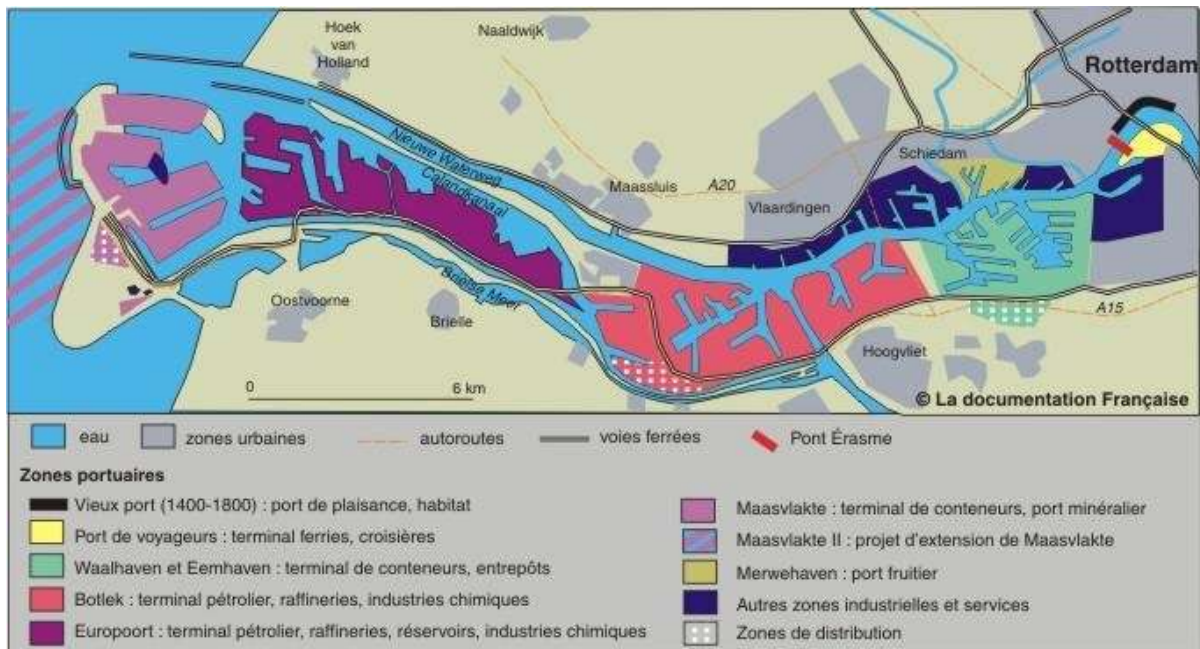


1) le gigantisme portuaire = le port contre la ville ?

- **quelles sont les relations entre villes et infrastructures portuaires ?**
  - sur le plan spatial
  - sur le plan économique
  - sur le plan environnemental
  - sur le plan politique

**Document 1 : Les installations portuaires à Rotterdam**

source : la Documentation photographique, Le Rhin, une géohistoire, n°8044, 2005.



Rotterdam : installations portuaires

Source : Documentation photographique n° 8044

**Document 2 = La relation ville-port dans la ville asiatique Yves Boquet, revue Urbanité, 2014**

On observe la même mutation du littoral au large de Singapour (ZI de Jurong Island), à Incheon (Corée du Sud), et à Shanghai, dont le port s'échappe des rives du Huangpu pour glisser vers l'embouchure du Yangzi Jiang (zone industrielle de Waigaoqiao) puis vers la grande île artificielle de Yangshan, qui s'appuie sur quelques pointements rocheux à l'entrée de la baie de Hangzhou, à près de 80 kilomètres au Sud-Est du Bund (Boquet, 2009). L'expansion des espaces portuaires s'est faite en glissant des sites initiaux, proches de la ville, vers de nouveaux lieux, baies plus ou moins proches, remblais littoraux et îles artificielles accroissant la capacité portuaire. À Dalian (Chine), Qingdao (Chine) ou Busan (Corée du Sud) se sont ainsi développés des terminaux portuaires bien spécialisés. La fonction portuaire se dissocie donc progressivement de la ville. Par contre, à Manille (Philippines), si le port s'est un peu agrandi sur la baie de Manille, de part et d'autre de l'embouchure de la rivière Pasig, il n'a pas bougé depuis l'époque coloniale.

Des clusters portuaires associent des villes relativement voisines, soit sur un littoral du même pays (ports de la rivière des Perles en Chine du Sud : Hong Kong, Shenzhen, Guangzhou, et du bas Yangzi : Shanghai,

Ningbo-Zhoushan) (Comtois & Dong, 2007), soit à travers des frontières (Singapore et Tanjung Pelepas en Malaisie) : les ports sont à la fois concurrents et complémentaires, en situation de « coopération » portuaire (Song, 2003, Notteboom & al. 2009)., c'est-à-dire d'une combinaison coopération/compétition, ce qui pose des questions de gouvernance portuaire à des échelles qui ne sont plus celles de la ville (Slack & Wang, 2002).

Les villes tirent un grand bénéfice du développement de leurs ports, en termes d'emploi, de recettes fiscales (même si nombre d'équipements portuaires ont été développés en Asie par un système de zones franches), de développement économique général (industrialisation). Mais en même temps le port peut avoir une influence négative sur la ville: congestion de la circulation, effets de coupure ville-eau, pollution de l'air, bruit, pollution lumineuse (terminaux en activité jour et nuit). De nombreux conflits peuvent se développer suite à l'éclatement des structures spatiales et sociales traditionnelles des ports, et au divorce croissant avec la ville.

Les conflits ville-port sont aussi liés au progrès techniques. Les ports étaient source d'emplois nombreux (« coolies » d'origine chinoise en Asie du Sud-Est), mais avec l'essor de la conteneurisation et l'automatisation des opérations de chargement/déchargement qui en résulte, les besoins en main d'œuvre non qualifiée ont été considérablement réduits. La modernisation du port peut donc conduire à des effets sociaux négatifs dans ces pays et villes à forte densité de population. Les navires restent peu de temps à quai, ce qui altère en profondeur l'atmosphère traditionnelle des ports. Mais la poursuite du développement portuaire, in situ, ou sur de nouveaux espaces mieux adaptés à la logistique moderne, peut avoir un effet multiplicateur sur les emplois industriels dans l'arrière-pays de la ville-port, si les réseaux de circulation terrestres sont bien développés entre port et zones industrielles. À Busan, en Corée du Sud (Frémont & Ducruet, 2004), la croissance des trafics de l'organisme portuaire ne renforce plus la centralité urbaine, du fait de la dissociation spatiale croissante port-ville. La création de valeur ajoutée dans les espaces portuaires centraux ou périphériques est plus faible. Il faut donc trouver d'autres sources de dynamisme pour le cœur métropolitain.

Une troisième source majeure de conflits est environnementale. Les ports développés dans les années 1960-70 au Japon étaient pour bonne partie de vastes Zones Industrielles Portuaires, recevant des navires pétroliers et vraquiers de grande taille, alimentant des raffineries de pétroles, des usines pétrochimiques et complexes sidérurgiques (associés à des chantiers navals et des usines d'assemblage automobile), comme plus tard à Shanghai (Waigaoqiao au bord du Yangzi), Singapour (pétrochimie et chantiers navals de Jurong) ou en Corée du Sud (Ulsan, Pohang). Les rivages de la baie de Tokyo ont été complètement artificialisés, et la qualité des eaux, comme en d'autres secteurs du littoral japonais, a été profondément affectée, réduisant à néant le potentiel halieutique, paradoxe à proximité immédiate du premier port de pêche mondial. Nombre de sites portuaires anciens, entre autres le long de petits cours d'eau qui ont assuré un développement précoce de la fonction portuaire, sont gravement pollués avec des désagréments paysagers ressentis par tout un chacun (Singapore River, Pasig River à Manille, Suzhou Creek de Shanghai).

Enfin, la réorganisation de la gouvernance portuaire, dans le contexte du capitalisme international et de l'essor de la gestion privée, entraîne des conflits d'intérêts croissants entre autorités urbaines soucieuses avant tout de l'intérêt local (ou de leurs propres intérêts dans le cas de pays à forte corruption) et sociétés de gestion portuaire plutôt soucieuses d'efficacité opérationnelle à offrir aux armateurs. Dans des pays fortement centralisés comme la Chine ou Singapour, le pouvoir central contrôle et guide la gestion portuaire, ce qui n'est pas le cas lorsque l'on se situe dans un contexte politique de gouvernance plus faible ou plus décentralisée (Philippines par exemple). Les objectifs d'aménagement de terrains vacants ou

d'espaces portuaires déclassés peuvent être très différents : priorité à la reconquête urbaine ou au redéveloppement portuaire ?

## II) effacement du port et renouveau urbain

### Questions

Que deviennent les territoires lorsque les activités portuaires s'effacent ?

Au-delà de tous ces exemples, existe-t-il un modèle mondial de requalification de la ville portuaire ?

Le port s'efface-t-il vraiment ?

**document 3 = *Baltimore, une saga portuaire*, urbanites 2014 · Stéphanie Baffico**

Baltimore, ville dédiée à l'industrie, connaît un intense développement et fait de l'ombre à Washington, capitale fédérale mais ville d'importance moyenne. Les usines se concentrent près du fleuve et la zone portuaire, énorme bassin d'emplois, est le réceptacle des vagues successives d'immigrants venus tenter leur chance dans le Nouveau Monde. Des chantiers navals de la *Bethlehem Shipyard Corporation*, fondés en 1887, sortiront des remorqueurs, des dragueurs, des navires de croisière, des cargos, des contre-torpilleurs et surtout les *Liberty Ships* pendant la Seconde Guerre mondiale.

À cela s'ajoute une intense activité industrielle autour de la sidérurgie, de la construction de matériel ferroviaire, des raffineries de sucre et des usines de conserve, qui permettra à la ville de frôler le million d'habitants en 1950. Le port est cependant progressivement déclassé au XX<sup>ème</sup> siècle, subissant de plein fouet la crise économique des années 1970, puis la désindustrialisation et les délocalisations des années 1990-2000. — — — —

Dès les années 1950, la municipalité et les milieux d'affaires entament une ambitieuse opération de reconquête du centre-ville et de réaménagement urbain afin de retrouver le dynamisme économique du *Central Business District* (création du *Charles Center* en 1959). Le principal projet vise la reconversion du vieux port en un haut lieu du tourisme (*Inner Harbor*) qui servira de vitrine à la ville.

Pour attirer de nouveaux résidents dans le centre, la ville s'engage dans des travaux de construction de logements ou de réhabilitation d'immeubles anciens présentant un intérêt patrimonial. Les édifices industriels sont transformés en lofts et attirent de jeunes cadres sans enfants (*yuppies* ou *dinkies*). En amenant de nouveaux contribuables, ce processus de gentrification fournit à la municipalité des rentrées d'argent grâce aux impôts sur le revenu et aux taxes foncières. Pour maintenir cette population sur place, Baltimore aménage des espaces ludiques à proximité du CBD, avec parcours de promenade, grandes chaînes de magasins, restaurants, cinémas, en leur donnant une architecture soignée et un caractère de village au cœur de la ville. Ce sont des aménagements de type *festival market places*, et les fronts d'eau dans les villes portuaires comme Baltimore sont les lieux privilégiés de ces aménagements.

**Document 4 = *La relation ville-port dans la ville asiatique*, 2014 · Yves Boquet**

### **Les nouveaux fronts d'eau urbains en Asie**

On peut dégager quelques grandes tendances dans les opérations de réhabilitation et la valorisation des fronts d'eau portuaires des villes asiatiques (John & al, 2013) : multifonctionnalité, mise en valeur patrimoniale, urbanisme vert/durable, le tout dans un esprit de promotion d'une image de ville mondiale qui passe par des technologies avancées et des réalisations spectaculaires.

À Osaka, le complexe ludique de Tempozan, desservi par le métro, inclut une des plus grandes roues du monde (113 m), le plus grand aquarium du Japon (Osaka Aquarium Kaiyukan) et un centre commercial (boutiques, restaurants, discothèques). Basé sur le thème « Mer et Port » et organisé autour d'un axe central surnommé « la marche vers la mer », Tempozan Market Place est un foyer d'expression des artistes de rue. Adjacent à un terminal de croisières et à un quartier résidentiel comprenant écoles et hôpitaux, il a remplacé une ancienne friche industrielle sur *umetate-chi*. Il s'agit là de la première adaptation au Japon des recettes de réaménagement des fronts d'eau expérimentées aux États-Unis : promenade, aquariums, espaces festifs, reprises dans diverses villes japonaises et asiatiques.

Cette revitalisation des fronts d'eau japonais utilise la mer comme thématique et décor, comme support à des activités ludiques : promenades aménagées, musées maritimes, aquariums, restaurants. C'est ce qu'on retrouve à Singapour.

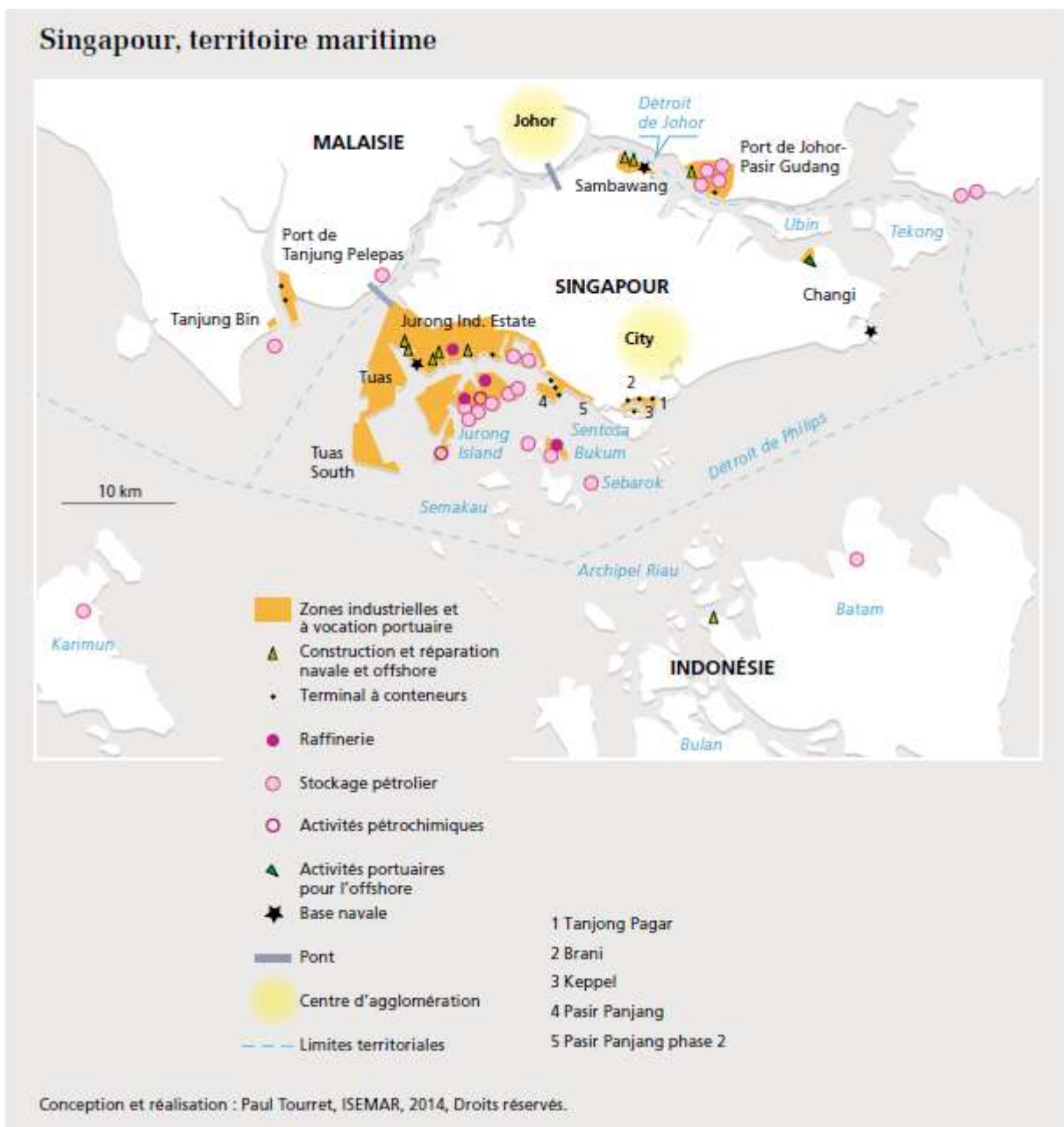
la Singapore River, autour de laquelle la ville s'est développée au XIX<sup>ème</sup> siècle, a été l'objet d'une reconquête de ses berges : réhabilitation et transformation des anciens entrepôts, édification de promenades de part et d'autre, dotées de statues reconstituant une histoire idéalisée du passé de Singapour et des relations entre colonisateurs anglais et populations locales (Malais) ou immigrées (Chinois, Indiens). L'aménagement post-portuaire cherche ainsi à forger une identité singapourienne d'harmonie multiculturelle (Chang & Huang, 2005, Yuen, 2005) et conduit à une gentrification évidente de l'espace péricentral (Wong 2006), mais cela s'est fait au prix social du déplacement forcé de populations pauvres lors de l'éradication de taudis au bord de l'eau (Dobbs, 2002). Des restaurants et des musées (par ex. le Musée des Civilisations Asiatiques), jalonnent les bords de la rivière au pied des tours du CBD (côté Ouest) et à proximité des bâtiments gouvernementaux de l'ère coloniale (côté Est). Une partie du site est utilisée pour le circuit éphémère du Grand Prix de Singapour de Formule 1 (Henderson, 2010), course urbaine qui se déroule en nocturne. Une nouvelle phase de l'aménagement du front d'eau singapourien est annoncée pour les années 2015-2025, avec un transfert projeté des terminaux à conteneurs de Tanjong Pagar, proche du CBD, vers un site périphérique, ce qui libérera des parcelles de terrains littorales particulièrement intéressantes.

#### **Document 5 = L'affirmation de Marseille comme port de croisière en Méditerranée, urbanites 2014 · Véronique Mondou**

Mais au-delà des retombées économiques, les opérations de transformation portuaire s'inscrivent dans le cadre plus large d'une rénovation urbaine dont l'objectif principal est d'améliorer l'intégration du port à la ville. Leur évolution s'est faite séparément mais les difficultés rencontrées par le port (baisse du trafic) et par la ville (baisse de population attirée par la périphérie) (Morel, 1999) les ont réunis dans un projet de développement commun (Mas, 2005). La réflexion sur la redynamisation de la ville s'est penchée sur les espaces délaissés par la fonction industrielle. Dans un cadre de forte densité bâtie et de rareté de l'espace central, il s'agit là d'une véritable « rente » foncière (Ducruet, 2005). Les fronts de mer font l'objet de toutes les attentions, certains auteurs parlent de « logique *waterfront* » (Bergsli, 2008) ou « d'économie de vitrine » (Rodrigues-Malta, 2001, 2004) pour désigner la nouvelle affectation de ces espaces et leur inscription dans une « attraction symbolique » (Bergsli, 2008). La référence à Bilbao ou plus encore Barcelone est évidente.

À Marseille, cette opération de rénovation urbaine s'appelle Euroméditerranée (Bertoncello et Rodrigues-Malta, 2003). Il s'agit d'une initiative conjointe de l'État et des collectivités territoriales lancée en 1995. L'objectif est de « placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes »<sup>7</sup>. L'opération porte sur 480 hectares avec comme projet phare la création de la Cité de la Méditerranée : un programme de 600 000 m<sup>2</sup> de bureaux recevant des entreprises en lien avec des activités maritimes, industrielles mais

aussi tertiaires. Une composante majeure de ce projet urbanistique est le recours à des architectes « stars » qui vont créer des bâtiments « événement », symboles qui ponctueront cet espace repris sur le port. Il en est ainsi du siège social de la CMA CGM (transporteur par conteneurs) réalisé par Zaha Hadid (fig. 4), du MuCEM par Rudy Ricciotti (fig. 5) au pied duquel seront arrimés les yachts et les petites unités de croisière, ou encore des projets à venir d'Yves Lion ou de Jean Nouvel. Ces architectes bénéficient d'une reconnaissance mondiale, récompensée par de prestigieux prix, labellisant ainsi une architecture iconique. On retrouve ici la recherche de « l'effet Bilbao », c'est-à-dire une architecture capable de devenir symbole, de devenir une image forte associée à un territoire avec une capacité attractive. L'objectif du projet Euroméditerranée est de créer une *skyline* à Marseille. Le projet est donc double : donner une image de Marseille par une requalification du *waterfront* et proposer aux Marseillais un espace à nouveau accessible.



## **Document 6 = La relation ville-port dans la ville asiatique, urbanites, 2014 · Yves Boquet**

Les cas présentés ci-dessus sont ceux de villes-ports situées dans des pays économiquement plus avancés, qui ont investi dans la mise en valeur de leurs fronts d'eau. Le modèle se répète, en mode mineur, dans des pays moins riches comme les Philippines, où le front de mer de Manille a été aménagé en une large promenade où l'on vient admirer le coucher de soleil (Gomez, 2008). Fermant la promenade au Nord, à côté du port à conteneurs, on trouve l'aquarium Ocean Park, et au Sud, après le Centre Culturel Philippin, projet de l'ex-First Lady Imelda Marcos (Guéguen, 2013), le vaste Mall of Asia. Ces espaces ont été gagnés sur la mer, comme à Hong Kong, Singapour ou Osaka. En décembre 2012, avant sa défaite aux municipales, l'ancien maire de Manille Alfredo Lim avait annoncé un projet spectaculaire de renouveau du secteur portuaire. Les 59 hectares appartenant à la Philippine Ports Authority auraient été transformés en un nouveau centre financier, avec gratte-ciel, dont un de 100 étages, le plus haut des Philippines, hôtels, restaurants et magasins le long du rivage.

Mondialisation et révolution des transports ont particulièrement touché les villes-ports asiatiques. Elles sont dû s'adapter rapidement à leur rôle central dans la logistique internationale

la culture portuaire est aujourd'hui devenue un enjeu urbain et touristique.