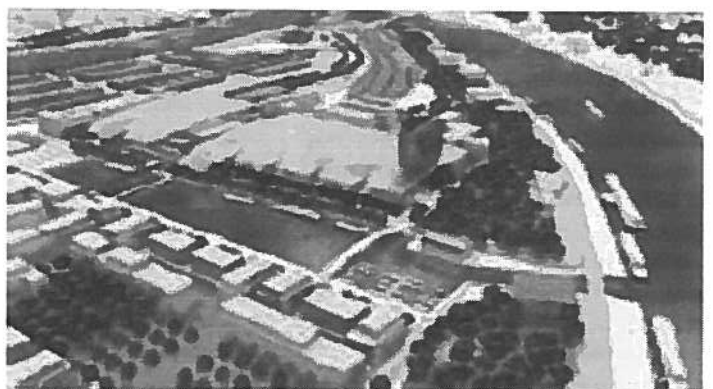
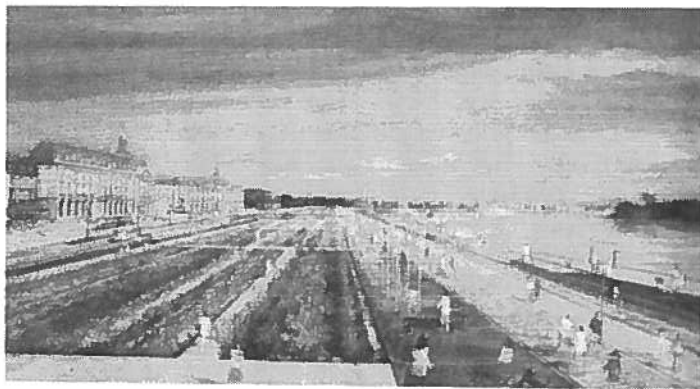
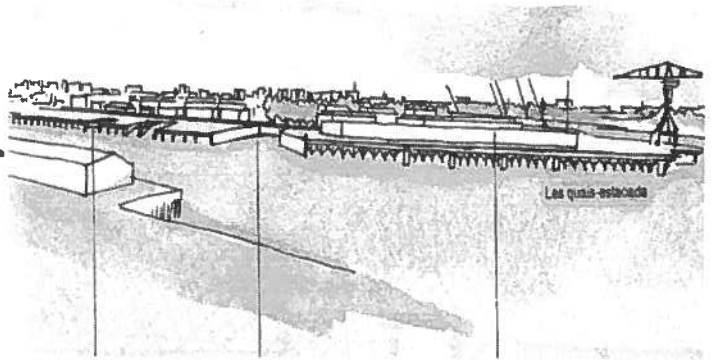
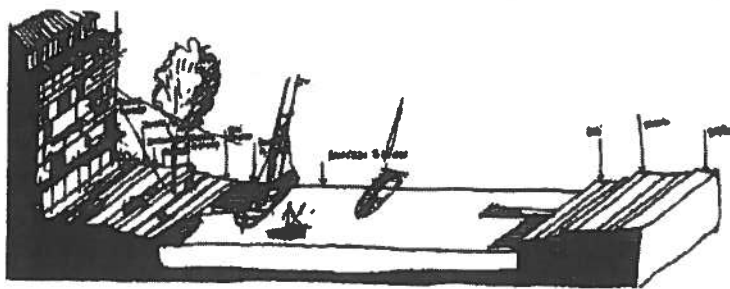


Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement

LE RETOUR DES FLEUVES DANS LES PROJETS URBAINS



Gabriel CHARRIER
Magistère 3 - Mémoire de recherche

Tuteur : M. Serge THIBAUT
2003 - 2004



UNIV. TOURS EPU DA CESA



REMERCIEMENTS

Je tiens avant tout à remercier les personnes qui m'ont permis de réaliser cette recherche, à commencer par Mr THIBAUT, tuteur de ce travail, pour ses conseils et l'intérêt qu'il a porté à ma recherche.

Je dois également remercier Mrs BERTON et DEVISME, qui, sur différents domaines, m'ont apporté de précieuses informations et m'ont aiguillé dans ma réflexion.

Enfin, rien n'aurait été possible sans la collaboration et la disponibilité des services des communautés urbaines de Lyon, Nantes et Bordeaux, ainsi que des SEM de Lyon Confluence et de l'île de Nantes.

SOMMAIRE

Introduction	4
Partie I : Les grandes étapes de la relation ville/fleuve au cours de l'Histoire des villes	7
A. L'eau et l'origine des villes, quels sont les bases du rapport ville – fleuve ?	7
B. Une relation symbiotique entre l'eau et l'urbain dans les villes préindustrielles.....	14
C. Le fleuve fonctionnel du XX ^{ème} siècle	23
Partie II : Le retour des fleuves en ville, expériences passées et concepts actuels.....	29
A. Les projets d'aménagement riverains, histoire et actualité	29
B. Tendances actuelles de l'urbanisme : la notion de projet urbain	44
Partie III : Trois expériences actuelles de retour vers le fleuve	60
A. La symbolique et l'attrait de l'eau, un élément subjectif de promotion du projet ?	60
B. Trames urbaines et berges, un rapport accru à l'eau	70
C. Fonctions et usages actuels des cours d'eau : favoriser la qualité de vie et assurer la promotion de la ville	80
Synthèse des éléments de valorisation	82
Conclusion	85

INTRODUCTION

Les cours d'eau ont toujours été à la base de l'établissement et du développement des villes. L'eau, source de vie, est également un élément fondamental de l'édification et du fonctionnement des villes depuis leurs origines. L'histoire des villes et de leurs fleuves est longue et tumultueuse, pourtant une période récente de l'histoire urbaine semble avoir réduit les cours d'eau à un simple espace liquide vidé de l'essentiel de son sens et de ses fonctions. Aujourd'hui, l'action publique et l'urbanisme en particulier semblent tenter de réinvestir les fronts d'eau pour retrouver le lien qui unissait auparavant les villes et leurs fleuves. Ce constat est à l'origine de la présente recherche. En effet la question de base à laquelle ce travail tente d'apporter des réponses est : Quelle réappropriation l'urbanisme opère t'il aujourd'hui en direction des fleuves ? Il s'agit donc d'essayer de comprendre quelles sont les motivations qui initient cette nouvelle démarche et comment elle s'opère concrètement dans les projets d'urbanisme actuels.

La question générale appelle donc deux autres questions qui précisent la description de ce mouvement. La première est : Pourquoi l'urbanisme se réapproprie les fleuves ? Et la seconde : Comment l'urbanisme se réapproprie les fleuves ? Ces deux questions ne forment en fait que les deux sous ensembles d'un seul et même questionnement. La problématique de la recherche s'articule autour de cette double interrogation, en suivant un raisonnement logique adapté à la logique constitutive du projet en urbanisme : premièrement, les causes et les nécessités du développement du projet ; deuxièmement, les moyens de l'action. Grâce à cette interrogation en deux temps, la compréhension du mouvement de retour vers les fleuves, via les projets d'urbanisme, semble plus aisée et plus complète.

Le champ de l'étude ne concerne que le phénomène de réappropriation des fleuves sur le territoire français. En effet c'est aujourd'hui que s'opèrent un regain d'intérêt et un retour progressif vers les cours d'eau en France. D'autres pays comme la Grande Bretagne, les Etats Unis, ou même l'Espagne, ont déjà initié un certain retour vers les territoires riverains, grâce à plusieurs actions majeures dans les décennies passées. Ces expériences nous aideront à comprendre une partie du questionnement général. En s'appuyant sur l'analyse des causes, des nécessités conjoncturelles ou des tendances entourant l'action d'aménagements des expériences passées, nous pourrions ainsi apporter des éléments de réponse à la question : pourquoi l'urbanisme se réapproprie les fleuves. Ces expériences nous permettront de dégager les types de nécessités et le type de causes qui ont initié la volonté de retourner les villes vers leur fleuve, qui, nous le verrons plus loin, sont d'ordre économique et sociétale. En actualisant ces types de causes ou de nécessités au contexte français d'aujourd'hui et en s'appuyant sur les intentions exprimées des décideurs des projets, nous pourrions ainsi comprendre le mécanisme qui génère aujourd'hui des projets en lien avec les cours d'eau et finalement répondre à la première partie du questionnement qui concerne le "pourquoi de l'action de retour vers les fleuves".

Pour répondre à la seconde partie du questionnement, qui cherche à comprendre comment l'urbanisme se réapproprie les cours d'eau, nous étudierons tout d'abord, à travers une analyse historique, les éléments qui furent au fil du temps à la base de la relation ville-fleuve, c'est à dire les éléments urbains qui traduisent le lien entre l'eau et la ville. L'objet de

la recherche n'est pas de faire une étude historique des fleuves en ville, mais cette analyse sera également utile pour comprendre l'importance qu'avaient les cours d'eau à telle ou telle époque ainsi que les raisons et les manifestations du récent déclin des fleuves en ville.

Ensuite, nous appliquerons aux projets actuels, l'analyse des différents éléments urbains au cœur du couple ville-fleuve, tels que les quais, les berges, les trames urbaines, etc. ce qui nous permettra de déduire l'intensité du lien entre l'eau et le tissu urbain dans l'urbanisme d'aujourd'hui. Une comparaison pourra alors être faite entre la façon dont les villes interagissaient avec l'eau dans le passé et les dispositifs actuels, nous verrons donc si les principes utilisés autrefois sont actualisés dans un contexte contemporain ou si une nouvelle forme de rapport à l'eau est en train de naître par le travail des urbanistes.

Pour apprécier le nouveau rapport entre les fleuves et l'urbanisme, il est nécessaire d'étudier des projets, qui soient suffisamment importants pour éviter de tomber dans un écueil sectoriel de l'analyse et suffisamment représentatifs des tendances actuelles qui influent sur ce mouvement urbain de retour vers les fleuves. Ainsi trois projets ont été choisis pour servir de support au travail de recherche : le projet Lyon Confluence, situé au confluent de la Saône et du Rhône ; le projet de l'Île de Nantes qui s'étend sur la grande île ligérienne du cœur de l'agglomération nantaise ; et le projet des Quais de Bordeaux sur les bords de Garonne, à deux pas du centre ville de la capitale aquitaine. Ces trois projets sont des projets de requalification urbaine, ils ont pour objectif de recréer un morceau de ville attractif à la place d'anciennes zones dégradées.

L'intérêt d'étudier ce type de projet pour répondre à la problématique de la recherche réside dans le fait que ces projets proposent la création d'un quartier à part entière qui associe une large diversité de fonctions et d'usages, ainsi l'analyse pourra mieux tenir compte de la globalité de l'action d'urbanisme que si la recherche se basait sur des micro projets riverains. De plus ces projets représentent d'énormes investissements pour les différents partenaires, un soin tout particulier leur est donc apporté, pour que les futurs quartiers apparaissent comme de véritables symboles représentant l'avenir de la ville. On a donc là une expression urbaine de la ville "moderne", "actuelle", les tendances du moment, les courants de pensée influents y sont, par conséquent, représentés ; ce qui nous intéresse tout particulièrement pour analyser les causes du retour vers les fleuves et son expression.

Le choix des projets en eux même devait répondre à trois impératifs. Tout d'abord que le projet soit un projet de requalification le long d'un fleuve ; de requalification, car l'étude a besoin que l'action d'urbanisme soit le plus largement représentée, dans toute la diversité des fonctions auxquelles elles touchent ; et le long d'un fleuve car les structures urbaines et les usages des villes fluviales et maritimes sont trop différentes pour faire l'objet de la même analyse. C'est pourquoi la recherche ne s'intéresse qu'aux bords de rivières et non aux bords de mer.

Ensuite les projets doivent faire partie et représenter un élément fondamental d'un projet urbain global, afin qu'ils fassent l'objet d'une attention particulière de la part de tous les acteurs du projet et qu'il représentent un véritable enjeu pour l'avenir de la ville. Ceci pour assurer que le projet soit bien la traduction d'une expression urbaine actuelle, tournée vers l'avenir, dans ses objectifs comme dans sa conception.

Et enfin, les projets étudiés devaient être les plus récents possible et établis sur une même période, afin qu'il soient représentatifs des pratiques d'aujourd'hui. C'est pourquoi les trois projets étudiés sont des projets en cours de réalisation, et qui sont nés à peu près en même temps. Les projets n'étant pas réalisés à l'heure actuelle, leur analyse se base non pas sur le résultat final mais sur les intentions de départ : les plans, les maquettes et les discours qui entourent les projets. L'avantage d'une telle méthode est qu'elle ne tient pas compte des

aléas et des écarts qui peuvent apparaître entre les objectifs de départ et les résultats, qui bien souvent sont dues à des éléments ou des difficultés externes et qui ne sont pas la traduction d'une mutation des objectifs des projets.

Ainsi seuls quatre projets actuels correspondaient aux critères établis, il fut décidé d'évincer le projet Paris Rive Gauche, car la morphologie et le contexte de la capitale de France risquait de fausser l'analyse. Ainsi les trois projets : Lyon Confluence, Ile de Nantes et les Quais de Bordeaux, furent choisis car les trois métropoles auxquels ils appartiennent sont relativement comparable par leur taille, leur fonction au sein du territoire nationale, et on le verra plus tard leur ambitions pour l'avenir.

Le mémoire de recherche se décompose en trois parties. La première retranscrit l'étude historique des relations villes-fleuves. Elle s'attache à décrire en particulier ce qu'apporte le fleuve à la ville et aux activités qui s'y déroulent, et à analyser les effets que les actions urbaines ont sur le fleuve, son utilisation, sa considération. Ainsi l'analyse débute par les origines des villes dans leur relation à l'eau, pour finalement arriver au terme d'un rapide voyage dans le temps, au XX^{ème} siècle, avec la dépréciation des fleuves dans l'action urbaine. En plus d'apporter une meilleure compréhension de ce que nous appelons le rapport ville-fleuve, cette première partie permet de définir les éléments urbains traduisant ce rapport à travers les âges ; ce qui nous sera fortement utile dans la troisième partie consacrée à l'analyse des projets.

La seconde partie du mémoire prolonge la description des relations entre la ville et leurs cours d'eau jusque dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle où apparaissent les premiers projets qui manifestent regain d'intérêt pour les fleuves. Cette analyse a pour but de comprendre les premières motivations des aménageurs afin de livrer des clés de compréhension des motivations actuelles. Les motivations et les tendances actuelles seront justement décryptées à la fin de la seconde partie dans un chapitre consacré à la notion de projet urbain, car l'analyse des trois projets par la focale de ce concept nous permettra de définir les objectifs globaux des projets et donc des thèmes de valorisation pour le fleuve au sein du projet. Nous verrons par la suite dans la troisième partie dans quelle proportion se retrouvent les thèmes de valorisation dans les aménagements concrets.

La troisième partie concentre l'analyse proprement dite des trois projets urbains dans leur traduction spatiale. Grâce aux clés d'analyse fournies par les deux parties précédentes concernant respectivement les éléments de la relation ville-fleuve et les thèmes qui initient ce retour vers les fleuves, il sera alors possible de conclure sur le type de réappropriation des fleuves par l'urbanisme de nos jours.

PARTIE I : LES GRANDES ETAPES DE LA RELATION VILLE/FLEUVE AU COURS DE L'HISTOIRE DES VILLES

La première partie de ce mémoire a pour objet de décrire avec simplicité le type de relation que le milieu urbain entretient avec l'eau et les fleuves. En passant par une analyse chronologique, cette étude permet de mieux comprendre comment le fleuve urbain structurait les villes et leurs activités aux cours des siècles passés, et comment il est peu à peu arrivé à son état d'abandon au XX^{ème} siècle. Il ne s'agit pas d'une analyse historique, mais plutôt de voir quels éléments ont marqué la relation entre l'urbain et l'eau au cours du temps. Ainsi nous étudierons, dès la formation des villes quel a été le rôle des cours d'eau et si l'eau était d'ors et déjà un élément structurant, ensuite nous verrons quels types d'interaction se sont développés avec l'accroissement urbain et quelle était l'importance de l'eau pour les villes préindustrielles. Et enfin nous étudierons le mécanisme qui a peu à peu exclu l'eau de la ville durant le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècle.

A. L'eau et l'origine des villes, quels sont les bases du rapport ville – fleuve ?

L'eau et la ville entretiennent depuis la genèse de ces dernières des relations tenues. Ces interactions façonnent le devenir des cours d'eau, et structure la morphologie urbaine. Selon J. PELLETIER, « Le thème de la ville saisie dans ses relations avec l'eau, est l'un des plus fécond de la géographie urbaine. L'eau est présente dès l'origine des cités, non seulement en déterminant leur naissance (pont, gué, force motrice, navigation...) mais dans les aspects variés de son utilisation par l'homme. »¹. Dans cette partie nous étudierons les relations qu'entretiennent la ville naissante et le cours d'eau, en analysant les opportunités et les contraintes que la rivière crée, qui associées aux premiers usages de l'eau vont engendrer des structures urbaines spécifiques.

1. Les premières installations civilisées et la maîtrise de l'eau

« Deux seulement des vingt-cinq plus puissantes agglomérations mondiales sont dépourvues d'une voie d'eau digne de ce nom »². Cette remarque de J. BEAUJEU-GARNIER évoque l'importance des cours d'eau dans le développement des villes. A l'origine même des installations humaines se trouve très souvent un cours d'eau.

a. L'irrigation, intérêt premier des hommes pour leurs fleuves

Le contraste est frappant entre le rôle modeste que jouent les fleuves dans les structures spatiales de l'époque contemporaine et le rôle fondamental qu'ils ont joué dans l'émergence des grandes civilisations. Le fleuve, élément à la fois dangereux et nourricier,

¹ J. PELLETIER, *Sur les relations de la ville et des cours d'eau*, in Revue Géographique de Lyon, 1990

² J. BEAUJEU-GARNIER, *Géographie urbaine*, 1980

associé à la faiblesse des moyens techniques et de circulation de ces civilisations, en faisait le vecteur principal de la circulation et de la maîtrise de l'espace. Les premières civilisations, telles que la Mésopotamie ou l'Égypte sont nées avec la maîtrise de l'eau, du Tigre et de l'Euphrate pour l'une et du Nil pour l'autre. Le développement de l'irrigation dans le but de faire prospérer les cultures, amène les habitants à se rapprocher des sources d'eau pour les utiliser à leurs fins.

Le détournement de l'eau courante à des fins agricoles implique que les ethnies aient d'abord pratiqué la cueillette plus que la chasse et qu'elles connaissent le développement des plantes. De fait elles se sédentarisent et s'agglomèrent aux bords des fleuves. Le recours aux techniques hydrauliques concentre la culture sur une partie restreinte du territoire. C'est là que se développent les innovations technologiques comme la charrue, les innovations économiques comme la comptabilité ou encore politiques avec le développement d'une classe d'administrateurs appuyée sur une armée. En effet, l'irrigation nécessite une action coopérative voire administrée, à cause de l'énorme volume des terrassements et de la maintenance du système. Des auteurs tels que WITTFOGEL vont jusqu'à parler de "sociétés hydrauliques"³. L'importance de l'eau pour les premières sociétés peut être illustrée par la phrase que SEMINARIS, la fondatrice de Babylone, fit épigraphier à l'entrée de ses jardins suspendus : « J'ai contraint les fleuves à couler dans les lits que je leur avait tracés ; je les aient conduits partout où ils pouvaient être utiles ; j'ai fécondé la terre stérile par l'eau de mes fleuves ». L'eau est un élément déterminant de la sédentarisation des hommes et donc de la formation des villes. Pourtant le cours d'eau propose bien d'autres caractéristiques qui vont s'ajouter à cette première nécessité et qui vont eux aussi déterminer les structures urbaines.

b. De multiples opportunités favorables à l'établissement humain

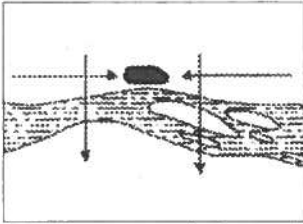
Les cours d'eau sont une donnée essentielle qui caractérise un territoire et offre donc des opportunités et des contraintes aux activités humaines. Voyons maintenant quelles sont ces opportunités et contraintes.

- Le cours d'eau en tant que limite

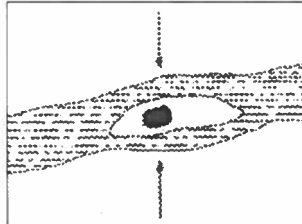
Les cours d'eau empêchent le passage des hommes. Ils sont difficiles à franchir sans moyens techniques élaborés. Les premiers hommes longeaient les cours d'eau sans pouvoir les traverser, si ce n'est à quelques rares endroits plus propices où le cours d'eau est plus étroit, moins profond ou possédant des îles. Ainsi de nombreuses villes se sont formées à hauteur d'un rétrécissement du cours d'eau, d'un gué (comme Limoge), ou suite à la mise en place d'un bac (Cavaillon, Chalon ...). De même, combien de villes se sont été édifiées sur une partie d'un cours d'eau comprenant des îles (Nantes, Paris, ...). D'autres sites semblent également propices ; comme au niveau d'un méandre en "épingle à cheveux" ou d'un point de confluence (Lyon).

³ WITTFOGEL, *Oriental Despotism : a comparative study of total power*, 1957

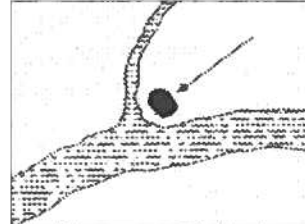
1. Localisation des premiers établissements urbains (1)



Etablissement urbain porche de points de passage



Etablissement urbain sur une île



Etablissement urbain de confluent

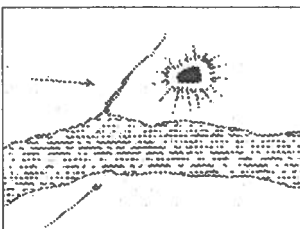
- L'eau comme rempart

Les cours d'eau sont aussi un bon moyen de défense face à l'ennemi. Si l'eau est une limite, une barrière elle l'est aussi pour d'éventuels ennemis. D'où le choix de sites naturellement entourés par l'eau pour y installer une ville. Les futurs citadins préféraient ainsi les sites de méandre, de confluent, les zones plus ou moins marécageuses pour protéger leurs constructions. Ils pouvaient anticiper d'éventuelles attaques depuis leurs cités, postées sur des reliefs dominant l'eau et les alentours. Les mottes, les éperons de confluent, les tertres de rive insubmersibles généraient des lieux propices à l'installation d'édifices difficiles à prendre. Ces divers sites induisent une défense stratégique plus efficace que la simple protection car ils permettent de surveiller, de barrer le passage et le cas échéant de contrôler et de disposer de péages.

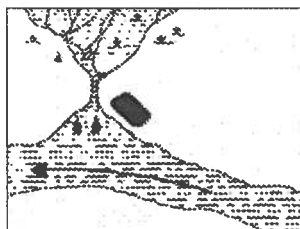
Les cours d'eau proposent aussi des sites à l'abri du vent et des forts courants d'eau. Ainsi à la hauteur d'un bras mort, d'un petit affluent, au niveau d'une île ou d'un confluent les installations et les activités urbaines se sont multipliées.

Ces espaces convoités permettent une défense stratégique vis à vis d'offensives ennemies mais aussi vis à vis des intempéries.

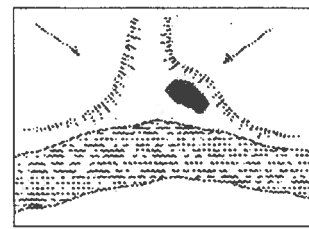
2. Localisation des premiers établissements urbains (2)



Etablissement urbain sur une surélévation



Etablissement urbain protéger des courants



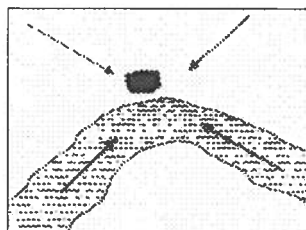
Etablissement urbain à l'abri du vent

- L'eau un moyen de transport

Les grands axes fluviaux ont souvent servi de voies de pénétration à diverses vagues de peuplement anciennes ou plus récentes : anciennes, comme le Danube, emprunté et défendu tour à tour par les vagues successives de légions romaines, les invasions barbares, puis finalement par les Turcs qui le remontèrent jusqu'au portes de Vienne ; et plus récentes comme dans le cas du Mississippi et du Saint Laurent.

Le fleuve est aussi un facteur d'accessibilité favorable à une cité. Les cours d'eau sont des voies navigables unis les unes aux autres, continues, qui permettent de relier les villes entre elles. Ces voies jouent un rôle primordial dans la fixation des habitations et des activités : au niveau des confluent ou bien au niveau des coudes des cours d'eau qui forment des carrefours entre les voies terrestres et les voies fluviales (Angoulême, Orléans, Toulouse ...). Ces sites sont des étapes qui drainent le trafic fluvial et ainsi hiérarchisent les villes entre elles ; car les ports fluviaux les plus accessibles par l'eau et par la terre étaient les plus prospères.

3. Localisation des premiers établissements urbains (3)



Etablissement urbain au niveau d'un coude, à la croisée des chemins

- L'eau, une ressource indispensable à tout établissement urbain

L'eau est vitale, c'est un élément du quotidien, en plus d'être la boisson la plus élémentaire, l'eau sert aussi à la cuisson des aliments, à se nourrir grâce à la pêche, elle est utilisée pour l'hygiène et le bien être des populations.

Le long des eaux vont apparaître des espaces de pêche et de vente des pêches, d'échanges de denrées diverses. De même, l'artisanat va pouvoir se développer le long des rivières en utilisant de grandes quantités d'eau. De ce fait à proximité des berges, le commerce et les activités de production artisanales vont prospérer et se multiplier. Les cours d'eau sont une source lucrative pour les installations humaines riveraines.

L'eau est aussi une source de bien être et d'hygiène, elle va même très vite devenir synonyme de luxe. On trouve auprès des cours d'eau, sécurité et divertissement (bains, jeux ...). De l'accès immédiat à l'eau va dépendre la facilité et la prospérité de l'établissement urbain.

c. Des atouts qui sont aussi des contraintes

Les avantages que présente le voisinage d'un fleuve sont à relativiser par les contraintes qu'il impose. Les espaces riverains sont tantôt limités par le resserrement des rives, qui offrent par ailleurs l'avantage d'être stables ; tantôt de vastes espaces au sol présente une certaine instabilité et des contours incertains suivant les aléas du fleuve. Le risque majeur reste bien sur l'inondation, aggravé par le fait que si le site initial est protégé des hautes eaux, il n'en va pas toujours de même pour les espaces d'expansion urbaine. Dans ce contexte, les meilleurs sites correspondent soit à des terrasses alluviale ou des rochers qui dominant le fleuve. Les sites les plus difficiles ou instables sont les sites de confluent, où le risque est aggravé par des variations doubles entre l'amont du confluent et ses deux voies d'eau et l'aval où la puissance est décuplée.

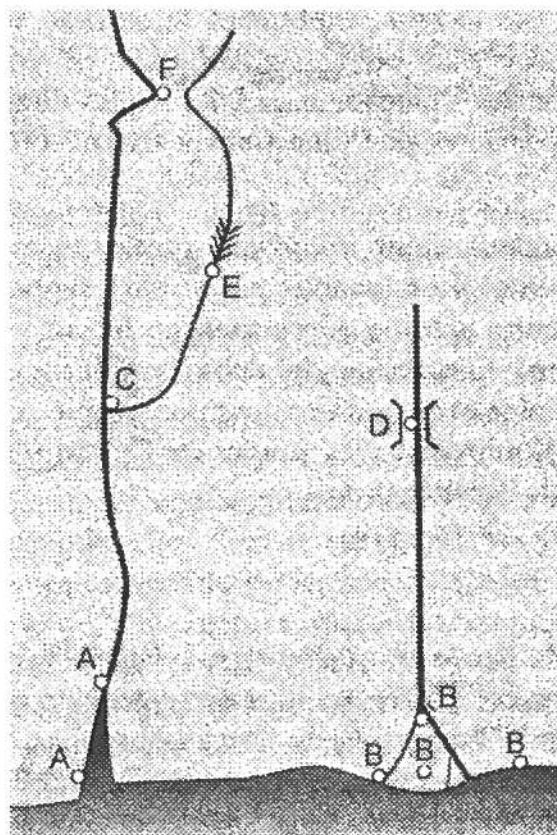
Mais dans tout les cas, l'expansion urbaine implique le franchissement du fleuve avec toutes les difficultés qui s'imposent. Les aménagements destinés à l'expansion urbaine doivent répondre à trois nécessités qui sont autant de contraintes : franchir l'eau, protéger ou conquérir des espaces nouveaux et assurer les conditions nécessaires à la navigation. Le fleuve apparaît alors comme une gêne et souvent comme un risque dont il faut se prémunir.

d. La localisation des villes sur les cours d'eau

Considérant les opportunités que les fleuves peuvent procurer, observons maintenant de façon générale et à l'échelle d'un territoire, quels sont les différents types de localisation des villes le long des cours d'eau. Dans un ouvrage J. BETHEMONT⁴ distingue huit types de localisation, mais nous n'en retiendrons que six :

- Les villes d'estuaires, comme New York, Saint-Petersbourg, ou Nantes et Bordeaux dans l'hexagone. Ces villes commandent le relais entre un hinterland fluvial et un front maritime. Elles sont favorisées par la rupture de charge entre les deux modes de navigation. -A-
- Les deltas offrent une grande variété de sites sans pour autant constituer des milieux facilement aménageables, ceci pour des raisons hydrauliques mais aussi sanitaires. On assiste à une démultiplication des types de site, entre les villes d'apex (Le Caire, Nouvelle-Orléans), les villes d'embouchure (Alexandrie), les villes intra-deltaïques (Dacca) et les villes en marge des deltas (Venise, Marseille, Karachi) -B-
- Les villes de confluent (Saint Louis, Manaus, Lyon). Ces villes sont favorisées par la convergence des vallées qui en font des carrefours privilégiés, surtout si elles s'ouvrent sur des régions suffisamment diverses pour que les échanges se multiplient. -C-
- Les villes commandant un passage facile et contrôlable sur un fleuve difficilement franchissable (Vienne et Budapest sur le Danube). -D-
- Les villes de rupture de pente impliquant une rupture de charge dans la navigation fluviale. Le cas le plus achevé est incontestablement celui de Montréal. -E-
- Les villes implantées sur un coude facilitant le passage d'un bassin fluvial à un autre, comme Volgograd. -F-

4. Types de localisation des villes le long d'un cours d'eau



⁴ J. BETHEMONT, *Les grands fleuves*, 2002

Bien que le fleuve semble produire des avantages non négligeables, qui favorisent largement les installations urbaines, ce serait un dangereux raccourci de dire que le fleuve est obligatoirement ou fréquemment un élément fédérateur. Le nombre de vallées peu peuplées abonde en ce sens, de même que les plateaux surpeuplés comme celui de la plus grande ville du monde ; Mexico. Pourtant le fleuve est sans conteste un espace d'opportunités qui attire les villes et peut servir d'assise à diverses constructions spatiales.

2. Activités fluviales et structurations riveraines

A l'époque de l'édification des villes, le fleuve est un élément familier, « intégré dans les grands courants de circulation et les brassages culturels grâce à son rôle de liaison ... [et] bien intégrer également dans le cadre de vie des communautés riveraines »⁵. Il apporte également la possibilité de développer des activités qui perdureront au cours des siècles de différentes manières selon les évolutions techniques.

a. Les activités de base spécifiquement liées au fleuve

Les usages de l'eau des sociétés primitives se retrouvent dans l'ensemble des civilisations, c'est en cela que l'eau et le fleuve constituent un socle de nos sociétés.

Tout d'abord, l'utilisation première de l'eau est liée à son caractère alimentaire ; grâce à sa consommation, la pisciculture puis l'irrigation afin d'alimenter les cultures, l'eau permet ainsi le développement des productions et des échanges, en assurant la subsistance de la population.

Le fleuve est aussi le principal moyen de transport, qui assure par les ruptures de charges qu'il instaure, la fondation d'autant d'entrepôts générateurs de villes.

L'eau grâce à ses qualités chimiques intrinsèques permet la modification des étoffes et des teintures, qui feront la réputation et la richesse de la cité.

L'eau est une barrière et est donc utilisée à des fins défensives, protégeant ainsi des incursions ennemies, et est donc ordonnée selon un fossé de circonvallation aujourd'hui disparu ou intégré au centre ancien.

L'eau est aussi une force, son énergie sert à de multiples choses, moudre, assouplir, actionner, bien avant que l'électricité optimise et canalise l'utilisation de cette force brute.

Enfin l'eau possède une grande valeur pour l'hygiène, et toutes les civilisations ont opté pour son pouvoir purificateur.

Ces activités sont selon A. GUILLERME des « permanences qui font de l'eau un paradigme urbain se retrouveront encore pour des siècles de manière plus ou moins évidentes à l'origine de la croissance des villes et d'abord des villes occidentales »⁶.

b. Premières structurations spatiales

⁵ J. BETHEMONT, *La société au miroir du fleuve*, in *Le fleuve et ses métamorphoses*, 1993

⁶ A. GUILLERME, *L'eau humanitaire*, in *Le fleuve et ses métamorphoses*, 1993

« C'est dans un rapport de "nécessité/danger" que les premières traces d'urbanisation vont s'ordonner »⁷. Il était indispensable de s'établir à proximité des cours d'eau pour bénéficier de quantité d'eau suffisante pour les différentes activités, mais la proximité immédiate de ceux-ci constituait un danger à cause des crues destructrices. « Les villes par crainte de la nature, sont édifiées à proximité mais en arrière des fleuves et rivières tirant ainsi bénéfice de la navigation ... et en évitant les inondations »⁸.

Les sites préférentiellement choisis sont situés à une certaine distance du cours d'eau. Distance horizontale pour les sites plats, l'interface entre la cité et l'eau est alors large ; distance verticale pour les cités basée sur une butte, ou un coteau. Dans les deux cas des aménagements vont être construits pour relier l'eau : des chemins de terre ou de pierres, ou des passerelles et autres assemblages de bois. Souvent une préoccupation défensive vis-à-vis d'autres groupements imposera l'édification de remparts ou de palissades autour de la cité, assemblé en une sorte d'enveloppe protectrice.

La cité, entourée de son enveloppe de bois, de terre ou de pierres, se développe selon un axe perpendiculaire au cours d'eau. Le centre s'organise généralement le long de cet axe, groupé autour d'une place située à l'extrémité de l'axe. Les édifices représentant le pouvoir se situent la plupart du temps à des endroits stratégiques, sur la place génératrice ou bien sur la voie reliant le cours d'eau.

On peut dire que les structurations de l'espace urbain liées au cours d'eau se construisent à partir de deux thèmes : celui de l'enceinte primitive qui encercle la cité et l'axe perpendiculaire qui relie le cours d'eau au regroupement. L'interface entre la berge et la ville est suffisamment épaisse pour prévenir les effets de la plupart des crues. Elle marque une distance par rapport à la limite du lit naturel. Beaucoup de villes vont croître en conservant les traces de ces premières dispositions.

Pour conclure, on peut citer cette phrase de J. LABASSE qui résume bien le rapport premier entre les établissements humains et le fleuve : « l'emprise du fleuve sur le phénomène urbain est due autant aux inconvénients de sa présence qu'aux avantages spécifiques qui lui sont liés »⁹. Ce fleuve, dont les ponts resteront rares pendant des siècles, jouent autant le rôle de frontières que de liens entre les régions qu'il traverse ; les villes l'utilisent, vivent de ses ressources, mais ne côtoient ses berges qu'avec prudence et non sans risque. C'est l'intensité de ce rapport entre la ville et le fleuve qui nous amène à parler du fleuve comme d'un élément structurant l'organisation urbaine, depuis l'origine des établissements humains. Nous verrons par la suite que ce rôle déterminant du fleuve sur la morphologie urbaine se prolonge et se complexifie par la suite.

⁷ H. FRADIN, *Une mise en scène pour un fleuve*, 1997

⁸ A. GUILLERME, *L'eau humanitaire*, in *Le fleuve et ses métamorphoses*, 1993

⁹ J. LABASSE, *Sur la relation dialectique ville-fleuve*, in *Villes régions et aménagement*, 1989

B. Une relation symbiotique entre l'eau et l'urbain dans les villes préindustrielles

On entend dans cette partie "la ville préindustrielle" comme une période large de l'histoire des villes, où le rapport entre la ville et l'eau est à peu près constant dans son intensité, même si ces formes varient au grès des innovations et des nécessités économiques. En effet, l'industrialisation va bouleverser le rapport au fleuve, en déplaçant l'activité humaine et les transports sur l'espace terrestre et ainsi dénaturer les fonctions traditionnelles des fleuves en ville. C'est pourquoi nous étudions ici la relation traditionnelles entre l'eau et l'urbain sur cette période fictive des villes préindustrielles, qui s'entend des villes antiques jusqu'aux abords du XIX^{ème} siècle.

1. Intégration urbaine du cours d'eau et de ces particularités.

Comme nous l'avons vu précédemment trois impératifs s'imposent aux aménagements d'extension urbaine : traverser, conquérir ou protéger, et assurer les condition nécessaire à la navigation. Les villes de l'époque préindustrielles sont directement concernées par ces nécessités, auxquelles il faut ajouter des impératifs de défense des villes mais aussi de développement des commodités et de l'hygiène en relation avec l'eau. Voyons maintenant comment ces sociétés les intègrent dans leur développement.

a. Le franchissement

La première difficulté que provoque un fleuve lors de l'extension urbaine est sa traversée, nombre de villes, à commencer par Londres ou Paris, sont nées d'un gué facile. Dans le but de faciliter le passage d'une rive à l'autre, les ponts sont créés. Les premiers sont en fibre naturelle (bois et corde), ensuite en bois et en pierre, avant qu'apparaissent les premières maçonneries, puis les ponts métalliques ou en béton. La forme de ses ponts évolue également avec le temps ; pont-levis, pont basculant, pont avec piles et tablier, pont suspendu, pont à haubans... Mais les ponts restent des ouvrages difficiles à édifier surtout si le fleuve est large et puissant. Ainsi quelques grandes villes situées sur de grands fleuves posséderont pendant longtemps que peu de ponts entre leurs deux rives, ce qui à pour effet d'induire une disparité de développement entre les différentes rives (comme à Saint Louis aux Etats-Unis), voire des villes jumelles dont on connaît de nombreux exemples aux Etats-Unis (comme les deux Kansas City). Mais la principale résultante de la difficulté qu'induit le franchissement d'un fleuve est le retard d'urbanisation d'une rive vis à vis de l'autre, la ville se forme davantage d'un côté du fleuve que de façon homogène de part et d'autre du cours d'eau.

b. Conquérir et protéger les territoires

Les espaces en bordure de fleuve restent toujours incertains. En période d'étiage, ils attirent la ville de façon souvent spontanée : espaces verts, terrains de jeux... auxquels s'ajoutent durant la période préindustrielle des métiers de bords de l'eau, plus ou moins liés à

la navigation ou à l'usage de l'eau. En période de hautes eaux, les laisses de crues édifient des bourrelets, qui peuvent eux aussi être occupés par diverses activités mais qui sont l'assise idéale pour construire des digues protectrices qui porteront des chaussées et seront tôt ou tard intégrées à l'espace urbain. Les techniques d'endiguement et de consolidation des berges s'améliorent ; notamment avec l'usage d'assemblage : blocs de pierre, appareillages de poutre, agglomérés d'argile, de sable et de pierre. Les ouvrages de maçonnerie, des structures métalliques et de béton leur succéderont ensuite. Le modèle ligérien est tout à fait représentatif du type d'endiguement le plus répandu : un quai rehaussé, qui sépare une basse ville du fleuve. On retrouve ce dispositif à Orléans comme à Tours avec, parallèle au fleuve une rue basse jadis inondable, et une rue haute soustraite aux hautes eaux. Pourtant, il n'en va pas de même dans bien des villes où la construction de la digue a été suivie par le comblement et l'urbanisation de bras secondaires. Au niveau des confluent, un tropisme constant portera le front d'extension urbaine vers l'aval : le cas de Lyon est caractéristique de cette tendance.

c. La navigation

La richesse de la ville fluviale provient de la fortune de son commerce ; qui est intimement lié aux incitations et aux contraintes de la navigation. Lyon par exemple doit sa prospérité aux trois courants de marchandises qui se déversait sur ses quais : pierre et bois du haut Rhône, vins et grains du val de Saône, produits du Midi, soie, sel, huile et charbon remontant le Rhône. De même tout le monde sait bien comment se sont constituées les fortunes des villes de Nantes et Bordeaux, pendant le commerce triangulaire.

Dans le cas de Lyon, les flottes des trois voies de commerces étaient distinct, ce qui impliquait obligatoirement un transbordement sur les quais Lyonnais, même si les marchandises étaient destinées à repartir. A Nantes et Bordeaux on observe le même impératif, entre la navigation maritime et fluvial, le transbordement s'impose. Ces ruptures de charges ont participé au développement de bien des villes, et ont transformé leur physionomie en installant des appontements, estacades, quais de pierre... et avec de larges espaces sur les berges, aménagés pour la manutention de marchandises, ponctués de grues, d'entrepôts et de bâtiments administratifs.

Ces trois fonctions ont un impact manifeste sur la morphologie et le paysage urbain, elles conditionnent véritablement la structuration des berges et leur utilisation. Et même au delà des berges, à cette époque préindustrielle, l'eau (fleuve et canaux) fait partie intégrante de la ville au même titre que les boulevards aujourd'hui, c'est donc sur l'ensemble du tissu urbain que se ressent la présence aquatique.

d. Hygiène et commodités

En plus de ces trois fonctions de base, l'eau est source de bien être et d'hygiène publique ; pour répondre à la recherche de commodité et d'hygiène, les égouts, l'eau courante, les thermes, les fontaines, les jardins d'agrément et le traitement de l'eau par station d'épuration se développent. Ces ouvrages apparaissent tout d'abord dans des villes proches des cours d'eau. Car tant que les techniques ne permettent pas d'acheminer l'eau de très loin, la notion de proximité reste essentielle. Ces divers édifices font en général l'objet d'une

certaine recherche architecturale, et de mise en valeur dans la ville. De plus en plus la ville devient dépendante de sa consommation d'eau et de l'utilisation des rivières.

Devant l'impératif de pourvoir à des besoins sans cesse accrus en eau, liés à une augmentation de population autant qu'à une inclination grandissante à produire, transporter et commercer, les techniques hydrauliques vont voir le jour et s'améliorer à force d'innovations. Ainsi des puits, des citernes, des aqueducs, et plus tard, des pompes vont amener toujours plus d'eau vers les villes. Des digues, des quais, des barrages, des écluses et d'autres édifices de régulation et d'entretien du cours d'eau vont se multiplier pour assurer les conditions suffisantes aux différents usages du cours d'eau. Ces usages qui amènent également sur les rives, artisans, commerçants et industries en tous genres. Les rives sont un lieu de vie imminent des villes préindustrielles. Voyons maintenant quels sont les usages les plus représentatifs de cette période et les plus marquants pour la ville et le cours d'eau.

2. Activités et usages riverains

Le fleuve est un axe structurant de la ville, parce qu'il est un axe de communication, mais surtout parce qu'il engendre le développement de multiples activités sur son cours et sur ces rives, qui sont autant de facteurs de développement et de prospérité pour la ville. Ces activités concourent à l'effervescence des berges qui en font un haut lieu de l'activité économique : « la rivière au débit régulier est le nerf économique de l'urbanisation préindustrielle »¹⁰. Le fleuve est entièrement intégré à l'espace et au fonctionnement des villes préindustrielles. L'organisation urbaine et sa morphologie reflètent aussi cette "symbiose" entre la ville et le fleuve.

a. La ville fluviale est une ville marchande

Nombreux sont les métiers de bords de fleuve à l'époque préindustrielle. Sur les berges s'installent des meuniers, des tisserands, des teinturiers ou des tanneurs, autant de communautés artisanales, qui font des berges de canaux ou de rivières de véritables rues commerçantes. En plus des activités qui nécessitent de grandes quantités d'eau, de nombreux commerces profitent de l'activité des sites et utilisent les voies d'eau pour s'approvisionner.

En effet, en premier lieu, les activités des villes autour des cours d'eau correspondent à des préoccupations marchandes. Le commerce, l'échange de produits façonnés par l'artisanat, façonnent le rapport entretenu avec le cours d'eau et son expression urbaine.

A l'époque où la navigation s'avère être le moyen de transport le plus avantageux, il convient de relier le cours d'eau au lieu de commerce ; ceci en guidant l'eau jusqu'aux portes des échoppes et des places marchandes. Des canaux sont ainsi creusés dont les quais rendent praticables les berges pour l'activité marchande. Ou alors il arrive aussi que les commerces s'installent directement sur des bateaux fixes accostés.

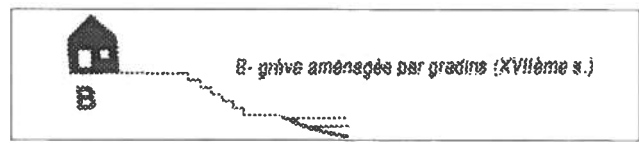
- Les quais, à l'interface du transport et du commerce

¹⁰ A. GUILLERME, *L'eau humanitaire*, in *Le fleuve et ses métamorphoses*, 1993

L'espace entre le cours d'eau et l'urbanisation est totalement assailli par la volonté commerçante. Ceci va petit à petit établir des connections spatiales entre l'eau et la ville. Au fur et à mesure que l'activité marchande et ses édifications s'étendent, l'espace entre l'eau et le bâti se réduit, jusqu'à ne former plus qu'une ligne de rencontre. Celle-ci sera formalisée par la construction de quais maçonnés, pavés ou entièrement boisés, structurés différemment selon les villes, leurs potentialités techniques de l'époque et les matériaux présents. Les commerçants et les artisans cherchent à avoir le linéaire de quai le plus long afin d'obtenir le maximum d'interface avec l'eau. Lorsque le cours d'eau est utilisé tel quel et non ramifié en canaux, les bâtisseurs choisissent d'édifier des quais et d'implanter des espaces marchands, sur une partie du cours d'eau où le courant est faible, un bras moins actif ou un bras mort.

Autour du XVI^{ème} siècle, sur les rivières ou les fleuves (pas les canaux) cet axe économique est jalonné de ports en grève séparés par des alignements de maisons qui s'ouvraient sur l'eau par des portes ou des arches batelières. -A-. Puis les grèves sont progressivement pavées et aménagées aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles où accostent les coches d'eau et les barques chargées de denrées. -B-.

5. Typologie des berges urbanisées (1)



Quand la voie d'eau dessert uniquement quelques échoppes à proximité, il est préférable que le quai ne soit pas trop large afin que le transport des marchandises vers le magasin soit rapide. A l'inverse lorsque les cours d'eau se font rares dans la ville, les quais s'élargissent pour pouvoir stocker les marchandises avant de les dispatcher dans les quartiers alentours.

De grandes largeurs de quais peuvent être continues, ou bien des quais étroits s'évasent parfois ponctuellement pour former une place au bord de l'eau.

- Rivières et canaux constituent les principales artères de la ville préindustrielle

Jusqu'au XIX^{ème} le cours d'eau est fréquemment un élément intra-urbain. Les maisons sont construites directement sur le bord de l'eau, beaucoup ont un accès direct à la rive par des ouvertures batelières et possèdent des anneaux pour les embarcations. Sur les ponts, le même type d'occupation est totalement ou partiellement construit. Le cours d'eau peut être bordé de constructions d'un seul ou des deux côtés ; dans ce cas le cours d'eau devient une rue d'autant plus fréquentée que les normes de voiries urbaines sont souvent trop étroites, surencombrées et difficilement praticables pour le transport de marchandises.

Ce dispositif est alors celui de toutes les villes d'Europe situées sur des rivières navigables ; mais de cet état ancien, il ne reste que des traces, en France, le cas de Strasbourg est particulièrement significatif.

- Recherche d'un rapport accentué avec l'eau dans les trames urbaines

Les trames urbaines et les trames aquatiques interfèrent. Les réseaux d'îlots et de rues forment des quadrillages déformés qui suivent les lacets des canaux et des rivières.

La profusion de l'activité commerçante au bord de l'eau et sa répartition peuvent se lire sur son plan à travers la manière dont les cours d'eau irriguent la ville. Les endroits les

plus proches des quais étaient les plus convoités par les marchands et les artisans. La trame est d'autant plus dense dans ces zones.

A Nantes comme dans beaucoup d'autres villes, chaque voie d'eau développe son réseau de rues.

A Bruges, à la même époque, un ensemble de canaux, arrivant surtout de la mer, vient couronner la cité avant de la traverser en se dispersant progressivement vers divers points stratégiques. Les quais suivent le parcours de l'eau et la trame urbaine se contracte et se rétracte pour coïncider avec ces sinuosités.

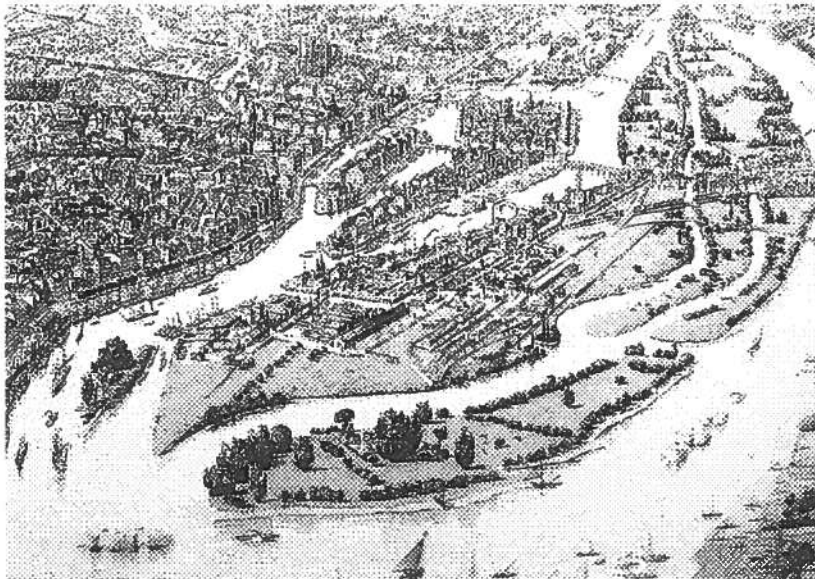
A Venise on retrouve le même type d'organisation avec un réseau aquatique plus large et beaucoup plus dense.

Amsterdam, une place forte du commerce depuis le moyen âge et jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle, s'organise sur une trame marchande extrêmement régulière et ordonnée. Une succession de canaux semi circulaires dessert chaque rue, chaque maison, chaque marchand.

La ville marchande est organisée grâce à une urbanisation tramée qui s'accroche aux sinuosités des voies d'eau, et développant en arrière de ceux ci une trame parfois proche du quadrillage. Ce type de structure corrobore une organisation favorable aux échanges entre les groupes de construction et l'eau.

Comme l'écrit J. PELLETIER : « Dans tout les cas, la symbiose entre les activités du bord de l'eau et les quartiers centraux était très forte et les cours d'eau navigables constituaient de véritables rues »¹¹. Toutes les représentations des rives des villes, estampes, cartes ou photographies anciennes, témoignent de cette intense activité des berges et de cette osmose avec la ville (Illustrations 6 et 7). Pourtant la berge active, la berge spectacle n'est pas exempte de dangers, incendies depuis les bateaux, inondations... Et de plus, il est important de signaler que la réputation des quais n'est pas toujours des meilleures, on y associe souvent le côté le plus obscur des comportements humains.

6. Gravure de Nantes au XIX^{ème} siècle



¹¹ J. PELLETIER, *Sur les relations de la ville et des cours d'eau*, Revue Géographique de Lyon, 1990

7. Estampes de Blois vers 1730



b. Les berges, lieu de représentation du pouvoir et de la puissance de la cité

A proximité de l'eau sont édifiés des constructions et des bâtiments qui sont censés être le reflet de la ville et qui s'impose au regard du visiteur. Ainsi l'eau et les rives sont un élément de mise en valeur de la puissance de la cité, sur le plan militaire mais aussi sur le plan religieux.

- L'affirmation de la puissance militaire...

Au moyen âge, à l'époque où les cités devaient de protéger des invasions ennemies potentielles, on construit autour de la ville des fortifications ou des forteresses de pierre plongeant dans l'eau. Ces murailles s'affublent d'ouvertures ou d'autres objets architecturaux (meurtrières, tourelles, chemin de ronde...) qui s'égrainent sur l'ensemble de son pourtour, dans le but de filtrer le passage.

Le rapport entre la cité et l'eau s'effectue dans la hauteur pour signifier la volonté de dominer par l'intermédiaire du rempart. La ville cherche ainsi à s'imposer puissamment en s'affichant comme dominatrice. La cité est pensée pour être vue d'en bas, il s'agit d'une confrontation dans la hauteur. Si une offensive arrivait par les terres, elle se heurterait d'abord à la barrière aquatique puis aux murailles de la cité. S'ajoutent aux imposantes fortifications des blasons et autres effigies qui surplombent l'eau dans laquelle ils se reflètent. Ils symbolisent chaque cité dans sa suprématie.

Le cours d'eau s'inscrit ici dans une relation défensive avec la ville ; il lui confère une représentation de puissance militaire, d'inaccessibilité.

- ... et de la puissance religieuse

A cette époque, les Eglises, les communautés religieuses cherchent elles aussi à affirmer leur puissance. Ainsi elles tentent de marquer leur emprise au niveau de l'espace des rives en y inscrivant les symboles qui les représentent. Pour proclamer leur puissance, elles disposent le long de l'eau des édifices religieux, ou réservent certains espaces à leur représentation religieuse. Elles bâtissent ces édifices sur des butes surplombant l'eau, ou à des endroits stratégiques visibles de très loin, par exemple dans l'axe d'un accès fluvial à la ville. A. GUILLERME¹² explique : « la densité du réseaux hydraulique témoigne de la richesse urbaine : les plus grandes villes médiévales sont celles qui possèdent le plus vaste réseau, celles aussi qui ont les plus beaux monuments, ces bijoux de l'architecture que sont les églises romanes et gothiques ».

Le cours d'eau est l'axe de transport le plus utilisé, par les habitants, mais surtout par les marchands et autres individus venus de l'extérieur. De ce fait c'est le lieu idéal de représentation du pouvoir pour toucher le plus de population.

c. Les berges, lieu d'agrément et de loisirs

Lorsque les citadins ont commencés à se sentir en sécurité, grâce à la diminution des éventuelles agressions extérieurs par la puissance militaire et grâce à la prospérité de la cité, établie par la puissance marchande, les cours d'eau ont pu être considérés et conçus comme des agréments possibles. La ville s'est ouverte sur le paysage fluvial, et a fini par s'étendre sur chaque parcelle riveraine en les encerclant. La ville perd de plus en plus son contour précis, les murs d'enceintes sont abattus et les constructions se diffusent et s'étagent en aval et en amont du cours d'eau.

- Des activités ludiques sur les berges

Le cours devient l'occasion d'activités plaisantes, de promenades, de divertissements et de fêtes où chaque individu souhaite se présenter à la société sous son meilleur jour. De multiples activités se déroulent sur les berges et les grèves, comme à Lyon où on y organise des courses de chevaux, des fêtes, des joutes, des processions, etc... Espace ouvert, le fleuve est aussi un espace de liberté où les débitants de boissons et les bateleurs sont tolérés. Les rives jouent le rôle d'espace de loisirs et aussi de rassemblement avec des théâtres de plein air.

- Des trames plus proches de l'eau

Les trames urbaines ont peu évolué, mais simplement muées ponctuellement pour concilier la structure de la ville marchande avec les nouveaux désirs et comportements des citadins, en incorporant des compositions urbaines qui viennent s'agripper à la berge.

- Un bâti spectaculaire comme vecteur de représentation sociale

Sur le plan architectural, les rives deviennent le lieu où les grandes familles et les notables désirent inscrire leur marque personnelle, à travers des édifices les plus éclatants possibles. Les plus grandes bâtisses ou les palais cherchent à avoir le maximum d'emprise réelle et visuelle sur l'eau. Les habitations plus modestes tentent de grignoter quelques

¹² A. GUILLERME, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau, les techniques*, 1983

espaces par des extensions en encorbellement. Les bâtiments tentent de s'approcher toujours plus de l'eau

Par conséquent, les quais deviennent parfois discontinus, ils se dilatent ou se contractent selon le type d'espace urbain. D'une certaine manière, les quais n'existent plus sous la même fonctionnalité que dans la ville marchande, mais se prêtent à de multiples fonctions directement apposées au cours d'eau.

- Les rives, des espaces d'apparat ouverts

La relation entre les deux rives ne tient pas du "miroir" qui reflète une image identique. Le fleuve ou la rivière unissent les rives dans une relation spectaculaire. De part et d'autre l'esprit de représentation domine. Mais comme pour l'écart du développement de l'urbanisation que l'on peut observer, une rive est toujours privilégiée par rapport à l'autre, c'est la rive historique, celle où les édifices de représentation se sont installés en premier. Des places d'apparat sont édifiées, des espaces en hémicycle ou demi-octogone, pour lesquels la composition est primordiale borderont le cours d'eau. Ceux-ci sont ponctués de bassins, fontaines et autres résurgences aquatiques, et soulignés par une végétation bien ordonnée.

Les places renaissances ou baroques, les cours, les boulevards ou les promenades du XIX^{ème}, les palais ou les jardins, tous participent à cette recherche du plaisir de l'œil, de la représentation, d'agréments entretenus entre la ville et le cours d'eau.

Ainsi tous les éléments bâtis riverains s'orientent vers l'eau. Ils symbolisent à eux seuls l'idéologie de la cité sans doute un peu oisive mais toute dévouée au plaisir de l'eau et à la représentation de soi.

Pour répondre à ses aspirations de loisirs et d'apparat, l'espace urbain de la cité va s'organiser en une succession de domaines extérieurs (jardins, places, placettes...) ou ajourés (loggias, porches...) qui ont tous comme point commun de s'ouvrir sur l'agréable vision qu'offre le spectacle du cours d'eau.

d. L'évolution de la considération du fleuve au cours du XIX^{ème} siècle

Dès la fin du XVIII^{ème} siècle et au cours du XIX^{ème}, les mentalités évoluent, la société est en train de connaître un grand bouleversement ; le cours d'eau n'y échappe pas. Le monde scientifique qui a une emprise grandissante sur les évolutions économiques et par conséquent sur les phénomènes sociaux, condamne les excès de la nature et interpelle les pouvoirs publics de se défendre non plus contre les armées ennemies mais contre les intempéries. L'opinion des ingénieurs fait de plus en plus autorité, et des écoles sont créées (comme les Ponts et Chaussées à Paris) où les meilleurs hydrauliciens y enseignent, afin de former des ingénieurs capables d'intervenir sur les fleuves. Dans le même temps, l'opinion publique est entretenue par les cris d'alarme lancés par les médecins, les agronomes, les économistes et les ingénieurs.

A l'époque où la notion de rendement mécanique est à son apogée, les eaux libres ou "sauvages" deviennent nuisibles, non pas seulement par son évaporation qui entretient les maladies, mais par son inactivité. Le fleuve ne devient une précieuse ressource que s'il est canalisé, surveillé et régulé.

De plus, la réputation des berges en tant qu'espace de loisir va en diminuant aux yeux des bourgeois. Les rives, les promenades deviennent le lieu des "plaisirs ouvriers", qui s'approchent davantage du libertinage que de l'intérêt de la baignade sanitaire. Jusqu'à 150 000 Parisiens et 50 000 Lyonnais sillonnent les bords de fleuves chaque dimanche de mai à septembre. Ces berges, qui ont été peintes par les impressionnistes, sont parfois un espace permissif, ce qui agace de plus en plus les autorités.

Ainsi le fleuve va connaître un virage dans son évolution au cours du XIX^{ème} siècle et surtout pendant le XX^{ème}. Après des siècles où le fleuve paraissait familier et intégré à la vie et à la structure urbaine, ses excès vont conduire les aménageurs à le dompter, quitte à le détruire et le à rompre le lien qui unissait la ville et le fleuve.

C. Le fleuve fonctionnel du XX^{ème} siècle

Les aménagements des bords de fleuves restent relativement rares et ponctuels pendant une grande partie du XIX^{ème} siècle, mais ils vont en se multipliant avec l'amélioration des techniques grâce à la révolution industrielle, qui va décupler les usages fonctionnels du fleuve. La navigation avec le développement de la vapeur connaît son apogée à cette période, l'usage industriel des berges impose des aménagements lourds sur le lit du fleuve, et l'opinion publique amplifie se phénomène de maîtrise du fleuve, en jugeant inacceptable qu'on ne puisse juguler les eaux. Toute une série de procédés sont mis en place pour rendre insubmersible au moins l'essentiel de l'espace urbain. La multiplication des aménagements du lit et des berges du fleuve va modifier le rapport entre la ville et son cours d'eau, pour finalement engendrer des modifications de la structure même de la cité.

1. L'évolution des usages de l'eau à l'aire industrielle

a. La navigation et l'artificialisation des cours d'eau

Dès le début du XIX^{ème} siècle, pour assurer le transport continue de denrées, le niveau des fleuves doit être maintenu relativement stable tout au long de l'année. L'Etat Napoléonien fonctionnalise les rivières, les grands cours d'eau doivent servir pour le commerce, les petits pour l'industrie. Les collectivités locales doivent « diriger autant qu'il sera possible toutes les eaux de leur territoire vers un but d'utilité générale »¹³, sous le contrôle des nouveaux serviteurs du public, le corps préfectoral, celui des polytechniciens, les ingénieurs militaires et les ingénieurs civils. Les fleuves sont aussi dégagés des objets jugés "encombrants", comme les moulins flottants ou accrochés aux piles de pont. Une part de l'aération des fleuves disparaît ainsi, ce qui a pour effet de diminuer les pratiques coutumières.

Deux systèmes d'endiguement sont successivement mis en place. Tout d'abord, les digues de haute protection contre les inondations, édifiées sous le Second Empire, à la suite des crues de 1846 et 1856. Ces digues, qui forment un système discontinu ont pour but de ralentir la montée des eaux et de briser la violence de leur impact. Ensuite vinrent les digues basses, conçues à la fin du siècle par l'ingénieur JACQUET, avant d'être améliorées par GIRARDON, concepteur d'un système cohérent visant à l'amélioration de la navigabilité.

Ce système permit le maintien de la navigation fluviale convertie à la vapeur, face à la concurrence montante du rail. Afin d'augmenter la charge des embarcations, de très gros investissements sont entrepris, en installant des barrages mobiles le long des principaux fleuves et de leur affluents ; les transformant en une succession de plans d'eau à niveau quasi constant, dont l'effet écologique est une catastrophe. L'écosystème fluvial est ramené pour l'essentiel à « une simple veine liquide communiquant difficilement avec d'anciens bras secondaires »¹⁴, qui fonctionnait auparavant comme des frayères et des écotopes d'une grande richesse et dont beaucoup ont été comblés.

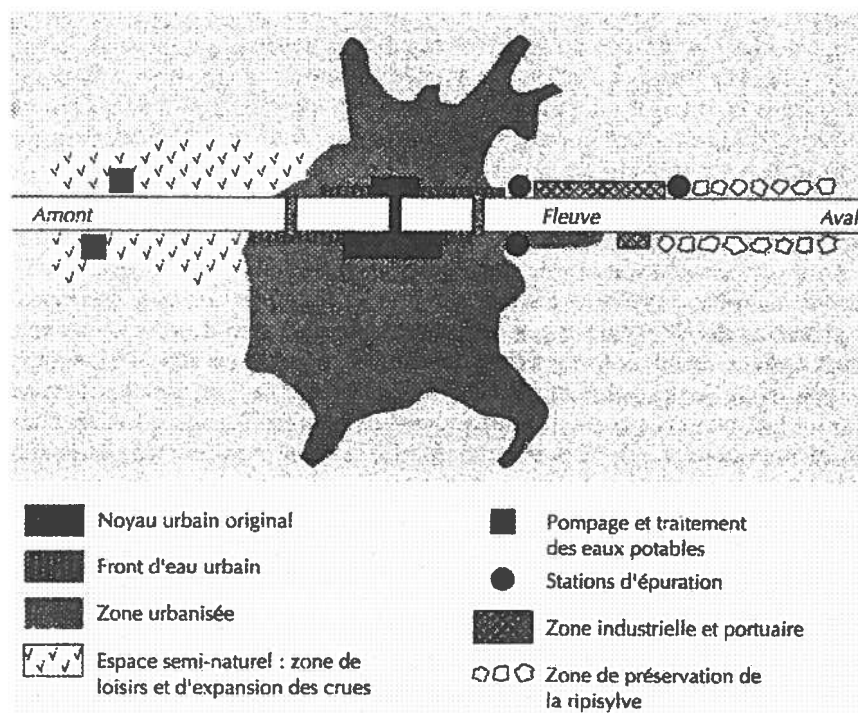
¹³ Loi des 12-20 août 1790, citée par DENOZIERE, *L'Etat et les eaux non domaniales*, 1985

¹⁴ J. BETHEMONT, *La société au miroir du fleuve*, in *Le fleuve et ses métamorphoses*, 1993

b. L'industrialisation et l'apparition d'une césure entre la ville et le fleuve

De manière générale, l'organisation urbaine de la ville industrielle par rapport à son cours d'eau suit un schéma relativement simple et récurrent dans ses grandes lignes pour toutes les villes. En amont de la ville, une large zone non urbanisée, est conservée pour stocker les volumes d'eau des crues exceptionnelles. A l'intérieur du noyau, les fronts d'eau sont tous urbanisés et organisés différemment selon la force du fleuve et les fonctionnalités riveraines. En aval du centre urbain, sont concentrées les fonctions industrialo-portuaire avec également plusieurs stations d'épuration. Un partage de l'espace périurbain se dessine, avec des fonctions nobles et une eau pure à l'amont et des fonctions "salissantes" à l'aval.

8. Organisation urbaine de la ville industrielle



Durant la révolution industrielle, le fait marquant de cette époque et bien sûr le développement de l'industrie. Les usines vont s'emparer des rives, des petits cours d'eau mais aussi des grands dont les berges ont été stabilisées et les rives protégées. Elles utilisent le cours d'eau autant pour profiter des facilités qu'apporte la navigation que pour alimenter leurs chaudières en eau et rejeter leurs déchets dans les rivières. Les villes anglo-saxonnes nous donnent les exemples les plus saisissants de ce phénomène. C'est sans doute à elles que songeait Lewis MUMFORD, quand, au terme d'une description du comportement de la cité "carbonifère" à l'égard de son fleuve, il concluait : « pendant des générations, les citoyens subiront les conséquences de cet usage d'une facilité sordide »¹⁵.

¹⁵ L. MUMFORD, *La cité à travers l'histoire*, 1964

De plus, l'activité fluviale et industrielle introduit une césure entre le fleuve et la ville ; les usines sidérurgiques, les cimenteries, les silos, les entrepôts font la richesse de la ville mais laissent peu de place à un quelconque parti d'esthétique urbaine. Le centre monumental est désormais reporté vers l'intérieur du tissu urbain.

Sur le plan de la morphologie et du bâti, la relation de l'urbain avec le cours d'eau se complexifie. L'interface entre le cours d'eau et les éléments bâtis n'est plus une ligne régulière s'épaississant parfois, mais une ligne zigzagante, créant des découpes dentelées, des cercles ou d'autres géométries à la frontière des deux éléments.

Le bâti croît dans toutes les directions : hauteur, largeur, profondeur, selon les usages. A l'image des groupes sociaux, industriels, commerçants ou financiers, les tours poussent toujours plus haut au dessus du cours d'eau, dans lequel elles se reflètent, symbolisant leur puissance. Les édifices proéminents glorifient les fonctions, les congrégations, les compagnies et les personnalités les plus diverses. Chacun peut souhaiter posséder une construction importante. Plus que la localisation au bord du fleuve sur un site privilégié, le reflet de la puissance et de l'hégémonie d'une personne (physique ou morale) est désormais davantage dans la monumentalité des bâtiments.

2. Les éléments marquants la distanciation ville-fleuve

Dans ce rapport de production et de croissance tant urbaine qu'industrielle, la ville va proliférer et s'étendre sur le cours d'eau. Dans les endroits où l'activité économique domine, on construit sur des plateformes parfois très en avant sur l'eau. Des cales, des débarcadères, de multiples plates-formes sont jetées sur l'eau, des ponts en tout genre sillonnent le cours d'eau. Les abords du cours d'eau sont fonctionnalisés au maximum à fin de satisfaire les besoins de production et de déplacement.

a. La généralisation des ponts dans le tissu urbain

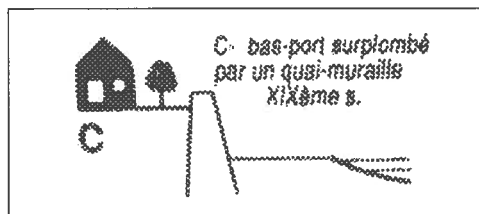
La familiarité perdue avec les rives, tient pour partie à la construction des ponts qui prendront le relais des bacs à trille et des modères. De plus, le début des ponts ne se situe plus à la limite de l'eau, là où apparaît la difficulté de franchissement, mais nettement en retrait, plus reculé à l'intérieur du tissu urbain. Pour passer d'une rive à l'autre, on ne se trouve plus confronté à la présence de l'eau. Les ponts ne sont plus que des prolongements de rues perpendiculaires au fleuve sans véritable spécificité. Les principales rues des villes fluviales sont désormais parallèles au cours d'eau et en retrait de ceux-ci. Les zones d'attractivité de la ville ne sont plus au bord de l'eau.

b. L'installation et le développement des quais

Mais la rupture entre le tissu urbain et l'eau tient pour l'essentiel à l'édification des quais dont l'emprise, d'abord limitée aux rampes d'accès des ponts, devient progressivement totale. L'effet le plus évident est la séparation sur deux plans distincts de la ville et du fleuve accentuée encore par des parapets. Le temps où les maisons s'ouvraient sur l'eau et où on

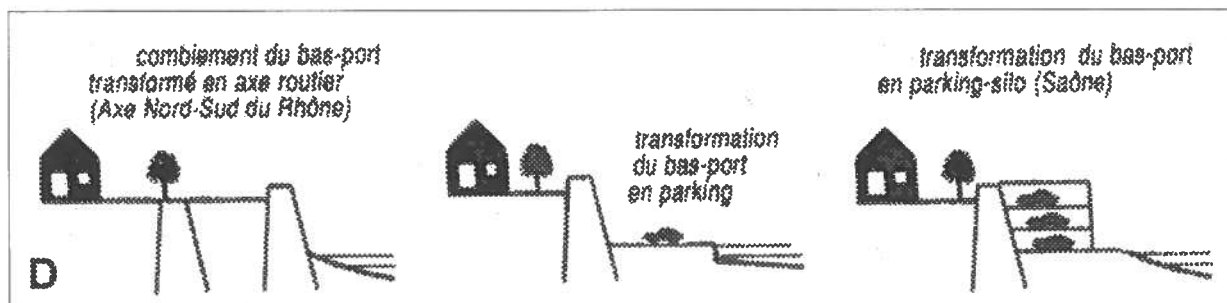
allait de l'une à l'autre en passant sur la rivière est révolu. Mais le quai est indispensable aux nouvelles données de l'urbanisme ; il protège des crues, facilite la circulation et permet la séparation du trafic urbain et des activités fluviales reléguées sur des bas ports largement dimensionnés en fonction du risque de crue. -C-

9. Typologie des berges urbanisées (2)



Plus tard les quais subiront toute une série de dérives dans leur usage. La moins perçue, sans doute du fait de sa progressivité de l'évolution des techniques, est la raréfaction du trafic fluvial dans le paysage. Simultanément les ports sont en partie désaffectés ou comblés. Mais sous de multiples formes, l'emprise automobile est plus marquante. Les quais sont rehaussés pour accueillir l'implantation d'axes routiers ou autoroutiers. On a l'illustration de ce mouvement dans quasiment toutes les villes, où des voies sur berges ont été installées. Les quais sont aussi l'endroit idéal pour transformer des espaces plus ou moins délaissés en parc de stationnement. -D-

10. Typologie des berges urbanisées (3)



Ces transformations ont un impact visuel énorme dans le paysage urbain, et d'un point de vue usuel, le bord de l'eau est plus difficilement accessible, ou bien son accès est réservé à des fonctions bien particulière et peu valorisant comme le stationnement. Aux plans visuel et fonctionnel, le fleuve se détache de la ville et une distanciation se crée et s'affirme.

La convivialité était déjà rompue avec la disparition des maisons riveraines au profit des industries. Visuellement, le cours d'eau est séparé de la ville par les lignes verticales des quais, et de leur parement. Il faut désormais descendre vers un plan inférieur pour accéder à l'eau. La coupure entre le cours d'eau et les citadins se consommera d'autant plus vite que disparaissent progressivement les lignes fluviales embarquant des passagers. Certaines villes y gagneront l'ordonnance classique et monumental des promenades plantées sur les quais, dont l'architecture est réglée par les parapets en pierre de taille. Ces promenades se retrouvent dans toute l'Europe. Dans le meilleur des cas, l'animation du plan supérieur, devenu le quai proprement dit, est accentué par des activités liées à la flânerie, dont les bouquinistes de Paris sont l'exemple le plus célèbre. Mais tout cela se situe en marge de l'eau ; le contact physique est désormais perdu.

c. La couverture des petites rivières

Quelquefois la ville prolifère tant que l'eau devient une gêne à tel point que l'on fait disparaître purement et simplement la rivière dans les profondeurs de la ville. Ce sont le plus souvent les petites rivières qui subissent ce sort, dont la couverture est plus facile et tentante, compte tenu de leur état sanitaire au début du siècle dernier. A mesure que leur rôle d'égout à ciel ouvert disparaît et que leur rôle industriel s'estompe avec le départ des industries vers les marges urbaines, on les élimine des paysages urbains. Elles sont recouvertes et parfois raccordées aux réseaux d'assainissement. Des tunnels sont creusés pour faire disparaître l'eau, comme à Nantes où une partie de l'Erdre est recouvert pour y installer des axes de circulation routiers et ferroviaires. Ou bien les ingénieurs de l'époque décident tout simplement de combler les bras d'un fleuve trop étendu. Ce fut notamment le cas, toujours à Nantes avec les bras de la Loire autour de l'île Feydeau, qui n'a plus d'"île" que le nom.

3. Dégradation et dévalorisation des espaces riverains

a. Le déclin de la navigation et le déplacement des activités portuaires

A partir de la fin du XIX^{ème} siècle, on observe un déclin des pratiques fluviales traditionnelles. Les ponts sont devenus assez nombreux et gratuits pour éviter le recours aux bacs et aux passeurs. La navigation des passagers n'a plus que d'intérêt que touristique, somme toute limitée en ville du fait de la perte d'intérêt paysager des sites riverains à cause de l'industrialisation croissante.

La navigation de commerce décline également ou prend de nouvelles formes. Sur des axes encore très fréquentés comme le Rhin, le Danube ou le Mississippi, les embarcations sont plus vastes, plus rapides et plus spécialisées, de sorte qu'elles ne peuvent s'accommoder des modes d'accostage en centre ville. En corollaire de ce déplacement des accostages fluviaux, les activités induites par le trafic, comme le travail du bois par exemple, sont peu à peu chassées du milieu urbain devant les nécessités de disposer d'espaces plus importants pour les transbordement et de rentabiliser les espaces devenus centraux.

Dans la plupart des villes qui ont des activités fluvio-portuaires, le mouvement de translation des ports a commencé à partir de 1920, pendant qu'apparaissent des ports spécifiques, construits à l'écart et presque toujours en aval de la ville, pour concentrer les opérations de manutention et les industries qui les accompagnent. C'est le cas de la plupart des ports fluviaux français (Strasbourg, Paris, Lyon, et aussi Nantes et Bordeaux), rhénans (Bâle, Cologne, Düsseldorf...) ou américains (Nouvelle-Orléans, Montréal...). Très progressif, ce mouvement s'achève à diverses périodes selon les villes. Ce phénomène eut lieu il y a seulement une vingtaine d'années en Allemagne, où les ports centraux ont longtemps résistés.

Avec le départ des ports, toute une partie de l'industrie se délocalise également, suivant le mouvement des ports et cherchant des terrains plus vastes et moins coûteux qu'en

ville, et accessibles par des voies rapides. A cela s'ajoute la crise industrielle de la seconde moitié du XX^{ème} siècle qui parachèvent la désertification et la dégradation des zones riveraines des centres villes qui furent dévolus aux industries pendant la période d'industrialisation.

b. L'emprise automobile sur les berges urbaines

La distanciation entre la ville et l'eau, ainsi que la dégradation des sites riverains s'accroissent davantage dans la seconde partie du XX^{ème} siècle avec la généralisation de la voiture comme moyen de transport. Les empiètements de l'automobile, joints aux besoins de stationnement vont produire une barrière supplémentaire entre l'urbain et l'eau. Ce détournement d'usage s'est accompli avec d'autant plus de facilité que, dans la plupart des cas, la propriété des rives relève de l'Etat, ce qui simplifie le problème de la mise à disposition et du coût des terrains.

Partout sont installées ces voies dites "sur berges" implantées directement sur le bord et de ce fait inondables. Le type le plus achevé de voie sur berge est la voie George Pompidou à Paris, mais il en existe des plus ou moins similaires dans toutes les villes au bord d'un grand cours d'eau. Apparaissent ensuite les autoroutes implantées directement en bordure du fleuve mais hors de portée des crues ; C'est le cas dans les villes traversées par l'autoroute du soleil, on peut également citer le cas d'Angers sur la Maine. Le stationnement opère de même, soit en surface, ce qui n'est qu'un mal réversible puisque qu'on peut éventuellement les déplacer, soit dans des silos comme à Lyon par exemple, où là, l'emprise est définitive.

Ainsi au cours du XX^{ème} siècle, les nécessités commerciales et la fonctionnalisation de l'espace urbain vont progressivement détruire le rapport privilégié qu'entretenait la ville avec son fleuve. Successivement, les endiguements puis les zones industrielles et les axes routiers de circulation vont séparer la ville et la rivière, allant parfois jusqu'à combler une partie des cours d'eau, pour faciliter un usage terrestre. Pendant la seconde partie du XX^{ème} siècle les berges urbaines sont le plus souvent désertées et laissées à l'abandon. Il faudra attendre la fin du siècle pour que renaissent un intérêt pour ces espaces, qui possèdent l'avantage de lier la proximité aux centres urbains et de larges emprises foncières disponibles.

PARTIE II : LE RETOUR DES FLEUVES EN VILLE, EXPERIENCES PASSEES ET CONCEPTS ACTUELS

Cette seconde partie propose d'étudier le mouvement de retour de l'urbanisme vers les fleuves. Depuis les années 60 ou 70, l'aménagement urbain renouvelle son intérêt pour les sites riverains. Pour introduire l'analyse des trois projets urbains qui constituent la matière de cette recherche, il est important de comprendre comment est né ce type de projet de requalification, qui à force d'expériences reconstitue une relation entre le monde urbain et le fleuve. L'évolution au cours du temps de ces grands projets indiquent qu'une multitude de partis d'aménagement se sont succédés, suivant l'influence des courants de pensée et des impératifs économiques et de société. Nous verrons donc, comment ces projets sont nés et ont évolué au cours du XX^{ème} siècle, selon le contexte dans lequel ils s'inscrivaient, pour finalement arriver aux tendances et aux nécessités actuelles qui, orientent les décideurs et les concepteurs des projets d'aujourd'hui. C'est pourquoi nous étudierons dans la sous partie B, la notion de "projet urbain", qui semble être le concept dominant qui entoure les grands projets et les politiques de développement des grandes villes, et qui de surcroît correspond aux trois projets étudiés. Nous essayerons de déduire de ce concept quelques hypothèses pour la valorisation des fleuves au sein des projets de requalification, afin d'en vérifier la véracité dans les études de cas.

A. Les projets d'aménagement riverains, histoire et actualité

Les trois projets de requalification que nous étudions ont tous l'ambition globale de "renouer le dialogue avec leur fleuve". Le monde portuaire qui symbolisait la relation entre la ville et le fleuve, semble établir aujourd'hui de nouvelles interactions, moins directes avec l'eau, des relations qui s'exercent de plus en plus éloignée de la cité, des relations de plus en plus nu, des relations qui dépendent davantage des réseaux qui, à distance, les fonctionnalisent.

Les fleuves, devenus des enclaves du domaine public fluvial, ont progressivement perdu bon nombre de leurs fonctions. Mais depuis une vingtaine d'années en France voire une trentaine dans le monde, les villes imaginent de nouvelles relations avec leur fleuves ou rivières. Ayant épuisé leur possibilité d'extension, elles découvrent ces terrains disponibles, dégradés, désertés par l'industrie, ou occupés par des routes et des parkings.

Cette partie propose d'étudier le mouvement de retour vers les fleuves, à travers la focale que constitue les projets de requalification des espaces riverains, ceci au cours du temps, en s'attardant aussi sur le cas français. Ainsi c'est pour mieux comprendre ce que signifie ce mouvement qui concerne une grande partie des villes, et qui marque une rupture profonde avec la vision fonctionnaliste de la voie d'eau de la période précédente, que nous observerons les projets pionniers qui ont initié la dynamique dans le monde, et les logiques qui les habitent. Ensuite nous approcherons plus précisément le cas français, en tentant d'expliquer les causes du retard observé et les difficultés particulières à l'hexagone.

1. L'émergence des projets de requalification

a. Rappel des causes de l'évolution des sites riverains et de leur état avant les opérations

Avec l'âge industriel, les activités à finalités maritimes ou fluviales s'éloignent des berges. Ce fait marque une des mutations les plus lourdes dans la relation ville-fleuve.

La disparition ou la diminution des fonctions fluviales traditionnelles, militaires puis économiques, telles que le transport, le commerce, l'artisanat voire même l'alimentation eau, enlève aux fleuves et aux rivières leur rôle qui faisait toute leur richesse pour l'activité urbaine. Désormais, la règle est « le découplage entre activités et espace fluvial, et la véritable centralité urbaine »¹⁶. Se crée une dissociation et une distanciation entre le port et les activités qu'il induit et la centralité. Mais les terrains délaissés conservent par ailleurs « les stigmates de leur exploitation, tant physiquement par la propagation de friches, que socialement par l'accueil de populations en situation précaires »¹⁷. L'état de ces terrains en fait des secteurs à faible attractivité résidentielle, à une époque où la préférence des populations va vers l'habitat pavillonnaire, qui développera l'extension périphérique des villes, avec un impact certain sur la vitalité des centres.

A cela s'ajoute la politique du tout automobile impulsé par les pouvoirs publics, qui vont voir dans ces espaces libres la possibilité de créer des axes structurants transversaux dans le tissu urbain, en utilisant les bords de fleuves, pénétrante naturelle de la ville, en voies rapides ; renforçant ainsi la distanciation entre la ville et l'eau.

Ces territoires particuliers doivent donc assumer des contraintes lourdes et multiformes. Certaines sont évidentes comme celles que nous avons évoqué (problème du trafic automobile, dégradation du bâti, friches...), mais d'autres contraintes sont moins palpables, et plus difficilement évaluables, parce que relevant d'une imagerie mentale (traditions socioculturelles, sentiment d'appartenance, appropriation des lieux...) mais sont tout autant essentiels. « Plus que d'autres peut-être, les espaces riverains de fleuves portent en eux des collections d'images fortement symboliques qui contribue à leur complexité »¹⁸. La complexité des éléments symboliques, tantôt promus tantôt détruits ou oubliés, agit dans les processus de représentation et qui sont sans doute à l'origine de comportements collectifs d'attraction/répulsion qu'inspirent les espaces riverains.

L'état de dégradation associé à la difficulté de saisir tous les enjeux de ces espaces, ne créés pas à cette période des conditions favorables à une réaffectation des anciens sites portuaires.

b. Les potentialités et les atouts des espaces riverains

Les espaces libérés par les activités portuaires offrent pourtant de nombreux atouts que les responsables politiques vont finir par considérer, poussés par les nécessités conjoncturelles de chaque époque. Dans un contexte où les bords de fleuve semblent posséder toutes les tares

¹⁶ C. CHALINE, *Ces ports qui créèrent les villes*, 1994

¹⁷ M. ALLAMAN, *L'odyssée des villes et de leur fleuve*, in *Diagonale*, 2003

¹⁸ S. PUISSANT, *La ville et son fleuve*, in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 1990

pour le monde urbain, « la reprise des relations entre les villes et les zones fluviales, qu'elles soient aquatiques ou terrestres ne pouvaient naître que d'une convergence de nécessités »¹⁹.

Les deux atouts que présentent les sites fluviaux sont ; d'une part le potentiel foncier sous utilisé qu'ils représentent, associé à une position centrale dans l'agglomération urbaine et à une bonne accessibilité du fait des anciennes activités qui s'y tenaient. Ainsi en réponse aux problèmes de périurbanisation, tenant aux modalités passées de la croissance urbaine, ces espaces sont une véritable aubaine pour les pouvoirs publics de redévelopper la ville sur elle-même. Profitant du même coup de la tendance, observée dans les années 70 de "retour vers les centres" des populations, caractérisée par une stabilisation des populations résidentes des centres villes accompagnée en partie d'une recomposition sociale des résidents.

D'autre part, comme le souligne M. ALLAMAN : « grâce à la montée en puissance du regard écologiste, les cours d'eau ont cessé d'être perçus comme facteurs dérangeant par une cité désireuse de circuler et de bétonner en rond, pour être considérés comme le dernier élément naturel capable de lui apporter une qualité de vie oubliée et une identité perdue »²⁰. Certains auteurs parlent alors de "retour de balancier" vis à vis de la période précédente.

A partir des années 70, de nombreuses municipalités se lancent dans de plus ou moins grandes opérations de revitalisation des territoires urbano-portuaires, afin, selon C. CHALINE de susciter le retour de populations résidentes vers le centre ville et d'intensifier les flux de visiteurs et de touristes. Un effet de synergie est recherché entre : manifestation culturelle, renouvellement de l'image urbaine autour d'opérations impulsées par le couplage d'investissement publics et privés. En profitant, comme le rappelle J. LABASSE des préoccupations écologistes, du souci de la qualité de la vie et des potentialités foncières offertes. C'est sur cette base que vont se développer les premières opérations de requalification, dont les succès vont généraliser le mouvement de retour de la ville vers les fleuves, à l'ensemble des villes aujourd'hui.

2. Les grands projets pionniers de requalification

Alors que dans les années 60, les signes annonciateurs d'une large délocalisation des activités portuaires et associées étaient perceptibles, on observe, en tout cas en Europe, une absence quasi totale de prise en compte des "waterfront" ou "riverfront" et de leur devenir dans les politiques urbaines. Même les grandes opérations de restructuration urbaine en centre ville, pour répondre à demande croissante du secteur tertiaire de bureaux ignorent les berges et les espaces portuaires, réputés sans qualité. On peut citer le cas du centre directionnel de Mériadeck à Bordeaux qui illustre ce rejet, alors que déjà l'espace sur les berges se prêtait à une requalification ; ou bien le Superdôme à la Nouvelle-Orléans, bâtiment construit au sud-ouest du quartier du Vieux Carré, largement en retrait du Mississipi.

Pourtant, au cours des années 70, l'attractivité des "waterfront" s'affirme, mais arrive alors une période de récession économique qui freine les capacités des investisseurs (privés comme publics) et le retournement de leur stratégie de la périphérie vers le centre, et donc vers les fronts d'eau.

¹⁹ M. ALLAMAN, *L'odyssée des villes et de leur fleuve*, in Diagonale n°163, 2003

²⁰ M. ALLAMAN, *L'odyssée des villes et de leur fleuve*, in Diagonale n°163, 2003

D'une façon générale, « l'histoire de la relation entre le port et la ville se situe au présent et se problématise de manière particulière à chaque époque »²¹. Voyons maintenant par quelques exemples représentatifs, mais sûrement pas exhaustifs, de chaque époque, comment se caractérisent les partis d'aménagement des grandes opérations de requalification des sites riverains.

a. Années 70, tourisme et patrimoine vecteurs de requalification

La décennie soixante-dix qui a vu s'intensifier les reconversions de sites portuaires se caractérise par l'attitude patrimoniale qui a dirigé les actions de réhabilitation des bâtiments et par la démarche commerciale et culturelle qui a orienté les programmes d'usages. L'attention portée au patrimoine portuaire s'inscrivait dans la sensibilité nouvelle, et inédite pour le patrimoine industriel en général.

Le deuxième aspect de la reconversion des années 70 est la part importante dans les programmes d'usage d'espaces et d'édifices dévolus aux activités de tourisme, des loisirs et de la culture avec la multiplication des musées maritimes et des lieux de consommation, qui font de ces sites, des espaces courus pour la restauration ou les boutiques. Pour illustrer ce fait, observons le cas de la restructuration du "riverfront" de la Nouvelle-Orléans.

- La Nouvelle Orléans, le pari ludique et touristique ²²

A la fin des années 60, la Nouvelle-Orléans semble vouée à une longue léthargie économique. Vers le début des années 70, des initiatives locales fortement épaulés par les fonds publics lancent une stratégie destinée à créer, à l'instar de nombreuses métropoles américaines, la "downtown" qui faisait défaut jusqu'alors. En une douzaine d'années, près d'un millions de mètres carrés de bureaux sont construit ainsi que d'énormes équipements hôteliers. La Nouvelle-Orléans devient une véritable place centrale, à dominante administrative. Mais cette centralité, localisée aux limites ouest du Vieux Carré ignore le "riverfront", d'ailleurs inaccessible. Toujours au début des années 70, l'amorce du transfert du trafic maritime vers d'autres sites et la disponibilité potentielle d'espaces riverains suscitent des projets de reconquête. Un premier projet d'autoroute urbaine le long du fleuve soulève une opposition locale virulente, animée par un universitaire, R.O. BAUMBACH²³. Cette opposition est couronnée de succès et le projet tombe à l'eau.

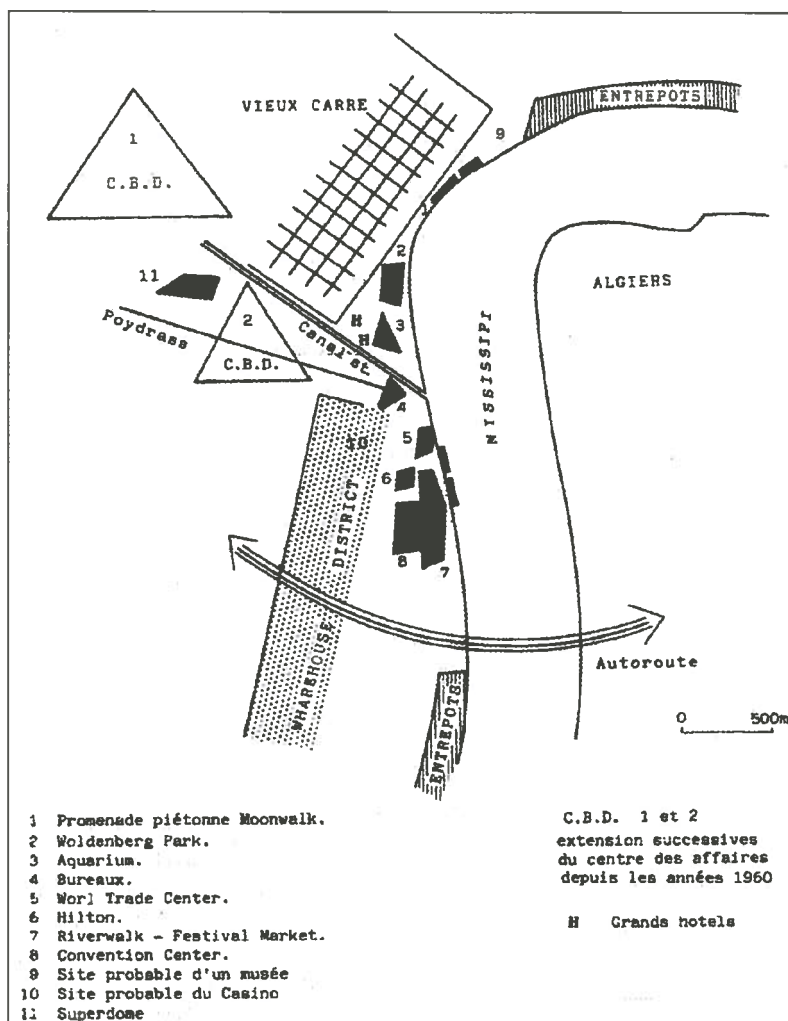
S'en suit une période trouble, puis le front d'eau revient sur le devant de la scène, alors que la chute des cours du pétrole a largement affecté la vitalité de la "downtown". Les responsables de la ville décident qu'il faut réorienter toutes les options de développement économique vers le tourisme au sens le plus large du terme. Fondée sur des éléments polarisant les flux de visiteurs, tels que le Convention Center, le Festival Market, un Aquarium..., l'opération est un succès. Le temps de retour sur investissements est estimé à moins de cinq ans. On assiste à la Nouvelle-Orléans à un glissement du centre de gravité de la centralité vers le "riverfront", lieu d'animation et de fréquentation par excellence.

²¹ C. PRELORENZO, *La ville au bord de l'eau, une lecture thématique d'European 2*, 1993

²² d'après l'ouvrage de C. CHALINE, *Ces ports qui créèrent les villes*, 1994

²³ voir R.O. BAUMBACH Jr and W.E. BORAH, *The second battle of New-Orleans*, University of Alabama Press, 1981

11. La Nouvelle Orléans : les éléments de reconquête du front d'eau



b. Années 80, les fronts d'eau comme levier de développement économique

Les années 80 sont marquées par de nouvelles orientations des opérations de reconversion. Les aménageurs de friches fluviales et portuaires, doivent désormais, au delà de la reconquête des espaces délaissés, assurer le développement et la relance de l'activité économique en usant des vastes territoires disponibles comme levier pour la relance des activités. Dans cette perspective, on a cherché à toute force et parfois à tout prix à créer des pôles d'activités, surtout tertiaires, forts consommateurs de personnels qualifiés et de surcroît peu polluants. Des centres d'affaire de luxe sont souvent prévus. L'opération exemplaire de cette période est certainement celle des London Docklands, un vaste programme de reconquête de friches industrialo-portuaires.

- Les London Docklands : dédoublement ou concurrent de la City ?²⁴

En 1981, la volonté jointe aux engagements financiers du gouvernement central, engagent ce que certains qualifieront plus tard comme l'une des plus grande opération d'urbanisme des temps contemporains. Les objectifs sont polyvalents mais une place

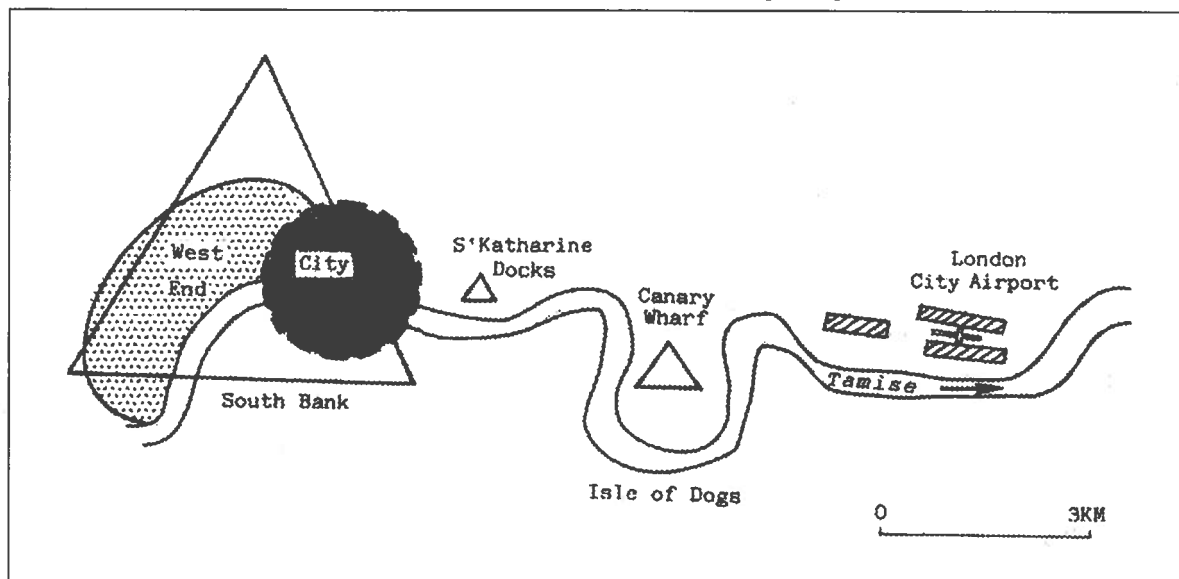
²⁴ d'après l'ouvrage de C. CHALINE, *Ces ports qui créèrent les villes*, 1994

particulière est faite aux activités tertiaires de hauts niveau, compte tenu de la forte demande en surface de bureaux et du boom immobilier qui dure depuis 1970, dans toute l'agglomération de Londres. Un secteur particulier est retenu pour l'immobilier d'entreprise orienté vers la finance et les affaires : c'est l'espace entre le méandre de la Tamise, dit Isle of Dogs, soit 125 hectares où tenait place l'intense trafic maritime des West India et Millwall Docks jusque dans les années 70. Mais la totalité de l'opération recouvre quelques 2 200 hectares en aval de Tower Bridge. Certains de ces complexes de bureaux se sont rendus célèbres par les difficultés financières de leurs promoteurs, tel que le site de Canary Wharf en 1992. Au total, c'est plus d'un million de mètres carrés de bureaux qui sont mis sur un marché de plus en plus touché par la récession économique du début des années 1990. En effet, les Docklands, était l'action urbaine la plus visitée, la plus enviée, avant de sombrer dans le désintérêt et la réprobation quasi générale dès lors que l'ambition même de l'opération s'est transformée en handicap lorsque l'énergie économique a fait défaut. Stigmatisé sous le terme de "rise and fall" d'une démarche de "developpers".

On peut tout de même retenir des Docklands quelques faits plus objectifs : cette opération est plus qu'une extension de la City, il s'agit d'un véritable rééquilibrage de la centralité Londonienne vers l'ouest ; son développement (quasi autonome à cause de sa mauvaise accessibilité) est en premier lieu assuré par des PME de services, de grandes entreprises financières, c'est à dire le tertiaire d'affaire, mais aussi des organes de presse, et un aéroport.

Cet exemple nous montre surtout le lien étroit entre la conjoncture économique et sociale et la faisabilité et la finalité des opérations de requalification des sites riverains dégradés.

12. London Docklands : localisation des principaux sites



Source : C. CHALINE

c. Tendances observées dans les années 90

Il est plus difficile de décrire une tendance globale pour les années 90. La somme des expériences passées offre une meilleure connaissance des possibilités de réaffectation des sites riverains, ainsi les projets se multiplient et se diversifient. Pour illustrer l'émergence de nouvelles orientations, observons le cas de Séville et de son fleuve le Guadalquivir.

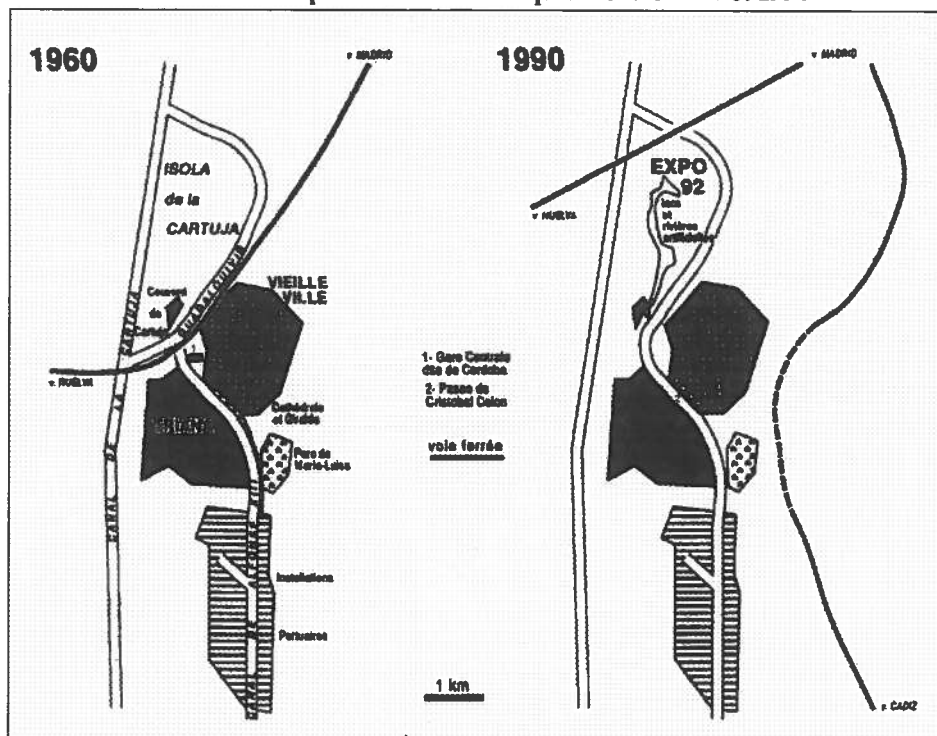
- Séville : le fleuve comme matière première du paysage urbain²⁵

Séville, ville port de fond d'estuaire, a subi par le passé de nombreuses inondations catastrophiques. La ville s'est toujours battue contre son fleuve, d'où la décision en 1930 de détourner le fleuve en amont de la gare centrale, par le canal de la Cartuja, ouvert en 1950 en direction du sud ouest. L'ancien lit est séparé par une zone remblayée, occupée à la fois par la voie ferrée de Huelva et une grande avenue. L'extrémité amont le long de la promenade Cristobal Colon, par contre, a été aménagée en bassin nautique et en centre de plaisance.

Ces aménagements qui semblaient définitifs sont remis en cause à l'occasion de l'exposition universelle de 1992, dans le cadre de grands travaux d'urbanisme confortés par de puissants moyens, puisque les montages partenariaux de l'époque ont permis de rassembler pour l'occasion près de 40 milliards de pesetas. Le Guadalquivir redevient un atout du développement urbain. A cette fin, le canal de la Cartuja devient le lit normal du fleuve, la partie amont, conservée jusqu'en 1990 est coupée au nord et raccordée au canal Alphonse XIII, par déblaiement du bouchon précédemment mis en place. La ville dispose ainsi d'un plan d'eau stabilisé en bordure du centre historique. On rétablit en somme la situation d'avant 1930 sans en avoir les inconvénients hydrauliques. De cette manière, le site de l'exposition de 1992 bénéficie entre autres attraits ; de lacs reliés par une rivière artificielle, de plans d'eau, de fontaines et de jardins irrigués.

Le fleuve dans le cas de Séville est entièrement recomposé, jusque dans sa topographie, afin de créer, selon le souhait des décideurs, un paysage urbain favorable à une manifestation événementielle décisive pour la ville. Le Guadalquivir n'est plus que la matière première transformable de ce paysage urbain.

13. Séville : recomposition du Guadalquivir entre 1960 et 1990



²⁵ d'après le texte de J. PELLETIER, *Sur les relations de la ville et des cours d'eau*, in Revue géographique de Lyon, 1990

d. Types de projets, similitudes, et partis d'aménagement

- Une même ambition mais plusieurs types de projet

Au delà des quelques exemples que nous avons évoqué, il existe un nombre impressionnant d'opérations qui visent à réutiliser les rives. Depuis plus d'une vingtaines d'années, quasiment toutes les villes du monde occidental comportant un ou plusieurs cours d'eau entreprennent des opérations avec cette ambition. Sans s'attacher à la période ou au parti d'aménagement adopté, J. PELLETIER²⁶ propose d'établir une typologie de ces opérations en retenant le type de site qu'elles concernent. Il dégage ainsi cinq types d'opération favorisant le retour de la ville vers le cours d'eau :

- La reconquête sur les voies de circulation implantée sur les berges. C'est une opération particulièrement onéreuse car elle implique le détournement de voirie, ou bien son enterrement. Des exemples sont fournis par les villes de Francfort sur la rive droite du Main, par Toulouse sur la rive droite de la Garonne, mais aussi Cologne ou Düsseldorf.
- La reconquête sur les installations portuaires de fond d'estuaire. L'opération de Bristol en serait l'archétype, avec l'aménagement de son "Floating Harbor" sur l'Avon.
- La transformation des anciennes installations fluviales ; elle constitue une variante du type précédent, avec une moindre envergure, le réemploi appelle ici trois directions principales. D'abord, l'aménagement de promenade paysagère pour la détente, comme à Paris, en aval du pont d'Austerlitz sur la rive gauche. Ensuite la réutilisation par la plaisance est le moyen le plus simple pour remplir les darses désertées. C'est le cas sur une partie des Docklands de Londres. Enfin, la troisième tendance mêle urbanisme de prestige et recherche d'espace ludique, comme à la Nouvelle-Orléans.
- La reconquête des quartiers industriels riverains ; à Montréal, la reconquête de l'ancien canal Lachine en parcours piétons, bicyclette et skieurs en hiver en est une bonne illustration.
- Le réaménagement des petites rivières et des canaux dans le cœur urbain constitue le dernier type. Dûment nettoyé, ces cours d'eau offre des décors attrayants et des lieux de promenades. On peut citer en illustration, l'Erdre à Nantes, la Moselle à Metz ou le canal Saint Martin à Paris.

Dans ce travail, nous nous intéressons plus particulièrement aux quatre premiers types, le cinquième ne peut être en fait considéré comme une opération d'urbanisme de requalification, car elle s'attache avant tout à retraiter le cours d'eau et ses abords, c'est à dire les berges, mais pas les rives.

- Des convergences dans les options d'aménagement

Bien que l'on puisse observer différents types de projets, dans la conduite de ces requalifications, ainsi que dans les options choisies pour le contenu des opérations, il est

²⁶ J. PELLETIER, *Sur les relations de la ville et des cours d'eau*, in *Revue géographique de Lyon*, 1990

possibles de décrire des similitudes globales. En effet les problèmes de ce type d'espace sont particuliers mais pas singuliers, ainsi on observe des convergences sur l'ensemble des projets.

Au sujet des opérations de requalification présentées lors d'un colloque à Bordeaux, S. PUISSANT dégage trois tendances majeures sur la manière dont les opérations sont conduites :

- Tout d'abord, l'importance des "plus d'impulsion des projets". Dans de nombreux cas, au delà de la volonté de reconquête des rives, il existe des facteurs additionnels spécifiques, susceptibles de stimuler les initiatives. Il s'agit en premier lieu des événements ou des manifestations générateurs d'aménagements futurs ; comme par exemple, l'exposition universelle de Séville.
- Ensuite le phénomène de mobilisation autour du projet des populations. Tout le monde s'accorde pour dire combien la concertation la plus large et la plus approfondie possible est nécessaire. Mais il est difficile de généraliser le phénomène à l'ensemble des projets et surtout d'en évaluer les impacts. Mais la création de structure spécifique pour la participation des citoyens, comme le Greenwich Council pour les Docklands de Londres constitue une garantie pour aller dans ce sens.
- Dans la quasi totalité des expériences, la conduite de projet est caractérisée par d'importants montages partenariaux, notamment entre partenaires publics et privés

Quant au contenu des opérations, on observe de singulières ressemblances dans les choix des options d'aménagement. S. PUISSANT distingue trois grands principes qui semblent dominer l'esprit de ces programmes.

- le premier principe repose sur la volonté de maintenir les caractères matériels et immatériels existants des sites. Dans cet acte de reconstruction, les décideurs affirment le souhait de préserver l'esprit d'héritage historique et de patrimoine naturel. D'un point de vue architectural, il s'agit de mettre en valeur les traces qui expriment le passé du site.
- Le second principe dominant et qui guide le contenu des opérations se base beaucoup sur l'évocation : tous les aménagements, toutes les opérations se doivent de "dire le fleuve ou la rivière". Partout il convient de promouvoir de larges gammes d'activités, d'habitat, de loisirs, mais cette animation doit refléter la proximité de l'eau et être conçue en fonction de l'eau. Cela consiste également en la production d'image suggestives, porteuse de valeurs marines dans la communication.
- Le dernier principe de ces opérations riveraines est celui de la totalité et la globalité. Si les opérations d'aménagement lancées sur les berges ont pour fondement la recherche d'une symbiose, d'une communion avec le fleuve, s'il s'agit à nouveau de faire en sorte que certains quartiers se retournent et regardent vers l'eau, il ne saurait cependant être question de les détacher du reste de la ville.

De ces trois principes on retiendra l'idée de respect de la cohérence autant que l'hétérogénéité de l'héritage commun, avec la volonté de s'appuyer sur les principaux caractères fonctionnels et symboliques des lieux. La volonté d'une conception globalisante reflète aussi la lourdeur des enjeux de ce type d'opération pour une ville. Les projets

s'inscrivent tous dans de grands desseins pour leur ville et seraient de nouveaux vecteurs à l'ambition des agglomérations.

- Conclusion : des partis d'aménagement déterminés par le contexte économique et social

« C'est sur un arrière plan fluctuant que les partis d'aménagement et les choix d'urbanisme sont retenus pour les différents territoires portuaires que l'espace urbain tend à se réapproprier ... le destin de tout territoire, notamment urbain est d'être périodiquement réaffecté et revalorisé en étroite relation avec le contexte socio économique propre à chaque époque »²⁷. En effet les choix qui orientent les options d'aménagement sont largement influencés par le contexte dans lesquels ils s'inscrivent. Ces variables sont : la nature de l'agglomération, sa stratégie globale, qui est aussi orienté par les luttes d'influence et les débats préalables. Car ces grands projets impliquent de multiples acteurs dont les intérêts évoluent avec la situation économique et sociale. Ainsi les partis d'aménagement se définissent largement sont forme de consensus.

L'urbanisation des sites portuaires est une histoire ancienne, car les ports et les industries fluviales sont mobiles, et les villes qui elles sont statiques, s'affairent d'une part à rétablir les connexions entre les nouvelles installations et le tissu urbain plus lent à évoluer, d'autre part à réinvestir les lieux qu'abandonnaient les navires, leur trouvant de nouvelles fonctions, de nouvelles formes et une nouvelle signification urbaine. Cette double démarche ouvre chaque fois des chantiers urbains qui exigent des solutions, des attitudes, des actions, des méthodes voire des règlements adaptés aux problèmes et aux impératifs et aux valeurs sociétales.

3. Le cas français, entre retard et relance

Les cas que nous avons évoqués, et qui semblent représentatifs des différentes époques, sont tous étrangers. Il est vrai qu'en France peu d'opérations d'envergure ont émergé sur ces périodes. Plusieurs éléments freinent le développement des projets de requalification.

a. Cloisonnement et complexité juridique : deux éléments de blocage spécifiques à la France

Outre, les cycles de récession économique qui paralyse les investissements et l'image négative que portent ces espaces souvent dégradés, associer à une image industrielle, difficile à revaloriser ; un des freins à la requalification des espaces portuaires est le cloisonnement des responsabilités entre les autorités portuaires qui conservent la propriété des terrains, et les collectivités locales qui souhaitent entraîner ces espaces vers un nouvel avenir, mais sans avoir autorité sur ceux-ci. Notons également la complexité du statut juridique du cours d'eau et de ses abords, qui constitue une autre difficulté à surmonter pour les initiateurs de projets en France.

²⁷ C. CHALINE, *Ces ports qui créèrent les villes*, 1994

- Les sites portuaires, des espaces soumis à deux logiques divergentes

Au cours des années 70 et 80, les responsables portuaires et les responsables municipaux ont des préoccupations, des perspectives et des références différentes sinon divergentes. Les autorités portuaires (ports autonomes) sont dans une optique d'optimisation de l'outil portuaire, en lui adjoignant de nouvelles infrastructures (pipe-lines, quais minéraliers ou terre-pleins à conteneurs...), avec pour référence les grands ports, tels que Rotterdam, qui parviennent à poursuivre l'extension de leurs espaces, de leur outillage et de leur chiffre d'affaires. Mais cette perspective de développement de l'infrastructure aura dans la plupart des ports beaucoup de difficultés à absorber le choc pétrolier et à affronter la crise mondiale.

D'un autre côté, les responsables de la ville, quant à eux, au delà de leur intérêt pour la vitalité de l'ensemble portuaire, se sentent de plus en plus motivés par le retournement de la ville sur ses limites fluviales. Les attentes citoyennes ont évolué et la proximité de l'eau est en train de devenir une demande de plus en plus unanime. La ville comme paysage, le mariage de l'habitation et des loisirs, le contact avec la nature... Ce sont là les traits envisagés de la résidence urbaine que les bassins et les terre-pleins permettent d'atteindre peut être plus facilement qu'ailleurs.

Cette divergence dans les logiques de développement perdure y compris après le déclin des ports et leur relocalisation plus en aval. Ainsi la mésentente entre les autorités portuaires et les responsables municipaux sera souvent la cause de la léthargie des sites portuaires désaffectés. C'est notamment le cas pour le site l'ancien port de Bordeaux, comme nous le verrons plus loin, qui resta pendant de longues années grillagé et inaccessible, à deux pas du centre historique de la ville, à cause du manque d'accord entre la ville et le port autonome.

- La complexité de la maîtrise foncière des fleuves et des espaces riverains

La question du statut juridique d'un cours est en effet assez complexe, celui-ci définit la propriété du fleuve et de ses berges. La plupart des rivières de France relèvent du domaine public fluvial, il est institué suite à un classement par l'Etat. Il existe deux types de domaine public fluvial ; le domaine public fluvial naturel et le domaine public fluvial artificiel. Le premier concerne les cours d'eau qualifiés de voie navigable ou flottable, auxquelles s'ajoute les cours d'eau assurant l'alimentation en eau des voies navigables, les besoins en eau de l'agriculture et de l'industrie. L'étendue de ce classement est déterminé par la hauteurs des hautes eaux, or il s'agit d'une question susceptible d'appréciations très diverses selon les époques et l'état de la science. A l'étendue du cours d'eau on peut adjoindre les terrains concernés par une servitude de halage ou de marchepied, qui pourtant relève du statut juridique des propriétaires privés.

Mais l'administration française ne pouvait se satisfaire du seul domaine public naturel. Il a donc été créé, par décret du Conseil d'Etat, le domaine public fluvial artificiel, fondé sur un critère essentiel : la réalisation d'aménagements spécifiques. De ce fait, les terrains compris dans les emprises des ports fluviaux, les caves des berges situées devant ces ports, les quais affectés au trafic fluvial ou bien encore les ouvrages publics, digues ou remblais construits sur le bord des rivières navigables sont aussi incorporés au domaine public fluvial.

Ces questions de domanialité sont une entrave importante pour une gestion cohérente dans le cadre d'un programme d'aménagement d'espaces riverains. Il semble nécessaire de « trouver une nouvelle maîtrise d'ouvrage susceptible de combiner les logiques

d'aménagement hydraulique et les logiques d'organisation territoriale pour l'aménagement urbain »²⁸.

Néanmoins, un pas important a été franchi dernièrement avec la loi sur les risques majeurs. La nature inaliénable et incessible des espaces appartenant au domaine public de l'Etat a en effet été modifiée par la loi du 30 Juillet 2003 relative à la prévention des risques naturels et technologiques. Le déclin du trafic fluvial a conduit l'Etat à s'interroger sur son rôle vis à vis des biens dont il n'a plus l'usage et qui pourraient être mieux entretenus et valorisés s'ils étaient décentralisés. Par cette loi, qui sera complétée par la loi relative aux responsabilités locales, l'Etat peut désormais transférer gratuitement une partie de son domaine public fluvial aux collectivités locales qui le souhaitent. Ce transfert n'est pas obligatoire et les certaines villes seront peut être réticente à assurer de nouvelles charges de domanialité. Mais celles qui souhaitent engager des aménagements sur le long terme y verront certainement des avantages, surtout vis à vis de la notion d'occupation temporaire (régit par les conventions d'occupation temporaire) qui pouvait être dissuasive. Par ailleurs les voies d'intérêt national utiles au transport de marchandises ne peuvent pas faire l'objet d'un transfert.

b. Relance de l'intérêt pour les fleuves dans l'aménagement urbain

A l'heure actuelle, les villes maritimes et fluviales françaises, se trouvent dans une situation où tout est à faire concernant les espaces riverains, mais par contre tout est possible et ouvert. Aujourd'hui, les responsables et aménageurs français sont dans une position relativement favorable car ils peuvent bénéficier d'expériences dont ils n'ont pas eu à payer les erreurs. D'où la multiplication des colloques et conférences sur ce sujet. Depuis quelques années le thème des fleuves apparaît dans les documents d'orientation des politiques de développement des agglomérations. Ces politiques s'appuient bien souvent sur une opération phare, qui généralement concerne la requalification des sites riverains dégradés.

- Le retour des fleuves dans les documents stratégiques.

Dans chacune des trois villes que nous étudions, le fleuve fait son apparition dans les documents stratégiques de l'agglomération depuis seulement quelques années. Cela reflète, de la part des élus, la reconsidération des cours d'eau comme vecteur de développement et de qualité de vie pour les habitants. Voyons dans chacun des cas, comment le fleuve est pris en compte, et quelles sont les potentialités qui se dégagent de ces documents.

A Nantes les grandes orientations d'aménagement sont rassemblées dans le "Projet 2005". Ce projet qui fut défini en 1995, est encore aujourd'hui en vigueur, en attendant le très prochain document d'orientation. La Loire tient une bonne place dans ce document car elle occupe un chapitre à part entière, qui regroupe de nombreux objectifs. Ce chapitre intitulé "la Loire et l'Estuaire, la reconquête du fleuve" fait d'abord le constat de l'état déplorable du fleuve autour de l'agglomération Nantaise, en rappelant les principales causes, le glissement du port vers l'aval (Montoir et Donges) et le départ des industries. Ainsi sont

²⁸ J.M. ALLAIN, *Une vallée urbaine : la Sambre*, in *Les annales de la recherche urbaine*, 1986

décrit l'état des quais et des anciens sites industriels, les perturbations du système hydraulique et la dégradation des espaces naturels.

Suite à cet état des lieux, l'ambition globale du projet pour la Loire est annoncée de la manière suivante : « A un moment où nombre de grandes villes nées d'un fleuve redécouvrent l'importance de leur lien historique et culturel avec l'eau, l'Agglomération Nantaise doit reconsidérer le rôle de la Loire sur de nouvelles bases tant urbanistiques, environnementales qu'économiques ». Il apparaît clairement dès le début de la phrase, le contexte de compétition entre les grandes villes, qui pousse les responsables à se positionner sur ce créneau du retour vers les fleuves. Ceci en adoptant une approche mêlant urbanisme, environnement et économie. Quatre objectifs découlent de cette première ambition ; deux à l'échelle de l'agglomération, et deux à l'échelle de l'estuaire, jusqu'à Saint-Nazaire, incluant la question du port. L'ensemble des objectifs est synthétisé en rappelant que « l'enjeu central de cette stratégie est doit être la redéfinition des vocations du fleuve où devront s'équilibrer le maintien d'une fonction portuaire reconfigurée, la restauration des friches et des paysages, des activités nouvelles et la protection des ressources aquatiques ».

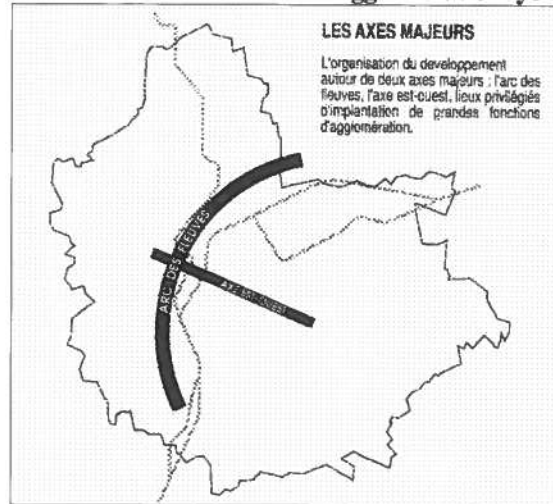
Intéressons nous plus particulièrement au deux orientations qui concernent le territoire de l'agglomération. La première ambition est de développer une politique globale d'aménagement des rives et des sites de la Loire. « Il faut renouer le lien avec l'eau en lui restituant sa place dans le paysage urbain et la vie de l'agglomération ». Il est ainsi évoquer la reconversion des quais et des sites à l'abandon, puis le développement de nouveaux usages en terme de tourisme, de loisirs et liés à l'éducation, sur un ensemble de sites tout au long de la traversée de la Loire dans l'agglomération. Le second objectif veut faire de « l'île de Nantes un acte symbolique de cette volonté de réappropriation de la Loire ». Ceci compte tenu de sa localisation au cœur de l'agglomération, appuyés sur l'hyper centre au nord et des espaces urbains à requalifier au sud. Le projet de l'île de Nantes n'est quasiment pas décrit mais les grandes lignes en sont déjà dressés : l'aménagement des quais, la création de nouveaux quartiers et un nouvel axe urbain avec une liaison de transport en commun.

Trois points sont à souligner quant à la perception du fleuve dans le projet 2005. Le premier est l'importance que constitue ce thème pour les décideurs de l'agglomération. Un chapitre entier lui est consacré, mais cette préoccupation semble guidée par une dynamique de compétition avec d'autres villes qui auraient les mêmes ambitions. Ensuite l'orientation qui est proposée pour les nouveaux usages du fleuve est assez nettement orientée vers le tourisme et les loisirs et le paysage. Puis pour finir, le dernier point est la place fondamentale et "symbolique" qu'occupe l'île de Nantes dans cette stratégie.

L'agglomération Lyonnaise, elle aussi, cherche à redonner à ces fleuves la place qu'ils méritent. Forte d'une longue et vive histoire avec ses cours d'eau, Lyon est une des premières villes à avoir réfléchi à la question de la place des fleuves dans le tissu urbain. Dans son schéma directeur intitulé "Lyon 2010" paru en 1992, la question des fleuves est très présente, tout d'abord dans le rôle que ceux-ci ont joué sur la structure de la ville et sur son développement. Est aussi largement évoquée la situation géographique de l'agglomération, aux carrefours de l'Europe du nord et du sud, comme une chance et un atout pour son développement. Ainsi le schéma directeur présente dans les orientations fondamentales d'aménagement "l'arc des fleuves", comme un des axes structurants du développement de l'agglomération. Par contre, l'élément fluvial est relativement peu évoqué en ce qui concerne les ambitions et les orientations d'aménagement. Seul un court passage dans le chapitre concernant les partis d'aménagement, propose des actions pour les fleuves. Il s'agit d'abord d'actions de mise en valeur des sites fluviaux afin de constituer la trame paysagère de l'agglomération, avec la coulée verte du Rhône et en apportant un soin particulier aux

traversées des deux fleuves. De même, il faut noter plusieurs actions programmées dans le cadre du développement des activités sportives et de loisirs ; avec le renforcement de sites d'activités nautiques ou de détente.

14. L'axe des fleuves du SD de l'agglomération lyonnaise



Par contre on ne trouve aucune référence à un futur projet de requalification du site du confluent. Mais ceci s'explique car le "Projet 2010" date du début des années 90, alors que le projet de requalification Lyon Confluence n'émergea qu'à partir des années 2000.

On peut s'étonner de la relative faiblesse des actions de remise en valeur des fleuves pour une agglomération telle que Lyon, pour qui les cours d'eau sont au centre d'enjeux majeurs ne serait-ce que dans la structure urbaine. Mais si les fleuves sont si peu évoquer c'est qu'ils sont au centre d'un document d'aménagement spécifique, le Plan Bleu.

Dès les années 80, la commission "Lyon, ville fluviale" s'associe à l'agence d'urbanisme pour faire des propositions concernant l'aménagement des fleuves. Une des conclusions était que pour engager des projets, il fallait que le Grand Lyon soit concessionnaire d'une partie des berges. Ce fut fait pour la rive gauche du Rhône et pour la Saône. Ceci marqua le début de la reconquête des berges. Le plan Bleu (adopté en 1991) a été créé pour organiser un aménagement cohérent des espaces fluviaux, en s'appuyant sur un document qui globalise l'ensemble du domaine fluvial communautaire. « L'esprit du Plan Bleu est de relier la terre et l'eau de façon permanente afin de favoriser l'émergence d'usages nouveaux »²⁹. Le Plan Bleu vise en premier lieu, à valoriser les paysages fluviaux, restaurer les berges, protéger des crues et des pollutions. Mais ce n'est pas tout, plusieurs actions concernent la restauration d'usages : d'abord la navigation de plaisance sur le Rhône et la Saône, avec la perspective de nouveaux équipements (ports, haltes...) ; le développement des activités ludiques, baignades, kayak, aviron... et aussi le développement d'activités festives et culturelles.

La dernière partie du document traite de l'économie du fleuve. De multiples actions sont encouragées et programmées pour faciliter les activités fluviales : activités portuaires, batellerie, sabliers, activités de plaisance avec notamment les croisières fluviales.

Là aussi on constate que la plupart des aménagements prévus sont plus ou moins orientés vers les activités de loisirs et vers le paysage. Pourtant la palette des actions prévues semblent plus larges et plus élaborées que dans le cas de Nantes, surtout grâce au Plan Bleu,

²⁹ Entretien avec Pierre ROMIER, responsable des activités fluviales au Grand Lyon, in Cahier Millénaire 3 n°25, 2001

document à part entière, consacré au fleuve, qui donne davantage de crédibilité aux responsables de l'aménagement Lyonnais vis-à-vis de leur préoccupations fluviales.

La seconde partie du XXème siècle a vu renaître un certain intérêt pour les sites riverains. Les impératifs économiques et l'opportunité que procure ces espaces vides sont certainement les éléments déclencheurs de ce mouvement de retour, mais sa généralisation dans de nombreuses villes montre que l'urbanisme moderne avait besoin de retrouver d'une façon ou d'une autre ses rives. Au fil du temps, l'eau et les cours d'eau semblent prendre une place de plus en plus importante au sein des projets, en faisant appel à des références du passé, à l'aspect environnementale des fleuves et à la qualité du cadre de vie qu'ils offrent. Les urbanistes comme les responsables politiques se saisissent de ces qualités pour favoriser le destin des villes autour de grands projets qui ont des ambitions qui dépassent largement les simples limites de la zone requalifiée, pour impulser un nouveau souffle à l'économie locale mais aussi à l'image de la ville. Le projet urbain est un concept qui se situe dans cette perspective.

B. Tendance actuelle de l'urbanisme : la notion de projet urbain

Dans cette partie nous essayerons de comprendre quels sont les principes généraux qui guident les projets urbains. Cette notion floue recouvre l'ensemble des actions d'aménagement qui revêtent un caractère stratégique pour un territoire. Or, comme on l'a vu précédemment, les opérations de requalification de sites riverains sont incluses dans des documents de planification stratégique d'échelle supérieure, et en sont même les piliers. En cherchant les principes qui entourent l'esprit de ces documents et qui encadrent également les opérations qui en découlent, on cherche ainsi à dégager les fondements conceptuels des projets de requalification ; ces fondements qui détermineront peut-être le traitement de l'élément particulier qu'est le fleuve pour le projet.

Il s'agit ici de fournir des pistes d'explication de l'hypothèse de la recherche, en regardant, en amont des projets, les principes récurrents qui vont guider la conception des opérations. Il n'est pas question dans cette partie de se risquer à une définition du projet urbain, mais plutôt de tenter d'appréhender l'importance du visuel, de l'image et du paysage au sein du projet métropolitain qui semble être le biais privilégié pour la réappropriation du fleuve. Ainsi la notion de projet urbain nous donnera des pistes conceptuelles pour appréhender le type de valorisation qu'apporte le fleuve dans l'aménagement urbain aujourd'hui

1. Le contexte des métropoles

Dans un texte relativement critique envers la motion de projet urbain, P. GENESTIER observe : « Le projet urbain ... est devenu officiel et s'applique maintenant à toutes les réalisations contemporaines, de la réhabilitation de grands ensembles aux projets des métropoles qui veulent affirmer leur dynamisme »³⁰. Cette phrase nous montre le caractère systématique de ce terme vis à vis des grandes opérations d'aménagement, qui incluent celles que nous étudieront. Sans débattre sur la pertinence de ce terme et de ce qu'il recouvre, il semble intéressant d'en chercher les fondements pour mieux comprendre les effets que l'on retrouvera sur la relation qui est instituée entre le fleuve et le milieu urbain au sein du projet de requalification.

a. Le projet urbain, "faire la ville sur la ville"

En ce début de troisième millénaire, on assiste à l'exaltation de la force et de la logique de marché. Les villes n'en sont pas exclues, les forces économiques façonnent les villes et leur fonctionnement à l'échelle territoriale des agglomérations, et à l'échelle supraterritoriale, en induisant des relations de compétition/coopération entre les agglomérations.

³⁰ P. GENESTIER, *Que vaut la notion de projet urbain ?*, in Architecture d'aujourd'hui, 1993

En effet, aujourd'hui, à la différence d'hier, on raisonne à l'échelle de l'agglomération. Les trois lois que sont la loi Voynet du 25 juin 1999, la loi Chevènement du 12 juillet 1999 et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, ont vocation à transformer les relations entre l'Etat central et les collectivités locales. En milieu urbain, elles consacrent une nouvelle réalité, l'"agglomération". Le territoire de la ville centre était peu à peu devenu trop petit pour remplir les fonctions de base attendues, la banlieue de proximité s'était donc installée. Le développement massif de la voiture, conjugué à l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages fait exploser les limites de la banlieue. C'est un nouvel espace qui est devenu l'objet de l'aménagement urbain, fait de relations radioconcentriques entre le centre et la périphérie mais aussi de relations des périphéries entre elles. Ainsi comme l'écrit F. AMPE dans un ouvrage dédié aux projets urbains : « Hier nous réglions les problèmes internes de la ville par l'extension urbaine, dont les villes nouvelles ont été le symbole. Aujourd'hui, c'est à l'intérieur même des limites de l'agglomération urbaine, érigée en institution, qu'il nous faut trouver les solutions à la nécessaire adaptation exigée par la transformation de l'économie. »³¹.

Tirant les leçons du passé, le projet urbain vise aujourd'hui à "faire la ville sur la ville". Profitant du regain d'intérêt des populations pour les centres urbains, des possibilités de maîtrise d'ouvrage qu'offre l'évolution des institutions et des opportunités matérielles de réaffectation que sont par exemple les espaces riverains dégradés situés proches des centralités.

b. Concurrence territoriale et identité

Un autre aspect déterminant pour le projet urbain trouve ses origines dans l'effet de la mondialisation sur l'espace supra territorial ; c'est à dire que les échanges et les flux de biens de services et de populations, dessinent un archipel de métropoles au niveau national et international. Chacune des agglomérations doit ainsi se positionner au sein de cette hiérarchie. Ceci a pour effet de produire une certaine compétition entre les agglomérations qui veulent s'élever au rang de métropoles.

Au fil des années, la décentralisation des compétences en matière d'urbanisme et de gestion locale, a permis une réelle appropriation par les collectivités de leur plan de développement. Les élus locaux font ainsi appel aux méthodes de gestion privée en les adaptant à la gestion urbaine pour mettre en place un véritable "projet stratégique" pour le long terme. Le cycle classique de la planification et du contrôle de gestion est remplacé par une démarche stratégique « dominée par la poursuite d'une ambition globale et sous tendue par l'affirmation d'une identité forte »³². Les projets de requalification des espaces riverains sont la traduction de cette ambition globale sur un projet spatial.

De même ils sont, par leur caractère central au sein de la démarche stratégique, les porteurs de cette identité forte souhaités par les dirigeants. Ainsi les projets de requalification que nous allons étudier sont en fait des "projets emblématiques" dans le processus de métropolisation de l'agglomération. Le projet doit en effet obéir à une stratégie de développement économique et social fondée sur la reconnaissance de l'identité d'une ville comme caractère distinctif, qui devient un facteur déterminant dans la compétition pour attirer

³¹ F. AMPE, *Les perspectives de l'aménagement*, in *Projets Urbains en France*, 2002

³² J. BOUINOT, B. BERMILS, *La gestion stratégique des villes*, 1995

les entreprises et les populations. « Le projet stratégique sous tend donc une logique concurrentielle entre les villes essayant de montrer leur spécificité »³³. « Le projet s'applique à l'échelle symbolique de la métropole cherchant à affirmer son rang dans la compétition des villes mondiales, et à l'échelle plus modeste des opérations d'architecture et d'aménagement engagées pour y parvenir »³⁴. Le projet spatial, comme le projet de requalification, va avoir pour rôle d'affirmer cette identité voulue, en cela il doit être porteur d'une image attractive pour les populations cibles du projet, mais aussi pour toutes les populations qui traversent et habitent la ville, en tant que partie de la démarche stratégique de l'agglomération. « Dans une société de communication, l'image revêt une importance primordiale pour le positionnement des villes ... le grand projet devient un outil essentiel de marketing territorial qui doit personnifier la ville »³⁵

- Lyon Confluence : construire un avenir sur la scène internationale

La ville de Lyon et avec elle toute l'agglomération appelée "Grand Lyon" est aux prises avec les phénomènes de concurrence territoriale et de hiérarchie des métropoles. Cette question est clairement évoquée dans la plupart des documents de présentation du projet ; « Avec Lyon Confluence, le Grand Lyon se donne les moyens d'attirer, en plein centre, les emplois, les services, les institutions et les grands événements qui caractérisent les villes capitales, et ainsi de construire son avenir sur la scène internationale »³⁶. L'ambition est claire, il faut à Lyon un quartier moderne, susceptible de rassembler suffisamment de fonctions dites "supérieures" pour que Lyon soit considérée comme une "ville capitale", autrement dit une grande métropole au rayonnement international.

De même le caractère prestigieux du futur quartier est fréquemment rappelé, avec la précaution de préciser que ce soin extrême apporté à la qualité du quartier trouve ses origines dans la qualité du site; « Tout destine la Confluence à l'expansion du centre-ville et au rayonnement international de l'agglomération. La qualité du site commande celle des programmes, de l'architecture, des espaces publics. C'est la ville de demain qui se construit à la Confluence, et cette ville sera généreuse, rayonnante, belle, agréable et facile à vivre »³⁷. L'enjeu pour le Grand Lyon est bien d'assurer son développement futur, qui se jouera à l'échelle internationale, en créant un quartier moderne, sophistiqué, qui rassemble l'essentiel des qualités requises pour attirer le regard et les capitaux vers Lyon.

- L'Ile de Nantes : faire émerger l'identité de la métropole

Pour la communauté urbaine de Nantes, la question de la compétition des métropoles est aussi extrêmement présente. Pour J. M. AYRAULT, président de la communauté urbaine, le projet de l'île de Nantes est nécessaire à l'attractivité de la ville « et doit être l'occasion de faire émerger, à l'échelle internationale, l'identité de la métropole ». Là aussi, le projet de requalification s'impose comme un outil pour le positionnement de la ville en tant que métropole européenne. Comme l'affirme un document de la communauté urbaine, « il s'agit de façonner un territoire de centre ville, non pour remplacer celui qui existe déjà mais

³³ P. INGALLINA, *Le projet urbain*, 2001

³⁴ J. MALEZIEUX, *Les grands projets urbains et de requalification*, 2003

³⁵ C. MANZAGOL, G. SENEAL, *Les grands projets et le destin métropolitain*, in *Les grands projets urbains et de requalification*, 2003

³⁶ Lyon Confluence – Grand Lyon, *Lyon déploie son centre entre Saône et Rhône*, 2003

³⁷ Lyon Confluence – Grand Lyon, *Lyon déploie son centre entre Saône et Rhône*, 2003

l'étendre et le développer afin de doter l'agglomération nantaise d'un cœur à dimension européenne »³⁸.

A Nantes le projet de requalification de l'ensemble hétéroclite désormais désigné sous le nom d'île de Nantes, apparaît selon les dirigeants politiques et techniques comme une aubaine pour affirmer, davantage que par l'intermédiaire des réguliers classements de villes, une Nantes dynamique, entreprenante, et agréable à vivre. On peut même déceler dans le discours des décideurs du projet comme une certaine urgence par rapport à ce problème de positionnement à l'échelle européenne. En effet, à la différence de Lyon et Bordeaux, Nantes ne se situe pas sur un axe majeur d'échanges européens. La ville doit donc redoubler d'effort pour se signaler à l'échelle européenne.

- Les Quais de Bordeaux : un projet de proximité pour une résonance internationale

Le projet des quais de Bordeaux est sensiblement différent des deux précédents. En effet le projet des quais ne concerne que la bande de terrain qui longe le centre ville, qui s'étale sur plus de 4,5 Km de long mais seulement 80 m de large. "Les quais" n'est pas un projet de création d'un véritable quartier neuf. Ainsi, il n'a pas pour objet d'attirer des capitaux extérieurs sur le sol de l'agglomération ; l'objectif de ce réaménagement relève plus de l'agrément et du cadre de vie du centre ville. Bien que le projet de Bordeaux concoure à l'évolution de l'image de la ville et dans ce sens il permet de se signaler à l'échelon européen, le projet des quais est davantage une opération dont les premiers bénéficiaires sont les habitants du centre et de l'agglomération. C'est dans la communication du projet que l'on se rend compte de cette différence avec les deux autres projets. Alors que Lyon et Nantes se contentent de quelques articles dans les journaux municipaux et intercommunaux, à Bordeaux "la lettre des quais" est spécialement éditée à destination des riverains. Ce mini journal relate l'avancée des travaux, explique le projet et témoigne aussi du passé et des histoires du site. Le projet est davantage tourné vers la ville de Bordeaux elle-même que vers l'extérieur, à la différence de Nantes et Lyon dont les projets servent un dessein international.

2. Les grands principes du projet urbain

Sous le terme "projet urbain" se cachent un certain nombre d'actions que l'on peut différencier selon l'échelle à laquelle elles interviennent. Ainsi, P. INGALLINA, dans son ouvrage sur les projets urbains, dégage trois principaux types de projets :

- "le projet de ville" ; appelé aussi plan stratégique, en référence à l'un des premiers plans de ce type, celui de "Barcelone 2000". Ce type de projet vient en amont de tous les choix spatiaux, il définit davantage les ambitions socio économiques reconnues par les acteurs urbains pour le long terme. Ce projet se situe à une échelle plus vaste que l'échelle communale, il implique une intercommunalité et des partenariats avec un grand nombre d'acteurs publics et privés, directement concernés par l'avenir du territoire. Ce genre de document peut constituer la base d'un SCoT ou d'un SD

³⁸ Communauté Urbaine de Nantes, *Ile de Nantes l'avenir au cœur de la ville*, 2003

- "le projet urbain" ou charte spatiale ; ce projet assure la liaison entre l'échelle locale et l'échelle globale. Il est la traduction des orientations socio-économiques dans les manifestations spatiales. Il donne à l'ambition stratégique un ancrage territorial ; en formulant la dimension formelle esthétique et fonctionnelle de la ville, en cohérence avec l'ambition stratégique. Ce type de projet peut se réaliser à l'échelle supracommunale.
- "le projet communal" ; il constitue le dispositif de réalisation concrète des deux projets précédents, à l'échelle du morceau de ville.

Ces trois projets sont la traduction opérationnelle du projet urbain global. Ils doivent leur nom au fait qu'il prennent en compte trois dimensions urbaines : spatiale, sociale, économique.

Les projets que nous allons étudier sont à l'articulation entre le "projet urbain" et le "projet communal", mais sont aussi cités dans le "projet de ville". Si ces trois types de projets n'interviennent pas aux mêmes échelles, et avec des degrés d'opérationnalité différents, ils répondent tous de la même logique et traduisent les mêmes ambitions, ainsi on peut tenter de dégager les principes généraux des projets urbains, qui vont se retrouver dans chaque type de projet et surtout, qui vont se retrouver dans les projets de requalification étudiés.

a. L'esprit du projet urbain

Le projet urbain est une notion qui prit une part grandissante depuis une dizaine d'années en France. Ce terme marque son adhésion à l'idéologie antifonctionnaliste, devenue progressivement l'idéologie dominante depuis une quinzaine d'années. « C'est à une démarche contextualiste et pragmatique que les acteurs de l'aménagement se réfèrent. »³⁹ Le projet urbain est volontairement une notion floue, pour laisser le champ libre aux acteurs de l'aménagement pour créer leur propre cadre de pensée pour le long terme, la flexibilité du terme est à l'image de l'adaptabilité du cadre d'action à la conjoncture économique et aux demandes sociales. Ainsi F. DELARUE définit le projet urbain comme « un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants ... [et] ... un guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique et social. »⁴⁰

Le projet urbain se veut une démarche d'adaptation et de remise en cohérence des objectifs, en fonction de la complexité des contraintes et des attentes de chaque période. Il ne constitue donc pas une prescription définitive, mais un outil conjoncturel devant permettre d'affronter les réalités socio-économiques. « Le projet urbain représente un avenir désirable mais non certain ... le projet doit être porteur de rêves, d'idées "simples" afin d'être partagé et de devenir une référence pour l'action »⁴¹.

- La traduction de l'esprit du projet dans le processus de conception

C'est pourquoi les projets de Nantes et de Lyon sont constitués d'un projet d'ensemble qui trace les grandes lignes du projet. Ce projet est défini par le vainqueur du marché de définition. C'est cette première ébauche qui sera soumise à la concertation. Ensuite le projet global est divisé en plusieurs phases. Aucun programme d'équipement n'est encore arrêté, car

³⁹ P. GENESTIER, *Que vaut la notion de projet urbain ?*, in *Architecture d'aujourd'hui*, 1993

⁴⁰ F. DELARUE, préface in *Projets Urbains en France*, 2002

⁴¹ A. MASBOUNGI, *Le projet urbain à la française*, in *Projets urbains en France*, 2002

différents concours d'architecture et appels d'offre sont ensuite lancés pour définir la conception et les maîtres d'œuvre des différents éléments qui composent la première phase. Le projet se résume en un projet global, suffisamment malléable pour être modifié lors des phases successives. Les projets de Nantes et Lyon fonctionnent sur ce modèle, du fait des coûts et des durées qu'ils induisent, mais celui de Bordeaux, nettement plus restreint n'utilise pas cette procédure, car il n'y a pas nécessité de diviser le projet en plusieurs périodes.

b. Mode d'organisation du projet urbain

Cette notion de partage d'un avenir désirable est assez révélatrice du concept de projet urbain, en effet le projet va rassembler autour d'une idée clé un ensemble d'acteurs sous forme de partenariats et de coopérations pour avancer vers les objectifs conciliés. Le projet urbain en tant que projet spatial, constitue la part dynamique de la gestion urbaine, et est toujours volontariste. Il a besoin de soutien politique (le maire ou le président de la communauté urbaine est l'acteur clé du projet), de concepteurs, d'une maîtrise d'ouvrage dotée d'une mission dans la durée menée par des opérateurs professionnels, puis de moyens financiers, professionnels et techniques de nature publique. C'est là une condition incontournable pour développer un partenariat durable avec le secteur privé qui n'investit généralement que si les moyens publics ont préparés le terrain et fait la preuve de la fiabilité du projet. Les partenariats avec le privé sont une condition nécessaire à la faisabilité et au succès du projet. Si l'initiative de l'aménagement et le cadre d'intervention relève de la collectivité, la réalisation du projet peut faire appelle à des structures opérationnelles spécialisées, les Etablissements Publics d'Aménagement (EPA) et les Sociétés d'Economie Mixte (SEM), qui agissent dans un cadre juridique "industriel et commercial".

• L'exemple type de maîtrise d'ouvrage du projet urbain : Nantes et Lyon

En tant que projet phare de l'agglomération, l'Ile de Nantes suscite de nombreux débats, en particulier autour des outils et des méthodes dont la collectivité s'est dotée pour le réaliser. Un long processus de maturation a donné corps à une maîtrise d'ouvrage conçue elle-même comme un projet, construite par étapes.

Cette maîtrise d'ouvrage est d'abord née d'une priorité stratégique et un ensemble d'orientations clairement affichées par les politiques. Ensuite Alexandre CHEMETOFF et l'Atelier de l'Ile de Nantes, qui remporta le marché de définition acquit la maîtrise d'œuvre sur la base d'un contrat de longue durée. La maîtrise d'ouvrage quant à elle, s'est d'abord appuyée sur la communauté urbaine, coordonnée par la direction générale des projets qui organise la transversalité entre les différents services concernés par le projet. La dernière étape a vue la création d'une SEM dédiée au projet, mise en place à l'automne 2003. La création d'un nouvel opérateur, une SEM de projet, s'est imposée comme la solution qui permet au projet de s'incarner de façon lisible, d'accélérer la réalisation et d'offrir un cadre institutionnel efficace aux partenariats publics et privés.

En effet le capital de la SEM associe la communauté urbaine, la ville de Nantes, la Caisse des dépôts, la communauté d'agglomération de la région Nazairienne et de l'estuaire (CARENE), le conseil général de Loire Atlantique, les CCI de Nantes et de Saint-Nazaire, le port autonome et six banques mutualistes.

A Lyon, les premières études du projet Lyon Confluence ont été lancées par la ville de Lyon sous l'autorité du Grand Lyon. Ces études aboutissent à la proposition d'un plan de

développement qui sera soumis à concertation. Puis en 1999 la SEM Lyon Confluence est créée. Elle est chargée de poursuivre ces études afin d'amener le projet au stade opérationnel. En avril 2003, titulaire d'une convention publique d'aménagement la SEM devient l'aménageur du projet pour le compte du Grand Lyon. A l'heure actuelle la SEM Lyon Confluence assure la conduite des études générales, la maîtrise foncière et la maîtrise d'ouvrage des travaux inscrits au programme des équipements publics de la zone d'aménagement concertée. De même elle organise différents concours de maîtrise d'œuvre pour la conception des espaces publics et gère la commercialisation des charges foncières avec les promoteurs et les investisseurs.

Le capital de la SEM, est plus ou moins similaire à celui de la SEM de l'Ile de Nantes. Il associe la communauté urbaine de Lyon, la ville de Lyon, la Caisse des dépôts, le département du Rhône, les Voies Navigables de France, la CCI de Lyon, et six banques.

- Bordeaux : une maîtrise d'ouvrage plus "locale"

A Bordeaux, la situation est quelque peu différente des deux cas précédents. Le projet des quais est relativement moins vaste et moins coûteux qu'à Lyon ou Nantes. De plus, la plupart du foncier appartient à la communauté urbaine, et n'ayant pas de création de véritable quartier, les projets immobiliers sont limités, la nécessité de faire appel à des capitaux privés est donc moins importantes. La maîtrise d'ouvrage du projet est ainsi assurée conjointement par la communauté urbaine de Bordeaux et la mairie de Bordeaux. Ce sont ces deux institutions qui ont lancé dès 1998 les premiers concours pour la conception d'ensemble du projet.

c. Les caractéristiques du projet urbain dans sa traduction spatiale

Comme on l'a vu, le projet urbain peut s'exprimer à des échelles variées, mais aussi sur des contextes différents ; par exemple : par une politique d'espaces publics, la création de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités, la régénération de quartiers en difficulté... Mais au delà de ces diversités d'échelles et de contextes, il y a des constantes dans les ambitions. « Le projet urbain organise un territoire afin d'en améliorer l'usage, la qualité, le fonctionnement, la dynamique économique et culturelle et les relations sociales »⁴².

A. MASBOUNGI relève également des constantes en ce qui concernent les projets en eux même :

- Les sites d'intervention sont fréquemment des friches, notamment portuaires, industrielles et ferroviaires ou les espaces délaissés par les restructurations routières qui génèrent du terrain à bâtir.
- Les programmes s'organisent autour de l'habitat et de l'espace public avec des accents variés sur les équipements et les activités. Sur les grandes opérations phares, il faut signaler le rôle du programme de prestige, tel que la Bibliothèque de France à Paris ou le Stade de France à Saint-Denis. Ces équipements de prestige agissent dans le sens de la spécification de la ville en accentuant l'attractivité et l'image de qualité du programme.
- La durée du programme est inhérente par nature au projet urbain, elle est souvent supérieure à dix ou quinze ans.

⁴² A. MASBOUNGI, *Le projet urbain à la française*, in *Projets urbains en France*, 2002

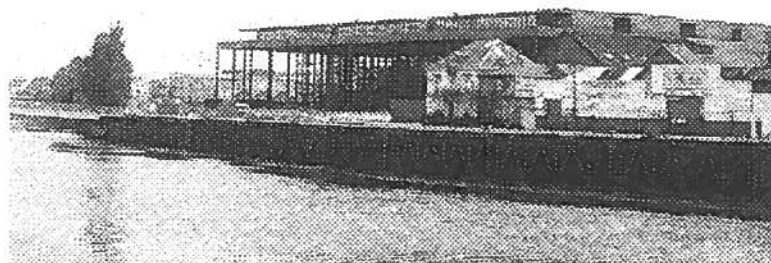
- Le rôle prééminent des infrastructures de transport comme levier, le tramway, très à la mode actuellement, en est une des meilleures illustrations, car il permet de dépasser les logiques sectorielles autour de la notion de projet.
- Notons également un nouveau rapport au patrimoine, mieux pris en compte par les aménageurs.
- L'accent mis sur la qualité de vie, les aménités, enjeux essentiels qui motivent bon nombre de projets et leur conception.
- L'importance grandissante du paysage que l'on retrouve dans tous les projets. Ce point nous intéressera tout particulièrement pour appréhender le rapport du projet avec son environnement naturel fluvial.

- L'Ile de Nantes : pas de monumental mais l'accent sur l'espace public

Le projet de l'Ile de Nantes regroupe plusieurs de ces constantes. La durée du projet se situe au delà de vingt ans. Ensuite le site d'intervention est avant tout un ensemble hétéroclite, caractérisé par la diversité des sites qui trouve son origine dans la multitude de petites îles qui furent rassemblées et forme aujourd'hui un ensemble disparate. Il est constitué d'un ancien faubourg autour de la traversée nord-sud de l'île, d'une zone d'aménagement mixte de logements et d'activités tertiaires datant des années 70 à l'est et enfin l'ensemble de la partie ouest de l'île est recouverte par un ancien complexe industrialo-portuaire, constitué de voies ferrées, d'usines et d'anciens docks le tout en grande partie désaffecté.

Le programme proposé par A. CHEMETOFF s'organise autour d'un travail minutieux sur les espaces publics et le paysage afin de créer des liaisons et redonner de la cohérence à l'ensemble du territoire traité. « Le projet organise la division parcellaire et la multiplication des espaces publics, conditions du partage. A partir de là s'énonce la règle, rendue perceptible par le tracé et le traitement des espaces publics »⁴³. Par contre le projet de l'île de Nantes n'intègre pas, même pour les tranches non programmées aujourd'hui, de grands équipements de prestige du type du musée Guggenheim de Bilbao. On peut toutefois noter le palais de justice de J. NOUVEL, achevé en 2002, qui défraya la chronique à son époque, tant son architecture est affreusement austère. Le projet se veut plus subtil, il s'appuie sur les sites et leur mémoire afin de répondre plus efficacement aux évolutions de ses acteurs.

15. Vue du Palais de Justice de Nantes



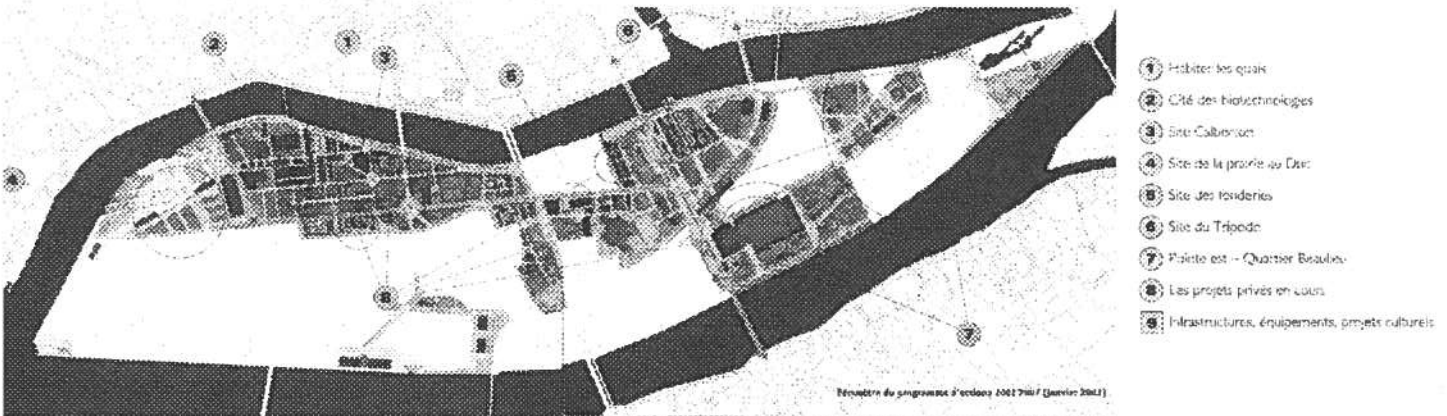
En effet dès le cahier des charges du projet, la mémoire des lieux est évoquée parmi les cinq thèmes principaux ; les quatre autres étant : la promotion d'activités liées au fleuve, l'équilibre entre les différents modes de déplacement, la cohérence de l'urbanisation, la création d'une unité. La prise en compte de l'héritage architectural et culturel du site a été intégré par A. CHEMETOFF et le Bureau des Paysages en faisant un inventaire complet des

⁴³ A. CHEMETOFF, *Un projet relatif*, in *La Loire dessine le projet*, 2003

éléments historiques de l'île, puis en engageant des programmes pour mettre en valeur les éléments les plus intéressants, comme par exemple la grue Titan sur les docks à l'ouest de l'île.

Concernant la première phase programmée jusqu'en 2007, les actions entreprises concernent en majorité la réaffectation d'anciens sites industriels. Ainsi, face au centre ville, sur la rive nord de l'île, un vaste programme de logements est prévu, entre le nouveau palais de justice et la future école d'architecture, accompagné d'une remise en valeur du quai F. MITTERRAND. D'autres sites inutilisés sont destinés à être réinvestis par des entreprises de hautes technologies, à l'image de la cité des biotechnologies qui occupera l'ancien site Alstom. Sur les espaces délaissés par les activités portuaires une grande ZAC mixte sera installée mêlant diverses fonctions, mais surtout de l'habitat et des activités tertiaires, privées et publiques. Le tout est finement mis en valeur par la qualité des espaces publics. Mais un élément essentiel de l'organisation de l'île sera la prochaine ligne de tramway destinée à desservir le sud est de l'agglomération en traversant l'île sur toute sa longueur.

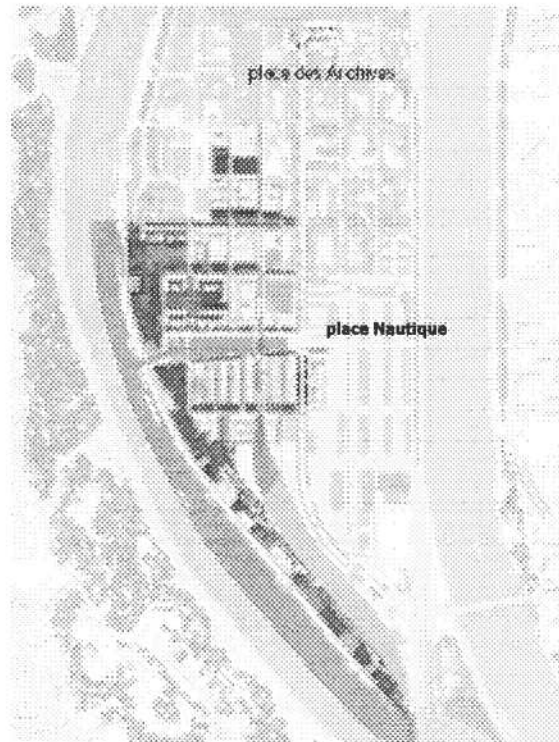
16. Plan de la première phase des travaux du projet de l'île de Nantes



Sur le projet de l'île de Nantes, trois des constantes révélées apparaissent nettement ; l'importance des espaces publics pour l'organisation et la cohérence du projet, le rôle des infrastructures de transport comme équipement structurant et la prise en compte des traces du passé du site.

- Lyon confluence : le spectaculaire au détriment du passé

17. Plan de la première phase des travaux du projet Lyon Confluence



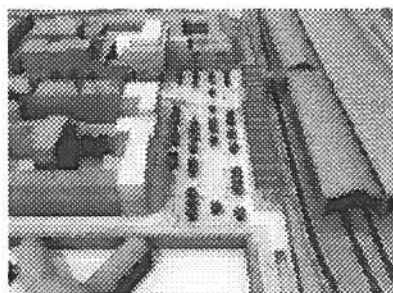
Le projet de Lyon confluence est estimé pour une durée d'une trentaine d'années, mais sa première phase, qui concerne déjà de lourds aménagements, devrait s'achever aux alentours de 2015. Tout comme à Nantes, le site traité est vaste et composite, mais avant tout marqué par son passé industriel en état avancé de dégradation.

Les architectes paysagistes F. GRETHER et M. DESVIGNE, responsables de la conception de l'ensemble du projet à long terme, ont souhaité recréer une certaine continuité et une cohérence pour l'ensemble du territoire du confluent, en jouant sur trois éléments de la conception. Tout d'abord les formes et hauteurs de bâti qui devront être comparables à celles du nord de la presqu'île, ensuite en ouvrant de larges perspectives sur des espaces privilégiés tels que les fleuves ou les parcs et enfin en utilisant un même grand système d'espaces publics afin de produire un paysage urbain lisible sur la totalité du site.

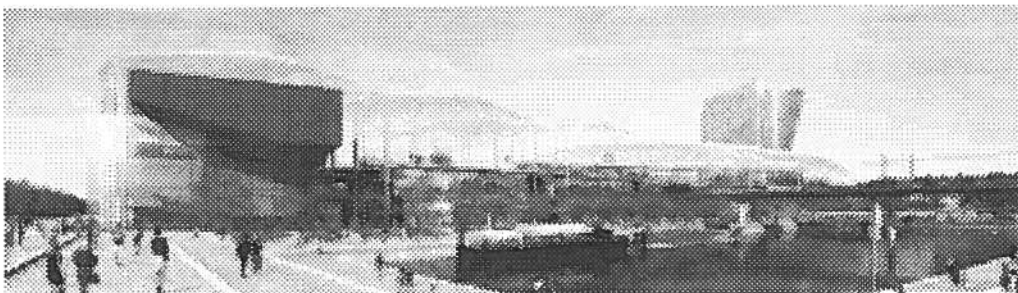
La première phase des travaux, engagés en 2003, regroupe un nombre important de réalisations qui sont sensées apporter un fort pouvoir d'entraînement et un effet d'image pour toute la ville.

Du nord vers le sud de la presqu'île, on rencontre tout d'abord la place des Archives, constituée d'un large espace public et d'un grand parking souterrain, elle sera le lieu d'accueil des voyageurs de la Gare PERRACHE. L'extension du tramway, constitue un des axes majeurs pour désenclaver le confluent jusqu'à son extrémité. Un autre point de convergence du projet est la place Nautique, d'une surface de plus de 4 ha, dont 2 ha occupés par un bassin bordé de larges quais piétons, elle est destinée à entretenir l'animation du quartier en accueillant des activités nautiques et des animations sur l'eau. Juxtaposé à la future place, doit être installé un grand pôle de loisirs comportant un multiplexe, différents équipements de loisirs sportifs (bowling, roller, escalade) et des surfaces commerciales. Cet édifice imposant, signé de l'architecte J. P. VIGUIER est un des éléments phares du projet sur le plan architectural.

18. Vue 3D de la place des Archives

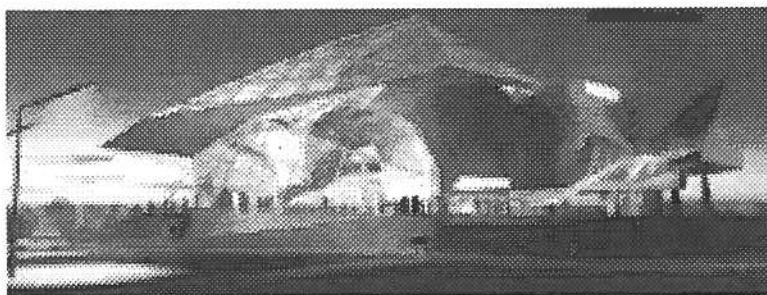


19. Vues 3D de la place Nautique



Mais l'atout majeur de Lyon Confluence pour l'image Lyonnaise est le spectaculaire musée des Confluences créé par l'agence autrichienne Coop Himmelblau et situé à l'extrémité du confluent. Ces différents équipements sont organisés entre les zones destinées aux programmes résidentiels et tertiaires et les parcs prévus sur le site, tel que le parc de la Saône (14 ha).

20. Vue 3D du musée des Confluences



Le projet Lyon Confluence comporte de nombreuses ressemblances avec celui de l'Ile de Nantes, mais diffère sur quelques points. A Lyon, l'accent est mis sur des équipements spectaculaires, vecteurs d'une image moderne, grandiose et dynamique. Il n'est pas fait état d'éléments bâtis possédant un caractère historique qui susciteraient une mise en valeur. Les traces du passé sont ici peu présentes, et les programmes d'équipement laissent supposer une méthode basée sur la démolition-reconstruction. Ceci mis à part le projet correspond relativement bien aux constantes évoqués par A. MASBOUNGI ; que se soit sur le rôle des espaces publics, du paysage et de la qualité de vie, sur l'effet structurant du tramway ou la durée du programme et le type de site traité.

- Les quais de Bordeaux : le paysage urbain articulé autour du tramway

A Bordeaux, le site d'intervention du projet des quais est constitué d'une longue bande de terrain de 4 Km de long sur environ 80 m de large sur la rive gauche et d'une partie du quartier de la Bastide sur la rive droite, face à la place de la Bourse. Ces terrains sont pour l'essentiel d'anciens quais et des sites utilisés lorsque le port de Bordeaux était encore en centre ville. Le grand projet urbain bordelais s'appuie sur le développement de son tramway. Le projet des quais est une intervention destinée à accompagner la transformation urbaine induite par l'arrivée de ce nouveau moyen de transport sur l'ensemble de la longueur du site. L'installation du tramway est l'acte fondateur du projet urbain, le projet de requalification des quais profite de cette impulsion pour engager une transformation de l'image du centre ville grâce à ce site aujourd'hui dévalorisé.

21. Dessin du quai de la Douane



22. Dessin du quai des Chartrons



Le programme d'aménagement porte en premier lieu sur l'espace public afin d'améliorer l'image mais aussi le cadre de vie des bordelais. C'est M. CORAJOUR, un paysagiste, qui a été choisi pour assurer la conception du projet. Le paysage urbain est en effet au centre des préoccupations du programme d'aménagement. En employant un système de lanières, M. CORAJOUR vise à harmoniser les différentes fonctions des quais (piétons, vélos, voitures et tramway) tout en améliorant la qualité esthétique de l'ensemble. Une attention toute particulière est portée aux façades du XVIII^{ème} siècle de la rive gauche, qui sont la vitrine urbaine de Bordeaux. Ce rapport au patrimoine n'est pas du même ordre qu'à Nantes, ici le bâti fait déjà partie d'un secteur sauvegardé et ce ne sont pas les traces du récent passé portuaire de Bordeaux. Par contre les aménagements prévoient la préservation de quelques hangars sur la partie aval du projet au niveau du quai de Bacalan. Ces hangars seront destinés à de nouvelles fonctions, de stationnement, de commerces ou d'expositions culturelles. Les aménagements des quais relèvent pour l'essentiel d'activités de loisirs. A l'amont du site sera installé un parc de 5 ha avec différents équipements sportifs. Au niveau de la place de la Bourse, c'est davantage l'environnement urbain qui est mis en valeur, avec la création d'un plan d'eau amovible qui pourra tantôt servir de lieu de rassemblement ou de patinoire en hiver. Plus loin au niveau du quai des Chartrons, l'espace sera investi par les terrasses des cafés, quelques commerces et des guinguettes, ainsi que par des petits équipements sportifs pour les rollers par exemples.

Sur ce projet c'est avant tout la prise en compte de l'espace public et du paysage urbain qui s'impose à l'analyse, en plus de l'organisation urbaine ordonnancée par le tramway, qui est le socle du projet. A cela s'ajoute un rapport double au patrimoine, d'abord par la mise en valeur du patrimoine monumental de la ville que sont les façades de la rive gauche ; et par la conservation et la réutilisation des anciens hangars portuaires qui souligne le respect du passé industriel du site. Bien qu'on ne puisse pas parler d'un programme de prestige en particulier pour ce projet, la question de l'image est tout de même au centre des opérations par l'embellissement des abords des éléments les plus visibles et les plus symboliques de la ville de Bordeaux.

Ainsi en observant les différents projets relevant de la démarche du projet urbain, on retrouve quelques permanences telles que celles évoquées plus haut. Mais reste de nombreuses questions d'ordre conceptuel ; Quels principes pour aménager ces espaces sans modèle de référence ? Sur quelles traces prendre appui ? Pour répondre à ces questions fondamentales, les concepteurs de projets s'appuient sur l'histoire et la géographie du site et

réinterprètent librement des traces existantes. Comme la mise en valeur du patrimoine industriel dans la Ruhr, le quadrillage par prévégétalisation des friches de Caen, ou la recomposition d'un territoire flou autour du canal de Roubaix notamment par des trames vertes, le travail des concepteurs sur ces sites particuliers est ici de renouveler l'approche conceptuelle en prenant appui sur les disciplines classiques de l'urbanisme, en l'enrichissant de nouveaux champs disciplinaires comme celui du paysage, qui s'avère de plus en plus important dans la démarche de projet urbain, ou de la conception lumière.

Le développement des pratiques de conception enrichies de travaux paysagers et de mise en lumière est symptomatique de la nécessité des villes à faire valoir une image de qualité pour le programme mais avec des retombées induites sur l'image de toute la "métropole".

3. L'image et le visuel dans le projet urbain

L'importance de l'image est dû au fait que le projet urbain est inclut dans une logique de marché ; l'absence d'idéologie, marquée par une procédure qui s'appui sur le consensus, illustré par l'idée de partage d'un avenir souhaité, révèle en fait une logique de négociation, qui elle même sous tend la logique de marché. Dans ce contexte, les opérations les plus réussies sont les opérations qui procèdent de la valorisation foncière et immobilière des territoires.

a. L'image et le visuel comme outil de valorisation du projet

Le projet va chercher à favoriser la valorisation des terrains. Ceci en renouvellent l'image mentale que l'on a des territoires visés, en s'appuyant sur des notions telles que l'image urbaine, la symbolique de la ville... Cette nouvelle "doctrine" doit ainsi contraster avec l'appréhension architecturale de l'espace que les ingénieurs auraient imposé dans les décennies passées.

Ainsi le projet se veut un acte de création, cherchant à assurer sa valeur, tant en se fondant sur les contraintes locales qu'en se référant à une "image-idée" de ville quasi univoque : ville européenne ou métropole contemporaine comme le montre, par exemple dans son appellation le projet "Euralille". Dans cette optique, P. GENESTIER affirme que « le projet n'a pour objet que la réalisation d'un fragment urbain, sensé produire un "effet" de ville »⁴⁴. De même il estime que le projet urbain se base sur un mode particulier d'appréhension de la ville, le mode visuel, qui regroupe un système de valeur subjective et esthétisante. En nous rappelant les objectifs implicites des grands projets, G. DIVAY écrit : « ...le grand projet se veut image, symbole du renouveau, emblème d'un savoir faire collectif, il est conçu comme un message au reste du monde »⁴⁵. Ce système de promotion subjectif, basé sur l'image et l'esthétique, se révèle être un large biais pour la promotion des terrains et de l'image de l'agglomération au niveau supraterritorial.

⁴⁴ . GENESTIER, *Que vaut la notion de projet urbain ?*, in *Architecture d'aujourd'hui*, 1993

⁴⁵ G. DIVAY, *Les grands projets et l'accélération des transformations urbaines*, in *Les grands projets urbains et de requalification*, 2003

En comprenant mieux le mécanisme mercantile et stratégique qui entoure les projets urbains, il est plus évident d'intégrer dans la réflexion le poids de l'image, du visuel et de l'esthétique pour le projet.

b. Le paysage, instrument lisible de valorisation visuelle

Le travail sur le visuel est donc primordial pour le succès du projet. Dans le cas d'un projet urbain qui a pour objet la restructuration ou la requalification d'un site dégradé, pour les concepteurs, il faudra réorganiser ces territoires dans une logique de relation à l'environnement urbain existant, pour chercher à dégager de l'ensemble une cohérence lisible du projet. Cela suppose, de la part des différents intervenants de mener un travail de connaissance sur l'histoire de ces sites, les transformations subies et sur les réparations qui peuvent être envisagées. « L'objectif de ce type de travail est d'initier des stratégies capables de réordonner le sens de l'espace à partir de l'existant pour retrouver des valeurs d'usages et insuffler de l'urbanité »⁴⁶. Dans la même perspective, A GRUMBACH écrit : « La ville sur la ville est avant tout une culture du projet urbain, qui implique de s'inscrire dans un cheminement, donc d'analyser la formation urbaine. ... La forme de la ville est difficile à saisir. Elle échappe. C'est pourquoi, dans ce mouvement nous devons constituer le socle, la permanence : l'espace public. »⁴⁷

Ainsi le concepteur va développer une culture singulière de son projet qu'il tentera de faire partager aux décideurs de l'action collective. Cette culture va se traduire dans les aménagements spatiaux et particulièrement dans l'aménagement d'espaces publics et à l'échelle globale du projet.

Au problème de l'hétérogénéité et de la difficile restructuration des sites à traiter, s'ajoute celui de la temporalité des projets. La restructuration, est un projet qui implique de multiples interventions professionnelles qui amènent chacune des évolutions au projet initial. Celui-ci, se développent comme un processus intégrant des transformations dont les rythmes et les temporalités sont diverses (d'où les durées très longues des projets urbains). De ce fait le projet doit pouvoir supporter des rythmes variés dans son évolution sur des territoires par nature hétérogènes, tout en conservant sa lisibilité et sa cohérence qui exprime la culture du projet.

Dans cette perspective, la notion de paysage se révèle être bien adaptée. « Les paysagistes sont, par définition, capables d'intégrer la dimension temporelle dans la transformation des sites »⁴⁸. Les transformations sont ainsi considérées comme un processus naturel qui se fabrique dans le temps. Le regard porté sur l'évolution de la ville s'en trouve modifié. Ce regard renvoie aux idées défendues par l'urbanisme culturalisme, d'une ville dont le paysage urbain est le produit des actions dialectiques du temps, de la sédimentation des projets volontaires ; thèse avec laquelle l'urbanisme fonctionnaliste avait rompu.

La lisibilité et la cohérence apportées par un travail paysager de qualité, associer à la transition temporelle que permet l'aménagement paysager, fait du paysage un élément de valorisation du projet. Ceci explique en partie pourquoi l'on retrouve tant de paysagistes à la conception des plus grands projets urbains en France aujourd'hui.

⁴⁶ N. ELEB-HARLE, *Conception et coordination des projets urbains*, 2002

⁴⁷ A. BRUMBACH, *Faire la ville sur la ville*, in *Projets Urbains en France*, 2002

⁴⁸ N. ELEB-HARLE, *Conception et coordination des projets urbains*, 2002

c. Le fleuve, objet conceptuel de valorisation du projet urbain ?

Dans ce "souci paysager", le fleuve joue un rôle majeur pour la valorisation des sites riverains. On observe que les opérations de restructuration de sites proches de l'eau vont utiliser cet atout, largement par le biais du paysage. J. LABASSE écrivait ainsi : « Dans leur ensemble, les sociétés urbaines des pays riches, ... , redécouvrent la valeur du paysage et le traitement des cours d'eau joue dans cette conversion un rôle peut être plus important que celui du relief »⁴⁹. Le paysage apparaît de plus en plus comme le vecteur privilégié de l'image d'une ville, élément primordial du projet urbain, et les cours d'eau participent de façon active à ce paysage. La plupart des auteurs s'accordent sur ce point pour considérer que le traitement des berges, s'inscrit dans ce besoin global de recherche d'image. Pour J. FREBAULT, « les fleuves redeviennent plus qu'un décor : un atout, une image de marque »⁵⁰ ; quand à O. HUBERT et D. OLIVRY, ils estiment que « l'aménagement de l'eau peut être un moyen de se faire connaître et d'améliorer son image de marque »⁵¹.

Au traitement paysager des berges s'ajoute le caractère stratégique du site du front d'eau dans les opérations de réaménagement, que de nombreux auteurs n'hésitent pas à qualifier de "vitrines urbaines". A propos des projets de restructuration de sites portuaires, C. CHALINE écrit : « Aux éléments objectifs créateurs d'emplois et de potentiel fiscal, s'ajoute l'effet miroir, grossissant l'image de l'agglomération sur sa centralité potentielle et subjective. Le front d'eau devient une vitrine urbaine »⁵². Ceci renforce le soin porté aux berges et aux rives au sein du projet.

La "culture" du projet que nous évoquions, s'exprime pleinement dans le discours qui entoure le projet. « Le récit ou discours, inscrit une antériorité qui se propose d'élargir le projet en le dégageant d'une fonctionnalité récusée par ses excès... Afin d'y parvenir on découvre des références qui mobilisent le passé dans de grandes structures réflexives. La principale est sans doute l'eau qui définit la possibilité d'établir des permanences, ... Les notions de berge et de rivage sont autant d'ancrages pour exprimer des événements urbains à évoquer. »⁵³. Le fleuve par les valeurs symboliques qu'il continue de porter, exprime une histoire, il reste un élément stable et chargé de sens au sein d'un environnement urbain mouvant. En utilisant la voie d'eau pour suggérer des événements passés, le projet semble considérer la spécificité historique des lieux dans ses choix stratégiques. Comme J. M. ALLAIN en faisait la remarque il y a déjà de nombreuses années : « La voie d'eau peut être le support de nouvelles stratégies de développement, inscrites dans les mutations économiques et prolongeant les images collectives forgées au cours du temps »⁵⁴. Nous verrons plus loin comment, au de là du discours, les références historiques peuvent être évoquée matériellement dans le projet.

Le cours d'eau constitue une entité naturelle, en jouant sur ce caractère très couru en milieu urbain, les concepteurs touchent ainsi une autre facette de la sensibilité des habitants :

⁴⁹ J. LABASSE, *Sur la relation dialectique ville-fleuve*, in *Villes, régions et aménagement*, 1989

⁵⁰ J. FREBAULT, *la planification urbaine dans l'agglomération lyonnaise*, 1987

⁵¹ G. HUBERT, D. OLIVRY, *Outils institutionnels, juridiques et financiers pour la valorisation des cours d'eau en milieu urbain*, 1989

⁵² C. CHALINE, *Ces ports qui créèrent les villes*, 1994

⁵³ J.P. CHARRIE, *Villes en projet(s)*, 1996

⁵⁴ J.M. ALLAIN, *Une vallée urbaine : la Sambre*, in *Les annales de la recherche urbaine*, 1986

la sensibilité environnementale. J. LABASSE y voit même un élément expliquant la "mutation" que provoque le retour vers les fleuves ; « Les préoccupations écologiques, la politique de l'environnement et le souci de la qualité de la vie justifient apparemment cette mutation »⁵⁵. En reliant cette préoccupation à la question du paysage, C. MANZAGOL et G. SENEAL écrivent : « La période actuelle se caractérise par une montée en scène des résidents, ceux que l'on appelle maintenant les riverains, inscrit à l'échelle de l'espace vécu, de la rue ou du site, qui font valoir les dimensions sensibles de l'environnement que sont les ambiances urbaines, la qualité paysagère, le refus de toutes pollutions, pour signifier que la ville est aussi un assemblage de lieux traversés, fréquentés et aimés »⁵⁶. Le projet se doit de répondre aussi à cette exigence ; dans le cas de projets riverains, le fleuve peut en être la réponse au besoin d'environnement et de paysage.

Sur le plan symbolique et affectif, le fleuve est également un objet de valorisation. « L'eau a sur le citadin un effet magique, peut être encore plus que la végétation. A la moindre occasion, il s'en rapproche, et s'y livre à diverses activités... Le plus affreux restaurant devient une merveille sur ses rives. La place la plus triste devient un lieu de rassemblement au moindre jet d'eau. C'est le grand miracle urbain »⁵⁷. L'attrait opéré par les cours d'eau sur le citadin, apparaît donc comme une part d'irrationnel qui constitue certainement un élément déterminant, plus ou moins conscient, du mouvement de réouverture de la ville sur les cours d'eau.

Pour résumer, on peut dire que la valorisation que le fleuve apporte au niveau conceptuel du projet urbain se décline sur quatre plans principaux.

Tout d'abord la plus importante, est la valorisation paysagère. C'est un impératif pour le projet de mettre en avant sa qualité paysagère, et le fleuve se révèle être un moyen tout à approprié à cet objectif.

Le caractère naturel du fleuve profite au projet en stimulant la sensibilité environnementale des habitants. Ainsi le projet répond davantage aux attentes des populations.

Ensuite, le fleuve est une entité chargée d'histoire, en mettant ce trait en avant, la voie d'eau va se révéler être un outil facilitant l'inscription du projet dans l'évolution historique du site.

Enfin la symbolique de l'eau, et l'attrait inconscient qu'elle exerce sur l'homme constitue le quatrième volet de valorisation intégré dans la conception du projet.

⁵⁵ J. LABASSE, *Sur la relation dialectique ville-fleuve*, in *Villes, régions et aménagement*, 1989

⁵⁶ C. MANZAGOL, G. SENEAL, *Les grands projets et le destin métropolitain*, in *Les grands projets urbains et de requalification*, 2003

⁵⁷ A. PARINAUD, *La couleur et la nature dans la ville*, 1988

PARTIE III : TROIS EXPERIENCES ACTUELLES DE RETOUR VERS LE FLEUVE

Comme nous l'avons vu précédemment, l'eau est un élément à part qui peut se révéler extrêmement bénéfique pour l'image mentale qu'un individu va se forger de son environnement. L'évocation du fleuve fait résonner en chacun de multiples références, quelles soient historiques, contemporaines, collectives ou personnelles. Ainsi nous verrons la place que tient le cours d'eau au sein du projet, via les documents de présentation et de promotion du projet en étudiant en premier son utilisation dans le discours politique qui précède le projet, puis par rapport à la notion d'effet vitrine évoqué plus haut, afin de savoir si les bords du fleuve sont toujours un lieu privilégié pour affirmer un message ou une image. Ensuite nous observerons en détail le rapport entre les trames urbaines et l'eau, et le traitement des berges. Ces éléments sont tout à fait révélateurs de la relation entre le tissu urbain et l'élément liquide, comme on a pu l'observer dans les villes préindustrielles et différemment au cours du XX^{ème} siècle. Pour finir nous étudierons les activités incluent dans les projets, en relation avec les cours d'eau ou leur berges, ce qui permettra également de juger de l'intensité du lien qui est créé entre la ville et son fleuve.

A. La symbolique et l'attrait de l'eau, un élément subjectif de promotion du projet ?

Le fleuve en tant qu'élément de valorisation peut être approprié par les décideurs politiques dès la construction du discours qui va amorcer le lancement du projet. Il s'agit dans ce cas de faire appel à la dimension sensible que porte l'élément liquide pour chacun de nous. Le fleuve devient par ce biais un élément de promotion du projet, d'abord pour les habitants qui seront les premiers à en subir les désagréments (travaux, coût d'imposition...). Le discours porte également plus loin, pour donner au projet qui symbolise la ville une résonance supra territoriale. On a précédemment insisté sur l'importance de l'image de marque du projet pour le succès commercial de l'opération ; le fleuve est bien sûr un argument en faveur de cette image.

Nous verrons ensuite si le fleuve, comme il l'a été pendant des siècles, est toujours un lieu privilégié de représentation du pouvoir et du dynamisme de la cité. On comprend aisément que lorsque les cours d'eau constituaient les principaux axes de circulation pour entrer dans une ville, les façades des berges devaient être le symbole de la puissance et de la prospérité de la cité. Mais aujourd'hui, les cours d'eau n'ont plus cette fonctionnalité, alors quand est-il de leur aspect symbolique, peut on encore parler de lieu de représentation ?

1. Le Fleuve, élément du discours du projet⁵⁸

⁵⁸ Voir l'intégralité des discours en annexe.

Les élus qui sont à l'origine des projets, ont déjà pour rôle de faire accepter ou de "vendre" le projet et surtout de transmettre les ambitions qui entourent le projet urbain. Pour cela ils s'appuient sur différentes qualités du site ou de la conception du projet. Voyons donc quelle est la place du fleuve dans ce discours.

Une des premières choses que l'on remarque à l'évocation des trois projets, c'est qu'on a donné à chacun d'entre eux un nom en relation avec l'élément liquide.

Les Quais de Bordeaux font référence au passé portuaire de la ville. Il s'agit d'une renaissance puisque ces quais ont longtemps été interdits à la promenade.

Lyon Confluence, associe le destin de la ville avec la situation de carrefour qui la caractérise. Le fait d'avoir changé le genre du mot confluent symbolise le renouveau de cette partie de la ville autrefois appelée le confluent.

Quant à l'île de Nantes, elle fait référence à l'ambition du projet de redonner de la cohérence au site, qui autrefois était composé d'une multitude de petites îles, peu à peu rassemblées entre elles, pour former un vaste ensemble qui n'a jamais eu de nom propre, mais a toujours gardé les noms des anciennes îles.

a. Bordeaux : le fleuve comme vecteur de l'animation et de l'identité du centre ville

A Bordeaux, Alain JUPPE, alors maire de Bordeaux et président de la CUB, insiste sur le fait que le projet des quais est une des composantes d'un projet urbain global, dont le tramway est un fait majeur. Le terme de "réconciliation avec le fleuve" est exprimé clairement, en effet on a vu que longtemps, les bordelais se sont vus interdire les bords de l'eau, appartenant alors au port autonome. La Garonne doit, selon Mr JUPPE, redevenir l'axe central autour duquel s'anime le cœur de la ville.

La question de l'animation du centre ville est au cœur de la problématique des quais. L'ambition est de faire des quais un pôle d'animation qui drainera l'ensemble des habitants sur le site, en lien direct avec le centre ville. C'est pourquoi dans le discours de Mr JUPPE, reviennent fréquemment les différents éléments du programme susceptibles de générer de l'animation tels que les marchés, la patinoire, les aires de jeux, les terrasses, etc. C'est un espace de vie, que l'on cherche à créer sur les quais de Bordeaux, associé à un art de vivre qui serait typique ou représentatif de la ville. Le fleuve est ici un élément qui semble essentiel au décor urbain, mais plus que cela, il est une composante de l'identité Bordelaise que les élus veulent remettre au centre de la vie de la ville. Les berges sont désormais des lieux de vie privilégiés, où se déroulent de multiples activités. On assiste là à un véritable mouvement de retour vers le fleuve, associé à une multitude d'activités.

Bien que Mr Juppé pense pouvoir faire de ce site l'un des plus beaux d'Europe, l'aspect de compétition territoriale est relativement peu présent, le projet comme le discours qui l'accompagne semblent s'adresser d'abord aux habitants.

b. Lyon : le fleuve, élément du décor urbain d'un quartier à vocation internationale

A Lyon, Gérard COLLOMB, maire de Lyon et président du Grand Lyon, nous rappelle que la pointe de la presqu'île, aujourd'hui nommée "la Confluence", ne s'est pas développée de manière aussi harmonieuse que les autres rives de la Saône et du Rhône. Elle a en effet été longtemps dédiée aux activités industrielles. Aujourd'hui les élus souhaitent en faire un lieu phare du développement de la métropole à l'échelle internationale, en s'appuyant sur le cadre

de vie particulier de cette pointe de terre dans l'eau, afin d'en assurer son attractivité. C'est pourquoi Mr COLLOMB insiste sur « l'extraordinaire écrin d'eau et de verdure de ce morceau de ville en devenir ». L'ambition du projet est de construire un quartier spécifiquement dédié à des activités de services ou commerciales de haut niveau, à l'instar des quartiers d'affaire de la fin des années 80 ; la Confluence sera un morceau de la ville censé symboliser tout son dynamisme et son rayonnement internationale.

Le fleuve, dans ce projet ambitieux, est un atout pour mettre en valeur le cadre de vie et attirer ponctuellement les habitants à profiter des équipements et des promenades ; et durablement les entreprises et les nouveaux résidents. Un peu comme à Bordeaux, l'eau est un élément qui doit attirer les populations sur les dispositifs prévus, afin de créer l'animation du quartier.

Dans ces deux projets, mais davantage à Bordeaux, les concepteurs, relayés par les discours des élus, intègrent l'eau dans toute sa dimension sensible, pour profiter de l'effet d'aimant qu'il a sur la plupart d'entre nous, et assurer ainsi la vie du quartier, en y associant des équipements susceptibles de générer une certaine animation. En clair, l'eau et le cadre de vie attirent les gens, et les équipements font le reste pour animer le quartier.

c. Nantes : un waterfront comme levier de développement à l'échelle européenne

A Nantes, Jean-Marc AYRAULT, maire de Nantes et Président de la CUN, insiste extrêmement sur le destin international de l'île de Nantes. Le projet est le moyen de « faire émerger à l'échelle internationale l'identité de la métropole », ceci en articulant le projet au centre historique de la ville en « suivant un modèle à l'européenne ». L'idée est vraiment de refaire la ville sur la ville, de redonner une cohérence à un ensemble disparate, quitte à démolir l'essentiel des bâtiments industriels qui défigurent aujourd'hui le site.

Le fleuve est peu présent dans le discours de Mr AYRAULT, il est uniquement cité pour faire référence au *waterfront* anglo-saxons et ainsi démontrer qu'il s'agit d'un atout, en se comparant aux plus grandes métropoles, Londres en premier lieu, qui en ont fait des quartiers très cotés. Pour autant il n'explique absolument pas pourquoi la Loire est un atout pour Nantes, mais seulement qu'un *waterfront* est un atout. Bien que la Loire soit une des préoccupations de la CUN, avec le programme Rives de Loire, le fleuve ne semble pas occuper une place déterminante dans la vision qu'a le premier élu du projet de l'île de Nantes. L'idée est ici d'assurer le destin européen de la ville, en créant un nouveau quartier (comme à Lyon) qui puisse générer une certaine cohérence sur un tissu très hétérogène. L'attractivité et le cadre de vie ne semblent pas au centre des préoccupations.

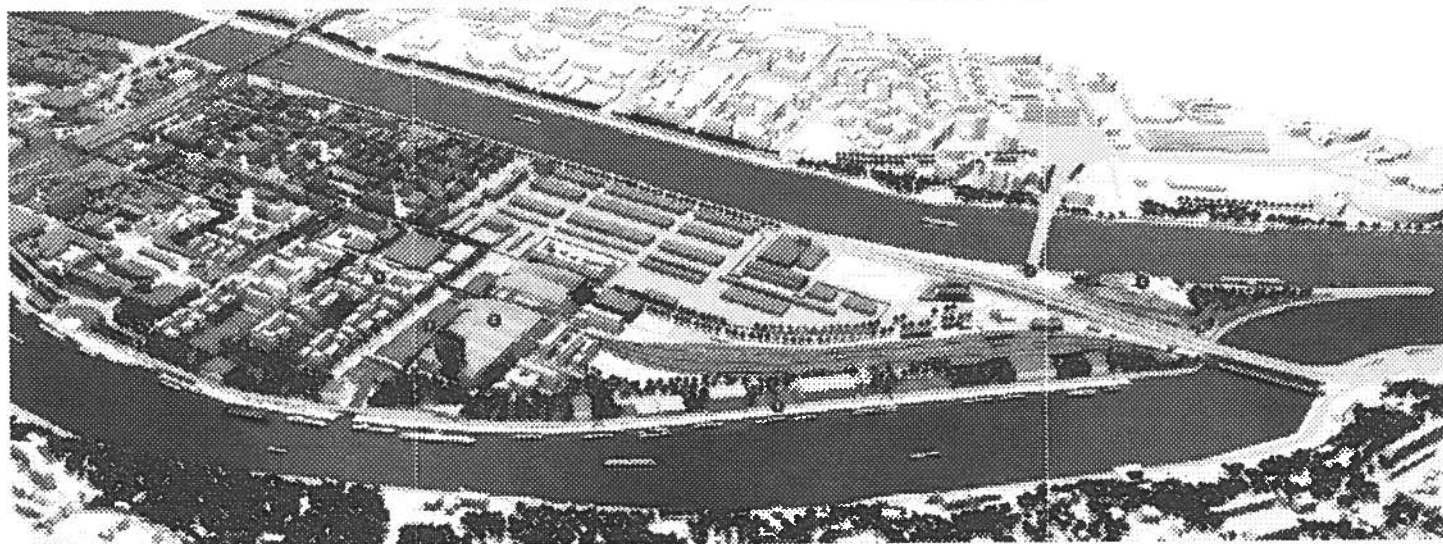
2. Les bords de fleuve, lieu de représentation ? Quel effet vitrine sur les berges des projets urbains ?

En tant qu'élément du projet urbain global, les projets étudiés doivent représenter l'avenir souhaité pour la ville, et le montrer au monde. En dehors de toute campagne promotionnelle, l'effet vitrine, c'est à dire les éléments (équipements, bâtiments, etc.) qui se dégagent lorsque l'on traverse le site du projet (une fois fini bien sûr), est un moyen d'affirmer un message, en mettant l'accent sur tel ou tel équipement, en installant des bâtiments ayant un caractère monumental, ou en donnant une place particulière à l'environnement ou aux traces du passé.

a. Lyon : l'addition de l'eau et du monumental au cœur de la ville

Le projet Lyon Confluence, regroupe plusieurs éléments d'importance, soit par le caractère de centralité qu'ils présentent, par l'aspect monumental de leur architecture ou bien par le paysage urbain qu'ils produisent.

23. Vue 3D de l'ensemble de la première phase du projet Lyon Confluence



1 Place des Archives
2 Pôle de loisirs
3 Place nautique
4 Programmes résidentiels et tertiaires

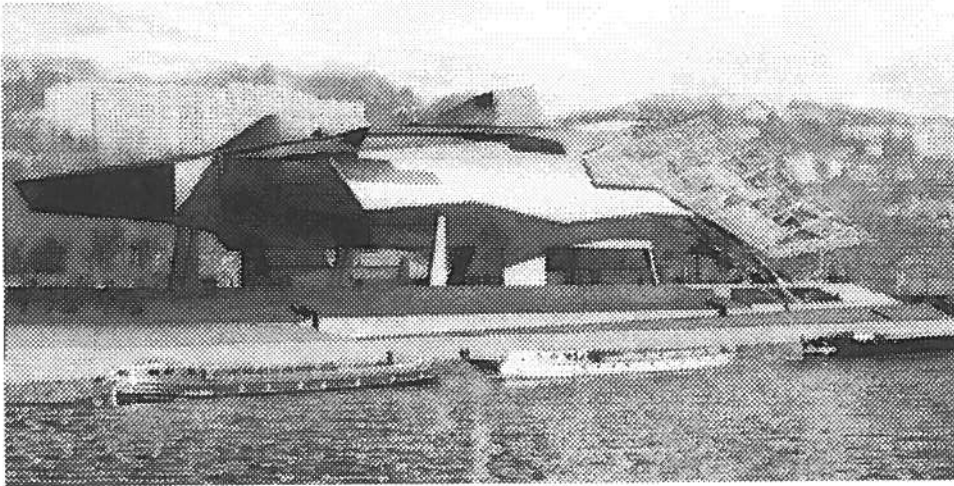
5 Port Rambaud
6 Musée des Confluences et son parc
7 Carrefour Pasteur

L'un des aménagements les plus importants du projet est la place nautique. Prévue pour 2007, elle devra accueillir des activités d'animation sur un bassin créé de toute pièce de plus de 2 ha. Mais elle sera surtout la porte d'entrée vers le grand pôle mêlant loisirs et commerces de plus de 60 000 m², qui accueillera des loisirs sportifs et musicaux, des commerces, des cinémas, des restaurants et des services. Ce grand pôle fera de la place nautique un lieu de centralité très fréquenté et donc un lieu symbolique de la ville. Les concepteurs du projet ont choisi de creuser spécialement une darse qui constituera le plan d'eau de la place ; l'eau est ici un vecteur d'animation, en y installant des activités spécifiquement nautiques. Mais au-delà de l'animation que le plan d'eau procure, il crée un paysage urbain tout à fait particulier, digne des plus belles villes portuaires. L'eau devient ici un symbole de la ville en s'invitant dans cette centralité future de Lyon.

Notons qu'à long terme (c'est à dire selon le projet global, mais pas dans la première phase) la création de nouveaux bassins est prévue. Un second bassin devra se situer de façon perpendiculaire à la Saône à mi distance entre la gare Perrache et la place nautique. Puis un troisième sera creusé en continuité du bassin de la place nautique afin de constituer un passage entre les deux fleuves. Plus qu'un élément du paysage urbain, l'eau semble être un élément structurant de la conception du projet ; jusqu'à organiser la vie des lieux de centralité du futur morceau de ville. Ce quartier se voulant le symbole de Lyon à l'échelle internationale, n'est-ce pas l'image d'une ville en harmonie avec ces fleuves, voire une ville fluviale, que cherche à se donner la capitale des Gaules ?

Programmé dans la première phase, le Musée des Confluences et son parc sont un des points forts du projet. Avec son architecture extrême réalisée par l'agence Coop Himmelblau le musée est l'équipement monumental de Lyon Confluence. Sa localisation, à la pointe de la presqu'île est, elle aussi, stratégique. Visible depuis les quartiers de Gerland, de la rive droite de la Saône et depuis la voie rapide qui longe la presqu'île, le Musée des Confluences est l'équipement qui se donne à voir au reste du monde, et symbolise le dynamisme culturel et l'ouverture de la ville vers l'extérieur. Le musée, situé au carrefour des deux fleuves, croisera les thèmes des sciences et des civilisations, en reprenant et en complétant les quelques deux millions d'objets du musée Guimet. Cet équipement est tout à fait représentatif de l'effet vitrine du projet en installant à l'endroit le plus ouvert et le plus visible, l'équipement le plus monumental de la ville. Les bords du fleuve sont ici le lieu ultime de représentation de la prospérité de la ville, en associant au carrefour de deux vallées, la thématique de la rencontre des civilisations et en plaçant sur cet espace ouvert un édifice qui ne peut être que contemplé.

24. Le musée des Confluences vu depuis la Saône



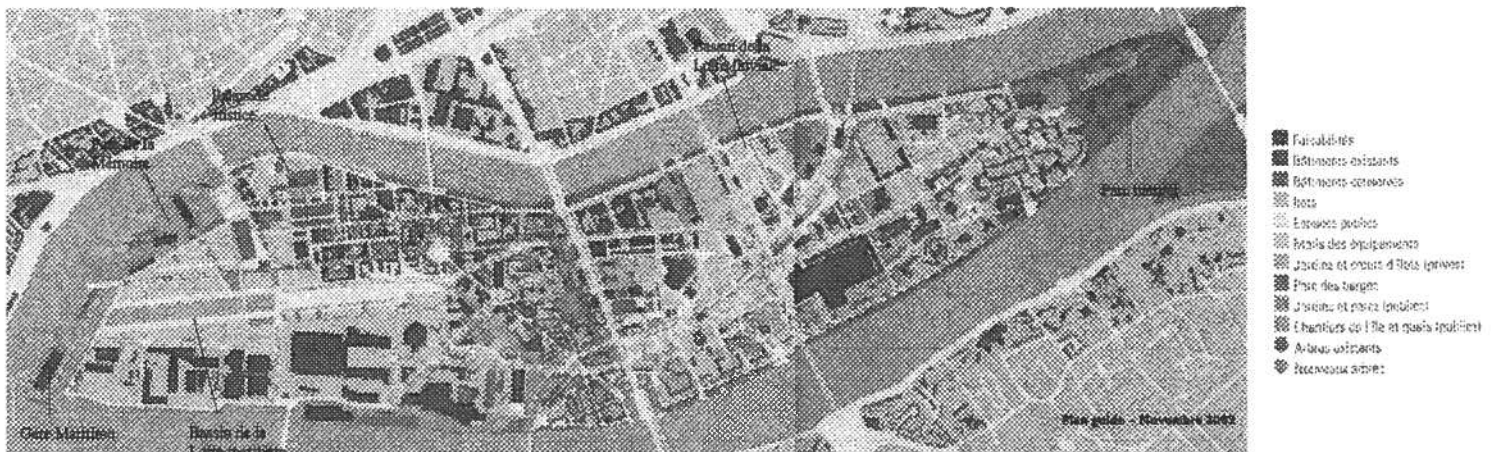
Il faut également citer un troisième équipement d'importance pour le projet, la place des Archives. Située à la sortie de la gare Perrache, elle profite aussi de l'effet vitrine, en offrant le premier panorama aux voyageurs qui arrivent en ville. La place et les façades doivent donc être requalifiées, avec comme élément central, le bâtiment des Archives municipales, au quel un grand hall sera ajouté. Bien que l'eau et la thématique des fleuves ne soient pas présentes, cet aménagement nous montre la volonté des concepteurs du projet de transmettre un message en direction de l'extérieur. Ce message est basé sur l'enracinement de la ville et le respect de l'Histoire. Il ne s'agit pas des traces d'un passé industriel récent mais de l'histoire glorieuse de l'ancienne capitale des Gaulles. Le Musée des Confluences conforte avec d'autant plus de puissance ce thème.

Lyon a la particularité, ou la chance de se situer à un confluent, le projet Lyon Confluence semble vouloir redonner toute sa noblesse à cette particularité géographique qui est pour une large part de la prospérité de la ville. En montrant son attachement au passé et la présence bien réelle de l'eau, on peut penser que le projet a pour objectif de redonner un sens à l'identité Lyonnaise tournée vers ses fleuves ; en leur redonnant une vocation centrale autour de points d'animation et habillage magistral dont le paroxysme se situe à la pointe du confluent.

b. Nantes : la mise en valeur du passé portuaire et fluvial

Le projet de Nantes, du fait de sa proximité avec le centre ville ne présente pas de lieux véritablement dédiés à créer de nouvelles centralités ; le projet semble plutôt tenter de prolonger la centralité de la place du Commerce notamment. L'aspect monumental est moins présent que sur le projet de Lyon, on note pourtant quelques équipements d'importance qui profite de l'effet vitrine.

25. Plan du projet global de l'île de Nantes



Le Palais de Justice, conçu par Jean NOUVEL, profite le premier de sa position stratégique. Situé au bord du bras nord de la Loire, il fait face au centre ville par lequel il est lié par une passerelle piétonne construite pour l'occasion. L'histoire de ce bâtiment et de son site fut sujette à de nombreuses controverses. L'architecture de l'édifice est largement critiquée pour son aspect trop austère, à la limite du carcéral ; ses concepteurs défendent leur travail en arguant qu'elle symbolise la droiture, la fermeté et la puissance de la Justice. Le site devait selon Mr NOUVEL suivre cette idée en plaçant ce grand hangar noir à l'extrémité ouest de l'île, à l'endroit le plus majestueux. Mais l'idée fut refusée car les autorités locales souhaitaient préserver le site pour des activités et des implantations plus ludiques, ouvertes à tous et bien plus symboliques. Un compromis fut trouvé en situant le Palais de Justice en bord de Loire face au centre ville, ce qui n'enlève rien à l'aspect massif et impressionnant du bâtiment, d'autant que la passerelle arrive directement sur son parvis. Ce bâtiment profite de l'effet vitrine du bord de Loire, mais on peut être sceptique sur ses retombées en terme d'image tant il est critiqué.

L'originalité du projet de l'île de Nantes, réside dans la place qui est allouée aux traces du passé industriel et portuaire de la ville, à la différence de Lyon qui enracine son projet dans un passé plus lointain et sûrement plus romantique. En effet le site considéré comme le plus intéressant de l'île, et où se situait l'ancien port de Nantes sera, selon le projet, dédié à la mémoire maritime des lieux. Un musée de la marine devrait s'y installer, les cales réouvertes pourraient voire se développer de nouvelles activités ludiques, l'ancien atelier des chantiers Dubigeon (chantiers navals) sera restauré et le site accueillera des événements et des rassemblements culturels sur ce large espace ouvert sur la Loire, que certains concepteurs aimeraient nommer "le parc de la Mémoire". A proximité du parc, et comme un symbole, la

grande grue jaune "Titan" sera conservée et illuminée. D'autres programmes immobiliers de résidences et de tertiaires compléteront l'entourage du parc.

La pointe sud ouest de l'île sera également dédié à l'activité maritime, en y installant dans les anciens hangar réaménagés une gare maritime, censée accueillir des paquebots. Mais elle n'est pas programmée dans la première tranche des travaux et ne fait pas l'unanimité chez les acteurs locaux.

Pour terminer avec la pointe ouest, une immense darse de plusieurs hectares devrait être creusée à long terme, afin d'accueillir des bateaux de plaisance et favoriser ainsi des programmes immobiliers sur ses bords. Appelé "le bassin de la Loire maritime", le plan d'eau rappelle également l'attachement des concepteurs au passé portuaire et tourné vers la mer de la ville.

Les symboles sont ici nombreux et très largement tournés vers un passé industriel et portuaire. Bien que plusieurs époques se soient succédées, ce passé rappelle également comment la ville constitua sa fortune à l'époque du commerce triangulaire. Le "parc de la Mémoire" devrait explicitement traiter cette période de la longue histoire maritime de la ville. L'originalité du projet réside bien dans le fait qu'il apporte les symboles historiques de l'identité de la cité, sans occulter les plus sombres. Mais l'essentiel des références à l'eau se tournent aujourd'hui vers des activités de loisirs et de plaisance, comme l'illustrent le bassin ou la gare maritime.

Plus à l'est, la nouvelle école d'architecture devrait s'installer à proximité du Palais de Justice. Ainsi le bâtiment bénéficiera de la même mise en valeur que le tribunal. Le fleuve est ici un moyen de magnifier les édifices qui le bordent et d'affirmer leur importance, de la même manière que les châteaux ou les palais l'étaient par le passé. Ils s'offrent plus aisément à la vue, de toute leur façade et bénéficient d'abords soignés et végétalisés sur les berges.

Toujours plus à l'est, le site du tripode (ancien immeuble de bureaux vidé pour cause d'amiante) sera dégagé du grand édifice pour y voir s'installer de nouveaux immeubles de logement et de bureaux au bord d'une nouvelle darse, appelée bassin de la Loire fluviale. En effet la délimitation maritime puis fluviale de la Loire est localisée au niveau du premier tiers ouest de l'île. L'environnement urbain sera ici plus tourné vers la Loire en tant que fleuve plus qu'en tant qu'accès à l'océan. Sur ce bassin, pourraient s'amarrer des embarcations typiques de la navigation fluviale sur la Loire, toues ou gabares, ou bien des péniches. Ce bassin propose une référence directe au fleuve, à la différence de la partie ouest qui s'attache davantage à l'histoire maritime de la Loire.

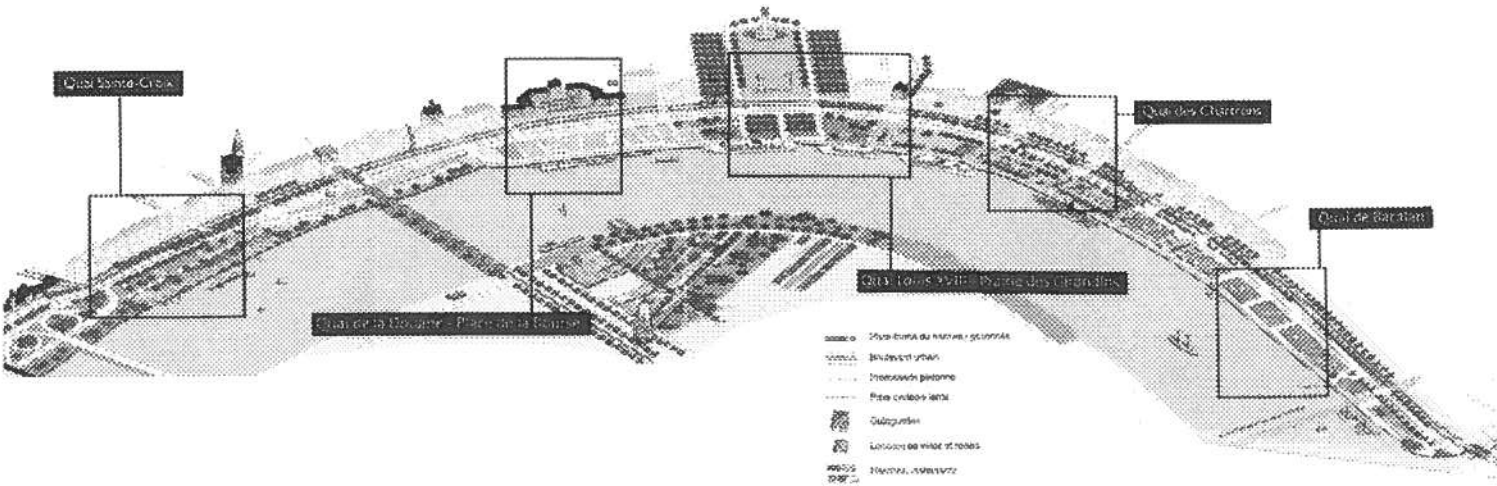
À la pointe est de l'île, il existe actuellement un parc peu mis en valeur et mal accessible. Le projet consiste à profiter de cette position particulière pour conforter cet espace de détente et le renforcer de quelques activités ludiques et de sensibilisation aux sciences naturelles, avec notamment de grands équipements ludiques qui fonctionnent sur le même principe que les manèges forains appelés "l'arbre aux oiseaux" ou "l'arche des animaux".

Le projet de l'île de Nantes cherche moins à créer du magnifique en mettant en valeur de grands bâtiments, qu'à créer des espaces de vie susceptibles de donner un nouveau souffle à la centralité de la ville, en lui adjoignant des espaces pouvant donner lieu à de grandes manifestations ou des événements ponctuels. Le parc de la mémoire et le grand espace vert de la pointe de l'île fonctionnent sur ce principe. L'eau est ici rappelée sous forme de symboles historiques principalement, mais les darses sont aussi des axes structurants de l'organisation urbaine qui valorisent les habitations et les bureaux qui les jouxtent.

c. Bordeaux : la vitrine du renouveau bordelais

Comme nous l'avons déjà dit, le projet des quais de Bordeaux est sensiblement différent des deux autres. Ici, pas de nouveaux bâtiments, mais un réaménagement urbain de grande échelle, avec seulement quelques restructurations d'anciens hangars.

27. Axonométrie du projet des Quais de Bordeaux



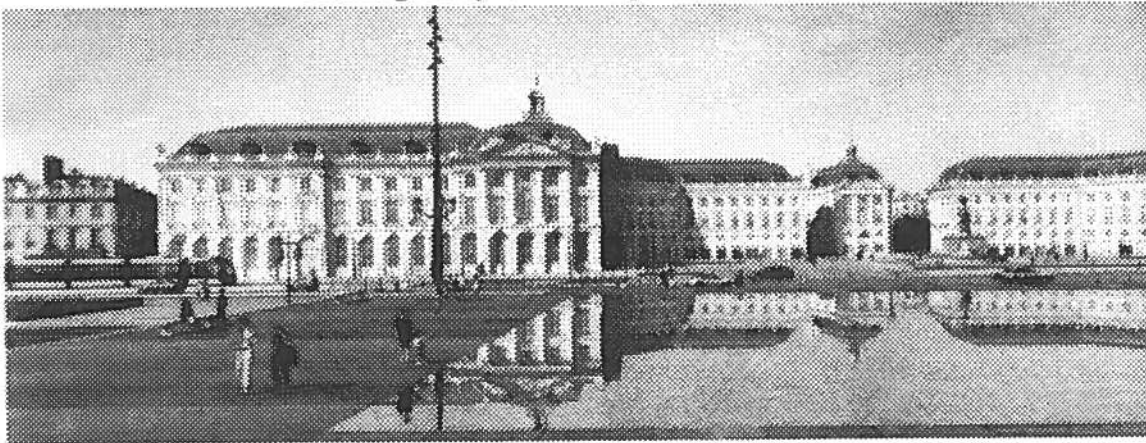
La largeur de la Garonne à cet endroit permet de dégager une perspective très importante qui offre un panorama exceptionnel sur les façades du XVIII^{ème}. Cet ensemble est considéré comme un des plus beaux de France. L'aménagement des quais doit donc respecter ce paramètre et mettre en valeur les édifices. Pourtant des arbres ont été plantés le long des bâtiments, mais ceux-ci ont été spécialement étudiés pour ne pas trop perturber la vue.

L'idée du projet est de réussir à tourner la vie du centre ville tout proche, vers ce site qui possède un vrai potentiel d'animation, pour peu que quelques équipements soient installés. Car les quais bénéficient d'une énorme attractivité, conjuguant l'attrait de l'eau et la perspective que le fleuve dégage, au spectacle des façades du bord de Garonne. Mais jusqu'ici le site était particulièrement mal accessible et dévalorisé. Bordeaux veut aujourd'hui faire de ce site la vitrine de la ville, en apportant une attention particulière à l'animation. En effet on a souvent reproché à la ville d'être une belle ville mais un peu endormie.

Mais le premier équipement qui se donne à voir est le tramway. L'essentiel du projet urbain bordelais est axé sur son installation, avec la particularité de ne pas posséder de caténaire dans le secteur sauvegardé. Le tramway traverse toute la longueur de la zone réhabilitée des quais, bien sûr en préservant la vue des façades grâce à la nouvelle technologie Alstom. La présence du tramway sur les quais est un acte volontaire, afin de le montrer au reste du monde ; car l'efficacité du tramway est réduite de 50% sur cette portion, il ne draine en effet la population que d'un seul côté des voies.

L'accueil de paquebots sur le quai Louis XVIII face à la place des Quinconces, illustre aussi le désir des concepteurs du projet de montrer vers l'extérieur les beautés de la ville, en les faisant accoster entre les deux places les plus impressionnantes de la ville. La place de la Bourse semble bénéficier d'un traitement particulier visant à augmenter son côté monumental, en installant sur le quai qui lui fait face un bassin amovible, qui tantôt reflétera le détail des façades, ou accueillera des manifestations et servira même de patinoire en hiver.

28. Image de Synthèse de la place de la Bourse



Le fleuve dans le projet de Bordeaux est largement utilisé pour l'effet vitrine qu'il procure. Les façades historiques, le tramway et une nouvelle dynamique d'animation, tous les symboles de l'image que Bordeaux souhaite se donner se regroupent sur cette bande de terrain. Les concepteurs ont ici pensé de manière efficace leur message et l'impact que les quais pouvaient lui donner. Les quais concentrent les symboles au milieu du panorama le plus court de la ville. L'effet vitrine est parfaitement optimisé.

A l'inverse les références au passé maritime ou fluvial de la ville sont faibles voire inexistantes. Le vieux croiseur accosté quai des Chartrons n'est pas véritablement représentatif de l'histoire locale. Quant aux hangars maritimes qui ont été conservés, ils accueilleront des commerces, une jardinerie ou des expositions à caractère scientifique. Le passé maritime et fluvial ne fait donc pas partie des références que la ville souhaite montrer.

Dans chacun des trois projets, le fleuve est utilisé pour mettre en valeur un aspect de l'identité de la ville, ou se trouve être le lieu privilégié pour faire passer un message. Le plus fréquemment il est un biais pour mettre en valeur un édifice monumental, mais peut aussi être utilisé pour installer sur ses bords des activités symboliques de l'image que la ville veut transmettre. Notons aussi la présence croissante de l'eau à l'intérieur même des trames urbaines, qui valorisent ainsi l'environnement urbain proche.

B. Trames urbaines et berges, un rapport accru à l'eau

Dans cette partie nous verrons comment l'eau est intégrée ou non au fonctionnement du site, en analysant le rapport des trames urbaines vis à vis du fleuve. En fonction de l'ouverture que créent les trames vers l'eau et selon que les îlots et les immeubles donnent ou non sur l'eau, c'est l'ouverture de la ville sur l'eau qui est produite. De même nous observerons plus particulièrement les berges, qui sont le lieu de l'interaction entre l'eau et le fleuve ; leur traitement est donc très révélateur de la manière dont le fleuve est considéré dans la conception du projet.

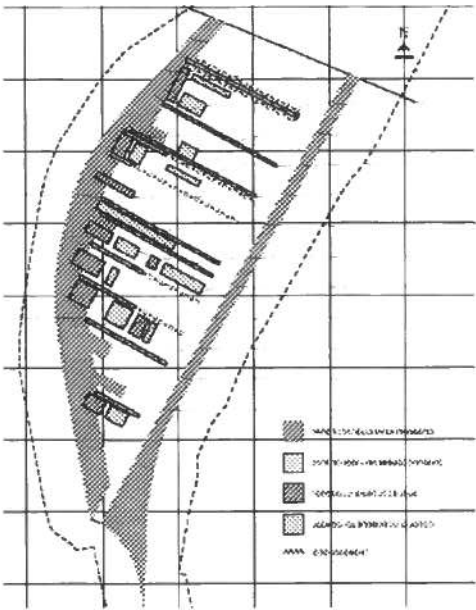
1. Lyon : un rapport double à l'eau, entre ramifications et front urbain

Dès les études initiales menées en 1998, la nature et les fleuves tenaient une place prépondérante dans la réflexion pour la réalisation d'un modèle de quartier du XXI^{ème} siècle. Cette relation entre l'urbain et la nature doit se traduire par la prise en compte des espaces verts et de l'eau comme des éléments forts du projet. Ainsi les premières propositions consistaient à redonner un aspect naturel aux berges de la Saône. Ceci en réinstallant des sortes de prairies humides ouvertes à la promenade et qui varieraient au fil des saisons. D'autres part, la création de bassin et surtout du port de plaisance étaient déjà des éléments incontournables du projet ; ainsi que la forte prédominance des couleurs bleue et verte.

Pour des raisons de navigabilité et de gestion des cours d'eau, et pour éviter une pression urbaine trop importante sur les bords de la Saône, l'idée des prairies humides a été abandonnée. Mais l'ambition de faire des berges de la Saône le poumon du quartier est restée. Ainsi les berges de la Saône constitueront l'épine dorsale de l'aspect naturel et fluvial du quartier. Au lieu des prairies, des quais dans la plus pure tradition Lyonnaise seront installés pour rappeler l'ambiance portuaire et multiplier l'usage des berges. La symbolique du port lyonnais du XVIII^{ème} ou XIX^{ème} siècle est également révoquée par ce biais.

Le port est en effet un élément fort du quartier, qui contribue à son identité et son attractivité, pour les habitants, les investisseurs mais aussi les promeneurs. Il se situera sur la place nautique et devra constituer un élément de centralité donc de vie ; c'est pourquoi les aménagements type "parc à bateaux" sont proscrits pour diffuser cette fonction sur l'ensemble des rives et impulser un maximum d'activités nautiques dans les lieux de centralité telles que la place nautique. Il ne s'agit pas selon les concepteurs de délimiter l'emplacement d'un port mais de créer les conditions par lesquelles l'ambiance portuaire pourra se diffuser à l'intérieur du tissu urbain. Afin d'assurer une diffusion large de l'ambiance portuaire, des quais vers le centre de la presqu'île, le quai Rambaud pourra devenir portuaire et son ambiance serait prolongée par les darses qui devront être creusées perpendiculairement à la Saône.

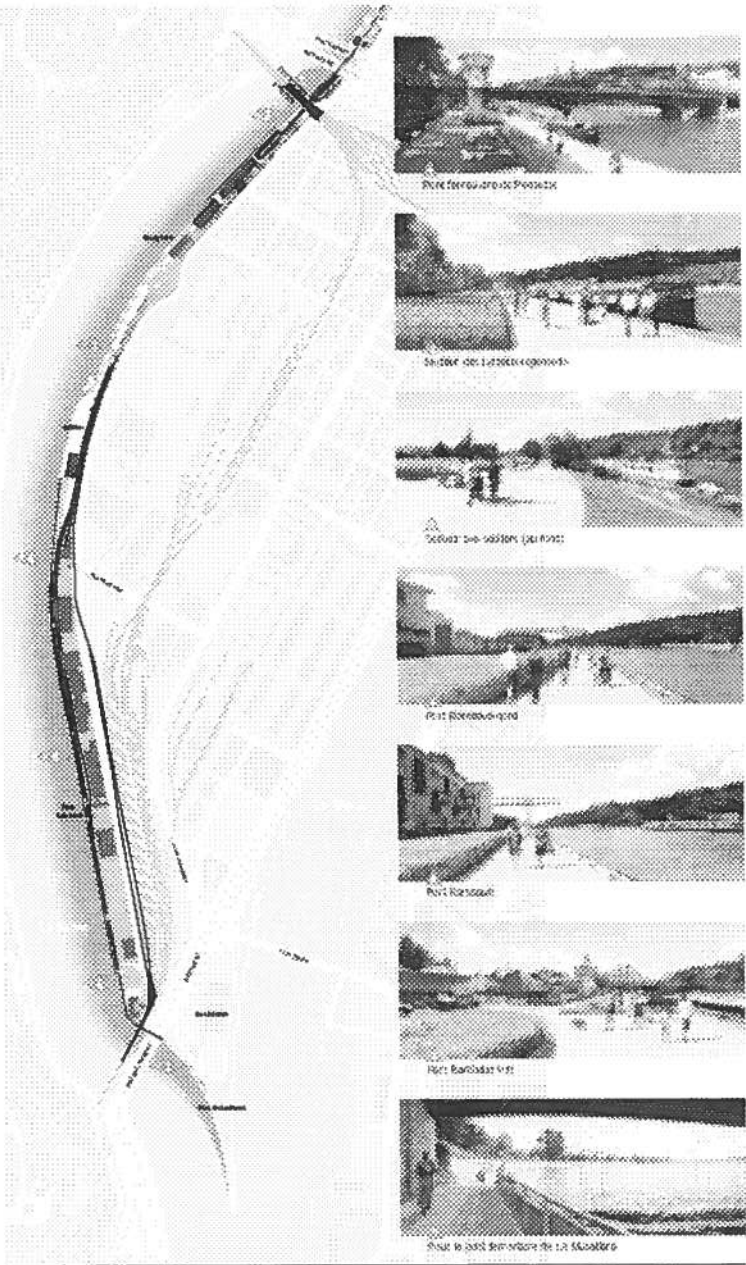
9. Plan de l'étendue et des ramifications des espaces verts et bleus



30. Vue 3D des darses et du parc de la Saône qui imprègnent le tissu urbain



31. Plan et images de synthèse des ambiances de la promenade de la Saône

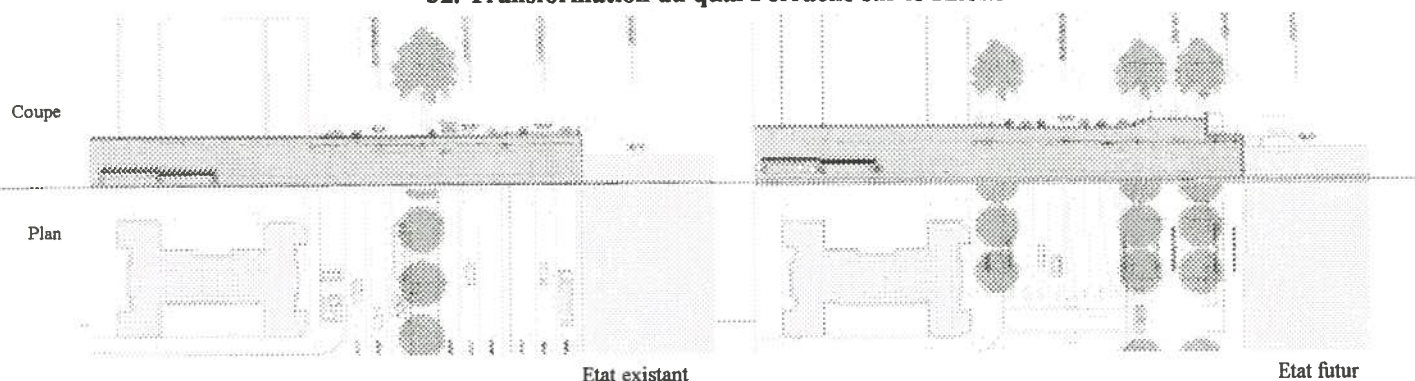


Les espaces verts sont aussi un élément qui devra interpénétrer les quartiers pour diffuser une ambiance particulière, plus agréable, qui sera la base de la qualité du cadre de vie. Ainsi au lieu de faire un grand parc massif à la pointe du confluent, celui-ci est plus restreint mais les espaces verts sont davantage dispersés sur l'ensemble du quartier, pour accompagner la verdure et l'eau depuis l'axe vert qu'est la berge de la Saône (appelé le parc ramifié par les architectes-paysagistes) vers l'intérieur du tissu urbain de la Confluence. De cette façon c'est une trame perpendiculaire aux rives qui prend place pour insuffler des respirations dans le tissu urbain, qui sont autant de passages entre la ville, le port et le fleuve. Les surfaces de contact et le linéaire entre l'habitat et le parc sont ainsi multipliés. Le parc ramifié sert de promenade à l'échelle de la ville et de support des équipements et des espaces publics à l'échelle du quartier. C'est la vie du site qui s'organise depuis les bords du fleuve vers le centre urbain.

A la différence de la berge de la Saône, le Rhône est bien plus artificiel. Aux courbes de la rivière s'oppose la rectitude rhodanienne, voulut par Perrache à la fin du XVIII^{ème} siècle. La vocation d'axe de communication du Rhône a ensuite été confirmée sur ce site par l'arrivée de l'autoroute à l'époque contemporaine. Le déclassement de l'autoroute sera un acte fort du projet qui vise à affirmer un partage plus équilibré entre les différents moyens de circulation ; Pourtant cet axe routier sera un axe structurant de la presqu'île, mais plus ouvert sur le quartier, avec la mise en place de feux et une place plus importante attribuée aux piétons et aux cyclos, sur un quai restructuré en deux niveaux, agrémenté d'alignement de grands arbres, dont le quai bas pourra accueillir les bateaux à passagers voire des paquebots.

Le trait marquant de la rive rhodanienne est l'alignement de ses façades mêlant différentes époques de construction. Le but ici est de reproduire la structure des majestueuses façades urbaines du XVIII^{ème} (comme celles de Bordeaux), mais avec une architecture moderne. Ainsi apparaît un front d'architecture contemporaine, ponctué d'ouvertures sur des points remarquables du fleuve, bien cadrées en places ou en esplanades.

32. Transformation du quai Perrache sur le Rhône

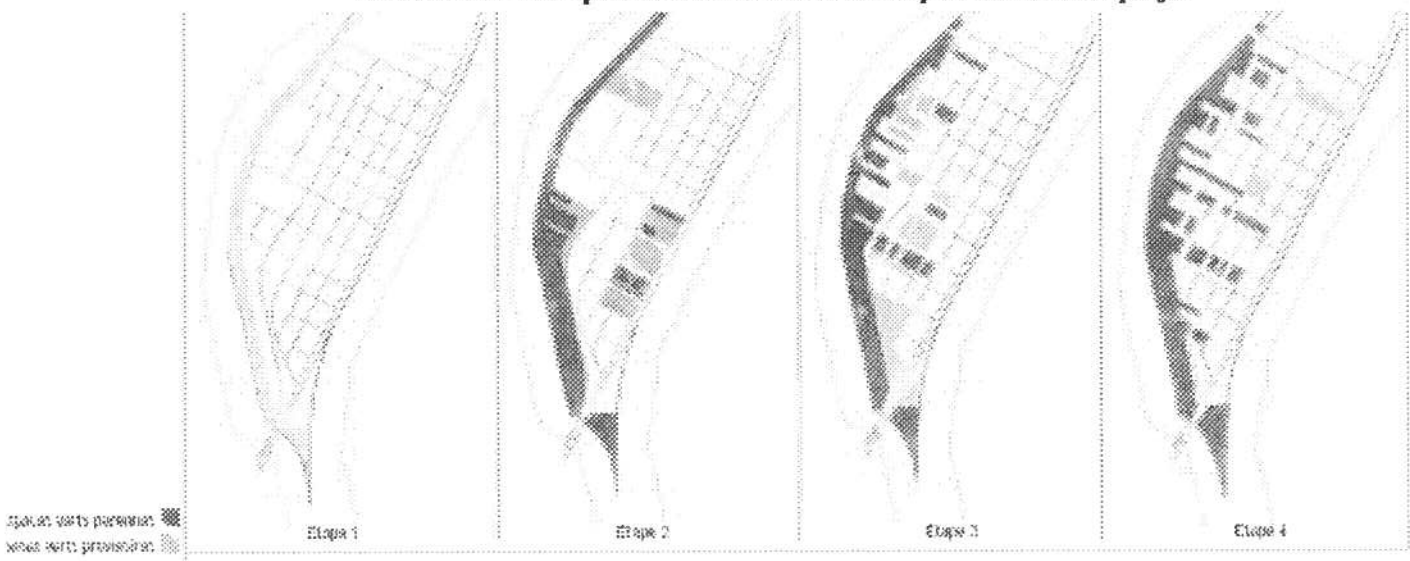


Un autre aspect intéressant de la prise en compte des fleuves dans le projet est le traitement de la pointe du confluent. Cet endroit stratégique, à proximité duquel est placé le grand Musée des Confluences, sera remodeler en un espace vert dans l'esprit des origines mouvantes des fleuves, avec ses îles et ses îônes, orné de grève minérale d'où les vues sur l'eau seront préservées, et d'arbres de hautes tiges.

Sur le site, la présence de l'eau est complétée par le projet de découvrir une partie du réseau d'eaux pluviales et par une multitude de fontaines sur les places et dans les rues.

La construction de ces différents équipements liés à l'eau ou à la nature se fera par étape en utilisant notamment la prévégétalisation pour assurer un passage en douceur entre les différentes phases du projet.

33. Evolution des espaces verts et constitution du parc au cours du projet



Le projet de Lyon mêle deux types de prise en compte du fleuve ; une interpénétration de l'eau dans la ville du côté de la rive de la Saône, et un front bâti massif bordé par une promenade classique du côté du Rhône. Comme on le voit sur les plans ci-dessus, les espaces verts suivent l'interaction ville-fleuve, depuis les berges de la Saône vers l'intérieur. Ils sont le vecteur ou le guide qui va amener les habitants et les promeneurs au bord de l'eau, c'est ainsi que sur sa moitié ouest la ville est très ouverte sur l'eau, alors qu'à l'est sur le Rhône, l'opposition entre l'urbain et l'eau est flagrante, et reprend le principe des façades traditionnelles qui plongent dans l'eau. Le contact avec l'eau est démultiplié sur la Saône alors qu'il est réduit à son minimum sur le Rhône, où ses seuls vrais points de vue sont particulièrement encadrés.

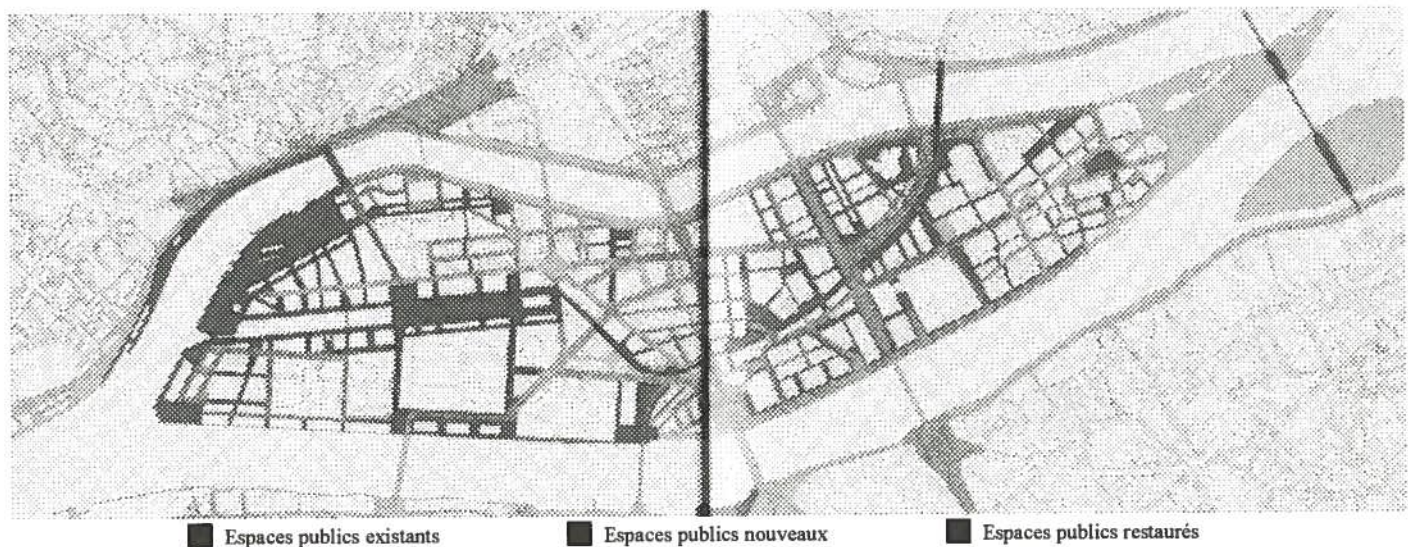
L'installation des bassins et des quais sur la Saône montre la volonté qu'on les concepteurs d'utiliser l'eau et d'en renouveler ses fonctions et ainsi redonner un nouveau souffle à la navigation fluviale. Le rapprochement peut immédiatement être fait avec la ville portuaire du XVIII^{ème} siècle, où les canaux entraient profondément dans la ville et organisaient les échanges, c'est à dire en somme toute la vie locale. Aujourd'hui la vie qu'organisent les cours d'eau, les berges et les bassins semblent bien plus proche des loisirs et de la détente que du commerce, mais son importance est cependant croissante en milieu urbain.

2. Nantes : des ouvertures multiples et différenciées sur l'eau

A Nantes comme dans de nombreuses villes, les bras du fleuve ont été peu à peu comblés au cours du XX^{ème} siècle. Cette disparition a fait naître un attachement nostalgique à l'eau et au fleuve. Alors qu'en centre ville, le dessin de récents espaces publics suggère les anciens bras qui longeaient les grandes places, le projet de l'île de Nantes cherche à trouver un moyen, une manière vivante de cultiver la mémoire des activités passées qui ont marqué l'histoire des relations entre le fleuve et la ville. Il doit surtout développer le paysage d'une ville ouverte sur son fleuve et conférer au fleuve une place dans les dispositifs urbains.

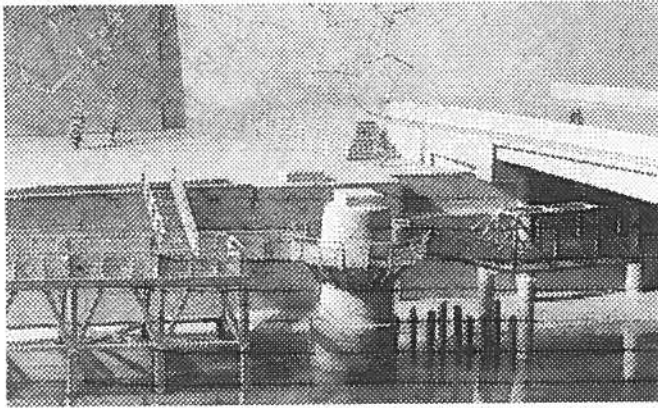
Le projet de l'île de Nantes doit faire face au caractère composite de cet ensemble d'anciennes îles. Le dénominateur commun du projet sur l'ensemble de l'île est l'espace public. Il est censé créer la cohérence qui fait défaut sur l'île. Si on observe la carte des espaces publics, on se rend compte que beaucoup sont à créer ou à restaurer, en effet ils étaient inexistantes sur les anciens sites industriels ou en mauvais état. On s'aperçoit aussi que bon nombre d'espaces publics investissent désormais les berges de la Loire, particulièrement à l'est sur le site du parc de la mémoire où les nouveaux espaces côtoieront les anciennes cales qui plongent dans l'eau, mais aussi sur les berges nord et sud sur la partie est de l'île où les berges vont être réaménagées en quais ou en promenades pour faire redécouvrir l'environnement ligérien aux habitants et aux promeneurs.

34. Les espaces publics de l'île de Nantes



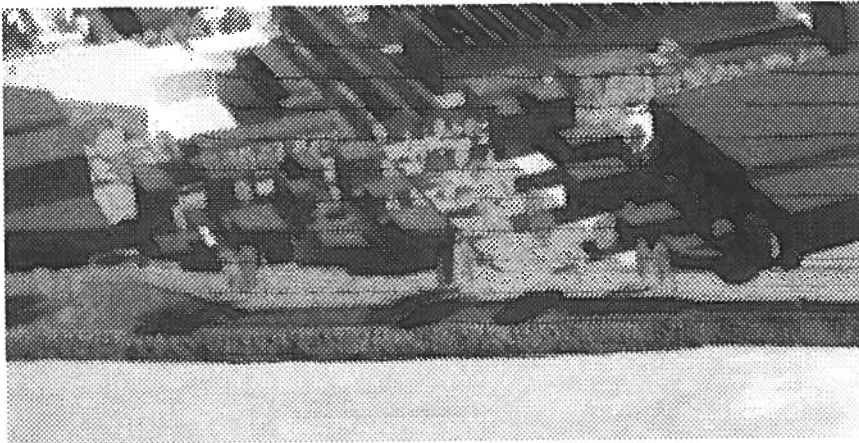
Sur la berge nord de l'île, le quai François Mitterrand verra ses pentes adoucies afin de rapprocher l'eau et la ville dans un même relief et pour en faciliter son accès. A l'inverse à l'approche du pont Anne de Bretagne, une ancienne estacade sera rénovée pour créer une promenade au dessus de l'eau et pour mettre en valeur l'ancienne pile du pont transbordeur qui permettait le passage de la Loire jusqu'à la moitié du siècle dernier. On observe sur la totalité des rives de l'île, une très forte diversité de quais, berges ou autres aménagements riverains. Le traitement de chaque berge est en cohérence avec le type d'environnement qui le borde. A l'est autour du parc des sciences naturelles, les berges sont conservées dans leur état originel, les promenades se font sur des pontons ou des passerelles détachées du sol, afin de ne pas perturber l'environnement naturel. A l'ouest à la place de l'ancienne zone portuaire, les quais abrupts sont conservés et confèrent au site une atmosphère très urbaine voire industrielle pour ce lieu qui doit notamment être dédié aux fêtes nocturnes.

35. Maquette de l'estacade et de l'ancienne pile du pont transbordeur



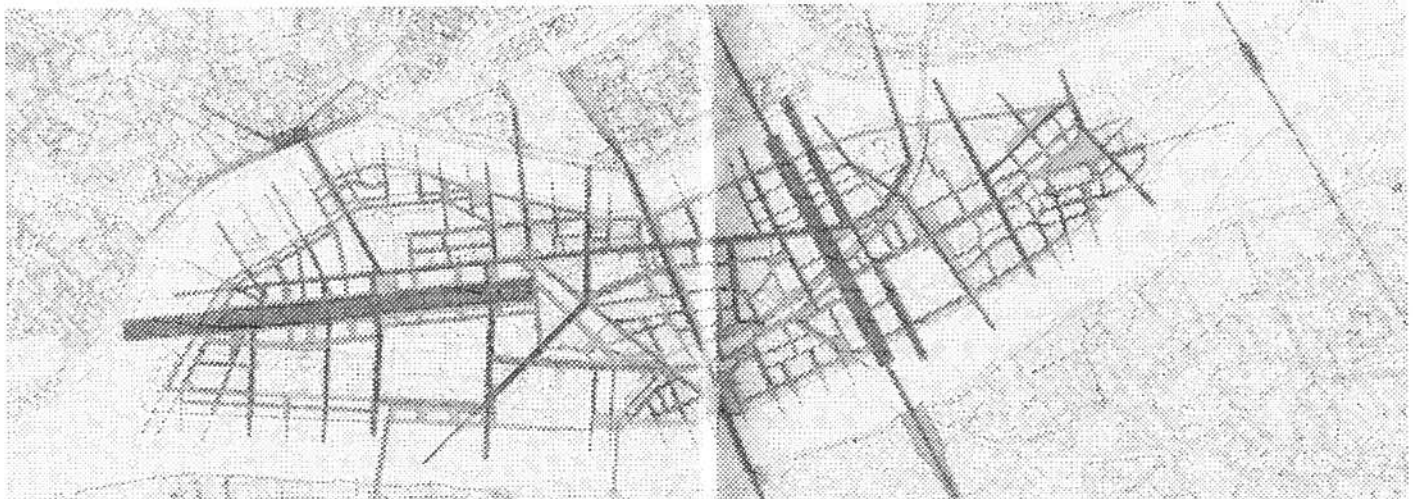
Au delà des berges et des promenades, les tracés des voies et des trames urbaines en général, nous montre un mouvement qui s'exerce de l'intérieur de l'île vers le fleuve. Les nouvelles rues, qui sont très nombreuses sur les anciens sites industriels, ont toutes une direction qui mène à l'eau, ce qui a pour effet de multiplier les vues voire même les perspectives sur l'eau ; le fleuve reprend ainsi peu à peu sa place dans la vie et le quotidien de l'île, d'autant plus là où des espaces publics importants seront créés comme le parc de la mémoire ou celui des sciences naturels.

36. Programme de logements "Habiter les Quais"



L'ouverture sur la Loire est également un trait important des programmes de construction au sein des îlots. Dans la première phase, un programme explicitement nommé "Habiter les Quais" à proximité du Palais de Justice, forme une série d'immeubles d'habitation selon une disposition dite "en peigne", ce qui permet d'offrir des vues plus nombreuses depuis les appartements vers l'eau et l'autre rive.

37. Trames et tracés de l'île de Nantes

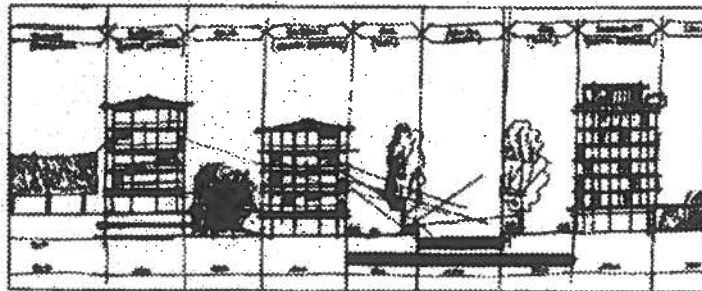


Trames de l'espace public

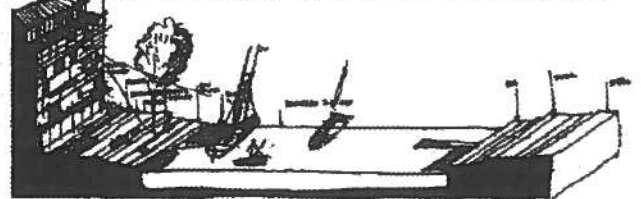
Tracés vers la Loire

Les trames urbaines sont aussi fortement orientées par les nouveaux bassins qui doivent être creusés. Le long du bassin à flot de la Loire maritime et aussi le long de celui de la Loire fluviale, un nombre important de nouvelles rues vont être percées entre les îlots et donneront directement sur le plan d'eau. Les bassins comme la Loire organisent les trames pour rapprocher le mouvement urbain de l'eau.

38. Dessin en coupe autour du bassin de la Loire-fluviale---



39. Dessin en coupe du bassin de la Loire Maritime

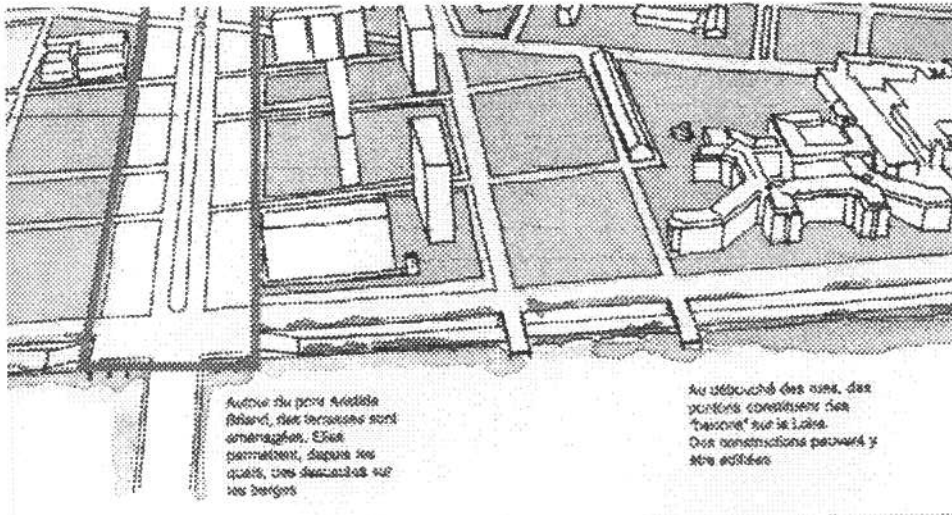


40. Plan du bassin de la Loire maritime

1. Bassin de la Loire maritime
2. Ilots fonciers
3. Quai aménagé
4. Rue Saint-Domingue et l'écluse
5. Boulevard de la Prairie au Duc
6. Boulevard Bureau avec le tramway
7. Les nouvelles rues

Cette volonté d'ouverture sur l'eau se traduit aussi au bout des voies en direction de l'eau par la mise en place d'une tête de pont qui donne directement sur l'eau et offre ainsi une vue cadrée sur le fleuve et la rive faisant face. Ce système devrait être repris sur l'ensemble des rues qui donnent sur la Loire, afin d'accentuer l'homogénéité du traitement du fleuve par les trames, alors que le traitement du fleuve selon les berges est lui différencié en fonction de l'environnement directe du site (industriel, naturel, ...).

41. Les têtes de pont donnant sur la Loire



Sur le projet de l'île de Nantes, le rapport à l'eau est accru aux différents niveaux d'aménagement : trames, berges et rues, îlots, habitations. Mais afin de dégager une certaine cohérence, qui est un des premiers objectifs du projet, les aménagements effectués à la plus large échelle (les trames) sont très similaires sur l'ensemble de l'île ; alors qu'à une échelle plus réduite, on observe une volonté de différenciation dans le traitement des différentes berges notamment. Les aménagements des berges peuvent ainsi mettre en valeur de multiples qualités du site, quelles soient environnementales (sur le parc des sciences naturelles) ou historiques (comme la pile de l'ancien pont transbordeur). Les berges, lieu de rencontre entre l'eau et la terre, permet, par ce biais, de mettre en valeur les reflets symboliques du site.

3. Bordeaux : un front urbain monumental modelé en espace public

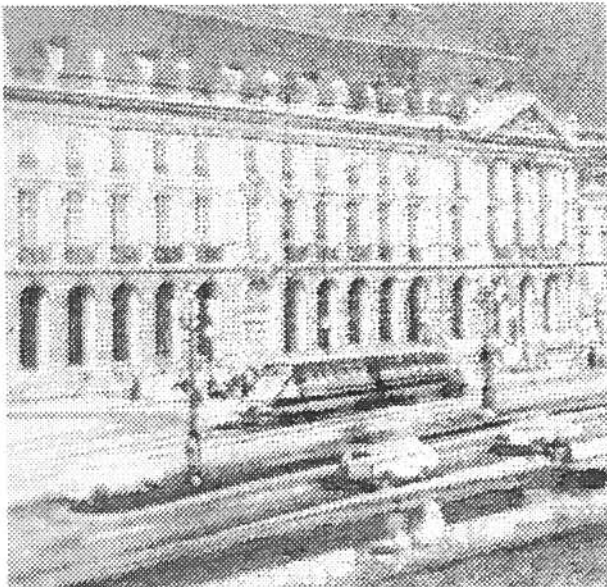
Le projet des Quais de Bordeaux, comme son nom l'indique assure la réappropriation des berges de la Garonne. Il n'est pas ici question de nouvelles trames et d'organisation urbaine à une échelle large. Les rues et les places assurent déjà de larges ouvertures sur le fleuve. Le travail de l'équipe CORAJOUR, maître d'œuvre du projet consiste à magnifier les perspectives existantes et surtout ramener la vie du centre ville sur ce lieu typique et longtemps déserté.

Selon les termes de l'architecte, l'action se base sur la viabilité, associant les deux racines latines de ce mot polysémique ; via : la route, l'espace de relation et de distribution ; et vita : la vie, l'aptitude à vivre. Le site, débarrassé de ces activités portuaires forme une vaste zone stérile et inhospitalière, tant la lumière pâle qui s'y reflète agresse, et l'aspect minéral rebute toute déambulation. Pour pallier ces contraintes à la vie sur les quais, les

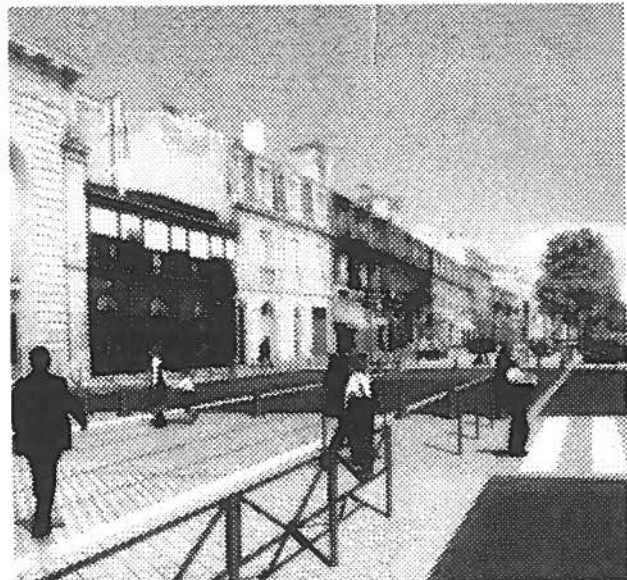
concepteurs du projet basent leur actions sur deux principes : "qualifier la lumière", pour créer des ombres, des reflets, des filtrages qui la rendront plus variée et plus accueillante ; et "jardiner les quais", afin de contrer l'ambiance trop minérale qui y règne pour faire naître des espaces publics mêlant nature et urbanité.

Il en résulte une organisation de l'espace particulière, en lanières qui permet de dégager un espace pour chaque type d'activité et de fonctions des quais, étant entendu que les quais regroupent notamment quatre moyens de circulation différents (automobile, tramway, vélos et piétons). Cette organisation longe la totalité du parcours des quais, empruntant parfois des chemins disjoints. Cet ensemble qui possède l'avantage d'assurer un fonctionnement plus fluide des déplacements urbains, peut, par contre, créer un espace de rupture avec le reste de la ville, ce qui est tout à fait inverse avec l'ambition de départ ; ainsi les passages sont multipliés et les ouvertures en bout de rues sont plus larges pour inciter à avancer vers le bout du quai.

42. Organisation de l'espace public en lanières

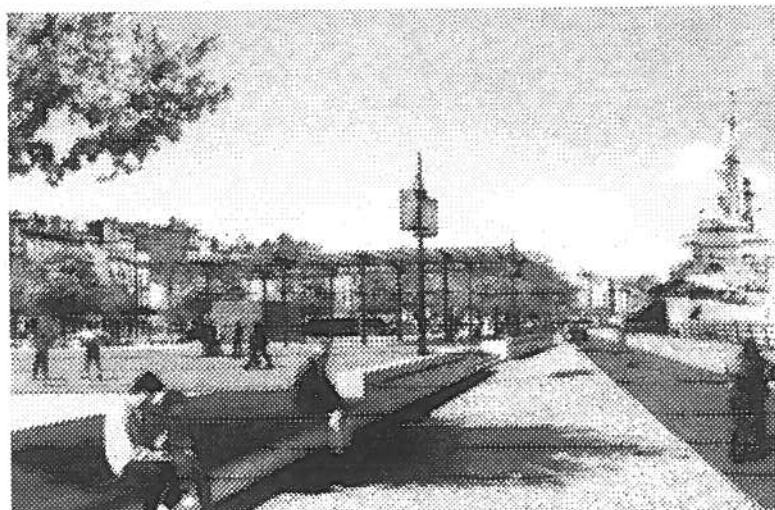


43. Passages piétons vers les quais

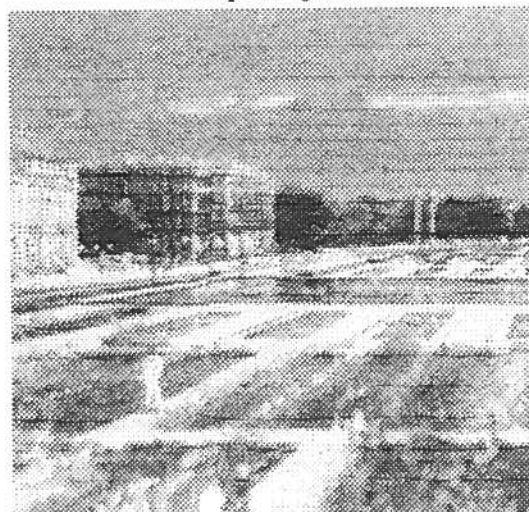


L'ambition du projet est de créer des espaces structurés de façon visible mais qui puissent être occupés très simplement par diverses activités temporaires, facilement montables et démontables pour assurer des animations multiples et toujours renouvelées. D'autre part des équipements sportifs qui font défaut dans les quartiers riverains seront installés sur les quais au niveau du quai Sainte-Croix et du quai des Chartrons.

44. Emplacements pour des activités amovibles



45. Les quais "jardinés"



Les espaces créés sont divers, plutôt de types sportifs et de loisirs en amont du vieux pont de pierre, et plus culturel ou événementiel au niveau de la place de la Bourse et des Quinconces. Sur le quai des Chartrons prennent place des activités davantage commerciales et quelques équipements de sport-loisirs.

L'aspect minéral des quais est cassé par une large végétalisation et l'installation de pelouses, notamment la "Prairie des Girondins" dans le prolongement de la place des Quinconces. Le caractère minéral est pourtant conservé sur de larges parvis, au pied des façades, afin d'amplifier l'aspect monumental des bâtiments.

Le projet de Bordeaux nous montre que les berges peuvent être un lieu de vie privilégié, comme elles l'étaient il y a déjà quelques siècles. Mais son organisation uniquement linéaire pénalise sa pénétration à l'intérieure de la ville, ce qui peut en faire un espace mal accessible et périphérique par rapport à la centralité urbaine de la ville.

On s'aperçoit que les trames urbaines sont tout à fait représentatives de la façon dont la conception du projet prend en compte le fleuve. A Lyon, selon le caractère du fleuve, les trames offrent un rapport différent à l'eau. La Saône, le plus naturel des deux cours d'eau, les trames sont ouvertes et produisent des respirations dans le tissu urbain ; alors que face au Rhône, très artificialisé, s'impose une large et massive façade. A Nantes, sur un territoire composite qui recherche la cohérence, les trames subissent le même traitement et la même ouverture sur le fleuve. A Bordeaux, les trames restent suffisamment fermées pour préserver l'aspect monumental des façades. Le traitement des berges est quant à lui représentatif des activités qui tiennent place sur les rives et peuvent donc faire l'objet d'un traitement particulier.

C. Fonctions et usages actuels des cours d'eau : favoriser la qualité de vie et assurer la promotion de la ville

Dans cette partie nous allons étudier le rôle que tiennent les fleuves et leurs abords directs, concernant les usages et les fonctions urbaines. Ceci nous permettra de mieux appréhender la façon dont les fleuves sont exploités dans la conception, et donc de mieux circonscrire leur rôle actuel en milieu urbain.

1. Lyon : une situation différenciée sur les deux fleuves

Il est assez difficile de parler, à l'heure actuelle des activités qui tiendront place autour des fleuves Lyonnais car pour le moment le programme concerne essentiellement les aménagements urbains, le développement d'activités se fera par la suite. Mais on peut d'ores et déjà citer quelques orientations à propos des futures fonctions des cours d'eau.

Les décideurs ne voulaient pas que la place Nautique ressemble à un parc à bateaux, cette fonction est donc déplacée sur l'ensemble des quais de la Saône. Ainsi le port Rambaud est créé, il accueillera une multitude de bateaux de plaisance, mais aussi les péniches d'habitation, qui sont assez nombreuses dans la capitale régionale. La Saône conserve ici une de ses fonctions historiques, de port d'attache.

Les berges de la Saône sont occupées par le parc ramifié, réservé aux piétons et aux cycles, leur vocation est donc liée à la promenade, à la détente, et pourront voir se développer quelques activités de loisirs ponctuelles ou des manifestations culturelles, comme c'est déjà le cas plus en amont des deux fleuves au niveau du centre ville.

Aucune activité n'est pour l'instant explicitement évoquée sur la partie du Rhône qui longe la confluence, là aussi les berges seront des lieux de promenades sur la partie haute du quai, mais il semble moins évident que cette partie du site devienne un espace de vie propice au développement d'activités. Il faut tout de même noter la volonté des dirigeants de faire accosté le long du Rhône des bateaux de transport de passagers et même de paquebots.

Quant aux activités sur et le long des darses, particulièrement sur la place Nautique, elles devront favoriser l'animation du quartier. Des animations nautiques, peut être des commerces viendront s'y installer, ainsi que des manifestations ponctuelles et événementielles.

On observe une grande distinction entre le traitement du Rhône et celui de la Saône. Le Rhône, du fait de son artificialisation est aujourd'hui le moins hospitalier et donc le moins enclin à voir s'y développer de nouvelles activités différentes des activités qui ont toujours eu cours sur le fleuve. Sur la Saône, un soin paysager et esthétique sera apporté, les activités qui s'y dérouleront seront en harmonie avec ce travail et concerneront donc la promenade, la détente afin de contribuer à l'affirmation de la qualité du cadre de vie du nouveau quartier, fleuron moderne de la cité.

2. Nantes : des activités thématiques mais un objectif commun

Les activités développées sur et au bord de la Loire sont sensiblement les mêmes que sur le projet de Lyon.

Le parc de la Mémoire verra prendre place diverses activités ponctuelles d'animation et de manifestation, ainsi que des équipements de loisirs et des musées qui célébreront l'histoire maritime de la ville. Les promenades qui entourent l'île seront de nouveaux espaces de détente, avec un caractère particulier du parc des sciences naturels qui mêlent des aspects environnementaux et ludiques avec les drôles de machines que sont l'Arbre aux Oiseaux et l'Arche des Animaux. Là aussi des animations ponctuelles pourront s'installer, mais avec un lien particulier à la nature.

Les activités sur l'eau sont les mêmes qu'à Lyon, avec un port de plaisance sur le bassin de la Loire maritime et l'accueil de bateaux, principalement des paquebots sur le quai face à la gare maritime.

Là aussi les activités nautiques et riveraines servent en premier lieu la qualité du cadre de vie et serviront à promouvoir la ville en accueillant des passagers venus d'ailleurs sur le nouveau site, symbole d'une ville moderne et dynamique, en accord avec son histoire.

3. Bordeaux : une vitrine qui se donne à voir

A Bordeaux, les quais sont entièrement dédiés aux activités qui permettront de favoriser l'animation du proche centre ville, avec quelques distinctions entre les activités sportives et de loisirs aux abords des quartiers populaires et des manifestations davantage événementielles, culturelles ou de détente à proximité des grandes places.

Sur l'eau, il est également prévu d'accueillir des paquebots face à la place des Quinconces. Si une véritable effervescence naît sur les quais, d'autres activités ludiques et de loisirs devraient prendre place sur la Garonne ; telles que le ski nautique, des commerces sur l'eau, location de bateaux, etc.

Le projet de Bordeaux lie très bien la préoccupation de développer un véritable centre de vie agréable pour les riverains et la promotion de la ville par l'accueil de bateaux de croisière, accostant face à l'une des plus impressionnantes place de la ville.

Les activités et les usages qui prennent place sur les cours d'eau et à leurs abords sont en harmonie avec la prise en compte générale des cours d'eau dans la conception des projets. De manière récurrente, ces activités ont pour objet de favoriser l'animation et la qualité de vie sur le site et de participer à la promotion du quartier et donc de la ville dans son entier en accueillant notamment les navires de croisières, ce qui permet de créer une nouvelles ressource touristiques et par la même de "vendre" la ville à d'autres populations et d'autres territoires.

SYNTHESE DES ELEMENTS DE VALORISATION

A la fin de la seconde partie nous avons vu que le concept de projet urbain suggérait quatre thèmes de valorisation pour les fleuves dans les projets : le paysage, l'aspect environnemental, l'histoire du fleuve et l'attrait inconscient et la symbolique de l'eau. L'analyse que nous avons faite nous montre que la réalité est plus nuancée et que certains de ces types de mise en valeur ne sont que peu représentés et d'autres ont une influence très forte sur la conception du projet. Mais l'élément qui est sans doute le plus frappant est que le fleuve tient une place très importante dans la structuration urbaine, sans pour autant avoir de fonctionnalité affirmée. Voyons donc, quels moyens sont utilisés pour valoriser le projet grâce au fleuve, et quels thèmes y sont abordés.

1. Le discours du projet : un vecteur complet de valorisation des thèmes du fleuve

Le premier vecteur de promotion et de mise en avant du projet est son évocation et le discours qui l'entoure, notamment par les responsables politiques. Ceux-ci usent de la plupart des thèmes que comporte le fleuve pour affirmer le retour de la ville vers le fleuve. Le paysage est le premier élément mis en avant avec la caractéristique identitaire que porte le fleuve, c'est à dire la référence historique. Ce sont les deux éléments qui sont les plus évoqués par le discours sur le projet. Le rappel des qualités paysagères permet de valoriser la qualité du cadre de vie du projet, les références historiques assurent l'ancrage du projet dans la culture et l'identité locale.

La qualité environnementale est également évoquée mais de façon moins évidente, en effet le fleuve est souvent très artificialisé sur le site du projet il est difficile d'en faire un atout. Mais sur les projets de Nantes et Lyon, il en est tout de même question grâce aux espaces verts de la pointe du confluent et de la pointe est de l'île de Nantes.

Bien sûr l'aspect symbolique de l'eau et son attrait sont sous tendus dans chacune des références au fleuve. Cet attrait et l'attachement de la population au fleuve sont aussi une des raisons du retour des fleuves dans les projets urbains.

L'évocation et le discours sont donc un vecteur efficace de valorisation du projet, où le fleuve est un élément majeur par les qualités paysagères et l'histoire qu'il porte.

2. L'effet vitrine, une mise en scène des bords de fleuve porteuse de sens

Un autre moyen de valorisation que porte le fleuve est la capacité qu'il a à mettre en scène les édifices ou les espaces qui le bordent. On a vu que dans chaque projet, les espaces en contact direct avec l'eau étaient privilégiés voire réservés pour des équipements particuliers, porteurs de sens ou d'une image. Cette image ou ce sens peuvent être liés au fleuve en faisant appel à des éléments historiques ; c'est le cas à Nantes avec le parc de la mémoire. Mais le message est de préférence un message qui se donne à voir aux autres, afin d'affirmer une image forte ou prestigieuse de la ville ; c'est ce que l'on retrouve à Bordeaux par la mise en scène des façades du XVIII^{ème} siècle et à Lyon avec plusieurs équipements, le

Musée des Confluences en premier lieu, mais aussi le gigantesque complexe commercial de la place Nautique associé à une darse spécialement creusée. Le fleuve grâce aux perspectives visuelles qu'il dégage est le lieu le plus adapté aux équipements monumentaux, car il les met directement en valeur en les donnant à voir ainsi que leur reflet.

Les promenades et le traitement des berges sont représentatifs de deux des quatre thèmes cités. Leur aménagement a pour but de faciliter le rapprochement vers l'eau, en amenant le promeneur toujours plus près des cours d'eau ; c'est l'attrait inconscient que l'on a pour l'eau qui est ici exploité. En plus des larges panoramas que dégage le fleuve, les promeneurs vont instinctivement se diriger vers lui. Le traitement paysager est donc extrêmement soigné sur les berges car elles sont le lieu de promenade par excellence et leur image à travers l'œil du promeneur façonnera l'image qu'il a de l'ensemble du quartier. Il est donc nécessaire de les soigner. De même elles sont aussi un lieu privilégié pour l'installation de petits équipements de loisirs, sportifs ou culturels, qui faciliteront le développement de l'animation du quartier, qui est aussi indispensable pour le succès de l'ensemble du quartier.

Cette utilisation de l'eau et de la capacité de mise en scène des cours d'eau rappelle de façon évidente le pouvoir de représentation des bords de fleuves des siècles passés, comme nous l'avons décrit dans la première partie. De même, la restructuration des promenades n'est pas sans rappeler les promenades du XVIII^{ème} ou du XIX^{ème} siècle, par le traitement dont elles bénéficient et le complément qu'elles apportent à la mise en scène des façades.

3. Une organisation urbaine faisant renaître un contact avec l'eau

On s'est aperçu que dans les trois projets (un peu moins sur celui de Bordeaux), les trames urbaines et donc l'organisation spatiale dans son intégralité est fortement influencée par la présence de l'eau. Deux types d'organisation s'opposent dans leur rapport à l'eau. Tout d'abord le contraste et l'opposition, comme à Bordeaux où les façades se dressent à la verticale du fleuve, l'organisation urbaine suit les sinuosités du fleuve mais uniquement sur l'espace compris entre les berges et le fleuve, l'eau et le fleuve ne pénètre d'aucune façon dans la ville. L'autre système est celui qui tient place sur le projet de Nantes, où l'interrelation entre l'eau et le tissu urbain est très recherchée, la création des bassins en est l'illustration la plus flagrante, mais le prolongement des trames par des balcons sur la Loire en est aussi représentative. Lyon combine les deux configurations en multipliant les pénétrations de l'eau dans le quartier sur la rive de la Saône et en opposant une large façade bâtie et une promenade rectiligne sur les berges du Rhône.

La présence de l'eau dans l'organisation urbaine joue sur le désir des populations de s'approcher de l'eau, la multiplication des rues et des perspectives vers les fleuves nous montre que l'eau est un élément bénéfique du cadre de vie. Les bassins creusés à Nantes et à Lyon, n'ont que peu de fonctionnalités, mais semblent pourtant être des équipements structurants du projet. La qualité du cadre de vie est améliorée grâce au pouvoir attractif de l'eau mais doit aussi être relayé par un traitement paysager soigné. On s'aperçoit que les rues ouvrant des vues sur le cours d'eau bénéficient d'une végétalisation particulière afin de cadrer les perspectives ou d'augmenter le sentiment de nature en couplant l'élément végétal et l'élément aquatique. Ainsi l'aspect paysager que porte le fleuve est là aussi mis en avant.

Sans revenir à des structurations urbaines organisées autour de canaux ou de bras du cours d'eau, on sent bien que les projets urbains font référence à une certaine époque où les fleuves tenaient une place fondamentale, et tentent de faire renaître une certaine interaction entre le milieu aquatique et le milieu terrestre. Mais cette relation semble plus fondée sur une

recherche de cadre de vie et un désir de nature des populations que pour un véritable usage quotidien du fleuve.

4. Des fonctions encore faibles pour les fleuves

En effet, on note que si l'eau est présente dans l'organisation urbaine, ses fonctions sont relativement peu importantes et concernent souvent l'unique secteur du tourisme et des loisirs. Trois initiatives reviennent de façon récurrente, elles concernent l'accueil de paquebots sur les quais du nouveau quartier. C'est ici une vocation fortement touristique et de promotion du territoire qui est affirmée. D'autres initiatives concernent des activités de loisirs nautiques, mais il est aujourd'hui difficile de les déterminer clairement, en effet la plupart des initiatives nautiques se concrétiseront beaucoup plus tard, lorsque le quartier sera déjà bien installé. Les potentialités de développer de nouvelles activités sur l'eau existent et les concepteurs des projets en sont conscients mais leur développement n'est pas une priorité et se fera que si les équipements de loisirs existants remportent déjà un certain succès. On note également quelques projets ponctuels qui réaffirment la fonction de navigation des lieux, d'abord par l'accueil de bateaux de plaisance qui viendront accoster au bord de la Saône ou sur le bassin de la Loire maritime, ensuite en proposant des points d'amarrage pour les péniches ou autres bateaux d'habitation sur les berges de la Saône.

Ceci nous montre que l'eau est, au sein des projets, un élément qui ne peut potentiellement ne développer que des activités non prioritaires, destinées à conforter les efforts déjà entrepris pour développer l'animation du quartier. Les actions et les projets utilisant de manière fonctionnelle l'eau, et qui sont d'ors et déjà programmés, relèvent du secteur des loisirs et du tourisme mais sont relativement très faibles par rapport aux autres équipements que comportent les projets urbains, notamment dans les domaines des transports, de l'économie ou de l'habitat. On peut donc affirmer que la redécouverte des fleuves à des fins véritablement fonctionnelles est encore très limitée, par rapport à l'utilisation qu'il en a été faite pendant des siècles.

CONCLUSION

Depuis l'origine des villes, l'eau a joué un rôle essentiel dans leur formation et leur développement. Les activités au bord de l'eau ou utilisant les fleuves proliféraient, ce qui développa peu à peu des techniques et des structures urbaines particulières pour favoriser ces usages. On retrouve encore aujourd'hui des traces de ce passé dans les formations urbaines, la disposition des quais et des berges et dans les éléments riverains bâtis. Mais l'apparition du rail, puis de la route, de l'automobile et de diverses autres innovations a très rapidement réduit le rôle des fleuves à celui d'un simple réseau d'irrigation et d'assainissement ; les ports ont quitté les centres villes et le transport fluvial s'est retrouvé sur les routes. A cette époque les cours d'eau ont surtout servi à alimenter les industries qui se sont installées sur ses rives. Le lien entre la ville, la vie urbaine et l'eau est rompu, les cours d'eau sont canalisés, leur accès est de plus en plus restreint. Le fleuve, en perdant l'essentiel de ses fonctions urbaines perd son rôle structurant du milieu urbain.

Il faudra attendre la fin des années 60 pour que renaisse un certain intérêt pour les sites riverains, qui généralement ont été abandonnés par les industries. Ces espaces vacants sont une formidable opportunité, à l'heure où l'expansion urbaine se heurte au manque d'espaces centraux et à la flambée des prix fonciers et immobiliers. Les partis d'aménagement des grands projets qui s'installent sur ces espaces suivent les nécessités conjoncturelles, d'ordre économique et sociétal. En France ce retour vers les espaces riverains ne se fait que depuis très peu de temps, par l'intermédiaire de projets en cours de réalisation. Le contexte économique et sociétal a bien changé depuis les premiers projets de requalification. Aujourd'hui dans un contexte de concurrence territoriale, il s'agit d'assurer un destin international aux métropoles émergentes, en s'appuyant sur la mise en valeur de la qualité de vie et d'une identité propre de la cité. Les fleuves retrouvent ainsi une vocation particulière liée à la promotion de ces deux facteurs.

En réutilisant les différents éléments manifestant le lien entre l'eau et la ville, les concepteurs des projets urbains d'aujourd'hui valorisent leur projet en utilisant le fleuve comme vecteurs d'une identité fluviale passée et d'un cadre de vie de qualité appuyé par un besoin de nature toujours plus exigé en ville. Le fleuve devient un outil de mise en valeur des éléments du programme du projet urbain par le travail de mise de scène des urbanistes, secondés par de nouvelles disciplines telles que le paysagisme et la mise en lumière. Si quelques variantes apparaissent selon les projets, les vocations nouvelles du fleuve s'articulent autour d'une mise en scène des éléments naturels à des fins paysagères et de l'expression de symboles, dont l'histoire que porte le fleuve est le premier mis en avant. Notons également la montée en puissance de la vocation de loisirs et de tourisme des cours d'eau qui sont aujourd'hui les uniques fonctions réattribuées aux fleuves, et qui concourent également à la qualité du cadre de vie.

Cette recherche permis de décrypter le mouvement de retour vers les fleuves dans les projets urbains en France, mais le nombre restreint de cas d'étude et le fait qu'ils ne soient qu'à l'état de projet pourrait appeler de nouvelles études, afin de déterminer de manière plus précise et plus exhaustive les nouvelles interactions qui se créent entre le milieu urbain et le milieu aquatique.

TABLE DES MATIERES

Sommaire.....	2
Introduction	4
Partie I : Les grandes étapes de la relation ville/fleuve au cours de l'Histoire des villes	7
A. L'eau et l'origine des villes, quels sont les bases du rapport ville – fleuve ?	7
1. Les premières installations civilisées et la maîtrise de l'eau	7
a. L'irrigation, intérêt premier des hommes pour leurs fleuves.....	7
b. De multiples opportunités favorables à l'établissement humain	8
c. Des atouts qui sont aussi des contraintes.....	10
d. La localisation des villes sur les cours d'eau	11
2. Activités fluviales et structurations riveraines.....	12
a. Les activités de base spécifiquement liées au fleuve	12
b. Premières structurations spatiales	12
B. Une relation symbiotique entre l'eau et l'urbain dans les villes préindustrielles.....	14
1. Intégration urbaine du cours d'eau et de ces particularités.	14
a. Le franchissement	14
b. Conquérir et protéger les territoires	14
c. La navigation	15
d. Hygiène et commodités	15
2. Activités et usages riverains	16
a. La ville fluviale est une ville marchande.....	16
b. Les berges, lieu de représentation du pouvoir et de la puissance de la cité.....	19
c. Les berges, lieu d'agrément et de loisirs	20
d. L'évolution de la considération du fleuve au cours du XIX ^{ème} siècle.....	21
C. Le fleuve fonctionnel du XX^{ème} siècle	23
1. L'évolution des usages de l'eau à l'aire industrielle.....	23
a. La navigation et l'artificialisation des cours d'eau	23
b. L'industrialisation et l'apparition d'une césure entre la ville et le fleuve.....	24
2. Les éléments marquants la distanciation ville-fleuve	25
a. La généralisation des ponts dans le tissu urbain	25
b. L'installation et le développement des quais.....	25
c. La couverture des petites rivières.....	27
3. Dégradation et dévalorisation des espaces riverains.....	27
a. Le déclin de la navigation et le déplacement des activités portuaires.....	27
b. L'emprise automobile sur les berges urbaines.....	28

Partie II : Le retour des fleuves en ville, expériences passées et concepts actuels..... 29

A. Les projets d'aménagement riverains, histoire et actualité 29

1. L'émergence des projets de requalification.....30
 - a. Rappel des causes de l'évolution des sites riverains et de leur état avant les opérations30
 - b. Les potentialités et les atouts des espaces riverains30
2. Les grands projets pionniers de requalification31
 - a. Années 70, tourisme et patrimoine vecteurs de requalification32
 - b. Années 80, les fronts d'eau comme levier de développement économique33
 - c. Tendances observées dans les années 9034
 - d. Types de projets, similitudes, et partis d'aménagement36
3. Le cas français, entre retard et relance38
 - a. Cloisonnement et complexité juridique : deux éléments de blocage spécifiques à la France38
 - b. Relance de l'intérêt pour les fleuves dans l'aménagement urbain.....40

B. Tendance actuelle de l'urbanisme : la notion de projet urbain 44

1. Le contexte des métropoles44
 - a. Le projet urbain, "faire la ville sur la ville"44
 - b. Concurrence territoriale et identité.....45
2. Les grands principes du projet urbain47
 - a. L'esprit du projet urbain48
 - b. Mode d'organisation du projet urbain49
 - c. Les caractéristiques du projet urbain dans sa traduction spatiale50
3. L'image et le visuel dans le projet urbain56
 - a. L'image et le visuel comme outil de valorisation du projet56
 - b. Le paysage, instrument lisible de valorisation visuelle57
 - c. Le fleuve, objet conceptuel de valorisation du projet urbain ?58

Partie III : Trois expériences actuelles de retour vers le fleuve 60

A. La symbolique et l'attrait de l'eau, un élément subjectif de promotion du projet ? 60

1. Le Fleuve, élément du discours du projet 60
 - a. Bordeaux : le fleuve comme vecteur de l'animation et de l'identité du centre ville 61
 - b. Lyon : le fleuve, élément du décor urbain d'un quartier à vocation internationale 61
 - c. Nantes : un waterfront comme levier de développement à l'échelle européenne 62
2. Les bords de fleuve, lieu de représentation ? Quel effet vitrine sur les berges des projets urbains ? 62
 - a. Lyon : l'addition de l'eau et du monumental au cœur de la ville 63
 - b. Nantes : la mise en valeur du passé portuaire et fluvial 65
 - c. Bordeaux : la vitrine du renouveau bordelais 67

B. Trames urbaines et berges, un rapport accru à l'eau 70

1. Lyon : un rapport double à l'eau, entre ramifications et front urbain 70
2. Nantes : des ouvertures multiples et différenciées sur l'eau 73
3. Bordeaux : un front urbain monumental modelé en espace public 77

C. Fonctions et usages actuels des cours d'eau : favoriser la qualité de vie et assurer la promotion de la ville 80

1. Lyon : une situation différenciée sur les deux fleuves 80
2. Nantes : des activités thématiques mais un objectif commun 80
3. Bordeaux : une vitrine qui se donne à voir 81

Synthèse des éléments de valorisation 82

1. Le discours du projet : un vecteur complet de valorisation des thèmes du fleuve 82
2. L'effet vitrine, une mise en scène des bords de fleuve porteuse de sens 82
3. Une organisation urbaine faisant renaître un contact avec l'eau 83
4. Des fonctions encore faibles pour les fleuves 84

Conclusion 85

Table des matières 86

Table des illustrations 89

Bibliographie 90

Annexes 93

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1. Localisation des premiers établissements urbains (1) (Source : H. FRADIN)	p.9
2. Localisation des premiers établissements urbains (2) (Source : H. FRADIN)	p.9
3. Localisation des premiers établissements urbains (3) (Source : H. FRADIN)	p.10
4. Types de localisation des villes le long d'un cours d'eau (Source : J. BETHEMONT et J. PELLETIER)	p.11
5. Typologie des berges urbanisées (1) (Source : J. BETHEMONT et J. PELLETIER)	p.17
6. Gravure de Nantes au XIX ^{ème} siècle (Source : musée des Beaux Arts de Nantes)	p.18
7. Estampes de Blois vers 1730 (Source : musée des Beaux Arts de Blois)	p.19
8. Organisation urbaine de la ville industrielle (Source : J. BETHEMONT)	p.24
9. Typologie des berges urbanisées (2) (Source : J. BETHEMONT et J. PELLETIER)	p.26
10. Typologie des berges urbanisées (3) (Source : J. BETHEMONT et J. PELLETIER)	p.26
11. La Nouvelle Orléans : les éléments de reconquête du front d'eau (Source : C. CHALINE)	p.33
12. London Docklands : localisation des principaux sites (Source : C. CHALINE)	p.34
13. Séville : recomposition du Guadalquivir entre 1960 et 1990 (Source : J. PELLETIER)	p.35
14. L'axe des fleuves du SD de l'agglomération lyonnaise (Source : SD, Lyon 2010)	p.42
15. Vue du Palais de Justice de Nantes (Source : <i>La Loire dessine le projet</i>)	p.51
16. Plan de la première phase des travaux du projet de l'île de Nantes (Source : Bureau des Paysages)	p.52
17. Plan de la première phase des travaux du projet Lyon Confluence. (Source : SEM Lyon confluence)	p.53
18. Vue 3D de la place des Archives (Source : SEM Lyon confluence)	p.54
19. Vues 3D de la place Nautique. (Source : SEM Lyon confluence)	p.54
20. Vue 3D du musée des Confluences (Source : SEM Lyon confluence)	p.54
21. Dessin du quai de la Douane (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.55
22. Dessin du quai des Chartrons (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.55
23. Vue 3D de l'ensemble de la première phase du projet Lyon Confluence. (Source : SEM Lyon Confluence)	p.63
24. Le musée des Confluences vu depuis la Saône (GEO n°297)	p.64
25. Plan du projet global de l'île de Nantes (SEM Ile de Nantes)	p.65
26. Esquisse de l'Arbre aux Oiseaux (SEM Ile de Nantes)	p.67
27. Axonométrie du projet des Quais de Bordeaux (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.67
28. Image de Synthèse de la place de la Bourse (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.68
29. Plan de l'étendue et des ramifications des espaces verts et bleus (Source : SEM Lyon confluence)	p.71
30. Vue 3D des darses et du parc de la Saône qui imprègnent le tissu urbain (Source : SEM Lyon confluence)	p.71
31. Plan et images de synthèse des ambiances de la promenade de la Saône (Source : SEM Lyon confluence)	p.71
32. Transformation du quai Perrache sur le Rhône (Source : SEM Lyon confluence)	p.72
33. Evolution des espaces verts et constitution du parc au cours du projet (Source : SEM Lyon confluence)	p.73
34. Les espaces publics de l'île de Nantes (Source : Bureau des Paysages)	p.74
35. Maquette de l'estacade et de l'ancienne pile du pont transbordeur (SEM Ile de Nantes)	p.75
36. Programme de logements "Habiter les Quais" (SEM Ile de Nantes)	p.75
37. Trames et tracés de l'île de Nantes (Source : Bureau des Paysages)	p.76
38. Dessin en coupe autour du bassin de la Loire fluviale (Source : Bureau des Paysages)	p.76
39. Dessin en coupe du bassin de la Loire Maritime (Source : Bureau des Paysages)	p.76
40. Plan du bassin de la Loire maritime (Source : Bureau des Paysages)	p.76
41. Les têtes de pont donnant sur la Loire (Source : Bureau des Paysages)	p.77
42. Organisation de l'espace public en lanières (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.78
43. Passages piétons vers les quais (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.78
44. Emplacements pour des activités amovibles (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.79
45. Les quais "jardinés" (Source : mairie de Bordeaux - CUB)	p.79

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

- AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE, *Le fleuve et ses territoires, des enjeux patrimoniaux aux grands projets urbains*, AUAO, 2003, 132p.
- R.O. BAUMBACH Jr and W.E. BORAH, *The second battle of New-Orleans*, University of Alabama Press, 1981, 318p.
- J. BEAUJEU-GARNIER, *Géographie urbaine*, A. Colin, 1980, 349p.
- J. BETHEMONT, *Les grands fleuves : entre nature et société*, édition A. Colin, 2002, 255p.
- J. BOUINOT, B. BERMILS, *La gestion stratégique des villes*, édition A. Colin, 1995, 207p.
- C. CHALINE, sous la direction de, *Ces ports qui créèrent les villes*, édition l'Harmattan, 1994, 299p.
- J.P. CHARRIE, sous la direction de, *Villes en projet(s)*, actes du colloque tenu à Talence les 23 et 24 mars 1995, édition de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1996, 405p.
- Comité des travaux historiques et scientifiques, *La ville et le fleuve*, Acte du 112^{ème} Congrès National des Sociétés Savantes, Edition du CTHS, 1989, 493p.
- M. COSTANTINI, *Tours : images de la ville et politiques urbaines*, MSV n°3, 1993, 150p.
- P. DENOZIERE, *L'Etat et les eaux non domaniales*, édition Technique et Documentation, 1985, 354p.
- N. ELEB-HARLE, *Conception et coordination des projets urbains*, édition Recherches, 2002, 223p.
- J. FREBAULT, *la planification urbaine dans l'agglomération lyonnaise*, 1987
- A. GUILLERME, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau, les techniques*, édition Champ Vallon, 1983, 263p.
- G. HUBERT, D. OLIVRY, *Outils institutionnels, juridiques et financiers pour la valorisation des cours d'eau en milieu urbain*, 1989
- P. INGALLINA, *Le projet urbain*, édition Presse Universitaire de France, 2001, 127p.
- J. MALEZIEUX, C. MANZAGOL et G. SENEAL, *Les grands projets urbains et de requalification*, Presses de l'Université du Québec, 2002, 264p.
- A. MASBOUNGI et F. GRAVELAINE, *Penser la ville par le paysage*, édition de la Villette, 2003, 221p.

A. MASBOUNGI, sous la direction de, *La Loire dessine le projet*, édition de la Villette, 2003, 191p.

A. MASBOUNGI, sous la coordination de, *Projets urbains en France*, édition du moniteur, 2002, 208p.

L. MUMFORD, *La cité à travers l'histoire*, édition du Seuil, 1964, 783p.

F. PIQUET, textes présentés et édités par, *Le fleuve et ses métamorphoses*, actes du colloque international tenu à l'Université Lyon 3-Jean Moulin, les 13, 14 et 15 mai 1992, Didier érudition, 1993, 527p.

A. PARINAUD, *La couleur et la nature dans la ville*, édition du Moniteur, 1988, 175p.

C. PRELORENZO, *La ville au bord de l'eau, une lecture thématique d'European 2*, édition Parenthèses, 1993, 182p.

WITTFOGEL, *Oriental Despotism : a comparative study of total power*, 1957

Mémoires, Thèses :

H. FRADIN, *Une mise en scène pour un fleuve*, école d'architecture de Nantes, 1997, 257p.

L. DEVISME, *L'urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets*, 2001, 461p.

Revues :

LES ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE, n° 30, *L'eau dans la ville*, 1986

ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, n°288, *Que vaut la notion de projet urbain ?*, 1993

CAHIER MILLENAIRE 3, n°25, 2001

DIAGONALE, n°163, *De berges en rives*, 2003

GEO n°297, *Lyon : la ville retrouve son fleuve*, 2003

REVUE D'ECONOMIE REGIONALE ET URBAINE, n°3, *La ville et son fleuve*, 1990

REVUE GEOGRAPHIQUE DE LYON, vol 65, n°4, 1990

Publication des projets :

Communauté Urbaine de Nantes, *Ile de Nantes l'avenir au cœur de la ville*, 2003

Bureau des Paysages, *L'île de Nantes : Plan Guide en projet*, 1999

District de Nantes, *Projet 2005*, 1995

Lyon Confluence – Grand Lyon, *Lyon déploie son centre entre Saône et Rhône*, 2003

Sem Lyon Confluence, *Les notes*, 2000-2004

Lyon, *Lyon 2010*, 1992

Communauté Urbaine de Bordeaux, *Carnet de détails des plantations*, 2000

Communauté Urbaine de Bordeaux, *Les éléments du mobilier urbain*, 2000

Communauté Urbaine de Bordeaux, *Concours de maîtrise d'œuvre*, 2000

Communauté Urbaine de Bordeaux – Mairie de Bordeaux, *Les quais, nouvelles escales*, 2003

ANNEXES

Texte de présentation du projet Lyon Confluence par Gérard COLLOMB

Si, au cours des deux millénaires de son existence, Lyon s'est développée harmonieusement des rives de la Saône à celles du Rhône, la Confluence, pourtant si centrale dans la ville, fait figure d'exception. Le moment est venu de rendre justice à ce site que le XVIII^e siècle a conquis de haute lutte sur le fleuve et auquel les siècles suivants n'ont pas su donner toute la valeur qu'il mérite.

Les atouts de la Confluence sont aujourd'hui très largement reconnus. Rhône et Saône offrent un extraordinaire écrin d'eau et de verdure à ce morceau de ville en devenir, situé au coeur de l'agglomération, admirablement desservi, et profondément ancré dans l'histoire de la ville.

Tout destine la Confluence à l'expansion du centre-ville et au rayonnement international de l'agglomération. La qualité du site commande celle des programmes, de l'architecture, des espaces publics. C'est la ville de demain qui se construit à la Confluence, et cette ville sera généreuse, rayonnante, belle, agréable et facile à vivre.

Remarquable par sa dimension, par les investissements publics et privés qu'il représente et par l'ambition dont il est porteur, le projet Lyon Confluence est un grand projet urbain et une grande chance pour Lyon. C'est aussi une véritable fierté, pour tous les Grands Lyonnais, de le voir aujourd'hui passer au stade de la réalisation.

Gérard COLLOMB,

Sénateur maire de Lyon, président du Grand Lyon et de la Sem Lyon Confluence

Texte de présentation du projet de l'Ile de Nantes par Jean Marc AYRAULT

L'île de Nantes, héritière de l'archipel de la Loire nantaise, est un territoire de trois cent cinquante hectares au centre géographique de l'agglomération nantaise, à deux pas du cœur historique de la cité. C'est une opportunité rare à l'échelle des villes françaises et européennes. Une opportunité dont il faut profiter pour doter Nantes d'un centre urbain à dimension européenne au sein de la métropole Nantes Saint-Nazaire.

La dynamique économique et démographique de Nantes - Saint-Nazaire, observée ces dernières années, constituent un atout dans cette concurrence internationale qui se joue quotidiennement entre les territoires et les villes ; Nantes a pu se placer en tête des villes française, notamment pour l'évolution positive de sa démographie, grâce à la qualité de ses espaces et de ses services urbains : transports, vie culturelle et artistique, environnement, architecture, politique de la petite enfance et de la jeunesse... Mais cette attractivité n'est jamais acquise, elle a besoin d'être sans cesse renouvelée, et le projet Ile de Nantes doit être l'occasion de faire émerger, à l'échelle internationale, l'identité de la métropole.

Il s'agit donc de faire créer ici un nouveau territoire de centre ville, non pour remplacer celui qui existe déjà, mais pour l'étendre et le développer. Un cœur de ville qui sera construit suivant un modèle à l'européenne : en articulant étroitement le cœur historique de la cité et le nouveau centre, à l'opposé du modèle des villes qui s'étendent à perte de vue ou

d'un mégapole champignon qui concentre à l'excès les fonctions tertiaires. Certes, le territoire de l'île de Nantes n'est pas vierge de toute urbanisation – il est riche d'une longue histoire – mais il offre d'immenses possibilités pour reconstruire la ville sur elle-même.

De plus, l'île de Nantes offre tout à la fois une position de centralité urbaine et ce que les Anglo-saxons appellent un *waterfront*, un front urbain en contact direct avec l'eau, à l'articulation entre un fleuve remarquable et un estuaire maritime. C'est un argument majeur que les grandes métropoles internationales ont souvent mis en avant pour attirer entrepreneurs, investisseurs et nouveaux habitants. Les villes qui ont la chance d'être au bord de la mer – ont dans leur jeu un atout incomparable. C'est le cas de Nantes et de son agglomération, et c'est pourquoi nous avons lancé, il y a déjà quelques années, le programme Rives de Loire qui marque de nouvelles priorités et dans lequel on retrouve le projet de l'île de Nantes, pour que les communes de l'agglomération redéfinissent ensemble un nouvel usage des rives de la Loire et du fleuve lui-même.

Parce que nous avons voulu nous donner les moyens de travailler sur la durée – le temps de la ville est, on le sait bien un temps long – nous avons signé avec l'Atelier de l'île de Nantes (A. CHEMETOFF - J.L. BERTHOMIEU) un contrat de maîtrise d'œuvre sur neuf ans. Il faut être capable de gérer le présent – lancer le mouvement de transformation de l'île, mettre en œuvre les premières actions – en anticipant le mouvement de transformations de l'île, mettre en œuvre les premières actions – en anticipant des transformations qui n'interviennent pas avant dix, quinze ou vingt ans.

La mission de l'Atelier de l'île de Nantes porte notamment sur la conception (avant-projets) de l'ensemble des espaces publics de l'île parce que nous sommes persuadés que c'est d'abord, en redonnant de la qualité à ces espaces publics que nous pourrions initier une transformation urbaine où les intérêts privés peuvent rejoindre l'intérêt collectif.

La transformation des espaces publics, l'aménagement des rues, des avenues, des quais, des espaces verts anticipent et simulent les futures constructions nécessaires au développement urbain. Il s'agit à la fois de révéler la qualité des sites délaissés ou peu valorisés et de donner de la lisibilité à ce que sera la forme future de la ville à ces endroits. Voilà pourquoi la création et la restauration des espaces publics sont au cœur du projet : elles permettent à l'ensemble des acteurs présents et futurs de maîtriser l'évolution du territoire et d'y inscrire leurs activités et leurs initiatives avec quelque assurance.

La communauté de Nantes, avec le concours de l'Atelier de l'île de Nantes a pour mission de mettre en œuvre cette entreprise complexe et délicate qui constitue à recréer une cohérence urbaine, à fabriquer une ville aux usages et aux espaces partagés par le plus grand nombre. Il faut que l'île de Nantes devienne la ville, au centre d'une agglomération qui compte sur la scène nationale et européenne. Plus qu'un morceau de ville, à travers ce grand projet urbain c'est la ville elle-même – telle que nous la souhaitons – qui se dessine.

Jean Marc AYRAULT

Député maire de Nantes, président de la Communauté Urbaine de Nantes.

Texte de présentation du projet des Quais de Bordeaux par Alain JUPPE

Comment sera Bordeaux dans 5, 10, 20 ans ? Comment la laisserons-nous à nos enfants ? C'est aujourd'hui que se construit son nouveau visage pour que, demain, notre ville soit plus belle, plus agréable, plus dynamique.

L'aménagement des quais, du pont Saint-Jean à Bacalan, est un acte majeur de notre grand projet urbain. Essentiel parce qu'il réconcilie les Bordelais avec leur fleuve, parce que

cette Garonne retrouvée redevient l'axe central autour duquel s'anime la cœur de la ville. Déjà sous nos yeux la renaissance des deux rives prend forme : rive droite, le jardin botanique, la Bastides, la construction de logements, le parc des berges... ; rive gauche, la promenade le long de la rive, le quai des Chartrons, les animations, la patinoire... Les travaux avancent, en étroite concertation avec les Bordelais et, notamment les riverains.

Avec les quais, se façonne un nouvel art de vivre autour de multiples "escales". Lieu d'échange, ils accueillent déjà de nouvelles terrasses de restaurants et verront l'implantation prochaine de nouvelles boutiques.

Escale de loisirs et de plaisir, les quais ont déjà rencontré leurs adeptes avec la piste cyclable, le marché, les aires de jeux ou le parc de rollers.

Lors des grands rendez-vous festifs comme "Bordeaux fête le vin" ou "la fête du fleuve", les quais savent se parer de leurs plus beaux atours pour offrir une scène magique de joie et de convivialité. Tout au long de l'année, ils prêtent à la flânerie, à la détente mais aussi au sport, à l'animation... Les quais ont retrouvés la vie et cela ne fait que commencer !

Je suis sûr que, d'ici quelques années, quand l'aménagement des quais sera terminé, ce site unique sera l'un des beaux d'Europe et que les Bordelais seront fiers de montrer "leurs" quais.

Alain JUPPE

Maire de Bordeaux et Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux