

**LE REAMENAGEMENT DES
FRICHES PORTUAIRES DANS
LA RECOMPOSITION RECENTE
DE LA VILLE :**

**L'exemple de Volos,
ville portuaire grecque.**



2009-2010

GAUTHIER Simon

Directrice de recherche
Mme VERDELLI Laura

**LE REAMENAGEMENT DES
FRICHES PORTUAIRES DANS
LA RECOMPOSITION RECENTE
DE LA VILLE :**

**L'exemple de Volos,
ville portuaire grecque.**

2009-2010

**Directeur de recherche
Mme VERDELLI Laura**

GAUTHIER Simon

"Rien ne vaut la recherche lorsqu'on veut trouver quelques choses."

J.R.R. Tolkien
Extrait de *Bilbo le Hobbit*

"Vous savez ce que c'est que la recherche : on part sur une question et on trouve en cours de route des faits qui vous en posent une autre."

Philippe Meyer
Extrait de *Les Progrès du progrès*

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes qui m'ont encadré, suivi et soutenu lors de la réalisation de ce projet de recherche.

A cet effet, je remercie tout d'abord Mme Laura Verdelli, tutrice de ce projet, qui a su me guider pas à pas dans l'élaboration de ce projet.

Ensuite, je souhaite remercier l'ensemble des acteurs rencontrés sur le terrain :

- Mme Duquenne et Mlle Woillez pour leur aide dans la traduction des textes grecques,
- Les professeurs de l'Université de Thessalie qui m'ont conseillé, aidé et parlé avec passion de leur ville portuaire.

Enfin, je remercie les personnes qui m'ont soutenu tout au long de cette année : Clémence, Victor, Mathieu, Marie, Maeva, et mes parents.

SOMMAIRE

Avertissement	5
Formation par la recherche et projet de fin d'études	6
Remerciements	7
Sommaire	8
Introduction	10
Partie 1 : Présentation et Contexte de la Recherche	12
1. Sémantique des termes du sujet	13
11. Le port : transition entre l'eau et la terre	13
12. La composition urbaine de la ville	14
13. La ville portuaire	14
2. Présentation du cas d'étude	16
21. La Grèce, un pays tourné vers la mer	16
22. La ville de Volos	17
3. Définitions de la recherche	19
31. Base du questionnaire	19
32. Hypothèses	20
Partie 2 : La Relation Ville/Port	22
1. Comment la relation ville/port a-t-elle évolué ?	23
11. Historique	23
12. Les mutations de la filière portuaire.....	23
13. Le clivage ville/port.....	24
14. Le phénomène de délaissement.....	25
15. Résumé de l'évolution de la relation ville/port	26
2. Le cas de Volos	27
21. L'évolution de la relation ville/port	27
22. Caractéristique de cette relation	28
23. La ville de Volos tournée vers son port de plaisance.....	30
24. Le port industriel : présent mais inaccessible.....	32
Partie 3 : L'Aménagement des Friches Portuaires	36
1. Les stratégies d'aménagement	37
11. Les processus	37
12. Les enjeux	39
13. Les choix d'aménagement	40
2. Les aménagements portuaires de la ville de Volos	43
21. La première friche portuaire.....	44
22. La poursuite de la réhabilitation des friches portuaires	45
23. Qu'en est-il aujourd'hui ?	48
3. Les aménagements culturels et de services dans la régénération des friches portuaires.....	51
31. Pourquoi la ville de Volos s'est tournée vers ces choix d'aménagement ?	51
32. L'importance de l'accueil d'un événement mondial.....	52
33. L'impact des aménagements de type culturel et de services.....	54
34. Quel avenir pour la politique d'aménagement des friches portuaires de Volos ?	56
Bibliographie	60
Table des figures	63
Table des illustrations	64
Table des cartes	65
Table des matières	66

INTRODUCTION

Dans une description moderne et contemporaine, le mot port représente l'espace où sont déchargés et rechargés les navires. Mais, l'espace portuaire n'est pas seulement un lieu de transport. Il est l'un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif. Le port est avant tout un milieu où se croisent, vivent et, se transforment les hommes et les marchandises. A ce titre, les réalités portuaires ne sauraient être appréhendées sans leur environnement, le plus souvent urbain. Aussi, sa place dans le maillage régional, national ou international joue un rôle dans son évolution déterminé par les facteurs historiques et les besoins économiques. Tous ces éléments ne sont pas sans conséquence, d'une part, sur le rapport affectif des habitants au port et, d'autre part, sur l'urbanisme.

La ville et le port ont longtemps vécu en harmonie. Ils ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité. Ils formaient un espace d'échange, de valorisation et de production tourné vers le commerce maritime. Véritables poumons économiques des villes portuaires, les ports ont eu le besoin de se moderniser pour faire face aux nouvelles tendances du commerce international. Faute de pouvoir agrandir les anciennes installations près des centres-villes historiques, les ports ont dû se délocaliser. Les espaces portuaires sont devenus orphelins et objets de convoitises suite aux différentes crises industrielles notamment. Le découplage ville/port s'est alors créé petit à petit.

C'est pourquoi, les villes portuaires se trouvent, aujourd'hui, confrontées par la nécessité de reconsidérer la relation entre port et ville. Il s'agit alors de rendre intelligible le fait que la redéfinition de cette relation poursuit le double objectif de favoriser le développement économique et de sauvegarder les caractères identitaires du système urbain. Le port doit alors s'ouvrir à la ville. Pour cela, il est nécessaire que de nouvelles relations voient le jour en dépassant les barrières urbaines. Les friches portuaires, longtemps ignorées par la géographie urbaine, suscitent depuis une vingtaine d'années un intérêt sans précédent. L'aménagement de ces zones délaissées est devenu un moyen d'affirmer pour les métropoles leur place sur l'échiquier mondial, de redéfinir une identité territoriale en remodelant notamment l'image de la ville et son attractivité. Les villes portuaires se situent ainsi dans une double logique d'attraction et de répulsion, dualité qui fonde en grande partie le foisonnement des travaux sur l'interface ville-port et les options de redéveloppement des espaces délaissés par le port.

Les choix de réaménagement des friches portuaires dans la recomposition récente de la ville est donc le sujet central de notre recherche.

En première partie, nous présenterons la sémantique des termes du sujet, le questionnement et l'hypothèse de la recherche. Nous présenterons également le cas d'étude qui nous permettra d'appuyer notre réflexion et nos conclusions. Ensuite, nous nous intéresserons à l'évolution de la relation ville/port, pour comprendre toute l'articulation autour de ces deux "entités". Enfin, nous exploiterons le cas d'étude pour analyser les choix d'aménagement possibles en lieu et place des friches portuaires. Nous tenterons ainsi de répondre à la question que nous nous sommes posés et d'atteindre notre objectif : comprendre comment une ville portuaire, comme Volos, peut s'approprier des friches portuaires, et par ces reconversions, en faire des espaces fonctionnels urbains.

PARTIE 1 :

**PRESENTATION
ET CONTEXTE
DE LA RECHERCHE**

Dans cette première partie, nous tenterons de définir les termes de la recherche. Il convient de définir chaque élément pour comprendre, et mieux appréhender la ville portuaire. Ensuite, nous présenterons la ville de Volos et ses caractéristiques. Enfin, nous établirons la problématique de la recherche.

1. Sémantique des termes du sujet

Le terme relation ville/port est difficile à appréhender. Littéralement, on suppose donc que le port et la ville ne sont pas associés, que le port ne fait pas partie intégrante de la ville. Le port fait-il partie de la ville ? Est-il alors considéré comme un élément extérieur ou comme un quartier de la ville ?

Les villes se développent, leurs zones urbaines s'étendent et ont un besoin d'espace. En contact avec l'espace portuaire, les villes peuvent alors s'approprier des zones libres laissées par le port. La composition urbaine entre en ligne de compte dans les choix d'aménagement de ces zones. Pour comprendre l'évolution et la relation ville port, et avant d'analyser plus en détail dans la deuxième partie cette relation, il convient tout d'abord de définir :

- le port,
- la ville et sa composition,
- et la ville portuaire.

11. Le port : transition entre l'eau et la terre

"Port : connections d'une terre, d'une ville avec le commerce mondial. Du latin portus, qui se rapporte au grec, passage."

(Larousse Encyclopédie, 2007)

Jusqu'aux années 1930, le port était défini (de mer, marchand, de commerce, de pêche ou de guerre) comme un enfoncement de la mer dans les terres, naturel ou artificiel. Avec les progrès techniques les ports sont aussi devenus, comme certains aéroports, des avancées gagnées sur la mer, de véritables points de convergence des routes maritimes et terrestres.

Le port est le passage entre la mer et la ville. C'est un quartier atypique qui utilise au mieux l'élément naturel qu'est la mer. Il existe des ports maritimes et des ports fluviomaritimes.

On peut classer les ports selon trois types¹ :

- les ports au sens large du terme, véritables plates-formes portuaires avec des darses prises dans la ville : centres de stockage, zones d'embarquement et de débarquement avec son environnement (entrepôts, conteneurs, grues...)
- "les portions de berge" : elles font davantage partie de la ville que du port mais sont essentielles aux activités de la vie urbaine.

¹ Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*, p110

- et les ports reconvertis : pour le tourisme et le commerce, reconvertis avec un caractère d'animation et de loisirs sur l'eau. Les Vieux-Port et ports de plaisance font partie de cette catégorie.

12. La composition urbaine de la ville

"La composition urbaine est la représentation globale d'une ville ou d'une partie de ville fixant des règles relatives à la localisation, à l'implantation et à l'élaboration des projets successifs de construction, et tenant compte des particularités du terrain."

Centre de Documentation de l'Urbanisme

« L'acte créateur du compositeur est d'unifier dans un tout cohérent des parties différentes en sauvegardant et en exprimant ces différences dans l'œuvre unique et en cela donne du sens. »

Pierre Riboulet.

Depuis les premiers tracés de villes, « la composition urbaine a eu pour rôle de définir l'organisation de l'espace de la ville ou du quartier à aménager. » C'est ainsi que J. P. Lacaze, dans son ouvrage, *Les méthodes de l'urbanisme* définit la composition urbaine. Il ajoute que cette dernière s'intéresse pour l'essentiel à l'aménagement des espaces libres de la ville. Contrairement à l'architecture, la composition urbaine ne vise pas un objet fini car la ville change au cours du temps. Elle se développe, s'agrandit, s'étend. Les aménagements d'aujourd'hui portent davantage sur la restructuration que sur la création d'espaces. Les friches portuaires font aujourd'hui partie des lieux d'intervention. Les lieux en jachère deviennent les éléments par lesquels la ville va se redéfinir « des lieux de requalification urbaine ».

La ville, multiple et variée, ne se résume pas à une forme unique. Toutes ces mutations sont étroitement liées à une volonté d'un travail plus concerté sur la ville entre usagers, habitants, élus, investisseurs, industriels et aménageurs.

Selon, J.P. Lacaze, « Composer avec l'urbain, c'est composer :

- avec le milieu
- avec l'héritage culturel
- avec l'environnement existant »

S'approprier les friches portuaires devient alors pour la ville une façon de s'étendre, de créer de nouveaux espaces d'attractivité, de nouveaux lieux de vie tout en préservant l'histoire et la mémoire portuaire.

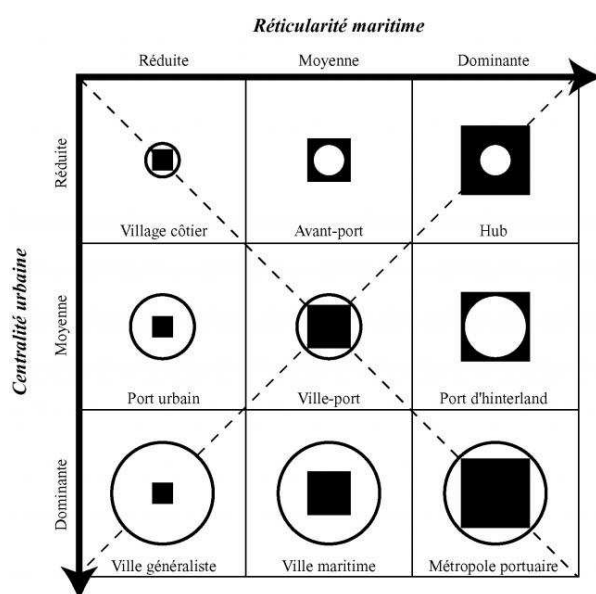
13. La ville portuaire

Il n'y a pas de définition consensuelle de la ville portuaire. Roger Brunet (1997) souligne la difficulté de "traiter un objet réel non identifié". Son rôle dans l'espace géographique est pourtant clair : il s'agit bien d'un « nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994). Une ville portuaire est « point-clé de l'organisation de l'espace » (S.D. Brunn et J.F. Williams, 1983), une « ville-nœud de communication » (J. Bastié et B. Dézert, 1980) où se développent des activités

spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de consommation d'espace, d'importance économique. César Ducruet a modélisé cette

idée et élaboré un classement des villes portuaires.¹



On obtient tout d'abord deux gradients symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à la métropole portuaire, symbolise un gradient de la hiérarchie des fonctions urbaines et portuaires. La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire, urbain). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré.

Figure 1 : Classification des villes portuaires selon la réticularité maritime et la centralité urbaine

Source : Structure et Dynamique spatiales des villes
Réalisation : Ducruet C.

César Ducruet propose, aussi, d'analyser la place de la ville portuaire à travers les concepts de centralité et réticularité :

- "La *centralité* est en général comprise comme la mesure de la situation d'un nœud dans un réseau, tandis que le centre est un point autour duquel se distribuent d'autres objets dans l'espace, ou encore une agglomération de taille quelconque rendant des services à un espace environnant."

En termes d'activités économiques, la centralité exprime un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région* » (D. Pumain et T. Saint-Julien, 1997). James Bird (1977) distingue trois types de centralité : endogène (places centrales), interne (économies d'échelles et d'agglomération) et exogène ('Gateway' ou portes d'entrée) dans le cas des ports."

- "La *réticularité* vient de réseau et donne l'adjectif réticulaire. Elle peut être interprétée comme la propriété d'un lieu ou d'un espace à créer du réseau ou à être une partie d'un réseau. Pour les villes portuaires, la réticularité correspond à leur niveau d'insertion dans les réseaux des opérateurs de transport."

César Ducruet n'est pas le seul à avoir établi un classement des villes portuaires. Mais, chaque ville portuaire a sa propre identité, son propre fonctionnement et sa propre influence sur le territoire qu'elle irrigue et il est donc difficile d'établir un classement précis.

En effet, la ville portuaire peut, par exemple, se trouver en situation centrale au sein du réseau urbain régional ou national, comme dans de nombreux pays du «Sud» (Buenos Aires, Dakar, Manille), ou en situation périphérique dans les pays au système urbain

¹ César Ducruet, *Structure et Dynamiques spatiales des villes*

centralisé (Le Havre, Southampton). Cependant, elle vient au contact du réseau urbain par sa localisation territoriale (centre excentré) mais surtout par sa taille et son étendue. Cela peut faire naître des «rivalités» tenaces comme celles entre Le Havre et Rouen, Rotterdam et Amsterdam.

La situation littorale a pour effet d'amputer la ville maritime d'une partie de l'espace qu'elle occuperait théoriquement. Ceci a des effets directs très variables sur la forme urbaine et sur la façon dont les espaces et les réseaux s'imbriquent. C'est ce qui crée l'interface ville-port.

2. Présentation du cas d'étude

21. La Grèce, un pays tourné vers la mer

La Grèce est un pays de navigation. Soixante quinze pour-cent du territoire grec est montagneux et quatre vingt pour-cent de sa population se situe sur le littoral dont un tiers est localisé à Athènes. De part sa morphologie et ses caractéristiques, elle possède plus de 3000 îles ou îlots, la Grèce a du développer l'utilisation du transport maritime. Ce pays est donc tourné vers la mer. Selon le ministère de la Marine Marchande (2002), le système portuaire grec comprend 1.250 ports. La propriété et la gestion des zones portuaires en Grèce est assez complexe, car l'espace littoral appartient à l'Etat et non à la collectivité locale.

Aucun point de la Grèce n'est éloigné de plus de 100 km de la mer : dans le Péloponnèse et la Grèce Centrale cette distance n'est même que d'une cinquantaine de kilomètres. De fait, "il n'existe pas de montagne en Grèce d'où la mer ne puisse être aperçue".¹

Aujourd'hui la Grèce est la première puissance maritime du monde, puisque sa flotte marchande dispose de 3 115 navires avec 16,81% du tonnage total mondial.

Les villes grecques entretiennent donc une relation étroite avec la mer par l'intermédiaire du port notamment. Outre sa présence physique, le port a une présence sociale et psychologique. Les Grecs ont un lieu avec le port.

Au quotidien, les habitants des villes portuaires grecques vivent au rythme du port. De la vente de poissons sur la jetée, aux restaurants ou autres bars situés sur le front de mer. Le port occupe une place importante dans les habitudes des grecs.



Carte 1 : Carte de la Grèce

Source : www.wikipédia.fr

¹ D'après le site internet de l'ambassade de Grèce en France

Du point de vue touristique, les ports grecs sont les espaces les plus fréquentés par les touristes dans les villes moyennes. A Patras, Thessalonique, Nauplie ou à Volos, le port regroupe toutes les activités touristiques nécessaires aux visiteurs. C'est le lieu de vie par excellence, c'est la centralité de la ville grecque portuaire.

22. La ville de Volos

a) Présentation générale

Carte 2 : Localisation de Volos dans le département de la Magnésie

Source : www.ersea2006.ece.uth.gr



La ville de Volos¹ est située au centre de la Grèce continentale, à environ égale distance (320 kilomètres) des deux principaux centres urbains du pays, Athènes et Salonique (appelé aussi Thessalonique). Construite au fond du golfe Pagasétique et au pied du mont Pélion (le pays des Centaures), elle est la seule sortie vers la mer de la région de Thessalie, qui a la plus grande surface agricole du pays.

Un tremblement de terre, en 1955, a entièrement détruit la ville de Volos. La ville a alors été entièrement reconstruite à la suite de cette catastrophe.

b) Démographie

Selon les données locales², la ville moderne a été créée en 1841. En 1858, la ville avait seulement 80 maisons, dont la plupart était le long des quais. Après son incorporation à la Grèce en 1881, la ville comptait une population de seulement 4900 habitants, mais elle a augmenté rapidement. Dans son recensement de 1920, Volos enregistrait 30.046 habitants. Aujourd'hui, l'agglomération de Volos a une population de 150.000 hab environ. Volos accueille 100.000 hab et la municipalité de Nea Ionia 50.000 hab. Sur une population de 4.887 en 1881, Volos a augmenté sa taille par vingt en un siècle.

c) L'économie de la ville

L'économie de la ville est basée sur l'industrie, le commerce, les services, le tourisme, et, bien sûr, l'activité portuaire. Par l'amélioration des infrastructures, la ville est devenue de plus en plus dynamique notamment avec la construction de l'Université de Thessalie, l'une des plus importantes du pays, avec celle d'Athènes.

La ville a profité de la reconstruction totale de sa zone urbaine pour accélérer son développement. La mise en place d'une zone industrielle, la modernisation, la réorganisation et la nouvelle localisation du port ont contribué au développement de la ville.

La construction de la ligne de chemin de fer reliant les villes de Volos à l'arrière-pays de Thessalie a augmenté la force économique de la ville. Ce développement économique a

¹ En Grèce, le terme "commune" n'est pas employé, on parle de "dème"

² D'après les données recueillies auprès de la dème de Volos

été accompagné par une augmentation des activités dans les domaines de la construction. La ville s'est très vite développée et a rapidement étendu sa zone urbaine.

d) Organisation et développement de la ville

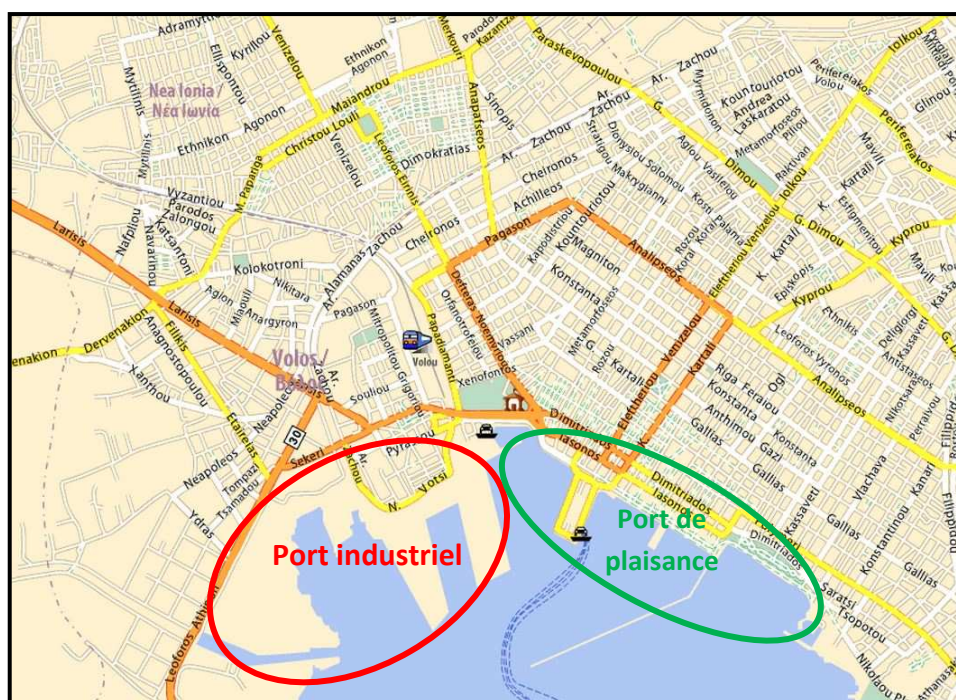
Après le tremblement de terre de 1955, la ville a été reconstruite sur la base d'un plan en damier (On peut noter le parallèle avec Le Havre qui a été, aussi, une ville portuaire totalement reconstruite après les bombardements de la seconde guerre mondiale). Les axes routiers ont été construits parallèlement au front de mer. Aujourd'hui, les deux axes parallèles les plus proches du front de mer (rue Dimitriadou et rue Iasonos) sont les plus fréquentés de la ville. Une rue piétonne également parallèle (rue Ermou) a été aménagée, elle est devenue la rue commerçante de la ville de Volos.

Le cadre architectural et urbain de Volos se caractérise par son plan en damier, ses rues en sens unique, ses imposants bâtiments néoclassiques, ses édifices industriels, ses oasis de verdure, et bien évidemment par la proximité de la mer et du port. Ces éléments combinés donnent à Volos un caractère distinctif, qui en fait l'une des plus belles villes grecques.¹ Dans son développement urbain, la ville de Volos a de moins en moins mis en place une organisation perpendiculaire des rues. La composition urbaine est devenue plus archaïque et moins organisée.

Volos a participé à l'accueil des Jeux Olympiques 2004, cet événement a permis la réalisation de plusieurs projets. La ville a également été l'hôte de divers événements sportifs, tels que les Championnats d'Europe d'athlétisme. De manière générale, tous ces événements ont permis le développement de la ville.

e) Le port de Volos

Volos est la scène d'un grand trafic commercial et de passagers à destination des Sporades, des grands ports de la Méditerranée, de la Syrie, et d'autres villes du Moyen-Orient. Son port offre un pont entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie. Il est le troisième port de la Grèce en transport de passagers derrière Athènes et Salonique, et le quatrième en matière de commerce derrière les deux précédents et Patras.



Volos est la plus récente des villes portuaires grecques. Le port a été reconstruit, en même temps que la ville, après le tremblement de terre en deux parties. D'un côté, on a le port industriel et de l'autre le port de plaisance, dans un cadre touristique où est incorporé le port pour l'embarcation des passagers.

Carte 3 : Plan de la ville de Volos et localisation de son espace portuaire

Source : www.viamichelin.fr

Réalisation : Personnelle

¹ D'après le site internet de l'ambassade de la Grèce en France

3. Définitions de la recherche

31. Base du questionnement

Les cités portuaires ont connu au cours du temps une évolution dans la relation ville/port. Les ports ont muté et les villes ont évolué, c'est le cas aussi pour Volos.

Les ports laissent quelques fois des zones à l'abandon et les villes ont alors la possibilité par des aménagements de s'appropriier ces friches portuaires. Par ces aménagements, la ville peut faire de ces zones une nouvelle "centralité" de la ville, un nouveau quartier attractif et non un lieu répulsif seulement utilisé pour accroître simplement la zone urbaine. Les villes portuaires essaient de régénérer leur vie citadine et leur image urbaine en transformant et en s'appropriant ces zones. Pour les villes portuaires, c'est une véritable "chance".

La ville de Volos a la particularité d'avoir été entièrement reconstruite dans les années 1950. Une nouvelle morphologie de la ville et une nouvelle organisation du port ont donc été pensées et établies. Dans son aménagement, les acteurs du territoire ont anticipé le phénomène de délocalisation du port vers la périphérie. Le port industriel a été construit en périphérie de la ville, et le port de plaisance a été lui aménagé en prolongement de la première zone urbaine aménagée après le tremblement de terre.

Ne pouvant pas se développer vers le nord et l'est, pour cause de relief, la ville s'est donc développée vers l'ouest en direction du port industriel. Ce dernier au cours du temps et à cause du phénomène de désindustrialisation a laissé vacantes des friches portuaires. La ville dans son développement urbain est donc venue au contact du port industriel et a agi sur la relation ville/port en s'appropriant ces zones laissées libres par le port.

Figure 2 : Organisation de la ville de Volos en 1960

Source : Université de Thessalie
Réalisation : Personnelle

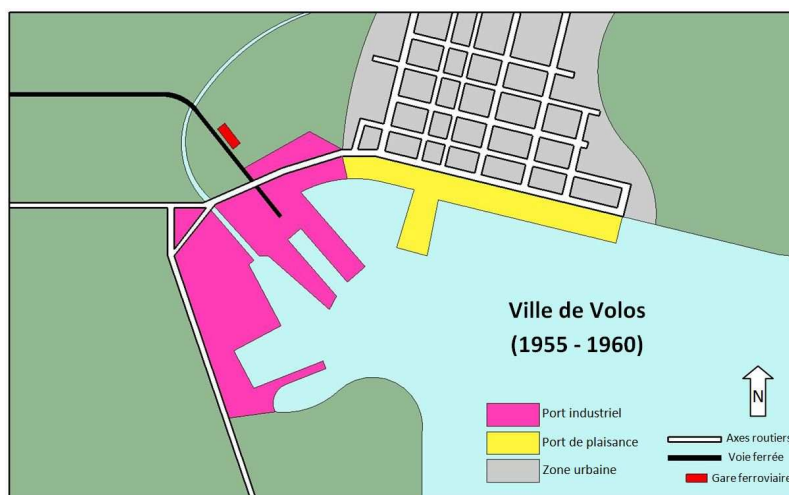
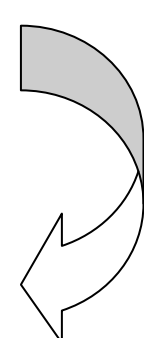
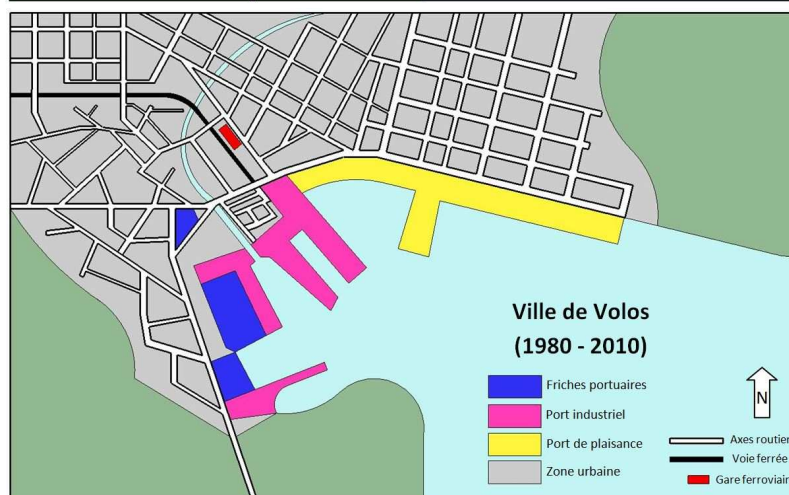


Figure 3 : Organisation de la ville de Volos aujourd'hui

Source : Université de Thessalie
Réalisation : Personnelle



Le questionnement qui peut être alors soulevé se réfère à l'analyse des aménagements choisis par la ville de Volos pour s'approprier les friches portuaires, avec pour enjeu d'agir positivement sur la relation ville/port, et faire de ces zones un nouveau quartier attractif de la ville.

Problématique :

Dans son extension urbaine, comment la ville de Volos peut-elle s'approprier les friches portuaires ?

Par quels choix d'aménagements, ces nouvelles zones urbaines peuvent-elles devenir une nouvelle "centralité de la ville" ?

Il conviendra donc de comprendre les raisons, qui ont amené la Ville de Volos, à effectuer un certain nombre de choix d'aménagement et d'en décrypter les effets.

Nous nous attacherons ici à analyser la relation existante entre Volos et son port industriel et son port de plaisance et à étudier les choix d'aménagement de la ville de Volos sur les friches portuaires en voyant leurs impacts et leurs nouvelles utilités.

32. Hypothèses

Agir sur les ports en Grèce, c'est agir sur la centralité des grandes villes grecques. L'enjeu est donc de taille. Les projets liés au port sont des projets de grandes envergures. La nécessité de rendre attractif ces nouvelles zones, sur le front de mer, laissées par le port industriel, est indispensable. Le choix d'aménagement y est donc important.

En Grèce, et plus que partout ailleurs, les habitants des villes portuaires ont une relation sociale, identitaire et historique avec le port. Pour les populations locales, il existe une symbiose fonctionnelle et affective avec le port et ses activités, un fort sentiment d'appartenance et d'identification qui l'emportent sur la médiocrité de ce cadre de vie.

De plus, les lieux de vie, de passage, de loisirs se situent sur les fronts de mer et, pour le cas de Volos, plus particulièrement sur le port de plaisance. L'enjeu est donc de rendre attractif ces friches portuaires situées à proximité du port industriel, afin d'équilibrer l'organisation de ville.

Nous posons l'hypothèse que la ville de Volos a fait le choix d'aménagements culturels et de services afin de réussir la reconversion fonctionnelle d'une zone précédemment allouée aux activités portuaires.

La réussite de la reconversion fonctionnelle d'une zone portuaire permet d'attirer la population, sur ces zones ignorées par le passé, d'intégrer pleinement ces nouvelles zones à l'espace urbain, et d'en faire une nouvelle "centralité".

Tout en analysant l'exemple de Volos, nous apporterons des éléments de comparaison avec d'autres exemples de villes portuaires.

PARTIE 2 :

**LA RELATION
VILLE/PORT**

Dans cette deuxième partie, nous nous attarderons sur la relation ville/port. Nous verrons comment a évolué cette relation au cours du temps et nous essaierons de comprendre comment est apparu le clivage ville/port. Pour notre exemple, nous analyserons l'évolution de la ville de Volos par rapport à son port après le tremblement de terre de 1955. Nous comparerons aussi la relation qu'entretient la ville de Volos avec son port de plaisance d'une part et avec son port industriel d'autre part.

1. Comment la relation ville/port a-t-elle évolué ?

La grande majorité des grandes métropoles internationales sont des cités portuaires. Que ce soit New York, Osaka, Londres, Le Caire, Barcelone ou encore Buenos Aires, ces villes se sont développées et ont vu le jour sur la scène économique internationale grâce à leur port et à son activité.

L'histoire a donc fait de cette relation, un lien étroit. Ce rapport économique entre le port et sa ville existe aussi et surtout pour les villes moyennes. Mais la ville portuaire n'est pas la seule à utiliser et à avoir besoin d'un port industriel puissant et développé. La région en amont est aussi sous l'influence directe du port.

Aussi, il est important de souligner que le port a besoin de nombreux services que la ville lui procure. Sans la ville, le port ne pourrait fonctionner. Or ce lien particulier a évolué au cours du temps.

"C'est la ville qui détermine l'identité d'une place maritime" (Baudouin et Collin, 1992).

11. Historique

Si les villes s'installaient à proximité d'un fleuve, d'un estuaire ou du littoral, cela était dû à la présence de l'eau et donc de la navigation propice aux échanges et aux commerces. Les ports ont toujours un rôle de premier ordre dans l'économie de la ville. Lieu économiquement fort et puissant, le port permettait le développement de la ville.

Le rôle des ports dans le développement des villes a été d'une importance capitale durant l'histoire. Lieux d'échange, de rencontre, les bassins historiques étaient considérés comme centralité de la ville¹ et comme véritable poumon économique de la ville.

Les premiers ports construits semblent remonter aux Phéniciens avec les ports de Sidon et Tyr au treizième siècle avant J-C. Les ports se développent ensuite le long de la Méditerranée vers le troisième siècle avant J-C et progressivement sur la façade atlantique au fur et à mesure de l'expansion du commerce. Ce n'est qu'au XIXe siècle avec la révolution industrielle que l'apparence des ports change clairement.²

12. Les mutations de la filière portuaire

L'économie mondiale connaît, au Xe siècle jusqu'à la moitié du XXe, une métamorphose. La révolution industrielle change les habitudes du commerce, de nouvelles technologies apparaissent, les bateaux deviennent de plus en plus gros. La

¹ Mémoire de Recherche de Mathias Lefranc, *L'aménagement urbano-portuaire : Quelles possibilités d'évolution pour les grandes villes portuaires ?* p21

² Portail wikipédia : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Port_\(marine\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Port_(marine))

spécialisation entre ports de commerce, de pêche et militaires apparaît. Aux entrepôts, s'ajoutent les axes de communication (lignes de chemin de fer). Les docks s'étendent et les professions se spécialisent.

Au XXe siècle, la transformation est complète : les ports de commerce se spécialisent, les grues apparaissent afin de pouvoir charger les navires grandissant sans cesse ; les cadences s'accroissent afin de rester dans la compétition, mais les effectifs de travailleurs embauchés baissent drastiquement. De leurs côtés, les ports de plaisance se développent et prolifèrent le long des côtes des pays développés par la création de marinas parfois géantes.

Puis vient le phénomène de la mondialisation après les années 1950. Le port d'une ville s'ouvre alors à la concurrence mondiale. Le port évolue et devient un pôle de haute technologie où il doit innover et s'adapter aux nouvelles tendances et caractéristiques du transport. La morphologie des ports évolue. Situé à l'origine dans le quartier historique, il ne peut plus accueillir alors ces nouveaux bateaux chargés de conteneurs. Le manque de place devient inévitable. Le plus souvent, le port est en partie délocalisé en aval. On voit donc l'apparition de Zones Industriales-Portuaires (ZIP) comme à Barcelone par exemple. Ces nouvelles zones sont situées hors des secteurs urbanisés. Les conteneurs apportent également une nouveauté. Le transfert des conteneurs de bateau à camion ou de camion à bateau se fait directement. La fonction de port-entrepôt disparaît, il n'est plus nécessaire de stocker une grande quantité de marchandises. Le paysage du port est donc métamorphosé. De grandes zones sont alors laissées à l'abandon et de grandes constructions deviennent alors désaffectées.

Dans son mémoire de recherche¹, Priscille Genesco nous mentionne "cette mutation des techniques portuaires : ce déclin des activités a entraîné un phénomène commun à bon nombre de ces villes : un découplage ville/port". Ceci correspond à la fois à l'évolution de la ville et du port et aux différences spatiales induites.

Cela entraîne également un cloisonnement des espaces et un déplacement de la centralité du cœur des espaces portuaires vers des espaces purement urbains. Toujours selon, P. Genesco, l'évolution temporelle a vu naître :

- une relocalisation en périphérie du site portuaire
- de nombreuses friches laissées à l'abandon
- la fermeture des sites, un repli du port sur lui-même (raisons de sécurité) qui conduit à un éclatement de la relation ville/port.

13. Le clivage ville/port

La modernisation et l'intensification des ports au cours des révolutions industrielles sont les facteurs les plus importants et les plus déterminants de la séparation ville-port, qui apparaissent presque comme irréversibles aujourd'hui. Ces éléments déterminants² sont :

- la création de nouvelles infrastructures,
- l'apparition de grands espaces de stockage pour conteneurs,
- les infrastructures routières et ferroviaires viennent qui se fondre aux paysages,
- et le rétrécissement du tissu industriel.

¹ Mémoire de Recherche de Priscille Genesco, *La relation ville/port au sein de villes moyennes*

² D'après Claude Chaline, *Ces ports qui créèrent des villes*

Parmi les différents niveaux de dysfonctionnement dans le binôme ville/port, on peut noter la crise des secteurs d'activités traditionnelles et la dégradation dans toutes les composantes des quartiers en frange du port.

Le clivage est aussi institutionnel. Les ports autonomes et les institutions publiques se sont éloignés au fur et à mesure du temps. Cela peut expliquer la relation ville/port de plus en plus antagoniste au fil des années. Il y a aussi une dualité entre stratégie économique des ports et l'aménagement ou réaménagement de la frange urbano-portuaire.

Sous l'effet de mutations extérieures, ces deux éléments qui ne faisaient qu'un, ont évolué chacun de leur côté et leur relation a changé de nature. L'espace entre port et ville est devenu visible au niveau architectural, physiologique, sociologique : une véritable rupture s'est créée¹. Il y a donc une opposition entre le dynamisme et l'image de développement de la ville et le traumatisme de voir des parties de "l'ancien" port laissées à l'abandon.

Les axes de communication sont devenus un "outil" de clivage. Pour accélérer le transport des marchandises, il faut transformer le port, mais aussi lui faire parvenir des axes de communications directement à ses pieds. Se forment alors de véritables couloirs de transport. Ces changements sont nécessaires d'un point de vue économique. Mais ces métamorphoses ont un impact important sur le lien entre port et ville. Les ports deviennent alors des outils techniques dont la mission est de réduire la rupture de charges, et d'aller toujours plus vite. Le port devient alors étranger à la ville.

Les villes aussi mutent : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale et dilatation du territoire urbain². Ce clivage est donc réel sur le plan spatial et institutionnel, mais cela est différent sur le plan économique et social. Le port est avant tout le principal moteur économique d'une ville portuaire. Les liens sociologiques sont forts entre les quartiers périphériques et le port.

Mais la fonctionnalité et l'utilisation du port créent un effet de coupure qui entraîne le découplage ville/port et fait de ce même territoire, deux entités distinctes. Ce découplage ville/port, caractérisé notamment par la mutation de la ville et de l'espace portuaire, a entraîné rapidement un phénomène de délaissement des friches portuaires.

14. Le phénomène de délaissement

La délocalisation des activités maritimes et la libération d'espaces, que la ville pouvait se réapproprier, a été un phénomène largement subi par tous les acteurs.

Le devenir de ces ensembles et de ces territoires, souvent proches du centre ville, passe par l'harmonisation de deux objectifs essentiels³ :

- le maintien de tous les héritages maritimes et portuaires,
- les projets de reconstructions et de réaffectations des espaces vacants, en relation directe avec une redéfinition des relations entre la ville et la mer ainsi qu'entre la ville et le port.

¹ id.

² id.

³ Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*

L'objectif est d'introduire de nouveaux schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux exigences actuelles. C'est une opportunité énorme pour la ville qui voit en ces quartiers de futures zones urbaines centrées sur la valorisation de l'eau. Ces zones auront un rôle de vitrine de la ville, elles revaloriseront son image à l'extérieur et attireront les populations et les emplois plus qualifiés qui lui faisaient alors défaut.

Cet exercice de recomposition constitue une opportunité intéressante, qui peut permettre à la ville portuaire de se redéfinir, tout en répondant aux nombreux enjeux auxquelles elle est confrontée.

En effet, le phénomène de délaissement a des conséquences non négligeables :

- dévalorisation de l'espace
- pollution
- image négative
- baisse des impôts, des emplois, et de la population.

Ces friches portuaires sont précisément les zones en contact avec la ville, que les élus locaux, responsables du cadre de vie, souhaitent voir réaménagées de façon plus agréable pour le citoyen. Par les friches portuaires, les habitants voient la mort du port, un véritable déclin du port et de la ville. Fausse image car les ports sont de plus en plus loin de la ville et inaccessibles. La question concerne le maintien de l'image (que véhicule le port sur la ville), et la préservation de l'histoire et de la culture portuaire¹.

15. Résumé de l'évolution de la relation ville/port

Phasage	Relation ville-port	Déterminants technologiques
Préindustrielle	Imbriqués avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile
Industrielle	Juxtaposés, forte spécialisation et coupure totale entre ville et port	Navigation en métal, machine à vapeur
XIX et début du XX	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires.	Combustible pétrolier, transport routier
1970-80	Formation de friches, premières reconversions, séparation du port et de la ville	
1990-2010	Ré urbanisation	Economie de l'information et de la communication. temps libre, culture

D'après Claude Chaline, dans Ces ports qui créèrent les villes.

¹ id.

2. Le cas de Volos

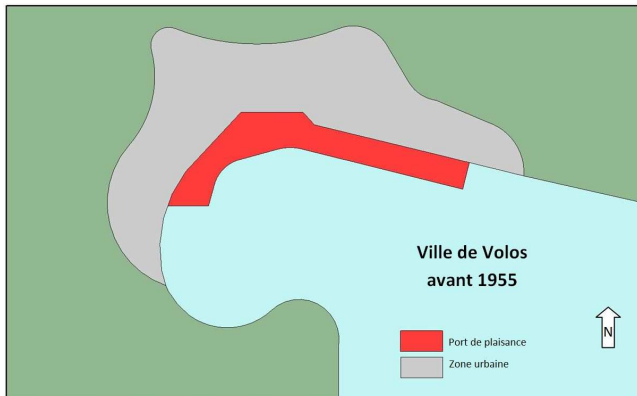
Figure 4 : Ensemble de croquis représentant l'évolution de l'organisation de la ville de Volos entre 1955 et aujourd'hui

Source : Université de Thessalie

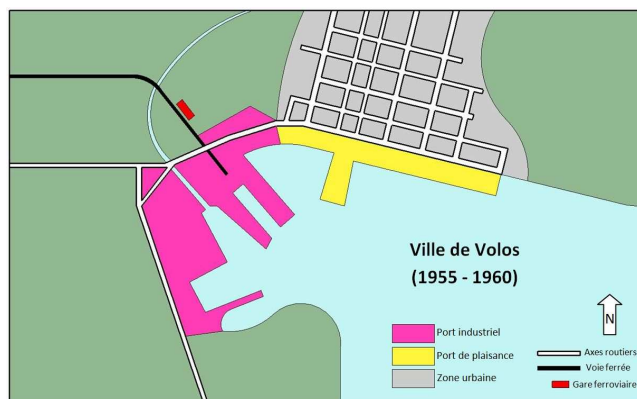
Réalisation : Personnelle

Nous allons maintenant nous intéresser à la relation entre la ville de Volos et son port. Dans un premier temps, nous étudierons l'évolution de cette relation.

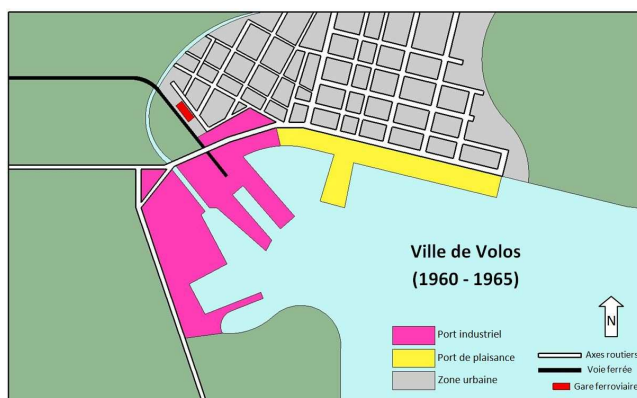
21. L'évolution de la relation ville/port



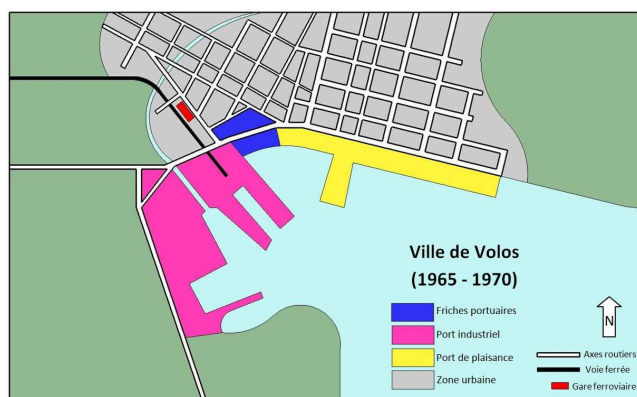
Avant le tremblement de terre de 1955, le port de Volos était situé au fond du golfe, et il n'y avait pas de différenciation entre le port industriel et le port de plaisance. Mais le port, à l'époque, avait un besoin de modernisation pour rester compétitif face aux ports de Salonique et du Pirée (Athènes). Il devait donc être agrandi et modernisé.



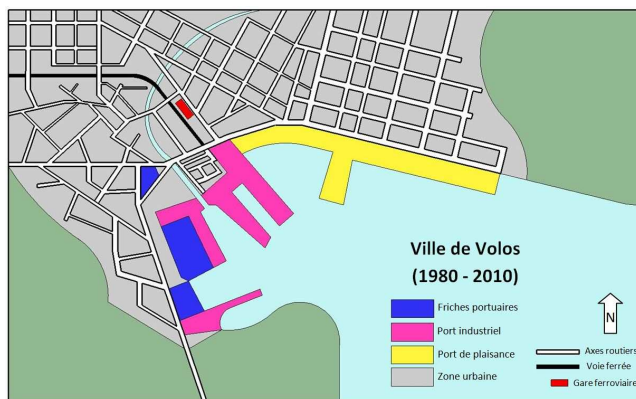
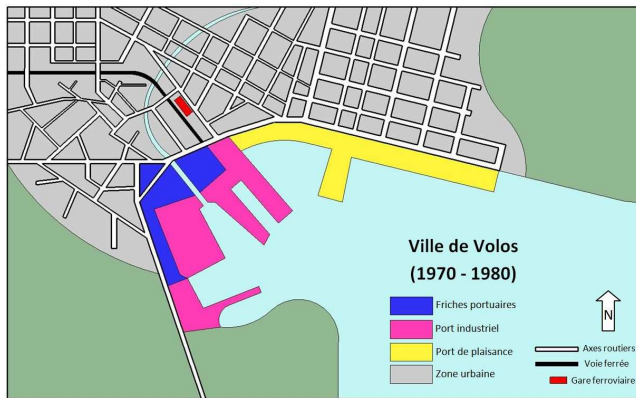
À la reconstruction de la ville, Volos a décidé de séparer le port industriel de la ville et du port de plaisance. La ville a anticipé la délocalisation du port industriel et l'a aménagé à la périphérie de la ville. Cette nouvelle situation géographique s'explique notamment par les axes de communication. Le port est situé à l'entrée de Volos, directement relié aux deux axes routiers principaux et à la ligne de chemin de fer. Avec cette organisation, la ville de Volos ne subit pas les désagréments du port avec notamment le transit des poids lourds.



Dans les années suivantes, la ville de Volos, ne pouvant pas se développer vers l'est à cause du relief, s'agrandit vers l'ouest. Le développement urbain amène la ville en contact avec une partie du port industriel. L'extension de Volos s'arrête approximativement vers la ligne de chemin de fer. Le port subit là sa première pression foncière de la part de la ville. Il connaît, durant cette période, des premiers signes de "la" crise industrielle.



La ville de Volos poursuit son développement vers la fin des années 1960. Elle s'étend toujours vers l'ouest et légèrement vers le nord sur les premières pentes du Mont Pélion. Des premières friches portuaires apparaissent là où la ville est en contact avec le port pour la première fois. Cette zone qui se crée, se situe entre le port industriel, la ville et le port de plaisance. De part son extension urbaine, la ville de Volos comporte de plus en plus de zones en contact avec le port.



Les phénomènes, de crise industrielle et de mondialisation, continuent à métamorphoser le port industriel de Volos. La ligne de chemin de fer ne dessert plus le port. Tous les transports de marchandises se font par conteneurs et par camions. La ville s'étale toujours aussi vite. Elle s'approprie, alors, les premières friches portuaires et décide d'aménager ses entrées Est et Sud. De son côté, le port continue à perdre de l'espace. De vastes friches portuaires se créent. Ces zones sont localisées entre la ville et le port et contribuent au clivage ville/port.

Volos voit son développement urbain décélérer. La ville a continué à s'approprier des friches portuaires mais il existe encore des espaces libres. Pour diverses raisons, certaines friches sont présentes depuis dix ans. De son côté, le port est totalement encerclé par la ville. La pression foncière sur le port n'est pas élevée mais la ville est présente. Depuis la reconstruction du port, sa surface a fortement diminué et la ville s'est appropriée une partie des friches.

22. Caractéristique de cette relation

a) Déterminants majeurs

Le port est le poumon économique d'une ville moyenne comme Volos. Avec la ville, le port peut compter sur une organisation spatiale et sociale nécessaire à la zone portuaire. La relation ville port peut se caractériser sur plusieurs points. Le système ville/port de Volos repose¹ donc sur :

- une technologie des transports : les réseaux de communication, les réseaux de transports en commun, la présence d'une gare ferroviaire.

Le port de Volos est directement irrigué par les trois axes de communication majeurs de la ville : les deux axes routiers reliant Volos à Athènes et Volos à Thessalonique via Larissa, la gare ferroviaire qui a été construite après le tremblement de terre en périphérie de la ville, à proximité du port industriel. Deux voies de chemin de fer allaient jusqu'à l'intérieur de la zone portuaire pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises. Les deux axes routiers marquent la séparation de la zone portuaire avec le reste du territoire. Volos possède également un réseau de transport en commun performant. Le réseau de bus de la ville fonctionne une grande partie de la journée. La ville est desservie très tôt le matin et très tard le soir. A proximité de la gare ferroviaire, on trouve la station d'autocars KTEL, principal moyen de transport en commun sur le territoire grec. Ce service permet de relier en autocar, Volos aux plus grandes villes Grecques et aux villes de la région.

- les quartiers réservés aux ports :

Le port industriel de Volos est accompagné d'un quartier où des logements ont été construits en même temps que le port. Cette zone se situe dans l'espace portuaire

¹ D'après Claude Chaline, *Ces ports qui créèrent des villes*

industriel. Mais avec la désindustrialisation du port, les logements sont devenus vacants au fil du temps. Une politique de relogement a été effectuée, une école a vu le jour dans cet ancien quartier marin.

- les effectifs de main d'œuvres :

La ville fournit la main d'œuvre au port. Le port est dépendant de la ville principalement pour cette fonction. Sans cette main d'œuvre, le port ne peut fonctionner correctement.

b) Les activités

On trouve aussi des activités spécifiques¹ au système ville/port. A Volos, outre la navigation et la manutention des marchandises, on a également :

- le transport des passagers :

La gare maritime pour les transports de marchandises se situe sur le port de plaisance. Cette zone est considérée comme la centralité de la ville de Volos. Les axes routiers convergent vers ce point. Le transport de passagers par Ferry est très important² en Grèce et donc à Volos. Le Ferry fait de trois à cinq aller-retour par jour selon la saison vers les îles des Sporades.

- les services et activités tertiaires :

Le port de Volos n'est pas un port de pêche par excellence. Cette activité est présente mais pas de manière importante. On compte une trentaine de pêcheurs, d'après le registre³ du port de Volos. Ces pêcheurs sont plutôt âgés, avec une moyenne de 48 ans. Ils vendent tous les matins leurs poissons sur le quai du port de plaisance ou par l'intermédiaire de poissonneries à proximité du port industriel. C'est une tradition en Grèce de venir le matin tôt sur le port pour acheter son poisson directement aux pêcheurs.

Les bureaux et autres entreprises liés à l'activité portuaire sont souvent localisés dans le centre ville. A Volos, ces entreprises et le bureau des gestionnaires du port se situent au niveau du port de plaisance, là où se trouve la centralité urbaine de Volos, c'est à dire soit sur le front de mer, soit sur les deux rues parallèles à ce front. L'activité touristique et économique se situe également sur cette zone. On y trouve tous les principaux commerces de la ville. L'aspect touristique explique aussi le développement de cette zone qui durant l'été subit une très forte affluence.

c) Les éléments de clivage

Le port d'une ville est grand consommateur d'espaces. De part les centres de stockage et les entrepôts présents sur l'espace portuaire industriel, les coupures physiques, visuelles et psychologiques entre la ville et le port se font ressentir. Construit en périphérie de la ville, le port avait un rôle de porte d'entrée sur la ville tant au niveau maritime que terrestre.

Les axes de communication ont été les principaux éléments de clivage entre la ville et le port industriel. La ville s'est développée le long des axes, de l'autre côté se trouvant la zone portuaire. La désindustrialisation a contribué par la suite à augmenter ce clivage

¹ id.

² Les Grecs aiment se rendre le week-end sur des îles pour se détendre ou passer du temps en famille. Tous les Athéniens quittent la capitale le vendredi soir pour rejoindre leur maison secondaire ou leur famille en campagne ou sur des îles.

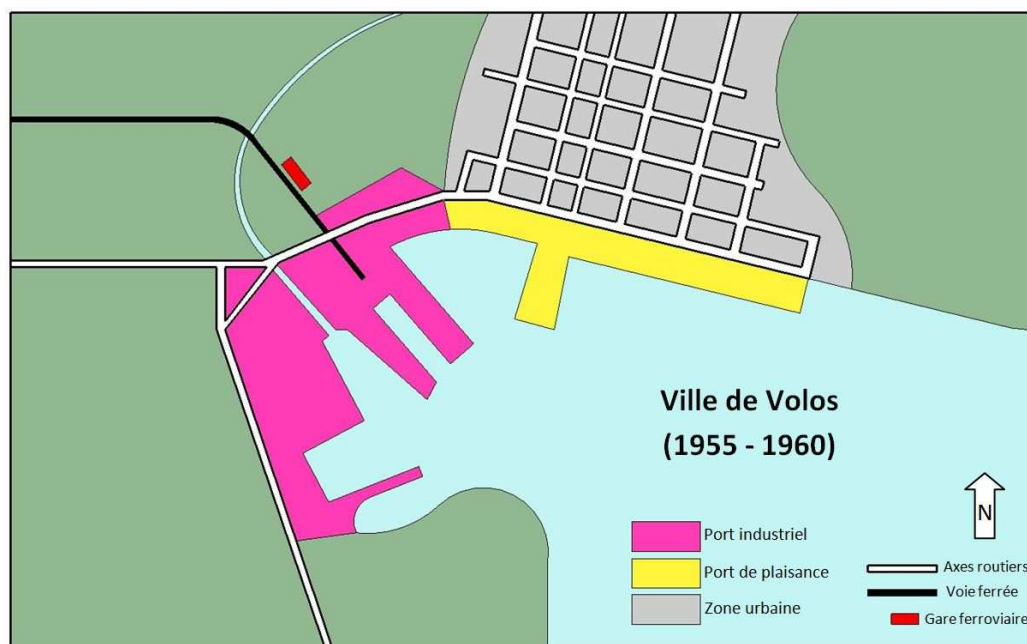
³ Données recueillies auprès du service portuaire de Volos

avec le port industriel avec l'apparition des friches portuaires. Ces distances spatiales croissantes entre espaces urbains et infrastructures portuaires au niveau local ont augmenté et contribué encore un peu plus au clivage.

Cependant, à Volos, il est intéressant de noter la différence de relation entre la ville et le port de plaisance et la ville et le port industriel. Les éléments de clivage sont réels avec le port industriel même s'il existe quelques exceptions. On ne constate pas la même chose avec le port de plaisance.

23. La ville de Volos tournée vers son port de plaisance

Figure 5 : Organisation de la ville de Volos en 1960
 Source : Université de Thessalie
 Réalisation : Personnelle



Lorsque la ville de Volos a été reconstruite en 1955 et durant les années qui ont suivies, la volonté de séparer le port industriel et le port de plaisance, mais surtout d'aménager la ville dans la continuité du port de plaisance, a eu une influence déterminante sur les relations de la ville avec ses deux ports. On peut parler ici de "deux ports" tant leurs fonctions et encore plus leurs relations avec la ville sont diamétralement opposées. Il est dans la culture grecque de voir la ville portuaire tournée vers son espace de loisirs, de détente, d'attractivité commerciale : le port de plaisance.

a) Une morphologie de la ville liée au port de plaisance

La première zone urbaine de Volos, reconstruite après le tremblement de terre, a été pensée en damier avec comme point de référence le front de mer. Avec le relief présent, les rues perpendiculaires à la mer s'élèvent pour remonter jusqu'au pied du Pélion. La perspective linéaire est totalement présente à Volos. Par cette organisation urbaine, l'idée de mettre en avant la mer émerge. De n'importe quelles rues perpendiculaires à la jetée, il est possible de voir la mer sinon d'imaginer sa présence. En effet, au fil du temps, le mobilier urbain, la circulation, et les diverses façades retouchées ont atténué cette vision. Quelques villes portuaires ont un plan en damier donnant sur la mer comme Le Havre (qui est un port comparable à Volos de part son évolution) et surtout San Francisco. Lisbonne a aussi choisi cette morphologie pour un quartier ancien. Cette caractéristique urbaine nous rappelle l'organisation et l'architecture des théâtres antiques où la scène est représentée ici par la mer. Cet élément naturel est un véritable acteur de la vie urbaine de Volos. Lorsque l'on se trouve en centre ville, cette morphologie urbaine

nous permet de ressentir constamment la présence de la mer. On sait qu'elle est présente, elle fait partie de la ville. La mer est clairement mise en valeur par cette morphologie de la ville. Aussi, cette organisation nous montre les espaces attractifs de la ville : les rues à proximité du front de mer sont les plus fréquentées, les plus attractives et les plus utilisées.

Figure 6 : Centralité de la ville de Volos

Source : Google Earth
Réalisation : Personnelle

b) Centralité de la ville



Lorsque l'on arrive sur Volos depuis Salonique (via Larissa) et depuis Athènes, on débouche directement sur le port industriel. Les axes de communication sont faits de telle façon que l'on contourne très facilement la zone portuaire industrielle pour tomber directement sur le port de plaisance et sur les trois rues les plus fréquentées de Volos. Les habitants de Volos s'y rendent très souvent car c'est là que se concentrent la grande majorité des commerces, des restaurants et des bars. A ces trois rues, il faut ajouter également une rue piétonne, la seule de Volos avec celle du front de mer. Nous pouvons clairement parler de centralité pour la ville de Volos. Cette zone est le poumon commercial et touristique de Volos. Sans être le centre ville d'un point de vue géographique, on peut considérer cette partie de la ville comme le centre d'intérêt de vie.

Illustration 1 : Rue Paralia
Source : Personnelle



La rue (Paralia) qui longe le front de mer permet d'accéder aux ferrys. Elle passe en rue piétonne une fois le port à passagers passé. Elle est constituée de restaurants et de bars. Les grecs, par leurs habitudes et leur rythme de vie, y passent beaucoup de temps, principalement en début d'après-midi et le soir sans oublier les week-ends. C'est le lieu de promenade des habitants de Volos.

Considéré comme le lieu le plus attractif, cet espace a été réaménagé à l'occasion des jeux olympiques de 2004 (un parc a aussi été aménagé en prolongement du front de mer pour cette occasion). Cette rue a été mise en zone (semi) piétonne, ce qui a mis en valeur le front de mer, et a permis une fréquentation quasi constante de la population. De nombreuses manifestations s'effectuent sur cette rue (concerts, carnaval, expositions).



Les deux premières rues (Iasonos et Dimitriados) parallèles au front de mer sont les deux artères de Volos, les deux rues majeures de la ville. Attractives, elles bénéficient de la présence de la mer et de son front. Remplis de magasins, de commerces, de restaurants, de bars, de banques, la circulation y est très difficile.



Parallèle à ces deux rues, on trouve la seule rue piétonne de Volos (Ermou). Egalement très fréquentée cette rue est très appréciée des habitants : calme, verte, et reposante. A chaque fois que l'on traverse une des rues perpendiculaires remontant la ville de Volos, on peut apercevoir la mer et le port de plaisance. Malgré un sentiment de dépaysement qui y règne, la mer reste présente depuis cette rue piétonne.

Illustration 2 : Rue Dimitriados
et Ermou à Volos
Source : Personnelle

Comme la majorité des villes moyennes portuaires méditerranéennes, la centralité de Volos se situe au niveau de son port de plaisance qui est son port touristique, c'est là que se trouve notamment l'Université Centrale de Thessalie. Cette centralité est liée à la relation ville/port. Cette dernière dépend surtout du contexte régional spécifique. En Grèce, la ville et le port semblent liés aussi bien au niveau économique que social. La navigation, l'activité maritime, le rapport à l'eau font partie de la culture grecque, aussi bien au niveau historique que gastronomique ou touristique.

Le port de plaisance de Volos fait donc partie à part entière de la ville. Ceci s'explique notamment par le fait que la ville a été construite en relation directe avec le front de mer. Cependant, la composition urbaine de la ville n'a pas été pensée avec le port industriel qui a été construit en périphérie. La relation et l'évolution du couple ville/port industriel sont donc différentes du couple ville/port de plaisance.

24. Le port industriel : présent mais inaccessible

a) Une zone périphérique

Anticipant les problèmes liés à l'évolution de la morphologie du port, la zone portuaire industrielle a été aménagée en périphérie de la ville. Cela permettait également d'être à distance des nuisances qui étaient avant tout dues aux transports. Situé à l'entrée de la ville, Volos était donc épargnée par la circulation liée à l'activité portuaire.

Au cours des premières années après sa reconstruction, la ville de Volos s'est développée sans prendre en considération la présence du port industriel. Puis la ville s'est progressivement rapprochée de la zone portuaire pour, dans les années 80, venir en contact jusqu'aux axes de communication. Malgré cela, le port est resté isolé de la ville, inaccessible, pour les riverains. Les axes routiers qui contournent la zone portuaire ont contribué à cette mise en retrait du port. Cependant même si le port n'est pas intégré à la ville, sa proximité avec le port de plaisance fait qu'il est présent au quotidien pour les habitants de Volos

b) Un lien visuel et auditif

Ce sentiment d'inaccessibilité du port industriel est fortement atténué par sa proximité avec le port de plaisance, mais aussi par le fait qu'il est visible depuis tout le front de mer. Un grand bâtiment situé sur la zone portuaire surplombe tout le port de Volos. De plus en arrivant, depuis Athènes ou Salonique, le relief environnant nous permet de voir en premier lieu la zone portuaire avant de voir le reste de la ville. Cela donne l'impression que le port industriel fait entièrement partie de la ville.

Depuis le port de plaisance, on a donc l'impression d'être dans le port industriel, il y a un véritable lien visuel, mais aussi auditif de l'activité portuaire. Les grues, les bateaux qui entrent dans le port participent au lien visuel et auditif de part leurs activités. Et cela contribue fortement au sentiment d'appartenance au port industriel par les habitants, comme au Havre et à Naples par exemple.

Cette impression procure un sentiment de continuité entre les ports de plaisance et industriel. On a donc l'impression, depuis le port de plaisance, d'être également dans la zone industrielle.

Illustration 3 : **Vue sur le port industriel depuis le port de plaisance**

Source : Google Earth et personnelle



Les principales barrières physiques entre le port industriel et la ville sont donc atténuées par la présence visuelle et auditive du port industriel sur la ville. Mais le port reste une "zone" inaccessible. Et malgré ce rapprochement sensitif, d'autres éléments participent au clivage de la ville avec le port industriel : les friches portuaires.

c) Les friches portuaires

"Espace laissé à l'abandon, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité portuaire. Les friches portuaires concernent des installations industrielles et commerciales portuaires abandonnées, inexploitées ou sous-utilisées, dans lesquelles la contamination de l'environnement, réelle ou perçue, rend une expansion ou un réaménagement difficile."

(Dictionnaire Encyclopédique Actu-Environnement)

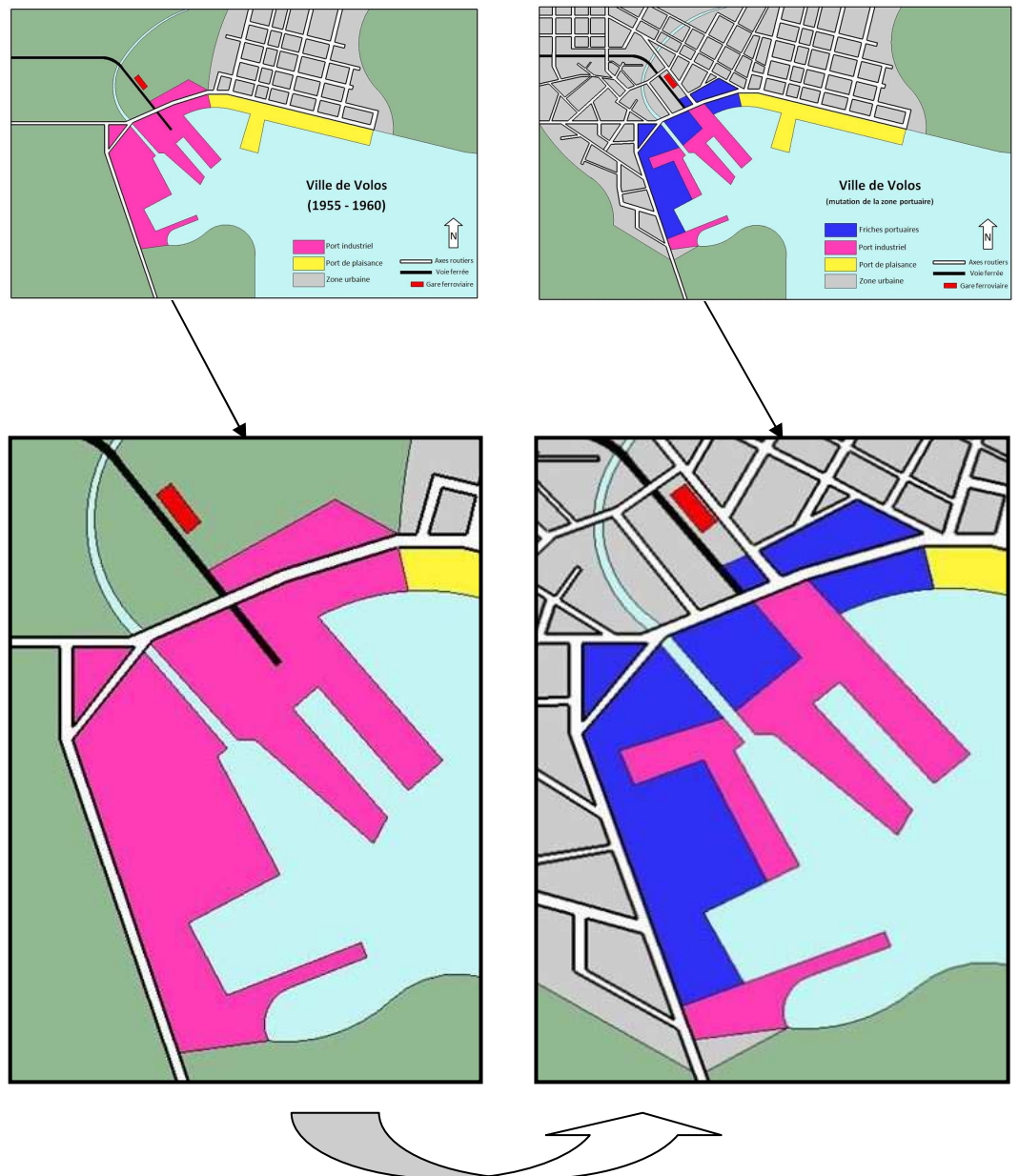


Figure 7 : Ensemble représentant l'évolution du port industriel entre 1960 et aujourd'hui

Source : Université de Thessalie
Réalisation : Personnelle

Pendant que la ville s'étendait et se développait vers l'ouest et le sud-ouest en direction du port industriel, la zone portuaire laissait des espaces à l'abandon. Ces friches portuaires ont contribué au clivage ville/port et ont isolé encore plus le port industriel de la ville. Ces zones ont conduit à un climat d'abandon et de mise à l'écart.

L'espace portuaire a donc été sensiblement réduit et a donné l'occasion à la ville de récupérer ces zones pour les aménager et dans le but de se les approprier.

Les villes portuaires ont récupéré l'espace laissé par le port, mais souvent sans savoir quoi en faire et comment l'utiliser. Les friches portuaires constituent, dans bien des villes, une occasion unique de renaissance urbaine, de création de nouvelles centralités. Les possibilités d'aménagement y sont nombreuses. Toutefois, la réussite de l'urbanisation de ces zones passe par le respect d'un certain nombre de principes d'aménagement. Mais l'objectif principal est de réussir une reconversion fonctionnelle et de faire de ces anciens espaces délaissés, des quartiers de la ville.

PARTIE 3 :

L'AMENAGEMENT DES FRICHES PORTUAIRES

A l'interface de la ville et du port, apparaissent depuis un certain temps déjà des espaces délaissés, des friches qui suscitent des opérations de redéveloppement. Les enjeux de ces aménagements sont de taille : intégrer pleinement les territoires naguère portuaires au fonctionnement et à l'image de la ville. L'objectif est de faire du port un quartier de la ville . D'intenses débats sur la nature et sur les modalités de réaffectation existent au sein des acteurs du territoire. De nombreux exemples montrent pourtant qu'il y a là l'opportunité de créer des lieux de qualité, largement ouverts, réutilisant ou retrouvant des traces du passé maritime de la ville pour proposer à la population un paysage spécifique, moins standardisé. Nouveaux lieux de respiration, ils sont parfois conçus en un réseau donnant identité et cohérence à tout un quartier de ville. Ils laissent aussi la possibilité de maintenir certaines activités portuaires, notamment pour répondre aux besoins croissants d'une logistique de proximité.

Dans le cas de Volos, la ville a, au cours de son développement, récupéré et aménagé une partie des friches laissées par le port. Dans cette troisième partie, nous analyserons les choix d'aménagement qui ont été effectués pour que la ville s'approprie ces zones vacantes. Nous verrons pourquoi la ville a fait ces choix et quels ont été les effets.

1. Les stratégies d'aménagement

Avant d'étudier le cas de Volos, il convient d'aborder d'un point de vue plus théorique les processus et les choix d'aménagement effectués par de nombreuses villes portuaires.

1.1. Les processus

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements de friches portuaires de ces dernières années. Plusieurs principes d'aménagement existent et peuvent nous donner des pistes pour mener à bien une opération :

a) L'étude du site

Avant de commencer le réaménagement d'un site, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte. Les principales études¹ reposent sur :

- La forme du front d'eau : Elle influence la longueur des berges, la quantité des espaces à reconverter.
- La géographie urbaine : Le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif.
- L'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire qu'il suscite chez les habitants et les étrangers.
- Le positionnement du site à reconverter par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région...

¹ Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*

b) Le paysage portuaire

Si la ville a toujours eu tendance à tourner le dos au port, les habitants n'ont jamais été indifférents à ce quartier. L'importance de bâtir sur le port un lieu de vie est grande, sans négliger les contraintes de sécurité. Le public aime avoir accès au port, à ses berges et à son paysage atypique.

La mise en valeur du paysage portuaire est très difficile. C'est une explication de l'antagonisme entre la ville et le port. L'objectif n'est pas de faire disparaître une ou l'autre entité, mais de travailler sur l'articulation ville/port en créant des liens entre les quartiers urbains et le port, sans supprimer la notion de limite ou de territoire qui enrichit la perception de l'espace¹. Le respect de cette dualité est considéré comme un critère de réussite de ces opérations. Il faut aussi que cette opération de mise en valeur du paysage portuaire soit accessible au public.

Mixité des espaces, parcellisation pour les usages sur le port, ou choix des opportunités d'itinéraire pour les usagers, sont divers éléments de réflexions pour les aménageurs².

c) La concertation avec les habitants :

"L'image du port est une image collective de la population." Claude Chaline

Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. Initiée à Montréal dans la reconversion du Vieux-Port, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes portuaires, la population est toujours favorable à une densification minimale des berges et à leur ouverture au public la plus large possible³. Ainsi dans le Vieux-Port de Montréal, où l'avis des citoyens a été influent, les installations portuaires ont principalement laissé place à d'immenses espaces verts. D'autres villes ont eu recours à la concertation publique comme Nantes et Hambourg où des ateliers publics ont été constitués et où la population était amenée à se prononcer sur les différentes options d'aménagement.

La ville a lentement été façonnée au cours des siècles par les besoins de l'activité portuaire. Les lieux ont gardé la mémoire même si l'urbanisme moderne a quelque peu triomphé. Cette mémoire est sous-jacente dans la culture de la population concernée. Les témoins du port ne sont pas seulement physiques, cette mémoire, on la trouve également dans les us et coutumes locaux⁴. Il est donc important aujourd'hui lors d'un réaménagement de connaître les souhaits des habitants. L'identité maritime est revendiquée par les acteurs urbains de la ville qui en font une pierre angulaire de nombreux projets urbains mais aussi culturels et économiques. Les projets sont de plus en plus difficiles à conduire car les différents acteurs concernés ont des visions différentes du port.

d) La réversibilité

Ce principe est certainement l'une des données les plus importantes qui doit régir tout un projet pour l'amener jusqu'à sa réussite. En effet, la revalorisation d'un waterfront s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans. La société a le temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc

¹ Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*

² id.

³ id.

⁴ Claude Chaline, *Le port cadre de la ville*

nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation. Les concepteurs du quartier Hafencity (Hambourg) ont bien mesuré l'importance de ce principe de réversibilité car l'achèvement de leur projet n'est prévu qu'en 2025, le projet est alors pensé pour s'adapter au fil du temps.

12. Les enjeux

a) Un nouveau quartier

Ces quartiers portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc les mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région. Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (cette vocation culturelle se retrouve dans les projets Euroméditerranée à Marseille et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), ou encore touristiques (comme les quais de Bordeaux). Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg. L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés. L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.

Cette opération de recomposition offre l'occasion de recentrer la ville et de l'ouvrir sur l'eau¹. La ville profite alors de l'espace laissé par le port pour reconquérir un espace pour se développer aussi et étendre son urbanité. Il y a le danger de rejeter le caractère portuaire de la ville, de ne pas garder la mémoire portuaire. Il faut prôner la réintroduction de nouvelles fonctions portuaires adaptées au contexte urbain actuel.

b) Une nouvelle attractivité

Le cadre de vie et le développement économique sont liés. La ville portuaire pour attirer se doit d'être agréable, moderne, belle, intelligente, attractive. L'aménagement du port qui était alors l'élément indispensable dans le développement de la ville est maintenant aussi un facteur de développement important. Peut-on parler de nouvelles fonctionnalités des ports ? Il y a bien une dualité entre l'image négative du port et la vitrine de la ville². Il faut donc représenter l'histoire et la vocation portuaire et mettre en place une véritable politique patrimoniale et touristique. Les projets d'aménagement doivent donc reposer sur un passé tout en garantissant de la modernité. Mais l'image du port repose sur la ville portuaire qui sert de diffuseur promotionnel. Le port ne doit pas devenir un monument. Il doit alors se fondre également avec les futurs projets.

c) Une nouvelle relation ville/port

En rétablissant un lien entre le port et la ville, le port redeviendra un atout pour la ville et non un outil technique³. Les intentions du port en matière développement sont différentes de celles de la ville : pas de qualité architecturale des bâtiments et du

¹ Publication du Ministère de l'Équipement, *Port et Ville*

² id.

³ id.

paysage. La compétitivité du port sera utile à la ville et l'image de la ville sera un atout indispensable au port. Le port en osmose avec la ville redonnera à la cité un rôle d'interfaces internationales que seul le port avait. Il est un maillon essentiel pour une ville portuaire. Elle ne peut plus le négliger. La recomposition urbaine peut alors servir à créer une nouvelle relation entre le port et la ville. La promotion, valorisation, animation et doivent se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.

Outre la coupure fonctionnelle et esthétique, il y a aussi la coupure sociale à atténuer. La solution est de réintroduire l'urbanité dans les ports pour réduire cet écart. Le port doit être attractif pour y implanter des éléments de loisirs et d'animations. Il s'agit d'humaniser ces espaces et de les rendre accessibles à la société urbaine¹.

d) Anticiper les futurs conflits

Mais, il est important d'évaluer et d'anticiper de futurs conflits dans le réaménagement de friches portuaires :

- Le conflit social/commerces : une recomposition provoque le plus souvent une mutation sociale des quartiers du port et à proximité. Le danger est de reproduire une rupture avec un réaménagement. La consultation des quartiers adjacents est donc conseillée.
- Le conflit conservation/redéveloppement : entre les éléments du port restant et les nouveaux aménagements.

Il est donc difficile de trouver un réaménagement équilibré entre passé/avenir, ville/port, services/industries, identité/modernité, réalité/ambitions, prudence/urgence tout en respectant tous les intérêts². C'est repenser une partie de la ville mais c'est aussi s'interroger sur ce que sera la ville portuaire de demain. Le choix des aménagements est donc prépondérant.

13. Les choix d'aménagement

a) Les modèles

Il existe des modèles d'aménagement³ des friches portuaires. Si les choix d'aménagement sont liés à la localisation, à l'histoire et à l'évolution propre de la ville portuaire concernée, les modèles d'aménagement correspondent à une époque, à une période économique, à une culture continentale :

- Le modèle Nord Américain :

Dans les années 50, la réaffectation de l'interface ville/port est basée sur de nouvelles utilisations des sites dans le but d'une revalorisation foncière. Le but est de prolonger le centre ville et d'attirer de nouveaux flux.

-> Les investisseurs privés aménagent des hauts lieux de commerces et d'animations à forte densité

Au Canada, l'exemple de Montréal est atypique : un aménagement consultatif, comme à Hambourg, un aménagement avec un devoir de mémoire au port qui a su développer la ville (projets consultatifs gérés par des organismes publics, aménagement d'espaces

¹ Publication du Ministère de l'Équipement, *Port et Ville*

² id.

³ Claude Chaline, *Ces ports qui créent des villes*

publics, pas de constructions à fortes densités avec une préférence donnée aux équipements sportifs, culturels tout en conservant les héritages de l'industrie et de la marine).

- Le modèle Européen :

A partir des années 1970, les friches apparaissent dans les ports européens : les réaménagements prévus sont opposés entre dominante économique et dominante sociale. Les villes-port veulent devenir des hauts lieux de transaction et attirer des flux croissants de visiteurs (congrès, manifestations sportives...). L'art, la culture et le patrimoine deviennent des nouveaux moteurs de dynamisme.

Les aménagements proposés sont pour la plupart non liés à la mer et aux activités portuaires. La ville voit dans cette friche portuaire, un nouveau quartier à aménager, un quartier avec un élément valorisant l'eau. Chaque ville doit choisir son modèle de réaffectation selon ses propres caractéristiques.

b) La remaritimisation

Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes¹ :

D'un côté on peut avoir une « remaritimisation musée », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle, et à Hambourg avec un musée aménagé sur les anciens docks.

D'un autre côté on peut avoir une « remaritimisation vraiment maritime ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout pris la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

- Les croisières, qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées.
- Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents quartiers comme à Hambourg ou à Venise.
- Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche.
- Des activités récréatives comme la promenade et la baignade.

Cet exemple trouve vraiment son sens à Tokyo. En effet les habitants dépossédés de la mer pendant plusieurs dizaines d'années redécouvrent le caractère maritime de leur ville à travers la réimplantation de toutes ces activités.

Le port apparaît comme l'un des plus importants espaces de reconquête urbaine. L'importance de l'eau dans la culture d'un pays et dans ses enjeux économiques est considérable. Il s'agit d'utiliser au mieux le potentiel paysager offert par l'eau, espace ouvert et espace liquide².

¹ Publication de l'Agence d'étude d'Urbanisme de Caen Métropole, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*

² Publication du Ministère de l'Équipement, *Port et Ville*

c) Le caractère urbain

"Il faut marier l'âme et l'ambiance portuaire, avec un véritable projet". Claude Chaline

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations comme Hambourg ou Dunkerque de relier la ville à son poumon portuaire. Pour d'autres il s'agit de rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euroméditerranée réaliser un rééquilibrage Nord-Sud. Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie. La mixité des fonctions (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine mixité sociale, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la "gentrification" du quartier¹.

Mais pour que le nouveau site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi réfléchir sur les liens que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville. On s'aperçoit que si cette question des liens n'est pas ou peu traitée, l'objectif est rarement atteint. D'autres villes ont au contraire travaillé sur les transports en commun, sur les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus probant comme à Hambourg, où une ligne de métro a été construite pour desservir le quartier d'Hafencity.

d) Quels choix possibles ?

Les tendances actuelles illustrent un mouvement de "retour vers les centre" et d'intensification urbaine. Le réaménagement de l'interface apparaît ainsi comme un moyen de recentrer et polariser l'agglomération pour contrebalancer un certain éclatement et une dispersion des flux². La volonté de faire émerger une nouvelle centralité (comme le quartier d'Hafencity à Hambourg) correspondant mieux aux nouvelles dimensions urbaines. Les centres-villes traditionnels ne sont plus adaptés pour jouer le rôle de centres d'agglomération. La présence de l'eau représente un autre potentiel. L'eau est un facteur d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine pouvant bénéficier d'un traitement paysager de qualité. Cela devient un élément attractif de la composition et donne une nouvelle image à la ville.

Les zones à aménager sont gigantesques, et le panel de solutions est démesuré (loisirs, commerces, logements, bureaux...). Le coût financier y est donc aussi élevé et les conflits d'intérêts aussi. D'ailleurs, le secteur privé est de plus en plus présent dans les projets de réaménagement notamment dans les pays Nord-Américains. Il existe bien le concept de "compact city" qui associe le mixage fonctionnel, la diversité sociale et la qualité environnementale³. Mais chaque option de réaménagement va dépendre du contexte de l'agglomération, de la nature et de la localisation des sites délaissés. Le maintien du patrimoine portuaire est une obligation et reste complexe à intégrer.

Aussi, les activités et les fonctions nouvelles sont liées à l'activité aquatique (marina, aquarium...). L'éventail des activités nouvelles est : ludique et récréatif (espaces publics et équipements de loisirs, musées), commerces et restaurations, tertiaires de bureaux, culturel, éducatif, recherche (pôle technologique, équipements universitaires et scientifiques tournés vers la mer comme à La Rochelle, ou édifices de type Palais des Congrès à Bilbao...). L'option logement a vu le côté privée et spéculatif prendre l'avantage. La solution reste intéressante pour faire face à la crise du logement (conteneur pour étudiant par exemple au Pays-Bas).

¹ Publication du Ministère de l'Équipement, *Port et Ville*

² id.

³ Claude Chaline, *Ces ports qui créent les villes*

Les héritages matériels des ports sont à la fois un support pour un imaginaire collectif et des éléments à intégrer dans de nouvelles compositions urbaines. La préservation et la réhabilitation des héritages maritimes et portuaires permettent une continuité historique et architecturale¹. Les processus et les choix de politiques d'aménagement pour s'appropriier des friches portuaires sont multiples. Nous allons maintenant nous intéresser au cas de Volos et voir quels ont été les choix d'aménagement pour la reconquête des anciennes zones portuaires. Nous verrons si ces choix d'aménagement ont contribué à créer une nouvelle "centralité".

2. Les aménagements portuaires de la ville de Volos

Parmi les friches portuaires, la ville de Volos a récupéré une partie de ces zones, et y a fait des choix d'aménagement. Extension urbaine ou volonté d'une nouvelle centralité, ces aménagements ont un impact sur la relation ville/port et sur l'organisation urbaine. Nous allons nous intéresser aux aménagements effectués à la place de ces friches portuaires, comprendre ces choix et voir leurs effets.

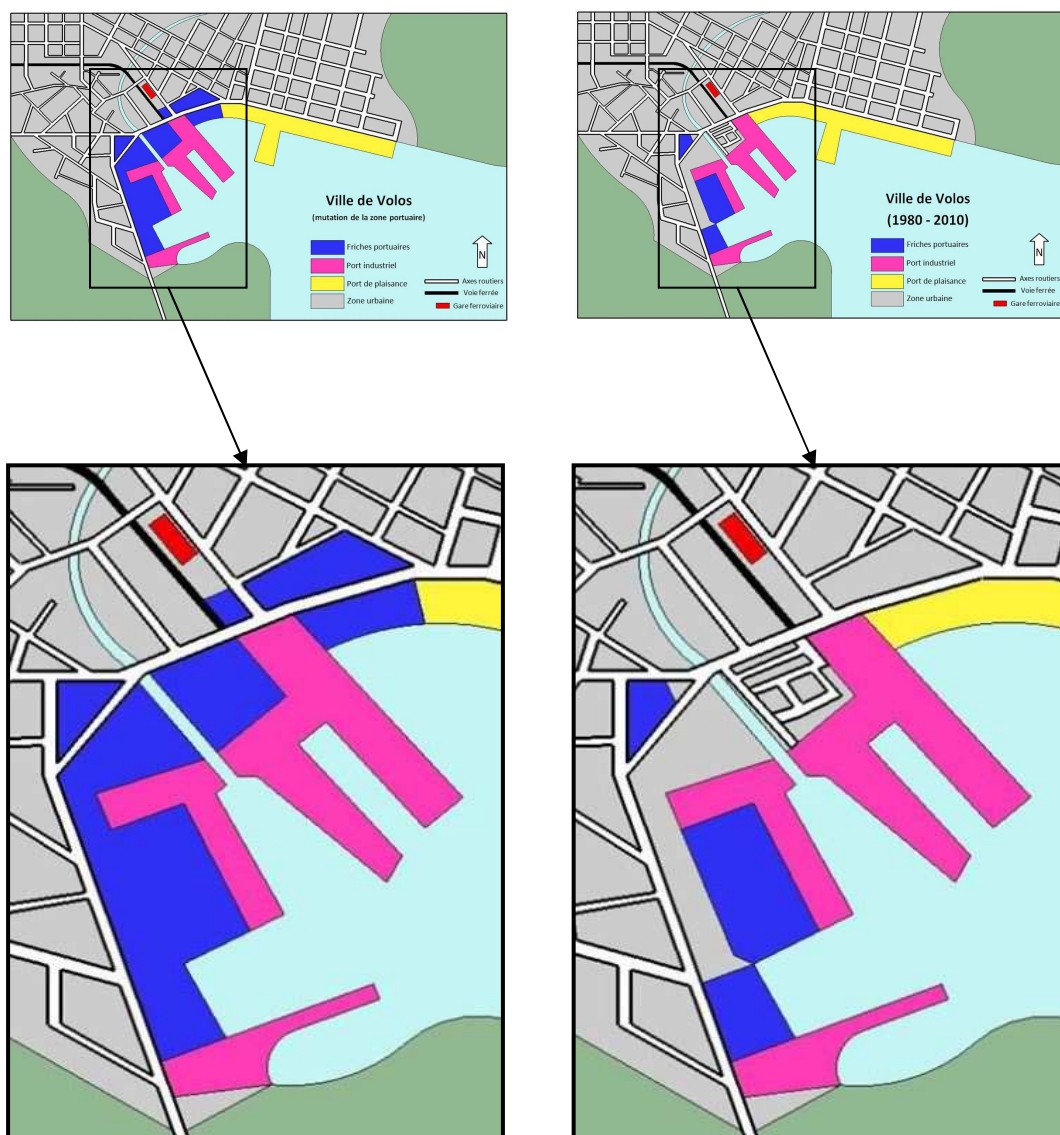


Figure 8 : Ensemble représentant l'évolution du port industriel au niveau de ses friches portuaires
 Source : Université de Thessalie
 Réalisation : Personnelle

¹ Claude Chaline, *Ces ports qui créent les villes*

21. La première friche portuaire

La première friche portuaire à apparaître se situe en prolongement du port de plaisance, elle est la première zone du port industriel à être en contact avec le milieu urbain.

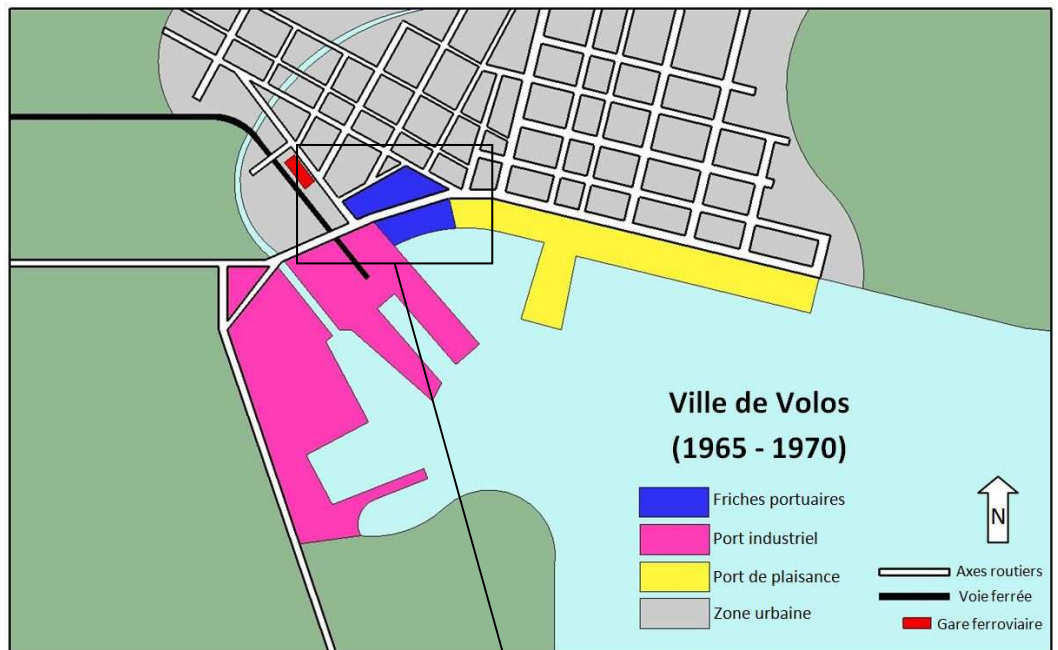


Figure 9 : Réhabilitation de la première friche portuaire

Source : Université de Thessalie et Google Earth
Réalisation : Personnelle

a) L'agrandissement du port de plaisance

Parmi les aménagements effectués à la place de cette première friche portuaire, la ville de Volos a décidé d'agrandir le port de plaisance. De ce fait, la principale entrée sur le centre ville se fait le long du port de plaisance comme pour marquer l'importance de cette partie du port pour la ville. La vue du port industriel s'atténue et laisse place à l'omniprésence du port de plaisance. Cela permet aussi d'augmenter le nombre de places pour les bateaux de plaisance.

b) Délocalisation de l'Hôtel de Ville

S'il a été choisi d'aménager le front de mer en agrandissant le port de plaisance, l'autre partie de la friche portuaire a subi un aménagement novateur.

Un théâtre mais surtout la nouvelle mairie de la ville s'y sont implantés durant les années 1970. Se sentant à l'étroit, la ville de Volos a décidé de délocaliser sa mairie pour l'aménager à la place de cette première friche portuaire. Par cet aménagement, l'organisation urbaine a été modifiée. Situé en centre ville, l'Hôtel de Ville se localise maintenant à l'entrée du centre ville sur l'axe qui mène au port de plaisance et aux trois principales rues du centre ville de Volos.



Illustration 4 : **Mairie et théâtre municipal de Volos**

Source : Google Earth et personnelle



Un théâtre lui a été aménagé aussi à cet endroit. Cette installation culturelle a vu le jour à Volos parce qu'il n'y avait pas de salle de spectacle sur la ville capable d'accueillir des festivals, des concerts, ou des spectacles.

Sur l'autre partie de la zone, un parc urbain a été pensé. Très fréquenté l'été, il est le premier parc de la ville. L'hiver, une patinoire y est installée.

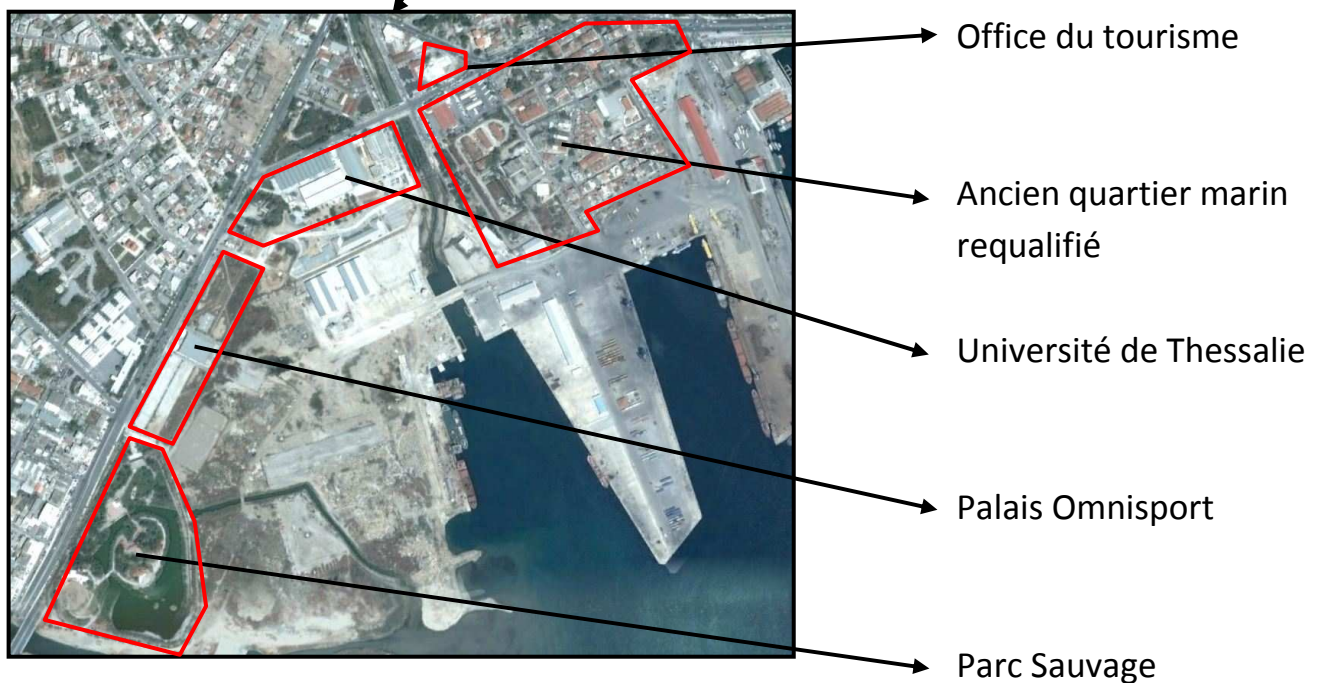
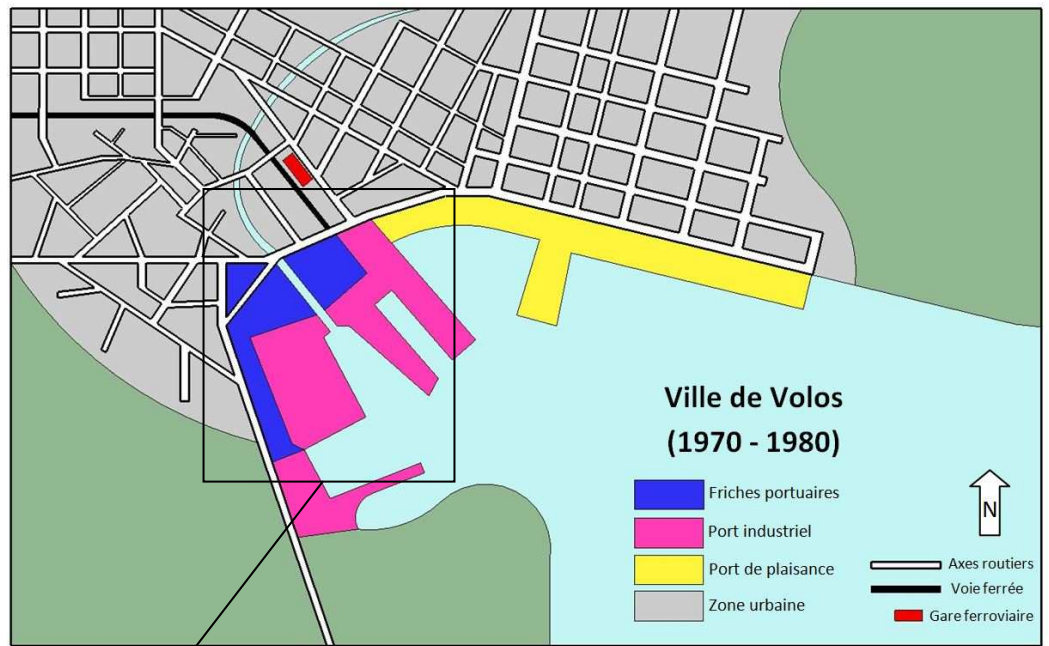
22. La poursuite de la réhabilitation des friches portuaires

Le port de Volos a subi une forte désindustrialisation durant les années 1970. De nombreuses friches portuaires se sont créées. La ville, elle, a continué son développement rapide vers le port industriel notamment. Après avoir aménagé sa première friche portuaire, l'état et la mairie de Volos se sont penchés ensuite sur le cas d'une grande superficie de friches portuaires qui ont vu le jour durant ces années 70. Avec l'aide de l'Union Européenne, ils ont alors pu entreprendre divers projets :

- un nouveau pôle de l'Université de Thessalie,
- la gare routière KTEL,
- l'office du tourisme,
- la réhabilitation de l'ancien quartier marin,
- un palais omnisport,
- et un parc.

Figure 10 : Poursuite de la politique de réhabilitation des friches portuaires

Source : Université de Thessalie et Google Earth
Réalisation : Personnelle



a) Le quartier des marins

Accompagnant le port industriel, un quartier était entièrement destiné aux marins avec de nombreux logements. Utilisé quelques jours par les marins lorsqu'un bateau était à quai, ce quartier a rapidement été déserté et abandonné suite à la désindustrialisation du port.

La ville de Volos l'a alors récupéré et y a opéré une politique de relogement dans les années 1970. Aucun réaménagement n'y a été effectué, seule une école a vu le jour dans cette zone. Par ces choix, le quartier est resté isolé et en retrait du reste de la ville. Cependant pour faire face à cet isolement, la gare routière de Volos a été aménagée au bord de l'axe majeur. La KTEL Liaison est très fréquentée par les habitants de Volos.



Figure 11 : Localisation des aménagements de l'ancien quartier marin

Source : Google Earth
Réalisation : Personnelle

En effet, comme il a été dit précédemment, le bus reste le seul moyen de déplacement en commun efficace sur le territoire grec. La volonté d'implanter cette gare dans l'ancien quartier marin a quelque peu désenclavé et ouvert ce lieu au reste de la ville. On y trouve également d'anciens entrepôts reconvertis en un parking couvert pour les bus de la ville et des grandes liaisons du pays.

La limite ville/port n'a été que déplacée et non atténuée ou améliorée. Un mur sépare l'ancien quartier marin de la zone portuaire actuelle.

b) L'université de Thessalie

L'université de Thessalie construite sur une friche portuaire est assez récente. Elle a été achevée en 1999. Ce pôle universitaire est composé de trois bâtiments accueillant chacun une spécialité : aménagement du territoire, architecture, et physiques.

La surpopulation de l'université centrale située sur le front de mer du port de plaisance a conduit l'état à construire un nouveau bâtiment.



L'objectif était de répartir les étudiants sur deux sites et d'étaler les flux. Le choix du lieu est justifié par le fait que la ville de Volos voulait aussi faire de ces zones délaissées et non fréquentées, une nouvelle zone attractive et utilisée par une population jeune. La proximité avec le centre ville et l'espace laissé libre par le port était aussi une opportunité pour la ville de Volos. Le quartier est devenu plus dynamique. Cette construction a vu aussi l'implantation de divers commerces tels que des magasins et des enseignes de restauration rapide.

Illustration 5 : Nouveau pôle de l'Université de Thessalie

Source : Personnelle

Par cet aménagement, la ville de Volos a su apporter à ce quartier un élément attractif qui a permis au quartier d'avoir une fréquentation extérieure au quotidien. La plupart des étudiants habitent en centre-ville et sont donc obligés de se déplacer vers l'université en traversant notamment l'ancien quartier marin. Cependant, l'austérité de ce quartier incite les passants à emprunter les axes principaux et à contourner l'ancien lieu réservé aux marins.

c) L'office du tourisme

La ville de Volos faisait partie des villes grecques accueillant une épreuve des Jeux Olympiques. Divers aménagements ont vu le jour grâce à cet événement sportif mondial. Un stade Olympique en périphérie de la ville a été construit, un parc urbain a été aménagé vers le port de plaisance, et enfin un centre d'accueil, d'informations ou bien appelé aussi office du tourisme a été implanté sur une ancienne friche portuaire à proximité de l'ancien quartier marin, en 2001. Ce bâtiment moderne se trouve à l'ancienne limite ville/port industriel, à l'intersection des deux axes de communication qui convergent vers l'entrée de la ville.



Illustration 6 : Office du tourisme de Volos

Source : Personnelle

d) Les autres aménagements

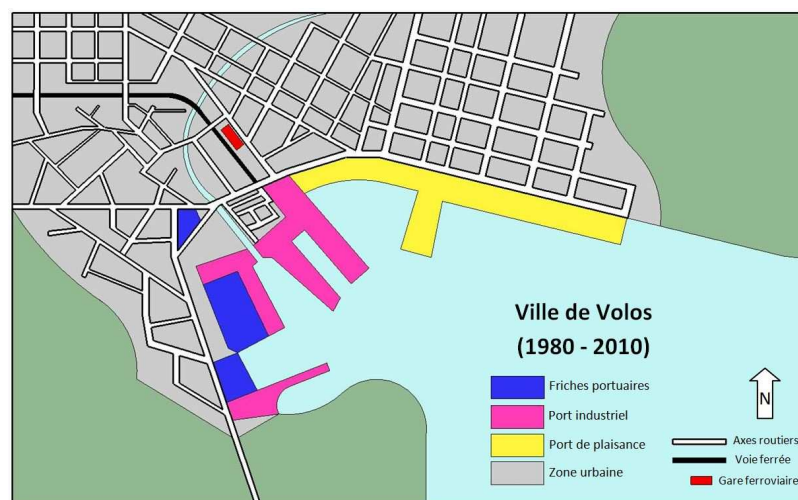
Parmi les autres aménagements effectués sur cette friche portuaire, on trouve également un palais omnisport où l'équipe locale de basket a ses quartiers. En prolongement de cet aménagement, on trouve un parc sauvage. Cette ancienne partie de la zone portuaire a permis également à la ville de Volos d'aménager son entrée sud de la ville. L'axe routier longeant cette friche portuaire est l'axe Volos-Athènes. Si à l'est de l'axe routier sur la friche, des aménagements de type loisirs ont vu le jour, à l'ouest de cet axe, ce sont des aménagements à but commercial qui ont été conduits. Cette zone commerciale est principalement constituée de concessionnaires automobiles.

23. Qu'en est-il aujourd'hui ?

a) Des friches portuaires subsistent encore

Figure 12 : Organisation de la ville de Volos aujourd'hui

Source : Université de Thessalie
Réalisation : Personnelle



La totalité des friches portuaires n'a pas été réaménagée. Cela contribue au maintien du clivage ville/port à plusieurs endroits. S'il existe toujours de telles zones, cela s'explique par la difficulté de l'état et de la ville de Volos à trouver des financements pour l'aménagement de divers projets. Le manque de moyen est dû aux différentes crises économiques traversées par le pays. Volos qui doit accueillir les Jeux Méditerranéens en 2013, pourrait faire de cet événement, un moyen pour lancer une nouvelle politique d'aménagement de ces friches, comme Athènes l'a fait avec ses fronts de mer à l'occasion des Jeux Olympiques. Cependant, cet événement reste incertain, la crise économique actuelle pourrait empêcher la ville de Volos de l'accueillir.

b) Un clivage ville/port en mutation

Les aménagements réalisés par la ville ont modifié la relation ville/port.

Le premier élément est la limite ville/port. Cette limite a évolué. Les axes de communication marquaient les principaux éléments de séparation entre la ville et le port industriel, puis entre la ville et les friches portuaires. La limite, après les divers aménagements sur les friches portuaires, a été repoussée. A certains endroits, il y a toujours un clivage important entre la ville et le port marqué par la présence d'un mur. Le quartier marin est ainsi totalement détaché du port industriel par la présence de cette barrière physique. La ville gagne donc du terrain sur le port industriel, mais ce dernier reste étranger à la zone urbaine.

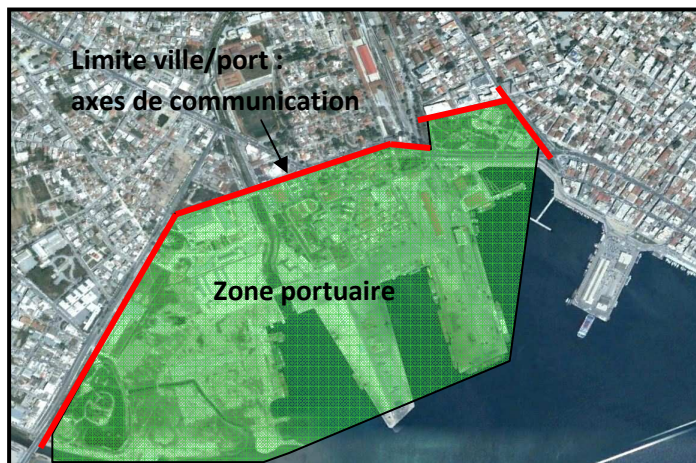
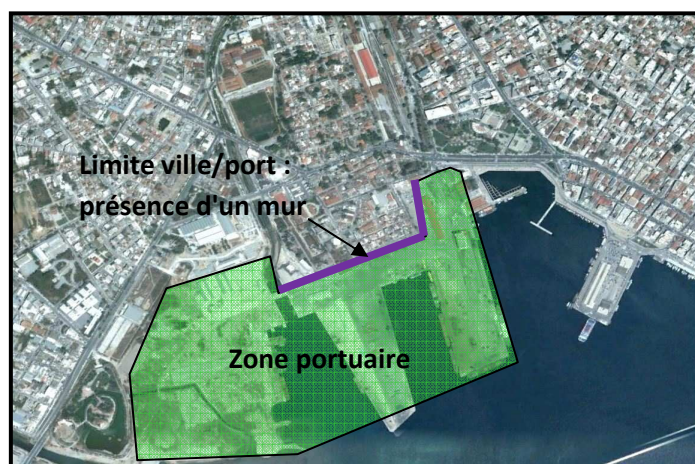
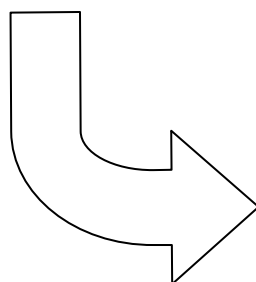


Figure 13 : Evolution de la limite ville/port entre 1960 et aujourd'hui

Source : Google Earth
Réalisation : Personnelle

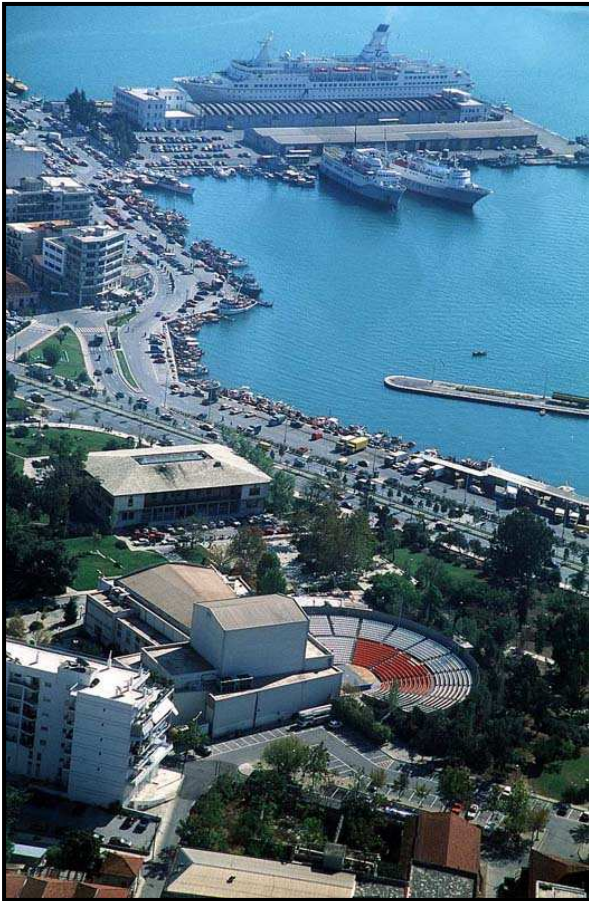


Après les aménagements des friches portuaires, les murs font office de séparation entre la ville et le port. L'espace portuaire n'a pas pour vocation d'être ouvert au public. L'espace reste avant tout privé et pour la sécurité, l'utilisation extérieure de l'espace est interdite.

Le deuxième élément est la barrière visuelle sur le port qui diminue depuis l'université de Thessalie. La vue est ouverte sur l'espace portuaire et principalement sur l'espace réservé aux conteneurs. Depuis le quartier marin, en revanche, aucun lien visuel n'est possible. Le lien visuel reste sensiblement le même à part depuis l'université, où le port s'ouvre depuis l'espace urbain.

c) Nouvelles centralités

L'espace portuaire initial était un espace non fréquenté par la population. Lorsque la ville est venue en contact et que les premières friches portuaires sont apparues, l'enjeu de l'appropriation de ces zones était important. Il fallait faire de ces espaces, un nouvel espace attractif. Les nouveaux aménagements près du front de mer sont une façon d'améliorer l'image et l'attractivité de la ville. Surtout, l'enjeu est de faire de ces nouvelles zones un espace fréquenté et non un quartier dortoir. L'université de Thessalie permet d'attirer une population jeune du centre ville vers l'espace portuaire industriel. Le va-et-vient de ces derniers contribue au nouveau dynamisme du quartier. L'implantation de la gare routière et de l'office du tourisme appuie la volonté de la ville de faire de ces espaces, des lieux fréquentés, attractifs, et dynamiques. La présence d'un centre sportif va également dans ce sens.



Le meilleur exemple de cette nouvelle centralité est l'espace où ont été aménagés la mairie et le théâtre municipal. Ancien espace de la zone portuaire, ce lieu est devenu un élément à part entière de la ville. Situé à l'entrée du centre ville et près du front de mer, il a été parfaitement intégré par l'ensemble du système urbain. Véritable lieu de passage, il est devenu un espace référence. Dans ce choix d'aménagement, la volonté était d'éviter de transformer le port, avec sa vie sociale et industrielle, en un lieu tel qu'un jardin ou une promenade. Il a été donné à cet espace une incontestable fonction urbaine avec une identité forte. L'ancien quartier marin possède également une véritable identité où il règne encore l'esprit du port.

Avec ces aménagements, la ville de Volos a vu de nouvelles centralités apparaître. Ceci a permis à la ville de s'appropriier les friches portuaires et d'en faire des zones urbaines à part entière avec une fonction spécifique. Même si l'intégration n'est pas encore optimale, avec notamment des problèmes de dessertes routières, ces quartiers ont une nouvelle identité et sont devenus des lieux attractifs. On remarque alors que ces nouvelles centralités sont des lieux où a été choisi un aménagement culturel ou de services. A contrario, la politique de relogement de l'ancien quartier marin, n'a pas amené la population à fréquenter ce lieu de façon ponctuelle.

Illustration 7 : Vue sur le théâtre, la mairie et le port de plaisance

Source : Google Earth

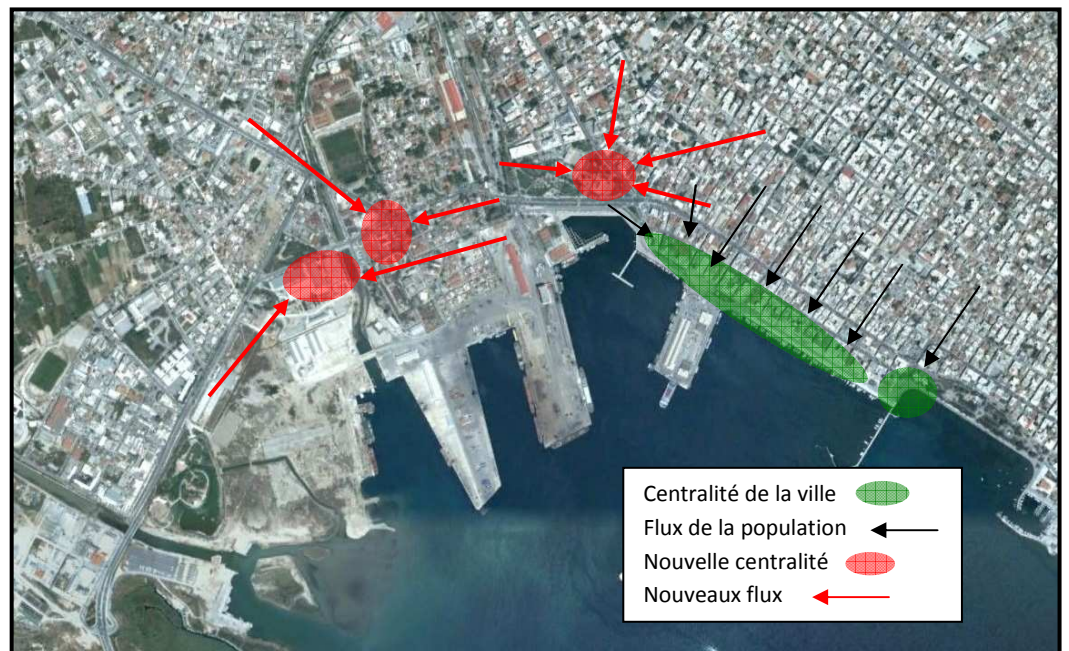


Figure 14 : Centralité actuelle de la ville de Volos

Source : Université de Thessalie et Google Earth
Réalisation : Personnelle

On peut donc s'interroger sur l'importance des choix culturels et de services dans le réaménagement des friches portuaires dans les villes portuaires et à Volos.

3. Les aménagements culturels et de services dans la régénération des friches portuaires

31. Pourquoi la ville de Volos s'est-elle tournée vers ces choix d'aménagement ?

a) Un choix fédérateur

La culture est une des clés de l'égalité des chances, puisqu'elle permet de disposer d'une base commune pour construire, échanger, communiquer, s'ouvrir à l'extérieur. Elle est aussi un moyen de lutter contre l'éclatement de la société. Au cœur des questions d'intégration se trouvent souvent des problèmes d'ordre culturel. Les villes multiculturelles¹, comme Volos, avaient la volonté de faire coexister en harmonie des populations diverses, de réaliser des projets ouverts à tous.

Les choix culturels et de services deviennent de plus en plus populaires. Ils permettent de préserver la mémoire et le patrimoine du port et, ce, à double sens : par son activité et par la reconnaissance de la valeur de l'architecture industrielle. Volos voulait par ces aménagements faire de ce nouveau "quartier", un lieu apprécié de tous sans dénaturer la mémoire et l'image du port. Le manque de moyen financier explique aussi la limite de la réhabilitation de l'ancien espace portuaire.

b) Un outil de développement à moindre coût

L'aménagement culturel et de services peut être aussi un élément de développement économique et urbain. Le rapport sur "L'état des villes dans le monde, 2004", nous dit que cette ruée vers la culture peut créer des emplois et s'accompagner d'une restructuration spatiale de la toile urbaine.

Volos, qui a vu son tissu économique régresser à cause, principalement, de la désindustrialisation du port, a voulu relancer son économie locale. Etant dans l'incapacité d'attirer des entreprises extérieures, la ville s'est tournée vers d'autres projets. La construction d'un nouveau pôle de l'Université de Thessalie en est le parfait exemple. Cela avait pour objectifs d'attirer une nouvelle population, d'augmenter le nombre d'étudiants à Volos, et donc de redonner un nouveau souffle économique à la ville.

Marseille est comparable à Volos sur ce point. À partir des années 1970, la cité Phocéenne est durement touchée par la crise économique : 700 hectares de friches portuaires et industrielles restent en attente de réutilisation, faute de marchés immobiliers porteurs et de reconversion tertiaire. Néanmoins, Marseille met l'accent sur la culture, comme alternative au déclin économique, social et démographique de la ville. Le site est intégré en 1996 dans le périmètre des espaces portuaires et industriels dégradés, inclus dans le programme de régénération urbaine Euroméditerranée. Cette opération d'intérêt national vise à :

- contribuer au rayonnement international de la métropole marseillaise en créant les équipements nécessaires dans le domaine de la culture, de l'économie et de la formation
- créer des emplois

¹ De nombreux albanais et de turcs habitent Volos

La Ville de Marseille a, donc, réussi son pari en misant sur la culture comme facteur de revalorisation spatiale, de modification de son image, à moindre coût. La ville s'est réjouit de cette redynamisation et du changement d'image, passant d'un lieu évité à un lieu fréquenté. Volos, par ses choix, a suivi la même politique de réaménagement portuaire. Son but était de faire de ces friches portuaires, un nouvel espace fonctionnel à moindre coût.

c) L'influence de l'Union Européenne

Volos a pu réaliser un certain nombre de projets grâce à l'aide financière de l'Union Européenne.

L'initiative annuelle de l'Union européenne pour localiser et promouvoir les villes culturelles intensifie la concurrence entre les villes pour obtenir un financement en faveur du redéveloppement. Les pouvoirs locaux courtisent tous le Fonds européen de développement régional (FEDER) pour en obtenir des fonds en vue de rénover et d'agrandir ou de construire des infrastructures culturelles et de services.

Avec l'entrée de la Grèce en 1981 dans l'UE, d'importants moyens financiers sont déployés pour engager, notamment, une grande politique de réhabilitation des zones portuaires laissées vacantes. Salonique, Patras et Volos font partie des villes qui ont participé à ces politiques d'aménagement. Une aubaine pour ces villes qui ont souvent eu des difficultés économiques pour mener à bien des projets.

Avec cet appui financier de l'Union Européenne, Volos a donc engagé une série d'aménagements culturels et de services sur l'ancien espace portuaire industriel. Mais l'Union Européenne n'est pas le seul moyen pour une ville portuaire de trouver les financements nécessaires. L'accueil d'un événement mondial permet aussi à une ville en manque de moyens, comme Volos, de réaliser divers projets.

32. L'importance de l'accueil d'un événement mondial

Très souvent, le tournant pour une ville est l'organisation d'un événement de grande envergure ayant soit un caractère culturel ou sportif (par exemple les Jeux olympiques, la Capitale européenne de la culture ou encore la Coupe du monde de Football) soit avec un caractère plus commercial (des expositions par exemple). La plupart du temps, en Grèce, les projets culturels permettent d'être réalisés grâce à ces manifestations et la ville peut ainsi modifier son image industrielle en ville portuaire attractive, culturelle et touristique.

a) La capitale européenne de la culture

L'événement de la capitale européenne de la culture a réussi particulièrement à aider les villes portuaires. Glasgow et Anvers sont toujours considérées comme deux des organisateurs les plus réussis de l'événement aux vues de l'impact sur la ville et l'héritage que l'événement a laissé derrière lui (Garcia, 2005). Thessalonique en 1997, Porto et Rotterdam en 2001, Gênes en 2004 et Patras en 2006, autant de villes portuaires qui ont accueilli l'événement et qui ont pu grâce à cet événement modifier leur paysage portuaire. Dans la plupart des cas, de nombreux projets d'infrastructures n'ont pas été entrepris spécifiquement pour l'événement, mais ils avaient déjà été prévus auparavant. Beaucoup de ces projets ont néanmoins bénéficié de l'effet catalytique de l'événement et spécialement du point de vue culturel. Dans la plupart des projets, ce sont

les autorités gouvernementales et autres organismes qui ont financé les aménagements.

b) L' exemple de Thessalonique

En Grèce, en dépit du fait que de nombreux centres urbains sont situés à proximité de la mer, il n'y a que quelques exemples d'aménagement de friches portuaires. Thessalonique est, sans doute, la ville portuaire de Grèce la plus dynamique en matière d'aménagements portuaires culturels. Thessalonique, capitale culturelle européenne en 1997, a transformé l'un des quais vers un axe culturel en utilisant des bâtiments industriels pour de nouveaux usages créatifs. Le déplacement des installations portuaires au sud-ouest a créé une zone à l'abandon dans une partie importante du port, en particulier celle qui est proche du centre de la ville. Elle y a créé un espace qui accueille des événements nationaux et internationaux et des événements culturels. Ceci a rapproché les citoyens du port (Papaioannou A. & Taskaris S., 2003). Dans les anciens entrepôts, un Musée du Cinéma Grec a été créé. Pourtant, le potentiel de développement n'est pas pleinement exploité et les espaces culturels ne sont pas pleinement intégrés dans le centre de la ville. La plupart du temps, les sites réaménagés restent «sombres» et sous-utilisés.

Un plan plus récent mené par l'Administration portuaire de Thessalonique (2002) a insisté sur le rôle de la culture et des loisirs en mettant un accent sur l'identité culturelle de Thessalonique. Ce plan prévoit des espaces libres pour des foires, un aquarium, des hôtels, une marina, et un Institut spécialisé dans les ports et le transport combiné. Un des aspects les plus intéressants, à Thessalonique, est la création du nouveau quartier culturel de Ladadika.

c) L'exemple du Pirée

Le Pirée, le plus grand port grec offre de nombreuses opportunités pour le réaménagement des friches portuaires. La ville a toujours été associée avec la ville d'Athènes et n'a pas obtenu une autonomie politique, économique, culturelle ou une propre image touristique.

Le seul effort pour le développement de la ville du Pirée était prévu pour les Jeux Olympiques de 2004. Le Plan directeur de l'Administration portuaire du Pirée pour les Jeux Olympiques comportait un certain nombre de projets ambitieux comme la construction d'hôtels et la création d'un parc culturel. Or aucun de ces projets n'a vu le jour. Le Maritime Museum Tradition est la seule institution culturelle aménagée sur une ancienne friche portuaire (Karachalis, Kyriazopoulos et Lourandos 2005).

d) Le cas de Volos

Volos a également accueilli un événement majeur : une épreuve des Jeux Olympiques de 2004. Grâce à cela, l'office du tourisme a pu être construit, tout comme un stade Olympique en périphérie de la ville et un parc urbain à proximité du port de plaisance. Mais ce sont les financements de l'Union Européenne qui ont permis d'engager les grandes politiques de réaménagement portuaire. Volos s'est, effectivement, tournée vers les aménagements culturels. L'accueil des Jeux Méditerranéens 2013 devrait permettre à la ville d'engager une nouvelle politique d'aménagement si le contexte économique le permet.

Dans ces trois cas, l'accueil d'un événement a permis à ces villes grecques de réaménager des espaces délaissés. Le choix de l'aménagement culturel est alors souvent mis en avant. Mais quel est alors l'impact de tels aménagements pour la ville de Volos ?

33. L'impact des aménagements culturels et de services

a) Le changement d'image

Les stratégies urbaines où la culture est employée en tant que moteur de la croissance économique dans les villes, sont devenues de plus en plus populaires. Elles font parties de la nouvelle tendance par lequel les villes cherchent à améliorer leur position concurrentielle.

La ville de Volos, elle, ne cherche pas en premier lieu à rattraper le retard pris sur les ports de Thessalonique et du Pirée. Mais la ville voulait le meilleur choix d'aménagement pour rééquilibrer l'organisation urbaine de Volos et ses centralités, mais aussi pour améliorer son image. Avec ces choix, Volos a la volonté de modifier son image de ville portuaire industrielle. En effet, Volos n'est pas considéré comme une ville touristique grecque attractive. La présence du port industriel y joue pour beaucoup. Par des aménagements culturels, elle tente d'atténuer la présence du port et de ses friches portuaires, en permettant à ce quartier de changer d'image, et a donné à Volos une nouvelle caractéristique urbaine.

Dans la même idée, Bilbao constitue un exemple unique d'une ville portuaire désindustrialisée qui a réussi à changer son image par une stratégie visionnaire en ce qui concerne ses friches industrielles. Elle a retenu l'attention de la communauté internationale suite aux investissements de la ville dans de nouveaux bâtiments et infrastructures à but culturel. Le Musée Guggenheim a permis d'attirer des services commerciaux multinationaux, surtout au niveau des opérations bancaires et de la finance. Tous ces efforts ont abouti à la création d'un nouveau pôle culturel international, attirant des touristes et des passionnés d'art du monde entier.

Glasgow, qui a non seulement investi dans un nouveau musée, mais aussi dans un festival et Singapour, dispose aujourd'hui d'un complexe sur le front de mer qui abrite un centre théâtral de classe mondiale, sont également des villes qui ont choisi l'aménagement culturel pour améliorer leur image. En choisissant l'aménagement culturel et de services, Volos a réussi à modifier son image rigide et froide, pour devenir une ville appréciée des étudiants notamment.

b) Le maintien des relations sociales

Les travaux de Richard Florida souligne également le rôle de la culture et de l'importance de la relation entre la culture, la créativité et la ville. Ceci a joué un rôle important dans le maintien des relations sociales et des activités économiques.

Florida affirme également que les villes et les régions devraient se concentrer sur la promotion de la créativité. Le regroupement du capital humain, facteur déterminant de la croissance économique régionale, est la clé de la réussite de la régénération des villes (Florida, 2002). L'ancien quartier marin de Volos a évolué au fil du temps. De nombreux bars et restaurants permettent de garder un esprit portuaire dans ce lieu. L'âme historique portuaire perdure grâce à ces lieux conviviaux qui rassemblent une population mixte. L'esprit historique portuaire perdure, le quartier devient une place "tendance", et les aménagements restent accessibles à toute la population. L'Hôtel de Ville en est le parfait exemple.

Hambourg, Barcelone, Glasgow, Porto et Gênes sont d'autres exemples caractéristiques des villes portuaires, qui ont été régénérées avec la volonté de garder l'esprit portuaire dans les aménagements, en mettant l'habitant au cœur des projets. De façon générale, un

aménagement culturel ou de services permet de faire d'un ancien quartier, représenté par la classe ouvrière, un lieu encore accessible par la classe moyenne.

c) Une nouvelle architecture

Le mélange de fonctions des activités culturelles (théâtre, arts visuels, musique, médias...) permet une grande variété de formes spatiales dans les aménagements des projets.

La plupart des aménagements réalisés à la place des friches portuaires à Volos reste sobre, pour garder un paysage homogène. La mairie, le théâtre, la centre omnisport, la gare routière n'ont pas une architecture novatrice. Ce n'est pas le cas pour l'office de tourisme et l'université de Thessalie qui sont les projets les plus récents à avoir vu le jour. La ville de Volos a compris qu'elle devait mêler à des aménagements culturels et de services, un style architectural moderne. Ces deux bâtiments marquent une rupture avec le paysage portuaire et l'architecture générale de la ville de Volos. On retrouve une fois encore les exemples de Bilbao, de Marseille et du Havre, où de véritables projets modernes urbains ont vu le jour.

L'importance de l'architecture a conduit les villes européennes à engager des architectes renommés tels Jean Nouvel pour le projet "les Bains des docks" au Havre ou "les Quais d'Arenc" à Marseille sur le périmètre d'Euroméditerranée, ou encore Franck Gehry avec le Musée Guggenheim de Bilbao.

d) La réhabilitation des entrepôts

Dans les villes portuaires, les anciens entrepôts ou les anciens quartiers marins offrent de grandes opportunités pour des projets culturels et de services en raison des grands espaces économiques et de l'atmosphère historique. Ils offrent des espaces importants et bon marchés, et peuvent être utilisés avec beaucoup de souplesse en raison de leurs hauts plafonds, des grandes fenêtres et de la structure solide. Une ancienne usine portuaire à Helsinki, est un exemple très intéressant d'un bâtiment industriel qui a été transformé en un lieu culturel accueillant un grand nombre d'événements tels que des spectacles, des salons ou des concerts. Les entrepôts de Volos n'ont pas été touchés, ils sont restés identiques mais leur fonction a changé : ils sont utilisés comme garage pour les bus de la ville.

Cela s'explique par le fait que la réutilisation de ces infrastructures a un coût souvent important avec notamment la mise au norme en vigueur. Ces projets se trouvant dans des zones défavorisées, il n'est pas toujours facile de trouver des partenaires locaux, peu convaincus que la régénération basée sur la culture peut améliorer l'image du quartier.

Il est difficile, en effet pour une collectivité, de dépenser beaucoup d'argent dans la réhabilitation de ces bâtiments et de permettre à toutes les classes sociales d'accéder à cet espace culturel en assurant un tarif d'entrée abordable. Le problème de la gestion financière se pose. Le risque est, donc, de voir des investisseurs privés devenir propriétaires des lieux et en faire une activité élitiste (Greffé 2005).

e) Un quartier devenu attractif

Dans ce contexte, les stratégies urbaines culturelles évoluent autour de nouvelles idées et de nouvelles notions. Hans Mommaas décrit comment au cours des dix-quinze dernières années, la création et le soutien des aménagements culturels ont été de plus en plus pris comme un nouvel outil politique pour le développement culturel urbain.

A Volos, le choix des aménagements à la place des friches portuaires tend vers le projet culturel et de services. L'université a permis d'attirer une jeune population dans cette nouvelle zone. Si cette nouvelle population n'est que de passage, elle permet de dynamiser un quartier qui était à l'abandon. La volonté de mettre une université spécialisée dans l'architecture et l'aménagement du territoire entre autre, marque la volonté de faire des friches portuaires, un espace potentiellement attractif, non pas pour du logement, mais pour un lieu d'enseignement, de connaissance, de diffusion du savoir. On retrouve au Havre, la même volonté avec la création d'une école supérieure de logistique et des transports (notamment maritime).

L'implantation de la gare routière en périphérie de l'ancien quartier marin montre également le souhait de Volos de faire du lieu, un lieu d'échange, de passage, de fréquentation. On ne peut pas totalement comparé ce système à une gare ferroviaire, même si la fonction s'en rapproche.

Rotterdam est, aussi, un exemple caractéristique d'une ville portuaire qui a entamé une stratégie de régénération essentiellement fondée sur l'aménagement de type culturel et de logement, mais aussi sur la notion de tourisme industriel, pour attirer la population. Le Witte de Withstraat est un exemple d'un pôle culturel qui relie le Musée du Parc (qui héberge le musée Kunsthal, le musée Boymans van Beuningen Modern Art et le Netherlands Architecture Center) à l'ancien port.

A Amsterdam, l'Eastern Docklands, a vu un aménagement immobilier. Mais la culture a été attachée à ce choix d'aménagement. Ce nouveau quartier, à l'architecture moderne et élégante avec des bâtiments liés à l'histoire maritime de la région, accueille des entreprises dites "créatives" travaillant dans le domaine de la culture. Par ces choix, l'Eastern Docklands est devenu une nouvelle zone de vie attrayante, avec un quartier fortement urbanisé et cosmopolite.

Le rôle des aménagements de type culturel et de services permettent de faire d'anciens quartiers délaissés, un lieu attractif tout en maintenant une mixité sociale. La ville a changé son image et préservé son histoire portuaire par ces projets. L'ancien espace portuaire devient un nouveau quartier de la ville à part entière. Mais Volos comme la plupart des villes grecques portuaires fait face à des restrictions dans la régénération des friches portuaires.

34. Quel avenir pour la politique d'aménagement des friches portuaires de Volos ?

Les villes grecques ont du retard en matière de politique d'aménagement des friches portuaires. Le manque de plan général d'aménagement contribue à ceci. Volos fait face à différents problèmes concernant son effort à revitaliser leur anciennes friches portuaires.

- Il est difficile pour des villes moyennes comme Volos de promouvoir l'aménagement de type culturel sur une friche portuaire. La décentralisation des activités culturelles est difficile en Grèce puisque la majorité des institutions culturelles et les entreprises liées sont situées à Athènes voir à Thessalonique. Les autres villes subissent cette centralisation culturelle et touristique. L'état ne s'engage pas sur de futurs projets et préfère soutenir les espaces culturels déjà existants. L'accueil des Jeux Méditerranéens de 2013 devraient permettre à Volos de continuer son développement et de poursuivre la requalification de ses

friches portuaires si la crise économique le permet.

- L'absence d'un plan général de tourisme urbain pour les villes portuaires est un problème clé. Une ville telle que Volos est un nœud de transport avec des milliers de passagers qui transitent quotidiennement. Ils pourraient être des touristes potentiels si les procédures de planification touristique étaient plus efficaces (image culturelle de la ville, gestion d'événements, itinéraires culturels, outils marketing, etc.). La capacité du tourisme culturel pourraient créer des emplois et attirer une large partie de la population.
- Souvent, la construction d'un bâtiment à but culturel ne suffit pas. Pour attirer la population comme pour l'office du tourisme, par exemple, le contexte environnant doit s'y prêter. Par conséquent, les questions de sécurité, d'éclairage, de mobilier urbain, etc., sont des facteurs clés pour la mise en valeur de ces espaces. Volos, par manque de moyens financiers, s'en tient à la construction du bâtiment et à ses aménagements extérieurs proches. Par d'autres interventions, ces projets pourraient être davantage aboutis et mis en valeur.
- Les villes portuaires grecques ne doivent pas non plus se transformer en une attraction touristique. Il y a là un danger d'homogénéisation, avec la perte de la particularité portuaire. Cependant, Volos, par ces premiers aménagements portuaires ne prend pas ce chemin et se construit une image nouvelle en gardant son histoire locale et portuaire.
- Volos, comme une grande majorité des villes portuaires grecques, a une population locale diversifiée avec divers problèmes sociaux. Le risque d'être confrontée à des conflits concernant les nouveaux usages de l'espace post-industrielle est bien présent. Pour le moment et par ses choix d'aménagements, la ville de Volos a su maintenir une certaine mixité, notamment dans l'ancien quartier marin.
- Wit de Wittestraat à Rotterdam, St. Pauli à Hambourg et Ladadika à Thessalonique sont trois cas uniques d'une mise en grappe de lieux culturels sur leur espace portuaire. Volos a commencé, elle aussi, le développement de nouvelles fonctions et de nouveaux services urbains dans son ancienne zone portuaire. Sur la base de ce qui précède, Volos a tout intérêt à continuer sur cette voie. Ceci passe par le maintien et l'amélioration de son front de mer et surtout la planification d'un programme de régénération qui respecte, à la fois, le fonctionnement normal de l'utilisation du port et le caractère urbain de l'espace. Le maintien des institutions et des organisations dédiées à la culture, à l'éducation, à la recherche, et à l'environnement devient aussi un élément important dans les futurs politiques.
- Beaucoup de grands ports coexistent harmonieusement avec les villes qui les entourent en particulier après leur politique de réaménagement de friches portuaires. Bien sûr, des exemples comme Bilbao ou Rotterdam font figures d'exemples idéaux. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il existe un modèle d'aménagement pour Volos. Il y a certainement un risque d'exagérer l'impact potentiel de l'investissement culturel, en utilisant notamment l'architecture et le design comme élément d'attractivité. Le défi pour Volos est aujourd'hui de planifier son développement, afin d'équilibrer son organisation urbaine, de mettre en valeur son port, et de faire des anciennes zones portuaires des lieux attractifs. L'enjeu est de faire du territoire de Volos "un port qui fonctionne dans une ville qui vit".

CONCLUSION

Les villes portuaires grecques se trouvent, aujourd'hui, dans un changement profond de politique d'aménagement. Elles cherchent à améliorer leur image et à affronter la concurrence mondiale portuaire. La revitalisation urbaine devient alors essentiel face à l'apparition de friches portuaires. Le front de mer est devenu d'une importance vitale pour l'environnement et l'esthétique d'une ville qui rencontre de nombreux problèmes. La proximité de l'eau devient un nouveau modèle d'intervention du territoire. Ces nouveaux aménagements peuvent alors désamorcer les conflits urbains, créer de meilleures conditions de la vie urbaine et devenir attractive pour des investissements. D'autre part, les projets de ces régénérations modifient les hiérarchies spatiales urbaines traditionnelles et conduisent à l'apparition de nouvelles centralités. Cependant, les villes grecques manquent de moyens financiers. L'accueil d'un événement internationale peut alors permettre d'y remédier.

Volos, pour sa part, a su s'appropriier les friches laissées par son port par des choix d'aménagement de culturels et de services. Par ces choix, ces anciennes zones sont devenues de véritables quartiers fonctionnels de la ville. Les effets négatifs de ces réhabilitations ont été évités, et la ville de Volos a su régénérer sa vie citadine et son image urbaine, à son échelle territoriale. Le nouveau pôle de l'Université de Thessalie, l'office de tourisme et l'Hôtel de Ville ont, donc, permis à Volos, à moindre coût, de devenir attractive et compétitive, de maintenir son histoire et son patrimoine tout en cassant son image de ville industrielle.

Cependant, il manque à Volos, des moyens financiers et une véritable politique de réhabilitation des friches portuaires à grande échelle pour organiser et mettre en relation ces aménagements. L'omniprésence athénienne au niveau national n'aide pas Volos. De plus, les différentes crises financières que la Grèce traverse, contribuent à cette désorganisation : il faut donc nuancer les effets des aménagements réalisés. On peut alors se demander si Volos pourra continuer à réhabiliter les friches portuaires qu'ils restent, et si elle pourra mettre en place une stratégie globale d'aménagement portuaire pour continuer sa métamorphose et pour poursuivre cette volonté de faire de ces anciennes zones portuaires, le nouveau quartier attractif de la ville de Volos.



Illustration 8 : **Vue sur la ville de Volos et son port,**
Source : Google Earth

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

BAUDOIN T. (1997), *Urbanité des cités portuaires*, Paris : l'Harmattan, 402p.

BORRUEY R, ESPINAS JD, PICON A. (1992), *Marseille, ville et port*, Marseille : Parenthèses, 221p

COLIN M. (2003), *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris ; Budapest ; Torino : L'Harmattan, 200p,

BROCARD M. (1988), *Les relations fonctionnelles entre le port et la ville*, p. 69 in *Villes et Ports, Actes du Forum*. Le Havre: Association Internationale Villes et Ports, 154 p.

BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1992), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, La documentation française, 123p.

CHALINE C. (1993), *Le port cadre de ville : Séminaire de l'Association Internationale Villes et ports*, Paris : Ed. l'Harmattan, p253

CHALINE C. (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan Maritimes, 229p

COLLOQUE FRANCO-JAPONAIS DE GEOGRAPHIE, (1978), *Villes et ports : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral. Paris - Marseille-Fos - Sète - Nantes-La Baule - Le Havre - Rouen - Dunkerque Lille*, Paris / Fos-sur-Mer, Bouches-du-Rhône, Editeur scientifique. Paris : Éditions du C.N.R.S

DE ROO P. (1994). *Marseille: de l'aire portuaire à l'aire métropolitaine*, p. 107-113 in COLLIN M. (dir.), *Ville et Port XVIIIe-XXe siècles*. Paris: L'Harmattan, coll. «Maritimes», 292 p.

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME (1996), *La composition urbaine*, Centre de documentation de l'urbanisme, Paris La défense : Les Ed. Villes et territoires,

FLORIDA R. (2004), *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, Basic Books, New York

FRÉMONT A. et DUCRUET C. (2004), *Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire: le cas de Busan en Corée du Sud*, *L'Espace géographique*, tome 33, n° 3, p. 193-210.

GARCIA, B., (2004), *Urban Regeneration, Arts Programming and Major events: Glasgow 1990, Sydney 2000 and Barcelona 2004*, in Gibson, L. & Stevenson, D. (Eds)

Special Issue of the International Journal of Cultural Policy: Urban Space and the Uses of Culture (vol 10, n 1) (pp. 103-118)

GREFFE X. (2005), *Culture and Local Development*, Paris

KARACHALIS N, KYRIAZOPOULOS E., LOURANTOS N. (2005), *The re-use of post-industrial space and waterfront development: The case of the Stone Loft (Maritime Tradition Museum) in Piraeus*, in Sapounaki-Dracaki (ed.) *The Greek City in a Historical Perspective*, Dionikos publishers, Athens 2005

PAPAIOANNOU A, TASKARIS S. (2003), *Integration of A and B Docks of port of Thessaloniki in the urban complex*, Urban Policy, Academic Publications - University of Thessaly, Volos

RIBOULET P. (1998), *Onze leçons sur la composition urbaine*, Paris : Presses de l'École nationale des ponts et chaussées

ROJAS V. (2002), *Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine*, Paris ; Budapest ; Torino : L'Harmattan

VIGARIÉ A. (1979), *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette, coll. «Hachette Université», 496 p.

Thèses, mémoires :

BOUBACHA E. (1997), *Ville et port : mutations et recomposition*, Note de synthèse, Paris : Ed. Villes et Territoires

DUCRUET C. (2004), *Les Villes-ports, laboratoires de la mondialisation*, Le Havre: Thèse de doctorat en géographie, Université du Havre, CIRTAI, 2 vol., 435 p.

DUCRUET C. (2000), *Le Chorotype de la ville portuaire: concepts, méthodes et applications en Europe occidentale*, Le Havre: Mémoire de DEA en Géographie et Aménagement du Territoire, Université du Havre, CIRTAI, 84 p.

GENESCO P. (2003), *La relation ville-port au sein des villes moyennes : jeux d'acteurs et enjeux d'aménagement*, CESA, 115p.

LEFRANC M. (2004), *L' aménagement Urbano Portuaire : quelles possibilités d'évolutions pour les grandes villes portuaires ?*, Mémoire de recherche Magistère 3ème année, Mémoire de master recherche 2ème année : Aménagement du Territoire : Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, Département Aménagement.

Périodiques :

AGENCE D'ETUDE D'URBANISME DE CAEN METROPOLE, *A l'interface ville/port, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?*

BOYER J.-C., VIGARIÉ A. (1982), *Les ports et l'organisation urbaine et régionale». Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n° 487, 59e année, p. 159-182.

VEROT P. (1993), *De la crise des ports au renouveau des villes littorales*, *Mappemonde*, n° 1, p. 40-43.

Outils internet :

Wikipédia : www.wikipédia.org

ViaMichelin : www.viamichelin.fr

Google Earth

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : p.15

Classification des villes portuaires selon la réticularité et la centralité urbaine

Figure 2 : p.19

Organisation de la ville de Volos en 1960

Figure 3 : p.19

Organisation de la ville de Volos aujourd'hui

Figure 4 : p.27

Ensemble de croquis représentant l'évolution de l'organisation de la ville de Volos entre 1955 et aujourd'hui

Figure 5 : p.30

Organisation de la ville de Volos en 1960

Figure 6 : p.31

Centralité de la ville de Volos

Figure 7 : p.34

Ensemble représentant l'évolution du port industriel entre 1960 et aujourd'hui

Figure 8 : p.43

Ensemble représentant l'évolution du port industriel au niveau de ses friches portuaires

Figure 9 : p.44

Réhabilitation de la première friche portuaire

Figure 10 : p.46

Poursuite de la politique de réhabilitation des friches portuaires

Figure 11 : p.47

Localisation des aménagements de l'ancien quartier marin

Figure 12 : p.48

Organisation de la ville de Volos aujourd'hui

Figure 13 : p.49

Evolution de la limite ville/port entre 1960 et aujourd'hui

Figure 14 : p.50

Centralité actuelle de la ville de Volos

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : p.31

Rue Paralia

Illustration 2 : p.32

Rue Dimitriados et Ermou à Volos

Illustration 3 : p.33

Vue sur le port industriel depuis le port de plaisance

Illustration 4 : p.45

Mairie et théâtre municipal de Volos

Illustration 5 : p.47

Nouveau pôle de l'Université de Thessalie

Illustration 6 : p.47

Office du tourisme de Volos

Illustration 7 : p.50

Vue sur le théâtre, la mairie et le port de plaisance

Illustration 8 : p.58

Vue sur la ville de Volos et son port

TABLE DES CARTES

Carte 1 : p.16

Carte de la Grèce

Carte 2 : p.17

Localisation de Volos dans le département de la Magnésie

Carte 3 : p.18

Plan de la ville de Volos et localisation de son espace portuaire

TABLE DES MATIERES

Avertissement	5
Formation par la recherche et projet de fin d'études	6
Remerciements	7
Sommaire	8
Introduction	10
Partie 1 : Présentation et Contexte de la Recherche	12
1. Sémantique des termes du sujet	13
11. Le port : transition entre l'eau et la terre	13
12. La composition urbaine de la ville	14
13. La ville portuaire	14
2. Présentation du cas d'étude	16
21. La Grèce, un pays tourné vers la mer	16
22. La ville de Volos	17
a) Présentation générale.....	17
b) Démographie	17
c) L'économie de la ville.....	17
d) Organisation et développement de la ville.....	18
e) Le port de Volos	18
3. Définitions de la recherche	19
31. Base du questionnaire.....	19
32. Hypothèses	20
Partie 2 : La Relation Ville/Port	22
1. Comment la relation ville/port a-t-elle évolué ?.....	23
11. Historique	23
12. Les mutations de la filière portuaire.....	23
13. Le clivage ville/port.....	24
14. Le phénomène de délaissement.....	25
15. Résumé de l'évolution de la relation ville/port	26
2. Le cas de Volos	27
21. L'évolution de la relation ville/port	27
22. Caractéristique de cette relation	28
a) Déterminants majeurs	28
b) Les activités.....	29
c) Les éléments de clivage	29
23. La ville de Volos tournée vers son port de plaisance.....	30
a) Une morphologie de la ville liée au port de plaisance.....	30
b) Centralité de la ville	31
24. Le port industriel : présent mais inaccessible.....	32
a) Une zone périphérique	32
b) Un lien visuel et auditif	33
c) Les friches portuaires.....	33
Partie 3 : L'Aménagement des Friches Portuaires	36
1. Les stratégies d'aménagement	37
11. Les processus	37
a) L'étude du site	37
b) Le paysage portuaire.....	38
c) La concertation avec les habitants :.....	38
d) La réversibilité.....	38
12. Les enjeux	39

a) Un nouveau quartier.....	39
b) Une nouvelle attractivité	39
c) Une nouvelle relation ville/port.....	39
d) Anticiper les futurs conflits	40
13. Les choix d'aménagement	40
a) Les modèles	40
b) La remaritimisation	41
c) Le caractère urbain	42
d) Quels choix possibles ?	42
2. Les aménagements portuaires de la ville de Volos	43
21. La première friche portuaire.....	44
a) L'agrandissement du port de plaisance	44
b) Délocalisation de l'Hôtel de Ville	45
22. La poursuite de la réhabilitation des friches portuaires	45
a) Le quartier des marins	46
b) L'université de Thessalie	47
c) L'office du tourisme	47
d) Les autres aménagements	48
23. Qu'en est-il aujourd'hui ?	48
a) Des friches portuaires subsistent encore	48
b) Un clivage ville/port en mutation	48
c) Nouvelles centralités	49
3. Les aménagements culturels et de services dans la régénération des friches portuaires.....	51
31. Pourquoi la ville de Volos s'est tournée vers ces choix d'aménagement ?	51
a) Un choix fédérateur.....	51
b) Un outil de développement à moindre coût	51
c) L'influence de l'Union Européenne.....	52
32. L'importance de l'accueil d'un événement mondial.....	52
a) La capitale européenne de la culture	52
b) L'exemple de Thessalonique	53
c) L'exemple du Pirée.....	53
d) Le cas de Volos.....	53
33. L'impact des aménagements de type culturel et de services.....	54
a) Le changement d'image	54
b) Le maintien des relations sociales	54
c) Une nouvelle architecture	55
d) La réhabilitation des entrepôts.....	55
e) Un quartier devenu attractif.....	55
34. Quel avenir pour la politique d'aménagement des friches portuaires de Volos ?	56
Bibliographie.....	60
Table des figures	63
Table des illustrations.....	64
Table des cartes.....	65
Table des matières	66

