

Université François-Rabelais Tours
Ecole doctorale Sciences de l'homme et de la société

DEA Villes et Territoires – Aménagement du territoire

Mémoire de recherche
Présenté par Mathias LEFRANC

L'aménagement Urbano Portuaire :
Quelles possibilités d'évolutions pour les grandes villes portuaires ?



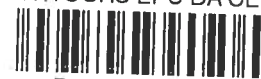
Année 2003-2004

Membres du Jury

Guy LANDURÉ, Professeur d'aménagement du territoire
Eric THOMAS, Professeur aménagement-urbanisme

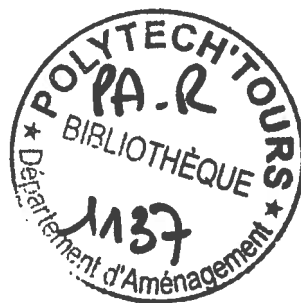
Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement (CESA)
Maison des sciences de l'Homme "Villes et Territoires"

UNIV. TOURS EPU DA CESA



D 251 002903 2

7 AG3 7R 2004 LEF



Université François-Rabelais Tours
Ecole doctorale Sciences de l'homme et de la société

DEA Villes et Territoires – Aménagement du territoire

Mémoire de recherche
Présenté par Mathias LEFRANC

L'aménagement Urbano Portuaire :
Quelles possibilités d'évolutions pour les grandes villes portuaires ?

Année 2003-2004

Membres du Jury

Guy LANDURE, Professeur d'aménagement du territoire

Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement (CESA)
Maison des sciences de l'Homme " Villes et Territoires "

Remerciements

Je tiens à remercier pour leur aide et leurs nombreux conseils :

Mme Micheline Bonneau : Professeur à l'Université du Québec à Rimouski.

Mr André Gagné : Professeur à l'Université du Québec à Rimouski.

Mr Raymond Beaudry: Chargé de cours à l'Université du Québec à Rimouski.

Mr Oleg Stanek : Professeur à l'Université du Québec à Rimouski.

Mr Patrick Prigent : responsable de l'opération Front de mer à la SEMAEB de Brest.

Mr Guy Landuré: Professeur au Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de Tours.

Mr Denis Martouzet : Professeur au Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de Tours.

Sommaire

Introduction	4
---------------------------	----------

I) Cadre théorique	6
---------------------------------	----------

1) Contexte de l'étude	6
2) Organisation du mémoire de DEA	8
3) Enjeux et raisons de l'apparition de friches portuaires	10
4) La nécessité d'une articulation des fonctions urbaines et portuaires	11
5) Pertinence du sujet	12
6) Enjeux pour l'aménagement du territoire	13
7) Déroulement du mémoire de recherche	14
8) Méthodologie	16

II) Grandes tendances de l'aménagement des bassins historique..	21
--	-----------

1) Définition du bassin historique et de ses limites	21
2) Du port à la ville portuaire	22
3) Objectif et philosophie des opérations urbano-portuaires.....	23
a) Les activités maritimes et portuaires	26
b) Les fonctions nouvelles.....	26
o (4) Critère d'investissement des agents privé dans les opérations de front de mer .	28
a) La gentrification	29
b) La patrimonialisation.....	30
o (5) Le marketing territoriale : nouvel élément de base de l'aménagement urbano-portuaire des bassins historiques.....	32
o (6) La démarche marketing territoriale.....	32
a) <u>Présentation synthétique</u> de Brest et Québec.....	33
b) La genèse des projets.....	36
c) L'écriture du projet stratégique	37
d) Le marketing d'après-projet	38

III) Les bassins portuaires historiques à la base du nouveau chaos urbain..... 40

- 1) L'urbanisme à pensée faible comme réponse aux problèmes urbano-portuaires 41
- 2) Bassin et quartiers portuaires : La représentation comme base d'une stratégie d'aménagement 42
- 3) La fin d'une société territoriale urbano-portuaire et ses conséquences 43
- 4) La gouvernance, réalité à facettes multiples pour les grands ports 45
- 5) L'émergence d'une nouvelle gouvernance locale..... 48

IV) Intérêt des mouvements sociaux et de l'économie sociale dans les opérations d'aménagement urbano-portuaire..... 50

- 1) Mouvements sociaux en milieu urbain (exemple des mouvements sociaux liés aux projets de rénovation / reconversion urbaine) 51
- 2) Action collective et territoire : le local face au global..... 53

V) Le technopôle d'Angus : entre reconversion productive et reconversion sociale 56

- 1) Amorce de mise en œuvre de la reconversion d'une friche industrielle 58
 - a) Les prémices du projet Angus : Une opération immobilière classique qui va éveiller le milieu local 58
 - b) L'amorce du projet : la mobilisation et l'entente 59
 - c) L'élaboration d'un concept et d'une stratégie : le choix de l'action 60
 - d) Assurer des retombées en terme de création d'emplois pour la population locale..... 61
- 2) La mise en place du technopôle Angus 61
 - a) Les Corporations de Développement Economique et Communautaire (CDEC) : Pépinière d'innovation sociale..... 61
 - b) La Société de Développement Angus (SDA)..... 63
 - c) Le service d'aide aux entreprises 65
 - d) Le service immobilier..... 65
 - e) Le service de recrutement et de formation 65
 - f) Le service insertion et emplois 65

g) Le volet environnemental	66
3) La reconversion industrielle en milieu métropolitain, un passage obligé par l'innovation sociale.....	66
0/ 4) L'ancrage sociale : un projet partenariale de base communautaire	70
Conclusion	72
Bibliographie	74
Annexes	79

relisez ! ... orthographe déficiente !

Introduction

Le grand projet urbano-portuaire est devenu pour les métropoles littorales des pays développés le moyen d'affirmer leur place dans un système économique de plus en plus mondialisé et concurrentiel. Si l'élaboration d'un projet de ce type est toujours pour la ville portuaire l'occasion d'opérer un remodelage de son image globale, il est intéressant de voir que celui-ci passe principalement par le réaménagement du bassin portuaire historique et des quartiers qui en dépendent. Par sa position centrale dans le tissu urbain, cette zone, très souvent touchée par un déficit en matière d'image, stigmatisée par des problèmes sociaux réels ou fantasmés, devient aujourd'hui le siège de tous les enjeux pour l'avenir de la ville et de son port.

Si une telle problématique est l'occasion pour l'aménageur / urbaniste de réaliser un grand projet, il doit garder à l'esprit que celui-ci ne se fait pas en terrain vierge et que son action aura des répercussions pour l'avenir de la ville portuaire mais aussi de ses habitants. Il est donc important de s'interroger sur le cadre dans lequel s'élabore ce projet très local, aux enjeux globaux, mais aussi locaux.

Cette double dimension des enjeux n'est pas sans poser problème. En effet, une réflexion sur le pilotage, la philosophie du projet ou son orientation est pertinente dans le cadre de la prise en compte de phénomènes nouveaux que sont la mutation de la réflexion urbanistique, l'émergence rapide de la gouvernance urbaine (nous la prendrons dans son sens idéologique) et la mutation de l'action collective. En parallèle, des réalités plus anciennes, comme l'action sectorisée des politiques publiques, viennent renforcer certaines tendances de la conception de l'aménagement urbano-portuaire. Ces réalités associées au cadre d'analyse de plus en plus économique des aménageurs, sont l'occasion de s'interroger sur les objectifs de ses projets mais également sur les motivations qui les animent.

Afin de clarifier les propos de ce mémoire de recherche, nous cadrerons celui-ci dans une première partie qui donnera les bases théoriques du travail réalisé. Puis, nous nous intéresserons à la philosophie des grands projets d'aménagements urbano-portuaires sur les bassins historiques afin de faire ressortir quels sont les outils d'analyse utilisés. Nous chercherons à déterminer quelles grandes tendances orientent les projets et quelles en sont les

0
conséquences. Par la dimension patrimoniale des bassins historiques, nous établirons quelles sont les tendances actuelles des opérations de "waterfront". Nous utiliserons pour se faire les concept de marketing territoriale et de gouvernance. Nous verrons comment ces deux concepts orientent le contenu des projets et en quoi ils constituent une homogénéisation des opération de front de mer.

00 | Face à toutes données, il est intéressant de voir que des actions sont possibles afin de redonner une définition endogène et transversale au projet dans le cadre de la gouvernance et du positionnement stratégique de la ville. Nous tenterons de le voir au travers du projet Angus de Montréal qui, s'il ne concerne pas le domaine portuaire, annonce une mutation de la logique aménagiste. Le but de ce travail n'est pas de dénigrer les avantages certains qu'ont apportés les conceptions de l'aménagement jusqu'à présent, mais plutôt de mettre en lumière des pratiques alternatives qui peuvent éviter certaines dérives et, donc mieux, répondre au principe d'intérêt collectif qui prévaut dans les opérations d'aménagements urbano-portuaires. Il est aussi l'occasion de monter ^{montrer/démontrer} qu'une définition locale du projet est tout à fait compatible avec une logique économique globale, et qu'il permet d'assurer une certaine spécificité à la métropole maritime.

?

bien français ? parlez plutôt
de logique organisationnelle

I) Cadre théorique de l'étude

1) Contexte de l'étude.

L'histoire a conféré une singularité géographique à la plupart des villes portuaires : en bord de mer ou à la jonction d'un tracé fluvial et d'un littoral maritime. On retrouve cette singularité également dans leur fonction d'échange d'hommes et de marchandises, dans leur morphologies urbaines à l'origine organisée autour de l'espace portuaire mais aussi un imaginaire spécifique lié au caractère portuaire de ces villes. Or aujourd'hui, les grandes métropoles portuaires connaissent toutes, à des degrés divers, de grandes mutations tant sur le plan de leur organisation sociale qu'économique. Ces évolutions se ^{traduisent} ~~retranscrivent~~ souvent, dans les pays développés, par une séparation de plus en plus marquée des fonctions urbaines et portuaires avec pour chacune des deux entités une évolution soumise à une logique propre.

La fonction portuaire, de plus en plus tournée vers l'échange à une échelle internationale, nécessite des infrastructures de plus en plus lourdes. Leur mise en place, très gourmande en espace, n'est pas toujours possible dans le contexte physique du port traditionnel. On arrive ainsi, à une spécialisation des activités portuaires avec pour chacune d'elles la création d'infrastructures adaptées. En revanche, si la fonction portuaire est créatrice d'espaces à vocation industrielle, elle ne joue plus le rôle de créateur d'espaces urbains¹.

De fait, une dynamique concurrentielle voit le jour entre fonctions portuaire et urbaine. La fonction urbaine,² se distingue par une tertiarisation de son économie et une utilisation des espaces portuaires délaissés dans un but de loisirs et d'animations urbaines. La gestion de cette reconfiguration entraîne, la plupart du temps, une crise de reconversion qui affecte d'abord la population résidente et la réorganisation du quartier dans son ensemble qui doit tenir compte d'une nouvelle population dont les besoins et les représentations de la fonction portuaire ne sont plus les mêmes. De plus, de nouvelles fonctions apparaissent dans le monde urbain et leurs implantations ne vont pas forcément dans le sens des besoins de la fonction portuaire.

A ces réalités viennent s'ajouter des contraintes naturelles qui ne permettent pas toujours un développement à l'infini des fonctions portuaires ou urbaines. Ainsi, qu'elle soit située en

¹ Jean Lucien BONILLO, André DONZEL et Mario FABRE : Métropoles portuaires en Europe (1992), éditions Parenthèse

zone d'estuaire (Rotterdam), en zone littorale escarpée (cas de certains ports méditerranéens comme Gênes) ou dans des baies déjà largement urbanisées (Tokyo), les métropoles portuaires doivent désormais réfléchir à de nouvelles voies d'extension et donc à une nouvelle architecture de la ville portuaire. ~~En effet~~, l'autonomisation du port vis à vis de sa ville pose la question de la nouvelle morphologie urbaine de ces espaces singuliers.

Après une longue phase historique qui fut celle de la division et de la spécialisation des territoires, on assiste dans les métropoles portuaires à l'émergence d'une nouvelle spatialité. De nombreux caractères communs des villes métropolitaines sont identifiables mais nous pouvons faire ici l'hypothèse d'une formalisation particulière qui s'inscrit dans l'espace et dans le temps comme une transformation structurelle du système de la ville-port³.

Vers le milieu du XX^e siècle, les nouvelles exigences économiques, techniques et spatiales ont conduit un véritable processus de déconnexion des nouvelles structures portuaires d'avec leur ville-mère. Ce processus se ~~parachève~~ ^{s'achève} à la fin du siècle avec la mise en place de ce que l'on pourrait qualifier de système ~~de la~~ ville-port métropolitain. A ce stade, le port se dissout dans le territoire alors même que le centre-ville se projette sur l'eau.

On peut formuler l'hypothèse que l'évolution des grandes villes portuaires répond donc à des schémas prévisibles qui entraînent une homogénéisation relative des procédures de réaménagement.

Le but de ce mémoire de DEA est donc d'analyser le changement d'échelle et de structure organisationnelle de la métropole portuaire. Il consistera à déterminer quels grands éléments typologiques sont identifiables et en quoi ils entraînent l'évolution de la ville portuaire vers des schémas d'aménagement spécifiques. ~~En effet~~, tandis qu'un découplage généralisé s'applique au cœur des grands ports, entre les bassins industriels et les bassins historiques, ces seconds perdent peu à peu leurs fonctions portuaires au profit de fonctions urbaines. Ce constat se matérialise aujourd'hui dans les opérations d'aménagement des bassins historiques. L'intérêt d'une telle recherche est de permettre d'évaluer l'efficacité des nouvelles stratégies de conquête (ou reconquête) portuaire et leur capacités à faire apparaître une nouvelle urbanité portuaire.

² Ici on considérera qu'il s'agit des fonctions des centres-villes classiques.

³ Claude CHALINE (sous la direction de) : Ces ports qui créèrent les villes (1994), L'Harmattan, Paris.

Ce travail de recherche se base sur une étude d'exemples de grandes villes portuaires situées dans des pays développés et présentant chacune un scénario d'évolution caractéristique. Il est appuyé par une recherche bibliographique mais également une recherche sur le terrain (entretiens avec des personnes en charges de l'aménagement de grandes zones portuaires, société d'aménagement et d'équipement travaillant sur ce domaine d'étude).

2) Organisation du mémoire de DEA.

Définition du thème : L'aménagement Urbano Portuaire

Présentation des enjeux : Les possibilités d'évolution de l'interface centre ville/port (friches).

Définition du sujet et problème ^{atique} générale : La reconversion des friches portuaires au cœur du tissu urbain dans les pays développés.

Questions générales : Les stratégies des grandes opérations de régénération des anciennes friches portuaires sont-elles liées à un déterminisme? Somme nous dans le cadre d'une tendance générale d'uniformisation ou existe-t-il des alternatives?

Questions spécifiques : Sur quels éléments les stratégies de reconquête des friches portuaires situées à proximité des centres-villes se basent-elles ? Existe-t-il une démarche standardisée, ^{des} stratégies d'aménagement urbano-portuaire ?

Hypothèses : Toute stratégie de réaménagement de friches portuaire à proximité des centres-villes est soumise à une analyse d'éléments incontournables qui donne lieu à une hiérarchisation. Ce processus est particulièrement flagrant ^{sur} les bassins portuaires historiques où la fonction urbaine tend à remplacer la fonction portuaire.

Méthode d'élaboration de la recherche : Ce travail de recherche ^{en ce qui concerne} va être organisé de ~~la manière~~ ^{est ainsi} suivante :

- Analyse des éléments déterminants d'une stratégie de reconquête
- Hiérarchisation et articulation des éléments identifiés

- Proposition d'indicateurs d'évaluation des éléments déterminants.
- Proposition d'un cadre pour l'organisation de l'urbanité entre la ville et son port.

Choix méthodologique : Ce travail repose sur une analyse des similitudes existantes dans toutes les grandes opérations de reconquête portuaire. Les opérations de ce type étant très nombreuses, le choix des sites se fera dans un premier temps en fonction des différences géographiques, économiques et sociales qui les caractérisent afin de mieux faire ressortir, grâce à cette diversité, les éventuelles similitudes et différences. Une fois cette analyse effectuée, une comparaison de deux ports sera faite sur la base des critères retenus dans la première partie de l'analyse. Les deux ports en question sont Brest et Québec. La raison de ce choix est l'existence de certaines similitudes dans la morphologie de ces villes, dans leur composition sociale et dans les projets qu'elles portent relativement à la réutilisation des friches portuaires au cœur même de leur centre-ville. Bien que Québec soit plus en avance que Brest dans son opération de reconquête, il est intéressant de voir comment, aujourd'hui, ces deux villes cherchent à se réapproprier leur façades maritimes et comment la stratégie de Brest s'éloigne ou se rapproche de celle utilisée par Québec.

Résultats attendus : Mise en valeur d'une ou plusieurs démarche(s) d'analyse(s) des sites de friches urbano-portuaires pour une réutilisation optimale. Cette démarche a pour limite la place que l'on souhaite donner aux fonctions urbaines ou portuaires dans le centre-ville et à l'interconnexion désirée entre ces deux fonctions. Les limites sont donc posées par les choix stratégiques et politiques qui auront été pris en amont de la procédure de régénération urbaine et portuaire.

Application : A l'échelle de grandes métropoles portuaires et en particulier à travers les exemples de Brest et Québec.

3) Enjeux et raisons de l'apparition de friches portuaires (d'après Claude Chaline⁴). 10

Les villes portuaires participent aujourd'hui à un véritable débat sur la place du port ~~en tant que tel~~ au cœur du tissu urbain. D'un côté, on observe ~~en effet~~ la défense du maintien de fonctions portuaires de plus en plus en décrochage avec le fonctionnement de la ville ; de l'autre côté, on soutient que la ville voit dans les friches des zones portuaires des opportunités pour le développement du tourisme, d'espaces verts ou de lieux de vie. Devenus territoires d'enjeux pour l'évolution des villes, les anciens ports « virtuellement abandonnés » nécessitent un nouvel équilibre entre leur rôle historique dans la cité et leur développement durable pour le futur.

La formation et l'existence de centaines d'hectares de friches au cœur même des villes portuaires peuvent être expliquées par plusieurs phénomènes :

- Le principal est le passage à la technologie du conteneur entraînant l'utilisation de nouveaux instruments de transport (porte-conteneur), de nouvelles exigences en matière de manutention et de fonctionnement interne (stockage et desserte).
- La mutation des systèmes économiques comme la cessation ou la mutation de certaines activités (marché aux poissons, croisière transatlantique...). ?
- Délaissement durable de toute une gamme d'installations militaires qui constituent de véritables emprises urbaines (bases de sous marins, arsenaux...) par redéfinition des préoccupations stratégiques (fin de la guerre froide) et évolutions techniques des armements.

Par leurs surfaces généralement très importantes, les friches portuaires entraînent des opérations de régénération complexes, d'un seul tenant ou en sites multiples (exemple des anciennes régions industrielles de la Ruhr). De telles opérations ne sont réalisables que sur des périodes longues (de l'ordre de la vingtaine d'années) et les exposent donc à deux grands types d'aléas :

⁴ D'après Claude Chaline in La régénération urbaine, collection Que sais-je ?; PUF.

- Les changements des responsables et des décideurs municipaux au gré des mandatures successives.
Probabilités (opinion)
- Les variations de la conjecture économique (phases spéculatives, faillites...).
Point de départ d'une évolution, échec
conjecture

Quelles sont les orientations actuelles de l'aménagement Urbano portuaire ?

La reconquête des fronts d'eau urbains comme celles des friches portuaires qui les accompagnent, sont le cadre, depuis quelques décennies, des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. L'élément caractéristique de ce phénomène est le remodelage de la morphologie interne de la ville en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques. Ce constat peut être appliqué à la plupart des projets actuellement en cours de réalisation. Cependant, s'ils ont tous cette dynamique commune, l'articulation entre la ville et son port dans les différentes opérations menées peut être dissociée en deux grandes familles :

- Le waterfront de première génération : l'opération consiste ici à créer un tissu urbain sur les friches, le cadre maritime ne sert que de décors au nouveau cadre urbain en complète déconnection avec son passé (ex : docklands de Londres).
- Les opérations de redynamisation de l'activité avec un repositionnement économique : ici, on essaie de maintenir un lien avec l'activité portuaire en réorientant cette dernière (en générale vers le tourisme) et en y associant de grands édifices publics ou/et à destination du grand public (ex : Cardiff Bay).

4) La nécessité d'une articulation des fonctions urbaines et portuaires (d'après Michèle Collin⁵).

~~Comme nous venons de le voir,~~ la nouvelle organisation des villes portuaires passe aujourd'hui, par une valorisation des fonctions stratégiques des services de compétences commerciales. Si l'on se réfère au slogan de la ville de Rotterdam « A main port needs a main city », la valorisation de ces fonctions commerciales ne peut se réduire aux seules fonctions

portuaires mais au contraire, doit également toucher aux fonctions plus urbaines comme le marketing, les finances, l'ingénierie et la culture afin de positionner dans le monde non pas un port mais une ville portuaire. C'est donc autour de ces concentrations de compétences que l'aménagement urbano-portuaire trouve sa cohérence. Ce constat doit ^{vous interroge} ~~cependant~~ soulever un questionnement quant à la nécessité des villes à trouver une nouvelle organisation (au bénéfice de qui, dans quel but et suivant quelles conditions) et comment celle-ci peut créer un nouvel équilibre entre fonction urbaines et fonction portuaires. Il interroge également sur le type de positionnement que l'on recherche (positionnement concurrentiel, géographique, marketing, positionnement dans un réseau d'échange et de coopération, échelle du positionnement...). *pas clair*

5) Pertinence du sujet :

« Mers, ports, fleuves sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés. La mondialisation de la production et des échanges, les exigences environnementales, les nouveaux modes de vie placent les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions en cours. Une culture maritime renouvelée émerge sur les côtes et dans toutes les cités portuaires du monde entier. »

Claude CHALINE in "Ces ports qui Créèrent les villes" 1994

Cette citation pose le constat d'une profonde re-fondation des principes qui durant des siècles ont organisé et animé les grandes places portuaires mondiales. La délocalisation des installations et activités maritimes (en faveur de sites suburbains plus performants) s'accompagne bien souvent d'une opération de reconquête par la ville de son bassin historique et de ses friches environnantes (pour peu qu'elles aient eu le temps d'apparaître). En effet, cet élément hautement symbolique qu'est le bassin et les éléments qui l'accompagnent, deviennent pour les villes le point de convergence de nombreuses stratégies d'acteurs à la fois privés et publics. Cependant, la fonction première d'un bassin n'est pas de devenir un élément de décor et de ⁿ ⁿ design urbain, mais de rester le lieu d'une pratique économique et sociale d'échange permettant le lien entre espaces maritimes et urbains. Les définitions courantes du port, tel celle offerte par le Petit Larousse, expriment bien cet entendement :

⁵ D'après Michèle Collin, chercheur au CNRS lors de la conférence sur les villes portuaires à Dabian (Chine) en Octobre 2002.

« Port: abris naturel ou artificiel pour les navires et le débarquement du fret et des passagers; ville bâtie autour ou auprès d'un bassin portuaire... »⁶

Comme le montre la plupart des grands projets d'aménagements urbano-portuaires, différentes composantes participent à l'émergence d'une entité maritime de la ville. ~~Cependant,~~ il est surprenant de voir que si les composantes marketing, développement économique et projets architecturaux sont omniprésentes, il est moins évident d'y retrouver le concept de développement endogène. Si le patrimoine est une des bases de celui-ci, ses dimensions sociales sont rarement étudiées.

Parce que ce mémoire s'intéresse principalement à la question des bassins historiques, il est important d'aborder la notion de patrimonialisation caractérisant la plupart des projets réalisés, ou en cours.

Ce phénomène de patrimonialisation est la conséquence directe de l'atomisation de la gestion portuaire globale (par une multiplication des acteurs et une spécialisation des différents espaces portuaires). En effet, les quais et bassins historiques tombés en désuétude ont permis de façon imprévisible de développer des activités liées aux secteurs des loisirs nautiques, de la plaisance ou de la croisière et de la culture (muséification). Ces activités très symbiotiques *ou symboliques* avec la présence d'un cadre patrimonial n'ont été possibles que parce que les ~~grandes~~ institutions privées et étatiques n'ont pas jugé les secteurs du tourisme et des loisirs comme suffisamment porteurs et producteurs de richesse. Cela a offert aux villes la possibilité de se réapproprier une partie de leur façade littorale sur les espaces laissés vacants. Véritable « couloir de Dantzig »⁷, la reconquête de cet espace s'accompagnerait d'une nouvelle identité maritime de la ville et de sa population. Ce phénomène a eu les conséquences que l'on connaît sur les quelques activités portuaires résiduelles dans les bassins historiques, au point de les chasser dans certains cas vers de nouvelles zones spécialisées loin de la ville (activité de commerce ou de pêche).

6) Enjeux pour l'aménagement du territoire.

Aujourd'hui, les bassins historiques deviennent donc la vitrine urbaine sise au milieu des autres secteurs portuaires qui font vivre la ville. Le réaménagement de ces espaces est

⁶ Définition tirée du Petit Larousse Compacts.

⁷ Citation de Thierry BAUDOUIN et Michèle COLLIN in *Le rôle des villes portuaires dans la façade atlantique française*, rapport de recherche pour la DATAR, documentation AIVP, 1993.

l'occasion de repenser non seulement l'urbanisme d'une partie de la ville mais également de s'interroger sur le type d'activité qu'on veut y voir figurer. Ainsi, l'ensemble des partenaires de la ville de Brest (département du Finistère en France) se sont engagés dans la définition d'un schéma d'aménagement de l'espace portuaire dans lequel les limites territoriales de la ville et du port de commerce ont été modifiées de façon à permettre le développement homogène et surtout intégré des différentes activités. Le retour de la ville vers son port, même s'il est motivé au départ par le développement des loisirs et des opportunités immobilières, enclenche un véritable mouvement de fond : celui d'une réflexion sur la multifonctionnalité des espaces de la ville et du port. La mixité de ces espaces où s'affrontent des intérêts divers va s'imposer dans ce cas présent au bénéfice de la cité. Cependant, ces espaces centraux que constituent les bassins portuaires historiques doivent au préalable être soumis à une profonde réflexion sur leurs opportunités pour un réaménagement. En effet, plutôt que de condamner ces espaces à des solutions économiques de court terme, il est important de voir si le maintien de l'activité industrielle qui a fait vivre ces bassins mais aussi la ville, ne peut pas être maintenue ~~dans une certaine mesure~~. Les collectivités locales doivent donc intégrer dans leur démarche des préoccupations qui sortent de leurs compétences traditionnelles pour passer de l'analyse urbaine aux problématiques de l'aménagement urbano-portuaire. Les enjeux de cette spécialisation sont d'une grande importance pour tout aménageur qui aujourd'hui est appelé à intervenir sur ce type d'opération. Ce retour vers la mer permet aux villes portuaires de réaffirmer leur identité et donne l'occasion d'une définition de nouveaux projets de développements autour de l'activité maritime. Cependant, l'observation des stratégies de ces villes démontre que l'objectif principal réside en un positionnement concurrentiel de ces dernières, ~~qui dépend d'une~~ ^{qui dépend d'une} logique de complémentarité et de réseau. De ce phénomène résulte une standardisation des objectifs mais également un « alignement » des villes concurrentes concernant leurs caractéristiques. Ceci se répercute la plupart du temps sur les procédures d'aménagement employées et donc sur l'aspect même des villes portuaires.

7) Déroulement du mémoire :

La problématique de l'aménagement urbano-portuaire des bassins historiques passe par une première phase de définition. Il faut ^{alors} établir une estimation de leurs limites (physique et zone de dépendances directe) en prenant en compte ~~des~~ ^{les} éléments caractéristiques. Cette définition permet de cadrer la zone concernée par ce mémoire. La suite ~~du mémoire~~ s'intéresse aux procédures d'aménagement. J'ai axé mon travail suivant les trois

caractéristiques essentielles d'une procédure d'aménagement : la notion et la définition que l'on a du projet, la prise de décision et le pilotage du projet, l'intégration du projet dans le tissu local. L'analyse d'un tel phénomène passe ~~donc~~ par :

1. La définition de la notion de grand projet urbano-portuaire, car c'est ainsi qu'il se présente. Le but est ~~ici~~ de comprendre en quoi ces grands projets sont capables de produire des environnements urbains et portuaires de qualité. Il sera ^{ici} ~~dans cette partie~~ important de voir comment les opérations de réaménagement s'intègrent dans le tissu urbain et portuaire existant et permettent un redéveloppement. Nous établirons ~~ici~~ une grille d'analyse synthétique permettant de situer l'état du bassin portuaire historique par rapport à la ville. Le but de cette première étape est de montrer qu'il existe ~~un~~ ^{un} problème de coexistence entre les critères des enjeux locaux de l'utilisation de ces zones et les critères des enjeux globaux qui cherchent à positionner la ville dans un système concurrentiel. L'idée de marketing territorial sera également abordée. Nous verrons comment la plupart des opérations entraînent un renouvellement de l'usage des quais historiques mais remet en cause directement les pratiques portuaires du site. Par l'éclairage de la notion de mouvement social, j'essaierai de montrer qu'un bémol est à mettre dans l'idée de développement durable que revendiquent les opérations d'aménagement urbano-portuaire. ~~En effet,~~ les véritables finalités de ce type d'aménagement ne sont pas forcément en accord avec les intérêts et les capacités endogènes de la ville. Ce constat vient à soulever la question sur l'usage de la ville et du port en tant qu'espace de vie ou espace à consommer. Le but est de démontrer que les procédures d'aménagement urbano-portuaire doivent répondre à des logiques de marketing. En effet, par la transformation des bassins historiques en vitrine de la ville, ces opérations de réaménagement tendent à imposer un idéal de la ville portuaire partagée et fantasmée par le plus grand nombre (donc standardisée et formatée).

2. Ce problème du choix entre les enjeux locaux et globaux oblige à réfléchir sur la question de la prise de décision politique. Là encore, il s'agit de voir comment les intérêts locaux sont pris en compte par les décideurs politiques et privés. Dans cette partie, je chercherai à démontrer que la structure sectorisée du système décisionnel ne permet pas d'avoir une approche cohérente pour ce qui est des capacités locales à faire émerger un projet innovant pour la ville et le port. Il en résulte donc un alignement sur des procédures d'intervention qui permettent de positionner la ville dans un système

global de réseau de villes. Cela ne s'accommode guère avec des options de réaménagement plus locales qui ne paraissent pas économiquement rentable à court terme. Ce constat soulève l'importance de la dimension sociale que revêtent de telles opérations. Deux questions se posent ~~alors~~ :

- Les élus doivent-ils considérer le bien-être des usagers et riverains de ces espaces et faire confiance à leur capacité d'innovation?
- Doivent-ils totalement réorganiser ces espaces afin de les rendre attractifs pour une population cible que l'on cherche à attirer (idée de marketing territorial)?

Cette partie sera traitée en partant de la notion d'urbanisme à pensée faible et de chaos urbain proposé par Yves Chalas.

*cela promet !
pour le moins*

3. Pour ne pas rester sur un constat trop pessimiste, je proposerai ~~enfin~~ dans une dernière partie des stratégies alternatives d'aménagement urbano-portuaire. Celles-ci viendront nuancer la tendance lourde que j'aurai mise en relief dans les opérations actuelles. Le but de ce dernier chapitre est de faire ressortir les procédures alternatives existantes mais trop souvent ignorées ou volontairement mises de côté (car considérées comme peu ambitieuses pour l'image de la ville). Parmi ces alternatives possibles, nous distinguerons :

- La possibilité du maintien des activités traditionnelles dans les bassins du port historique et ~~dans~~ dans les bâtiments qui en dépendent.
- Le développement du commerce de cabotage et la création d'une complémentarité/coopération des ports plutôt que leur mise en concurrence.
- La mise en œuvre de processus de développement local sur les bassins historiques. Les opérations de reconversion industrielle anticipant ou accompagnant celles à caractère urbano-portuaire peuvent ainsi intégrer ou mettre en valeur des capacités d'innovation du tissu social local (Utilisation de l'exemple du technopôle d'Angus à Montréal).

8) Méthodologie.

Le sujet de ce mémoire aborde une dimension importante des problématiques d'aménagement. Si son centre d'intérêt paraît très ciblé sur un territoire particulier, les

résultats qu'il donne peuvent facilement être adaptés à d'autres types de friches ou quartiers soumis à une profonde restructuration. Cette recherche parce qu'elle s'intéresse à un type d'opération d'aménagement très en vogue depuis une vingtaine d'années dans les pays industrialisés, permet aujourd'hui d'avoir un peu de recul sur les grandes tendances qui les caractérisent et ~~donc~~, à partir de l'abondante bibliographie qui les concerne, d'établir une grille d'analyse qui permette de voir dans ^{à quel niveau} quelles dimensions peuvent être appréhendées et évaluées ces opérations. C'est ici la première étape de ce travail qui repose sur une lecture la plus complète possible d'ouvrages traitant du sujet d'étude et analysant des expériences d'aménagement urbano-portuaire déjà mises en place.

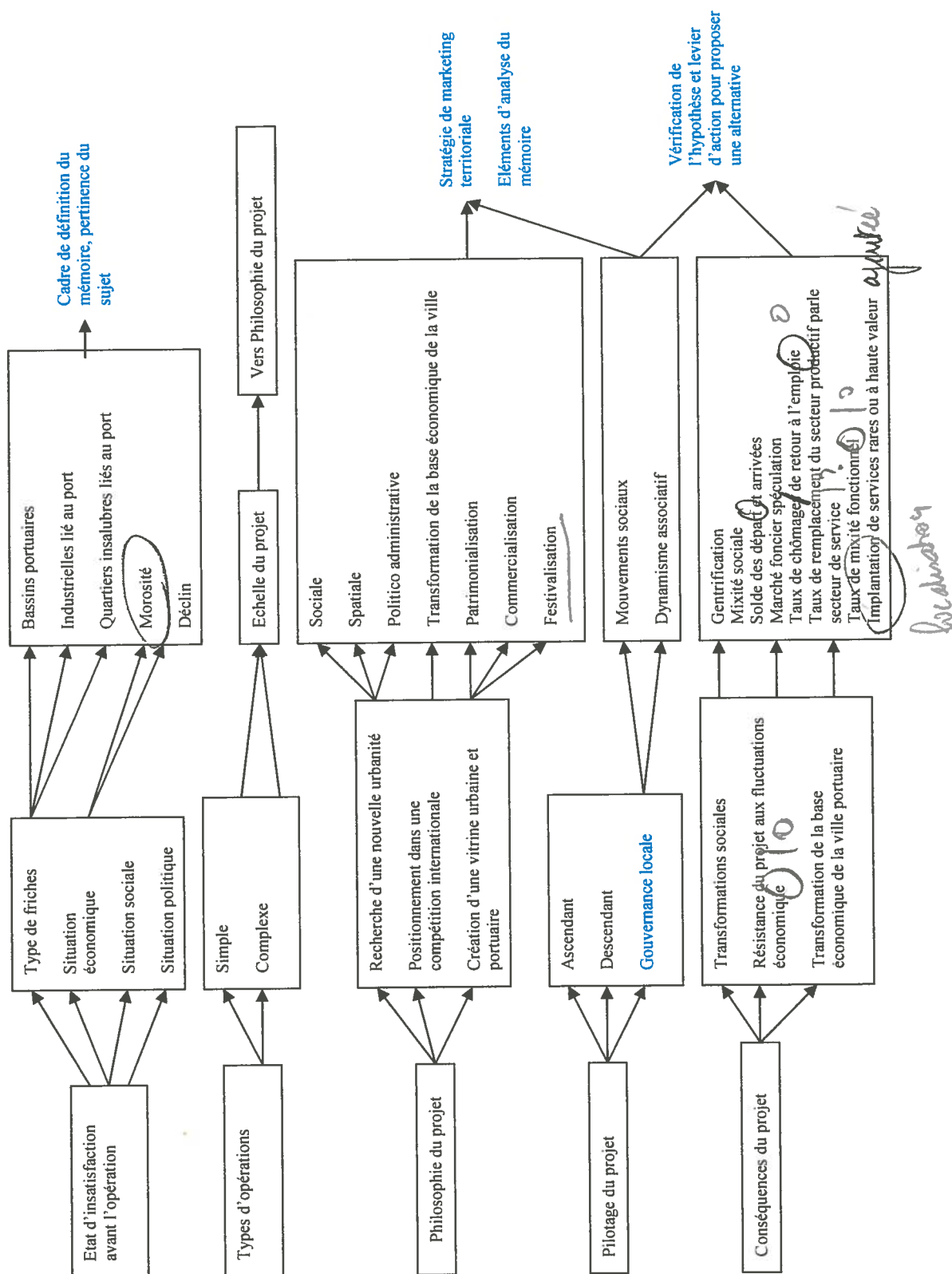
La deuxième étape s'intéresse plus à deux cas particuliers qui présentent de nombreux points communs et qui, parce qu'ils sont à des étapes différentes de leur réalisation, permettent d'avoir une vision comparative sur une éventuelle évolution des procédures d'aménagement. Cette partie du travail repose en ~~deux temps~~ : ^{seul : à clarifier}

- Des entretiens auprès des personnes ressources concernées par les projets de Brest et de Québec. Cette étape après identification des personnes-ressources (professionnels de l'aménagement, collectivités publiques, promoteurs privés et quelques riverains).
- L'approche quantitative étant largement développée dans les ressources bibliographiques, l'accent sera mis ici sur ^{de} l'aspect qualitatif des projets.
- Le deuxième temps consiste en un stage ^{de} sur le terrain, à savoir la ville de Brest et plus précisément la Société d'Economie Mixte d'Aménagement et d'Équipement de la Bretagne (SEMAEB). En effet, cette entreprise travaille sur les futurs projets de réaménagement des bassins historiques de Brest. Le fait de travailler sur l'élaboration de ce projet me permettra de compléter l'analyse théorique du concept d'aménagement urbano-portuaire, et surtout, de voir comment ^{notre} mon hypothèse et ^{notre} ma vision de ce type d'aménagement s'avèrent justifiés. Cette étape du mémoire le place dans une logique de recherche/action, principe qui me paraît pertinent vis-à-vis des objectifs ~~de ce mémoire~~.

La troisième étape consiste à proposer des scénarios ^(ins) alternatifs qui sont issus d'une analyse personnelle de l'exemple du technopôle d'Angus, mais également à partir des dimensions de la gouvernance, des mouvements sociaux et du marketing territorial étudiés au cours de la session d'hiver à l'Université du Québec à Rimouski (UQAR).

Toutes ces étapes s'intègrent dans un cadre théorique d'analyse proposé ci-après.

Cadre Opératoire du mémoire de recherche sur l'aménagement urbano –portuaire



~~Comme nous le voyons~~ dans le cadre opératoire, deux concepts sont importants à analyser dans le cadre de ce mémoire :

Le concept de gouvernance urbaine appliqué aux projets d'aménagements des bassins portuaires historiques et de leurs quartiers.

Le concept de marketing territorial appliqué aux projets d'aménagements des bassins portuaires historiques et de leurs quartiers.

→ il faudrait être plus précis -

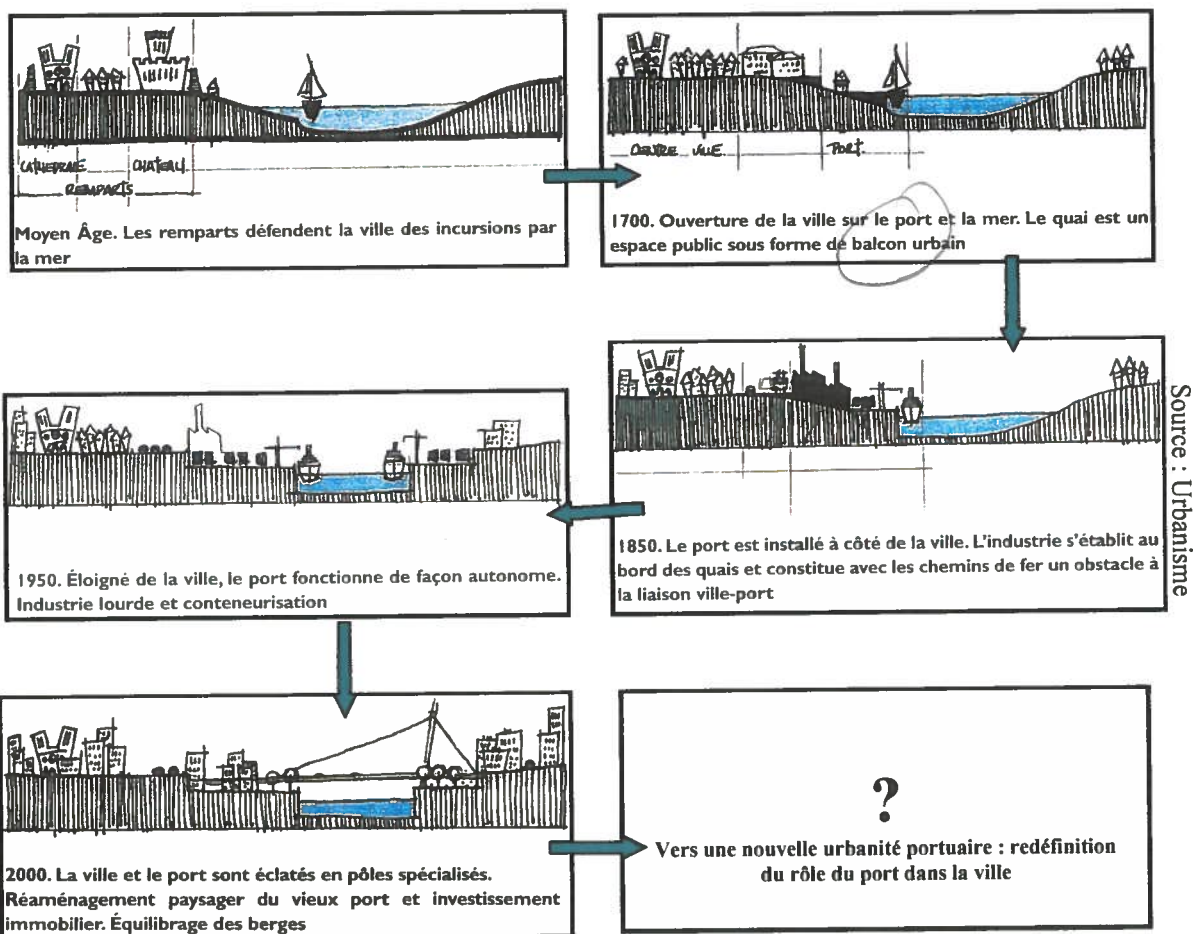
Concept	Dimensions	composantes	indicateurs
Gouvernance urbaine	Participation démocratique des acteurs	Implication des acteurs locaux Capital social Habitude de partenariat Entrepreneurship local	Mouvements sociaux Contenu des discours Intérêt général Dynamisme démocratique Milieu associatif Solidarité (syndical, économique,...) Opposition Accompagnement Confrontation Neutralité Cadre d'actions de l'intérêt collectif (secteur public, privé communautaire). Individualisme
	Processus décisionnel	Échelle de la gouvernance Cadre décisionnel Stratégie	Quartier, ville, région... Secteur d'intervention Place relative des intervenants Valeurs revendiquée Sectorisations des actions et des décisions Secteur privilégié Règles Choix Orientations Moyens d'action

Concept	Dimensions	composantes	indicateurs
Marketing territorial	cible	Population Quartiers Groupes d'acteurs	Acteurs privés Acteurs publics Outils de développement, de patrimonialisation Images Répercutions (sociale, économique) Patrimonialisation commercialisation
	Contenu	Philosophie du projet Démarche stratégique	Plaquettes et spot publicitaire Identité et image revendiquée Création d'une vitrine urbaine, économique, ... Outils utilisés (événementiel, projets structurants) Mise en scène du projet Pilotage du projet Choix du positionnement
	Évolution	Dérive Mutation du contenu Récurrence de certains thèmes Impact	Marketing sans projet Appropriation pour politique politicienne Évolution en fonction des changements politiques, sociaux, économiques... Exception géographique Retour sur une identité Transformations sociales (gentrification, mixité sociale) Spéculation Mixité fonctionnelle Nouvelle urbanité

II) Grandes tendances de l'aménagement des bassins historiques et leurs quartiers.

1) Définition du bassin historique et de ses limites.

La notion de bassin historique dans les ports des pays développés est très variable en fonction du critère que l'on retient. D'une façon générale, le bassin portuaire historique est celui qui a permis le développement du port à ses débuts et autour duquel la ville portuaire s'est organisée et développée. L'âge du bassin n'est pas le critère majeur car on peut difficilement comparer les 2600 ans du vieux port de Marseille et les 400 ans du vieux port de Québec. De plus, en fonction de la topographie de la ville, des fluctuations du commerce..., plusieurs bassins historiques peuvent coexister (Brest qui possède un port de commerce historique et port militaire bien distinct) ou un bassin historique a pu disparaître au profit d'un autre créant une nouvelle centralité (Rotterdam). Ce problème du critère historique doit donc être pris suivant l'angle des grandes périodes identifiables dans l'évolution du commerce portuaire et du lien ville / port.



Afin d'avoir un cadre d'analyse exploitable, nous considérerons comme historique les bassins construits avant la séparation spatiale en pôles spécialisés. A ce premier filtre viennent s'ajouter ceux qu'ont identifiés J. Charlier et J. Malézieux en 1994: « *Les zones portuaires historiques peuvent être divisées en deux types selon le gabarit des plans d'eau et des entrepôts, des terre-pleins et de la voirie qui les bordent, ainsi qu'en fonction de leur degré d'imbrication dans le tissu urbain. Il y a d'abord les réalisations antérieures à 1900, situées au contact du noyau de la ville et qui se distinguent par leur caractère très étriqué ; désertées depuis longtemps par les activités maritimes (...) mais également les complexes plus périphériques de quais ou de bassins équipés durant la première moitié du 20^{ème} siècle à des normes plus généreuses, mais devenues également insuffisantes par rapport aux standards contemporains* ». Les bassins historiques seront donc des éléments de centralité pour la ville car c'est autour d'eux que celle-ci s'est longtemps développée. Compte tenu du commerce qui y était pratiqué, il s'accompagnait d'aménagements à terre qui dépendaient directement de l'activité du port. Lors de la mutation de celui-ci, l'activité a été transférée ailleurs, mais les aménagements sont restés, entraînant l'apparition de friches mais également de problèmes sociaux et sanitaires. Comme les activités à l'époque étaient intimement liées à l'habitat pour constituer un véritable « quartier du port », les sites touchés sont donc aujourd'hui traités à cette échelle dans les opérations de front de mer. Dans son analyse des fronts portuaires français en 1990, A. Vigarié résume le front portuaire selon la formule suivante : *Le front portuaire n'est pas une simple ligne, n'est pas qu'une façade : il est constitué d'îlots bâtis et est une transition entre le port et le reste de la ville, avec un paysage et un contenu socio-économique particulier.*

Aujourd'hui, ces espaces centraux de la ville n'ont pas de limites fixes suivant qu'ont les considère en fonction de l'activité économique dominante, de l'emploi ou du sentiment d'appartenance de ces habitants. C'est bien là le premier dilemme des preneurs de décision qui doivent pour agir sur ces zones délimitées un périmètre d'intervention précis. C'est en fonction des ambitions de ces derniers que celui-ci sera déterminé. Afin de mieux comprendre la philosophie du projet, il est important de savoir quel est son contenu et sur quels critères il repose.

2) Du port à la ville portuaire.

Un port pour développer ses capacités commerciales a besoin d'être supporté par sa ville. Aujourd'hui, face aux mutations qui s'opèrent dans le monde urbain et portuaire, les

responsables économiques et politiques locaux s'interrogent sur l'avenir de leurs Zones Industrielles Portuaires. Le recentrage sur les activités de commerce maritime les mobilise de plus en plus du fait que ces fonctions sont génératrices d'emplois et de valeur ajoutée pour l'ensemble de la collectivité. Mais si le port peut apporter de nouvelles richesses à une ville, il a besoin de celle-ci pour développer des stratégies d'intégration dans les réseaux commerciaux internationaux qui demandent une qualification de la cité dans son ensemble. En effet, le développement des activités commerciales portuaires nécessite un ensemble de services non directement portuaires, services tertiaires de haut niveau, services financiers, inscriptions dans des chaînes et réseaux mondiaux d'information, de télématique ou de centre de commerces internationaux, qui impliquent largement la collectivité locale. Une telle volonté passe donc par la formation de personnes aptes à répondre à ces nouveaux enjeux (enseignement de pointe, modernisation des universités, création de centres de recherche, innovation sociale, et implication de la population dans la définition du projet...) Comme le disent Baudouin et Collin, « la période où il suffisait de vanter les seules infrastructures portuaires pour intéresser les entreprises est définitivement terminée. Ce sont toutes les qualités d'une ville qui constituent aujourd'hui des facteurs d'attraction et de développement et c'est en mobilisant toutes les forces productives de biens et de services immatériels que la ville peut et doit aider son port à accéder au commerce. C'est la ville qui détermine l'identité d'une place maritime ». A cette dimension, il faut aujourd'hui intégrer l'idée de durabilité dans toute opération d'aménagement urbano-portuaire. En effet, l'identité ne peut se forger sans objectifs de long terme dans les opérations d'aménagement.

Or, lorsqu'on regarde le contenu des opérations de reconquête des anciens bassins historiques et des quartiers qui en dépendent, on peut s'interroger sur les intentions directes des opérateurs et urbanistes.

3) Objectifs et philosophie des opérations urbano-portuaires.

La motivation des opérations front de mer résulte au départ d'un sentiment d'insatisfaction économique et sociale à propos des quartiers portuaires mais également de l'opportunité foncière et économique qu'ils peuvent représenter.

Après avoir été le vecteur de flux marchand, le plan d'eau du port historique devient un élément de décor urbain, un nouvel axe structurant. Cependant, s'agit-il d'une réouverture de la ville sur le front d'eau polyvalent ? Pour Claude Chaline, la réponse est négative car tout territoire, notamment urbain, est périodiquement réaffecté et revalorisé en étroite relation avec

le contexte socio-économique propre à chaque époque. Aujourd'hui, l'activité portuaire de plus en plus spécialisée ne s'accommode pas de bassins en usage mixte. Or les friches portuaires des bassins historiques représentent des opportunités foncières hautement valorisables pour les acteurs économiques urbains. Il y a donc un transfert qui fait passer ces bassins d'une vision d'aménageur maritime à une vision d'aménageur urbain. Une telle transition, va affecter directement les analyses qui seront faites des sites, l'enjeu concernera directement les nouvelles interfaces qui s'élaborent entre la ville d'une part, l'eau et les berges d'autre part. Arriveront-elles à constituer un système socio-économique identifiable, cohérent et relativement stable (C. Chaline 1994), prenant la place du système urbano-portuaire disparu ? Cette question est d'autant plus importante que les activités des bassins historiques étaient très spécifiques.



Retraitement des quais du port historique de Montréal en promenade et festival market. Photo : Mathias Lefranc

Le système ville-port était basé fonctionnellement sur une série d'activités spécifiques que l'on peut grouper comme suit :

- *Navigation et activités directement associées : transport, maintenance et entretien des navires, éventuellement construction navale ;*
- *Manutention des marchandises, stockage, redistribution par voie fluviale, cabotage, chemin de fer, et plus rarement, par la route ;*
- *Activités manufacturières, fonctionnant pour traiter des produits importés – notamment agro alimentaires- ou pour alimenter l'exportation ;*
- *Trafic de passagers à courte, moyenne et longue distance ;*
- *Activités de port de pêche ;*

- Services et activités tertiaires aux effectifs soit peu spécialisés (restauration, hôtellerie, commerce), soit très spécialisés, ~~notamment dans les~~ (sièges de compagnies de navigation, d'import/export, de négoce, d'assurance et de finances) .

Celles-ci s'inscrivaient dans l'espace au contact direct du centre urbain et représentaient dans certain cas une coupure physique très nette avec celui-ci. La délocalisation des activités maritimes et la libération de fait d'espaces plus ou moins vastes que la ville pouvait se réapproprier, a été un phénomène très vaste que beaucoup de villes portuaires ont dans un premier temps subi (période des années 60/70).

Puis sont apparues quelques innovations en Amérique avec les premières grosses opérations de water-front (New-Orléans). Comme toujours, ces innovations ont donné lieu à des modèles qui se diffusent progressivement. De ces modèles : deux principaux peuvent être retenus :

- Le modèle américain qui privilégie essentiellement le tertiaire de bureaux, le commerce et le tourisme, avec un léger dosage résidentiel, limité à un habitat de standing (C. Chaline 1994)
- Le modèle canadien qui intègre de façon plus significative la population au processus de prise de décision (ex de Toronto dans les années 70 et Montréal dans les années 80). Ce modèle apparaît dans une période de moindre dynamisme économique qui permet ~~de~~ d'avoir un poids supplémentaire pour les projets d'intérêts collectifs (préférence donnée aux équipements sportifs, récréatifs et culturels, par rapport à tout développement de type commercial ou spéculatif).
- Le modèle Européen va se développer à partir des années 80 après quelques expériences menées en Angleterre suivant le modèle Américain (Canary Wharf à Londres) mais en intégrant désormais les nouvelles tendances économiques. ~~En effet~~ la logique du marché ne semble plus reposer sur une antinomie entre intérêt collectif et profit. Le partenariat public privé tend à se généraliser et intègre désormais l'opinion publique (enquêtes, groupe de travail...). Ce dernier point est très important car il rend très évolutif dans le temps le contenu d'un programme de réaménagement urbano-portuaire. C'est ainsi que suivant les tendances de dynamisme exogène observable sur d'autres projets, on cherchera à adapter ces tendances au cadre endogène de la ville. C'est en partie à cause de ce phénomène qu'une apparente homogénéité des projets ressort. L'impression de copier/coller répond aux différentes vagues d'intérêts du moment ainsi que de l'utilisation des expériences déjà menées ailleurs pour construire un nouveau projet (diffusion des modèles d'aménagement). Ce phénomène aboutit sur de véritable globalisation de la rurbanisation des espaces délaissés (C.Chaline 2004).

orthographe!

Cette tendance à la globalisation des opérations de réaménagement fait ressortir quelques traits saillants. Généralement, on pourra considérer que ces éléments sont la place que peuvent conserver les activités portuaires, les activités et ~~les~~ fonctions nouvelles.

a) les activités maritimes et portuaires.

Dans la plupart des opérations de waterfront, elles sont considérées comme un élément du passé dont l'emprise doit servir à la création d'une nouvelle vitrine économique. Il existe ~~cependant~~ quelques cas où les villes maintiennent et modernisent leurs sites portuaires historiques pour conserver une activité de cabotage. Certaines vont conserver une activité de construction/réparation navale dans la mesure où celle-ci apporte une large plus-value en matière d'image. ~~C'est ainsi que~~ les sites de réparation navale traditionnelle (petit chantier) seront intégrés dans le nouveau projet pour leur côté patrimonial, et les chantiers basés sur des concepts de haute technologie. Cette idée de haute technologie vient faire écho à un secteur beaucoup plus populaire dans ce type d'opération : ~~les~~ activités et ~~les~~ fonctions nouvelles. *celui des*



Réaménagement de la base sous marine de Lorient *Sauvegarde* en direction du patrimoine et de ~~la~~ construction nautique de pointe (Course au large et construction de bateaux de compétition). Photos : Mathias Lefranc.



b) Les fonctions nouvelles.

Bien qu'elles se rapprochent toutes d'une manière ou d'une autre à l'élément aquatique, elles utilisent la présence de l'eau comme une plus-value foncière. Ces fonctions pourront être :

- De types ludiques ou récréatives. Elles associent les espaces publics aux équipements de loisirs, musées, commerces dans le but de créer une image nouvelle pour les sites dans lesquels elles s'intègrent.
- Commerces et restauration. Ce sont les exemples des festivals ^u market nord américains comme le port historique de Montréal
- Le tertiaire de bureaux.
- Un programme vers les hautes technologies, la culture et l'éducation.
- Des édifices de prestige, ~~afin de~~ ^{pour} permettre ^{la} une promotion de la ville et renforcer son image.



Photos de la baie de Cardiff et de l'intégration de fonctions résidentielle et touristique sur l'emplacement de l'ancien port marchand. Source : Cardiff City Council



Le but de ces nouvelles fonctions est de créer une vitrine urbaine nouvelle pour la ville portuaire avec l'identité maritime comme arrière-plan. Ceci met donc en relief un retrait du caractère maritime de ces sites au bénéfice d'enjeux urbains (voir en annexe les exemples du Havre et de Saint Nazaire). Pour illustrer cette idée, il est intéressant de connaître les principes qui peuvent motiver les investisseurs privés à intervenir sur ces zones.

Mais, quels sont les facteurs pouvant...

4) Critère d'investissement des agents privés dans les opérations de front de mer.

plus!

Les opérations front de mer sont généralement l'occasion d'importants projets pour les promoteurs privés. Que ce soit pour l'immobilier commerciale, le logement ou la mise en valeur culturelle et technologique, l'aménagement des bassins historiques représente une bonne occasion de plus-value. De manière générale, quatre critères économiques motivent les investisseurs.

- Une population captivable et dense à proximité du site
- Des caractéristiques socio-économiques intéressantes qui permettent un bon retour sur les investissements
- Une concurrence limitée
- Un environnement économique générale (à l'échelle de la métropole) suffisamment dynamique pour limiter les risques d'investissement.

Dans les études de faisabilité, ces critères sont systématiquement pris en compte, mais peuvent être modulés en fonction des atouts que l'on trouve sur le site (S. Simonet 2003). Ces atouts seront le lieu (opportunité d'intégration urbaine, desserte), l'identité (histoire et patrimoine) ou l'architecture (patrimoine valorisable et possibilité de différenciation). Quand on pose ces critères aux bassins historiques, le premier constat des investisseurs est le pouvoir d'achat moins important des résidents de ces zones par rapport aux moyennes nationales. Les investissements vont donc s'adresser à des publics extérieurs, afin d'avoir un retour rapide sur les investissements engagés. Ce phénomène est important car il va largement déterminer le contenu du programme de front de mer. On est ici dans une logique de produit qui doit répondre aux besoins de publics qui n'ont pas de lien avec la vie portuaire. La solution consiste donc à utiliser le cadre portuaire dans sa dimension symbolique en insistant sur les éléments les plus caractéristiques de l'imaginaire portuaire que peuvent avoir ces publics. C'est ici la principale raison d'un apparent standard du contenu des opérations front de mer.

Int: Je m'explique. A l'origine, de l'opération d'aménagement urbano-portuaire, il y a un constat d'insatisfaction quant à l'utilisation et la mise en valeur des bassins historiques. Leur centralité ne s'accompagne pas forcément d'une bonne desserte qui permette de rendre viable une opération commerciale. De plus, le dynamisme économique de la métropole portuaire est généralement attendu dans le projet de front de mer lui-même. C'est donc l'opérateur privé

seus ?

qui va demander une marge de manœuvre plus importante au secteur public afin de minimiser la prise de risque. ~~C'est donc~~ un produit très spécifique ~~qui~~ va apparaître :

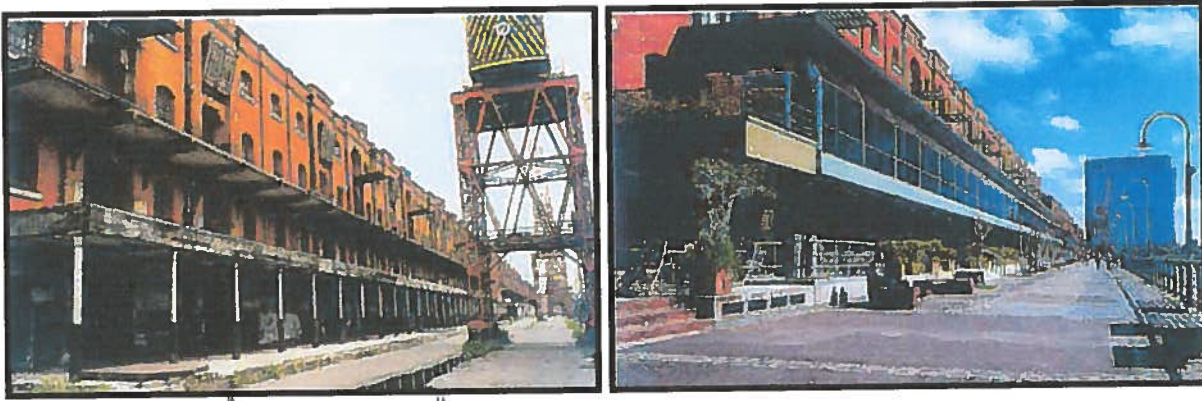
- Un site qui permette de favoriser l'intégration urbaine, qui le fasse participer à l'animation du centre-ville...
- Un site sur lequel on puisse valoriser l'architecture et l'environnement de manière à le rendre différent ~~des~~ ^{des} autres sites métropolitains.
- Développement ~~des~~ activités commerciales ~~mais aussi~~ culturelles et ludiques pour attirer les touristes mais aussi une clientèle plus locale. L'idéal consiste à fournir des offres commerciales en relation avec les populations visées par les programmes immobiliers et culturels. *il faut comprendre !*
- Développement des thématiques commerciales, culturelles et urbaines en lien avec l'histoire du site et son avenir (recherche, hautes technologies de l'information et de la communication).

De telles orientations ont des conséquences directes dans la forme que va prendre l'opération de réaménagement de front de mer. Deux aspects ressortent particulièrement : la gentrification et la patrimonialisation du site.

a) La gentrification.

Ce phénomène sur les sites de ⁿ water-front est la résultante du contenu même du projet et du désengagement progressif de l'ⁿ état dans le financement direct du logement social. Tandis que la réussite très médiatisée des premières opérations de front de mer donnaient des idées à d'autres ports, le retour de certaines catégories sociales vers un mode de vie urbain, à fait naître un marché immobilier très actif. Dès lors, les sites les plus proches de l'eau, notamment autour des bassins historiques sont devenus des objets fortement convoités par la promotion immobilière privée (exemple des immeubles de condo autour du vieux port de Québec et le réaménagement de Barcelonetta à Barcelone). La production du secteur privé privilégie les immeubles de standing destinés aux jeunes cadres et techniciens supérieurs et aux retraités. Seuls les effets de récession joints à des volontés politiques de mixité sociale permettent d'avoir un programme de logement social dans ce type d'opérations.

Le phénomène de gentrification ~~à ceci d'intéressant qu'il~~ attire sur des sites très porteurs d'identité, des personnes très mobiles. Leurs implantations sur un site portuaire n'est vraisemblablement qu'une étape de leur parcours résidentiel et il faut donc leur proposer des produits relativement « évident » qu'ils puissent s'approprier dans un délai très court. Les opérateurs privés vont ~~donc~~ faire une place de choix à l'aspect patrimonial du site.



Photos des quais de London Docklands et du projet de restructuration vers de l'habitat de standing. Seules les façades sont conservées, et l'accès à l'eau est sécurisé par une rambarde qui rend les quais inutilisables pour une activité portuaire. Une des grues est conservée comme élément de décor en tête de quai.

b) La patrimonialisation.

Les rapports passés, présents et futurs entre les éléments constitutifs du patrimoine portuaire construit et l'identité urbaine suscitent depuis peu un intérêt renouvelé auprès des acteurs impliqués dans la production de l'espace urbain. L'inscription partielle ou totale du port sous l'angle du patrimoine, les nouveaux usages qu'il accueille, le public qui le fréquente, amène les acteurs publics et privés à s'interroger sur le rôle identitaire des anciens espaces portuaires. Le patrimoine joue un rôle moteur dans les projets de réaménagement des ports historiques. Véritable manne économique pour la ville et les opérateurs privés, il est devenu un élément déterminant pour la rentabilité économique d'une opération. Le patrimoine du port historique est le témoignage de l'organisation économique et sociale de la ville-port du passé. Le traitement du patrimoine des bassins historiques traduit assez concrètement le nouveau rapport qui s'établit entre la ville et son port. Le caractère hétérogène du territoire portuaire historique (quais, docks, entrepôts, darses, formes de radoub, éléments de manutention...) rendent souvent incompatibles ces espaces avec la vie urbaine. La première réponse à ce genre de difficulté est la muséification de ces espaces. L'exemple de Bristol est très parlant à ce titre. La ville a en effet orienté une large part du réaménagement de son port historique vers le musée urbain où sont conservés en l'état les entrepôts, quais et formes de radoub. Afin de donner un cachet supplémentaire, les deux formes de radoub ont été mises hors d'eau pour accueillir deux gros bateaux du patrimoine (Le HMS Great Britain et un Clipper). Cependant, cette muséification du port a vite montré ces limites et les nouveaux projets cherchent désormais à maintenir un usage véritable au patrimoine portuaire. ~~En effet~~. Plus un projet ville-port fait référence aux caractéristiques identitaires propres d'un quartier, plus les chances de réussite liées au développement social et économique du site sont importantes. Il y a donc un

paradoxe entre la nécessité d'une base endogène au projet dans laquelle le patrimoine peut prendre sens et être maintenu en activité, et la demande pour une utilisation purement représentative de ce patrimoine dans un programme urbain qui cherche à faire venir de nouvelles fonctions sur cette zone.

FD La réhabilitation des espaces portuaires historiques et de leur patrimoine ne peut s'accommoder d'action isolée. Parce qu'un bâtiment rend sens par rapport à son environnement, il est nécessaire de préserver les environnements maritimes dans lesquels il s'inscrit, les accès nautiques qui permettent au lieu de continuer à fonctionner et donc construire son identité. La principale réponse des aménageurs pour l'utilisation du bassin semble être la création de marina, port de plaisance et port d'escale. On va ainsi privilégier sur le bassin l'utilisation urbaine et touristique des quais et du plan d'eau mais les éléments des patrimoines bâtis qui fonctionnaient autrefois avec le bassin deviennent totalement urbains. Seule leur valorisation architecturale rappelle leur usage passé.



Quai du port de Montréal transformé en promenade piétonne. Photo : Mathias Lefranc

d° p. 24

La réorientation de l'usage des bassins et du patrimoine bâti impose une mise aux normes d'une fréquentation touristique et d'un usage plaisancier. C'est cette étape qui dénature généralement le plus le site et l'inscrit au rang de vitrine portuaire (sécurisation des quais, création de passerelles, endiguement des bassins soumis à la marée...).

Plus un projet ville-port fait référence aux caractéristiques identitaires propres d'un quartier, plus les chances de réussite liées au développement social et économique du site sont importantes. « Plus éloignés de la réflexion économique et commerciale, les critères comme le lieu, l'architecture ou encore l'identité, sont considérés comme secondaires par les investisseurs privés. Néanmoins, ils deviennent de plus en plus importants dans l'évaluation générale d'une opération et peuvent orienter sensiblement le montage de projet. Le lieu dans lequel s'inscrit le projet acquiert une importance majeure. Il représente une certaine valeur

d'histoire et de patrimoine, ce qui permet non seulement de lui donner du charme, mais surtout de lui construire une identité » (S. Simonet, 2003).

L'exemple de la patrimonialisation est important car il permet de mettre en évidence un phénomène très important pour l'avenir des bassins historiques : le passage d'une procédure d'aménagement contrôlé principalement par des agents portuaires, à des aménagements décidés par des urbanistes et des aménageurs extérieurs à la vie portuaire. Il n'est donc pas surprenant de voir la place que va prendre la question de l'identité dans ces opérations. Peut-être est-ce là la légitimation du changement d'orientation des bassins historiques. *identitaire*

~~A ce titre,~~ tout changement d'orientation doit s'intégrer dans une stratégie globale de développement social et économique. C'est donc dans ce cadre que l'on va établir une véritable stratégie de marketing territoriale autour de l'image portuaire du bassin historique. 10

5) Le marketing territorial : nouvel élément de base de l'aménagement urbano-portuaire des bassins historiques.

Parce que les entreprises sont devenues des entités mobiles au même titre que la population, leur stratégie de développement et de localisation devient de plus en plus opportuniste et l'espace devient un bien de consommation particulier. Les territoires sont entrés dans un système de concurrence globale ou le local doit se différencier afin d'attirer et conserver investissements et investisseurs. Les territoires locaux développent des politiques agressives pour attirer les grandes entreprises multinationales. La ville portuaire n'échappe pas à cette règle et le bassin historique dans sa fonction patrimoniale et de représentation devient la base des politiques de marketing territoriale des villes. L'objectif de ces stratégies est d'accroître la compétitivité économique ~~et~~ culturelle de la métropole portuaire. ?

6) La démarche du marketing territorial.

Les villes portuaires communiquent largement autour de leurs projets de « nouvelle maritimité », de « retour vers la mer »... Cette communication n'est que l'aboutissement de toute une procédure qui vise à fédérer les acteurs autour d'une image portuaire. Partie émergée de l'iceberg, cette communication peut nous servir de base d'analyse de la démarche de réaménagement des bassins historiques. Nous prendrons donc les exemples de Brest et Québec afin de voir quelles sont les motivations des opérations de ⁿwaterfrontⁿ. Le choix de ces deux villes portuaires repose sur une certaine ressemblance ~~des deux villes~~ (population,

localisation du port historique, projets de réaménagement des bassins historiques...) mais également une différence temporelle dans la procédure d'aménagement du front de mer qui permet de comparer les évolutions entre les objectifs de l'opération initiale du port de Québec et ceux de Brest aujourd'hui. Ceci permet également de voir pour le cas de Québec quelles réorientations au projet ont pu être apportées au fil du temps.

Pour ces deux villes, trois thèmes récurrents et conceptuels sont toujours évoqués et se retrouvent dans le discours qu'elles mettent en avant : les enjeux spatiaux-économiques, le projet de qualité de vie, l'instauration d'une démocratie locale fondée sur la concertation et le consensus. Le marketing territorial va donc consister à fabriquer une image autour du projet stratégique du réaménagement des bassins historiques. Différentes étapes sont identifiables dans la construction d'un projet structuré (M Rosenberg, 2000) :

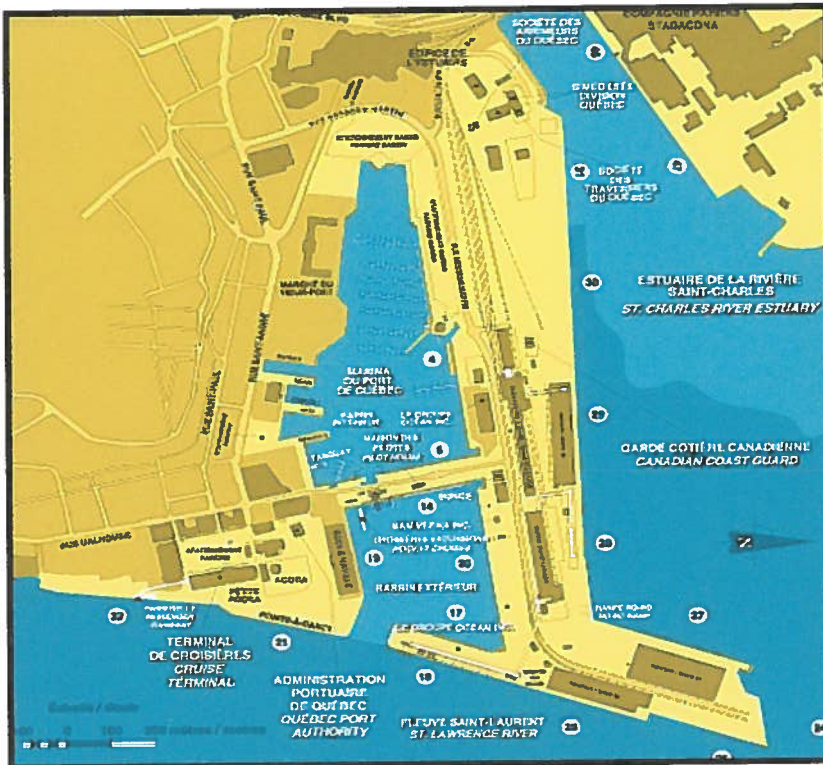
- la phase de genèse d'un projet (non médiatisé),
- l'écriture du projet accompagné d'un discours,
- et la vente du projet par l'image publicitaire.

Nous allons tenter de voir comment cette procédure s'est appliquée à Brest et Québec en partant de l'étape finale jusqu'à sa source.

a) Présentation synthétique de Brest et Québec.

Les deux villes sont juchées sur un éperon rocheux qui domine une baie suffisamment large pour servir d'abri aux navires. Dans les deux cas, le port s'est développé à l'extérieur des remparts et a été déplacé à plusieurs reprises. Celui-ci s'est implanté sur les espaces résiduels entre remparts et mer. Un bras de rivière (la St Charles à Québec et la Penfeld pour Brest) a permis de développer toute une industrie portuaire. Ces zones ~~sont~~ abandonnées à l'urbanisation (quartier de St Roch/ Limoilou à Québec) ^{ou} ~~sont~~ transférées à l'activité militaire (Penfeld pour Brest) ne jouent plus leur rôle de créateur d'identité portuaire. Cette fonction s'est donc déplacée sur des espaces portuaires annexes (Basse Ville pour Québec, et port de commerce historique pour Brest). Aujourd'hui, ces sites cherchent à recréer une image portuaire dynamique pour leurs villes respectives tout en profitant de l'opportunité économique qu'ils représentent pour les investisseurs privés et les autorités urbaines.

Québec a amorcé sa restructuration portuaire au tout début des années 80 prenant ainsi une quinzaine d'années d'avance sur Brest. Ce décalage temporaire est très visible entre les deux ports. Brest commence tout juste à réfléchir sur sa stratégie de développement et d'aménagement alors que Québec est à la phase commerciale des dernières zones à réaménager.



Carte du port de Québec.
Source : Port de Québec



Le bassin Louise, transformé en
Marina et les quais en espaces
aux • commerciales et résidentiels.
Source : Ville de Québec.



L'ancien bassin de la douane
comblé et transformé en
Amphithéâtre.
Photo : Mathias Lefranc



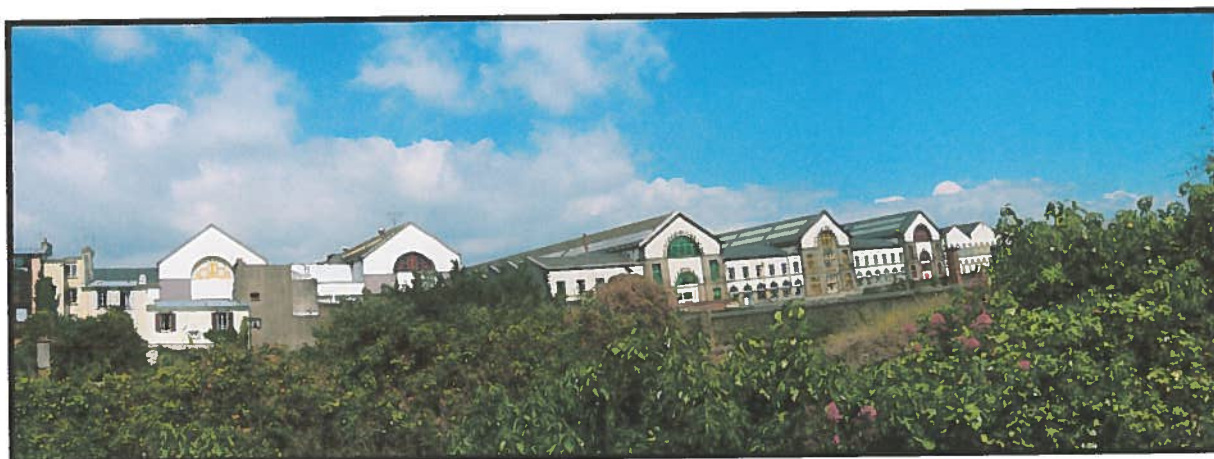
Port de commerce historique de Brest vu depuis les remparts de la ville.

Photo : Mathias Lefranc



Port historique de Brest depuis le plateau des Capucins, à gauche : La Penfeld et ses entrepôts. Adroite (Le) Pontaniou et le bâtiment aux lions (ancien bain des femmes).

Photo : Mathias Lefranc



Les ateliers des capucins, site du futur quartier culturel et patrimonial de Brest.

Photo : Mathias Lefranc.



Projet de port de plaisance sous le château de Brest avec un programme commercial et immobilier sur les quais.

Dessin Atelier de l'Île.

b) La genèse des projets.

Cette étape est la phase de concertation qui va permettre l'élaboration d'une démarche dynamique vecteur d'identité. Elle doit faire l'œuvre d'un vrai projet de développement local avec les associations et les habitants (le marketing doit être théoriquement un outil social), les collectivités publiques (outils de développement) et les acteurs privés (outils économiques). C'est ainsi que peut émerger un véritable outil identitaire. Cette première étape passe par la mise en place d'un groupe de travail informel qui va tracer les grandes lignes de la stratégie à mettre en œuvre. Ce groupe ^{est formé} contient des personnes cautionnant déjà le projet. Pour Québec, ce groupe était issu de la volonté du gouvernement fédéral et ne faisait pas appel aux acteurs locaux. Le projet s'est donc monté suivant un panel d'experts sans rapport avec la ville avec ^{en} ~~comme~~ ^{plan} ~~arrière fond~~ la philosophie du festival Market alors encore en vogue. Dans le cas de Québec, la définition de la stratégie et du projet de réaménagement des bassins historiques s'est imposé ^{se sont} à la ville, un peu à l'image de ce qui a pu se passer à Marseille dans un premier temps avec Euroméditerranée (M. Roncayolo 2002). Brest à ce niveau marque une première évolution. En effet, le projet de front de mer intègre régulièrement de nouveaux espaces portuaires historiques et repose à la base sur un groupe de travail largement dominé par la communauté urbaine de Brest, donc une instance locale.

L'importance de ce groupe de définition du projet est majeure car c'est lui qui va créer la mobilisation des acteurs autour du projet et donc orienter les réseaux dans le sens de celui-ci. Dans cette étape, on observe systématiquement la présence très marquée ^{de} de personnalités reconnues au niveau national ou international qui vont créer l'effet vitrine et donc l'adhésion du plus grand nombre autour du projet. Généralement, cette personnalité est un architecte spécialisé dans le domaine du retraitement des espaces portuaires anciens (Reichen et Robert pour Brest ; Urbex / Pluram Inc / James Rouse pour Québec). Il faut garder à l'esprit que le choix de ces acteurs se fait rarement en fonction de l'innovation que ceux-ci proposent, mais plus sur leur maîtrise d'opérations similaires qu'ils ont déjà réalisés ailleurs. Il y a là une des principales raisons du côté répétitif du contenu de ces projets. De plus, ces acteurs sont avant tout des aménageurs urbains et pas des intervenants maritimes. Là encore, les conséquences sont lourdes pour le contenu du projet. La stratégie de celui-ci va reposer sur une vision urbaine de la maritimité applicable aux bassins historiques. Ce phénomène n'est pas transitoire puisque aujourd'hui, les nouveaux projets sur le port historique en arrière du bassin Louise à Québec suivent le même principe. Pour Brest, la définition du projet semble plus incertaine. En effet, on observe un décalage de plus en plus important entre la stratégie marketing de la ville qui joue la carte de la maritimité et du patrimoine en communiquant

autour de projets pour le plateau des capucins, et l'animation du port de commerce. Cependant, en faisant des effets d'annonces autour de projets qui n'ont pas été validés par le service du développement économique, la ville perd régulièrement sa crédibilité auprès des professionnels à priori concernés. Cette erreur peut être traduite par une inversion des phases de marketing d'après projets et celle d'écriture du projet stratégique du bassin historique.

c) L'écriture du projet stratégique.

Le projet de réaménagement des bassins historiques a aujourd'hui pour objectif d'améliorer les aménités du territoire afin de le rendre plus attractif. Il s'agit de modifier son image en interne et à l'extérieure afin de créer du développement endogène et exogène. La compétitivité du projet est l'enjeu premier surtout en matière d'économie. ^{Ce sont} ~~C'est donc~~ des arguments économiques qui vont déterminer le contenu du projet au regard de ce qui peut se faire sur des sites potentiellement concurrents. Cette analyse concurrentielle du territoire et du projet qu'il porte s'opère en fonction d'une population cible et ~~donc~~ d'un produit bien défini. Le projet va ~~donc~~ être un produit portuaire cadré par des grands axes ^{et} définis par les collectivités publiques, mais dont le contenu devra répondre aux critères de commercialisation des opérateurs privés qui choisiront ainsi largement la population cible. On arrive ~~donc~~ ainsi à un positionnement concurrentiel du « produit port et bassin historique » en fonction des opérations déjà réalisées pour la même gamme de population cible (Investisseurs privés et cadres supérieurs pour le projet de Québec ; investisseurs privés et mixité sociale pour Brest).

Ce phénomène implique deux réalités :

- Offrir une gamme d'activités comparables aux sites concurrents. Il s'agit d'une stratégie d'alignement comme le fait Brest vis à vis de Lorient, Cherbourg, Saint Malo sur la filière nautique.
- Donner au site un avantage comparatif par rapport aux autres sites en se différenciant de ceux-ci. Ici, le choix des cibles va être déterminant. A l'échelon local, les acteurs politiques vont vouloir toucher un maximum de population afin d'être réélus, cependant, il faudra cibler un segment de population capable de porter le projet économiquement. C'est à ce niveau que s'amorce le processus de gentrification sur le bassin historique vu précédemment ainsi que le choix du volet patrimoniale.

Dans le cas de Québec, le problème de l'échelon local ne s'est pas posé, le projet étant défini par l'échelon fédéral en totale rupture avec les aspirations de l'échelon provincial et de la ville. Le choix du festival Market comme l'avait fait Toronto s'est rapidement soldé par un

échec commercial et architectural. En effet, le bassin historique de l'ancienne Douane et du bassin Louise ont été soit comblé soit transféré et à une utilisation purement urbaine hélas déconnecté des besoins de la ville ~~en elle-même~~. Cet échec commercial a contraint le gouvernement fédéral à reprendre son projet directement avec l'échelon provincial, mais le coût d'exploitation du site était alors trop cher ^{élevé} ce qui a contraint le gouvernement fédéral à ~~le vendre~~ le site à des promoteurs privés. Les projets élaborés à cette époque s'intéressaient essentiellement à la construction immobilière de Condos pour les classes supérieures mais pas à l'aspect maritime. Ce n'est que par la suite que la population pu participer à la définition du projet grâce à la procédure de classement de la vieille ville au patrimoine mondial. Réuni sous forme de coalition, celle-ci a insisté pour un retour des activités maritimes sur le site avec la mise en place d'un terminal de croisière. C'est donc le volet patrimonial et touristique qui a permis aux bassins historiques de Québec de conserver une véritable activité navale. (

d) Le marketing d'après projet.

C'est à cette étape que va s'opérer la véritable communication autour de la nouvelle image de marque que l'on va donner au territoire. C'est à ce moment que le projet de réaménagement du port se retrouve en place ^{ou centrale} centrale des grandes orientations urbaines. Ici, cette nouvelle centralité se retrouve à la fois au niveau du discours politique, mais également dans la représentation que l'on donne de la ville portuaire. Il est intéressant de voir que dans cette phase, le territoire du bassin historique et ses quartiers doivent faire consensus grâce aux outils de communication. L'élément le plus couramment mis en avant est le volet identitaire du site. Comme les exemples de Brest et Québec le montrent, la communication va insister sur le volet patrimonial et l'importance identitaire qu'il porte. Cette communication va passer par un élément déclencheur (Brest 96 et ouverture au public d'une partie du plateau des capucins pour Brest, Fête de la découverte des Amériques par Jacques Cartier pour Québec) lui même relayé par le réaménagement d'anciens sites patrimoniaux (Hangar, grue, pont, quais, bassin...) ou la création de Musée (Musée du port historique de Québec, Parcours ^{patrimoniale} au Plateau des capucins à Brest). Il y a donc un risque de retrouver le même type de stratégie de communication autour d'opérations très proches tant sur le contenu politique que le contenu économique. Ce risque de dérive s'observe généralement par la récurrence des thèmes que sont l'exception géographique, les projets de grande ampleur (Salle de conférence/concert; aquarium, palais des congrès...), les nouveaux lieux identitaires (reconversion des anciens docks, marina). L'autre risque concerne la gouvernance autour de ces projets et le poids relatif du secteur public et privé dans la définition du projet. Le

marketing territorial dans les opérations de waterfront réduit souvent les bassins historiques à des produits de consommation (contenu du projet de Québec orienté vers des espaces commerciaux ou d'habitat de standing, transformation du port de commerce historique de Brest en vitrine touristique et économique de la ville). Or, ces territoires restent des biens collectifs (dans la mesure où les collectivités publiques possèdent un droit d'urbanisme réglementaire comme le statut du domaine public maritime ou de propriété) et doivent donc répondre dans leur réaménagement à un intérêt collectif. Il faudra donc réguler les objectifs économiques ^a ~~de~~ ^à court terme du secteur privé (Québec en a fait une mauvaise expérience) et ceux de plus long terme d'un développement économique durable et d'une équité sociale des programmes engagés. De plus, même si les bassins historiques connaissent souvent une crise sociale et économique, ils ne sont généralement pas vierges de population. Tout projet devrait donc tenir compte de cette réalité même si des exemples nous montrent le contraire (Barrio Chino à Barcelone, basse ville à Québec). En effet, même si les populations présentes sur les sites d'opérations et leurs quartiers restent fragiles, elles possèdent un savoir-faire et toute une organisation sociale qu'il ne faut pas ignorer. Si les infrastructures sont déterminantes (bassins, grue, silos, hangar, de stockage,...) il faut cependant remettre l'humain et son savoir-faire au cœur des stratégies de réaménagement. Cette dimension largement négligée la plupart du temps n'aboutit que sur des opérations dont la valeur sociale s'apparente à du paternalisme, ne laissant guère le choix au milieu local que de subir les fluctuations du marché. Parce que le milieu local est capable d'innovation, il est primordial de le réintégrer dans l'élaboration des stratégies d'aménagement urbano-portuaire. Le développement de la notion de gouvernance semble en être l'occasion, mais nous pouvons voir qu'il existe un décalage entre les stratégies de gouvernance métropolitaine de la ville portuaire et les besoins des bassins historiques et de leurs quartiers.

III) Les bassins portuaires historiques à la base du nouveau chaos urbain.

« La société moderne, et encore plus dans sa version post moderne, est prise au piège de ses propres logiques de développement. La société moderne a mis en route un processus de progrès technique illimité, créateur de richesses toujours plus grandes, mais qui se passe aussi chaque jour davantage du travail, c'est à dire de l'activité humaine au service de ce processus producteur de richesses, et dans le même temps, la société moderne ne peut car elle ne sait que compter sur le travail ainsi défini pour créer du lien social, intégrer et donc se perpétuer. De sorte que la société moderne se retrouve dans une position non pas de simplement contradictoire ou conflictuelle mais, ce qui est beaucoup plus grave, paradoxale. En d'autres termes, la société moderne doit faire face à une situation bloquée, indépassable, indécidable, qui peut s'énoncer comme suit : « Dans la société moderne, on ne sait pas vivre sans travail et à la fois, on ne peut plus vivre du travail, ou encore : Comment se passer du travail pour exister alors que le travail est justement la seule chose dont on ne peut se passer dans la société moderne pour exister. » *de qui la citation*

Parce que les bassins portuaires historiques sont caractéristiques d'une période d'industrialisation où le travail portuaire était créateur du lien social des quartiers portuaires. La crise de ces bassins et de l'industrie remet profondément en cause la communauté portuaire la plongeant avec force dans ce paradoxe d'une société de travailleur sans travail. Les conséquences sont d'autant plus grandes qu'elles remettent en cause le type de lien social qui existe dans ces quartiers. Yves Chalas parle ainsi de nouveau chaos urbain, mais la caractéristique des bassins portuaires historiques permet d'aller jusqu'au terme du chaos urbano-portuaire. En effet, il ne faut pas considérer les bassins portuaires historiques et leur quartier comme des entités urbaines classiques. Il s'agit en fait d'une zone de transition entre deux grandes catégories de zone de lien social. D'un côté le port, espace de production, de travail, caractérisé par un lien social de type communautaire, de l'autre, la ville, créatrice de lien social de type urbain, « *fondé sur l'anonymat, le masque, la distance première sur le désir des individus d'être étrangers et secrets les uns par rapport aux autres (...) c'est à dire sur la possibilité d'émancipation des individus par rapport aux cadres socioculturels de leur enfance et par rapport à leurs solidarités héritées* (Y. Chalas 2000) ». Cette transition d'un type de lien social à un autre ne s'opère pas sans difficultés. La logique veut que par le retrait de l'industrie portuaire d'origine, le lien social de type urbain se mette en place. Le quartier

perd de sa force et de sa prégnance, l'opposition entre le port en tant que quartier et la ville tend à être remplacée par l'opposition entre le logement et l'agglomération. Les lieux d'accueil et d'expression du lien social ne disparaissent pas mais se déplacent vers de nouvelles centralités.

1) L'urbanisme à pensée faible comme réponse aux problèmes urbano-portuaires.

L'imaginaire aménageur postmoderne (Chalas, 2000) se caractérise aujourd'hui par un moindre rôle directeur et volontariste des pouvoirs publics, État ou collectivité locales. La perte de modèle de référence et le reflux des utopies, le déclin de la planification. En contrepartie, on observe l'essor de la démarche de projet indissociable de l'idée de programmation ouverte, la multiplication des acteurs et des instances présents dans le champ urbain y favorisant les idées d'expertise, ^{et} de décloisonnement des compétences. Ceci encourage la création de savoir-faire nouveaux et transversaux qui « entrecroisent et intègrent des approches différentes et partant des secteurs ou des domaines auparavant bien hermétiques ~~les-uns par rapport aux autres~~, ^{tel} le social et l'environnement, l'emploi et la ville ou bien encore la mobilité et la ville. Enfin, l'urbanisme à pensée faible enclenche la montée des contentieux et des refus de toute sorte qui émanent de la vie associative.

La pensée faible est le contraire de la pensée forte, derrière cet euphémisme se trouve l'abandon d'une pensée pétrée de certitudes et orientée vers des perspectives d'avenir clairement tracées. La pensée faible est une pensée à référentiel faible (en tant que construction sociale de la réalité qui assure une certaine cohésion sociale). Pour Chalas, l'urbanisme à pensée faible peut également être considéré comme un urbanisme à légitimité faible (La légitimité est ce qui permet de rendre acceptable une position de pouvoir et de faire passer avec une certaine facilité un certain nombre de prérogatives) » La légitimité faible correspond à une situation ou à un espace où le pouvoir qui a été acquis est devenu non pas illégitime, mais problématique dans son exercice du fait d'une accréditation sociale en retrait (la légitimité de celui-ci auprès de la population est remis en cause par une partie des acteurs sociaux) .

2) Bassin et quartier portuaire : la représentation comme base d'une stratégie d'aménagement.

L'urbanisme à pensée faible parce qu'il permet l'émergence de mouvements sociaux permet de contrecarrer les éventuelles dérives de la gouvernance locale. Parce que les mouvements sociaux sont porteurs de pensée forte, ils offrent au développement local l'occasion de créer des projets de territoire durables dans le sens où ils sont portés par le milieu local. Les projets de réaménagements urbano portuaires proposés actuellement sont clairement pour les bassins historiques des projets inscrits dans l'urbanisme de pensée faible.

Les bassins historiques des ports sont souvent associés à ~~tout~~ un imaginaire qui déborde sur les tissus urbains voisins. Parce qu'ils ont en un temps accueilli une certaine population d'ouvriers travaillant sur le port, parce qu'ils sont remplis de témoignages architecturaux, sociaux, d'une certaine mythologie qui inspire nombre de personnes, les quartiers jouxtant les bassins historiques du port sont partis prenante de la réalité portuaire. Cependant, il est quasiment impossible de les délimiter avec précision. Les référentiels les rattachant au port et à l'activité portuaire sont tellement nombreux et entre croisés, qu'ils ne peuvent être soumis à une définition précise. Soumis à la subjectivité de chacun, ils sont une réalité à géométrie variable qui parvient pourtant à fédérer la population autour d'une idée commune du port et de la ville portuaire. Pour Yves Chalas, *le quartier apparaît comme un terme dont il est fait usage régulièrement dans la communication entre élus, urbanistes et habitants, sans pour autant que ce terme désigne une évidence clairement perceptible. Il désigne des réalités floues, disparates, souvent contradictoires...* Or, chacun aujourd'hui continu à utiliser cette notion pour établir une base territoriale à l'élaboration des projets de réaménagement. Il apparaît en effet que si le quartier n'est plus une fin en soit, il constitue un élément fédérateur pour le dialogue, le débat ou la revendication entre instance politique, sociale et économique. Il devient donc un prétexte pour faire émerger une idée de projet, une stratégie de réaménagement. Il est le catalyseur pour le développement d'une action qui joue simultanément sur le social, le politique ou l'économique. Pris dans ce cadre, il permet d'établir des stratégies de pensée faible.

préciser
Pour ce mémoire de recherche, nous entendrons donc par la notion de quartier portuaire, cette définition d'un ensemble flou, véritable lien entre les dimensions portuaires et urbaines.

Le quartier portuaire est donc le lieu qui, dans le cadre de l'urbanisme à pensée faible, doit permettre l'émergence d'un débat entre élus, secteur privé, mouvements associatifs,.... C'est

Anciennement (XIII^e) : bailliages de l'Artois et de la Flandre
bailliage : circonscription judiciaire, tribunal où le bailli (sénéchal)
rendait la justice au nom du roi / d'un seigneur.

le siège d'une gouvernance locale permettant de construire des espaces à l'image des aspirations des acteurs du débat. C'est de cette gouvernance que l'image de la métropole portuaire naît. Cependant, il faut admettre que cet état d'esprit qui serait le terreau idéal pour l'apparition d'un processus de développement local, ne se retrouve quasiment jamais dans la réalité.

Si l'on observe un projet comme Euroméditerranée ou Barcelone, il apparaît que la gouvernance tombe dans un de ces travers les plus courant : l'intérêt catégoriel. Qu'il soit d'ordre économique (Cas de Marseille), politique (politique politicienne) ou social (Cas de Barcelone qui vide certains quartiers de sa population d'origine pour en attirer une plus aisée), l'intérêt catégoriel biaise la définition du projet de réaménagement. Une des autres raisons de l'échec de la gouvernance locale dans la définition du projet de réaménagement, repose sur le maintien dans la construction du projet d'une logique de pensée forte « solution radicale et soumise à la rationalité économique de court terme comme à Canary Wharf. »⁸

Si la mise en place d'une gouvernance locale à pensée faible apparaît comme opportune dans la définition du projet, il est toutefois important de ne pas trop laisser traîner en longueur les débats consommateurs de temps et d'énergie. En effet, comme Chalas le remarque, *un projet d'urbanisme à pensée faible est une sorte de gouvernance ouverte, c'est à dire une gouvernance qui ne limite plus l'accès au cercle de la décision et de l'action aux seules institutions et agents économiques, mais qui au contraire élargit ce cercle au débat public, même si un tel élargissement se paie non seulement d'une consommation excessive d'énergie et de temps*⁹. Dans le cadre de la participation, il semble que les mouvements sociaux, par leur dimension intégratrice (Ce ne sont pas les parties qui s'agrègent à un tout donné à l'avance, ce sont les parties elles-mêmes qui s'interpellent et donnent naissance dès ce moment là à un tout), sont une réponse cohérente à la construction d'une gouvernance locale qui ne tombe pas dans les travers de la sectorisation et de l'intérêt catégoriel.

3) La fin d'une société territoriale urbano-portuaire et ses conséquences.

La crise des espaces portuaires historiques et de leurs quartiers relève principalement d'un déclin des sociétés territoriales. Dans le cadre des villes portuaires des pays industrialisés, c'est le bassin historique avec ses quartiers et ses activités qui ont longtemps conféré aux travailleurs et citoyens une identité propre, mais également contribué largement à forger

⁸ Charlier, Malézieux 1994

⁹ Yves CHALAS in *L'invention de la ville*, édition anthropos, Paris, p 167.

l'image portuaire de la ville, son identité. C'était la référence à ce territoire, lieu de fusion entre l'urbain et le maritime, qui donnait cohérence aux communautés humaines qui y vivaient. Cette identité forte des communautés portuaires a permis l'émergence de véritables corporations (exemple des dockers à Marseille), faisant du port une véritable entité plus ou moins autonome du reste de la ville. Cependant, le risque de cession entre la ville et son port était encore contrôlé par la faible mobilité géographique de la main d'œuvre portuaire travaillant sur le port et résidant au contact direct de celui-ci. Le port et ses activités se mêlait donc à la fonction urbaine par la concentration des travailleurs vivant du port dont la position géographique était la plupart du temps au contact direct du centre-ville. Cependant, la division sociale du travail de plus en plus forte, accompagnée d'une mobilité et d'une spécialisation de plus en plus importante de la main d'œuvre va entraîner les bassins historiques dans une crise. L'évolution des outils portuaires nécessitant plus d'espaces et d'infrastructures spécialisées, un déplacement du port en dehors de la ville va s'opérer avec une spécialisation du commerce maritime sur les créneaux les plus porteurs à ce moment là. En effet, les bassins historiques n'étant plus adaptés au commerce portuaire moderne¹⁰, la main d'œuvre autrefois nombreuse et originaire de la ville (des quartiers portuaires en général mais aussi du reste de la ville et des campagnes alentours) va laisser place aux filères professionnelles de plus en plus spécifiques, caractérisées par une extrême mobilité des emplois directs qu'elles créent. On assiste ainsi au passage d'une logique horizontale (celle du bassin portuaire, des quartiers portuaires...), à une logique verticale et sectorisée (politiques de la ville séparées de celles du port avec l'apparition du port autonome, mode d'actions sectorisées des organismes publics,...).

Dans le cas de l'aménagement urbano-portuaire, cette sectorisation pose le problème du choix entre la prévalence des enjeux locaux et globaux. Ce problème de la cohérence pour la ville portuaire est majeur car l'action à l'une ou l'autre des échelles a forcément des répercussions sur l'ensemble des niveaux de gestion. En effet, sur des problèmes donnés, plutôt que d'avoir une approche territoriale pour définir ce que sera l'avenir du bassin historique de la ville portuaire, on se contente de médiations sectorielles qui ne participent pas à l'émergence d'un projet cohérent. Cela passe par la création et l'utilisation de plus en plus massive de nouveaux outils intellectuels pour penser la régulation des différentes demandes sectorielles. C'est ici l'émergence de la gouvernance au détriment du gouvernement.

¹⁰ On constate que le commerce portuaire s'est déplacé vers des zones plus adaptées et moins chères à aménager, ce qui entraîne une séparation spatiale de la ville et du port.

4) La gouvernance, réalité à facettes multiples pour les grands ports.

cf. 43

Les villes portuaires (au sens des coalitions gouvernantes) tentent plus ou moins de se situer dans le cadre d'une certaine concurrence pour attirer investissements publics, cadres, entreprises et services.

Cette poussée de la logique du marché conduit acteurs et groupes sociaux dans certaines villes à s'organiser afin de résister aux pressions du marché, de préserver cohésion sociale et sociétés locales, ce qui encourage la formation d'un acteur collectif "la ville portuaire".

Désormais, il faut prendre en compte les politiques urbaines de lutte contre l'exclusion menées par les villes elles-mêmes, par leurs élites dirigeantes plus ou moins représentées par les autorités locales. La plupart des villes portuaires européennes doivent faire face à des processus d'exclusion de certaines populations et de dégradation de quartiers qui autrefois, s'ils n'étaient pas forcément le lieux d'opulence qu'on veut faire croire, parvenaient tout de même à faire le lien entre la ville et la mer, au moins d'un point de vue social. Les vieilles villes de tradition industrielle du XIXe siècle qui ont le plus pâti des restructurations économiques sont-elles où cette pauvreté est la plus évidente: ports industriels (Liverpool, Marseille, Gênes, Bilbao), ou agglomérations portuaires riches avec des poches de pauvreté (Londres, Copenhague, Barcelone, Rotterdam, Hambourg). A l'instar des Etats nationaux, les élus locaux de ces grandes métropoles portuaires (Chaline, 1994) se sont inscrits dans des logiques de compétition économique tout en se mobilisant pour limiter les effets de la pauvreté et de l'exclusion. Cependant, la conception du développement social passe ici par une stratégie d'échelle nationale, voir internationale, mais surtout considère que la prévalence du développement économique, par effet d'entraînement, est la forme la plus efficace de lutte contre l'exclusion.

En Europe, la plupart des villes tendent à acquérir davantage de poids politique, d'autonomie, de moyens. Elles s'organisent en tant qu'acteurs collectifs et tentent de contrecarrer la tendance à la fragmentation du gouvernement des villes observée partout. En effet, le gouvernement des villes implique de plus en plus différents types d'organisations : autorités locales, grandes entreprises privées (principaux employeurs, sociétés de services et de l'industrie de la ville et du port, promoteurs immobiliers...), représentants de groupes privés (associations patronales, chambres de commerce...), agences publiques et semi-publiques, représentants de différents segments de l'Etat, consultants, organismes d'études... Cette pluralité d'intervenants, d'acteurs, d'organisations, suggère que la politique locale (au triple sens de politics, policies et polity) dépend de plus en plus d'acteurs non gouvernementaux. Le

terme de gouvernance urbaine renvoie ainsi aux fonctions et actions de gouvernement mais sans l'idée d'uniformisation, rationalité, standardisation. Il suppose une plus grande diversité dans la manière d'organiser les services, une plus grande flexibilité, une variété des acteurs, voire une transformation des formes que peut prendre la démocratie locale. L'autorité locale devient un acteur important certes, mais un acteur parmi d'autres, tout comme l'Etat. Ce concept permet de reconnaître la fragmentation, l'incohérence et met l'accent sur les formes de coordination verticale et horizontale de l'action publique et sur la capacité stratégique des acteurs, la diversité des processus de coopération. Le terme de gouvernement local semble devoir tomber en désuétude compte tenu de l'interdépendance entre différents niveaux, de la transformation des échelles spatiales et de la multiplication des réseaux qui traversent une autorité locale. L'émergence de la gouvernance urbaine signifie la prise en compte du déplacement des barrières entre acteur public et acteur privé et le brouillage des repères traditionnels. Cette notion souligne les phénomènes de transfert, d'imitation, de "bricolage" de l'action publique, d'impuissance publique, de privatisation de l'action publique et l'importance des mécanismes de coordination et de contrôle.

Les sociétés démocratiques occidentales sont de plus en plus complexes et différenciées, ce qui rend leur gouvernement difficile. La problématique de la gouvernance des villes portuaires met l'accent sur les conditions rendant possible une action publique efficace qui minimise effets pervers, conflits non prévus ou impuissance réelle. Poser le problème de la gouvernance, c'est d'abord mettre en avant un problème de coordination sociale et politique de sociétés complexes. Est-il encore possible de mener des politiques publiques locales dans un tel contexte de fragmentation ? Emergence de politiques publiques urbaines, mais privatisation d'une partie croissante des services urbains et fragmentation du gouvernement urbain : le passage du gouvernement urbain à la gouvernance urbaine va de pair avec une transformation de l'action publique analysée comme une forme d'action collective.

Le concept de gouvernance peut être défini sur le plan sociologique d'une part en termes de capacité à intégrer, à donner formes aux intérêts locaux, organisations et groupes sociaux, et, d'autre part, en termes de capacité à les représenter à l'extérieur, à développer des stratégies plus ou moins unifiées en relation avec le marché, l'Etat, les autres villes et niveaux de gouvernement.

Plusieurs modes de gouvernance urbaine semblent émerger en Europe. Un mode entrepreneurial, où la ville s'organise comme un acteur collectif afin de privilégier le développement économique, paraît assez minoritaire en Europe occidentale, mais existe notamment dans des villes britanniques comme Bristol, Cardiff, Londres. A l'inverse, des

tentatives se multiplient pour tenter de trouver des modes de gouvernance qui permettent de concilier développement économique et maintien de la cohésion sociale, ce qui passe par des formes nouvelles d'organisation et de débat de différents acteurs. Cependant, si la logique de gouvernance appliquée au milieu local doit permettre la concertation entre les différents acteurs du milieu local, les intérêts, eux, restent sectorisés et l'évaluation d'une politique publique, d'un projet d'aménagement sur la ville portuaire restera soumise à une évaluation sectorisée. Ceci est d'autant plus grave dans le sens où certains secteurs ~~sont~~ ^{peuvent être} facilement évaluables (secteur économique principalement) et d'autres non (secteur social). Ce phénomène entraîne une sur-représentation des analyses de type économique au détriment d'une analyse sociale du projet. Cela se répercute sur la temporalité des évaluations où l'on privilégiera les actions donnant des résultats rapides (politiques ^a de court terme qui sont à rapprocher des dérives de la politique politicienne) au détriment d'actions à première vue peu efficaces mais dont les effets sont à analyser dans la durée.

préciser

expliquer

Cette crise des approches sectorisées, notamment au niveau des problèmes sociaux a fait émerger l'idée qu'il fallait trouver des solutions adaptées à chaque territoire. Il en a résulté la mise en place d'une re-localisation des politiques publiques en réponse à cette crise de la « sectorialité ». Le développement de la gouvernance locale/urbaine est l'un des principaux résultats. Cette gouvernance repose sur la constitution de réseaux, « Il s'agit de la construction d'un espace de médiation donnant un minimum de cohérence aux multiples stratégies résiliantes à l'œuvre au niveau local. Cet espace de médiation peut être organisé à travers la mise en place de politiques locales, à condition qu'émergent effectivement des médiateurs susceptibles de construire le code, le référentiel qui viendrait donner du sens, de la cohérence à ces politiques (appuyée sur les valeurs du civisme économique comme nouvelle éthique de la politique locale) » (Muller, 1994).

à préciser

De cette nouvelle forme de gouvernance, deux constats peuvent être fait :

- Elle sous-entend une parité entre les différents acteurs du développement, ce qui n'est aujourd'hui pas toujours le cas. Certains acteurs étant mieux structurés que d'autres, l'équilibre entre les différents pôles de la gouvernance n'est pas total.
- Elle fait des politiques publiques des outils subordonnés à la rationalité économique, ce qui conduit à une gouvernance plus économique que politique. La conséquence pour les projets d'aménagement urbano-portuaire et donc de privilégier certains types d'actions avant tout économiques et décidées par des organisations privées au nom d'une certaine rationalité économique, plutôt que de prendre en compte les aspirations du local dans l'optique de l'intérêt collectif.

5) L'émergence d'une nouvelle gouvernance locale.

La notion de gouvernance locale ou gouvernance urbaine est à rapprocher de l'idée d'«Urbanité démocratique» dont parle Yves Bonny dans son texte « Les formes contemporaines de participation : Citoyenneté située ou fin du politique? ». Ce texte très proche des idées de Pascal Perrineau dans « Engagement politique déclin ou mutation? » montre le passage d'un Etat garant du débat politique à un Etat animateur et partenaire pour la résolution des problèmes de société. Il n'y a plus de projet collectif pour la société autour d'un idéal commun mais plutôt des centres et pôles d'intérêts pour la population. Le risque de cette tendance est une sectorisation de l'action publique et politique. En effet, comme Watcher (1997) l'a montré dans « les politiques territoriales en question », la gouvernance urbaine apparaît comme un risque, comme une menace même pour la démocratie et la citoyenneté. Le fonctionnement de la gouvernance urbaine peut dans certains cas remettre en cause les valeurs du civisme et de la citoyenneté, puisque l'intérêt public se verrait ramené à un intérêt catégoriel parmi d'autres par le jeu de l'action négociée entre partenaires publics et privés. De plus, la logique politique elle-même en partirait du fait que cette négociation plus ou moins directe entre ces mêmes partenaires du public et du privé appellerait un état d'esprit qui accepterait non seulement une régression des lois, mais aussi un contrôle démocratique atténué ou absent. Le risque d'une dégénérescence de la négociation en marchandage des intérêts publics se doublerait ainsi du risque d'une dépolitisation de la vie locale, c'est à dire concrètement d'une confusion entre démocratie et gestion, « d'un assujettissement à la seule logique économique, tout cela au nom du pragmatisme et de l'efficacité » (Watcher, 1997).

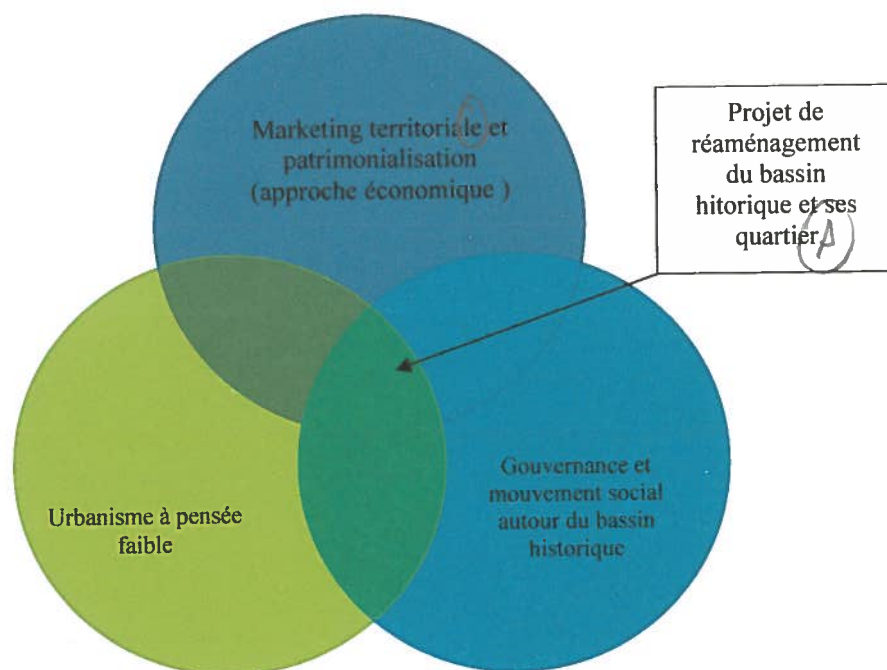
Si certains voient dans ces transformations un dépassement de la société industrielle, un élargissement de la participation (Klein, Yaccarini, Favereau et Lévesque), il faut également garder à l'esprit que cette mutation de la participation, de l'engagement politique, s'opère dans le cadre d'une dissolution de l'État providence en un État commercial, le passage d'une démocratie à caractère politique à une démocratie à caractère fonctionnel. Dans ce cadre, la participation et l'action des acteurs sociaux consistent à innover et mobiliser des ressources afin d'établir un rapport de force lors des prises de décisions.

C'est cette idée que Yves Bonny met en avant: la mobilisation ne se fait plus au nom d'un idéal commun mais au nom d'une capacité des acteurs sociaux à légitimer leur action dans une logique pragmatique.

L'idée de gouvernance locale et urbaine repose sur la capacité des acteurs à mobiliser des ressources. Dans ce cas de figure, gouverner s'apparente donc à mettre en place des stratégies

d'innovation et de ressource afin d'affirmer sa place dans la négociation avec les acteurs concurrents (ou organisations). Les conflits sont intégrés comme des rapports de force permettant de se positionner parmi les concurrents. La logique est ici d'obtenir une synergie vers la mise en œuvre du projet. La communauté devient une ressource comme une autre au service de la gouvernance dont l'instance décisive reste l'économie. Ceci se retrouve également dans l'évolution du débat public. Aujourd'hui, ce type de débat ne porte plus sur un projet reconnu par tous mais pour un projet afin de découvrir le projet lui-même. Il y a donc médiation sur les formes et les moyens qui seront utilisés pour réaliser le projet, mais en général, le projet reste avant tout économique. Ce phénomène nous ramène donc directement au concept du marketing territorial vu précédemment et confirme, de ce point de vue, une tendance à la standardisation des procédures d'aménagement des bassins historiques.

Les trois grande dimension d'analyse du projet de réaménagement des bassins historiques et leur quartiers.



Réalisation : Mathias Lefranc

IV) Intérêt des mouvements sociaux et de l'économie sociale dans les opérations d'aménagement urbano-portuaire.

Les transformations que créent les grandes opérations d'aménagements urbano-portuaire sont liées à la nature même du passage de la société industrielle à la société post industrielle. Les anciennes fonctions des villes portuaires déclinent et évoluent déstructurant l'équilibre entre la ville et son prolongement vers la mer. Cependant, ni la ville, ni les bassins historiques du port ne disparaissent complètement. De nouvelles villes portuaires apparaissent avec de nouvelles fonctions et dans le meilleur des cas un nouvel équilibre. Cependant, si le déterminisme géographique qui rendait spécifique l'évolution de chaque port semble aujourd'hui révolu (tout du moins au niveau de la procédure d'aménagement), les choix opérés doivent répondre pour le réaménagement de ces sites à des logiques économiques qui dépassent les enjeux internes de la ville. Les choix opérés dans ce cadre suscitent des mouvements de mobilisation, de résistance, d'opposition concernant l'avenir et la finalité des aménagements. Une des principales raisons des mouvements de mobilisation est la non prise en considération des aspirations des personnes résidant dans les zones concernées par les projets de réaménagement face aux enjeux économiques liés à la position de la ville dans un marché de plus en plus concurrentiel. Cependant, de récentes opérations d'aménagements basées sur des principes d'économie sociale laissent espérer une nouvelle logique d'aménagement pour les bassins historiques des villes portuaires.

Voir l'économie sociale comme un mouvement social serait de voir une troisième voie. Il ne s'agit ni d'entreprise d'État, ni d'entreprise capitaliste. Au départ, le conflit se structure dans un rapport conflictuel avec l'État mais aujourd'hui, l'État se place dans une logique post Keynésienne où les raisons économiques prévalent sur la raison politique (l'économie n'est plus maintenue en dehors du champ politique, au contraire, la raison politique se subordonne à la raison économique). Il s'agit d'État commercial ou d'État partenaire. Dans cette logique, l'État va plutôt chercher à faire des mouvements sociaux des partenaires du développement. C'est le développement de l'économie sociale¹¹.

Parce qu'elle a une certaine autonomie d'action, l'économie sociale va associer les dimensions de :

- La démocratie et la participation
- L'animation
- La solidarité

L'économie sociale n'abolit pas l'économie marchande, au contraire, elle permet d'avoir un impact plus large que le seul champ économique en y associant la richesse sociale d'un lieu (patrimoine naturel et humain). L'intérêt de la prise en compte des mouvements sociaux est donc majeur, puisqu'ils permettent de concevoir des projets durables ne réduisant pas complètement l'avenir des espaces à une fonction économique de consommation et de marketing urbain.

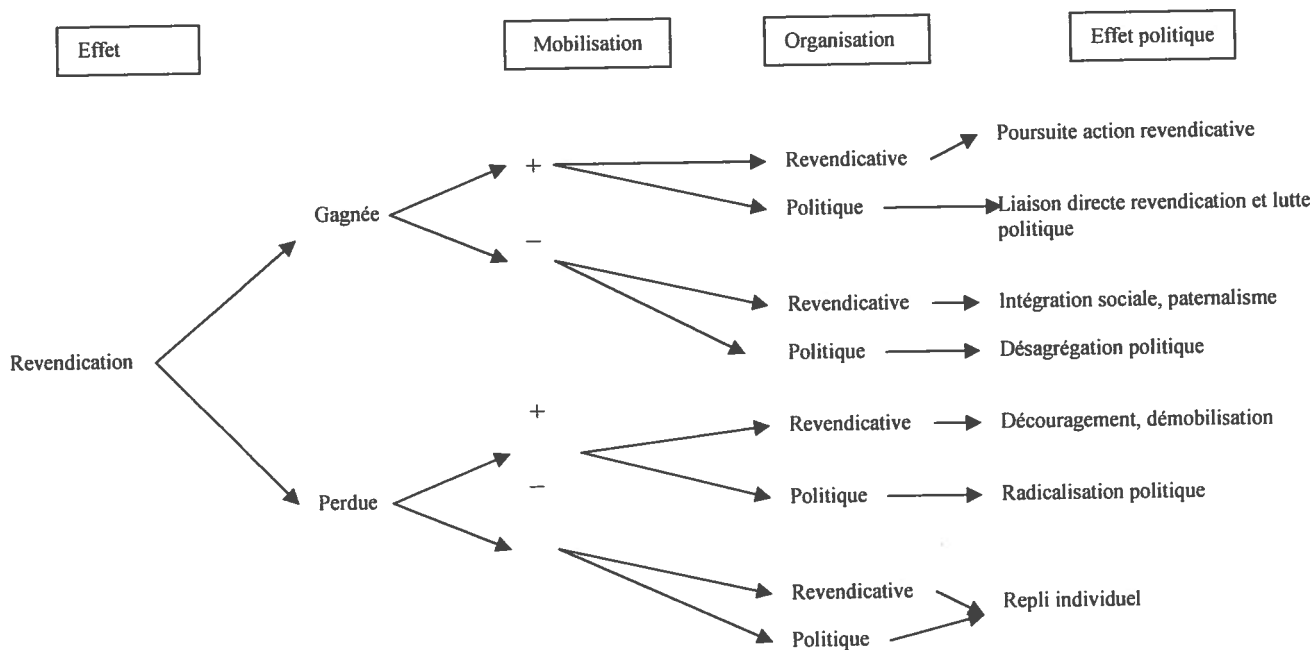
1) Mouvements sociaux en milieu urbain (exemple des mouvements sociaux liés aux projets de rénovation / reconversion urbaine).

On peut observer l'émergence de mouvements sociaux en milieu urbain suivant certaines conditions. La rénovation urbaine parce qu'elle agit de façon radicale sur le tissu urbain existant et donc sur la population qui y réside représente un contexte propice à l'apparition de « luttes urbaines ». Les composantes d'un mouvement social (ou ensemble d'actions liées autour d'un objectif et d'un mode d'intervention) répondent donc à certains critères incontournables :

- Plus l'enjeu général (menace d'expulsion) est doublé d'un enjeu spécifique (condition de logement), plus l'affrontement est dur et la mobilisation intense.
- La force sociale mobilisée est toujours une spécification de la base sociale. Cette spécification provient en ligne directe du type d'organisation (et par conséquent, des revendications avancées).
- Plus l'adversaire est diversifié et global, et plus il y a de chances pour qu'une certaine revendication aboutisse (Les chances de succès augmentent en déviant la revendication).
 - Plus il y a de correspondance entre les intérêts immédiats de la base sociale et la revendication, plus il y a intensité d'action. Cette correspondance, qui est le fait de l'organisation, doit s'étendre dans le sens d'une réponse matérielle immédiate à la situation qui est à l'origine de cette revendication.

¹¹ Gilles Bourq dans ce domaine s'interroge sur le fait que si les mouvements sociaux au travers de l'économie sociale s'intègre dans la logique d'État, peuvent-ils alors être encore considérés comme des mouvements sociaux?

- L'effet urbain (action concrète qui apparaît dans le cadre urbain) dépend directement de l'enjeu et du niveau de mobilisation.
- L'effet politique dépend de l'effet urbain, du niveau de mobilisation et du type d'organisation. On peut analyser le rapport entre les éléments suivant le schéma suivant :



Dans le cadre de l'aménagement urbano-portuaire, l'importance de ce type d'opération, très souvent localisée en milieu économiquement, environnemental et socialement dégradé pose la question de l'intégration locale d'un projet d'envergure. En effet, les projets exceptionnels capable de rompre la dynamique récessive qui aggrave un processus de déclin en apparence irréversible sous-entend que pour être viable, les bassins historiques et les bâtiments qui en dépendent doivent avant tout être producteurs de richesses économiques. Les cas d'opérations de réaménagement urbano-portuaire couronnées de succès doivent cependant être soumises à une certaine réserve. En effet, ces dernières montrent certaines limites, notamment concernant la positivité des influences exercées. Parce qu'il entraîne une profonde rénovation du tissu urbain et portuaire, le projet d'aménagement porte en lui les germes qui accompagnent de façon plus ou moins prégnante tout projet de requalification. En effet, toutes les logiques inhérentes, de transformation, de qualification jouent également dans le sens de l'exclusion et de la ségrégation. Les catégories économiques et sociales qui s'accommodaient de la situation

antérieure sont rejetées et condamnées, éventuellement reléguées dans d'autres implantations précaires ou marginales. Les incompatibilités sont telles que les tensions et les conflits ne peuvent se résoudre que de façon brutale et trop souvent univoque. La puissance s'impose aux éventuelles résistances locales. Ce terrain favorable à l'émergence de mouvements sociaux peut être la base d'une nouvelle approche, reconnaissant au milieu local la capacité de décider de son avenir et donc de participer à la définition du projet de réaménagement. Une insertion acceptable dans le milieu local exige que les relations soient multipliées, les liens soient tissés, les implications respectives approfondies. Ce que les sociologues urbains considèrent comme « le génie du lieu » ne peut s'affranchir de l'initiative et des inspirations locales. L'engagement collectif est donc une caractéristique incontournable à intégrer dans tout projet de ce type.

2) Action collective et territoire : Le local face au global.

La crise pour la reconversion des anciens espaces industriels des pays développés, provoquée par la globalisation, s'associe à de nombreux effets négatifs comme le processus d'atomisation politique, sociale et économique. Il existe dans ce phénomène une double dynamique avec d'un côté la déstructuration économique et de l'autre des réactions sociales pour la défense des acquis des collectivités (Castells, 1997). Ces réactions dont les objectifs de départ sont sectoriels et spécifiques finissent par se structurer en enjeux majeurs. Progressivement, les acteurs locaux parviennent à s'associer et à se mobiliser autour d'un projet issu du milieu local (Fitzgerald, 1991). Très souvent localisé dans le centre des villes portuaires, les friches industrielles et les quartiers dans lesquelles elles sont implantées sont les principaux témoins d'une telle dynamique.

Les centres-villes bénéficient de réseaux d'institutions et de services supérieurs qui ont résisté à la tendance centrifuge du développement et de la redistribution périurbaine des activités. De nombreuses organisations représentatives de communautés localisées dans les vieux quartiers industriels ont été créées afin de contrecarrer les forces du marché responsable de la détérioration de leur milieu de vie. Celles-ci ont pour principe d'assurer une vitalité sociale susceptible de devenir un facteur de développement socioéconomique. Transposées du cadre du développement local à une action urbaine, ces actions traduisent une mutation assez radicale des mouvements sociaux. En effet, parce qu'elle est présente à la fois dans les mouvement syndicaux et communautaires, la participation active de ces organisations dans le domaine du développement économique illustre l'émergence d'un nouveau type de

mouvement social qui combine l'action collective, l'investissement économique et la mobilisation des forces économiques locales dans le but de produire le développement.

« L'émergence de ce type de mouvement nous oblige à revoir les explications des tendances qui affectent le développement local et régional. Plusieurs auteurs ont essayé d'expliquer les différences entre les vieux espaces industriels qui déclinent et les nouveaux espaces en croissance en utilisant un modèle qui combine la dualité entre croissance et déclin avec une dualité spatiale entre les régions qui gagnent et les régions qui perdent (Benko et Lipietz, 1992). Ce modèle traduit assez bien les caractéristiques globales impulsées par les forces du marché, qui, sous la gouverne de la globalisation, favorisent la désindustrialisation et la restructuration des agglomérations urbaines dans des objectifs de rentabilité du capital. Mais il doit être raffiné afin de tenir compte de la réaction des collectivités locales qui habitent ces régions dites « perdantes » et qui visent à infléchir ces tendances impulsées par les forces du marché » (Moulaert, Delvainquière et Deladetsima, 1997).

La vitalité des acteurs d'un milieu est essentielle à la mise en œuvre de l'innovation sur le plan productif. Même si les anciens sites industriels sont caractéristiques d'une collectivité en déclin, ils conservent une vitalité institutionnelle et sociale, véritable « capital socioterritorial » que l'on peut également définir comme l'ensemble des ressources humaines et institutionnelles qu'un milieu local peut mobiliser afin d'accroître son potentiel de développement et de favoriser l'épanouissement des citoyens qui y habitent. Ce capital socioterritorial est activé par l'identité collective et dépend de la conscience territoriale des acteurs d'une collectivité. Il sera donc plus ou moins fort en fonction des actions collectives, de la mobilisation sociale, et des biens sociaux suscités par la mobilisation sociale observable sur le terrain.

La notion de mouvements sociaux fait appel à la dimension du capital social. Les anciens bassins portuaires historiques et les quartiers qui s'y rattachent offrent cette particularité d'être des lieux de cohésion sociale capables de susciter un sentiment d'appartenance fort. Leur centralité dans les métropoles portuaires fait qu'ils sont souvent à l'origine même de l'image de la ville (passé présente, réelle, imaginaire). La population que l'on rencontre dans ces quartiers reste très attachée à cette image, ce qui se traduit par des pratiques de socialisation génératrice d'un capital social fort (il s'agit ici d'un capital social lié au sentiment commun d'appartenance à un lieu, une tradition, un mode de vie). Ce Capital social s'il ne peut être à lui seul le levier du développement, prédispose les bassins portuaires historiques à la création de mouvements sociaux grâce à ce capital socio-spatial fort.

Cependant, comme le montre la plupart des projets de réaménagement des bassins historiques, les aspirations du local pèsent peu vis à vis du potentiel économique que possèdent ces espaces. Dans un marché extrêmement concurrentiel entre les métropoles portuaires, la mise en valeur des bassins historiques est un élément économiquement et politiquement spectaculaire. Ce constat peut être illustré par la mutation du marketing urbain qui ne se contente plus de mettre en valeur les potentiels et avantages d'une ville, mais anticipe sur un hypothétique avenir en se construisant de nouveaux symboles. Dans une société de communication, l'image revêt une importance primordiale et les projets d'aménagements urbano-portuaire se doivent de personnifier la ville, au besoin corriger une image défavorable ou terne, et la doter de qualités à priori spécifiques. Cette volonté de positionnement ne laisse pas de place à des projets modestes qui ne possèdent pas le rayonnement suffisant pour porter la ville (et son équipe politique). Dans ce cas de figure, ce n'est plus le bassin portuaire historique qui est réaménagé pour mieux s'intégrer au reste du port et à la ville (dans le sens où il peut recréer le lien qui unit le port à sa ville), mais c'est plutôt aux autres quartiers de la ville de suivre le mouvement et de s'insérer dans une dynamique d'agglomération positive. Le projet global de la ville portuaire et dans ce cas de figure un projet économique. Il est important de réintégrer dans ces projets les préoccupations de solidarité, de rétablissement de l'exercice de la citoyenneté et de l'accès au droit. Une telle volonté ne peut être réalisée sans la prise en compte des aspirations des populations directement concernées par ces projets. L'engagement de l'Etat dans ce type d'opération est indispensable et incontournable du fait que les interlocuteurs et outils mobilisables sont fortement institutionnalisés.

Dans le cadre d'une nouvelle forme de prise en compte des attentes locales dans la définition d'un projet de réaménagement, le Québec grâce au technopôle (d'Angus à Montréal, fait preuve d'une certaine innovation en faisant la promotion d'un projet global de développement urbain et social avec pour base un mouvement social basé sur un principe d'économie sociale. Le technopôle repose sur le modèle des coopératives et ainsi, les projets qui y sont menés remplacent les luttes traditionnelles.

V) Le technopôle Angus : Entre reconversion productive et reconversion sociale.



Carte du site du technopôle d'Angus. Source SDA

Au sein des pays industrialisés, les initiatives communautaires de reconversion de vieilles zones industrielles métropolitaines sont très rares, sinon quasi inexistantes. D'où l'importance de présenter les conditions d'émergence et de développement de projets comme le Technopôle Angus. En présentant cette expérience, nous montrons qu'une alternative d'intervention est non seulement possible, mais surtout, qu'elle est socialement utile.

L'aventure du technopôle Angus remonte à la fermeture des usines Angus par la compagnie Canadien Pacifique (CP) en 1992 après une occupation industrielle de plus de 85 ans. Le site d'Angus était orienté au départ dans la construction de locomotives pour se spécialiser par la suite dans la maintenance et la réparation des motrices et wagons de chemin de fer. Au plus fort de son fonctionnement (années d'après-guerre), Ce complexe industriel a fait travailler jusqu'à 7000 personnes. A sa fermeture en 1992, il ne restait plus qu'environ 1000 ouvriers, avec cependant tout un quartier de la ville de Montréal dont l'animation et la vie se tournaient vers le site industriel. Devenu rapidement une friche, cette vaste zone ainsi que les quartiers

qui en dépendaient vont poser la question de la reconversion en tenant compte des contraintes économiques, sociales et environnementales. La superficie du terrain (45 ha situés en plein centre ville de Montréal) en fait un lieu d'opportunité foncière avec à la clé une plus value immobilière plus qu'alléchante. Ce contexte n'est pas sans rappeler celui des bassins historiques des villes portuaires qui se situent dans la plupart des cas dans une dynamique analogue. En effet, l'étude de ce projet présente un double intérêt :

- Ce projet qui consiste en la reconversion d'un site industriel bien défini et limité dans l'espace mais la volonté de lui donner une dimension sociale fait que les actions menées prennent appui sur l'échelle du quartier.
- D'autre part, comme ce projet résulte de la mobilisation communautaire et de la discussion qui a eu lieu entre les différents acteurs en présence, ce cas illustre l'implication des mouvements sociaux dans le développement économique. On passe ainsi d'un projet de reconversion productive classique de friches industrielles à un projet de revitalisation socio territoriale (pour l'ensemble du quartier mais également pour Montréal).



Photo aérienne du site d'Angus en 1978 alors qu'il était encore exploité par le Canadien Pacifique. En arrière plan, on peut voir le Fleuve St Laurent ainsi que le Biodôme de Montréal. Source : SDA

1) Amorce et mise en œuvre de la reconversion d'une friche industrielle.

a) Les prémices du projet Angus : Une opération immobilière classique qui va éveiller le milieu local.

Au milieu des années soixante-dix, le Canadien Pacifique ferme une première partie de ses Ateliers. Il vend le terrain à une de ses filiales pour ériger un complexe résidentiel et commercial. De 1977 à 1982, les pressions populaires invitent fortement le Canadien Pacifique à repenser ce projet au profit d'une occupation résidentielle mixte partagée entre du logement privé, du logement à loyer modéré et du logement coopératif. Le site est devenu aujourd'hui le plus grand parc de logements sociaux au Canada.

En 1989, dans la veine du mouvement de relance socio-économique des vieux quartiers industriels de Montréal, une deuxième mobilisation de leaders de la communauté s'effectue, laquelle permet à la communauté de Rosemont-Petite-Patrie de se doter d'une organisation de développement économique communautaire. Issue du milieu et dotée d'une structure démocratique, la Corporation de développement économique communautaire Rosemont-Petite-Patrie (CDÉC) regroupe des personnes provenant du milieu des affaires, des institutions financières, des syndicats, des organismes communautaires et des résidents.

En janvier 1992, le Canadien Pacifique ferme définitivement les Ateliers Angus. Cette fermeture ne signifie pas l'abandon de toute activité sur ces terrains. Le Canadien Pacifique conçoit rapidement un projet résidentiel et commercial. Pour réaliser ce dernier, il lui faut obtenir une modification du règlement de zonage des 45 ha concernés.

Pour plusieurs leaders de la communauté de Rosemont-Petite-Patrie, la fermeture des Ateliers est perçue à la fois comme une perte, mais aussi comme une opportunité intéressante. Ils y voient l'occasion de lancer un vaste projet d'implantation d'entreprises qui pourraient offrir de l'emploi local à la population de l'arrondissement. La montée continue du nombre de personnes sans emploi, fait dire aux leaders de cette communauté que Rosemont-Petite-Patrie a plus besoin de projets créateurs d'emplois que de projets résidentiels.

La fermeture des Ateliers Angus donne jour à deux visions de mise en valeur du site. Le projet du Canadien Pacifique, dès qu'il est connu de la population, n'est pas reçu favorablement par cette dernière. Au contraire, les leaders se rallient rapidement autour d'une proposition locale de maintien d'une vocation industrielle sur le site. En avril 1994, la communauté de Rosemont-Petite-Patrie accorde à la CDÉC un mandat de maintien d'une vocation industrielle sur le site Angus. Il devient alors possible de développer une proposition étoffée de mise en valeur du site. Cependant, entre le désir de faire du développement, de

revitaliser une communauté par la voie du développement économique communautaire, et la capacité réelle de donner vie à un rêve collectif, il y a un écart à combler. Pour combler cet écart, les promoteurs du Projet Angus ont relevé trois défis. Ils se devaient de devenir propriétaire du terrain convoité. Il leur fallait proposer un projet réaliste de conversion industrielle. Enfin, ils devaient s'assurer que les retombées du développement projeté en termes de création d'emplois profiteraient à la communauté de l'Est de Montréal.

b) L'amorce du projet : la mobilisation et l'entente.

Le conflit entre le milieu local et le CP dans lequel apparaît le projet Angus pose la question du décalage entre la vision du développement souhaité par le CP et celle revendiquée par la communauté locale. Comment devenir propriétaire d'un terrain qu'une multinationale n'a ni l'intention de donner, ni l'intention de vendre à des fins autres que celles pouvant lui rapporter le plus grand profit? Pour le Canadien Pacifique, dès les années soixante, il devenait évident que les terrains Angus allaient perdre leur vocation industrielle. Le meilleur investissement apparent pour le Canadien Pacifique est alors de vendre à des fins de développement résidentiel et commercial, ce qui lui assurerait un haut rendement à court terme. Une telle stratégie demande toutefois une modification de zonage.

La communauté de Rosemont-Petite-Patrie, par l'intermédiaire des intervenants travaillant sur le Projet Angus au sein de la Société de développement Angus (SDA), a forcé l'administration du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), alors au pouvoir, de négocier avec le Canadien Pacifique une compensation pour le changement de zonage. Cette compensation a pris la forme d'une entente où le Canadien Pacifique consentirait à vendre et à décontaminer la moitié des terrains industriels à une corporation communautaire de développement. En échange, le Canadien Pacifique pourrait obtenir un changement de zonage pour l'autre moitié des terrains. Dans une telle transaction, Goliath se dit bien que David ne réussira jamais à mobiliser les ressources nécessaires à l'acquisition des terrains.

Tel n'a pas été le cas. Non seulement la corporation communautaire a réussi le montage financier et technique nécessaire à l'acquisition par tranche des terrains, mais elle a aussi aidé le Canadien Pacifique dans la réalisation d'une transaction autour de l'implantation d'une entreprise commerciale d'envergure dans la partie à vocation résidentielle et commerciale du parc Angus. En échange de cette aide, la corporation de développement communautaire a acheté une section du dernier bâtiment industriel du Canadien Pacifique, le Locoshop. Ce dernier, d'une superficie de 1ha, est devenu le premier des bâtiments industriels du nouveau parc technologique Angus.

Au cours de l'année 2000, la SDA amorce la construction du premier d'une série de nouveaux édifices industriels.

c) L'élaboration d'un concept et d'une stratégie : Le choix de l'action.

Le deuxième grand défi de la SDA consistait à proposer un projet viable pour la communauté locale. Comment réussir à attirer des entrepreneurs dans un vieux site industriel situé à quinze minutes du centre-ville alors que la plupart des nouveaux parcs d'entreprises de la ville de Montréal sont au début des années 1990 à moitié vides ou complètement inoccupés ? Comment réussir à attirer des petites et moyennes entreprises ayant peu de ressources financières en leur proposant des coûts de localisation de beaucoup supérieurs à ceux offerts par les parcs industriels concurrents situés en banlieue de Montréal ? Il fallait donc concevoir un projet qui ne consisterait pas à vendre un emplacement, mais à proposer une qualité de service. En d'autres mots, en se localisant à Angus une entreprise ne fait pas uniquement le choix d'un terrain, elle fait le choix de se doter d'un service d'aide et d'accompagnement qui représentera une valeur ajoutée pour son développement. Deux études commandées en 1994 conduisent à l'élaboration d'un concept qui vise la création et le développement de petites et moyennes entreprises. Ces deux études démontrent que, vu la disponibilité des sites pour le développement industriel offert en banlieue, ainsi que les difficultés inhérentes à la promotion du développement industriel dans un secteur dévitalisé, marqué par les effets de la délocalisation industrielle, la stratégie à privilégier ne devrait pas reposer uniquement sur des incitatifs financiers, comme le font les parcs d'entreprises traditionnels (ventes de terrains à bas prix, avantages fiscaux, déréglementation,...). Au contraire, la stratégie à adopter doit, pour être viable, privilégier une combinaison de facteurs sociaux, culturels et économiques, de façon à rentabiliser le capital socio territorial que représentent la mobilisation communautaire et son dynamisme.

Le concept Angus mise sur la création d'une valeur ajoutée en termes de services à rendre aux entreprises. La conceptualisation d'un nouveau type d'offre permet de concevoir une façon innovante d'envisager la localisation d'une entreprise. Le projet consiste alors à mettre en place une gamme de services aux entreprises - en matière de formation, d'accompagnement, d'innovation technologique, de financement - qui créeraient une occasion d'affaires que n'offraient pas les parcs industriels traditionnels montréalais. La SDA va donc mettre en œuvre un leadership fort exercé par des organisations socioéconomiques locales (CDEC, SDA, comité de relance Angus,...). Ce leadership bénéficie aussi de la contribution d'autres organisations telles que Pro-Est et la chambre de commerce de l'Est de Montréal. La SDA

fait le choix de développer le site en essayant de reproduire les facteurs de localisation d'entreprise que l'on associe habituellement aux nouvelles technologies. Elle applique un modèle qui tend à intégrer des services permettant l'émergence de l'innovation et favorisant la synergie autour d'un processus d'apprentissage collectif. Une telle stratégie a pour but final de permettre la création d'emploi pour la population locale.

d) Assurer des retombées en terme de création d'emploi pour la population locale.

La grande question qui vient immédiatement à l'esprit lorsqu'on tente une opération de revitalisation industrielle est la suivante : comment s'assurer que les personnes ayant le plus besoin des retombées du développement envisagé, donc les personnes sans emploi, y trouvent leur compte ? Cette question, même si elle est formulée dans le troisième et dernier grand défi de la SDA, fut en fait la première posée par les porteurs du projet de conversion industrielle du site Angus. Ces derniers ont pris en considération les besoins de la communauté pour définir l'orientation du projet. Ces besoins, dans le contexte de la crise économique du début des années 1990, étaient fondamentalement liés à l'emploi. Posée autrement la question prend la forme suivante. Comment s'assurer que les personnes sans emploi dans l'Est de Montréal puissent bénéficier des retombées des créations d'emploi réalisées sur le projet Angus? Pour répondre à cette question, la Corporation de développement économique communautaire de Rosemont-Petite-Patrie met sur pied en 1996 un comité d'adaptation de la main-d'œuvre local. Le mandat du Comité de relance Angus était triple : poser un diagnostic dynamique sur l'état de la situation de dévitalisation ; proposer un processus de revitalisation sous la forme d'un plan d'action ; favoriser une mobilisation de ressources pour mettre en application le plan d'action proposé. Les travaux du Comité ont donné lieu à un ensemble de recommandations qui ont cheminé auprès des différents groupes d'intervenants : privés, sociaux, publics.

En s'attaquant de front à ces trois défis, la SDA a été en mesure de mobiliser les ressources humaines, techniques et financières nécessaires à l'implantation du Technopôle Angus.

2) La mise en place du technopôle Angus

a) Les Corporations de Développement Économique et Communautaire CDEC : Pépinières d'innovation sociale.

L'expérience d'Angus consiste en la réutilisation du terrain laissé vacant par la fermeture des ateliers Angus dans le but de créer un parc industriel qui puisse agir comme locomotive du

développement de toute la zone industrielle située sur les bords de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP). Il s'agit donc d'une expérience volontaire de reconversion, mais contrairement aux expériences volontaires classiques, où le principal concepteur et acteur était le gouvernement, ici, l'instigateur et maître d'œuvre du projet est une organisation issue du milieu. Il s'agit de la Société de Développement Angus (SDA), qui réunit les principaux acteurs du quartier et qui a été mise sur pied par la CDEC de Rosemont-Petite-Patrie (Fontan et Yaccarini, 1996).

Le projet de Technopôle vise la création et le développement de petites et moyennes entreprises sur la partie industrielle du terrain Angus. Il repose sur une stratégie de développement novatrice inspirée d'expériences européennes de conversion industrielle, mais adaptée non seulement à la réalité locale de Rosemont-Petite-Patrie, mais aussi à celle de l'économie montréalaise.

En se basant sur différents travaux de recherche et études, la SDA se dote des assises nécessaires à l'élaboration d'une démarche viable de travail devant conduire à la réalisation du Technopôle. Le rationnel sous-jacent à la stratégie de développement local avancée par le Technopôle Angus est le suivant. D'emblée, un principe économique est réitéré, le marché est l'outil central pour que toute communauté désireuse de le faire soit en mesure de créer une richesse collective. Dans des conditions idéales, les facteurs de localisation traditionnels jouent de façon naturelle pour permettre l'implantation et le développement d'unités économiques sur n'importe quel territoire urbain.

Les conditions présentes au coeur de Montréal, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, ne sont plus de cette nature. À Montréal, plusieurs éléments favorisent, depuis une quarantaine d'années, une délocalisation importante des activités manufacturières vers les banlieues. Confrontée à cette réalité, une communauté située au coeur de l'espace économique montréalais et soucieuse de son développement peut difficilement attendre que les conditions idéales se mettent en place. La communauté choisit d'être pro-active en provoquant l'émergence d'un climat propice à la modification de la tendance conjoncturelle suivie par les entreprises et conduisant ces dernières vers les banlieues.

Parmi les études réalisées, celle de Lévesque, Fontan et Klein (1996) met en lumière les modalités à partir desquelles des communautés deviennent pro-actives en matière de développement de leur territoire. Ces modalités dévoilent la nécessité d'exercer un leadership fort à partir d'organisations socio-économiques locales. Concrètement, ce leadership, à Rosemont-Petite-Patrie, passe par un ensemble d'organisations et de mécanismes tels la

CDÉC, la SDA, le Comité de relance Angus, la Table de concertation des organismes en employabilité. Ce leadership bénéficie et s'appuie aussi sur le travail effectué par d'autres organisations telles Pro-Est et la Chambre de commerce de l'Est de Montréal.

Pour la communauté Rosemont-Petite-Patrie, le Projet Angus est un moyen de garantir la pérennité d'emplois industriels sur un territoire qui a fourni, pendant plus de quatre-vingt-dix ans, de l'emploi à des milliers de Montréalais. Au fil des trois dernières années, cette communauté a su répondre de façon positive aux propositions qui ont été avancées par la SDA. Que ce soit par l'intermédiaire d'assemblées publiques du Conseil d'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, d'assemblées spéciales convoquées par l'équipe projet Angus de la CDÉC, ou via les diverses activités d'information, de consultation et d'autofinancement lancées par la SDA à diverses reprises dont en novembre 1996 (sur le thème du plan d'aménagement du site Angus), en juin 1999 et en juin 2000 (sur l'état d'avancement du Technopôle Angus), la population locale et ses organisations ont toujours répondu très favorablement à l'espoir et à l'opportunité que représente le projet de reconversion industrielle du site Angus.

b) La Société de développement Angus.

Si les origines du Technopôle Angus remontent à 1992, la création de la SDA fut réalisée en 1995. Depuis, la SDA a connu une croissance rapide. Les étapes de croissance sont révélatrices des défis qui ont été relevés.

De 1992 à 1996, le Projet Angus a pris corps et les fondements de la SDA ont été conceptualisés. Cette période est caractérisée par une attitude pro-active où la société a dû innover au plan du concept, mais aussi sur la façon de le concrétiser (support communautaire, reconnaissance publique, montage financier, réseau de partenaires, etc.).

En mars 1995, une entente de principe a été conclue avec le Canadien Pacifique sur les termes généraux d'une option d'achat irrévocable pour l'ensemble de la partie ouest du site Angus. La poursuite des négociations avec le Canadien Pacifique a principalement porté sur la réhabilitation des sols, les modalités et l'échéancier d'acquisition et sur l'intégration des plans d'aménagement pour les parties résidentielles et industrielles du site. Ces négociations ont exigé une somme de travail considérable de la part du personnel de la SDA, mais aussi des membres du conseil d'administration et des professionnels partenaires.

De 1996 à 1998, les négociations avec le Canadien Pacifique ont permis la signature d'une entente définitive. Cette phase inclut la réalisation des travaux du Comité de relance Angus et s'est traduite par la consolidation de la Corporation de développement économique

communautaire Rosemont Petite-Patrie et l'élargissement de la vocation de la CDÉC par l'addition du volet Centre local de développement (CLD).

Cette période en est moins une de développement de nouvelles idées que de consolidation de la SDA et de la mise en forme des quatre grands pôles d'intervention du Technopôle Angus : l'innovation, la formation, l'aide aux entreprises et la tenure de propriété à vocation industrielle.

En octobre 1998, la SDA signe une option d'achat irrévocable pour la partie ouest du site Angus (22 ha). Au même moment, elle procède à l'acquisition d'une première section de terrain, celle constituée de la partie ouest de l'atelier de locomotives et de la parcelle de terrain allant jusqu'à la rue Molson. Le tout totalise 2ha et représente un investissement de 540 000 euros.

Depuis 1998, la structure organisationnelle de la société est consolidée et les fonctions du Technopôle se concrétisent. Les travaux de réhabilitation du locoshop ont été entrepris pour le transformer en mail industriel.

Au fil des travaux, le produit Angus a été précisé. L'arrimage avec le marché est plus clair, en termes du type d'entreprises ciblées et des secteurs visés. Ceci a permis de raffiner l'offre de services, et surtout la façon dont l'organisation entend assurer la production des valeurs sociales et économiques essentielles pour assurer la réalisation de sa mission et la croissance de l'entreprise.

Le financement de la SDA repose fondamentalement sur deux sources de revenus : ceux en provenance de subventions et de programmes gouvernementaux, ceux liés à la vente de services (y compris des revenus provenant de la location d'espaces) et ceux provenant de contributions des partenaires.

La SDA est une petite organisation, moins de 10 employés, disposant d'un réseau important de partenaires et de consultants spécialisés dans les domaines du support et du développement à l'économie libérale et à l'économie sociale. La philosophie organisationnelle de la SDA repose sur le montage d'une offre de services réalisés principalement par le réseau des partenaires ou de firmes de consultants.

L'offre de services Angus est conçue comme une démarche de courtage entre un réseau de ressources liées à la SDA par un partenariat et les entreprises appelées à se localiser dans le Technopôle. Les services offerts par la SDA portent sur les dimensions suivantes : un service aux entreprises, un service immobilier et un service de formation et d'insertion en emploi. La SDA dispose aussi de deux volets d'intervention en matière de communication et de marketing et de gestion et développement de la corporation.

c) Le Service d'aide aux entreprises.

Le Service d'aide aux entreprises constitue la porte d'entrée pour une entreprise voulant bénéficier des interventions de la SDA. Du point de vue des communications, ce service constitue la vitrine principale de la SDA à l'échelle métropolitaine, nationale et internationale. Le Service d'aide aux entreprises comporte les fonctions suivantes : l'aide et l'accompagnement aux entreprises, le financement, la recherche et le développement, l'innovation, l'aide à l'exportation, les relations avec les services gouvernementaux, la gestion environnementale.

d) Le service immobilier.

L'ouverture du Mail industriel Angus constitue l'action marquante des activités de la société en 1999. Le Mail industriel, après une année d'opération est loué à pleine capacité. Le Mail industriel Angus représente une superficie de 1 ha. En juin 2000, le Locoshop accueille 10 entreprises dont Insertech, une entreprise d'économie sociale vouée à l'insertion par l'économie de jeunes personnes marginalisées et Seanix Technologies, le plus gros fabricant canadien de micro-ordinateurs. Après deux ans d'opération, 200 emplois ont été créés par les différentes entreprises du Locoshop.

Le volet immobilisation de la SDA représente des investissements de plus de 150 millions de d'euros étalé jusqu'en 2010. La SDA élabore des partenariats avec différentes firmes et organisations pour appuyer son développement.

e) Le service de Recrutement et de Formation.

Pour aider les entreprises lors de leur implantation et dans leur développement, la SDA bénéficie d'une entente avec la structure gouvernementale québécoise chargée de la mise en valeur de la main-d'œuvre, Emploi-Québec. Cette entente permet à la SDA de prendre en charge le volet recrutement et formation de la main-d'œuvre appelée à travailler dans le Technopôle. Les services offerts portent sur le recrutement de la main-d'œuvre, principalement à l'échelle locale, la formation préparatoire à l'emploi et la formation sur mesure dans une perspective de formation continue.

f) Le service Insertion et Emploi.

Ce service consiste au développement d'une offre d'emplois de type insertifs sur le site du Technopôle. Trop souvent, les activités dites d'économie libérale et celles d'économie sociale

sont séparées, créant une sorte de frontière entre l'intervention vouée au développement économique et celle visant le développement social. L'économie sociale a tout avantage à se développer en symbiose avec l'économie libérale. Le Technopôle, à sa façon et en conformité avec la mission de la SDA, travaille au rapprochement des deux économies.

Nous retrouvons dans le site Angus des entreprises d'économie sociale vouées à l'insertion par l'économie ou qui ont pour objectif de créer des emplois en fonction d'opportunités d'affaires liées à la mise en valeur du site Angus. Deux entreprises d'économie sociale, Insertech et Atelier Angus, sont actuellement implantées dans le Locoshop et répondent aux dits objectifs.

Insertech est une entreprise d'insertion qui met en valeur du matériel informatique (environ 400 ordinateurs par mois) pour une clientèle composée principalement d'institutions du milieu scolaire et d'organismes sociaux québécois. Insertech vise le développement de compétences transférables auprès de jeunes adultes stagiaires issus de milieux défavorisés. Une quarantaine de jeunes adultes par année effectuent un stage de six mois dans l'entreprise. L'Atelier Angus est une entreprise d'économie sociale spécialisée en menuiserie architecturale qui repose sur l'intégration d'éléments en bois recyclés dans la construction.

g) Le volet environnemental.

Le Technopôle Angus est un technopôle à label environnemental. Le Technopôle dispose d'une politique environnementale et invite fortement les entreprises du site industriel à appliquer ou mettre en application les principes du développement durable. Un service conseil permet d'assurer aux entreprises qui le désirent tout le support nécessaire à l'élaboration et à l'implantation d'une telle politique.

Le Mail industriel a été aménagé (démolition et construction) en tenant compte de l'application de critères écologiques. Il est reconnu par Travaux publics et services gouvernementaux Canada comme le premier bâtiment écologique au Canada.

Dans la logique environnementale, le technopôle accueille plusieurs entreprises liées à ce secteur industriel, dont Insertech et l'Atelier Angus.

3) La reconversion industrielle en milieu métropolitain, un passage obligé par l'innovation sociale.

Au passage du 21^e siècle, se donner pour mandat de reconvertir de vieux espaces industriels au profit d'une communauté locale et dans un quartier péricentral est un projet qui va à

contre-courant. Le projet bouleverse la culture développementaliste des acteurs traditionnels de l'espace métropolitain montréalais.

On peut alors se demander comment un tel projet a pu franchir l'étape de la conceptualisation ? Trois éléments explicatifs centraux peuvent être mis en relief.

Le premier facteur tient à la capacité de la CDÉC puis de la SDA à effectuer une mobilisation des ressources locales puis régionales nécessaires à la conceptualisation et au démarrage du Projet Angus. Un véritable travail de construction du réseau support au Projet Angus a été réalisé à partir des premiers moments de conceptualisation et de démarrage de l'initiative.

À titre indicatif, une première mobilisation des ressources fut opérée au sein de la CDÉC. Il a fallu convaincre la direction de l'organisation et son conseil d'administration de la pertinence et de la légitimité d'une telle intervention. Une fois les ressources obtenues, en termes de temps de travail et de budget opérationnel, les intervenants ont mobilisé un premier réseau de personnes externes à l'organisation afin de développer une argumentation et des activités pour rendre crédible auprès de l'État, le bailleur de fonds de la CDÉC, de la pertinence d'une telle aventure.

Sur cette question, le dialogue avec l'État s'est amorcé dans la confrontation. Les fonctionnaires responsables de la gestion du volet soutien aux CDÉC de Montréal étaient dès le début réfractaires à l'idée. Cette dernière est jugée utopique, non réalisable et farfelue.

Puisqu'il est classé illogique, le Projet Angus ne peut être réalisable et ne doit pas être soutenu par l'État. Il y a une fin de non recevoir de la part de l'État et la CDÉC est mandatée par l'État de s'en tenir à des actions dites convenables d'intervention.

Les responsables de la réalisation du projet Angus décident donc d'agir par la voie politique en rencontrant les élus locaux. Ces derniers occupent des fonctions importantes dans l'appareil d'État québécois et font en sorte que les fonctionnaires concernés acceptent que la CDÉC inclue, dans son plan de travail, la réalisation du Projet Angus. On entre alors dans une logique de contournement des paliers décisionnels intermédiaires.

Le deuxième facteur explicatif est lié au travail effectué par une variété d'acteurs supporteurs du Projet Angus. À ce niveau, en ce qui concerne l'analyse de cette action collective, le paradigme de la mobilisation des ressources doit être mis de côté au profit d'une analyse en termes d'innovation sociale et de gouvernance locale.

Par gouvernance locale, il est entendu la structuration d'un pouvoir local d'intervention en complémentarité des instances municipales traditionnelles. Cette mise en place s'est opérée,

pour le projet d'implantation d'un Technopôle sur le site Angus, à partir d'une opportunité, en l'occurrence ici, la reconversion d'un espace industriel. La SDA a été en mesure de produire un capital de pouvoir politique autour d'un projet de création d'emplois pour la population locale sur la base d'une reconversion industrielle d'un vieux site industriel. Le capital symbolique du site, les besoins clairs de la population pour des emplois et l'absence d'autres projets mobilisateurs sont au nombre des éléments ayant contribué à la production d'un premier levier politique auprès des élus locaux. Ce dernier a servi d'outil pour amorcer une mobilisation élargie de ressources publiques.

Par innovation sociale, il est entendu le processus stratégique mis en place par un groupe d'acteurs pour institutionnaliser une proposition de changement social. Pour le projet Angus, cette stratégie devient claire après coup. Elle s'est édifiée dans la coopération et dans la confrontation, et ce, dès le début du processus.

Pour le Technopôle Angus, la stratégie initiale a essentiellement reposé sur l'adhésion d'un réseau fort de ressources humaines appartenant à des institutions de l'économie libérale et proches idéologiquement d'une des principales formations politiques québécoises. Sur quelle base s'est effectuée cette adhésion ? Essentiellement autour de la sollicitation d'expertises pouvant apporter des solutions à des problèmes tout en étant capable de profiter des opportunités qui se présentent. Évidemment, des ententes permettaient à ces ressources, sur la base de leur expertise, de bénéficier de contrats préférentiels advenant la réussite du Projet.

Pour illustrer ces propos, au lendemain de la fermeture des Ateliers Angus, le Canadien Pacifique devait effectuer une demande de changement de zonage pour réaliser son projet de développement immobilier à caractère résidentiel et commercial. Ce problème, aux yeux du Canadien Pacifique, est devenu une opportunité pour la SDA, à condition qu'elle parvienne :

- à mobiliser les conseillers politiques municipaux à la faveur du maintien d'un zonage industriel ;
- à identifier des ressources, en l'occurrence une firme d'avocats, qui accepteraient d'accompagner la SDA dans ses démarches juridiques entourant la négociation d'une entente avec le Canadien Pacifique.

Le Canadien Pacifique devait alors négocier avec la SDA pour obtenir un compromis lui permettant d'aller de l'avant avec son projet immobilier. Le compromis permettait à la SDA de lever le premier obstacle majeur à la réalisation du Projet Angus : l'appropriation d'une partie du terrain industriel.

Élargir la citoyenneté du projet à une firme d'avocats de l'économie libérale n'étant pas familiers aux principes de base du développement économique communautaire a permis de

construire une crédibilité auprès des institutions où se prennent les grandes décisions concernant le soutien à de nouveaux projets de développement à Montréal. Cette action a constitué un deuxième levier politique dans la construction du réseau d'appui au projet de la SDA.

Le troisième facteur tient à la mise en application des valeurs fondamentales qui ont guidé dès le départ la conception et la réalisation du Technopôle Angus. Ces valeurs sont fondées sur la conviction que tout projet de développement doit bénéficier à la population locale concernée. Les intervenants chargés du projet de reconversion du site industriel Angus ont pris les moyens pour que la mise en place d'un dispositif facilitant la création d'emplois dans la communauté bénéficie à l'enrichissement collectif. L'intérêt commun est ainsi pris en considération et devient une dimension clé de l'évaluation du succès ou de l'échec de l'expérience. Il ne s'agit pas tant de savoir quel est le niveau de croissance économique générée que de savoir que cette croissance se traduise par une élévation du niveau de développement de la communauté locale.

En juin 1999, la SDA a tenu sa deuxième assemblée publique à l'occasion de l'ouverture du Mail industriel Angus. Plus de 800 personnes assistaient à l'événement, dont d'anciens travailleurs des Ateliers Angus et des résidents de Rosemont-Petite-Patrie. En termes politique, le lien avec la communauté locale est non seulement maintenu, mais il est au centre de la stratégie de communication de la société.

Par contre, cette mobilisation ne suffit pas, les défis auxquels la SDA est confrontée sont tels qu'il lui faut maintenir active sa capacité d'innover et de créer du pouvoir politique. En intervenant dans le champ du développement économique, la SDA se définit comme un acteur qui revendique une place et une position que d'autres acteurs ne sont pas nécessairement intéressés à lui voir occuper. De nouvelles contraintes apparaissent. Des acteurs, qui devraient être théoriquement des alliés naturels ~~de~~ par la mission sociale donnée à leur entreprise, s'avèrent être des compétiteurs qui, à la première occasion font tout pour mettre la main sur l'actif territorial créé de toute pièce par la SDA. La logique de concentration du pouvoir joue inévitablement et les projets innovateurs se trouvent facilement dans le champ d'action de toute corporation désireuse d'annexer des actifs à son capital social pour être en meilleure position vis-à-vis des organisations concurrentes.

Il nous serait difficile de déterminer lequel des éléments explicatifs (la gouvernance locale, l'innovation sociale ou la mobilisation des ressources, les valeurs communautaires) est prépondérant pour expliquer le succès connu par le projet de reconversion industrielle sur le

site Angus. À l'étape actuelle du développement du Technopôle Angus et de l'analyse que nous en faisons, ces éléments ont la même importance.

En conclusion, le développement du Technopôle Angus s'inscrit dans une démarche de mise en valeur industrielle des abords de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Il s'adresse à des entreprises tournées vers le 21^e siècle : des entreprises inscrites dans l'économie du savoir, à l'écoute de l'économie sociale, disposées à participer à un développement durable de l'économie locale par différentes attentions en termes d'embauche locale et d'insertion au travail.

4) L'ancrage social : Un projet partenarial de base communautaire.

Comme nous venons de le voir, l'innovation n'est pas l'exclusivité de l'entreprise. La mobilisation sociale parce qu'elle génère des partenariats et agit comme contrepoids aux tendances économiques dominantes, s'insère dans un processus plus large qui déborde des seules limites du quartier. Une telle action permet de redéfinir les limites de la performance économique en établissant des ponts entre l'action sociale et l'action économique, ainsi qu'entre bénévolat et entreprises financières. D'autre part, elle influence le développement de l'agglomération urbaine dans son ensemble en revitalisant le centre. Évidemment, le développement économique d'une métropole ne peut se limiter à l'action communautaire. Le développement des milieux nécessite des apports extérieurs. De plus, il n'est pas dit que toute action communautaire doivent aboutir au développement économique d'une métropole; elle contribue à une action positive pour tous les milieux qui réagissent aux délocalisations et à la mondialisation économique (par définition, les métropoles portuaires parce qu'elle sont les lieux privilégiés des échanges mondialisés sont les premières concernées par les mutations de l'économie), et de ce fait, toute action de développement basé sur l'innovation se doit d'en tenir compte.

Ce type d'action collective illustre le changement que les mouvements sociaux nord-américains ont subi depuis les années 80. Après avoir évolués surtout dans le monde de la production (revendications salariales, conditions de travail) et de la consommation collective (logement, sécurité sociale, droits sociaux), les mouvement sociaux tendent à défendre les acquis des collectivités, surtout en ce qui concerne les emplois et dans bien des cas, deviennent des instances offensives de promotion de stratégies locales de développement économique. Leurs revendications diffèrent, surtout au départ. Elle peuvent viser la réinsertion des plus démunis sur le marché de l'emploi, l'offre ou le maintien de certains

services, l'équité en ce qui concerne les investissements publics ou la lutte contre la délocalisation d'activités productives ou d'institutions publiques dans les zones industrielles ou rurales menacées. Ces actions collectives révèlent l'émergence d'un type de mouvements sociaux qui passent d'une attitude purement revendicative à une attitude participative. Ces mouvements sociaux n'excluent pas le conflit mais le recentrent autour d'enjeux locaux. (Klein, 2000). L'importance de la stratégie mise en œuvre et la solide mobilisation relayée par les appuis institutionnels font que le projet de développement des anciens ateliers Angus a été possible. L'absence de moyens financiers propres du CDEC face à ceux du CP a été contrebalancée par la mobilisation des organisations représentatives du milieu local ainsi que celles qui sont venues l'appuyer depuis l'extérieur. Forte de cet appui, la SDA a pu mettre en place un leadership propice au contrôle local du projet. Le technopôle Angus est donc le résultat d'une structure de gouvernance mise sur pied par la mobilisation communautaire. Cette expérience montre également l'importance d'apporter au développement local une dimension nouvelle, celle des actions collectives qui mobilisent les ressources locales et exogènes pour l'investissement, la création d'entreprises et d'emplois dans le milieu local, mais qui en plus assure un leadership communautaire des opérations. Le projet fait donc partie d'une nouvelle génération de mouvements sociaux qui tendent à créer les conditions pour la mise en œuvre d'une gouvernance locale des projets de développement.

Conclusion

L'expérience d'Angus nous montre qu'il est possible de donner une base locale à un vaste projet de réaménagement sur des friches industrielles. L'intégration des mouvements sociaux dans le cadre de la gouvernance présente donc de nombreux avantages notamment en matière d'investissement de la population dans le nouveau processus démocratique de la gouvernance. L'expérience des mouvements sociaux appliquée à l'aménagement urbanisme semble faire des émules, car l'on voit apparaître dans le cadre de l'aménagement urbano-portuaire des projets qui ne repose plus seulement sur une simple rationalité économique de cours terme (exemple aujourd'hui du réaménagement du canal Lachine à Montréal et d'une partie des quartiers portuaires de la basse ville de Québec).

Vecteurs d'identité par l'implication directe de la population dans la définition du projet, les mouvements sociaux sont pour le domaine de l'aménagement l'assurance d'un projet adapté au milieu tout en garantissant une stratégie de développement ascendante reposant sur des bases endogènes. Parce que qu'ils sont créateurs d'un débat constructif pour l'exercice de la démocratie, les mouvements sociaux permettent l'affirmation d'une identité qui repose sur d'autres valeurs que celle de la consommation et de l'efficacité économique. Sans pour autant remettre en cause les avantages du développement par l'économie, les mouvements sociaux y apportent des conceptions sociales qui s'opèrent dans le sens de l'intérêt collectif et de la mixité (fonctionnelle et sociale). Appliquée aux politiques de la ville et du développement régional, nous obtenons là une dynamique d'ensemble plutôt originale qui limite par sa nature même une action trop sectorisée. L'intégration dans les nouvelles conceptions de l'urbanisme s'avère donc très pertinente est arrive à temps pour contrecarrer les risques de dérives inhérentes à la gouvernance et aux politiques publiques trop sectorisées.

Cette nouvelle conception de l'aménagement appliquée au domaine urbano-portuaire ouvre donc la porte à des stratégies de développement alternatives, créatrices de villes portuaires très distinctes et dans une certaine mesure complémentaires.

Cependant, les tendances actuelles observées à travers les concepts de la gouvernance et du marketing territorial viennent en partie confirmer l'hypothèse de départ. En effet, certains éléments comme la patrimonialisation systématique des sites portuaires historiques, la gentrification qui l'accompagne ainsi qu'une conception avant tout économique et commerciale du projet, peuvent s'apparenter à une forme de standardisation de la procédure

d'aménagement. Il faut cependant garder à l'esprit qu'il ne s'agit ici que d'un cadre qui laisse possible une large gamme de contenu. Ainsi, un port ne sera pas une copie conforme d'un autre dans la mesure où sa localisation géographique, son évolution, son organisation sociale/économique et son intégration au reste de la ville relèvent d'une accumulation historique unique.

voir

C'est dans le rôle social des bassins portuaires historiques et de leurs quartiers que peut être observé une nouvelle transition. En effet, comme on peut observer durant les 40 dernières années une succession de tendances et de modèles d'aménagement des bassins portuaires historiques. Le nouveau rôle des opérations d'aménagements urbano-portuaires semble proposer une étape supplémentaire où ces espaces deviennent avant tout des supports marketing pour la nouvelle image de la ville. Conçus comme un espace à consommer, les quartiers du port et leurs bassins deviennent une vitrine de l'imaginaire urbain à propos de ce que doit être un port (et donc la ville portuaire).

Cette tendance est importante car elle vient confirmer l'idée que la construction de l'imaginaire portuaire relève de moins en moins d'une réalité sociale issue de citoyens et d'entrepreneurs en lien direct avec la mer, mais plutôt d'une vision d'aménageurs, urbanistes et promoteurs avant tout animés d'une logique urbaine. Dans ce cas de figure, il serait intéressant de voir au niveau de la gouvernance des villes portuaires qui sont désormais les acteurs les plus influents. L'intégration des mouvements sociaux propres aux bassins historiques peut également être l'occasion d'un remodelage de ce cadre et donc des formes que prendront les réaménagements des bassins historiques. C'est à ce titre que les idées d'urbanisme à pensée faible et de chaos urbain montrent leurs importances pour la construction d'un nouveau cadre d'analyse et d'élaboration de stratégie d'aménagement urbano-portuaire alternatives.

considérer
non ?

Bibliographie

Livres :

BAUDOUIN, T. COLLIN, M. (1993) « Le rôle des villes portuaires dans la façade Atlantique Française », Rapport de recherche pour la DATAR, AIVP, Le Havre, 69 p.

BEAUDOUIN, T. COLLIN, M. (1993) « Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie », rapport de recherche Plan Construction et Architecture Programme (Le port et la ville), Laboratoire d'histoire Maritime, Université de Paris Sorbonne, diffusion AIVP, 87p.

BEAUDOUIN, T. COLLIN, M. (1996) « L'après friche portuaires » in *Urbanisme* n°291, Paris, pp.24-32.

BONNY, Yves. (1995) « Les formes contemporaines de participation : citoyenneté située ou fin du politique ? », Extrait de *La citoyenneté aujourd'hui : extension ou régression?* Sous la direction de Pierre MERLE, collection « Sociétés », Presse universitaire de Rennes, Rennes, 16p.

BRUNEAU, P. (2000) « Le Québec en changement: entre l'exclusion et l'espérance », Presse de l'université du Québec, Sainte Foy, 225 p.

CAO TRI, H. (1984) « Identité culturelle et développement : portée et signification », in *Stratégie de développement endogène*, édition de l'UNESCO, Paris, 329p.

CASTELLS, M. (1972) « La question urbaine », édition François Maspéro, collection Textes à l'appui, Paris, 447 p.

CASTELLS, M. (1997) « The power of identity », Blackwell, Cornwall, 352 p.

CHALAS, Y. (2000) « L'invention de la ville », Collection Villes, Anthropos, Paris, 195 p.

CHALINE, C. (1991) « Ces ports qui créèrent les villes », L'Harmattan, Paris, 299 p.

CHALINE, C. (1991) « Ville et port : une nouvelle donne » Rapport de recherche au Plan Construction et Architecture Action (Le port et la ville), Paris, 49 p.

CHALINE, C. (1994) « Forme Urbaines et territoires en transition dans la ville portuaire de notre temps », in vivre et habiter la ville portuaire (texte en préparation du colloque), Plan Construction et Architecture Programme & AIVP, Paris, pp.55-73.

CHARLIER, J. (1992) « The regeneration of old port areas for new port uses » in European port cities in transition, Belhaven Press, London, pp.137-154.

CHARLIER, J. MALEZIEUX, J. (1994) « Les stratégies alternatives de développement portuaire », Hors Série des Acta Géographica Lovaniensia, note de recherche du CRIA n°43, collection AIVP, Le Havre, 95 p.

CIMON, J (1991) « Promoteur et patrimoine urbain: le cas du vieux Québec », Méridien environnement, Québec, 350 p.

COLLIN, M. (1991) « Port et villes portuaire » in Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux, Paradigme, Caen, pp.181-191.

FITZGRALD, J. (1991) « Class and community: the new dynamic of social change », environment and planning D, Society and space, n°9, pp 117-128 .

FAVREAU, B. LEVESQUE, B. (1996) « Développement économique communautaire, économie sociale et intervention », PUQ, Montréal, 230p.

FONTAN, JM. YACCARINI, C. (1996) « Le projet Angus : une expérience novatrice de mobilisation locale au cœur de Montréal », économie et solidarité, vol 28, n°1, pp.31-42

GAY, F. (1986) « La revitalisation des espaces portuaires en voie d'abandon » in Ports et Mers, Paradigme, Caen, pp.261-272.

GUILLAUME, J. (1995) « Du port à la ville port : essai sur les étapes nécessaires d'une métamorphoses » in Cahier Nantais n°44-45, IGARUN, Nantes, pp.131-137.

HAYUTH, Y. (1998) « Changes on the waterfront: a model based approach » in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, pp.52-64.

JACCOUD, C. SCHULER, M. BASSAND ? M. (1996) « Raisons et déraison de la ville : Approche du champ urbain », Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 381p.

LAROCHELLE, P. (1994) « Morphologie Urbaine et aménagement des espaces riverains : l'arrondissement de historique de Québec », in Villes portuaires, acteurs de l'environnement (4^e conférence international villes et ports / Montréal octobre 1993), Diffusion AIVP, Le Havre, 107 p.

LEVESQUE, B. FONTAN, JM. KLEIN, JL. (1996) « Les systèmes locaux de production : conditions de mise en place et stratégie d'implantation et de développement du projet Angus », Vol I et II, Université du Québec à Montréal, service aux collectivités, Montréal.

LYNCH, K. (1971) « L'image de la Cité », édition Dunod, Paris 1971, 222p.

MAFFESOLI, M. (1992) « Le nous communautaire » in *La transfiguration du politique*, édition Grasset, Paris, 307p.

MULLER, Pierre. (1994) « Les politiques publiques », collection Que sais-je ?, PUF, Paris, 127 p.

PARAZELLI, M. (2002) « La rue attractive : Parcours et pratiques identitaires des jeunes de la rue », presses de l'université du Québec, Sainte Foy, 358 p.

PATTE, E. (1992) « Réaménagement des anciens docks : leçons Britanniques et potentialité en France », Plan Construction et Architecture Action (Le port et la ville), 151 p.

PERRINEAU, Pascal. (1996) « Engagement politique : déclin ou mutation ? », édition de l'Aube, Paris, 300p.

PICHERAL, D. (1991) « Espaces économiques et espaces opérationnels des ports et des villes : synergie ou concurrence » in Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux, Paradigme, Caen, pp.153-164.

REICHER, H. REMOND, J.D. (1980) « Analyse sociale de la ville », édition MASSON, Paris, 226 p.

RONCAYOLO, M. (2002) « Lecture de villes: formes et temps », édition Parenthèse, Marseille, 312 p.

ROSENBERG, M. (2000) « Le marketing urbain en question », édition Anthropos, Paris, 175 p.

SCHWACH, P. (1998) « Reconstruire la ville sur la ville », Adef, Paris, 172 p.

SENECAL, G. SAINT LAURENT, D. (2000) « Les espaces dégradés, contraintes et reconquêtes », Presse de l'Université du Québec, Sainte-Foy, 272 p.

SENECAL, G. MALEZIEUX, J. MANZAGOLE, C. (2002) « Grands projets urbains et requalification », Presses de l'université du Québec, Sainte Foy, 264 p.

TUNBRIDGE, J. (1998) « Policy convergence on the waterfront ? A comparative assessment of North American revitalisation Strategies », in Revitalising the waterfront, Belhaven Press, London, pp 67-91.

WACHTER, S. (1997) « Les politiques territoriales en question », note du Centre de prospective et de veille scientifique, n°8, DRAST, Melt.

Revues et périodiques :

« Société en changement et nouveaux mouvement sociaux » par Alberto. MELUCCI, in sociologie et sociétés, Vol 10, (1978), pp.37-52

« Les mouvements sociaux : objet particulier ou problème central de la sociologie ? » par Alain TOURAINE, Revue Française de sociologie XXV, 1984, pp.3-19

« L'économie sociale entre l'économie et le politique » par Gilles BOURQUE, in Cahiers de recherche sociologique, n°32, Montréal, pp.37-44

« La reconquête des Ports : 12 projets d'actualité » in Urbanisme n°225, Paris, pp.12-65

« L'après friche portuaires » in Urbanisme n°291, Paris, pp.24-32

« Grandes villes et Ports de Mer » in Les annales de la recherche Urbaine, n°55-56, Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, 219 p

« Territoires portuaires et développement durable », compte rendu des travaux engagés en partenariat avec le ministère de l'environnement (France) et l'association internationale villes et ports, rapports, études et recherche documentaires, 1996, 70 p.

« Villes Portuaires » in L'architecture d'aujourd'hui, n° 332, pp.28-66

« Métropoles portuaires en Europe » in Les cahiers de la recherche Architecturale, n°30-31, Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, 212 p

Intervention au cours de colloques :

SIMONET, Sophie. Rencontre de l'AIVP, Critères d'investissement en immobilier commercial, Lorient, 12/13 juin 2003.

Sites Internet :

www.aivp.org : Site de l'association internationale des villes portuaires.

Annexes

Annexe n°1 : article sur la reconversion des docks du HavreI

Annexe n°2 : Projet de Jean Nouvelle pour le port du Havre II

**Annexe n°3 : Article sur la reconversion de la base sous marine de Saint
Nazaire.....III**

Annexe n°1



Au Havre, les docks Vauban, désaffectés, seront transformés en un pôle commercial. Le projet de reconversion a été confié à l'agence d'architecture Reichen et Robert. Celui-ci met en valeur les matériaux et l'architecture de ces anciens bâtiments datant du XIX^e siècle.

Le Havre reconvertit ses docks

Avec son projet Port 2000, la ville du Havre (193 259 hab., Seine-Maritime) est appelée à devenir une place portuaire internationale de premier rang. Elle entend également transformer son image de citadelle sclérosée dans le béton – malgré l'architecture d'Auguste Perret – en celle d'une cité dynamique, contemporaine, au diapason de ses ambitions économiques. Aussi « la Porte océane » a-t-elle lancé, ces dernières années, de nombreux chantiers d'aménagement aussi originaux qu'ambitieux, tel le centre de la Mer conçu par l'architecte Jean Nouvel (lire pages 6-7). Parmi ceux-ci, un programme de reconversion d'anciens docks du milieu du XIX^e siècle en un pôle commercial de plus de 30 000 mètres carrés consacré aux loisirs et à la culture. Il intégrera un complexe cinématographique, des magasins de sport, de musique, un commerce de bateaux, une jardinerie de 10 000 mètres carrés avec une serre tropicale, un bowling... Ce programme a été confié à l'agence d'architecture Reichen et Robert. L'objectif ? Rendre attractifs ces docks désaffectés, situés sur une presqu'île, zone-tampon entre la ville et le port.

La mémoire restituée

« Un objectif atteint par l'agence », commente Dominique Dhervillez, directeur adjoint aux grands projets de la ville, « le projet propose une réutilisation contempo-

raïne de l'architecture portuaire du site. Il réussit à en modifier délicatement le bâti tout en conservant l'esprit du lieu ». De fait, la transformation de ces anciens magasins portuaires en magasins de distribution semble « naturelle ».

Les architectes mettent en valeur les trois matériaux des bâtiments, la brique, le bois et le verre – les docks étant recouverts de verrières monumentales. Ils y mettent en scène, grâce à des jeux de lumières et de couleurs et la mise en valeur des sols (affleurement des anciens rails de chemin de fer), des contrastes qui évoquent la vocation des lieux. Afin que le commerce n'étouffe pas l'architecture, l'artère centrale est-ouest est très large et prend des allures de promenade grâce à la présence d'une serre tropicale. Quatre passages nord-sud forment un maillage laissant entrer la lumière naturelle. L'ensemble est encadré par deux quais, le premier ouvert à une circulation réduite, au nord, le second réaménagé en promenade, au sud. Un accès piéton est également prévu dès l'entrée du centre-ville, via un pont flottant arboré.

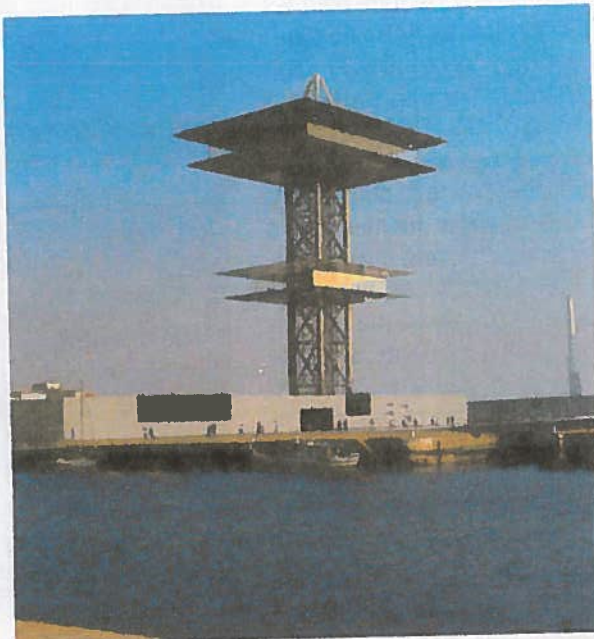
« Nous allons réveiller ces lieux spécifiques et mystérieux que sont les docks en déshérence et dont la mémoire s'est perdue. Nous allons les rendre aux habitants, très attachés à leur patrimoine portuaire », conclut Dominique Dhervillez. ●

Patrick Botta

Annexe n°2

AU HAVRE, UN CENTRE DE LA MER FLOTTANT

Une sirène de verre. Située à l'interface du port et de la ville, sur la presqu'île Frissard, en écho à la solide tour quinquagénaire de l'architecte Auguste Perret, la tour métallique inversée de Jean Nouvel sera, dès 2007, le nouvel emblème du Havre (Seine-Maritime, 193 259 habitants). Culminant à 120 mètres de haut, ce centre de la Mer, paradoxalement aérien, accueillera les visiteurs sur deux plateaux d'expositions. L'un, de 1 216 mètres carrés, est situé à 55 mètres de hauteur et le second, de 2 000 mètres carrés, flottera à quelque 90 mètres au-dessus du niveau de la mer. Sa vocation ? Montrer la modernité de la navigation maritime internationale, la complexité technique des grands ports, mais aussi la fragilité des estuaires et des océans...



Annexe n°3

Saint-Nazaire réunit sa ville et son port

Ouvrir la ville sur le port, la mer et l'estuaire, redimensionner et qualifier le centre-ville à l'échelle de l'agglomération, assurer la diversité et la complémentarité des fonctions, transformer les handicaps historiques en atouts. Le projet « Saint-Nazaire ville-port », conduit par la Délégation au développement de la région nazairienne (*), est conçu comme un modèle de stratégie urbaine : il intègre la réhabilitation du passé, en respectant le présent et la cohabitation entre les activités industrielles et l'habitat, qui caractérisent l'agglomération.

Depuis dix ans, Saint-Nazaire s'est engagée dans une politique urbaine ambitieuse. A partir de terrains disponibles, composés d'une grande friche industrielle et portuaire de 15 hectares et des 4 hectares couverts par l'ancienne base sous-marine allemande, une série d'opérations de réurbanisation ont été lancées. De 1994 à 2002, lors de la première phase du projet, 68 millions d'euros, dont les deux tiers apportés par le secteur privé, ont été investis pour la construction de 540 logements, de 2 500 m² de bureaux, de 4 200 m² de commerce, de 3 000 m² d'équipements touristiques et culturels et de 30 000 m² d'espaces publics. Avec, à la clé, la création de 200 emplois.

La seconde phase sera réalisée en trois étapes (2006, 2009 et 2012) pour un coût de 150 millions d'euros, selon les mêmes proportions entre les investissements publics

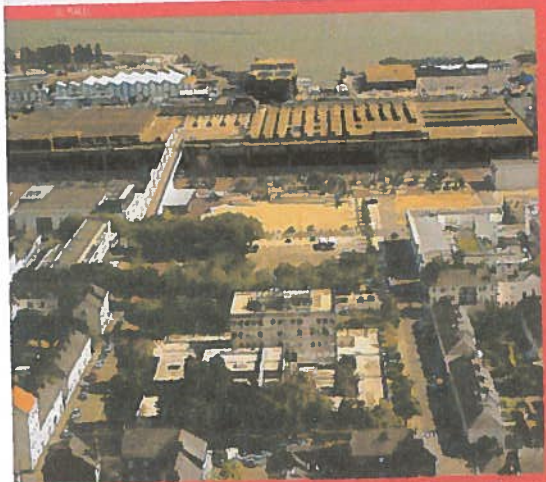
et privés. Articulée autour de la rue du 28 février 1943, qui structure le quartier du nord au sud, cette seconde phase comprend, outre la réalisation de 430 logements et d'un hôtel, la création de 40 000 m² d'espaces publics et de plus de 10 000 m² d'équipements, plus l'implantation de 29 000 m² d'activités économiques, l'ensemble engendrant 800 emplois supplémentaires.

Détourner le patrimoine industriel

Cette seconde phase est caractérisée par la volonté de conserver un patrimoine industriel et historique et de le « détourner » au profit de la qualité de vie des habitants. Ainsi, dans l'ancienne base sous-marine, qui accueille déjà le Centre international des paquebots, les « alvéoles » seront réaménagées et reliées par des rues intérieures : salle de création théâtrale, scène musicale, espaces de loisirs, restaurants et bars. L'ancienne gare transatlantique accueillera la scène nationale du théâtre du Fanal, et l'actuelle Maison du peuple deviendra un espace commercial dans le cadre de la réhabilitation de la place Marceau et de la construction de logements face à l'ancienne base. L'île du Petit-Maroc, située au-delà de la base sous-marine, est intégrée au projet en tant que quartier pilote du bord d'estuaire. Un transport en commun en site propre devrait relier le site au centre-ville. ●

Michel Chlatacz

(*) Structure financée par la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, la ville et la chambre de commerce.



A Saint-Nazaire, l'ancienne base de sous-marins édifiée par les Allemands (ci-contre, à l'arrière-plan) s'ouvre aux habitants. Ses alvéoles, réaménagées pour accueillir des espaces culturels, de loisirs et de restauration (ci-dessous), seront reliées par des rues intérieures (ci-contre).

