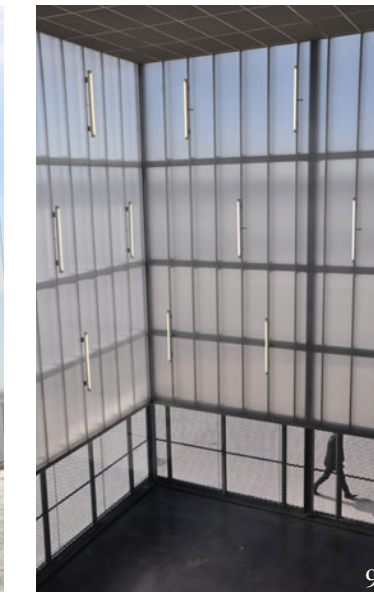


La dernière zone, les quais Bacalan, est la seule réellement construite. En effet, lors de l'élaboration du concours, Alain Juppé ne voulait aucune nouvelle construction entre le Pont de Pierre et les derniers entrepôts conservés, qui forment la dernière séquence. Le premier de ces hangars, simplement nommé H14, a été rénové par les architectes Courrian et Lanoire. Reconvertis en centre d'exposition, il tire, comme au Havre, avantage de ses grands espaces, tout en fournissant une vitrine exceptionnelle aux visiteurs d'affaire et exposants. Ceux-ci ont très bien réussi à alléger l'ancien hangar et à lui donner une saveur plus contemporaine par les quelques additions, les percements et la matérialité (91). Le hall, en polycarbonate translucide est sans cesse gorgé de lumière alors qu'une bande vitrée à hauteur d'homme permet de profiter de la vue de la Garonne lorsque l'on y pénètre (92). Une très agréable terrasse a été aménagée pour les utilisateurs qui fait oublier, par la vue qu'elle offre, son rôle d'issue de secours. En effet, celle-ci est reliée aux quais par plusieurs escaliers d'issus, dont la tectonique a été étudiée pour rappeler les escaliers maritimes (93). Leur nombre et leur traitement forment une composition très agréable de la promenade et les flâneurs sur la terrasse ne peuvent que rappeler les passagers sur le pont d'un navire (94).

Par la suite, les cinq derniers entrepôts ont été reconvertis par Eiffage en un important centre commercial, rappelant étrangement celui du bassin Vauban. Cependant ici, l'eau devient l'élément central de la promenade marchande; le boardwalk devient, sans que l'on s'en rende réellement compte, l'artère principale de ce centre d'achat contemporain, très finement pensé (95). D'abord, l'expérience commerciale, une succession de nombreux magasins oblige la clientèle à avoir un contact continu avec les quais et la Garonne, ce qui change admirablement des centres d'achat sans âme des dernières décennies. Bien que l'architecture des magasins ne soit pas exceptionnelle, elle n'est pas désagréable et les architectes ont eu la brillante idée de créer une zone légèrement surélevée de la promenade (96). Celle-ci, envahie de terrasses, divise l'espace civique et commercial en proposant un magnifique espace tampon permettant de profiter autrement de la vue de la Garonne. La zone est, par conséquent, très active, tant pour ses cafés et restaurant en façades du fleuve que pour ces nombreux magasins, proposant une nouvelle vision du commerce beaucoup plus agréable et plus accessible que les grandes surfaces de banlieue (97). Il s'agit également d'une idée très lucrative considérant le flot de touristes et de croisiéristes incessant, généralement las des 5 km de marche des quais, qui ne demande pas mieux que dépenser quelques euros et savourer les vins de Bordeaux, face à la Garonne. Il est intéressant de voir qu'une activité commerciale aussi importante, en nombre d'établissement puisse trouver une place aussi juste sur les quais. En effet, le même type d'aménagement aurait perdu de sens à une échelle plus petite. L'idée d'utiliser le dernier étages comme stationnement, malgré que l'on aurait aimé avoir quelques cafés avec un point de vue surélevé, permettent de libérer le site des voitures, presque absentes pour le marcheur*. Cette absence a permis à Corajoud l'aménagement de très jolies petites places entre les anciens hangars, rappelant qu'il s'agit d'une espace civique d'abord (98). Ces magasins forment une très agréable façon de terminer l'aménagement des quais, en fusionnant ceux-ci avec un construit à l'utilité large et urbaine. Il est toutefois surprenant de voir avec quelle attitude les hangars semblent ignorer la ville, étant complètement tournés vers la Garonne. À cette hauteur cependant, les façades classiques font place à un ensemble plus hétérogène où apparaissent des constructions résolument contemporaines. Du boulevard, ils forment un ensemble massif égaillé seulement par les enseignes. Pour une fois, les citoyens et les piétons ont préséance sur les voitures, principalement pour un « centre commercial » de cette ampleur.

La toute fin des quais est dédiée à un musée des sciences, dans un bâtiment nouveau rappelant étrangement le Musée Pointe à Caillière. Équivalent du Centre des Sciences de Montréal, de par sa programmation axée sur la découverte des sciences, le nouveau bâtiment en béton brut s'enrichit de nombreux éléments de nature maritime (mât, hublots, etc.) (99). Il est d'ailleurs très intéressant de terminer les quais, dans la continuité des anciens hangars par un bâtiment tout à fait nouveau, et laisse envisager un développement plus contemporain de cette partie plus récente de la ville. La toute fin des quais se produit de façon un peu abrupte : après le stationnement du musée, beaucoup moins bien géré que les autres du site, la promenade finit sèchement sur un quai à l'usage douteux, avant que les plantes sauvages reprennent le contrôle des berges.

Deux zones, bien que non comprises dans le réaménagement des quais, profitent néanmoins de son développement. La première de ces zones se situe plus au nord, au niveau des bassins à flots du XIXème, les quais Bacalan. Bien qu'encore peu développé, la continuation de la ligne de tramway, loin dans ce quartier, permet une nouvelle jonction avec le reste de la ville qui aura sans doute trop fait de redonner un second souffle à cette zone un peu oubliée. Cette avancée du tramway dans des quartiers peu développés se révèle une excellente expression d'une vision d'aménagement à long terme. Ceux-ci peuvent alors également profiter des développements des quais et initier leur propre reconversion. Composée d'un mélange de petits commerces et d'habitations hétéroclite, elle se transforme en un ensemble d'anciens entrepôts et structures portuaires le long des bassins à flots. Ici, l'homogénéité du centre ancien n'est pas présente et la ville offre un bâti plus cru, rafraichissant après le classicisme des façades du fleuve. Près des bassins, de nombreuses zones et entrepôt abandonnées rende le site similaire à ce qu'à pu être les quais avant leur reconversion, no man's land néanmoins empreint de grandes qualités spatiales. Les entrepôts, souvent en état de délabrement avancé, voient apparaître de nombreux graffiti de grandes qualités, probablement commandés, qui déjà, redonne un certain dynamisme humain à la zone (100). Plus loin, directement sur les bassins, une ancienne base de sous-marins trône, abandonnée elle aussi (101). Sa structure titanesque en béton et le type d'espace qu'elle renferme, rappelle immédiatement les Silos no 5 de Montréal. Bien que n'ayant pas encore de projet de reconversion clair, il sera néanmoins très intéressant de suivre son développement, comme exemple pour la superstructure montréalaise. Tout à côté, une marina de petite envergure accueille quelques bateaux et voiliers, à l'ombre des anciennes grues maritimes. Il est d'ailleurs étonnant de voir qu'il s'agisse du seul lien maritime civil du réaménagement. Bien qu'une petite marina était originalement prévue le long des quais, en face du Parc St-Michel, celle-ci a, semble-t-il été abandonnée en cours de développement. Lorsqu'interrogés, les habitants répondent que les bordelais avides de plaisirs marins se rendent généralement au bassin d'Arcachon, une centaine de kilomètre au nord de la ville, la Garonne étant difficilement navigable à la hauteur de la ville. Les environs immédiats des bassins sont, pour l'instant, totalement vides. Il serait intéressant pour cette zone, d'avoir un développement aussi soigné que celui dont a joui les quais, pour donner une ligne directrice forte au redéveloppement de la zone. Cette reconversion est plus active dans la partie sud ouest où des nombreux anciens entrepôts se voient reconvertis en commerces nécessitant ce type de grands espaces. * Pour l'instant, les reconversions, un peu vite faites et sans grande conscience architectural, ne redonne pas au quartier une ambiance particulièrement agréable, considérant aussi les nombreux entrepôts toujours à l'abandon. Il est cependant très intéressant de voir ces commerces trouver, dans la ville, l'espace nécessaire à leur activité, limitant l'exode vers le périphérique et la banlieue. Rappelons que ceux-ci sont desservis par le tramway qui, en une dizaine de minutes, nous ramène dans le centre ville. Un des hangars, le Hangar G4, a été correctement reconvertis en bureaux de prestige, le long des bassins, offrant un cadre de travail très intéressant (102) Finalement, les bassins à flots possède un ensemble de silos à grains similaires à ceux de Montréal, bien que de taille bien plus réduite; autre exemple qu'il sera intéressant à surveiller lors de la reconversion, presque obligée, de cette zone (103).



La seconde zone sensible au développement des quais est la rive droite, malgré que le projet de Corajoud ne s’y implique pas. Même si l’architecte répète constamment à ses étudiants de cultiver leur impertinence et de refuser les limites données, il n’a pas senti juste, dans ce cadre, de déborder des limites du projet pour englober la rive droite dans celui-ci. Possédant quelques regrets, l’architecte a souhaité que cette partie se développe à sa façon, sans imposer sa vision hors du cadre établis par le concours. Il est vrai que, malgré la nécessité de liaisons évoquées lors de la première exposition sur le sujet à Arc en Rêve, la nature de la Garonne rend difficile un développement conjoint des deux rives. Cependant, avec la traversée du tramway par le Pont de pierre, la rive droite se transforme déjà. Le développement a comme épicerie, la place soulignant l’arrivée du pont sur la rive droite. Cette place contemporaine, accueillant une très belle œuvre d’art, présuppose, par le dynamisme qu’elle apporte, une nouvelle ère pour la rive droite (104). Au sud-est, les rues résidentielles se transforment par les nouvelles habitations, résolument contemporaines. Bien que principalement situées en bout d’îlots, vers la place, les nouvelles habitations, dont une très dynamique de Christian de Portzamparc, redonne un dynamisme architectural aux rues, leur insufflant une nouvelle modernité et y attirant une nouvelle clientèle (105). Cependant, c’est la zone nord-ouest qui accueille les changements les plus majeurs. L’ancienne trame des entrepôts laisse place à de nouveaux développements résidentiels et des services très intéressants. L’amplitude des espaces présents permet des développements de grande échelle qui, lorsque comparés avec la ville de Bordeaux, sont beaucoup plus dégagés. Les espaces de la trame industrielle, lentement humanisés, propose un environnement seulement présent, jusqu’alors, en banlieue de la ville. Il s’agit principalement de complexes d’habitations disposés dans d’immenses espaces verts, rappelant étrangement certaines idées modernistes, revisités (106). Bien qu’inégales, ces transformations possèdent néanmoins une certaine qualité architectural et surtout, un cadre de vie, à proximité de la Garonne, très intéressante. Un centre de quartier (107) et un nouveau jardin botanique rehausse encore la qualité du quartier, devenant un point focal autour duquel, les habitations se développent. Très bien réussi, ce jardin botanique, bien qu’étant de petite dimension, est totalement gratuit et redéveloppe cet équipement urbain selon de nouvelles prérogatives : son aménagement, sa facilité d’accès et les œuvres d’art présentes, crée un lieu plus près d’un parc à l’aménagement végétal exemplaire (108, 109). Celui-ci débute dans les nouveaux quartiers pour se terminer près de la Garonne, par un magnifique jardin d’eau. Les habitations tirent grandement profit de ce magnifique aménagement qui devient une « vue » très prisée pour les habitations qui ne sont pas orientées vers la Garonne (110). Ces nouveaux quartiers sont séparés du fleuve par un petit boulevard urbain et un parc à l’allure presque sauvage. Celui-ci, assez peu aménagé propose étrangement une excellente contrepartie à la rive gauche de Corajoud. En effet, sous les platanes matures, à peine un léger jeu de topographie à la Vauban, quelques bancs et un immense déambulatoire définissent un parc très agréable malgré sa simplicité (111). Très nombreuses en France, ces promenades protégées par les platanes, prennent ici une place des plus bienvenues pour les flâneurs en quête de quiétude (112) et propose, dans sa tranquillité, une vue imprenable de la rive gauche, particulièrement le soir où les éclairages de couleurs embrasent de la Garonne de leurs reflets (113). Les rives, complètement sauvages, permettent à une faune discrète de s’y établir, renforçant l’ambiance plus sauvage du site. Le parc se termine, près du pont, par une très jolie place, qui « urbanise » la promenade avant de revenir dans la ville, transition très réussie (114). À ce niveau, face à la Garonne, un développement de bâtiments à bureaux trône, dans un style architectural plutôt discutable. Ces bâtiments, tirant avantage de l’accès du Pont de Pierre, aurait eu tout avantage à être encadrés par une politique architecturale plus exigeante, considérant les nombreuses réalisations de qualités du secteur; habitations, bâtiments du jardin botaniques, Centre de quartier. La qualité architecturale, dans cet environnement moins restrictif que dans la vieille ville, devrait sous tendre le développement futur du site, proposant ainsi une autre vision, plus contemporaine mais de qualité comparable aux rues classiques bordelaises.

Le projet de Corajoud, transformant de manière radicale les quais, a admirablement réussi à transformer une zone de grande qualité, mais très peu invitante, en un nouveau centre civique de la ville. Le changement est majeur pour celle-ci : en plus de redonner l’usage des quais à la population dans une multitude de façons, elle développe un nouvel axe majeur, redonnant un souffle de vivacité à tous les quartiers le bordant. Utiliser autant pour les loisirs que pour lier ensemble les différents quartiers, antérieurement assez hermétiques les uns aux autres, les quais sont rapidement devenu l’un des endroits favoris des touristes et habitants. Il est très intéressant de voir qu’un tel réaménagement, conçu en harmonie avec la beauté du site, ne nécessite pas obligatoirement de grands gestes pour atteindre ses objectifs. Plutôt, une lecture très fine du site et une grande sensibilité face aux utilisateurs et leur besoins, semble être, lorsqu’elle sous tendent les grandes lignes d’un tel projet, suffisante à sa réussite. L’attention de Corajoud et son équipe à l’équipement urbains nécessaires, aux détails de l’aménagement et à la nature particulière du site ont su transformer celui-ci en un lieu naturellement accueillant et qui insuffle un nouveau dynamisme à l’entièreté de la ville. Le développement parallèle du tramway, et la pertinence du dessin de ses nouvelles lignes, vers les quartiers au développement à venir, permettent une nouvelle « toile » de liaison dont les quais, en plus de leur activité propre, tire avantage et stimule à la fois. La vision générale que Bordeaux adopte face à son développement semble aujourd’hui, aussi pertinente que réussie, les quais en étant, pour le moment, la plus grande réussite et le nouveau moteur, forçant les développements futurs à un niveau de qualité de réalisation très élevée. Bordeaux se révèle ainsi un magnifique exemple que le développement des anciennes friches portuaires peut, et doit, étendre son influence plus loin que la seule réappropriation civique d’espaces aussi importants pour la ville de demain.



Marseille

Des trois villes étudiées, Marseille est sans contredit celle qui incarne le mieux la « ville port ». Encore aujourd’hui, malgré la distance qu’a pris le port commercial avec la ville, celle-ci conserve une identité « portuaire » évidente. L’ancienneté de la présence des échanges maritimes et l’influence de ceux-ci ont construits et transformée la ville de manière plus qu’importante. Bien que la ville devienne une des grandes métropoles de la Méditerranée, le vieux port demeure le cœur, bien vivant, de la cité phocéenne. L’histoire de Marseille débute en 600 av. JC. Des marins grecs, originaires de Phocée, débarquent dans la calanque du Lacydon, située à l’emplacement actuel du Vieux Port. De part sa situation géographique, Massalia, devient rapidement un grand centre d’échange dans le trafic méditerranéen, cœur du commerce entre l’orient et l’occident. À mesure que la cité grecque se développe au nord du port (temple, théâtre, agora, etc.) les occupants assèchent progressivement les marais qui terminent le port. Au sud, ce sont les carrières de pierres, nécessaires aux fortifications de la ville, qui se développent et contribuent à l’économie de la ville. Massalia connaîtra, vers 49 av JC, le début d’une longue période de noirceur, initiée par la prise de la ville par les armées romaines de César. Renommée Massilia par l’envahisseur, la ville sera grandement affectée par cette conquête : les coffres du trésor sont pillés, sa flotte détruite et avec elle, le port sombre. Après la chute de l’empire romain, la ville subit de nombreuses invasions (Wisigoths, Burgondes, Francs, Ostrogoths) chacune condamnant un peu plus la ville, appauvrie et victime de nombreuses épidémies. Cependant, c’est durant cette période trouble que sera construite, au sud de la ville, la puissante Abbaye de St-Victor.

Les Croisades redonneront à Marseille l’activité maritime essentielles à sa survie, l’arrière pays n’étant pas particulièrement riche et accueillant. Devenu l’un des centres importants du transport des croisés, le commerce vers l’Europe, principalement basé sur les métaux et le textile, donne à Marseille un second souffle. L’industrie maritime redémarre également, initié par la commande du comte de Provence, Charles 1er, au XIIème, qui fait construire par les armateurs de la ville, une trentaine de galères entièrement équipées. Le comte fera construire, au sud-ouest du port, un port embarcadère militaire et quelques années plus tard, reçoit l’aval du Plan Fourmigier pour l’installation de ses futurs chantiers navals, qui seront à l’origine de l’arsenal des galères de la ville. Le Plan Fourmigier, initié au Xème siècle, après l’assèchement complet des marais, est un plan de développement de la rive est du port, où sont construit de nombreux entrepôts, chantiers de charpente et navals, et s’installent également de nombreux ateliers nécessaires à l’industrie maritime renaissante, dont les cordiers. Ces cordes à base de chanvre donneront son nom à l’un des principaux axes de la ville, la Canebière.

L’annexion de la Provence et de Marseille à la couronne de France, au XVème siècle, marque le développement de Marseille comme grand port, qui transformera grandement la ville.(115) Conscients de l’importance de posséder un grand port en Méditerranée, Louis XII et son fils, Louis XIII, construiront, sur plus de deux siècles, les grands quais nécessaires aux activités maritimes. En plus du commerce croissant pour le royaume de France, la ville devient arsenal et chantier maritime militaires des flottes du roi. Sous la croissante constante de la ville, dynamisée de nouveau par son port, les anciens remparts seront détruits en 1666 par Louis XIV, laissant la ville prospérer sur toutes les rives du Vieux Port. C’est également à cette époque que la tour du Roi René (construite en 1447 pour défendre le port) et l’hôpital de l’ordre de St-Jean sont annexés au nouveau fort, qui deviendra le Fort St-Jean. Étonnement, le nouveau fort oriente ses canons non pas vers le large, mais vers la ville : en 1660, Marseille se soulève et le roi soleil, en repréailles, impose à la ville une garnison de plus de 3000 hommes et fait également construire le fort St-Nicolas, dissuadant rapidement les résistants.

Moins de cent ans plus tard, l’essor de la ville est stoppé net par une épidémie de peste, venu d’un des nombreux bateaux accostant au port. Près de la moitié de la population marseillaise, soit plus de 50 000 personnes, succombe. Dans les années suivantes, l’arsenal royal est déménagé à Toulon. L’espace ainsi dégagé servira à de nombreuses constructions, nécessaires aux activités commerciales portuaires. Le vieux port est alors utilisé sur toute sa longueur. L’ouverture d’un canal Rhône-mer au début du XIXème, par Napoléon, redonne à la ville une énergie nouvelle.(116, 117) Le premier navire à vapeur accostant à Marseille, le Ferdinand I fait réaliser aux responsables, que le port doit se moderniser pour accueillir les navires d’un type nouveau, incarnant les transformations du trafic international. De plus, à cette époque, le Vieux Port est complètement saturé et les armateurs ont besoin d’espaces d’entreposage propres aux tonnages plus importants de l’ère industrielle. En 1844, est entreprit la construction des bassins de la Joliette, au nord du Vieux Port : très peu développée, cette zone possède un relief particulièrement peu escarpée par rapport aux côtes environnantes. Dès lors, les extensions du port se feront vers le nord. Les travaux d’aménagement de la côte se poursuivent par l’édification de la jetée, première au monde à être réalisée en pleine mer. Vingt ans plus tard, seront construit les docks, où l’on entrepose le fret en transit, avant son départ pour le continent en train, dont la présence a été prévue dès le début des travaux; il s’agit à l’époque d’un système de transit très avancé, proposant quais, entrepôt et lien ferroviaire sur un même site. De nombreux autres bassins seront construits dans cette zone : bassins d’Arenc, de la gare maritime, national. L’ouverture, durant la deuxième moitié du XIXème du Canal de Suez confirme la place centrale de Marseille pour le commerce avec l’Orient, qui se développe rapidement grâce aux colonies. Le commerce généré par les échanges avec les colonies stimule grandement l’industrie marseillaise : en plus de l’importance du transit de nombreuses marchandises exotiques et matières premières, l’industrie marseillaise (savon, huile, produits alimentaires) fournis près de 30% des exportations du port, les 70% autres occupés par le charbon. En parallèle, le développement de l’industrie de réparation navale et de nombreux sièges sociaux de grandes compagnies maritimes (Fressinet, Fabre, Cie de Navigation Mixte, compagnies d’armement), diversifient les activités portuaires. Cette grande activité place bientôt Marseille comme 4ème port mondial (4 millions de tonnes de fret), après Londres, New York et Liverpool.

Le port, et la ville, continuent leur croissance durant la première moitié du XXème siècle : est créée la halle aux poissons, au sud du vieux port, dont la façade est encore présente, tandis que les bassins de la Joliette reçoivent une cure de rajeunissement, encore une fois nécessaire au trafic maritime incessant. La ville subit également de vastes transformations. Initiée par le banquier Mirés une transformation majeure des quartiers entourant les docks, la nouvelle Major et la gare St-Charles s’opère. Cependant, l’entreprise ruinera Mires et sera reprise par la ville qui opère la jonction entre le quartier portuaire de la Joliette et le centre historique, de laquelle naitront les axes du boulevard des Dames, boulevard d’Orléans et le boulevard de la République (anciennement de l’impératrice). Puis, en 1927, Marseille élargie ses activités avec la construction de trois raffineries, à Port-de-Bouc, qui augurent une nouvelle ère pour le port, celui-ci se distançant encore de la ville, vers l’ouest. (118)

La seconde guerre mondiale aura cependant des conséquences importantes pour la ville. À leur arrivée en 1943, les nazis raflent les quartiers du port (30 000 expulsées et des milliers de déportés) avant que, les uns après les autres, 1500 immeubles du Vieux Port sont dynamités, laissant celui-ci entouré d’un champ de ruines. Un an plus tard, alors que les Alliés ont pris l’Afrique du Nord et remontent en Italie, les allemands détruisent une grande partie des installations portuaires et coulent plus de 150 navires pour retarder l’avancée alliée.

Suite à la guerre, et au démantèlement des empires coloniaux, les autorités du port voient, dans le pétrole, l’avenir du port. Notons également que la métallurgie prendra une place croissante dans les activités. Dès 1952, un premier terminal pétrolier est complété et dix ans plus tard, un pipeline reliant Marseille à Karlsruhe, en Allemagne, effectue sa première livraison de pétrole. À partir des années 60, l’activité du port, devenue industrielle, se déplace vers le golfe de Fos, plus apte à accommoder le nouveau trafic commercial. Le gouvernement Français y crée également un immense complexe industrialo-portuaire, orienté vers les industries métallurgique et pétrolière. Une quatrième raffinerie y voit le jour (65), le premier chargement minéralier de bauxite (68), l’inauguration du terminal méthanier de Gaz de France (72), les usines sidérurgiques Solmer et Ugine commencent la production (78) et, inaugurée en 1975, une cale sèche qui permet d’accueillir et réparer les plus gros navires du monde accentuent le développement du port, maintenant distant de la ville. Cependant, la crise de l’acier et le premier choc pétrolier briseront l’élan de Fos et ses ambitions.

Vers la fin des années 60, le gouvernement vote la loi qui créera les Ports Autonomes. Le port de Marseille quitte alors les pouvoirs de la ville pour devenir une entité autonome, autant sur le plan légal que financier. Le Port Autonome de Marseille devra dorénavant gérer les installations portuaires de Marseille, Fos ainsi que les différentes annexes (Caronte, Port-de-Bouc, Lavéra, Port-St-Louis). La ville perd le contrôle de ces terrains (plus de 100km de côte, de part et d’autre de la ville), maintenant sous l’égide du PAM. Dès lors, le développement y est impossible, même à long terme, le Port Autonome n’ayant pas d’obligations légales face à la ville. Ces terrains, jouxtant la vieille ville et ses quartiers typiquement «provençaux », fréquentés par de nombreux touristes, sont inaccessibles et ne peuvent participer à la vie de la ville, dont l’histoire et l’identité tirent racine de la relation avec la Méditerranée.

Parallèlement au développement du port maritime (98 millions de tonnes en 2007) adapté aux derniers standards du trafic international, Marseille latéralise ses activités portuaires. À partir des années 90, Marseille devient le port principal des ferrys méditerranéens. Le terminal national de la Joliette est inauguré en 1995 et peut dorénavant accueillir des navires de plus de 165 mètres en partance pour la Corse. L’année suivante, Costa Croisière choisit Marseille comme tête des ses lignes. En 2003, le Centre de Croisière Marseille Provence est inauguré dans les bassins est, au môle Léon-Gourret. En 2006 enfin, la gare passagère internationale de la Major entre en fonction, assurant les liaisons transméditerranéennes, vers le Maghreb. Ce développement parallèle illustre bien la situation du port dans la ville : alors que le port industriel/commercial est situé en dehors de la ville et presque sans lien avec elle, les ferrys redonnent, aux activités portuaires, un visage humain. Cependant, le port possédant les terrains côtiers au nord du Vieux Port, la ville est toujours démunie d’un rapport à la mer direct; les terrains du port sont interdits d’accès et les citoyens n’aperçoivent la mer que par delà la frange de installations portuaires.

En plus de couper la ville de la mer, le PAM, par la délocalisation des activités portuaires, draine un nombre sans cesse croissant de travailleurs, qui s’établissent plus près des installations de Fos. Déjà grandement affectée par l’arrivée du conteneur dans les années 70, qui ruine le système production-transport marseillais, l’activité économique liée au port diminue de manière substantielle. Le transbordement des conteneurs nécessite une main d’œuvre réduite et le nombre de dockers chute rapidement. Cette situation est d’autant aggravée dans les années 80 avec la fermeture des chantiers de réparation navale. Cette baisse de l’emploi à Marseille et l’éloignement des activités modernes plongent Marseille dans un marasme démographique et économique dont elle peine à se relever. De leur côté, les nouvelles communes au nord et à l’ouest, bien que se développant rapidement, présentent un lieu de vie hétéroclite, que les problèmes économiques et environnementaux auront tôt fait d’essouffler. La pêche continue cependant de faire vivre le Vieux Port, jusqu’à son transfert vers l’Anse Saumaty, aussi dans les années 80. Aujourd’hui, quelques modestes chalutiers, généralement indépendants, continuent de vendre leur poisson aux Vieux Port, qui s’est tourné vers le nautisme de plaisance pour sa survie. Celui-ci est évidemment très populaire dans une ville comme Marseille, et le Vieux Port est devenu une immense marina, qui remet au cœur de la vieille ville, la mer dont elle est issue.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Le Vieux Port de Marseille, vu de la mer.

Bien que depuis le début des années 2000, Marseille retrouve un certain regain économique, la situation reste cependant encore précaire. La ville, du point de vue social et urbanistique, a de nombreux défis à relever si elle veut se hisser au rang des grandes métropoles européennes. Le PAM, nécessitant des terrains aptes à accueillir l'industrie lourde, les nouveaux transports maritimes et ses activités associées, est complètement disparu de la ville : l'industrie sidérurgique déploie ses activités à Fos, l'étang de Berre accueille les importations pétrolières, l'aéronautique concentre ses activités autour de l'aéroport de Marignane et les pôles technologiques (électronique, recherche, nucléaire) ont également trouvés, en périphérie, les zones propres à les accueillir (Rousset, Geminos, Cadarache, etc.). Devenu premier port français et méditerranéen, le port emploie plus de 15 000 personnes et son trafic est maintenant orienté vers le pétrole (60%) et le transfert de conteneurs. Le tissu industriel, délocalisé en périphérie de Marseille, a entraîné avec lui, une grande partie des travailleurs et employés de ces industries. Fait troublant, la ville n'accueille aujourd'hui que trois compagnies de plus de 500 employés (Société des eaux, Nestlé et la Provence (presse)) et des 15 plus grands employeurs de la ville, un seul relève du privé; l'économie de la ville est supportée par les nombreuses agences publiques. L'état économique et démographique de la ville a grandement souffert de cet exode : entre 1975 et 1999, la ville perd près de 10% de sa population (910 000 à 800 000) et la population marseillaise est, statistiquement, plus âgée que les communes environnantes, qui ne cessent d'attirer une population jeune et plus éduquée. Marseille a un taux de chômage beaucoup plus élevé que la moyenne nationale (13% vs 8%) et les anciens quartiers ouvriers du nord, privés de l'activité portuaire qui les a toujours fait vivre, ont, pour les 18- 25ans, un taux de chômage dépassant les 40%, amputant grandement le potentiel de développement économique. De plus, les emplois concentrés dans la ville sont principalement reliés à l'artisanat, au commerce et d'employés, alors que la ville semble incapable de retenir les emplois « métropolitains supérieurs », propre à l'économie tertiaire. La ville semble peiner à se relever de l'implosion provoquée, dans les années 60, par le dédoublement des zones portuaires et le cadre de la ville n'est plus porteur d'une activité économique spécifique.

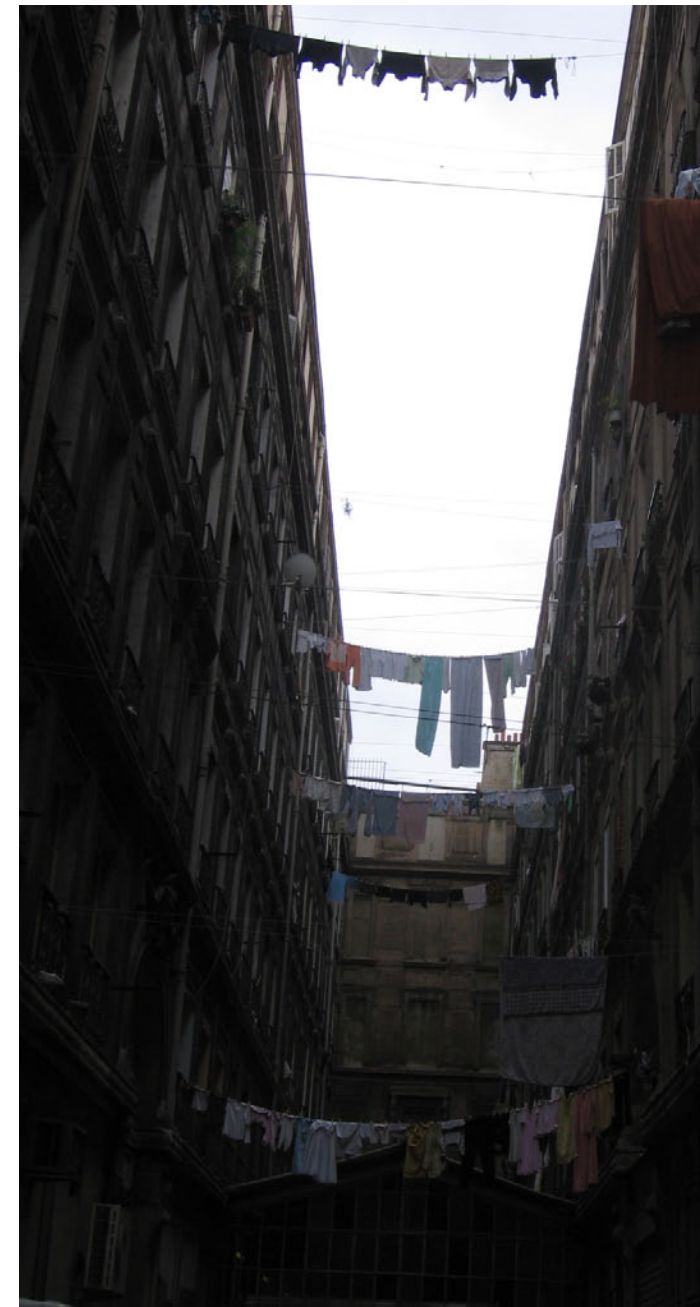
En plus de disloquer l'activité économique, l'expansion de la ville a transformée celle-ci en véritable « aire métropolitaine », plutôt que de permettre le développement de la ville en elle-même. Marseille a toujours été une ville étrange, dont la population se divise selon ses quartiers et qui est « marseillaise » avant d'être française. Les anglais écrivent d'ailleurs son nom Marseilles, reflétant les différents visages de la ville. Aujourd'hui, la ville regroupe plus de 111 quartiers, tous issus d'agglomérations à l'histoire et l'identité distinctes. La situation se complexifie d'avantage avec la création de l'aire métropolitaine de Marseille-Aix-en-Provence : la nouvelle entité urbanistique regroupe 1.8 million d'habitants sur plus de 4805 km2. Difficile, avec une population aussi diversifiée, aux modes de vies complètement différents et présent sur un territoire si vaste, de générer des initiatives communes. De plus, sur le plan juridique, les nombreuses communes réussissent rarement à travailler en synergie, chacune se développant en autarcie, sans complémentarité pour le développement régional. La ville requiert, aujourd'hui, une importante requalification de ses quartiers centraux, aussi bien que périphériques. La métropole du sud voit donc son vaste territoire métropolitain se développer, économiquement et humainement, l'activité de ses industries devenue excentrée, autour de la cité phocéenne, mais souvent sans elle: la vieille ville peine à se relever de l'effondrement du système marseillais des années 60, proposant une vitrine urbaine ordinaire et une population au statut souvent précaire.

Actuellement 23ème ville d'Europe, Marseille, souhaitant intégrer le top 20, possède cependant de grands atouts pour son futur. Bien que loin du centre, Marseille compte sur une activité économique se diversifiant rapidement. En plus des activités industrialo-portuaires du nord ouest, de nombreuses activités de pointe se développent : pôle majeur de la santé pour le sud de la France, elle accueille de nombreux hôpitaux et centres de recherche, possède des activités importantes dans l'enseignement supérieur et de nombreux centre de recherches scientifiques voient le jour. La ville possède aujourd'hui des pôles de compétitivité parmi les premiers de France, principalement dans les sphères de la connaissance et de la création. Au niveau géographique, la ville a su s'imposer comme un centre névralgique de communication et de transport, de niveau national et international. L'aéroport de Marignane s'est grandement développé avec l'arrivée des compagnies low cost et rejoint plus de 90 destinations réparties dans plus de 30 pays, avec un trafic de plus de 7 millions de passagers. Le PAM, en plus de ses transits avec plus de 200 ports internationaux, voit plus de 2 millions de passagers affluer par les ferrys méditerranéens et les croisières. Le TGV, reliant la métropole du sud à l'ensemble du continent déverse, dans les gares d'Aix et de Marseille, plus de 22 millions de

voyageurs par année. Finalement, Marseille est devenu une grande jonction autoroutière, où se croisent les grandes autoroutes entre l'Espagne, l'Italie et l'Europe du nord.

Au niveau culturel, Marseille est également en pleine évolution. Ville la plus cosmopolite d'Europe, reprenant à son propre sujet la célèbre campagne de Benetton (United colors of Marseille), elle est un des pôles culturels importants d'échange avec l'Afrique et le Moyen Orient. Cependant, malgré une grande activité créatrice bien ancrée dans ses différents quartiers, celle-ci peine à se hisser à un niveau international. De plus, malgré la quantité de ses productions, Marseille ne possède pas de grand équipement culturel propre à faire rayonner la culture unique de la ville. Celle-ci souffre également d'un manque de rayonnement international, ne recevant aucun grand festival ou événement culturel annuel de grande envergure. L'extraordinaire créativité artistique et culturelle nécessite une « scène » d'envergure pour mûrir. Finalement, cette richesse culturelle outre mer a su développer une économie très dynamique, bien que parallèle à l'économie « standardisée ». En effet, de nombreux marchés ont été investis, par les différentes communautés de la ville, comme des centres d'une économie basée sur l'import/export avec le Maghreb, l'Afrique sub-saharienne et le moyen Orient. Chaque communauté contrôle une partie de ses activités économiques qui, malgré qu'elles soient techniquement, politiquement et économiquement pauvres, se révèlent culturellement et socialement très riches, du sens qu'elles donnent aux lieux qu'elles investissent et aux acteurs qu'elles mobilisent. Bien que difficilement chiffrable, cette économie « parallèle » injecte dans la ville un énorme « capital social » et crée des liens qu'il reste à développer à plus grande échelle, avec des marchés potentiels importants.

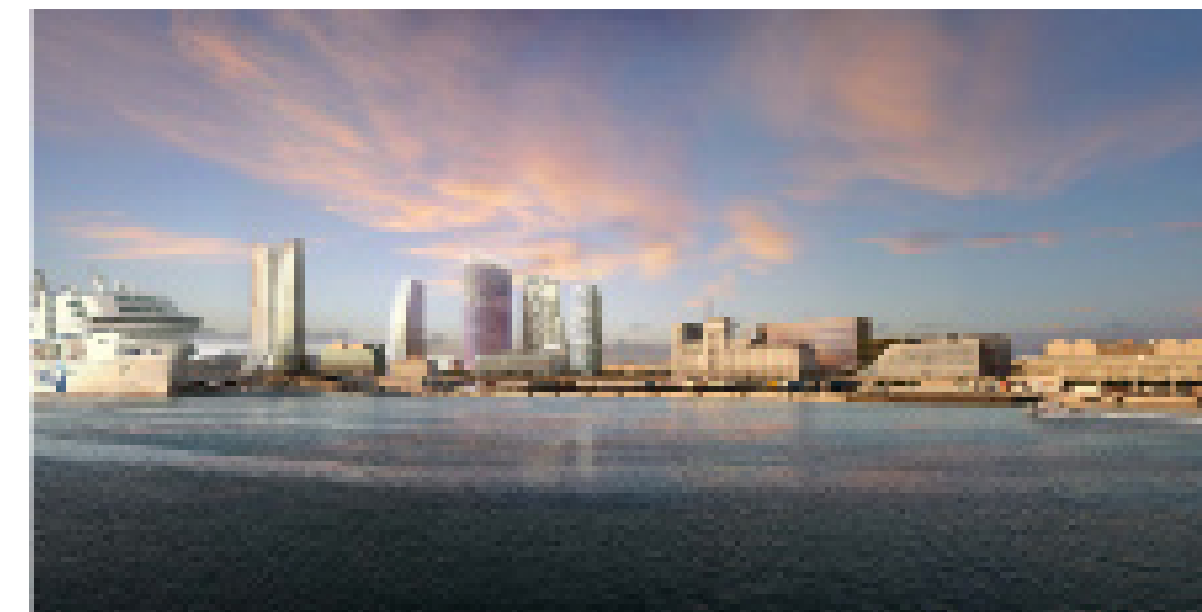
C'est dans l'optique d'un renouveau urbain d'ampleur titanesque que le projet de réaménagement urbain de l'Euroméditerranée a vu le jour. Née d'une initiative de l'État et des collectivités territoriales en 1995, Euromed est une opération de niveau national qui a pour ambition de replacer Marseille au niveau des grandes métropoles européennes. Il est bon de souligner que, contrairement aux autres projets visités, celui-ci est d'ampleur titanesque et que le réaménagement des anciens quartiers portuaires est l'expression urbanistique d'objectifs beaucoup plus larges. En effet, les transformations prévues de la ville n'ont pas ici comme but exclusif le développement de ses quartiers, mais on entend ici transformer la ville (au plan social, économique, de l'emploi, culturel, démographique, etc..) les travaux étant fois un des engrenages de cette transformation. Marseille, aujourd'hui « zone » de la France, cumule selon l'architecte François Jalinet, près de l'ancien centre portuaire de la Joliette/Arenc, « les handicaps: un espace où les friches industrialo-portuaires jouxtent les copropriétés en déshérence au milieu d'un joyeux chaos urbain qui empile sans cohérence les gares de triage, les viaducs autoroutiers et un port de commerce barricadé derrière des grilles ». C'est précisément cette zone, arrivée au stade propice pour sa reconversion, qui a été choisie comme épice du renouveau urbain et vitrine architecturale du projet, nouvelle façade de mer de la ville.



Le plan Euroméditerranée, est née d'une incitative de Robert Vigourou, maire de Marseille et d'Édouard Balladur, premier ministre de la république, en 1989. Elle prévoyait, à la base, un développement en trois points : le développement des activités tertiaires liées aux échanges avec le bassin méditerranéen, le développement de services de points épaulant l'industrie portuaires (à l'instar des autres grands ports d'Europe) et, finalement, développer les activités liées à la coopération et aux échanges nord sud. Le projet Euroméditerranée est mis en branle en 1996 et propose de transformer Marseille en pôle tertiaire haut de gamme. L'initiative s'est vite transformée et inclut aujourd'hui, tout les niveaux de gouvernement français (Élysée, région, aire métropolitaine, communes) et sa finalité dépasse largement les trois préceptes initiaux; liaison entre ville, port actif et mer, revitalisation des quartiers limitrophes et anciens acteurs de l'activité portuaires, réunir et orienter les nombreuses activités économiques, culturelles et sociales disparates, développer le dialogue issus de la mixité de la ville et veiller au bien être de la population tout en conservant le port et son apport économique. Bien que la politique française, et particulièrement marseillaise, plutôt isolationniste, soient étonnement complexes, le projet a réussi, par une période d'études et de préparation importante, à établir un très bon dialogue entre les acteurs politiques, économiques (PAM), sociaux, culturels et scientifiques et a su développer un tissu associatif qui crée, étonnement, une grande capacité de mobilisation, de rassemblement et de travail collectif autour du projet. Par exemple, en parallèle avec le projet Euroméditerranée, Marseille a été élue Capitale Culturelle Européenne pour 2013. Cet événement de grande ampleur permet, en plus de cristalliser le projet vers une date butoir, de développer la culture par l'ampleur de l'événement et les retombées qu'il apporte sur la création marseillaise (opportunités, formations, rayonnement, infrastructures, etc.) et l'attractivité économique de la ville.

Euroméditerranée, au point de vue urbanistique, est aujourd'hui un des plus grands chantiers d'Europe et voit déjà les limites du projet initial dépassées par une seconde phase. Le projet a pour but de faire émerger Marseille comme un pôle sud européen de promotion et valorisation des échanges nord-sud. Dans cette optique, les grands travaux d'infrastructure ont pour objectif l'amélioration de l'habitat, le développement de l'économie tertiaire et culturelle et d'offrir, aux habitants et touristes, de nouveaux services publics. S'étant rapidement détournée des clichés de reconversion des waterfronts à l'américaine, cette nouvelle « ville construite dans la ville » proposera une nouvelle mixité des usages portuaires et urbains en développant, selon trois axes, ce nouveau « cerveau » tertiaire du port, qui conserve son rôle de moteur central de l'économie régionale. Le premier de ces axes est la dynamisation de la ville. Elle se traduit, en premier lieu, par une grande reconversion des zones de la Joliette/Arenc qui se poursuit, à l'intérieur des terres, par une rénovation du centre ville : amélioration de l'habitat, restauration immobilière et protection du patrimoine architectural. Ces travaux ont pour but d'attirer une nouvelle population, plus urbaine et instruite, dans les quartiers centraux de Marseille. La situation est similaire pour les quartiers nord et ouest, où l'on souhaite augmenter le niveau de vie, le nombre d'emplois et le degré de formation après d'importantes opérations urbanistiques : rénovation et construction de logements, création d'espaces publics de qualité et construction d'équipements civiques structurants. La promotion du transport en commun prend également une grande importance avec le développement des deux lignes de métro existantes et 2 nouvelles lignes de tramway, qui augmentent les capacités de liaisons entre les différentes parties de la ville et les secteurs clés de l'économie. Dans un second temps, Euromed veut construire une véritable métropole à partir de l'aire métropolitaine actuelle, disloquée et sans véritable centre : le nouveau terminal de conteneurs de Berre, le TGV et le pôle St-Charles sont, en parallèle avec Euromed, de grands projets qui tendent à dynamiser et relier les différents quartiers de la ville avec un territoire d'envergure internationale. Il tend également à proposer une vision d'ensemble aux diverses communes, dans une optique de complémentarité urbaine. Finalement, la ville ne peut se développer sans un certain partage de la richesse : déjà, la gentrification des anciens quartiers ouvriers stigmatise et exclut les populations résidentes. Ceux-ci doivent souvent abandonner leur appartement sous le développement et la ville se devra d'inclure ces populations dans la durée du projet : besoins de formation, de réinsertion et de développement de l'emploi devront élargir la possibilité des dizaines de milliers de chômeurs et rmistes. En outre, Marseille doit établir, entre la nouvelle ville et ses anciens habitants, un dialogue propre au développement de toutes les sphères de la ville.

Le projet Euroméditerranée initial, prévu entre 1995 et 2012, se veut le nouveau moteur de la ville, apte à créer un véritable centre directionnel de l'agglomération et de la région et dont la finalité est l'accélérateur du développement de Marseille comme métropole majeure de la Méditerranée. Les chiffres, associés au projet, donne une image claire de l'ampleur du projet : s'étendant sur plus de 310 hectares, la population à terme devrait atteindre les 30 000 habitants, soit une hausse de plus de 50% (20 000 actuellement). Le programme de construction prévoit la construction/reconversion de 500 000m² d'espace de bureaux, la création de 4000 logements et la réhabilitation de 6000 autres, la construction de 200 000 m² d'équipement publics, dont 100 000 de commerce. On prévoit la création de plus de 15 000 emplois qui, directement et indirectement, insuffleront une nouvelle dynamique à la ville. Les investissements, titaniques, se basent sur 540 millions d'euros du secteur public comme levier pour attirer un investissement privé de près de 3 milliards d'euro; c'est 4 euros d'investissements privés que génère chaque euro dépensé par l'État français, exemple frappant de l'efficacité de l'effet d'entraînement d'investissements publics structurants bien orientés. Malgré que les chantiers accusent un certain retard, dus entre autres à un contexte économique difficile, le projet s'étoffe, en 2007, d'une seconde phase et 170 hectares s'ajoutent au projet. La nouvelle phase projette l'établissement de 30 000 habitants supplémentaires dans 8000m² de nouveaux logements, double les espaces de bureaux (500 000 m² de plus), ainsi que les équipements publics et commerciaux (200 000m² et 100 000 m², respectivement). Les différents paliers de gouvernement ajoutent près de 150 millions d'euros qui généreront plus de 3 milliards d'investissements privés supplémentaires. Le projet, s'étend aujourd'hui de la Belle de Mai et la gare St-Charles à l'est jusqu'à la mer, englobant une grande partie de la rade de Marseille, relie le nouveau projet au centre de la vieille ville par le réaménagement du Boulevard de la République et reconvertis la presque totalité des anciens quartiers nord, historiquement portuaires et ouvriers. Par son ampleur, le projet se démarque effectivement d'un simple réaménagement urbanistique des anciennes zones portuaires, plaçant cependant celles-ci comme le centre vivant et l'expression la plus aboutie des changements qui transforment Marseille en véritable métropole méditerranéenne.

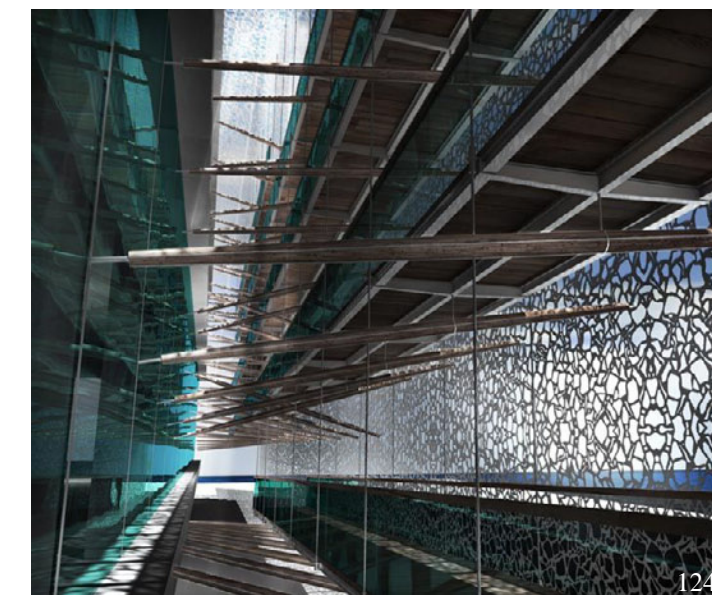
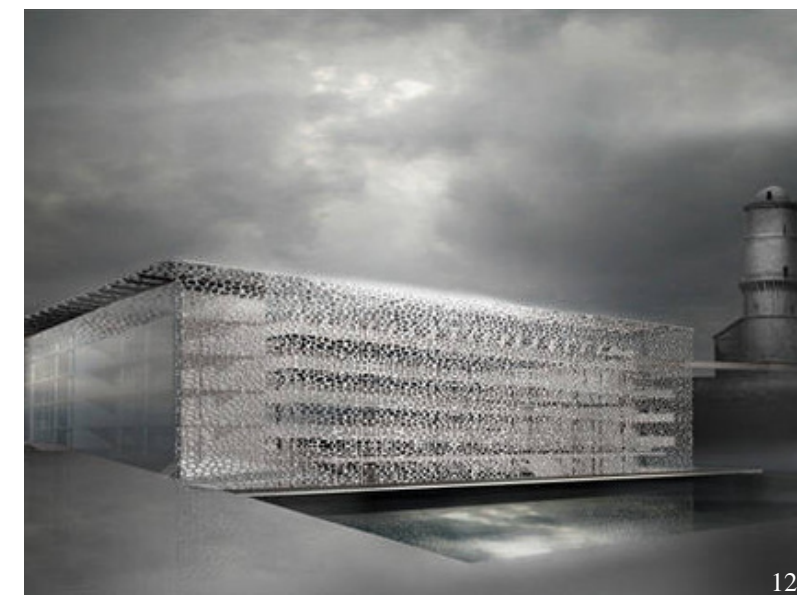
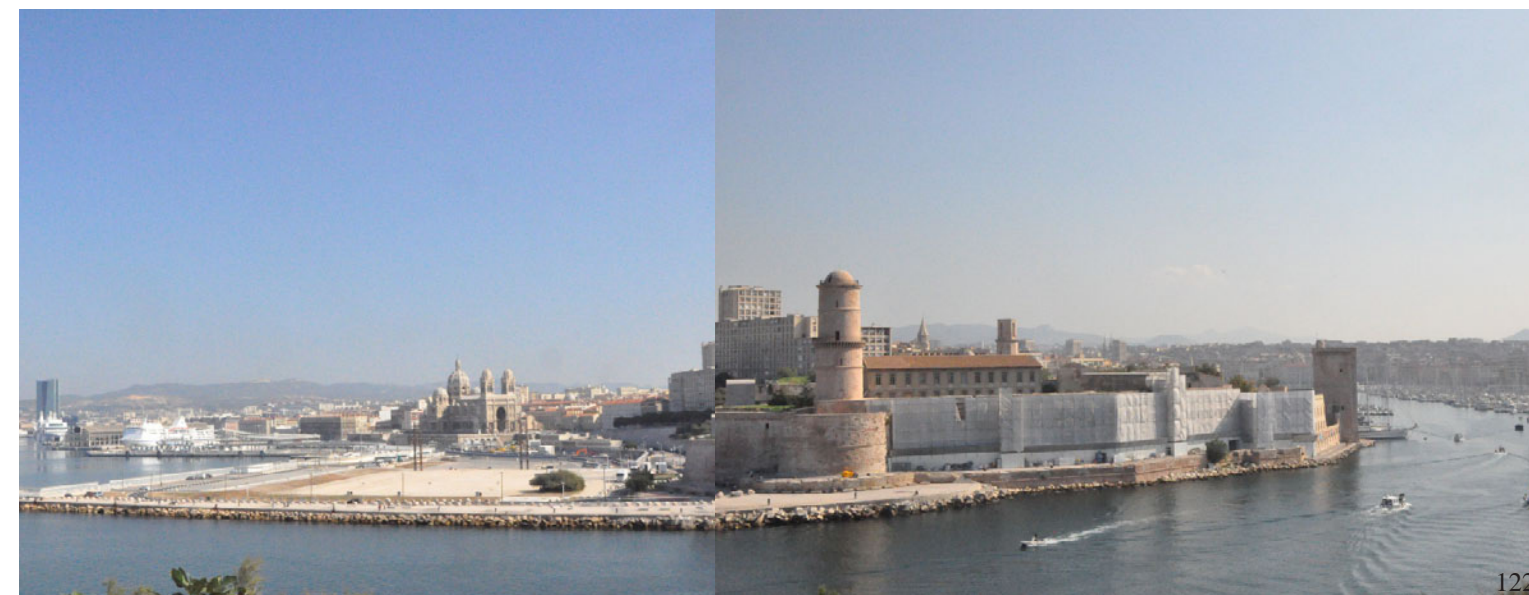


Lors de la visite de la ville, le projet Euroméditerranée, bien que se concrétisant rapidement, accusait un certain retard sur les prédictions, antérieures à la situation économiques des dernières années en France. Malgré l'achèvement de nombreux bâtiments, le site était, alors, dans un état de chantier monstueux, les différents chantiers se côtoyant sur des kilomètres. Cet état de la ville, au moment de la visite, fait rapidement comprendre l'ampleur des travaux entrepris et les modifications qu'ils promettent d'engendrer dans la ville. Malheureusement, l'avancement des projets était encore bien insuffisant pour juger de la réussite du projet. Seront donc présentés certains projets encore sur papier et l'analyse portera conséquemment, outre les quelques bâtiments visités, sur les travaux et les premiers changements qu'ils apportent.

Les travaux de la cité Méditerranée, partie portuaire du projet Euroméditerranée, débutent, au sud, à la sortie du vieux port, reliant ce centre historique à la ville nouvelle. Cette zone sera la dominante culturelle et récréative du projet, et son principal contact direct avec la mer, avec l'esplanade J4, futur point de vue privilégié de l'entrée de la rade et du ballet des bateaux de croisières, dont les travaux débutaient lors de ma visite. Loin des projets « marketing », misant sur le catalogue des formes architecturales en vogue, l'immensité et le dénuement de la place projetée, laisse plutôt dialoguer les grands éléments naturels de Marseille : le soleil, la mer et le vent. L'établissement de ce dialogue entre la nature dénudée de la cité phocéenne servira de scène à deux équipements publics particulièrement forts, dont la construction n'avait malheureusement pas commencé (122). Le premier est le Musée National des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée. Dans un premier temps, l'absence d'un tel musée semblait presque anachronique, tout comme la situation muséale, dans une ville comme Marseille : elle possède un nombre particulièrement restreint de musées pour une ville de sa dimension et aucun grand établissement n'y est présent. De plus, quelle meilleure vitrine de la diversité culturelle de la ville et de ses ambitions méditerranéennes. Le MUCEM, opposera, à la masse du mur de pierre protégeant le site de la mer, la fragilité de sa peau ouverte sur la force des éléments marins (123). Le musée, œuvre de Rudy Ricciotti, définit son identité dans le dialogue avec la mer et les visiteurs qui, sur les passerelles englobant le projet, deviendront témoins de la relation architecturale entretenue avec la mer. Émergence des formes d'un siècle nouveau, la peau, résille exosquelettique en béton ductal, protégera le musée des vents d'ouest tout en enveloppant de mystère le bâtiment vu du large (124). Celui-ci, dénudé vu de l'esplanade, promet une expérience muséale du XXI^{ème} siècle (interactivité, dépassement du simple rôle d'exposition) sur les cultures méditerranéennes et leur évolution actuelle. Le musée accueillera les collections des musées des Arts et Traditions populaires et du musée de l'Homme de Paris et deviendra un des premiers grands musées nationaux qu'implantera l'état en province. Le bâtiment, entouré par des douves d'eau de mer, sera relié au fort St-Jean, qui accueillera une partie des activités du musée, par une passerelle aérienne surplombant le bassin prendra naissance sur une terrasse de 1700m² à vocation publique (125).

Son futur voisin, la Halle de la Méditerranée, réalisé par l'architecte Stefano Boeri, propose un dialogue très différent avec la mer et la nature portuaire du site. Recherche sur le dialogue entre le jeu des tensions fortes d'un port en activité, entre ciel et mer par son dénuement, et le ballet incessant des transbordements et des volumes projetés dans l'espace, le bâtiment s'inscrit sur le site tel un immense « C », dont la base plonge sous la surface de la mer, tandis que la partie supérieure se projette en un étourdissant porte à faux de plus de 50 mètres (126). Le bâtiment, appelé à devenir un important lieu de création et diffusion artistique, sera divisé en trois zones : une zone dédiée à l'accueil du public avec salles d'exposition, auditoriums et cafés, une zone résidentielle de 3100 m² permettant d'accueillir une dizaine de créateurs pour des séjours de 3 mois à un an ainsi qu'une zone comprenant un agora de 600m², dédiée à la recherche et au développement (centre de documentation, salles de conférences, bureaux, locaux logistiques) (127). Finalement, une immense terrasse de près de 10 000 m², permettra au public de profiter d'un agréable panorama de l'entrée du port, à plus de 16 mètres du sol. L'espace sous la projection du porte-à-faux, accueillera vraisemblablement un bassin pour le nautisme de plaisance et sera visible, de la partie submergée du bâtiment, par des puits de lumière qui révéleront le ballet des coques dans la lumière aquatique. Le bâtiment, largement ouvert au public, même simple flâneur, entend amener une nouvelle forme de diffusion de l'art local et élever la production marseillaise vers un nouveau niveau. La démocratisation de ce front de mer, de la rade de Marseille jusqu'au Vieux Port se poursuit par les travaux de rénovation du fort St-Jean, anciennes fortifications à l'embouchure du port qui, en plus d'abriter une partie du MUCEM et des espaces d'expositions dédiés au fort, promet des jardins de grande qualité.

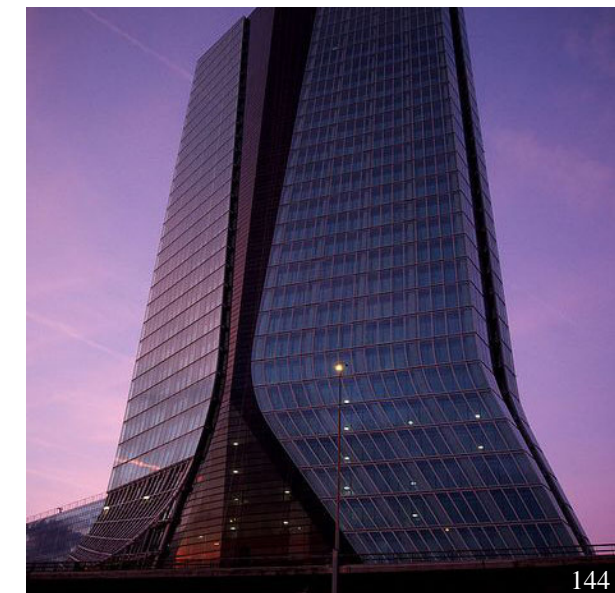
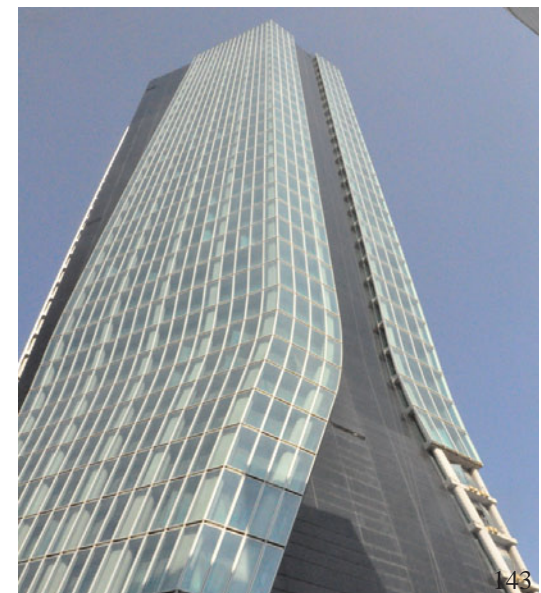
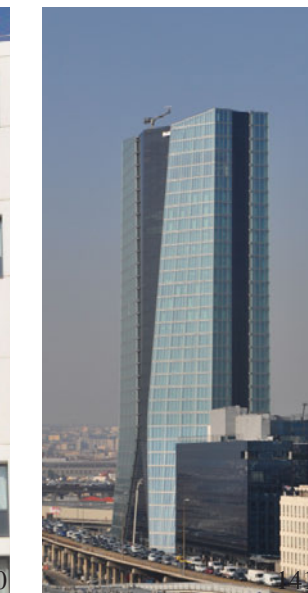
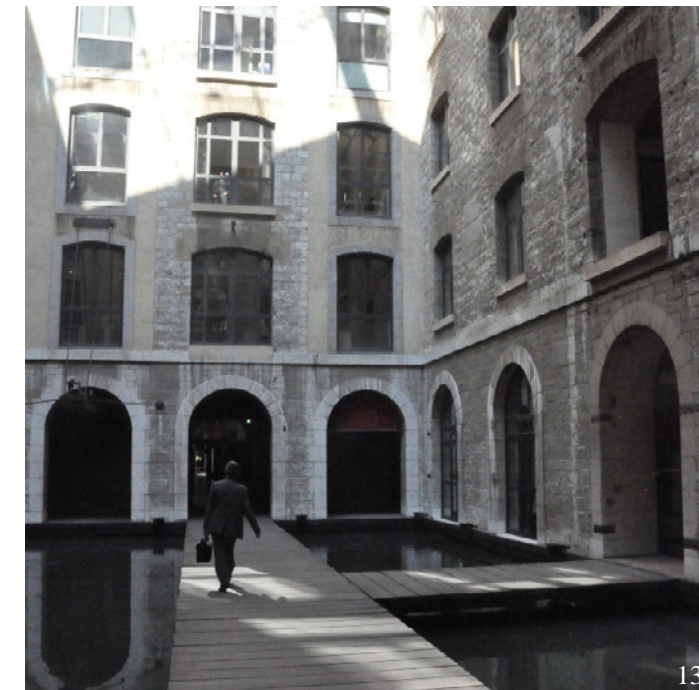
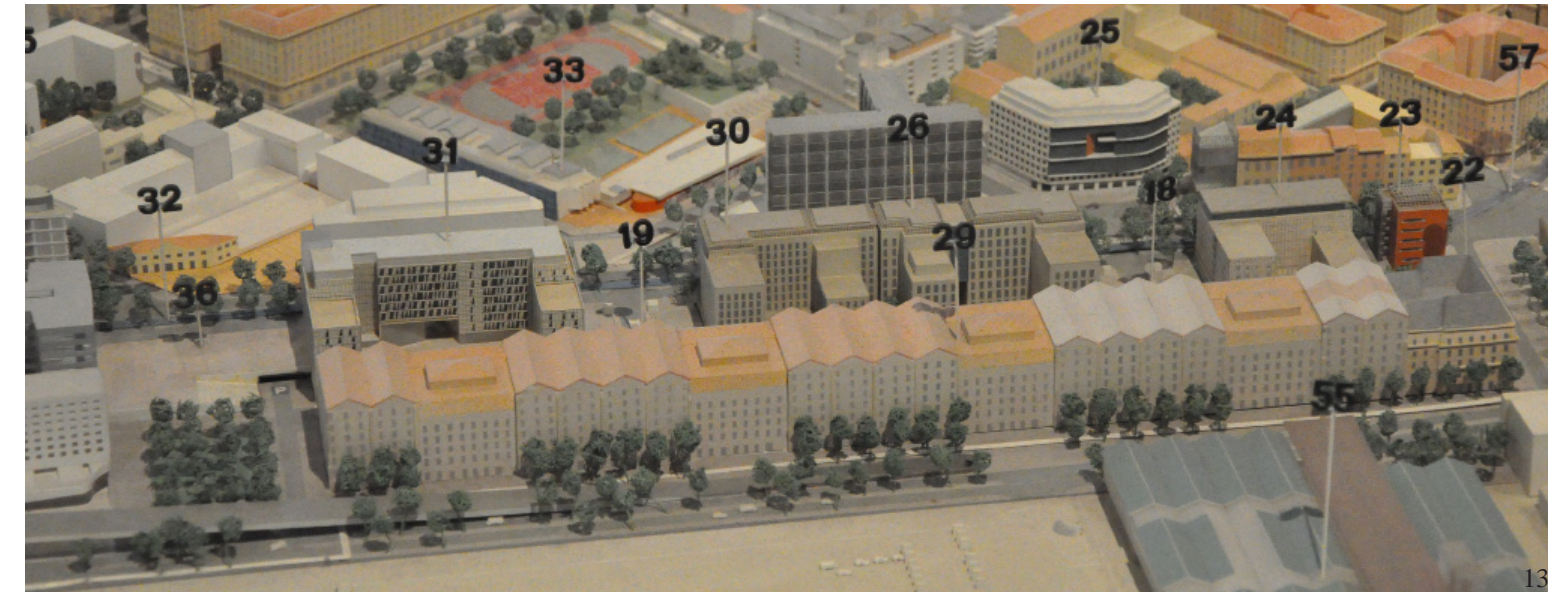
Le long de la rade, inaccessible au grand public, prennent place les terminaux des croisières et ferrys. Il est très intéressant d'ainsi conserver une activité maritime faisant vivre la rade et qui fourniront une large clientèle au cœur des nouveaux aménagements du port, principalement les 400 000 touristes en croisière annuellement (128). Les embarcadères (Gare maritime de La Major) seront rénovés et hisseront Marseille comme un important port de transit civil. Au nord des embarcadères, les Terrasses du Port prévoient profiter de la manne des croisiéristes et voyageurs des ferrys, tout comme aux marseillais. Ce complexe commercial, basé sur la reconversion de plus de 40 000 m² d'entrepôts maritimes deviendra, lors de sa complétion, vers 2012, le premier centre commercial européen en bord de mer. Le projet s'étoffe d'une esplanade qui longera les quais sur près de 120 mètres et accueillera plus de 10 000 m² dédiés aux activités de loisirs, promenade, restauration et sport/détente (129). La Cité Méditerranée sera reliée aux Terrasses du Port par la l'Esplanade de la Major, fournissant dorénavant une mise en scène appropriée à l'une des églises les plus importantes, et surprenante, de la ville, La Cathédrale de la Major. Sur plus de 21 000 m², les anciens hangars feront place à une immense place publique, plantée, parsemée d'aires de détente et une fontaine de plus de 53 mètres de long. Se déroulant sur deux niveaux, place l'église sur un immense piano noble urbain, d'où la voiture a été bannie. Encore une fois, la place offrira une vue dégagée de la rade et de la mer, avant de venir rencontrer le boulevard du littoral (130). Celui-ci remplacera, sur ce site, l'arrivée de l'autoroute A55 dont le tunnel existant sous le vieux port est agrandi vers le nord, sur plus de 2 km, pour faire disparaître cet important axe routier et ses viaducs du nouveau front de mer (131). Ainsi débarrassé de l'autoroute, qui défigurait le front de mer et le séparait de la ville, la ville respire et peut enfin contempler la mer. L'espace dégagé deviendra un boulevard urbain bordé d'arbres aux dimensions plus humaines et desservant le quartier par un axe direct. Cette requalification de l'espace dédié à la voiture permet, comme à Bordeaux, de laisser respirer ces espaces de grandeur et d'améliorer leur ambiance civique.



Au nord de cette zone publique axée sur le commerce, le divertissement et la culture, la ZAC de la Joliette promet de devenir le nouveau centre économique de la cité phocéenne (132). L'ensemble prend naissance avec l'ensemble des Docks du célèbre architecte local Éric Castaldi, par ailleurs hardent défenseur du port (133). Reconversion réussie des grands entrepôts maritime, l'immense complexe, en fonction lors de ma visite, abrite déjà les bureaux de nombreuses instances et entreprises. L'immense bâtiment de brique, s'étirant sur plus de 400 mètres est traversé, au centre du rez-de-chaussée, par une immense rue piétonne intérieure, qui donne accès à de nombreux commerces et restaurants, alors que les ascenseurs mènent aux bureaux des étages supérieurs. La réalisation de cette circulation représente une magnifique évocation contemporaine de la tectoniques et des matériaux propres aux activités portuaires (brique, bois, fonte) (134). Le génie de la reconversion de Castaldi rayonne par les cours intérieures. L'architecte a percé le bâtiment de quatre cours intérieures, protégées par un toit de verre, qui font respirer la promenade tout en fournissant lumière et ventilation aux bureaux. Les cours s'insèrent dans le bâti en conservant les façades sur rues et port et créant de nouvelles façades transversales. L'effet est très réussi, la limite que forment les anciennes façades créant de véritables places urbaines à l'intérieur même du bâtiment. Les places, au nombre de quatre, célèbrent chacune leur unicité à travers un aménagement propre. Le parcours, débutant dans une entrée prestigieuse aux accents historiques, traverse donc un plan d'eau par un trottoir en bois (135), une place dénudée dédiée aux terrasses des restaurants (136), une place de pavée accueillant quelques magnifiques palmiers (137), sous le soleil marseillais et, finalement, une place aux allures très urbaines (138). Lorsqu'on sort de l'ensemble, s'offre à nous une vue du centre ville (à venir) ainsi que des Silos d'Arenes, sur fond de mer.

Les docks partagent la largeur de leur îlot, entre le futur boulevard du littoral et le boulevard de Dunkerque (139), avec de nouveaux bâtiments accueillant bureaux et hôtels. Premiers bâtiments érigés dans un quartier qui accueillera bientôt des réalisations des grands noms de l'architecture internationale, leurs qualités esthétiques semblent déjà dans l'ombre de la reconversion des Docks et leur imposante façade. Il est dommage de voir des réalisations construites dans un projet d'une telle ampleur, dégager une impression aussi ordinaire. Bien que répondant à une demande grandissante de bureaux, ces nouveaux ensembles auraient gagnés à s'engager dans une architecture plus raffinée, plus recherchée pour se site voué à devenir un centre économique Méditerranéen (140). Cependant, ceux-ci sont déjà grandement utilisés et, le jour, la zone vibre d'une activité fébrile et les dockers ont fait place aux hommes d'affaires et cadres, nouveaux artisans de l'économie du port. Le boulevard de Dunkerque a été complètement réaménagé pour l'ajout de la ligne de tramway qui relie la ville centre jusqu'à l'extrémité nord des nouveaux développements*. Le lien de transport ainsi créé, efficace et accessible, permet une liaison très efficace : le tramway traverse l'entièreté du centre historique avant de se rendre à la gare St-Charles, facilitant grandement l'accès pour les professionnels du site. L'aménagement engendré par la ligne de tramway continue et c'est, à l'extrémité de Dunkerque, le boulevard de la République qui a été entièrement modifié (réaménagement urbains, 5000 logements et 60 000m² commerciaux rénovés), créant des aménagements plus propices aux piétons, et assurant un lien direct avec le Vieux Port. Le tramway engendrera également un réaménagement des cours Belsunce, centre des activités de la communauté Magrébine. Au nord est, c'est la porte d'Aix, carrefour giratoire important qui sera magnifié par une immense place publique, apte à recevoir les activités publiques des quartiers populaires l'environnant.

Au nord des Docks et des nouveaux bâtiments d'affaire, le véritable centre ville de la nouvelle métropole méditerranéenne sort lentement de terre et offrira un front de mer conçu par des architectes d'envergure internationale, propulsant irrémédiablement Marseille dans le 3ème millénaire. Lors de ma visite, seule la tour CMA-CGM était présente, bien que les travaux ne soient pas terminés. La tour, œuvre de l'architecte Zaha Hadid, est appelée à devenir un des points culminants de la ville (150 mètres, 33 niveaux). Conçue pour être vue du large comme le phare d'Euroméditerranée, elle continue le dialogue des hautes constructions emblématique marseillaises : cathédrale de Notre Dame de la Garde, la cathédrale de la Major, le Fort St-Jean et, au large, le château d'If (141). Nouveau fleuron de l'économie portuaire contemporaine, elle accueillera le siège social du très important groupe de transport naval CMA-CGM (3ème au monde), soit plus de 2700 employés. Ceux-ci seront répartis entre la tour elle-même (58 000 m²) et le bâtiment annexe, longeant à plus faible hauteur, la sortie de l'A55 (36 000 m²). La tour est supportée par des colonnes de béton diagonales, visibles à travers la double peau, lorsqu'on s'approche du bâtiment. Celui-ci est basé sur un jeu de vecteurs, fluides et verticaux, tirant leur « énergie » du site et de la ville et qui s'élèvent en se rapprochant dans un premier temps, puis en se dilatant dans la partie haute de la tour (142). L'importance des colonnes permet de complètement dégagé les espaces de bureaux, permettant une plus grande versatilité d'aménagement. Celle-ci rappelle étonnement le langage de l'exosquelette, la coque de verre transparent révélant le « corps » du bâtiment, à mesure qu'elle évolue en hauteur (143, 144). La variation des différents étages, à mesure que la tour se comprime et se dilate, est, selon Hadid, une réponse programmatique propre à développer des niveaux de complexité qui s'organisent et s'articulent dans l'espace afin de refléter les relations internes (compagnie) et internationales (relations commerciales) de CMA-CGM, en offrant une grande variété d'environnements et d'espaces de travail. Au pied de la tour, vers l'ouest, deux autres bâtiments, plus discrets, viennent augmenter de 16 000 m² les espaces de bureaux disponibles pour CMA-GCM. La tour confère à l'îlot qu'elle occupe, entre les deux bretelles de l'A55, une dynamique asymétrique très vive, particulièrement intéressante lorsqu'on arrive vers Marseille en voiture, la vitesse amplifiant le dynamisme des formes (145).



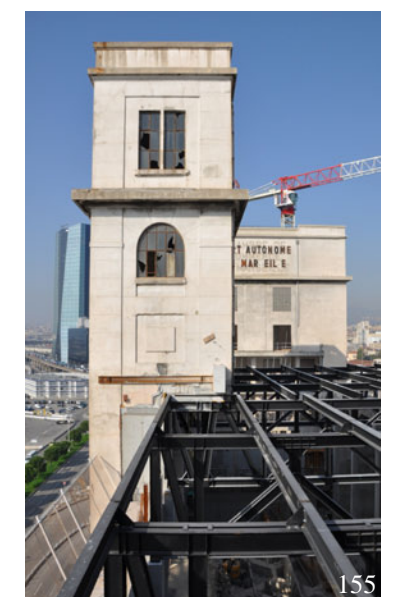
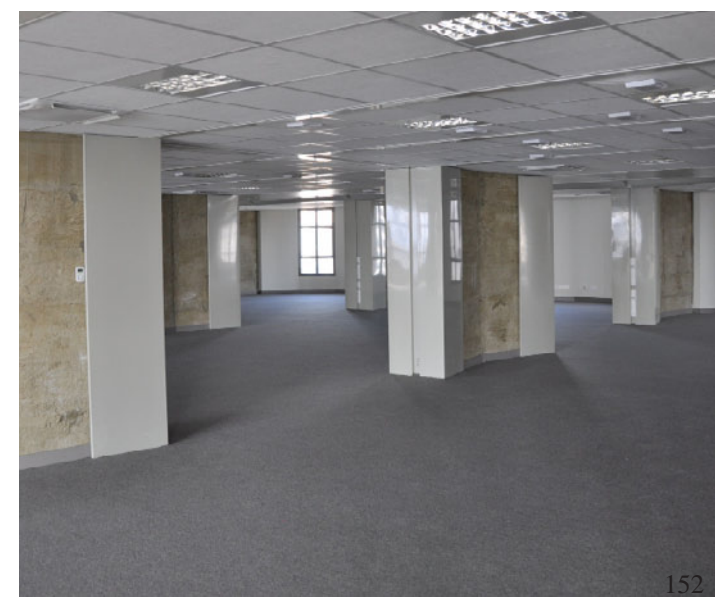
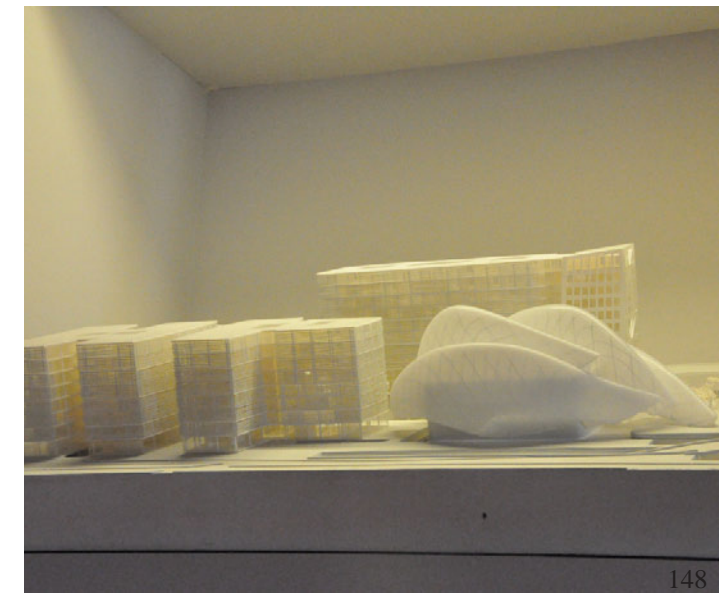
Au sud du complexe CAM-CGM, un ensemble de trois tours, et un bâtiment plus horizontal baptisé Quai D’Arenc (anciennement SAS Suède) (146). Le complexe est l’œuvre de 4 architectes majeurs, soit Nouvel, Yves Lion, Jean baptiste Pietri et Roland Carta. Les tours, culminant à 135,113 et 99 mètres, accueilleront 90 000 m2 de bureaux, logements, commerces et hôtels (147). L’idée derrière le projet est de développer un mode de vie propre à chaque tour, à la verticale, alors que le bâtiment bas servira, à l’horizontale, de lier l’ensemble du projet, créant une espace public propre au projet, mêlant habitants, visiteurs et professionnels. Le projet, possède un cahier des charges très complexe et résolument durable : dépolluer le site industriel, création de jardins suspendus, production d’énergie éolienne et photovoltaïque et une gestion poussée de l’eau. La tour de Nouvel, à 135 m, accueillera sur ses 31 étages, plus de 40 000m² de bureaux de calibres internationaux qui disposeront, tout comme les jardins suspendus et un restaurant, d’une vue à 180 sur la mer. La tour d’Yves Lion proposera 25 000m² d’espaces résidentiels: hôtel, résidences touristiques et appartements de haut standing. La tour a été conçue pour offrir les meilleures conditions de vie possibles dans un immeuble de grande hauteur. La création de loggias et de jardins d’hiver permettra, en plus de la vue, de profiter d’un certain style de vie méditerranéenne. La tour de Pétri, la plus basse à 99m, offrira, dans trois volumes distincts, plus de 120 logements de très haut standing sur 17 000 m². Finalement, le bâtiment horizontal, d’une surface de 10 000m², accueillera des bureaux. Le bâtiment poursuit la continuité de la façade littorale historique, suite aux Docks de Castaldi. Une immense boîte de verre sur le toit servira de « signal » tandis que celui-ci, aménagé de jardins recherchés, proposeront une cinquième façade à l’ensemble, limite entre la ville et l’infini de la mer. Les travaux des tours n’avaient cependant pas débutés lors de ma visite, mais on imagine aisément la force que leur présence imposera, dans la « continuité » de la tour de Hadid, créant à la fois un centre ville contemporain et une nouvelle façade urbaine à la mer.

Ce complexe de tour sera séparé par un espace vert, au sud, qui mettra en scène un nouveau bâtiment par le sculpteur/architecte italien Massimiliano Fuksas, l’Euromed Center. Aux formes fluides et sculpturales, le bâtiment se veut, selon l’architecte, inspiré de la complexité démographique de la cité phocéenne et de sa « magie de la discordance ». Cela se traduit, architecturalement, par « une émergence de masses, comme érodées par l’eau et le vent, jouant avec la lumière »(148). Les 70 000 m² du complexe seront occupés par un immeuble à bureaux, un hôtel de luxe, un grand centre de convention et un complexe cinématographique, dont le programme a été élaboré en partenariat avec le célèbre réalisateur français Luc Besson, dans le but de « donner envie aux gens de quitter leur télévision ». Ce nouveau signal urbain est appelé à devenir un lieu majeur d’échanges événementiels, culturels et économiques, à la fois locaux et internationaux (149).

À l’ouest du futur centre de Fuksas, sur les terrains du PAM, un bâtiment, dont la reconversion a débuté antérieurement au projet Euroméditerranée, en est, malgré tout, devenu le symbole, celui de la renaissance du port dans sa continuité historique. Les Silos d’Arenc, anciens silos de transbordement céréalier, trônent à la limite entre la ville et les terrains du port autonome (150). Les silos de 6 mètres de diamètre, sont surélevés du sol par près de 900 pilotis. En cours d’inscription au Patrimoine Mondial de l’UNESCO, les silos, au nombre de 92, s’imposent sur près de 2000m² et, à 50 mètres de hauteur, sont un des bâtiments historiques du port dont la présence, formelle et historique, et l’une des plus forte. Inutilisés depuis la fin des années 80, le PAM obtient le permis de démolition du bâtiment historique (1927). Cependant, les autorités du port devront vite faire face à une vive opposition, dont M. Castaldi est l’un des plus importants acteurs. Celui-ci proposera un projet d’habitation, publié dans la presse qui, bien que choquant, fait rapidement comprendre le potentiel d’une reconversion du bâtiment et l’importance d’une telle valeur historique, les ensemble de silos étant beaucoup plus rares en Europe qu’en Amérique du Nord. Dans les années suivantes, le combat de l’architecte pour préserver les silos mène celui-ci à proposer différents projets pour sa reconversion. C’est finalement en 1999, lors du concours lancé par le PAM suite à l’abandon de la destruction du bâtiment, que l’architecte marseillais réussit à faire accepter son projet. La partie sud des silos sera reconvertie en espace de bureaux s’insérant dans les silos, tandis que la partie nord accueillera la plus grande salle de concert de Marseille (2000 places). Le toit accueillera un restaurant panoramique, offrant une vue complètement dégagée, entre mer et ville. Une des particularités de la reconversion est que les silos demeurent sur un terrain dont le PAM est propriétaire. Seul l’espace construit « au dessus du sol » est exploitable, que qui explique le jeu de passerelles et d’accès qui permettent de rejoindre le bâtiment sans troubler les activités portuaires (zone d’embarquement) au niveau du sol. Les premiers étages, sous pilotis,

seront quant à eux dédiés au stationnement (151). Finalement, les tours ouest et nord seront conservées intactes, étant les symboles des silos (vus de l’autoroute) et de l’entrée à Marseille (grande fresque sur mur nord). J’ai eu la chance, lors de ma visite de Marseille, de rencontrer M. Castaldi, acteur majeur des reconversions portuaires, avec qui j’ai pu visiter le chantier des silos.

Leur reconversion est particulièrement intéressante en tant qu’exemple pour des pistes de reconversion des Silos no5 de Montréal, leur nature étant similaire, bien que l’ouvrage américain fasse près de trois fois la taille des silos Marseillais. En tout premier lieu, les stationnements, nécessaires à un tel projet, ont été placés dans les deux premiers étages au dessus du sol. Même en voiture, une rampe permet l’accès de la ville sans s’aventurer sur les terrains du PAM. La présence de voitures, dans la grille des pilotis soutenant les silos, dont les déversoirs deviennent le plafond des stationnements, conserve cette idée de dialogue entre la machine et les silos, précisément ou ceux-ci déchargeaient leur contenu dans les camions et trains. La partie des silos dédiés aux bureaux voit l’intérieur des silos morcelé pour permettre les espaces nécessaires aux bureaux, qui deviennent vastes et ouverts. En périphérie, des bureaux fermés auront la chance de profiter d’une vue imprenable sur le port, alors qu’est conservé la forme des silos, en façade. Celle-ci sera subira néanmoins de nombreux percements, pour illuminer les espaces de bureaux. Ces ouvertures, loin de défigurer les silos, leur insufflent une nouvelle dynamique, représentation poétique de l’humanisation du port, dans le respect de ses formes historiques. À l’intérieur, les formes des silos sont partiellement conservées et créent des séparations dynamiques sur les étages, tout en participant à l’effort structural (152). Les bureaux périphériques, quant à eux, conservent les formes rondes des silos de manière plus forte, créant des espaces de travail fluides et lumineux (153). L’architecte, dans une réflexion sur le bâtiment, exprime la nature de celui-ci par des parties visibles, dans les murs contemporains, des plans courbes de béton original. Le dialogue, entre forme, matière et présence du port, propre à une reconversion réussie, enrichie grandement les espaces intérieurs et la force tranquille des silos reste bien vivante dans leur nouvelle utilisation. La partie nord sera, quant à elle, complètement évidée, ne conservant que la façade des silos. L’espace majeur ainsi créé recevra une salle de spectacle de grande dimension, apte à accueillir plus de 2000 spectateurs et est appelée à devenir la salle de spectacle majeure de Marseille, qui possédera ainsi un équipement à la hauteur de ses ambitions culturelles. La salle de spectacle à cependant échappée à Castaldi et c’est l’architecte Roland Carta qui deviendra maître d’œuvre. Les prérogatives initiales prévoyaient une salle de spectacle conventionnelle qui a du être élargie, pour être apte à accueillir les spectacles d’opéra. Cette modification programmatique a eu pour effet des changements structurels majeurs dans cette partie du projet : la structure, par la largeur auparavant déterminée par les capacités des silos, doit maintenant être renforcée et la pureté de la reconversion perd beaucoup dans ces modifications : de nombreux élément structurels ont du être ajoutés, les proportions des silos ne sont plus harmonieusement utilisées, les travaux se sont complexifié, etc. (154) Cependant, cette salle, nécessaire à la ville et bien que détruisant l’intérieur des silos, conserve intacte leur façade, pour un rappel historique plus pur, en dialogue avec la partie sud, résolument plus humanisée. Le toit devrait accueillir un restaurant accessible qui permettra à la population Marseillaise de pouvoir admirer la mer et le ballet des ferrys et conteneurs aux pieds des silos (155). Finalement, les nombreuses passerelles et cursives ont été développées par l’architecte comme une réinterprétation des équipements nautiques (couleur, matérialité, expression tectonique) et transforme l’interdit d’utilisation du sol du PAM en un élément très intéressant du projet, celui-ci devenant « navire urbain », dialoguant surprenant avec le port, qui confirme la place des silos comme ambassadeur de la ville dans la relation qu’elle entretient avec son port (156).

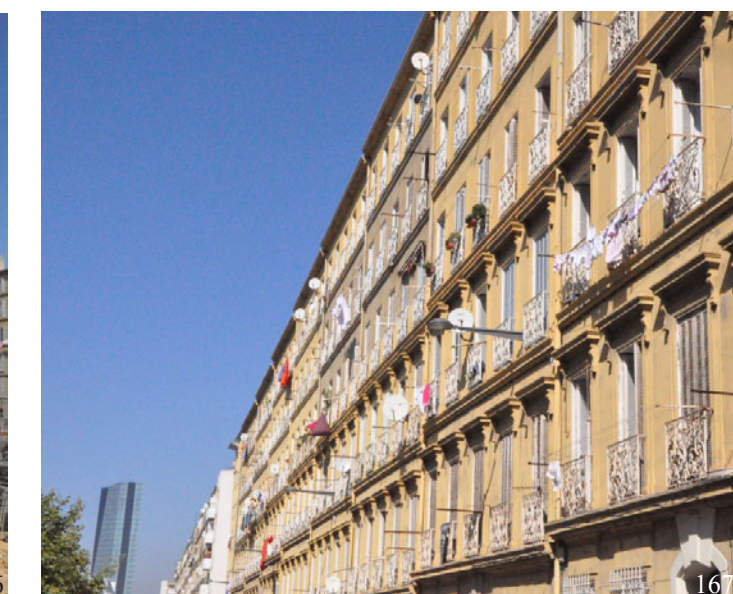
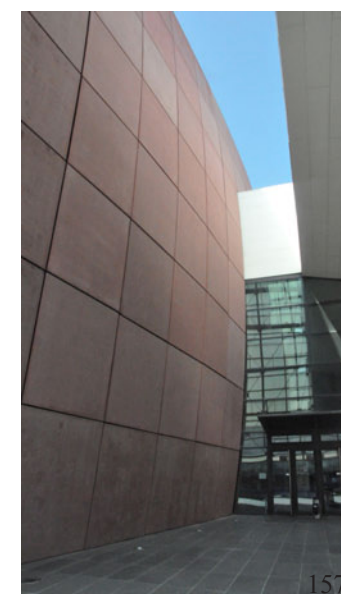
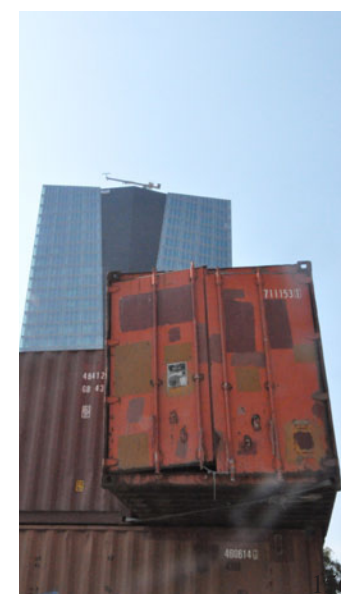


Les travaux engendrés par Euroméditerranée ne se cantonnent pas qu'à l'interface ville/port, mais s'invitent dans les anciens quartiers nord ouvriers qu'ils transforment déjà. Au milieu des immeubles d'habitation typiquement marseillais, dans une zone riche de friches industrielles, de nombreux équipements publics voient le jour. Ce développement civique est repris par de nombreux nouveaux immeubles d'habitation. Parmi les différentes nouvelles infrastructures, on retrouve aussi bien des équipements publics (Archives et Bibliothèque Départementales, Centre Hospitalier, Écoles Désirée Clary et Chevalier Paul, Collège Izzo, Gymnase Ruffi) et culturels (Les Docks des Sud, complexe M1). Ceux-ci sont, pour la plupart, en service ou à la fin des travaux. Ils expriment clairement l'objectif économique de l'état dans ce type de projet : en fournissant les équipements publics structurant, l'état utilise l'investissement dans ces bâtiments comme un levier économique, apte à attirer les investissements privés.

Les Docks des Sud, situé boulevard de Dunkerque, sont un centre de concert et événementiel construit à partir de conteneurs maritimes. L'élaboration d'une telle tectonique, en ce lieu, est un admirable rappel de l'importance qu'a eu le trafic maritime pour cette zone de la ville, tout en faisant évoluer ce symbole vers une utilisation civique contemporaine. De plus, la tension, rude et crue, qu'entretient le bâtiment avec les réalisations léchées de l'architecture internationale, conforte la joyeuse anarchie urbanistique marseillaise dans ces nouveaux développements, offrant une vision plus « industrielle » du développement du secteur (156). Plus au nord, les Archives Départementales adoptent une architecture plus contemporaine, entre masse statique et courbes fluides (157). Mis en scène par un parvis de grande taille, il offre l'image d'un grand équipement moderne, qui transforme définitivement le quartier ouvrier par la qualité de sa présence (158). Non loin, le collège Izzo reprend le dialogue entre modernité et industrie portuaire, dans un jeu savant entre bâtiment contemporain et utilisation de conteneurs et matériaux portuaires. La tension ici présente illustre bien la situation du quartier, s'arrachant et dépassant son histoire industrielle pour devenir une grande métropole contemporaine (159).

Finalement, vers l'est, près du centre hospitalier, plus conventionnel, le gymnase Ruffi est l'un des premiers bâtiments complétés du projet Euromed. Œuvre de l'architecte Rémy Marciano, elle est une interprétation des mutations architecturales que vit le quartier : sur un socle en béton brut, trois « boîtes de lumières » (en polycarbonate) semblent flotter et symbolisent le renouveau des quartiers de front de mer (160). L'architecture, brutalement sensuelle (162), offre une nouvelle alternative au gymnase communautaire, proposant un environnement à la fois « cru » et très raffiné. Les gymnases sont particulièrement réussis, délimités par des murs de bétons nus alors que l'espace est envahi par la lumière du sud, à travers les boîtes de polycarbonate (162). Il est rafraîchissant de voir à quel point Marseille a orienté les travaux vers des réalisations de grande qualité et architecturalement fortes.

À mesure qu'apparaissent ces nouveaux équipements et que se développe le front de mer, l'habitation se modernise aussi dans les anciens quartiers ouvriers. Ces réalisations, souvent dirigées par des promoteurs, se révèlent de qualité inégale. Bien que certains ensembles proposent une vision de l'habitat urbain intéressante, plusieurs détonnent par leur conception plutôt ordinaire (163, 164). Il est surprenant de voir comment les chantiers délimitent aujourd'hui les anciennes parties et celles en devenir. La ligne de partage entre ces deux mondes n'est pas statique et évolue constamment, selon les chantiers qui transfigurent la ville : il s'agit beaucoup plus d'une colonisation contemporaine de ces quartiers que d'une transformation complète (165). Le devenir des populations résidentes, âme de ces quartiers depuis des décennies, à la diversité ethnique très forte, reste incertain (166). Il est en effet étonnant de voir, dans un même quartier, dialoguer le nouveau centre d'une métropole contemporaine et les habitations typiquement marseillaises, aux habitants très divers (167). Il serait décevant que ces populations ne profitent pas du renouveau du quartier, qui tend à se gentrifier rapidement, excluant ces habitants au statut souvent précaire et les délocalisant. Car ces quartiers se sont construits et se sont développés par cette population ouvrière très diversifiée qui leur a, longtemps, donné ses particularités. Déjà, parmi cette population, une certaine opposition apparaît, ceux-ci voulant conserver le droit, et la possibilité, de continuer à habiter ce quartier auquel ils donnent vie depuis longtemps (168). Malheureusement, le poids économique de la rentabilité des nouveaux investissements et la nouvelle clientèle, riche, instruite et internationale transforment l'atmosphère unique du quartier, qui tend aujourd'hui à être dissipé entre les constructions récentes. Espérons seulement que Marseille, dans l'expression de sa diversité, réussira à faire cohabiter les deux mondes, en fournissant aux habitants des quartiers, les possibilités nécessaires à leur émancipation et développement économique (169).



M.L. : Pourquoi, selon vous, les Marseillais sont-ils encore si attachés au port malgré les transformations du port commercial et l’absence d’accès direct depuis maintenant de nombreuses années?

E.C. : D’abord, je ne crois pas que c’est spécifique à Marseille. Je me rappelle avoir lu des choses intéressantes, concernant Sydney, au moment où ils voulaient reconverter le vieux port : bon, on va nettoyer ca! C’était un quartier un peu chaud, un peu sale, et puis en fin de compte, les gens étaient vachement attachés à ça, ça avait pris une valeur symbolique. Ce sont les types qui ont eu leur grand père qui a travaillé ici. On ne compte pas assez souvent ca, et c’est vachement important, cette dimension là, symbolique. À Marseille aujourd’hui, pour la ville, le port, vraiment fait partie d’elle. Même si, effectivement, c’est un espace qui a été confisqué depuis plus d’un siècle. Mais ca ne fait rien, cela fait encore partie d’elle, de son histoire. Mais ce n’est vrai dans l’autre sens. Pour le port, la ville n’a rien à voir avec lui. Le port c’est un outil. Il a son territoire qu’il défend, etc. Pour la ville, le port c’est tout. Et cette valeur d’attachement émotionnel, elle est très très forte. Elle passe les générations. Les mecs n’y ont jamais mis les pieds, mais leur grand père leur en à parler.

M.L. : Pensez-vous que la population a souffert d’être ainsi coupée de la mer, de ne pas y avoir accès?

E.C. : C’est évident. À Marseille il y a, depuis 15-20 ans, des plages ont été aménagées au Prado; il n’y avait pas de plage au Prado. Il n’y a pas de plage à Marseille. Il y avait des petites plages, à l’Estaque, au « Prophète », au Bocalan. Il n’y a pas de grande plage à Marseille, il y a des rochers. Et le port qui confisquait douze kilomètres de côtes. Les gens, quand il parle des années 60, il n’y avait pas de grilles partout. On circulait encore. On circulait encore. À St-Henri, à port aux Pianos, juste à côté à Arenc, la route était au bord de l’eau, on pouvait y pêcher. Et ca s’est, petit à petit, fermé, fermé. Bien sur qu’ils en souffrent. Il y a plein de gens qui allaient couramment, qui y vont encore d’ailleurs, à la grande jetée, sur la digue. Normalement, on ne rentre pas. Après il y a la manière. On ne rentre pas officiellement. Il y a le plan vigipirate, qui durcit un peu. Mais les habitués, ils rentrent. Mais tout le monde ne rentre pas.

M.L. : Personnellement, d’où vous vient cet intérêt pour le port et, particulièrement, la sauvegarde de ses bâtiments phares?

E.C. : Il y a deux réponses. Il y a dune part de démarche non volontaire, et une part qui relève d’une vraie histoire de vie. Mon grand père était chaudronnier de marine. Il a quitté l’Italie dans les années 20 pour des raisons politiques, et s’est retrouvé à Marseille, à travailler sur les chantiers navals. Il avait cinq garçons, qui ont tous fait le même métier que leur père. Dont mon père, qui m’a parlé, lui, de quand il était là-bas, qu’il chauffait les rivets, qu’il coupait les tôles, etc. Et puis l’industrie de réparation navale à Marseille a disparue. Tout mes oncles, et mon père se sont reconvertis, dans toujours le même métier, la chaudronnerie, à construire des usines, en France. Notamment à Fos. J’ai commencé ma vie à faire le même métier, à être ouvrier aussi. J’ai donc cette histoire là. Moi je n’y ai jamais mis les pieds, mais j’en ai entendu parler toute ma vie, par mon grand-père, et par mes oncles et mon père. Alors, voila cet d’intérêt pour les reconversions et les quartiers nord de Marseille; la cité ouvrière, c’est la mienne. Moi je suis né ici. Je suis né dans les quartiers nord. Ma culture, c’est celle-là. Mon intérêt, l’histoire de ma famille, c’est ici. Alors, lorsque je suis devenu architecte, j’ai pas renié, pas voulu abandonner tout ca.

Ensuite, faire de la reconversion, j’en ai fait au départ, et c’est un peu lié à ca, à l’époque ou la reconversion n’intéressait pas les architectes. Pour moi, enfant d’ouvrier, ce n’était pas facile d’arriver à la commande. Je n’avais pas de copain politique, d’amis du lycée ou de partenaire de tennis, je ne connaissais pas de promoteur, je ne connaissais même pas de maçon. Donc j’ai commencé par faire des choses que les autres dédaignaient. De toute petites choses, souvent du travail sur l’existant, de la restructuration. Ça a débuté par la piscine d’un client, ensuite sa maison, puis après son usine. Puis j’ai fait, comme ca, pendant quelques années, de plus en plus grand. Je me retrouve, par concours de circonstances, à pouvoir donner mon opinion sur ce qu’on pourrait faire là. Ça a plu aux dirigeants, et ils m’ont pris. Ça s’est fait par étapes. Après les choses ont évoluées. Vers 91, la reconversion des sites industriels, il y en avait quelques unes, mais on n’en parlait pas. Liverpool, quelques trucs à Londres, en France, quasiment pas d’exemple. Ce n’était pas du tout branché. D’ailleurs, mes confrères disaient de moi, « ce n’est pas de l’architecture,

ca. L’architecture, c’est quand on crée une œuvre. »

M.L. : Selon vous, pourquoi les Silos méritaient d’être sauvés?

E.C. : Avant de dire qu’ils méritent d’être sauvés, on doit se poser la question de savoir s’ils méritent d’être démolis. Cela est valable pour n’importe quoi. Souvent, les maîtres d’ouvrage, à tort, avant de trouver un programme, un maître d’œuvre, demande s’ils vont détruire ou pas. Ce n’est pas comme ca qu’il faut faire. »Il faut analyser le site, bâti ou non, les possibilités du site. Puis les possibilités de programme. De là, on cherche des points de contact riches entre les deux. Quand on en trouve un, cela vaut souvent le coup d’être essayer. Il n’y a pas le bâtiment qui « mérite » ou ne « mérite pas ». Tous les sites méritent d’être analysés en termes de potentiel de recyclage. Après, la réponse peut être de tout garder, ou de ne rien garder, ou on garde un peu. Le degré est variable, en fonction de la demande, du programme potentiel. Ce qu’il faut éviter, c’est de poser la question avant, et souvent c’est ainsi. Un promoteur se dit c’est l’occasion, c’est le site, etc., je vais garder. Ensuite, il inventera un programme pour le justifier. Ça donne des mauvais programmes, qui donnent des mauvais projets, qui fonctionnent mal. Il y a des contre exemples en requalification, en reconversion. C’est comme ca que les reconversions passent pour chères. Évidemment, cela devient cher si on fait n’importe quoi n’importe comment, sans se poser les bonnes questions. Sinon, les reconversions ne devraient pas couter plus cher. J’aime le terme « recyclage », c’est du recyclage. On parle de HQE, d’économies d’énergie, mais que l’on commence par ne pas démolir, déjà. Tout ce qu’on ne détruit pas, c’est autant gagné en énergie, en matériaux, etc. Qu’on se serve de ce qui est déjà fait. Chaque fois qu’on garde quelque chose, c’est une victoire. Suffit de pas le faire n’importe comment. Le faire de manière pertinente.

M.L. : Pendant le chantier, avez-vous rencontré de grandes difficultés techniques par rapport à la nature du bâtiment?

E.C. : J’ai l’impression, vraiment, que, les difficultés techniques, ce sont en fait de faux problèmes. Il n’y a pas de difficultés techniques. Si on rencontre des vraies difficultés techniques, des difficultés lourdes, c’est que l’on a mal fait la première partie de la réflexion. Si on part, sans être « tordu », on rencontre des difficultés, bien évidemment. Du moment que l’on travaille sur l’existant, on a des surprises. Mais ces surprises peuvent être autant mauvaises que bonnes. Il y a des surprises que, si on est dans la bonne attitude, le bon esprit, on réussit à s’en saisir, plutôt que les subir. Chaque accident est une occasion. Des occasions de raffiner, d’aller plus loin dans la démarche que l’on a mise en place lorsque l’on s’est lancé dans le projet. C’est pour cette raison que je crois qu’il est indispensable pour un architecte concepteur, d’être maître d’œuvre. C’est vrai dans tout les cas, encore plus lorsqu’on travaille dans du bâti, ou l’on risque d’avoir des découvertes en cours de route. Autant d’occasions de perdre le fil ou, au contraire, d’enrichir l’histoire. Si le concepteur est maître d’œuvre, il a toutes les chances de pouvoir enrichir l’histoire. Si c’est quelqu’un d’autre, il a toutes les chances d’en perdre le fil.

M.L. : Quel type de lien, de contact espéré vous créer entre les futurs utilisateurs et les silos?

E.C. : Comme la suite de l’histoire. La reconversion est une occasion, non pas de faire table rase, d’écrire une nouvelle histoire, mais la continuer. Je crois que c’est ainsi qu’on doit imaginer toute intervention urbaine. Il y a eu, des tentatives, qui ont donné ce qu’on sait, de reconstruction de ville nouvelle. Maintenant, je crois qu’il y a un consensus assez général sur les vertus de la poursuite, la reconstruction de la ville sur elle-même. Ça veut dire que l’on n’arrête pas de faire la suite de l’histoire. Donc, il faut rechercher les moyens de cette continuité, de réutilisation de choses qui sont déjà là. On ne doit pas inventer, à partir de rien, un début d’histoire entre le lieu et les habitants. On doit poursuivre quelque chose qui existe déjà, en le faisant évoluer, mais avec le moins de rupture possible, en se servant de cela. Lorsque le PAM a voulu détruire les silos, ils ont compris que le port, sans les silos, n’existerait pas dans l’imaginaire des gens. Beaucoup de gens y étaient attachés. Ils n’en parlaient pas, ils passaient devant. Mais quand on a parlé de le démolir, ils ont dit « ha non la, on ne peut pas faire ca! ». Puis on voit la même chose, lorsque l’on travaille sur les cités des années 60, les grands ensembles de logements, avec tout les défauts qu’elles ont, comment elles ont cristallisés les problèmes sociaux, tout leurs défauts de conception; lorsqu’on dynamite une tour, elle disparaît. Même si la solution peut sembler techniquement et financièrement pertinente, elle a un grand coup émotionnel et social. Des gens



sont nés ici, ils y ont passé leur vie. Même si ce n'est pas parfait, même si eux se plaignaient, « les défauts, la densité », c'est quand même un morceau de leur histoire, de leur vie. Cela, on ne peut le gommer. C'est pour cela que je crois que, dans les grands ensembles, la vraie solution, si on prend toutes les données en main, ce n'est pas le dynamitage, pour en faire autre chose. La solution est la aussi dans le recyclage : dédensifier, améliorer. Il y a des dizaines de solutions qui, même si a priori peuvent sembler plus chères, lorsqu'on prend le coup humain et pour la ville, le cout n'est pas si élevé que ça.

M.L. : Malgré qu'il sa reconversion soit antérieur à Euroméditerranée et suite aux nombreux combats que vous avez fait pour le conserver, comment vivez vous le fait que les Silos d'Arcenc soient devenus le symbole du projet Euro-méditerranéen.

E.C. : D'abord, les Docks l'ont été avant les silos. Les Docks ayant été faits avant Euromed. D'ailleurs, au départ, on situait Euromed, à l'époque de sa création, « là où sont les docks ». Bon, la situation a bien évoluée depuis. Mais je crois qu'il s'agit d'un élément important; cela a eu des effets secondaires. Garder des bâtiments comme ceux là, dans un réaménagement urbain, ça crée des points durs qui sont, à la fois, des éléments perturbateurs, le déhanché dans le plan, et ça donne une couleur et une saveur spécifiques. Ce sont des valeurs identitaires. Pour Montréal, c'est la même chose. C'est une des raisons pour laquelle je pense que les silos no5 doivent être conservés. Il a cette valeur là, identitaire. Il y a eu un débat, riche, turbulent autour de ça; c'est déjà le signe qu'il faut le conserver. Rien que ça. Alors, passer au dessus de ça... en le rasant, cela disparaît. Si on en fait quelque chose, on s'en nourrit. C'est fort. Il y a eu des effets des Silos et des Docks, qui sont, effectivement, devenus symboles d'Euromed, et du coup, ont donné, à cet aménagement, un caractère qui n'était pas le sien au départ. Le premier directeur à d'ailleurs, aménagé ces bureaux dans les docks et disait : « si j'étais arrivé 5 ans auparavant, c'est clair, je rasais les docks », et les silos bien entendu. Encore plus. Sa vision des choses était un nettoyage foncier, on créait une véritable friche disponible, et la dessus, y construire comme sur une feuille blanche. Mais on n'est pas une ville nouvelle! La page n'est jamais blanche, et là, vraiment pas. Et donc, ces éléments là, petit à petit, ont fait constater cette évidence. Les Docks ont bien fonctionné, c'est des bureaux qui sont de haut lieu, dont on parle. Bien sur, il y a de jolis immeubles, mais ils pourraient être n'importe où. Il y en a des dizaines partout. Ça, ce sont des morceaux qui ont une richesse, une identité particulière, dont on parle du monde entier. On voit pas de photo de ceux là (avenue Dunkerque, face aux Docks), ce n'est pas qu'ils sont mal fait, certains sont pas mal, seulement, ils pourraient être n'importe où.

M.L. : Dans une vision plus large du quartier, lors de ma visite, on constate aisément les transformations majeures qu'il vit, en passant de milieu ouvrier à l'économie tertiaire et culturelle métropolitaine. Croyez vous que le projet gère bien cette transformation, du point de vue de ses habitants.

E.C. : Ha, très très mal. On a oublié les gens qui vivaient ici. Ils ne sont pas encore forcés de partir, mais les nouveaux développements, ce n'est pas vraiment en pensant à eux. Il aurait fallu les inclure dans ce renouveau. Par exemple, sur la rade 10, qui a été construite en 75, pour les immenses tankers et qui n'ont jamais servis à cause de la crise du pétrole, nous avons proposé un projet au PAM. Aujourd'hui, elle pourrait être reconvertie pour les portes conteneurs et les très grands bateaux de croisière. On a proposé là, sur ce territoire, qui est une presque île importante, un programme qui à la fois, réanime une activité industrialo-portuaire, et crée un développement d'un territoire urbain, en proposant, quelque chose qui n'est pas l'un ou l'autre, mais qui est, un peu comme ici, un peu des deux. Alors, le projet ne passe pas par les mêmes types de dispositifs. Mais à partir du moment qu'on pose l'équation dans ces termes, des solutions, on en trouve. On crée un contexte où c'est les deux ne sont plus séparés, à choisir, ou des bateaux de luxes, ou de l'industrie, ou des gens? Non! On peut tout faire...

M.L. : Après la visite, on remarque de nombreux anciens bâtiments qui disparaissent, purgés par les chantiers. Existe-t-il un risque de perdre une partie de l'identité Marseillaise?

E.C. : Oui, le risque existe. Se balader place de la Joliette, il y a 10 ans, à 6 heures, les gamins jouaient au foot. Aujourd'hui, à la même heure, on voit que des types costard, tailleur, cravate, et après la sortie des bureaux, c'est un désert. Alors garder des morceaux comme ça (Les Silos), ça participe, à conserver, à donner une couleur. Les gens qui viennent dans les Docks, même s'ils sont plus chers qu'autour, pourquoi viennent-ils? C'est dommage d'ailleurs le prix, mais tant pis. Mais au moins, il y a un vrai choix, les gens sont sensibles à ça. Ces bâtiments sont porteurs de quelque chose. Les gens qui viennent de louer le dernier étage des silos, c'est une association qui est devenue une entreprise, et qui a une culture ouvrière. Ça venait d'une association d'ouvriers. Ce n'est pas par hasard que des gens comme ça on envie de revenir ici. Alors, ils ont les moyens de le faire parce que leur entreprise marche bien, mais ce n'est pas n'importe qui. D'accord, on aura peut-être aussi une banque, mais il y a aussi des gens comme ça. Eux, quand ils viennent, ils savent pourquoi.

M.L. : Comment voyez-vous les réalisations des architectes internationaux, comme Hadid, dans le projet Euroméditerranée? Ils y ont leur place selon vous?

E.C. : Bien sur, qu'ils ont leur place, évidemment qu'ils ont leur place. Par contre, les propriétaires étrangers peuvent causer certains problèmes. Par exemple, une banque américaine à racheté 75% des parts des Docks. Dans le projet initial, les docks ne sont en fait que la première partie d'un projet inscrit dans la durée. Le projet initial des Docks prévoyait de complètement traverser le bâtiment, une fois l'autoroute enfouie et de requalifier la rue et les espaces commerciaux, de manière à ce que les docks deviennent le lieu de transition entre ville et port. Malheureusement, les nouveaux propriétaires ont confiés les développements futurs à une firme italienne. Je n'ai rien contre ces architectes, mais je crois qu'il est important de finir l'histoire ici. Il y a des fois où ça va trop loin...

M.L. : Dans le futur, croyez vous que l'utilisation d'Euroméditerranée sera locale ou plutôt régionale?

E.C. : Si c'est une utilisation régionale, c'est raté. La vocation elle est internationale. Les objectifs sont bien ceux-là. En plus, comme je crois au potentiel sous exploité des gens de Marseille, je suis intimement persuadé, qu'il est nécessaire de promouvoir, véritablement, un espace socio-économico-politique méditerranéen. C'est même de plus en plus nécessaire. À ce titre là, je pense que Marseille à son rôle à jouer dans cet édifice, véritablement euroméditerranéen. On est à une échelle d'aménagement qui est, à la limite inférieure, mais fiable pour revendiquer une place à ce titre. Mais ce n'est pas Barcelone. Mais ça pourrait l'être...

M.L. : Comment pensez vous que les Marseillais accueillent Euromed?

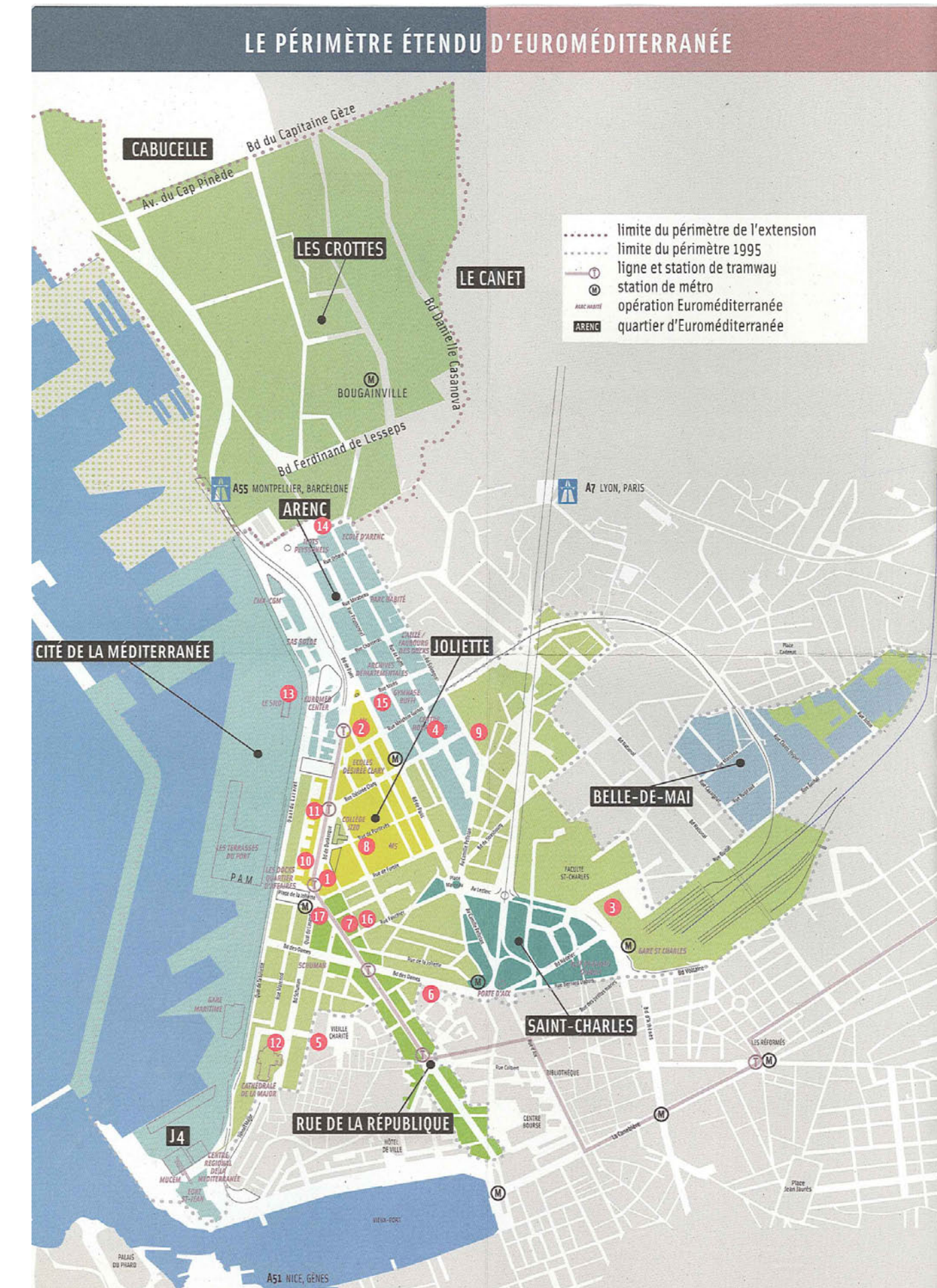
E.C. : Les marseillais ont été lents à rentrer dans l'idée. Les gens de l'extérieur ont été plus facilement saisis par l'évidence que les marseillais. Mais je pense que c'est à cause de la douleur. Parce que, ce quartier, de la Joliette, en général ces quartiers nord de Marseille, sont les quartiers qui se sont construits et qui ont construit la prospérité de Marseille au XIXème siècle. Ils ont été porteurs de la modernité et de la réussite de Marseille. Ils ont été aussi porteurs de son déclin et de son échec. Je me rappelle, au début du projet des docks, il y avait un petit coiffeur pour homme sur la place. Il coiffait les marins et les gens du quartier, pendant des années. Alors j'y allais, et on discutait, des affaires du quartier. « Ha, monsieur Castaldi, vous y croyez à ça vous? Non, ça va pas marché, va. Faut pas y croire, parce qu'après, on y croit, et ça marche pas. Non. Ce n'est pas possible. » Pendant les années... Il y a deux raisons, profondément marseillaises. L'homme de la rue, le marseillais, il n'avait pas envie d'être déçu. Et puis, les élites marseillaises croient que pour réussir, il faut aller à Paris. Cela fait quelques générations que ça dure, et c'est très mauvais pour la ville. C'est ensuite dur de vendre la ville aux autres. Mais les marseillais commencent à comprendre et à accepter, à reculer, lentement...



Après les projets plus modestes et plus évolutifs de Bordeaux et du Havres, Marseille présente un projet qui va bien plus loin que la simple réappropriation des friches portuaires par la ville. Le projet, par son ampleur et ses objectifs, réutilise plutôt cette opportunité urbanistique pour une véritable requalification de sa nature. De ville de province à l'économie et à la démographie morose, Marseille a pour ambition de, rapidement, devenir une des métropoles majeures du bassin Méditerranéen, résolument tourné vers une économie internationale. Cette évolution, portée par le projet Euroméditerranée, transforme aujourd'hui une partie de la ville qui lui a longtemps été interdite. La quantité d'espace rendu disponible par le déplacement du port permet à la ville d'évoluer de manière importante dans un temps très court. Cette rapidité et la diversité entre les projets illustre bien la nécessité d'encadrer ceux-ci d'une structure dynamique entre les différents acteurs. Le nombre élevé d'intervenants des différents paliers gouvernementaux, privés, du port, etc., permet, lorsque le projet est clairement structuré et ses buts compris, de développer une synergie et offre les moyens nécessaires à des travaux aux objectifs aussi importants. De plus, l'exemple de Marseille illustre parfaitement l'importance du rôle des investissements publics. En fournissant les équipements et le transport urbain, l'investissement public permet de déterminer les axes de développements et leur inscription dans la ville, sans avoir la charge de l'entière responsabilité du projet. Avec un retour sur l'investissement du public par les entreprises privées de près de 400% (4 euros privés investis pour chaque euro public), un tel projet devient rapidement rentable pour la ville, qui offre le squelette nécessaire au redéveloppement de ces zones. De plus, à Marseille, la distribution programmatique, et la diversité de celle-ci, permet d'entrevoir un véritable développement socio-économique, apte à réellement redonner vie à la ville, plutôt que de miser sur un élément majeur, ou une utilisation trop pointue.

Le fait d'insérer le projet vers le Vieux Port par la création d'équipements culturels est très intéressant. En effet, malgré l'importance de la ville, il est étonnant de constater la presque absence de grands équipements culturels. De plus, le fait que ces nouveaux musées portent directement sur des éléments du paysage historique d'une ville aussi riche est très juste pour créer la transition entre le Vieux Port et le nouveau centre Euromed, créant ainsi un tampon entre les deux entités, en plus de fournir un accès privilégié à la mer et à la rade. L'idée d'inclure le fort St-Jean à cet ensemble est un élégant exemple du dialogue que peuvent entretenir des équipements d'époques distantes, unis dans un but commun. Par la suite, en plus de l'activité typiquement portuaires qu'ils insufflent au secteur par leur ballet, le retour des traversiers et de leur nombreux passagers est un retour très intéressant sur la nature même de Marseille, célébrant dans un cadre contemporain, les riches relations qu'entretient la ville avec l'univers culturel et démographique méditerranéen*. Elle permet un très fin contrepoint à l'arrivée massive d'une population instruite, internationale et étrangère dans les bureaux du nouveau centre ville, et redonne au projet un aspect plus « populaire ». Ce mélange des genres est très représentatif de la ville de Marseille et l'amalgame entre touristes, hommes d'affaires, Marseillais et passagers de ferrys redonnera sans doute à cette zone portuaire, ses qualités humaines d'échange et de rencontre propre aux ports. Les nouveaux bâtiments de l'économie internationale, propulsent assurément Marseille vers un centre économique à la typologie contemporaine. Cependant, l'exemplaire travail de M. Castaldi, responsable des deux plus importantes reconversions du front de mer, permet de conserver des éléments de l'histoire Marseillaise qui, dans ce nouveau contexte, représentent d'autant l'évolution de la ville. Ces « accidents historiques », symboles forts pour les marseillais ayant grandi avec le port, enrichissent la « nouvelle ville » d'une complexité historique et architecturale indéniable. Le dialogue qu'ils entretiennent avec le renouveau environnant, permet de développer une nouvelle « Marseille » dans laquelle, le port conserve à la fois son histoire et son dynamisme.

En plaçant ainsi le renouveau de la ville à la zone franche avec le PAM, Marseille se laisse une formidable zone de développement, dans les quartiers résidentiels nord. En effet, de nombreux projets entendent déjà établir le lien, encore ténu, entre le nouveau centre et la ville établie. Encore là, par la justesse de ses investissements, le public permet une très efficace plate forme au tissage des liens nécessaires entre les deux villes. Le tramway devient alors un outil particulièrement efficace à ses liaisons. En plus de relier rapidement l'ensemble de la ville avec le nouveau développement, assurant à celui-ci l'accès d'une importante population. Son positionnement sur la ligne de séparation entre nouveau centre et quartiers orientés vers le résidentiel et commercial crée à la fois un élément de jonction et une limite entre les deux entités. Cependant, déjà, on sent que les quartiers ouvriers n'ont peut-être pas été considérés de manière très respectueuse dans le nouveau contexte. Lorsque vus en perspective avec la tour de Hadid, les anciens immeubles d'habitations, riche du mélange des genres Marseillais, ne semblent pas avoir un futur aussi prometteur*. Les nombreux chantiers s'enfoncent toujours vers l'intérieur des terres et, avec eux, la limite mouvante d'une ville nouvelle, s'étendant dans les rues d'un quartier appelé à être transformé. De plus, au sud, le quartier typiquement marseillais du Panier, risque grandement de perdre sa saveur populaire avec les développements adjacents. Déjà envahis par des groupes sans cesse grandissant de touristes, le quartier, dernier représentant d'une époque révolue, risque bien de disparaître, avec l'affût de tant d'étrangers et l'augmentation prévisible de sa valeur foncière. Bien qu'évident, le changement qui accompagne un projet de cette envergure, doit être considéré de manière à ce que l'évolution de la ville ne se fasse pas au détriment d'une population qui, depuis longtemps, faut vivre ces quartiers. À la fois source historique de la richesse de Marseille, et de son déclin ensuite, espérons que les quartiers nord et le port sauront se développer conjointement avec sa population, profondément marseillaise. On a compris, depuis le déplacement du port, l'importance de laisser respirer la complexité de la ville, plutôt que de séparer celle-ci en sous ensembles trop définis. Aujourd'hui, Marseille est devenu un extraordinaire laboratoire urbain. De la Belle de Mai à Euromed 2, les changements initiés par le renouveau du port s'étendent maintenant à l'ensemble de la ville et propulsent Marseille vers un futur portuaire et urbanistique, aussi prometteur que son riche passé. Le projet est, jusqu'à maintenant, admirablement géré et se développe rapidement. La ville semble en pleine mutation, impression exacerbée par la vitesse des transformations. La force que fournit le port à la ville par sa transformation est exemplaire de l'importance que peut prendre la reconversion des espaces oubliés, fournissant un fantastique catalyseur pour initier et développer la ville de demain.



L’arrivée du container et les changements des industries maritimes, délocalisant les zones portuaires urbaines, transforment complètement le rapport qu’entretenaient les villes à l’eau. La reconversion des territoires anciennement occupés par le port et son industrie donne la chance à de nombreuses villes, souvent pour la première fois de leur histoire, d’établir un dialogue civique avec l’eau et le port. En effet, pour plusieurs, c’est la toute première fois que la ville regagne accès à l’eau, le port ayant souvent été immuable depuis son implantation. Les possibilités et changements d’une telle réappropriation sont immenses et à même de complètement transformer la ville, ses habitudes, sa physionomie et fournit enfin une relation avec l’eau pour ses citoyens. La réussite de cette transformation dépend cependant de la vision et des projets des villes à ce stade, en plus de leur histoire et de leur nature particulière. Les trois villes visitées démontrent que, lorsque pertinentes et organisées, ces changements peuvent avoir des effets aussi profonds que bénéfiques. Le nouveau territoire, généralement de large dimension et de grandes qualités spatiales deviennent souvent le moteur nécessaire au redéveloppement d’une nouvelle économie et urbanité, le port ayant abandonné la ville pour ses nécessités techniques. Deux éléments majeurs doivent guider cette réappropriation. En un premier lieu, le développement du rapport à la mer, ou au fleuve, se doit de développer un dialogue sincère et pertinent quant à sa nature ; il faut créer des véritables liens, activités et façons de profiter de l’eau de manière contemporaine et délaisser les utilisations façadistes de l’eau, qui referment la ville dans une situation qu’elle ne connait que trop bien. Dans un second temps, la reconversion des zones portuaires, même si réussie intrinsèquement, ne peut être viable sans s’intégrer efficacement et largement dans la ville; il ne s’agit pas de créer des quartiers réussis mais déconnectés du reste de la ville, mais d’inclure ces nouveaux territoires dans un dialogue urbain propre à enrichir et modifier la ville d’un point de vue urbanistique, citoyen et économique. L’exemple des Wharfs de Londres montre à quel point, même s’il n’est pas le seul acteur, l’investissement public à un rôle fondamental à jouer dans les reconversions. Il incombe à la ville de développer les infrastructures nécessaires à l’intégration de ces nouveaux territoires dans la ville, qu’ils enrichiront inmanquablement.

Le Havres offre un exemple très intéressant d’une évolution dans le rapport qu’entretiennent ville et côte. Moins enclavé que d’autres exemples, l’interface propose déjà une relation très intéressante et diversifiée avec la mer. Les nouveaux projets de reconversion et de rénovations, centrés autour des docks, permettent à la ville d’enrichir le dialogue avec la mer et diversifient encore la nature des activités représentées et accessibles : nautisme, plage, équipement sportifs, habitations, équipement culturels, commerce, éducation, économie portuaire. De plus, la reconversion des voisinages des docks permet de faire entrer la mer dans la ville, rapprochant celle-ci de sa nature maritime. Il est également intéressant de constater de voir le nombre de projets qui tirent partis de ces reconversions; le dynamisme insufflé par la reconstruction de Perret semble renaître au Havres et c’est toute la ville qui bénéficie des projets du port. De plus, les différents projets, impossibles dans le centre reconstruit classé au patrimoine mondial, permettent à la ville de se décentraliser et de développer une vie urbaine multipolaire, créant, dans la richesse architecturale de la ville, une urbanité aussi éclatée que sans cesse en lien avec la mer. Les projets reliés aux reconversions ne sont pas terminés au Havres et la ville risque de grandement se développer dans les années futures, sous l’énergie de ces développements. Déjà, après ses bains, Jean Nouvel promet de revenir au Havres pour le projet Odyssée 21, immense tour inspirée des grues maritimes qui abritera un lieu culturel centré sur l’économie contemporaine et le développement durable. Dans la continuité d’une relation privilégiée à la mer, le Havre développe aujourd’hui une nouvelle identité, toujours très maritime, mais résolument tournée vers une utilisation contemporaine, dans une très intéressante mixité, rappel ultime des relations propres aux ports.

Bordeaux présente déjà un autre visage de la reconversion portuaire. Longtemps totalement coupée du fleuve, la ville, d’abord incertaine, retrouve tout le plaisir des lieux publics au bord du fleuve. Le projet réalisé par Corajoud évite le pastiche historique à la Bofill ou la tentation de Bilbao en redonnant simplement la rive aux citoyens, et eux-seuls. De par leur natures et par volonté politique, les terrains adjacents à la Garonne ne reçoivent que très peu de construit. On pourrait croire qu’un tel vide n’est pas apte à développer un réel contact avec l’eau et d’en faire bénéficier la ville. Cependant, la justesse du projet permet de donner un lieu à la population bordelaise comme jamais elle n’en a connu : déjà assez pauvre en parc, la ville se dote ici d’un canevas très léché pour le développement de ses activités citoyennes, la programmation du site se faisant au rythme de son appropriation par la population. Cette « liberté du lieu » a rapidement convaincu la population, d’abord frileuse, à adopter les quais et d’en faire le lieu civique par excellence de Bordeaux. Il est en effet étonnant de voir cohabiter de si nombreuses activités, centrées sur la vie citoyenne dans une promenade aussi pertinente que subtile. Le mélange des genres renvoie ici aussi à la nature des ports et soulignent que les espaces publics de qualité, développés autour d’un élément fort, comme le fleuve, possèdent une nature vraiment particulière qui touche plus intensément ses utilisateurs. De plus, le projet a réussi à rapidement s’intégrer dans la ville et de dynamiser celle-ci. En premier lieu, par l’aménagement, très conscient des façades classiques, les jardins ont su remettre en scène cette architecture unique de par sa qualité et sa cohérence. Ensuite, la promenade est rapidement devenue un lien majeur entre les différents quartiers, orientés perpendiculairement à la Garonne et généralement plutôt hermétiques. À pieds, en vélo, en voiture, la promenade est devenue un véritable axe urbain pour les déplacements de courtes distances. De plus, le tramway, particulièrement bien juxtaposé au projet de Corajoud, permet un accès aux berges rapide et simple à partir de l’intérieur de la ville. C’est également le tramway qui devient la colonne vertébrale des développements à venir, au sud et sur la rive droite, devenant ainsi un équipement urbain majeur. Bordeaux rappelle que, au niveau des berges ou des côtes, la compréhension fine de la nature du site, son rapport à la ville et les possibilités contemporaines sont nécessaires au développement d’une reconversion pertinente pour les citoyens. Il est également bon de souligner que, tout comme le titane flamboyant de Bilbao, une certaine humilité architecturale peut se révéler être la juste réponse aux questions que soulèvent la réappropriation du port.

Finalement, Marseille propose une reconversion beaucoup plus profonde. On ne peut ici parler de simple reconversion portuaire, car le but du projet Euroméditerranée est beaucoup plus global; véritable accélérateur de métropole, Marseille est appelé à devenir un pôle économique et culturel majeur de Méditerranée. Il est cependant intéressant de noter que le port devient la matérialisation du projet et sa façade la plus grandiose. De par son étendue et son importance avouée pour Marseille, le projet se devait de réunir l’ensemble des éléments nécessaires à son ascension. Le port jouira ainsi d’une extraordinaire diversité programmatique, qui semble, encore une fois, très pertinente dans les anciens ports. En plus de l’importance des projets immobiliers, c’est le défi de faire cohabiter la ville contemporaine et un port actif que relève aujourd’hui Marseille, preuve que chaque ville doit composer avec sa situation propre. L’effet sur la ville, déjà important, se développera encore sous la seconde phase du projet Euroméditérannée. De la Belle de Mai, près de la gare St-Charles, jusqu’aux quartiers nord excentriques en passant par le centre, le Vieux Port, les grands axes et le développement parallèle des transports, la deuxième phase du projet terminera de transformer complètement la ville. Cette transformation de l’urbanité de Marseille est devenue nécessaire, la ville prise dans sa torpeur depuis trop longtemps. Cependant, la relation avec la mer est ici beaucoup moins fine et directe que les deux autres villes. La présence immuable du port oblige plutôt l’élaboration de porosités entre ville et mer, pour permettre, autant que faire se peut, un contact depuis longtemps disparu. À Marseille, étendu des travaux soulève plusieurs questions. En premier lieu, la conservation des icônes du port, dont plusieurs seraient disparues sans le combat mené par des gens comme Éric Castaldi. La reconversion des ces superstructures nous oblige à faire face à l’histoire moderne et ses accomplissements et de se questionner sur la nécessité de conserver des traces de cette époque. Il est en effet plus aisé de sauver une grande cathédrale qu’un entrepôt maritime aux yeux du public, mais leur conservation est aussi pertinente et nécessaire dans l’évolution de la ville. Il serait tragique de voir disparaître ces réalisations de l’âge industriel, car incapables d’en considérer leur importance et leur valeur historique. De plus, ces bâtiments possèdent souvent des caractéristiques architecturales aujourd’hui impossible à construire. Dans un deuxième temps. Le développement de la nouvelle vile aura tôt fait de totalement transformer la nature profonde des anciens quartiers nord. Aujourd’hui délaissée, la population des quartiers ouvriers portuaires a été, pendant longtemps, le moteur de l’économie de la ville. Il serait maintenant très maladroit de « remplacer » cette population et ses coutumes par rapport à la ville par de nouveaux citoyens, issus de l’économie tertiaire. Marseille a aujourd’hui une chance unique d’intégrer de manière cohérente cette population dans une ville franchement cosmopolite, développant sur les terrains portuaires une façon contemporaine de vivre à la marseillaise. La ville étant déjà reconnue pour sa diversité, elle devrait inclure cette facette de sa nature dans ses nouveaux développements, à l’image des programmes multiples et complémentaires. Au final, Euroméditerranée évoque avec force le potentiel des reconversions des zones portuaires pour les villes côtières. Bien que n’aspirant pas toute au statut visé par Marseille, la

réhabilitation de ces territoires fournit toujours une opportunité que doivent saisir les villes de se développer selon de nouvelles avenues, prémisses de leur avenir. Car la réappropriation des ports que nous connaissons aujourd’hui est, doit on le rappeler, un moment unique dans l’histoire des villes portuaires.

Montréal est, aujourd’hui, à l’orée de la phase majeure de sa reconversion. Bien que certains aménagements aient été faits dans le Vieux Port et que les quartiers adjacents se développent avec l’arrivée de nombreux habitants recherchant un nouvel environnement de vie en ville, la métropole n’a pas encore embrassé la réappropriation de son port. En effet, la ville a encore peu fait pour structurer la zone, laissant à l’immobilier privé le soin de se développer dans les quartiers adjacents. Quelques équipements culturels (centre des sciences, Pointe à Calière) très bien intégrés et fréquentés, initient cet élargissement programmatique nécessaire à intégrer le port dans la ville. La promenade est encore assez convenue et l’exemple de Bordeaux pourrait fournir des pistes intéressantes à son développement futur, car elle gagnerait grandement à s’enrichir, à dépasser le déambulateiro et le gazon. Les quais commencent à être utilisés pour de nombreux événements et fournissent un cadre exceptionnel qui différencie Montréal; par exemple, l’événement Igloo Fest utilise admirablement la nature et l’espace des quais pour un événement unique à Montréal. L’idée d’y organiser des concerts tire autant avantage de l’emplacement du site que de sa nature particulière, en retrait de la ville elle-même, limitant d’autant les désagréments civiques. En plus d’une certaine liberté dans son développement, Montréal possède des avantages majeurs qui, déjà, rendent l’opération plus qu’intéressante. Le Vieux Port est une des principales attractions touristiques canadiennes et attire annuellement plus de 1.5 millions de touristes. De plus, le nombre de bateaux de croisières qui y accostent est chaque année plus élevé. Le port a également l’avantage de s’étendre par le canal Lachine vers des quartiers qui, orientent leur développement autour de cette voie d’eau. Déjà, de nombreuses habitations profitent de cette ambiance unique et les maigres aménagements ne rebutent pas flâneurs et touristes. Plus près du port, le quartier Griffintown est à l’orée d’une reconversion majeure. Les critiques qui fusent déjà contre le projet démontrent l’importance d’un développement concerté. Le projet “Le havre de Montréal. Vision 2025 » promet de redévelopper de grandes zones portuaires et côtières vers le sud ouest, le long du canal et dans le Vieux Port.

L’ensemble des Silos no5 est, par son emplacement, la pierre angulaire entre le Vieux Port et les développements futurs. Sa récente acquisition par la SIC est une bonne nouvelle quant à sa conservation. Celle-ci est, à l’heure actuelle, un des éléments clés du développement de cette zone. Bien que sa structure unique peut semble rebutante, l’exemple des silos d’Arenc à Marseille démontre le réalisme d’une telle reconversion. Reste la question programmatique. Se sera peut-être la décision la plus lourde de conséquences que Montréal aura à prendre dans les années à venir. De celle-ci pourrait grandement le développement du Vieux Port et, indirectement, de la ville. Les exemples européens tendent à démontrer que des grands équipements publics sont une réponse généralement efficace, stimulant indirectement l’investissement privé, à l’image d’un véritable catalyseur économique. Mais l’ampleur de la superstructure moderne, englobant la totalité de son quai, permet aisément d’imaginer une utilisation très variée des trois bâtiments et des quais. La silhouette unique des silos en ont déjà fait un icône du Vieux Port, ils pourraient bien devenir le symbole du futur de la ville.



Bibliographie :

Les Quais, Bordeaux, 1999-2009, Arc en Rêve, centre d'architecture, Éditions Confluence, mai 2009.
La reprise des monuments, éditions Le Moniteur, Paris, 2000

Christian Schittich, Construire dans l'existant, éd. En Detail, Berlin 2006

Richard Marshall, Waterfronts in Post Industrial Cities, Spon Press, London, 2001

L'architecture d'aujourd'hui : dossier villes portuaires, #332, éditions Jean Michel Place, 2001.

Thierry Beaudoin et Michèle Collin, L'après friche industrielle, Urbanisme, #291, 1996.

Wilson, Arianne, Quand l'urbain prend le large, L'architecture d'aujourd'hui, #332, Jan-Fev, 2001.

Le Havre, de la renaissance à la reconnaissance, catalogue de l'exposition, Jardins de l'Hôtel de ville, 13 juillet au 14 septembre 2007, CCI Le Havre, juin 2007.

Borruy, René, La fragilité du patrimoine portuaire, le point à Marseille, L'archéologie Industrielle, #32, oct 98.

Chaline, Claude, Le reconversions des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles, Ann. Géo, #544, #1988.

Vigouroux, Robert-Paul, Les nouvelles relations villes – ports dans le cadre d'une stratégie de développement entre l'Europe et méditerranée, Ville Portuaires, acteur de l'environnement, 4ème Conférence Internationale Villes et Port, Mtl, 1993.

Prelorenzo, Claude, La construction du nouveau patrimoine portuaire, Rencontres de l'AIVP, Lorient, 2003.

Marseille 2000, Villes Portuaires et développement durable, 7ème conférence Internationale, AIVP, 2000

Beaudouin, Thierry et ass, Les friches portuaires en France et l'entrée dans la phase postindustrielle. Séminaire européen sur les waterfronts, Deuxième séminaire, Paris, Ministère du Logement, Jan, 1996.

Morel, Bernard, Marseille, d'une économie à l'autre, www.amare.org

Euroméditerranée, 2008-2012, Ville de Marseille; www.euroméditerranée.fr

René Borruy et Mario Fabre, Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaire, Annales de la recherche urbaine, www.urbanisme.equipement.gouv.fr

Mathieu, Jean-Luc, Le Port 2000 du Havre, développement durable et démocratie de proximité, Juil. 07, www.base.d-p-h.info

Docomomo Québec, Montréal, Silo no5, quel avenir?, Docomomo, CD, Mtl, 2003

Le Magazine de l'Office de tourisme du Havres, 11,17 et 22 septembre 2009.

Petite histoire du Havre, www.france-horizons.com

Crédits Photographiques :

1, 4, 45, 115, 116, 117, 118, 144, 160 : Flickr.com

2, 3 : Le Havre, de la renaissance à la reconnaissance, catalogue de l'exposition, Jardins de l'Hôtel de ville, 13 juillet au 14 septembre 2007, CCI Le Havre, juin 2007.

44 : Carte postale, Bordeaux

46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 : Les Quais, Bordeaux, 1999-2009, Arc en Rêve, centre d'architecture, Éditions Confluence, mai 2009.

119, 120, 126, 129, 145, 147 : CD Euroméditerranée

123, 124, 125, 127, 142, 146 : Skyscrapercity.com

Autres : Martin Lévesque, Sept.09

Je tiens à remercier l'IRAC pour m'avoir donné la chance, à travers la Bourse André Francou, de visiter ces trois exemples de réhabilitation portuaires français. En espérant que les idées qu'elles développent serviront à l'enrichissement du dialogue sur les reconversions futures des grandes villes portuaires canadiennes.

- Martin Lévesque -

