

L'IMPACT DES ALÉAS URBAINS DANS LE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES À ROME SOUS LA RÉPUBLIQUE

Catherine BUSTANY-LECA, (Université de Caen Basse-Normandie).

À l'aube du second siècle av. J.-C., à la suite d'une *annus horribilis* – l'an 192 av. J.-C., où se conjuguent les effets dévastateurs d'un incendie, de deux crues successives et de secousses sismiques répétées dans le vieux quartier du *portus tiberinus*, on voit se développer, dans un contexte de forte croissance de la population urbaine, un « programme d'urbanisme », qui aboutit à déployer au sud de la Ville, entre l'Aventin et le fleuve, une nouvelle zone portuaire. L'emporium, construit en un quart de siècle, associe à grande échelle des quais pour le débarquement des marchandises et de vastes espaces de stockage : c'est ce processus original, tant par les circonstances qui y conduisent que par les acteurs qui coordonnent leur action dans le secteur, que je voudrais vous faire découvrir ici.

NANTES, PORT DE MER ? AMÉNAGEMENT PORTUAIRE, BOULEVERSEMENT URBAIN ET ENJEUX DE POUVOIR (1850-1950)

Geneviève MASSARD-GUILBAUD, (Directrice d'études à l'EHESS Paris).

La ville de Nantes a dû son développement à une situation privilégiée, au confluent d'un fleuve (la Loire) drainant une large portion du territoire français et deux rivières importantes (la Sèvre nantaise et l'Erdre) ainsi qu'à sa position en fond d'estuaire qui a longtemps fait d'elle l'un des plus importants ports de mer français. Tristement célèbre pour avoir été pendant plus d'un siècle les principaux acteurs du sinistre commerce triangulaire, ses armateurs se sont, non sans mal, reconvertis au XIX^e siècle, alimentant une industrie très fortement liée aux importations transitant par le port, à l'import comme à l'export.

Pourtant, comme tous les ports de fond d'estuaire, le port de Nantes connaît, dès la fin du XVIII^e siècle, des problèmes liés à l'ensablement du fleuve, qui interdit la remontée de l'estuaire (60 km) par les bateaux dont le tirant d'eau ne cesse d'augmenter (il passe de trois à huit ou dix mètres en un siècle). Comment faire, dans ces conditions, pour sauver un port menacé de dépérissement à court terme, et supplanté par celui qui ne devait être, initialement, que son avant-port (Saint-Nazaire), mais qui devient, au fil du temps, un concurrent dangereux ? Tel est le problème auquel est confrontée la Chambre de Commerce de Nantes, dominée par les armateurs, à l'aube de l'ère industrielle.

Sous son impulsion, et parfois grâce aux financements qu'elle réussit à mobiliser, plusieurs solutions successives vont être mises en œuvre, qui s'avèrent toutes des échecs, jusqu'à ce que les progrès techniques permettent aux Ponts-et-chaussées d'imaginer, au tout début du XX^e siècle, une solution si radicale qu'elle allait avoir pour conséquence un bouleversement total de l'urbanisme et du paysage nantais. Fruit de la vision très particulière des ingénieurs des Ponts-et-chaussées, ces travaux furent imposés à la municipalité de Nantes qui n'avait pas autorité sur les rivières et à la population qui ne fut pas consultée. Ils peuvent être considérés comme une catastrophe environnementale que la mémoire nantaise a curieusement réinterprétée, sans doute pour la rendre plus acceptable. Des travaux de ce type n'ont été réalisés nulle part ailleurs en France. Ailleurs dans le monde, des villes comme Valence (en Espagne), Chicago ou Shanghai ont connu des bouleversements qui pourraient peut-être être comparés à ceux qui ont été imposés à la ville de Nantes sous couvert de sauver un port. Un port qui a fini par accepter, comme il aurait dû le faire dès l'origine, une collaboration avec celui de l'embouchure, Saint-Nazaire, et le glissement vers l'aval de l'estuaire de ses activités.

Aujourd'hui, d'autres ingénieurs travaillent à défaire ce que leur prédécesseurs ont fait il y a un siècle, en un temps où la foi en leur technique leur faisait ignorer toute réalité naturelle et croire que seul leur avis pouvait être le bon, même lorsqu'ils n'étaient pas d'accord entre eux...

La communication proposée repose sur les matériaux empiriques réunis pour un livre en cours de rédaction. Des sources très diverses ont été mobilisées, écrites, visuelles et orales (archives publiques municipales, départementales et nationales, archives des Ponts-et-chaussées, de la Chambre de commerce, presse locale, fonds privés, entretiens, etc.).

CONTRAINTES ET POTENTIALITÉS NATURELLES DES BASSINS PORTUAIRES. NOUVELLE TYPOLOGIE ISSUE D'UNE ANALYSE STATISTIQUE COMPARATIVE

Guénaëlle BONY, Nick MARRINER, Christophe MORHANGE, (Université d'Aix-en-Provence).

Depuis une vingtaine d'années, l'importance de prendre en compte l'environnement dans la compréhension des cadres naturels et socio-économiques dans lesquels les sociétés anciennes ont vécu est devenue un axe de recherche pluridisciplinaire majoritaire. Ainsi, les ports antiques, situés à l'interface entre l'environnement naturel et les sociétés humaines depuis le Néolithique, constituent des objets géoarchéologiques particulièrement discutés dans les zones côtières. Leurs études sont primordiales dans la compréhension des paysages et des sociétés maritimes anciennes. En effet, les sédiments apportés par les fleuves, les réseaux d'eaux usées, le ruissellement et les courants marins sont conservés dans les bassins portuaires pendant plusieurs millénaires. Selon la définition des ports antiques, donnée par Marriner et Morhange en 2007, les trois paramètres fondamentaux qui définissent un bassin portuaire (l'environnement naturel, le contenu sédimentaire et la colonne d'eau) constituent de bons indicateurs des processus naturels et héritages géologiques s'exprimant sur le littoral. Leurs études permettent donc la reconstitution fine des environnements anciens, l'étude des variations relatives du niveau marin et l'identification de certains paléoprocessus comme les tempêtes et les tsunamis. En effet, sur le littoral plusieurs phénomènes naturels s'expriment, impactant directement les zones portuaires. À l'échelle de l'événement, la haute énergie, comme les tempêtes et les tsunamis, et la mobilité co-sismique vont modifier verticalement ou horizontalement le trait de côte entraînant ainsi la destruction ou la déconnexion plus ou moins partielle du port avec la mer (**Figure 1**). Ainsi le port antique de Pouzzole, en Italie, est actuellement situé à sept mètres sous le niveau marin actuel (Morhange *et alii.* 2006). À Istanbul, le port byzantin de Théodose a été complètement détruit par l'impact d'un événement de haute énergie (Bony *et alii.*, 2012). À l'échelle du temps long, les sédiments apportés par les fleuves, c'est-à-dire l'alluvionnement, entraînent une variation horizontale du trait de côte et est à l'origine du colmatage des bassins portuaires comme il en est le cas pour le port romain de Fréjus enclavé dans les terres à un kilomètre et demi de la ligne de rivage actuelle (**Figure 1**). En effet, vers 7 000 ans, le niveau marin s'est globalement stabilisé favorisant ainsi d'autres

forçages naturels comme les apports sédimentaires fluviaux (Stanley et Warne, 1994, 1997). La ria de l'Argens a donc été progressivement colmatée par progradation de son delta (Dubar 2004). Cette accumulation de sédiments sur le littoral a entraîné l'avancé et la régularisation du trait de côte et la métamorphose des paysages (Bertoncello *et alii*, 2011). Le port de Fréjus, installé dans un milieu marin a été progressivement colmaté puis continentalisé (Bony *et alii*. 2011). Ainsi, les processus géomorphologiques et les héritages géologiques d'un environnement engendrent des forçages anthropologiques pouvant être à l'origine d'une vulnérabilité ou d'un risque environnemental et d'une résilience des sociétés (**Figure 2**). L'objectif de ce papier est donc de croiser, par une approche statistique, l'ensemble de ces paramètres afin de déterminer les potentialités environnementales des sites portuaires antiques. Afin d'estimer le poids de ces forçages environnementaux, nous avons réalisé une analyse en correspondance redressée sur une vingtaine de ports antiques répartis dans le monde méditerranéen, du golfe du Lion jusqu'à la mer Noire en passant par le bassin levantin et la mer de Marmara. Dans cette analyse statistique nous avons attribué un pourcentage, fonction de l'intensité, aux différents paramètres environnementaux mis en évidence lors d'études paléo-environnementales telles que la localisation du site à l'embouchure, l'alluvionnement, la haute énergie, la mobilité co-sismique. Ainsi, nous avons pu obtenir une classification des sites en fonction du degré d'impact de ces forçages sur les bassins antiques (Bony, 2013). Cette analyse statistique comparative apporte une typologie plus rigoureuse des bassins portuaires en intégrant les relations sociétés-environnements, contraintes-potentialités naturelles. Cette nouvelle classification des bassins portuaires antiques permet de sortir de la typologie classique descriptive des bassins antiques de type port lagunaire, port fluvial, port offshore.

BIBLIOGRAPHIE :

MORHANGE, C., MARRINER, N., LABOREL, J., TODESCO, M., OBERLIN, C., (2006). Rapid sea-level movements and noneruptive crustal deformations in the Phlegrean Fields caldera, Italy. *Geology* 34, 93–96.

MARRINER, N., MORHANGE, C., (2007). Geoscience of ancient Mediterranean harbours. *Earth-Science Reviews* 80, 137–194.

DUBAR, M., (2004). L'édification deltaïque du bas Argens (Var, France) durant la Protohistoire et l'Antiquité. Application d'un modèle numérique 2D à l'archéologie. *Méditerranée* 102, 47 - 53.

BONY, G., (2013). Contraintes et potentialités naturelles de quelques sites portuaires antiques de Méditerranée et de mer Noire (Fréjus, Ampurias, Kition, Istanbul, Orgame). Thèse de doctorat en géographie physique de l'Université Aix-Marseille. 320 p.

BONY, G., MORHANGE, C., BRUNETON, H., CARBONEL, P., GÉBARA, C., (2011). 2000 ans de colmatage du port antique de Fréjus (Forum Julii), France : une double métamorphose littorale. *Comptes Rendus Geoscience* 343, 701–715.

BONY, G., MARRINER, N., MORHANGE, C., KANIEWSKI, D., PERINÇEK, D., (2012). A high-energy deposit in the Byzantine harbour of Yenikapı, Istanbul (Turkey). *Quaternary International*, 117-130

STANLEY, J.D., WARNE, A.G., (1994). Worldwide initiation of Holocene marine deltas by delevelation of sea-level rise. *Science* 265, 228–231.

STANLEY, D.J., WARNE, A.G., (1997). Holocene sea-level change and early human utilization of deltas. *Geological Society of America Today* 7, 1–7.

BERTONCELLO F., BONNET S., EXCOFFON P., BONY, G., MORHANGE, C., GÉBARA, C., GEORGES. K., (2011). Dynamique du littoral et peuplement: le cas de la colonie romaine de Fréjus, 75-89

DU PORT DE CASTRUM NOVUM À CELUI DE SANTA MARINELLA (ITALIE)

Marie-Laurence HAACK, (Université de Picardie),

Sara NARDI COMBESCURE, (Université de Picardie),

Grégoire POCCARDI, (Université de Lille III).

Notre proposition de communication émane d'un groupe de chercheurs réunis dans le programme ANR CAECINA pour l'étude et pour la fouille du port de la colonie romaine maritime de *Castrum Novum* en Italie. La colonie était connue par les textes antiques pour avoir été déduite en territoire étrusque au milieu du III^e siècle av. J.-C., mais la ville n'avait pas encore pu être située précisément d'un point de vue archéologique et surtout, la continuité de la fonction portuaire de *Castrum Novum* devenue Santa Marinella n'avait pas été soulignée pour une période qui va de l'époque étrusque jusqu'à la fin de l'Antiquité, puis du XIII^e siècle jusqu'à l'époque moderne. Notre objectif, lors des journées d'étude de la SFHU, est présenter la série de métamorphoses qu'a connues *Castrum Novum*, puis Santa Marinella depuis le milieu du III^e siècle avant J.-C. jusqu'à la fin du Moyen-Âge. Comment un port naturel, peu aménagé, a-t-il pu rester en activité sur une période aussi longue, alors que d'autres ports, comme ceux d'Ostie et de Civitavecchia, ont été construits ? Nous mettrons en avant la place de *Castrum Novum* dans le réseau des voies terrestres, des voies fluviales et des voies maritimes. Nous soulignerons l'importance de la *via Aurelia*, voie consulaire romaine, qui continue, à l'époque médiévale, de relier Rome aux ports du Latium. Nous nous interrogerons sur les fonctions du *Fosso delle Guardiole*, la rivière qui longe la cité et se jette près du port, par rapport au port de *Castrum Novum* : ce *Fosso* servait-il à abriter les navires de guerre et de commerce l'hiver ? Servait-il à la circulation de ces navires ? Enfin, nous nous servirons de la cartographie médiévale (*Carta Pisana*) et des portulans (à partir du *Compasso de Navegare*) pour étudier la place de *Castrum Novum*-Santa Marinella dans les voies maritimes qui unissent les différents ports de la zone littorale de Cerveteri dans l'exportation du blé, puis de l'alun des mines des Monts de la Tolfa.

BIBLIOGRAPHIE :

HAACK, M.-L., POCCARDI, G., NARDI COMBESCURE, S. et *alii*, *Castrum Novum*, Chronique des campagnes de fouilles de septembre 2010 et septembre 2011, *MEFRA*, 2012.

HAACK, M.-L., POCCARDI, G., NARDI COMBESCURE, S. et *alii*, *Castrum Novum*, Chronique des campagnes de fouilles de septembre 2012, *MEFRA*, 2013.

HAACK, M.-L., POCCARDI, G., NARDI COMBESCURE, S et *alii*, *Castrum novum. Storia ed archeologia di una colonia romana nel territorio di Santa Marinella*, Santa Marinella, 2011.

**ORIGINES, TRANSFORMATIONS,
PERSPECTIVES D'UNE VILLE - PORT.
LE CAS DE VENISE DU PREMIER MOYEN ÂGE À NOS JOURS¹**

David CELETTI, (Université de Padoue).

L'histoire des rapports entre le port et la ville de Venise renvoie aux relations qui, dans des temps et modalités différents, s'établirent entre la mer, l'immédiat arrière-pays et la cité elle-même. Ce furent ces liens étroits et complexes, où l'expansion économique, l'affirmation militaire et politique se greffaient sur un environnement particulier, qui dictèrent en grande partie la construction de la ville et de ses infrastructures portuaires et commerciales. Si la richesse et la puissance de Venise dérivèrent du contrôle des voies fluviales qui reliaient l'Adriatique au cœur de la Plaine du Pô et, successivement, d'une position quasiment hégémonique dans les réseaux marchands qui unissaient le Levant à l'Europe Centrale, sa structure urbaine fut largement tributaire, dans sa construction et son évolution de longue durée, de l'environnement lagunaire. La ville surgit sur l'eau. Bâtiments urbains et portuaires, maisons et dépôts de marchandises, infrastructures maritimes et lieux publics, chantiers navals et quais se juxtaposèrent dès le début, créant ainsi un espace où structures et fonctions différentes se succédaient sans solution de continuité. Dès lors il fut difficile, sinon impossible, de marquer une frontière entre le port et la ville, les deux entités étant intimement et indissolublement unies. La seule exception fut, du moins à partir des réformes du XIV^e siècle, l'Arsenal, séparé de la ville par une muraille et géré directement par le gouvernement vénitien comme entité autonome servant les intérêts supérieurs de la ville et de sa classe marchande. Mais ce ne fut qu'une exception dictée par un souci de sécurité militaire. Dans son ensemble Venise fut une ville-port, dans le sens où les « espaces maritimes » – quais, dépôts de marchandises, ateliers de constructions navales, douanes –, étaient effectivement dispersés dans l'ensemble de l'espace urbain. Cette caractéristique définit la cité adriatique jusqu'à la fin de l'âge moderne, le XVIII^e siècle représentant un tournant où, peu à peu, se manifestèrent des processus destinés à transformer radicalement le rapport entre la ville elle-même et son port.

¹ Le travail que nous présentons constitue une synthèse de recherches précédentes et encore en cours. Cfr. CELETTI D. *Il sistema portuale e l'economia veneziana dal Medioevo all'Età Moderna*, in A. DI VITTORIO, C. BARCIELA LOPEZ, P. MASSA (dir), *Il patrimonio industriale e marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio*, Genova, De Ferrari, 2009, p. 33-78 ; Id., *Il porto di Venezia. Dalla caduta della Repubblica all'annessione al Regno di'Italia*, in S. Collodo, G.L. Fontana (dir), *Eredità culturali dell'Adriatico. Il patrimonio industriale*, Roma, Viella, 2008, p. 39-58 ; Id., *L'Arsenale e la portualità veneziana. Formazione, evoluzione, trasformazioni*, in S. Collodo, G.L. Fontana (dir), *Eredità culturali dell'Adriatico. Il patrimonio industriale*, Roma, Viella, 2008, p. 11-38.

Examinons plus analytiquement l'étendue et l'intensité de l'union et intégration des espaces urbains et portuaires qui définissait la ville d'ancien régime, ainsi que les changements qui en suivirent.

Les quais, où voiliers et galères accostaient pour décharger leurs marchandises, s'étendaient de l'Arsenal aux abords de la Place Saint Marc, des « Zattere » aux limites occidentales de l'île de la Giudecca, et, encore, tout le long des « Fondamenta Nuove ». Ces emplacements, nés du hasard des constructions lagunaires, trouvèrent peu à peu un aménagement qui, à la dispersion des infrastructures portuaires, faisait correspondre autant de spécialisations marchandes. Le bois et la pierre débarquaient ainsi aux « Zattere », pour être stockés dans les dépôts de San Gervasio et San Basilio, ou bien aux « Fondamenta Nuove ». Les produits alimentaires étaient déchargés à Rialto, où se tenait le principal marché citadin, alors que les biens de luxe, les étoffes, les épices, les bijoux trouvaient leur destination finale entre Rialto et San Marco, tout le long des « Mercerie ». Les dépôts des céréales et du vin étaient localisés à Rialto, San Marco et Torcello, alors que les transactions du blé se déroulaient à Terranova, où les grains étaient directement chargés et déchargés sur les bateaux. Le blé était déchargé aussi dans la dernière partie de l'actuelle « Riva Schiavoni », à Castello, où on trouvait les fours pour la production des biscuits destinés aux marins. L'ensemble de ces produits étaient stockés sur place, dans les « hangars » qui surgissaient nombreux près des quais, puis, selon les nécessités du commerce et de la consommation, divisés en lots et transportés dans les quartiers « internes » sur des petits bateaux aptes à la navigation « urbaine ».

Si l'Arsenal – qui d'ailleurs ne trouva qu'au tournant du XVII^e siècle sa spécialisation militaire – surgissait à l'extrémité orientale de Venise comme une structure unitaire, cohérente, fermée et divisée du reste de la ville, tout *sestiere* abritait des dizaines de petits chantiers privés qui, du moins jusqu'à la grande crise des constructions navales vénitiennes de la fin du XVII^e siècle, réalisaient la grande partie des bateaux marchands. Autour des chantiers on trouvait aussi les filatures de chanvre et les manufactures de toiles à voiles, rames, et autres éléments nécessaires à la navigation. Seules les activités réputées « dangereuses », comme la cuisson des biscuits, la fabrication de la poix ou les fontes de métaux furent concentrées, à partir du XVII^e siècle, à Castello, à Cannaregio, ou sur l'île de Murano.

Les douanes étaient localisées à San Nicolò et à Malomocco, sur l'île du Lido, à Castello et à la « Punta del Sale ». Ce dernier emplacement gagna avec le temps de l'importance, jusqu'à devenir, au XVII^e siècle, le lieu institutionnel où l'on percevait les droits d'entrée et de sortie pour l'ensemble des marchandises et on stockait, dans des bâtisses en grande partie conservées jusqu'à nos jours, les produits en simple transit. Les *fondaci*, autre infrastructure institutionnelle du commerce maritime vénitien, étaient dispersés dans la partie centrale du Canal Grande, entre San Marco et Santa Croce. Leur origine remonte au doge Sebastiano Ziani, qui, sur l'exemple byzantin, avait institué le *fondaco della farina* à Rialto, dans le but de contrôler la production et la vente de farine dans la ville. Les bateaux, arrivés des principales zones d'approvisionnement – le Levant et la plaine du Pô – accostaient directement aux quais du *fondaco*, où ils déchargeaient

leur marchandise sous le contrôle de fonctionnaires publics. Avec le temps et l'essor du commerce international, ces structures se multiplièrent et, aux *fondaci* spécialisés par matière – blé, bois, farine – s'unirent ceux attribués aux « nations » étrangères qui entretenaient des rapports commerciaux stables avec Venise. Ainsi surgirent les *fondaci* des Allemands, des Arabes, des Persans. Leur structure, toujours semblable dans ses traits essentiels, comprenait un quai pouvant permettre l'accostage de bâtiments de moyennes et grandes dimensions, des espaces de stockage, généralement placés aux rez-de-chaussée et au premier étage, des chambres, des cuisines, une taverne et des bureaux où les vendeurs rencontraient leurs clients et les fonctionnaires percevaient les impôts. Ces bâtiments, qui, comme on l'a vu, avaient des fonctions aussi bien institutionnelles que strictement commerciales, étaient positionnés de telle sorte qu'ils profitaient à la fois de l'accès direct à la principale voie de communication de la ville – le Grand Canal –, aux marchés et aux banques de Rialto. Ainsi, par exemple, le *Fondaco dei Tedeschi*, construit au début du XIV^e siècle et agrandi entre 1423 et 1424, ainsi que celui des Persans, se trouvaient près de la « spiciaria », le marché des épices orientales, du Banco Giro et jouissaient d'un vaste quai sur le canal.

Plus que tout autre contexte, Venise apparaissait donc une ville-port, dans le sens où les fonctions liées au commerce maritime et celles plus spécifiquement urbaines étaient physiquement et fonctionnellement juxtaposées. Ce qui constituait à la fois le résultat de la structure même de la ville, construite sur l'eau, de l'évolution historique de son habitat et de son port, créés progressivement sur les îlots de la lagune interne, d'un choix urbanistique et politique qui, tout au long des siècles, maintint à l'intérieur de la ville l'activité portuaire et commerciale, quitte à « isoler », dans un but de contrôle et surveillance, les activités stratégiques, comme celles de l'Arsenal, ou bien les personnes réputées potentiellement dangereuses dans les *fondaci* ou dans le *ghetto*. Cette approche resta, en dépit des transformations architecturales, de la croissance démographique et des nouvelles constructions qui, peu à peu, remplirent les espaces de la capitale lagunaire, le trait caractéristique de Venise tout au long de l'histoire de la République, bien que déjà au 18^e siècle apparurent les limites et les inconvénients d'une telle organisation portuaire. Ce siècle représenta donc un moment de transition. La « révolution nautique » déterminée par « l'invention » du vaisseau de ligne faisait sentir depuis longtemps ses conséquences sur la guerre et le commerce Méditerranéen. Déjà au début du XVII^e siècle Venise avait loué pour sa défense des voiliers hollandais et, tout au long de la Guerre de Candie, les bâtiments atlantiques, anglais, français ou hollandais, avaient assuré les liaisons commerciales et nombre d'actions militaires. Peu à peu les grands voiliers devinrent le cœur non seulement des flottes militaires, mais aussi de la marine marchande, alors que les navires traditionnels de la Méditerranée, galères et galions, furent relégués à des rôles marginaux, ou disparurent. L'apparition des voiliers posait, toutefois de graves problèmes dans le contexte portuaire vénitien. Leurs quilles étaient généralement trop profondes pour pouvoir naviguer en sécurité dans la lagune. Leurs dimensions contrastaient avec les espaces étroits et surchargés non seulement des quais et des canaux internes, mais aussi de ceux de Castello, des Zattere, des Fondamenta Nuove. Les nécessités de stockage, d'armement et désarmement, enfin, apparaissaient incompatibles avec les infrastructures

portuaires de l'ancienne capitale. Le Sénat vénitien affronta le problème, en le considérant à la fois du point de vue de la marine militaire et de celui des difficultés, de plus en plus évidentes, du commerce et des activités portuaires. Il ne put, toutefois, se décider, par manque de fonds et de volonté politique, à des opérations infrastructurelles d'envergure qui, seules, auraient pu apporter des solutions définitives. On prit des mesures marginales et temporaires. L'armement des vaisseaux de guerre construits à l'Arsenal se fit en mer, au large de Malamocco, à l'aide de pontons et d'un système de soulèvement de la quille des bâtiments dit des « camelli ». De même les navires de commerce déchargèrent au Lido les marchandises, pour qu'elles soient ensuite transportées en ville par une myriade de petits voiliers, *burchi*, *bragozzi*, *topi*. Cette solution, facile et immédiate, comportait toutefois des inconvénients majeurs en termes de temps et de coûts, ce qui émergeait avec d'autant plus de force que l'évolution des ports concurrents, comme par exemple Trieste, suivait une tout autre direction, bénéficiant de structures modernes et intégrant de façon de plus en plus étroite le transport maritime et terrestre. Venise, qui avait déjà perdu sa marine marchande au profit des puissances étrangères, voyait ainsi son activité portuaire, donc sa capacité même de conserver le rôle de place commerciale, menacée par une évolution qui, de toute évidence, sa classe politique n'était pas en mesure d'affronter et gérer positivement.

Ce fut ainsi que la fin de la République, marquant une césure profonde avec le passé, ouvrit aussi une période de réformes et de transformations structurelles. Celles-ci, touchant à la fois l'économie, la société et la structure urbaine de la ville, insérèrent Venise dans une voie qui aurait modifié radicalement les infrastructures portuaires, la position du port dans la ville et le rapport de cette dernière avec l'activité maritime.

Le point de départ de ce processus fut la brève, mais intense, période napoléonienne. Face à la crise de l'économie vénitienne et à la nouvelle conformation politique de l'Europe surgie de la paix de Presbourg (1805), la France considéra la relance du port de Venise comme une priorité de sa politique italienne et voulut en faire à nouveau une base militaire importante et une plaque tournante d'envergure dans les réseaux marchands de la Méditerranée orientale. Ce fut en ce contexte que prit forme un projet de longue haleine centré sur les trois volets de la construction d'infrastructures portuaires modernes, efficaces et fonctionnellement divisées du reste de la ville ; de l'intégration du transport maritime et terrestre ; du développement industriel, lui-même perçu dans un rapport étroit et synergique avec l'essor des trafics méditerranéens.

Il en suivit un plan de réaménagement général, qui toucha à la fois les voies d'accès à la ville, les infrastructures portuaire, le rôle de l'Arsenal, désormais exclusivement militaire, la distribution fonctionnelle du trafic marchand dans l'espace lagunaire et les règles et procédures douanières. Ce fut ainsi qu'on aménagea l'île de San Giorgio, où on établit en 1806 un point de franchise douanière et celle la Giudecca, destinée à devenir le premier centre industriel moderne de la ville où les matières premières importées auraient dû être transformées en produits finis. On y construisit des quais aptes à recevoir des navires marchands d'envergure et on bâtit des magasins où stocker les marchandises encore aujourd'hui visibles sur le côté septentrional de l'île. On

relia San Giorgio à la mer par un canal suffisamment profond pour permettre la navigation des voiliers et, à son embouchure entre le Lido et Pellestrina, on érigea une digue destinée à le protéger le canal des tempêtes, ainsi que des sables et débris portés par la mer. Chioggia, à l'extrémité méridionale de la lagune, devint le principal port de pêche du haut bassin adriatique, alors que Venise aurait dû, à terme, ne conserver qu'un rôle commercial dans la vente et distribution du poisson. L'Arsenal fut doté de nouveaux bassins de construction sur son côté septentrional, ouvert sur la lagune et face au Lido, qu'on aménagea expressément pour la réalisation des vaisseaux de ligne, avec d'amples espaces dédiés aux armements et désarmements, à la manutention et réparation des navires. Les premières manufactures textiles, alimentaires et mécaniques surgirent aux frontières du centre historique en se concentrant principalement à Canareggio et à la Giudecca, alors que dans l'île de la Giudecca même on entama la construction de nouveaux magasins pour stocker les produits plus volumineux – tels que le bois, les pierres de constructions, le blé – qui, à terme, auraient substitué les édifices éparpillés dans le centre historique. Le processus de modernisation du port et de séparation de ce dernier du contexte urbain, était en plein avancement quand, en 1814, les Autrichiens occupèrent à nouveau la ville.

La fin de l'Empire et, avec lui, du premier Royaume italien n'interrompit que provisoirement l'œuvre réformatrice. L'héritage napoléonien, en effet, ne fut pas perdu, le gouvernement autrichien reprenant point par point les projets français dès 1817. Ce fut, alors, une crise économique et sociale sans précédent, qui poussa à l'action. Le port, en particulier, assumait une position et un rôle fondamental dans les projets de relance économique de la ville qui, encore une fois, voulaient faire de Venise une plaque tournante dans le cadre des réseaux commerciaux qui reliaient l'Europe centrale à l'Afrique et au proche Orient. En 1829 la franchise douanière fut élargie à l'ensemble du centre historique, ainsi qu'aux îles du Lido et de Burano. Tout au long des années trente et quarante on agrandit les quais de San Giorgio et de la Giudecca, on construisit de nouvelles infrastructures de stockage, on y plaça des ateliers de réparation et réarmement des vaisseaux marchands. À l'extrémité occidentale des Zattere on commença les travaux de construction d'un nouveau port, plus grand et moderne que celui de San Giorgio, destiné à le substituer et s'intégrer fonctionnellement avec les lignes de chemin de fer qui auraient relié Milan à la capitale adriatique. Ce projet trouva sa réalisation avec la construction du pont sur la lagune, inauguré en 1846 et l'inauguration, en 1865, de la gare de Santa Lucia. L'union du transport maritime et terrestre, du port et du chemin de fer, fut complétée dans les années 1870 par l'arrivée des voies ferrées directement sur les quais. C'était l'aboutissement d'un processus de longue durée visant à repositionner Venise dans les réseaux commerciaux qui reliaient la Méditerranée à l'Italie septentrionale et à l'Europe Centrale.

Cette transformation marqua aussi, de façon brutale et définitive, la fin du rapport intime entre la ville et son port, les structures urbaines et celles destinées à la navigation et au commerce maritime qui avait caractérisé, comme on l'a vu, la cité vénitienne. Le port était désormais et à jamais divisé de la ville, alors qu'il affirmait un lien fort et

synergique avec les transports terrestres et l'industrie de transformation. Le barycentre économique de la ville, défini, comme déjà l'imaginaient les réformateurs napoléoniens, par l'insertion du transport maritime dans les voies de communications terrestres et les activités industrielles, se déplaçait ainsi vers occident, en suivant une trajectoire qui l'aurait conduit, avec la réalisation du grand complexe portuaire et industriel de Porto Marghera, en dehors des limites mêmes de la ville. Bien que la création, en 1926, d'une nouvelle division administrative dite la « Grande Venise », regroupant les territoires du centre historique, des îles de la lagune, de Porto Marghera et de Mestre, tenta de réaffirmer l'unité entre Venise et les nouvelles agglomérations nées dans son immédiat arrière-pays, un clivage s'était creusé entre le centre historique et son port, entre les anciens quartiers, les zones industrielles et les nouvelles aires résidentielles qui surgirent dans l'immédiat arrière-pays.

Venise cessa d'être une « ville-port ». Son centre maritime, commercial et industriel étant désormais et définitivement placé en dehors des anciennes structures urbaines et de la ville même, et suivait une histoire et une évolution indépendante et autonome.

L'AMÉNAGEMENT DES ZONES PORTUAIRES LANGUEDOCIENNES À L'ÉPOQUE MODERNE

Stéphane DURAND, (Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse)

Sur la côte du Languedoc, l'époque moderne fut un temps de construction d'équipements portuaires de grande ampleur, mettant en jeu des sommes colossales. Le cap de Sète, rendu célèbre par la politique colbertienne mais aménagé dès le règne d'Henri IV, ne fut pas le seul lieu d'investissement sur ce littoral. Le grau de La Nouvelle, l'embouchure de l'Hérault ou encore le site d'Aigues-Mortes firent l'objet de travaux portuaires importants et coordonnés au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, mais selon une chronologie complexe et discontinue. À la charnière des XVI^e et XVII^e siècles, le pouvoir royal abandonna Aigues-Mortes pour investir au cap de Sète sous l'impulsion du connétable de Montmorency. Puis il fit bâtir le port de Brescou, sur les vœux de Richelieu. Les travaux reprirent à une toute autre échelle dans les années 1660, avec la construction de canaux (canal de jonction des mers, canal de Grave) et d'un nouveau port, encore à Sète. La dernière phase d'ouverture de chantiers se situe vers 1698-1704, lorsque le grau d'Agde, le grau de La Nouvelle et le canal des étangs furent l'objet de grands travaux, bientôt prolongés tout au long du siècle.

Les infrastructures construites devaient répondre à un certain nombre de défis économiques et naturels. Depuis longtemps, les redoutables tempêtes du golfe du Lion faisaient souhaiter l'aménagement de ports d'abri aisément accessibles, comme y appelait par exemple le capitaine Pléville Le Pelley dans la partie orientale du golfe. Il était particulièrement difficile pour les navires à la recherche d'un grau d'éviter d'être drossés à la côte par les vents violents. En outre, l'ensablement de ces graus, voire leur déplacement, et le comblement des étangs gênaient la navigation de bâtiments toujours plus nombreux et plus volumineux. La profondeur de certaines passes ne dépassait parfois pas les trois pieds. Enfin, la politique colbertiste du roi exigeait la construction et l'entretien de ports capables d'accueillir des flottes de commerce actives. Car si Marseille avait, de fait, le monopole du commerce du Levant, tous les ports de la façade méditerranéenne – ou presque – avaient un rôle à jouer dans le dispositif. En outre, il fallait penser l'interface entre le réseau de canaux intérieurs languedociens et les infrastructures aménagées sur la côte.

De fait, des ports et des avant-ports furent aménagés ou réaménagés. Deux grands types de réalisations sont identifiables : la construction d'infrastructures en front de mer, pour accueillir des bateaux, et la consolidation – et donc la stabilisation – des graus pour

le passage des bâtiments. Dans le premier cas, en principe, il pouvait s'agir d'un nouveau port appelé à fixer une ville ou d'un simple avant-port au service d'une ville en arrière de la côte ; dans le second cas, il ne pouvait être question que d'un lieu de passage, purement technique. Concrètement, le grau de La Nouvelle, émissaire du port de Narbonne, fut consolidé à grands frais ; mais la ville était fort loin du grau, au bout d'un canal étroit et vieilli. À Agde, l'embouchure de l'Hérault fut aussi équipée de môles, mais au service d'un port sis à seulement quatre kilomètres et demi en amont, sur le fleuve. Tandis que La Nouvelle fixa un habitat dès le XVII^e siècle, le grau d'Agde ne se peupla que beaucoup plus tard. De même, il est intéressant de comparer le sort de Sète, avant-port très précocement émancipé des ports situés en front d'étang et devenu ville-port dès la fin du XVII^e siècle, avec celui du port de Brescou, qui ne reçut de ville que trois siècles plus tard, dans les années 1960, lorsque la mission Racine y implanta Le Cap d'Agde.

La fragilité et la complexité de l'articulation entre les villes « littorales » et leurs infrastructures portuaires procédaient peut-être, en réalité, d'un éloignement des lieux de prise de décision lors des opérations d'aménagement. Là où les autorités urbaines et les agents économiques locaux étaient acteurs du schéma de développement des zones portuaires, les maisons, les entrepôts et les quais étaient étroitement liés dans un urbanisme qui jouait sur les avantages de la contiguïté spatiale. À Narbonne et à Agde, jusqu'à la fin du XVII^e siècle, ou encore à Mèze, au fond de l'étang de Thau, les aménagements étaient réalisés ou consentis par la communauté et étaient directement articulés à la ville. Au contraire, là où la communauté était – en tout ou partie – dépossédée de la prise de décision, les zones portuaires étaient éclatées, les avant-ports projetés, à charge pour les acteurs locaux de resserrer les liens entre port et avant-port. Le roi et les états provinciaux ne raisonnaient pas à l'échelle de la communauté mais envisagèrent un équipement global de la côte, depuis le cap de La Franqui jusqu'au Rhône. Certes, la défense des intérêts urbains n'était pas absente des discussions aux états de Languedoc, mais l'articulation des espaces n'y était pas pensée à la même échelle. La littoralisation des activités, qui s'amorçait presque inéluctablement, forçait les villes « anciennes » à repenser leur place dans le système portuaire languedocien. L'évolution contemporaine des différents sites tend à montrer la force des dynamiques centrifuges à l'œuvre sur ce littoral.

L'IMPLANTATION DE LA VOIE DE QUAI DANS LE PORT DE BORDEAUX SOUS LE SECOND EMPIRE OU L'AVÈNEMENT PROBLÉMATIQUE DE LA MODERNITÉ TECHNIQUE DANS UN TISSU URBAIN HÉRITÉ

Bruno MARNOT, (Université de La Rochelle).

Sous le Second Empire, Bordeaux est un port en plein essor et cette période apparaît même rétrospectivement comme celle du « beau XIX^e siècle » de l'établissement girondin. Cependant, les infrastructures existantes ne sont plus suffisantes pour accompagner ce développement. À son tour, et comme tant d'autres, le port de la Lune entre dans un processus de transformations techniques destinées à maintenir son attractivité et son rôle de place commerciale majeure. Encore fixé sur cette rive gauche magnifiée en leur temps par Vernet puis Lacour, le port s'équipe en quais et premiers engins de transbordements modernes. Toutefois, les contraintes liées à l'amélioration des fonctions d'acheminement et d'évacuation des marchandises et *in fine* aux baisses de coût de la rupture de charge rendent impérieuses l'installation de voies de quais sur la rive historique du port. Cependant, la mise en service de la première voie de quai révéla l'hostilité, durable, à son encontre de nombreuses catégories de la société bordelaise.

Comme nous le verrons dans un premier temps, la pose de la voie ferrée sur la rive historique du port a mis aux prises la Compagnie du Midi, incarnation des nouvelles puissances capitalistiques de l'ère industrielle, avec de nombreux acteurs de l'économie bordelaise et plus largement d'une partie de l'opinion locale. En effet, rouliers, portefaix et entreprises de roulage virent d'un mauvais œil son intrusion lorsqu'elle obtint la permission d'établir une voie de quai en 1862. Son inauguration le 17 juin 1863, se déroula dans les pires conditions. Au passage de la première rame de wagons, les charretiers, rouliers et voituriers arrachèrent plusieurs mètres de rails. La fronde prit une tournure violente lorsque la troupe intervint pour rétablir l'ordre : reçue à coups de pierre, elle riposta par le feu et laissa sur le carreau plusieurs émeutiers, morts ou blessés. Loin de s'apaiser, la polémique relative aux voies de quai devint un véritable serpent de mer en raison des victoires successives, bien que lentes, de la compagnie des frères Pereire. En 1879, la voie fut prolongée jusqu'au nouveau bassin à flot de Bacalan en passe d'être ouvert au commerce. Après le raccordement au nouveau bassin à flot, la voie fut prolongée vers l'aval en vue de se raccorder au réseau du Médoc. La promulgation de deux arrêtés préfectoraux en 1898, accordant la priorité au transbordement ferroviaire,

relança la polémique. Pour la municipalité, l'objectif du réseau du Midi consistait bien à gêner les manutentions au sein du port de la Lune pour entraîner les compagnies maritimes à charger et décharger plus en aval, à Pauillac. Immédiatement, pétitions des professionnels des quais et manifestations d'hostilité du conseil municipal contraignirent de nouveau les pouvoirs publics à intervenir.

Les résistances qui se sont manifestées jusqu'à la fin du siècle ont montré la diversité des enjeux à l'œuvre dans cette controverse et les différentes clés d'interprétation que l'historien peut tirer d'un événement qui fut tout sauf anodin. C'est ce que nous verrons dans un second temps. Le premier aspect de cette résistance recouvre une dimension culturelle et identitaire, qui est l'impensé de cet événement. La rive gauche demeure au XIX^e siècle la rive historique du port de la Lune, comme le montre les représentations picturales et littéraires qui continuent de magnifier sa monumentalité tout en minorant la modernité conquérante. L'intrusion de la voie ferrée sur la rive gauche est, du point de vue identitaire, la confrontation violente entre des visions différentes du quartier portuaire, auxquelles s'attache une série d'oppositions entre le monument et le flux, entre les conceptions classique aristocratique du XVIII^e siècle et libérale bourgeoise du XIX^e siècle, entre l'esthétique de l'architecte des Lumières et le fonctionnel de l'ingénieur de l'ère industrielle.

En deuxième lieu, cette polémique, qui met en scène une pluralité d'acteurs, est parfaitement représentative d'un conflit d'usage dans une portion du territoire urbain rapidement inadaptée aux nouvelles exigences techniques : au-delà des réflexes de défense socioprofessionnels, se joue l'occupation des quais comme stratégie de maîtrise du territoire local. S'y ajoutent des « effets de coupures » qui accroissent le dysfonctionnement du quai. En définitive, les « opérations chirurgicales, selon l'expression de Gérard Le Bouëdec, pour installer le réseau de chemin de fer en lieu et place des promenades » apparaissent doublement insatisfaisantes, puisqu'elles rendent la cohabitation difficile avec l'espace urbain sans, pour autant, apporter une rationalité optimale dans les opérations de transbordement, d'acheminement et d'évacuation des marchandises.

Par conséquent, et ce fut le troisième sujet d'inquiétude, les multiples problèmes soulevés par l'installation de la voie de quai rive gauche ont fait partie des facteurs qui ont fait prendre conscience aux acteurs de la nécessité d'un changement d'échelle du port. Comme le montre la progression de la voie de quai, le port de la Lune glissa progressivement vers l'aval avec une nouvelle centralité qui se fixa à Bacalan à partir de 1879, tandis que, dans le même temps, l'activité portuaire traversait le fleuve avec l'aménagement de la rive droite qui vit la densification de l'équipement portuaire et industriel autour de la gare de la Bastide, terminus de la ligne du Paris-Orléans. Le développement du complexe ferro-portuaire fut le catalyseur de la métamorphose de la plaine des Queyries en l'espace de deux décennies. L'extension du port de Bordeaux en rive droite fut bien représentatif du phénomène d'« urbanisation indirecte », comme le qualifie les géographes, qui a constitué l'une des modalités de l'étalement urbain à partir du XIX^e siècle.

FAIRE DE NÉCESSITÉ VERTU ?
DÉCLASSEMENT DES ZONES PORTUAIRES URBAINES
ET AMÉNAGEMENTS DES QUAIS, BILBAO ET BORDEAUX,
(fin XX^e - début XXI^e siècles)

Alexandre FERNANDEZ, (Université de Bordeaux 3).

Les mutations de l'économie maritime globale durant la deuxième moitié du XX^e siècle – innovations technologiques (taille des navires, conteneurisation, etc.), nouvelle division internationale du travail – ont commandé l'évolution de la répartition des trafics et des aménagements portuaires d'envergure. Une évolution qui a particulièrement affecté les ports d'estuaire du golfe de Gascogne. Tous ont dû se résoudre en quelques années à la « séparation de corps » entre le port et la ville et procéder à une requalification des rives urbaines de fleuve : substituer de l'édilité à la maritimité en quelque sorte. Cependant une comparaison entre les destins pour le moins contrastés des « port de Bordeaux » et « port de Bilbao » à la fin du XX^e siècle et au début du XXI^e siècle doit faire la part entre ce qui est dû aux contraintes spécifiques de site et ce qui procède de la qualité et de l'intensité de la relation que la ville maintient (ou pas, ou dans quelle mesure) avec son port.

CHERBOURG ET GRANVILLE : DEUX VILLES PORTUAIRES ?

ENJEUX ET MALENTENDUS BAS-NORMANDS

AUTOUR DU DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

ET DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Pierre BERGEL, Christian FLEURY, (Université de Caen Basse-Normandie).

Cherbourg et Granville ont en commun un développement tardif. L'urbanisation de Granville s'inscrit dans le contexte de la guerre de Cent ans finissante lorsque, dans les années 1430, les Anglais cherchent un point d'appui susceptible de favoriser la prise du Mont Saint-Michel, unique bastion de la région leur résistant encore. Ils entament la construction de fortifications sur le roc dénudé du cap Lihou. Convaincus de l'intérêt stratégique de la place, les Français, s'empresseront de renforcer ce premier établissement en y installant les populations éparpillées aux alentours dès qu'ils auront repris la main à partir de 1442. L'origine de la place de Cherbourg est moins nettement datée, et à coup sûr plus précoce. Il n'en demeure pas moins qu'elle n'apparaît pas comme une ville dominant un *pagus* comme peut l'avoir été Valognes, une vingtaine de kilomètres au sud. Son développement s'inscrit plutôt dans une volonté politique visant à profiter d'une situation stratégique, en tête de pont face à l'ennemi anglais.

La création de ces deux places portuaires liée à des impératifs militaires a fait que la liaison entre *hinterland* et *vorland* n'est jamais allée de soi. Si on considère le port comme un lieu qui facilite les échanges entre des flux terrestres et maritimes, on peut estimer que Cherbourg comme Granville répondent mal à cette définition. Le port de Granville est soumis à l'un des plus forts marnages au monde, ce qui en limite fortement l'accès maritime. Du côté terrestre, cela n'est guère plus satisfaisant. L'accès routier reste malaisé, même si l'achèvement de l'A84 l'a récemment rapproché du réseau autoroutier, duquel il est tout de même éloigné de 25 km de routes départementales surchargées. Si l'on y ajoute un criant manque de place à terre, on ne peut que constater la médiocrité des conditions portuaires. Cette question peut également en partie être posée dans le cas de Cherbourg, qui apparaît comme un port particulièrement asymétrique. Vers la mer, les conditions sont excellentes. L'ensemble, constitué de deux rades concentriques, offre espace et sécurité, pour de gros navires avec un tirant d'eau jusqu'à 14 m. De plus, le port dispose d'importantes longueurs de quai et de surfaces en terre-pleins. Mais c'est du côté de la terre que réside le malentendu. La rade est mal reliée à l'*hinterland* du fait de sa situation au bout de la presqu'île du Cotentin, favorable côté mer mais très pénalisante du

point de vue terrestre. Comme à Granville, aucune voie fluviale n'a jamais permis le moindre échange avec l'intérieur et l'accès routier a laissé à désirer jusqu'au XXI^e siècle. L'achèvement de la mise à quatre voies de la RN 174, indispensable voie de dégagement vers le sud, ne date que de la fin 2012, celui de la RN 13 vers Caen et Paris, de 2003.

Ces conditions respectives contribuent à expliquer un certain nombre d'échecs. Le port de commerce de Granville est moribond. Situé au trente-huitième rang sur les 41 ports métropolitains, il n'exporte plus que quelques dizaines de milliers de tonnes de gravier et de ferraille. Les liaisons avec les îles Anglo-normandes sont obérées par les conditions d'accès, qui ne permettent ni l'exploitation d'un ferry, ni la régularité des horaires pour les navettes à passagers. Les dossiers concernant Cherbourg sont d'une toute autre ampleur. Port militaire, siège d'une préfecture maritime et doté d'un arsenal, le port a connu une succession de déboires au cours des trois dernières décennies. L'UIE, fabricant de plateformes de forage, ferme ses portes en 1985. En 2001, Cherbourg perd le trafic annuel d'environ 80 000 véhicules développé par Toyota. Le projet de *Fastships*, portes-containers à grande vitesse censés relier Philadelphie à Cherbourg en moins de quatre jours mobilise ensuite les esprits. Misant sur la situation maritime et ne prenant pas en compte le cul-de-sac terrestre, le projet sombre après avoir alimenté des fantasmes de développement économique local. Le terminal charbonnier, qui a vu le jour en 2010, est pour sa part très loin de répondre aux espoirs.

Variés, les activités portuaires de Granville et de Cherbourg ne connaissent cependant pas que des échecs. À Granville, le port de pêche oscille entre le cinquième et le huitième rang national en tonnage et le port de plaisance connaît la liste d'attente la plus importante de tout le littoral Manche-Mer du Nord, ce qui s'explique par la qualité d'un bassin de navigation incluant Chausey et les îles Anglo-normandes. Le port de plaisance de Cherbourg, lui aussi saturé, est au premier rang national pour le nombre d'escales de plaisanciers étrangers et il est prévu de l'étendre. Par ailleurs, la DCNS et les *Construction Mécaniques de Normandie* perpétuent la tradition industrielle et les liaisons de passagers et de fret vers l'Irlande sont en expansion. Enfin, la montée en puissance des Énergies Marines Renouvelables (EMR) s'avère prometteuse.

Tissé de malentendus, ce contexte ambivalent rend l'enjeu portuaire particulièrement complexe, à Cherbourg comme à Granville. Promis à des extensions importantes, ces deux espaces portuaires sont paradoxalement séparés de leur hinterland par des espaces urbains à la fois compacts et contraints par leurs sites respectifs. Les principales questions qui se posent sont les suivantes :

- Comment développer les trafics portuaires alors que les liaisons terrestres sont si malaisées ?
- Comment penser l'articulation avec la ville comme un atout pour le développement portuaire et non pas comme une entrave ?

Au-delà d'un décalage temporel lié au fait que les dynamiques évoquées ci-dessous sont déjà enclenchées à Cherbourg et seulement au stade du projet à Granville, on

peut caractériser le modèle proposé par un double mouvement. Les espaces portuaires se divisent en deux parties : les bassins et les terre-pleins les plus proches de la ville « s'urbanisent » en même temps qu'ils servent de potentiel foncier pour des opérations de restructuration urbanistique. Les parties du port les plus éloignées de la ville, quant à elles, se « maritimisent ». Les trafics s'y développent à partir de liaisons mer/mer, sans que les relations avec l'arrière-pays soient pour autant renforcées. Conforme au doublet anglo-saxon *inner port/outer port*, une telle subdivision permet d'avancer l'idée que, indépendamment de différences fonctionnelles évidentes, un même modèle de développement urbano-portuaire est à l'œuvre dans chacune de ces deux villes.

Depuis une quinzaine d'années, le port de Granville fait l'objet d'un projet d'extension qui a provoqué des recours juridiques qui en ont jusqu'à maintenant différé la réalisation. Il a suscité de nombreuses prises de position dont la virulence illustre bien l'exacerbation des discours portant sur des espaces portuaires et littoral contraint, attractif et soumis à la cohabitation forcée d'usagers aux intérêts et aux logiques contradictoires. Nos différents interlocuteurs soutiennent cependant tous l'idée qu'il faut « *aller vers l'eau* » afin de pouvoir étendre les plages horaires permettant les mouvements des navires. À cet effet, le département de la Manche, autorité responsable du port de Granville, envisage de financer la construction d'une nouvelle jetée ouest qui prolongerait l'avant-port vers l'aval et qui permettrait de gagner de la profondeur et du temps de manœuvre pour les navires. Bien que cette question ne soit pas abordée dans les premières esquisses, l'extension du port de Granville semblerait impliquer l'arrêt de l'activité commerciale. En revanche, les expéditions de coquillages effectuées au moyen de poids lourds de moyen tonnage profiteraient pleinement de l'élargissement des plages horaires de débarque, sans être pour autant handicapées par la faiblesse des liaisons routières.

Face à cet *outer port* en développement, l'*inner port* constitué du bassin à flot et du port de plaisance du Hérel verrait sa polyvalence réduite, tandis que sa relation avec la ville serait renforcée. Une fois le nouveau PLU adopté, de nouveaux espaces notamment le quai sud seraient ouverts à la construction de locaux commerciaux et d'immeubles de logement. N'ayant pas jusqu'à maintenant suffisamment intégré le port, le centre-ville s'ouvrirait sur ces deux bassins intérieurs au moyen de superficies gagnées sur des activités portuaires transférées sur la nouvelle jetée aval comme certaines activités de pêche ou abandonnées, comme le trafic de pondéreux. Sur une surface de dimension modeste puisque de l'ordre de quelques hectares seulement, l'analyse géographique révèle donc une dynamique conforme au modèle. L'*outer port* serait développé avec des relations terre/mer limitées. Les pêcheurs disposeraient d'espaces de travail supplémentaires, ce qui leur éviterait de faire déborder leur activité sur le quai d'Orléans et la rue du port, fréquentés par les estivants. Les plaisanciers seraient également libérés de la relation terrestre par la construction d'un port à sec augmentant le nombre de places d'hivernage, ce qui limiterait le transport des bateaux par remorquage automobile.

Ce modèle s'applique également au cas cherbourgeois. Le *Schéma directeur d'aménagement portuaire* (SDAP), datant d'octobre 2010 et proposé par *Ports Normands*

Associés, syndicat mixte propriétaire du port de Cherbourg et en charge de son aménagement, le prend d'ailleurs à son compte lorsqu'il précise qu'une partie du port doit faire l'objet de relations renforcées avec la ville. Il s'agit de l'ensemble bassin du commerce/avant-port. Cet *inner port* s'ordonne selon un axe perpendiculaire au trait de côte, s'enfonçant vers le sud pour rejoindre le centre-ville et la gare. Affecté à l'activité de pêche, le bassin du commerce est intégré dans une opération de renouvellement urbain dénommée *ZAC des Bassins*. Cette dernière prévoit la construction de plusieurs centaines de logements, d'un centre commercial, d'un hôtel, l'ensemble de ces bâtiments étant ordonné autour des deux bassins intérieurs, qui feront office de *waterfront*. En outre, afin de renforcer les liaisons est-ouest, une passerelle enjambera le bassin du commerce. Relevable à la demande afin de satisfaire aux exigences des pêcheurs professionnels, cette passerelle incarne néanmoins le changement de vocation du bassin, désormais plus urbain que portuaire.

Vers la mer, le port de plaisance de Chantereyne, au débouché ouest de l'*inner port*, et le terre-plein de la cité de la Mer à son débouché oriental, font déjà partie de l'*outer port*, mêmes si le SDAP entend en faire des espaces urbains à part entière. Pourtant, dans les deux cas, les relations mer/mer l'emportent sur l'interfaçage avec l'hinterland. Le port de plaisance, dont une extension est prévue sur des terrains de la DCNS, est surtout un port d'escale. Arrivés par la mer et repartant de même, les plaisanciers fréquentent peu la ville. La Cité de la Mer est isolée physiquement de la ville par une voie ferroviaire, un pont mobile et des espaces en déshérence. Faiblement fréquenté le terre-plein qui accueille la gare maritime voit se développer les escales des grands bateaux de croisière. Comme les plaisanciers, ces croisiéristes arrivent et repartent par la voie maritime. S'ils consacrent un moment à la visite du centre-ville, les retombées économiques qu'ils génèrent demeurent elles aussi marginales. Le port extérieur est séparé de la ville par un boulevard de desserte est-ouest, dont il est prévu le verdissement afin de le transformer en un jardin linéaire. Significativement, le SDAP parle de « *zone portuaire* » pour dénommer ces espaces, qui se subdivisent en trois parties : « *le secteur DCNS Marine et l'ancien arsenal* » à l'ouest ; « *la zone portuaire et maritime* » au centre, comprenant notamment un « *secteur industrialo-portuaire* » qui accueillera, sur le terre-plein des Mielles, le site de montage des éoliennes à partir de 2016. Enfin, à l'est, « *le secteur de Collignon* », majoritairement localisé sur la commune de Turlaville, où se développeront des activités de plaisance et de logistique, sera également séparé de la ville, desservi par la mer ou par le barreau autoroutier qui contourne cette dernière par l'est.

Chacun de ces trois secteurs est polarisé par la mer, sans que les relations avec l'hinterland ne soient sollicitées. L'activité militaire est alimentée par des matières premières et des produits de base réceptionnés par mer, ce qui permet le transfert de gros volumes et la préservation du secret militaire. Même chose pour les EMR ou les vracs situés sur le terre-plein des Mielles. Ce dernier servira de lieu de montage ou de plateformes de groupage / dégroupage pour des activités exclusivement desservies par la voie maritime.

Les projets et développement portuaires respectifs de Granville et de Cherbourg instaurent une relation ambivalente entre la ville et le port. Situés en position périphérique, installés par les aléas d'une conjoncture historique avant tout marquée par des préoccupations militaires, ces deux ports sont incomplets. Plus ou moins bien dotés du point de vue maritime, ils sont tous deux mal reliés à un hinterland quasi inexistant. À une échelle plus fine, les relations avec l'espace urbain sont également faibles. Cernés par des masses urbaines denses et circonscrites par des reliefs, les installations portuaires ne peuvent se développer. À Cherbourg comme à Granville, les aménagements récents et les projets d'extension future visent à réparer ces faiblesses. Malgré des différences de taille, de contexte, de portage politique, un même modèle est à l'œuvre dans les deux agglomérations, marqué par une double tendance : la migration vers l'aval, à l'écart de la ville, des activités portuaires les plus productives, et la subdivision entre un *inner port* progressivement avalé par l'urbanisation et un *outer port* de moins en moins relié à la ville.

LA VILLE-ARSENAL OU COMMENT VIVRE L'ESPACE URBAIN ENSEMBLE ET SÉPARÉS.

(XVII^e - XVIII^e siècles)

Sébastien MARTIN, (Université de Nantes).

Depuis les années 1960, les villes-ports évoluent rapidement. Sous l'effet des mutations de la filière portuaire, de nouveaux types de rapports se sont développés à l'interface ville / port, le plus souvent divergents, caractérisés par un fort clivage, à tel point qu'il peut même être question d'une « séparation de corps et de biens ». Cela ne doit pas faire oublier que les villes-ports existent de longue date et qu'elles deviennent à l'époque moderne un système urbain complexe, basé sur l'imbrication et la complémentarité des activités comme des fonctions.

En même temps, les puissances maritimes européennes, qui cherchent alors à mieux contrôler le littoral frontière autant qu'à se doter de bases navales indispensables à toute projection océanique, investissent aussi les villes-ports. Il s'agit pour les Etats de disposer d'arsenaux, c'est à dire de bases navales susceptibles d'assurer la construction et l'entretien d'une flotte de guerre. Or, sa nature militaire confère à la ville-arsenal un statut, si ce n'est un positionnement original dans la typologie des villes portuaires de l'époque moderne.

Clos pour des raisons évidentes de sécurité, un arsenal est une zone portuaire qui vit derrière un mur d'enceinte. Parce qu'il abrite des activités, des savoir-faire, des matières premières, stratégiques et sensibles, un arsenal se doit d'être un endroit clos et physiquement séparé de son environnement. Ce périmètre de protection est le plus souvent constitué d'un mur d'enceinte, parfois d'édifices techniques qui trouvent là un second usage. Dans tous les cas, l'ouverture est rare. Entrer et sortir d'un arsenal nécessite d'emprunter des points de passage officiels qui permettent aux autorités de mieux contrôler les déplacements.

À l'abri de son mur protecteur, l'arsenal déploie aussi une matérialité qui lui est propre. Sa situation d'entre-deux en fait un lieu singulier, avec à terre, quantité de *navals stores*, d'espaces productifs de toute nature, et sur l'eau, de nombreuses embarcations de toutes tailles. L'arsenal se distingue aussi par le gigantisme de ses infrastructures. Construire, entretenir et armer tout ou partie d'une flotte de guerre suppose en effet des

installations qui n'ont rien de commun avec le tissu urbain traditionnel. Dans la ville-arsenal, grue et machine à mâter sont ainsi des marqueurs forts de la zone portuaire.

À la coupure physique s'ajoute aussi la distinction juridique et administrative. Dans la zone portuaire de la ville-arsenal, les pouvoirs et les autorités de la ville doivent en effet céder le pas à l'« autorité incontestable » de l'État. Les règles ne sont pas les mêmes qu'en ville. Mais, l'arsenal est une terre de paradoxe car, en même temps, cette concentration humaine est un microcosme représentatif de la société d'Ancien régime, où se retrouvent les trois ordres : la noblesse avec les officiers « *d'épée* » et « *de plume* », le clergé avec les aumôniers de la Marine, et le tiers-état avec la grande masse des maîtres et ouvriers de la trentaine de métiers présents.

Dans la ville-arsenal, territoire physique et territoire vécu ne coïncident pas. Le mur d'enceinte sépare en effet la zone portuaire du reste de la ville, autant qu'il sert de point d'appui à d'étroites relations, où les pratiques et les représentations des groupes sociaux dépassent la morphologie paysagère.

L'arsenal est effectivement un lieu de travail quotidien pour nombre d'habitants. Au XVIII^e siècle, ces travailleurs qui naviguent entre la ville et la zone portuaire sont en moyenne 4 000 à Toulon et 9 000 à Brest, ce qui n'est pas rien pour des villes qui ne dépassent pas 30 000 habitants. Avec leur va-et-vient incessant, une foule bigarrée d'hommes, de femmes et d'enfants s'invite aussi dans l'arsenal. Et tous contribuent à gommer un peu plus l'effet de la frontière physique entre la ville et la zone portuaire. De part et d'autre de la clôture, se retrouvent les mêmes mots, la même présence de marchands ambulants ou de petits métiers, les mêmes rapports de puissance entre membre des différents ordres.

Ce n'est donc pas le moindre des paradoxes que de voir l'arsenal faire à son tour « tomber les grilles » pour envahir la ville qui s'adosse à lui. En France, que l'on soit à Rochefort, à Brest, ou à Toulon, les hommes de la Marine sont partout chez eux en ville ; une présence qui dilue un peu plus l'effet de la coupure physique entre l'urbain et le port. L'importance numérique des officiers de marine, comme la mono-activité qu'impose l'arsenal à la ville, contribuent en outre à forger une société urbaine singulière.

La morphologie paysagère et les pratiques sociales portent la marque de ce dialogue entre la ville et la zone portuaire, entre fermeture et ouverture. Cette territorialité singulière est devenue un « *heritage* » qui intègre les enjeux urbains actuels. Deux villes – Rochefort et Portsmouth – ont fait le choix de réinvestir ce passé pour reconquérir leur zone portuaire.

À Rochefort, la fermeture de l'arsenal en 1927 pousse la ville à tourner le dos à sa zone portuaire dans un premier temps. En 1964, le défrichage de la corderie, en ruine depuis 1944, inverse la situation. La ville redécouvre alors son arsenal. Depuis lors, les pouvoirs publics n'ont de cesse de faire entrer les activités de la ville dans l'arsenal, en

même temps que celui-ci est un vecteur d'identité. Avec l'ambitieux projet – en passe d'être accompli – de reconstruire une frégate du XVIII^e siècle, la construction identitaire prolonge la territorialité retrouvée. Qu'il s'agisse de l'urbanisme ou de la mise en tourisme, le passé de ville-arsenal est devenu un fil rouge pour l'action des Rochefortais.

Au Royaume-Uni, Portsmouth est une ville-arsenal où les relations entre espace urbain et zone portuaire n'appartiennent pas au passé. La base navale reste aujourd'hui encore opérationnelle. En 1984, le *City Council* se saisit cependant des secteurs de la zone portuaire libérés par la *Royal Navy* avec la ferme intention d'inscrire la ville dans une économie post-industrielle, basée sur les services, les loisirs et le tourisme. Le nom de l'opération est d'ailleurs tout un symbole : « *Renaissance of Portsmouth Harbour* ».

Sur plus de 12 ha, la zone portuaire militaire devient alors une cour de récréation pour citadins et touristes, où le passé n'est plus qu'un alibi. À la suite de quoi, de nombreux chantiers de modernisation ont fleuri dans les différents quartiers de la ville.

En résumé, aborder la ville-arsenal, c'est avant tout postuler que la nature militaire d'une zone portuaire peut modifier son rapport à l'espace urbain. S'il y a bien une singularité de la ville-arsenal, l'État y est pour beaucoup. D'une singularité à un véritable modèle urbain la distance est grande.

VILLES PORTUAIRES ENTRE AMÉNAGEMENTS PHYSIQUES ET ENJEUX SYMBOLIQUES : LES CAS DE GÈNES ET DE MARSEILLE

Maria Elena BUSLACCHI, (EHESS Marseilles, Université de Gênes).

Ma communication se propose d'explorer la portée symbolique d'un phénomène qui a intéressé la plupart des villes portuaires mondiales à partir des années 1960 et ses conséquences directes et indirectes.

La conteneurisation des marchandises, qui a modifié de façon irréversible l'activité portuaire, a souvent comporté un déplacement des aires dévolues au chargement et par conséquent l'abandon de certains espaces qui, en tant que noyaux originaires des ports, n'étaient plus adaptés à accueillir des navires et des cargos bien plus lourds et encombrants qu'auparavant. La nécessité de fonds plus hauts et de l'accessibilité aux réseaux de transport par rail, en fonction de la nouvelle logistique du transport intermodal, a souvent éloigné le port du centre ville avec des conséquences sociales considérables. C'est à cause de cette crise, des friches vides, des bâtiments rouillés et rongés par le sel, que depuis les années 1980 en Europe la réhabilitation des *waterfronts* est devenue prioritaire.

La reconversion a secondé la tendance de l'économie à la tertiarisation et a produit dans la plupart des cas des équipements culturels et des espaces à fonction prioritairement ludique, jusqu'à donner lieu à des modélisations. Ces modélisations se réfèrent essentiellement au niveau physique et n'observent pas les formes d'appropriation de ces espaces en termes d'usage. Leur application aveugle peut donc produire des effets complètement différents de ce à que l'on s'attendait, si elle n'est pas adaptée au contexte particulier.

Une de ces modélisations est celle « méditerranéenne » : le cas d'étude que je vais exposer, Gênes, en est l'un des exemples les plus importants.

Le processus de réhabilitation du *waterfront* génois a démarré avec les travaux pour l'Expo 1992, dédiée au cinquième centenaire de la découverte de l'Amérique.

L'intervention a intéressé l'entière partie du « Vieux Port », où des anciens bâtiments portuaires ont été restaurés et des nouveaux ont été créés, dans l'esprit de récupérer le lien perdu avec la mer.

Certains immeubles, comme les vieux halles aux textiles, grâce à leur grand métrage ont été bien adaptés à fonction d'auditorium, de cinéma multiplexe, d'espaces d'exposition (Magazzini del Cotone et Magazzini dell'Abbondanza), desservis par des gros parkings et contournés d'une promenade qui suit les anciens docks, où des yachts sont accostés et des chaînes de restaurants en *franchaising* ont trouvé leur collocation. D'autres bâtiments ont été construits, sous projet de l'*archistar* Renzo Piano : notamment un aquarium, abrité dans un navire adapté, un ascenseur panoramique, dont la forme évoque celle d'une grue, une patinoire. Des espaces ont été également laissés libres pour y organiser des concerts, des spectacles, des foires. Sur la plupart de cette surface sont installés des palmiers et des bancs.

Ici, plusieurs fonctions sont présentes, dont certaines plus clairement concurrentielles avec d'autres parties de la ville, d'autres moins. En tout cas, la réhabilitation du *waterfront* n'a pas été une mère opération architectonique, mais un changement que, en proposant une nouvelle image d'ensemble de la ville, en a modifié les équilibres au niveau des pratiques sociales. Un discours exhaustif sur les effets que ce réaménagement a produit serait trop long pour le temps dont on dispose à cette occasion, et j'aimerais par conséquent me focaliser sur les effets pour la vie quotidienne des habitants et des usagers de la ville, en donnant quelques exemples des nouvelles circulations, des nouvelles formes d'orientation urbaine élaborées, de façon plus ou moins directe, à partir des usages et des fonctions de ces espaces.

Le cas de Gênes montre comment une opération qui se veut initialement architectonique ait une incidence dans ses effets pratiques sur la dimension sociale de la ville entière. Les tendances, les usages qui se produisent de façon apparemment spontanée sont en réalité fort influencés par ces actions. Le passage d'une économie industrielle à une économie tertiaire a été interprété par plusieurs villes comme une *crise* du port, alors qu'il s'agissait plutôt d'un *changement* et a été vécu en tant que phénomène d'ordre économique, mais qui a néanmoins engendré des changements imposants au niveau de l'image urbaine et des pratiques conséquentes. Ces résultats, voulus et non voulus, ne peuvent être saisis qu'après des années et s'articulent dans un processus plus long et enchevêtré qu'une opération de réaménagement isolée. Je crois que leur étude soit importante afin de ne pas se leurrer de pouvoir reproduire de façon automatique des modèles dont les répercussions territoriales dépendent largement du contexte particulier. La rapidité du changement dans le système des transports maritimes et sa diffusion presque globale a mené parfois à chercher des solutions efficaces dans le court terme, en reproduisant ce qui avait bien fonctionné ailleurs. Cependant cet isomorphisme de réponse ne s'accorde pas avec la diversité des territoires en question : seulement des études qui tiennent sérieusement en compte la dimension de la temporalité peuvent montrer les effets réels, sans forcément vouloir les juger en tant que réussite ou faillite, mais en décrivant tout simplement ce que l'on pourrait obtenir à partir d'un modèle de changement.

C'est dans ce cadre que j'aimerais aborder brièvement le cas de Marseille.

À Marseille on peut retrouver les éléments du réaménagement du *waterfront* nordique (réhabilitation d'une friche) si bien que ceux du *waterfront* méditerranéen (recontextualisation du vieux port). Dans les deux cas il n'est pas difficile reconnaître l'inspiration à d'autres modèles : tout d'abord Bilbao, avec un grand bâtiment iconique, signé par un célèbre architecte, tel que, à Marseille, le MuCEM de Rudy Ricciotti ou l'ombrière de Norman Foster. Mais aussi la récupération de la mer en tant que parcours possible dans les déplacements urbains, avec des *navettes maritimes*, ce qui existe depuis longtemps à Venise, et qui a été récemment créé à Gênes. Néanmoins, la mise en place de grands espaces qui sont définis, par les administrations, « espaces publics » et dont la fonction est principalement celle d'abriter des spectacles, des concerts, des événements organisés par la ville. Enfin, la promenade à bord de la mer, où le modèle est Barcelone, avec des chaînes internationales de cafés et restaurants en *franchising*, encore en cours de construction à Marseille. Cette série d'action s'insère dans le projet de réaménagement urbain défini « Euroméditerranée », démarré en 1995 et source de fortes contestations populaires depuis le début. L'action conjointe d'Euroméditerranée et de Marseille-Provence 2013, Capitale Européenne de la Culture, a produit une exceptionnelle pluralité de mouvements d'opposition, notamment les événements *off* de la Capitale. Ces protestes s'adressent principalement à la proposition, par les acteurs institutionnels, d'une image affectée de la ville, qui ne lui appartient pas et qui lui est imposée sous prétexte d'un développement prétendu. Une analyse complète du cas marseillais n'est pas possible, justement à cause du fait que ces changements sont trop récents, mais les pratiques jusqu'à présent observées montrent comment l'adhésion à ces nouveaux modèles n'est pas donnée. Le même modèle d'un grand bâtiment iconique produit des résultats différents en termes d'usages, justement selon son positionnement par rapport au reste de la ville et aux fonctions qu'il propose, en jouant un rôle plus ou moins concurrentiel avec d'autres lieux. Par exemple, le MuCEM, en satisfaisant à une demande à laquelle rien d'autre ne donnait réponse à Marseille – celle d'un espace ouvert à la fréquentation, lieu de fierté pour les habitants, « château » de la ville – suscite un sentiment de générale appréciation, tandis que le Vieux Port, dont la fonction n'est pas claire et ne constitue pour les habitants qu'un lieu de passage, est souvent rejeté dans l'opinion publique.

Les observations faites ici ont un statut très différent de celles que je fais à propos de la ville de Gênes : elles ne sont que des premières impressions, susceptibles de changer au cours des années qui viennent, alors qu'à Gênes les pratiques ont eu le temps de s'affirmer et de sédimenter.

Encore une fois, ce n'est pas dans le but de juger positivement ou négativement une opération que l'on analyse, mais dans l'esprit de mieux connaître les répercussions concrètes d'un modèle qui, pour être efficace, doit être compris non seulement dans ses caractères extérieurs, mais aussi dans ses potentialités et ses limites.

LA CRIQUE DE DUBAÏ :

UNE NOUVELLE CENTRALITÉ OU UN NOUVEAU FRAGMENT ?

Oula AOUN, (Doctorante en Art de bâtir et urbanisme, Université de Liège).

INTRODUCTION

Dubaï s'est établi autour d'une crique naturelle où des tribus sont venues s'installer vers la fin du XVIII^e siècle. Dans ce temps, la ville n'était qu'un village de pêche dont la population ne dépassait pas un millier d'habitants. Sa situation géographique et le contexte géopolitique renforcèrent avec le temps son statut comme nœud de routes portuaires et commerciales, et la ville subit par la suite des vagues migratoires successives qui s'établissent dans des quartiers aux bords de la crique, constituant ainsi une première centralité de la ville. La découverte du pétrole, la diversification de l'économie, et les politiques d'ouverture à la globalisation à travers des mégaprojets cherchant superlatifs et fascination, se traduisaient en une croissance spectaculaire et à l'éclatement spatial de la ville. Les activités portuaires et commerciales se déplacent une quarantaine de kilomètres loin de la crique, vers une nouvelle localisation, le port de Jebel Ali, le plus grand port du Moyen-Orient. À travers cette logique de développement par mégaprojets, on voit apparaître de nouvelles centralités, contribuant à la fragmentation urbaine de la ville.

La question qui se pose est alors : dans une ville fragmentée, quel est le devenir d'un port qui fut un jour la raison d'être d'une ville après avoir perdu ses fonctions logistiques ? Est-ce un fragment ? Ou bien présente-t-il toujours le potentiel d'une nouvelle centralité urbaine à l'échelle métropolitaine ?

LE NOYAU HISTORIQUE : L'ÉTABLISSEMENT DES PREMIERS QUARTIERS AUTOUR DE LA CRIQUE

Une ancienne carte de Dubaï qui date de l'année 1822 montre que la ville n'est à ce temps-là qu'un petit village situé sur l'un des côtés de la crique. La principale activité économique est basée sur la pêche et l'exportation des perles. Vers la fin du XIX^e siècle, Dubaï est déjà connu comme un port important dans la région du golfe persique, et le premier exportateur de perles. Ceci est lié aux politiques d'ouverture adoptées par les gouverneurs successifs, encourageant ainsi les marchands, surtout iraniens, à s'y installer

avec leurs familles. Plusieurs vagues de migrants se succèdent par la suite, surtout de l'Inde et de l'Afrique. Ainsi, plusieurs quartiers de marchands se construisent sur les rives de la crique. Ces marchands établissent durant deux siècles des réseaux de connexions transnationales, transformant ainsi Dubaï en un principal passage de routes marchandes, esquissant déjà le rôle de « *hub* » qu'a la ville aujourd'hui. En 1972, un port nommé Port Rachid est construit à l'entrée de la crique. Il est considéré, à ce temps-là, comme un des plus importants de la région. Il est agrandi et modernisé à plusieurs reprises en parallèle à d'autres travaux de remblai, d'approfondissement et de consolidation de la crique. Les quartiers de la crique se densifient et s'étendent progressivement, constituant la première et unique centralité de la ville.

LE DÉPLACEMENT DES ACTIVITÉS PORTUAIRES VERS JEBEL ALI ET LA PERTE DE CENTRALITÉ

Vers la fin des années 1970, la découverte du pétrole finance déjà de larges projets de modernisation de l'infrastructure. En parallèle, le gouvernement se lance dans une politique de diversification de l'économie, et un nouveau plan directeur de la ville est mis en place pour définir les nouveaux axes de développement. Ainsi, une zone industrielle est définie à une quarantaine de kilomètres du centre, où s'établit le port de Jebel Ali. Les activités logistiques se déplacent alors du centre historique vers la nouvelle zone industrielle. Le centre se trouve ainsi vidé des activités qui furent son moteur de croissance et sa raison d'être.

Au niveau urbain, on observe une première logique de développement linéaire, se traduisant par des zones résidentielles et de grandes tours le long de l'axe principal qui relie la crique à la zone industrielle, nommé Rue Sheikh Zayed. À partir des années 1990, l'époque où la ville de Dubaï connaît son boom économique et s'enrôle dans une politique de développements spectaculaires, une deuxième logique de croissance urbaine par fragment prend place. Cette logique se traduit par la construction d'îles artificielles d'un côté, et de mégaprojets qui se localisent le long ou à l'intersection des axes routiers majeurs, couvrant déjà la surface de la « métropole Dubaï ». On est alors dans un contexte de plusieurs dizaines de mégaprojets fragmentés, introvertis et se tournant le dos les uns aux autres, réclamant chacun une certaine centralité à l'échelle métropolitaine. Le centre historique et sa crique ne constituent plus dans ce contexte là le cœur de la ville, et les différents quartiers, jadis centraux, semblent chercher leur place dans ce nouveau système urbain.

LES GRANDS PROJETS : À LA RECHERCHE DE LA CENTRALITÉ PERDUE

Au niveau du centre historique, trois différentes logiques de développement peuvent être observées, agissant sur le centre chacune à sa propre vitesse :

- logique de la vieille ville : qui peut être observée dans certains quartiers, où souks traditionnels et tissu urbain remontant à la moitié du XX^e siècle sont habités en leur majorité par des migrants et des ouvriers. Loin du spectacle et du luxe du Dubaï moderne, et loin des agendas spéculatifs des développeurs, se déploie ce que plusieurs auteurs considèrent le vrai Dubaï. Par son réseau de routes piétonnes, son échelle humaine et ses activités mixtes et diversifiées, elle est considérée comme le lieu d'urbanité dans un contexte de fragments de villes et de *gated communities*.
- La logique de patrimonialisation : ou aussi la logique de muséification, où certains quartiers (à l'exemple du quartier *Bastakia*) sont vidés de leur fonction résidentielle qui se retrouve remplacée par des galeries, des musées et des cafés. Transformé en un grand musée en plein air, ces quartiers présentent une version fossilisée de ce qu'un jour fut des quartiers pleins de vie. Cette logique de patrimonialisation se traduit aussi par la restauration de quelques façades qui donnent sur la crique.
- La logique des méga-projets : où une multitude de projets se mettent en place aux alentours proches de la crique. *Dubaï Cultral Village* et *Dubaï Festival City* sont deux mégaprojets en cours de construction sur l'extrémité intérieure de la crique. De l'autre extrémité, une presque île artificielle, *Dubaï Maritime City*, est aussi en cours de construction. Ce projet est supposé être un projet unique se spécialisant en la construction et la réparation des bateaux, et groupant diverses fonctions résidentielles et éducationnelles relatives au domaine maritime. Au sud-ouest de la crique, Burj Khalifa, la tour la plus haute au monde, et le projet *Business Bay* en forme de L à ses pieds, constituent une surface à grand potentiel économique et est considérée comme le kilomètre carré le plus cher de Dubaï. Pas loin de *Business Bay*, *Dubai Financial Center* est un projet qui longe la rue Sheik Zayed et qui est destiné en premier lieu à des fonctions relatives au secteur bancaire et financier.

Ceci s'accompagne d'un ambitieux mégaprojet d'agrandissement de la crique et sa transformation en un grand canal, reliant ainsi ces différents mégaprojets et versant dans la mer. Cette agglomération de projets énormes autour de la crique rechercherait la centralité perdue, mais à une échelle beaucoup plus grande.

LE NOUVEAU GRAND PROJET DE LA CRIQUE : UN FRAGMENT OU UNE CENTRALITÉ RÉCUPÉRÉE ?

Dans la logique de développement par fragments que connaît Dubaï, la crique actuelle et ses quartiers sont loin de prétendre, à l'heure actuelle, à un statut de principale centralité de la ville. Toutefois, il ne s'agit pas non plus d'un fragment.

- D'abord pour une question d'échelle, étant donné que la taille de la crique et de ses quartiers riverains est de loin supérieure à tous les autres fragments constitués par les mégaprojets qui se mettent en place dans l'agglomération dubaïote.
- De même, le projet de patrimonialisation et de muséification est loin d'aboutir à la constitution d'un fragment historique à l'image des centres villes touristiques qu'on observe partout dans le monde aujourd'hui. En fait les quartiers riverains sont toujours des espaces populaires qui ne risquent pas la gentrification et ceci à cause de deux facteurs. En effet, à part la qualité des espaces urbains et publics, l'architecture, ne datant que de quelques dizaines d'années n'a qu'une valeur patrimoniale relative. D'ailleurs les anciennes maisons à couronne et à tours de vent qui constituent le principal élément patrimonial de l'architecture de Dubaï sont fréquemment recopiées dans d'autres projets loin du centre, jusqu'à la limite de l'exagération. Des éléments de l'architecture ancienne sont retravaillés, modifiés ou banalisés, comme le cas de la nouvelle ville Jumeirah, qui se trouve à une vingtaine de kilomètres du centre, et qui reprend cette architecture typique et la redéploie sur une échelle différente de celle des quartiers anciens. Le deuxième facteur c'est le manque d'intérêt des couches aisées à habiter les quartiers anciens restaurés, préférant les espaces de fascination créés par les mégaprojets, loin du centre ancien.

Par contre, des indices d'émergence d'une nouvelle centralité autour d'une (nouvelle) crique sont bien identifiables et pointent vers une potentielle restructuration de l'espace métropolitain dubaïote. En effet les grands projets en cours de construction autour de la crique semblent porter un grand potentiel immobilier où s'étend une grande diversité fonctionnelle et la recherche continue de la fascination, sur une grande surface urbaine compacte. Cette agglomération de projets, à la différence des autres agglomérations de la ville, peut compter sur une charge symbolique que détient toujours la crique à Dubaï. Cette charge s'appuie d'abord sur la valeur historique de la crique, considérée comme le cœur ancien de la ville. Elle s'appuie aussi sur la valeur symbolique de l'eau, un élément précieux dans le contexte désertique de la ville. Et enfin elle s'appuie sur la valeur environnementale des réserves naturelles qui se trouvent à l'extrémité intérieure de la crique. Celles-ci abritent des flamants roses, constituant également un symbole de la ville.

Reste que dans cette ville, le rôle des acteurs publics et notamment la vision personnelle du Sheikh ont toujours été déterminants dans l'évolution urbaine de la ville. Or jusqu'à présent le développement de la crique n'a pas le même poids que celui de la Rue Sheikh Zayed dont l'ouverture dans les années 1970 fut l'aube d'une nouvelle phase de développement urbain à Dubaï.