



POLYTECH[®]
TOURS
Département
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

LA RECONQUETE DES FRONTS D'EAU URBAINS DES DERNIERES DECENNIES

La place du Patrimoine dans cette reconquête



LASLAZ Florine

2014-2015

Directeur de recherche
VERDELLI Laura

La reconquête des fronts d'eau urbains des dernières décennies

La place du Patrimoine dans cette reconquête

Directeur de recherche
VERDELLI Laura

Auteur
LASLAZ Florine

2014 – 2015

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 EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

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 de 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 toute ou 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.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je souhaite tout d'abord remercier Laura VERDELLI, tutrice de ce Projet de Fin d'Etudes, pour l'aide apportée tout au long de la réalisation de celui-ci.

Egalement, je remercie Mathilde GRALEPOIS pour m'avoir fourni, comme au reste de la promotion, quelques notions clefs méthodologiques sur l'exercice de Recherche, et ses remarques formulées lors de la présentation du projet à son mi-parcours.

Enfin, je remercie Noémie HUMBERT et Florence ORILLARD, diplômées 2014 de l'Ecole Polytech Tours, Spécialité Aménagement du Territoire, pour leur aide d'un point de vue méthodologique, et les documents qu'elles ont pu me fournir tout au long de la réalisation de ce Projet de Fin d'Etudes.

SOMMAIRE

Introduction	9
I. Evolution des ports et intérêt pour le patrimoine.....	12
1. Les ports des pays développés : de l'essor à l'abandon	12
2. De la chute de l'activité portuaire classique à l'implantation de logements.....	13
3. Vers de nouvelles fonctions pour les anciens ports historiques	15
a. Activités tertiaires de bureaux.....	15
b. Commerces et restauration, le cas des « Festival Market Place »	15
c. Activités ludiques et récréatives.....	19
d. Activités culturelles, éducatives, recherche de création de pôle technologique marin.....	20
4. L'intérêt croissant de la population pour le Patrimoine	20
II. Notre cas d'études : ESPO Award 2013 – « Heritage »	23
1. L'Organisation des Ports Maritimes Européens (ESPO).....	23
a. Qu'est-ce que l'Organisation des Ports Maritimes Européens (ESPO) ?.....	23
b. Prix annuel ESPO.....	24
2. Projets présentés pour le Prix ESPO 2013, « Patrimoine ».....	27
a. Anvers – « Patrimoine : le trait d'union entre ville et port ».....	28
b. Carthagène – « Plongeon dans le Patrimoine d'un Port Historique »	34
c. Oslo – « Plan pour le Patrimoine Culturel Maritime du Port d'Oslo »	39
d. Gand – « Transformation de la Maison Corporatiste « Vrije Schippers » (« Les Capitaines Libres ») en Maison Portuaire »	43
e. Livourne – « Un voyage à travers voies navigables, et canaux ».....	49
III. Le Patrimoine portuaire : un moyen pour les Autorités Portuaires de faire valoir leur place dans le monde urbain environnant.....	55
1. Le terme « Patrimoine » n'est pas, pour les Autorités Portuaires, une étiquette, mais bien une ressource territoriale	56
a. Quels éléments portuaires sont considérés comme les éléments patrimoniaux à préserver ?	56
b. Le « Patrimoine » n'est-il pas une notion trop large pour susciter la création d'un unique projet structurant de reconquête du front d'eau ?	56
2. Le Patrimoine : facteur de rapprochement du port à la ville.....	58
a. Quelle conséquence de l'intérêt de la population pour le Patrimoine ?	58
b. Le Patrimoine des ports est-il intégré à une offre touristique ?.....	58
c. Les Autorités Portuaires ne surfent-elles pas sur un thème à la mode à d'autres fins ?.....	60
3. En conclusion : un Patrimoine portuaire clairement précisé pour un lien recréé.....	61

Conclusion.....	62
Bibliographie & Webographie	64
Annexe.....	68

INTRODUCTION

A partir des années 1960 en Amérique du Nord, et 1980 en Europe, les villes-ports procèdent à une reconquête progressive de leurs « fronts d'eau », jusqu'alors délaissés par les industries et les activités portuaires qui y régnaient depuis la révolution industrielle. L'appellation « front d'eau » provient de l'Anglais « waterfront », terme généralement utilisé dans la bibliographie anglo-saxonne. Littéralement, le front d'eau correspond à la bordure terrestre d'un espace aquatique, que ce soit une mer, un fleuve, ou un lac. De manière sous-jacente, ce terme évoque de nombreux éléments permettant de définir et caractériser un territoire particulier qu'est celui du bord de mer. Ainsi est-il sous-entendu avec la notion de « waterfront » « l'ensemble des territoires originellement occupés de façon quasi-exclusive par les activités maritimes, industrielles, et les éléments associés par nécessité à ces activités que constituent notamment les réseaux ferroviaires »¹. A partir de cette définition, nous avons fait le choix de considérer comme fronts d'eau urbains les ports maritimes, car nous partons du principe qu'il s'agit, à l'inverse des berges notamment, des territoires où les activités décrites ci-avant sont les plus intenses.

Du fait de la mise en place de ces nombreuses infrastructures auxquelles ont pu s'ajouter des impératifs de sécurité, les règlements douaniers, et le développement des pratiques marchandes maritimes, le waterfront s'est, dès les années 1950 en Amérique du Nord et 1965 en Europe, physiquement isolé du reste de la ville. Il est presque devenu une barrière pour les citoyens de la ville dans l'accès au domaine aquatique dont, pourtant, ils étaient historiquement proches jusqu'à l'apogée de l'ère industrielle. C'est le début de l'abandon des ports historiques, et le point de départ du futur processus de reconquête des fronts d'eau urbains.

Parallèlement, et indépendamment de cette reconquête des fronts d'eau, la société émet de nouvelles envies, de nouveaux intérêts dès les années 1980 qui vont de pair avec la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants, essentiellement ceux des villes. Si la recherche du bien-être, d'activités sportives, récréatives, de loisirs dans la ville s'est accrue considérablement et rapidement, la volonté d'accès à la culture n'est pas en reste ces quelques dernières décennies. Par « culture » nous entendons notamment la compréhension de l'Histoire d'une ville, de son évolution, de sa qualité architecturale, voire d'éléments constitutifs de son image. Ce sont donc autant d'éléments qui ont suscité l'intérêt croissant de la population. Ces éléments de natures diverses se regroupent sous la notion de Patrimoine qui se définit communément comme l'ensemble d'éléments culturels, architecturaux, naturels appartenant au passé, et ayant une importance reconnue pour la préservation de la connaissance d'un territoire.

« Entre le geste, le bâti, le langage, il n'y a pas lieu de choisir, tout est à transmettre grâce à une opération préalable de conservation. »

¹ Définition issue du livre *Ces ports qui créèrent des villes*, sous la direction de CHALINE C., Edition L'Harmattan, 1994, p.72.

« L'un des premiers enjeux de l'ordre patrimonial est de signifier l'identité d'une région, d'une nation, d'un évènement historique. »²

Mais quel lien pouvons-nous faire entre reconquête portuaire et intérêt patrimonial ? Nous ne sommes pas sans savoir que les ports sont, historiquement, l'origine de la création d'une ville, les centres névralgiques de l'activité commerciale. Autant de raisons pour eux de nous avoir laissé à nous, société contemporaine, un héritage de cette période (notons qu'en Anglais le mot patrimoine se traduit par *heritage*) via ce que l'on appelle aujourd'hui un « Patrimoine ». L'intérêt qu'auraient les Autorités Portuaires à s'intéresser au Patrimoine serait pour ainsi dire la présentation et l'ouverture au grand public des témoins d'un système socio-économique efficace d'une époque révolue, puisqu'il semblerait que l'intérêt des populations des pays dits développés pour le Patrimoine soit grandissant. Les infrastructures de l'époque précédente, tant marqueurs identitaires que socio-économiques, caractéristiques de la période de splendeur de ces ports, deviennent alors les témoins présents de l'activité passée. Autant d'éléments qui constituent aujourd'hui le « Patrimoine », puisque, selon Henri-Pierre JEUDY, « l'un des premiers enjeux de l'ordre patrimonial est de signifier l'identité d'une région, d'une nation, d'un évènement historique »³.

L'évolution de la structure des ports effectivement constaté ces dernières décennies, et l'accroissement de l'intérêt de la société pour la thématique patrimoniale pris en considération, initialement, indépendamment, sont donc les deux constats qui ont mené à un encadrement de notre sujet. A ces constats plutôt flagrants si nous tentons d'observer nos villes et notre société (« notre » faisant référence à la société des pays développés, qui, même si elle reste inhérente à chacun, détient des caractéristiques communes à tous) avec du recul, et de manière la plus objective possible, s'ajoute l'intérêt personnel porté au patrimoine (dans sa définition large), et les démarches mises en œuvre permettant d'assurer sa préservation. C'est donc ce cheminement qui nous mena à définir de manière plus précise le cadre de recherche du projet. L'angle d'approche désormais établie est orienté vers le patrimoine et sa prise en compte par les Autorités Portuaires dans leurs projets de réaménagement portuaire, dans le cadre de la reconquête des fronts d'eau urbains, pour permettre au large public de le connaître. Mais cette considération altruiste de notre héritage de la part des autorités des ports, est-elle celle réellement appliquée ? Le « Patrimoine » est-il réellement utilisé à ces fins culturelles ? N'est-ce pas plutôt un simple outil de développement économique que s'approprient les autorités ?

C'est ainsi que nous avons établis la problématique suivante à ce Projet de Fin d'Etudes :

Comment les Autorités Portuaires des pays développés usent-elles du concept « Patrimoine » pour se construire une certaine légitimité urbaine ?

Pour répondre à ce problème, nous émettons deux hypothèses dont notre objectif à travers ce projet est de vérifier, ou non, la véracité. La première consiste à poser le postulat que les Autorités Portuaires ont revu, corrigé, et qu'elles se sont approprié le concept de « Patrimoine », en mettant sous cette appellation un ensemble de données plus ou moins vastes. Chaque port aurait adapté la définition de « Patrimoine » afin que celle-ci puisse englober l'ensemble des éléments qui le caractérisent.

² H.-P. JEUDY, La machinerie patrimoniale, Edition Sens & Tonka, 2001.

³ H.-P. JEUDY, La machinerie patrimoniale, Edition Sens & Tonka, 2001.

La deuxième hypothèse vise à s'interroger sur la place du port dans la ville du point de vue de sa force d'attractivité à la fois sur les touristes et sur les citoyens, habitants de celle-ci. Nous formulons donc la deuxième hypothèse suivante : le Patrimoine crée du lien entre la ville et le port. Il permettrait, d'une part, de recréer le lien historique et physique entre habitants de la ville et port perdu depuis longtemps, et d'autre part d'attirer les touristes sur le territoire.

Pour vérifier la véracité de ces hypothèses, et ainsi pouvoir répondre du mieux possible à la problématique, nous avons fait le choix d'analyser les réponses à un entretien semi-directif (dont la trame est celle du document en annexe) complétant l'analyse de projets. Le terrain d'analyse choisi est composé des Autorités Portuaires ayant présenté un projet au Prix de l'Organisation Européenne des Ports Maritimes (ESPO) 2013 dont l'intitulé était l'intégration sociétale des ports (thème générale depuis 2011) par l'usage du Patrimoine (spécificité de l'édition 2013). Ces moyens de récolte de données nous semblent en effet être les plus à même de nous fournir des précisions sur la manière dont les Autorités Portuaires se sont approprié la notion de « Patrimoine », et quels usages elles en ont fait pour rapprocher le territoire portuaire à la ville et ainsi s'octroyer une place dans le milieu urbain. Si nous avons pu récolter quelques réponses à la trame d'entretien envoyé aux Autorités Portuaires ayant présenté un projet lors de l'édition 2013 du Prix ESPO (Livourne et Oslo notamment), cela n'a pas été le cas pour toutes. C'est pour cela que nous avons fait le choix de combler l'absence de réponses des autres Autorités Portuaires par l'analyse détaillée de leur projet dont l'intégralité a pu nous être fourni par ces dernières (Carthagène, Gand), ou que nous nous sommes procurés sur Internet le cas échéant (Anvers).

Notre présent projet dont le but ultime est de répondre à la problématique précédemment citée est constitué de trois parties distinctes. La première vise à préciser le contexte de notre recherche en présentant indépendamment la genèse des ports, et l'intérêt de la population des pays développés pour le Patrimoine. Dans un deuxième temps, nous introduirons notre cas d'études, à savoir les projets présentés par les Autorités Portuaires Européennes au Prix de l'Organisation Européenne des Ports Maritimes de 2013 portant sur le « Patrimoine ». Cette partie se verra être le lieu de la présentation et l'analyse de cinq d'entre eux. Analyses qui nous permettront, dans une troisième partie, de vérifier, ou non, les hypothèses dont nous avons fait le postulat précédemment.

I. EVOLUTION DES PORTS ET INTERET POUR LE PATRIMOINE

Nous l'avons vu en introduction à ce dossier, les ports historiques, c'est-à-dire ceux qui étaient à grande proximité des centres villes, sont le lieu, depuis maintenant plusieurs décennies, d'un processus de reconquête de la part des Autorités Portuaires. Dans cette partie dédiée à la mise en contexte de notre problématique, nous tenterons de présenter la genèse des ports depuis leur essor pour comprendre au mieux l'intérêt de la mise en place de ce processus de reconquête des fronts d'eau urbains. Parallèlement, nous détaillerons un phénomène que connaît notre société depuis les années 1980, à savoir l'intérêt grandissant pour le Patrimoine.

1. Les ports des pays développés : de l'essor à l'abandon

Comme l'évoque le terme « reconquête » utilisé à bon escient dans l'intitulé de notre projet, les fronts d'eau urbains des pays développés ont connu un processus d'évolution s'étalant sur plusieurs siècles, et aux caractéristiques diverses et spécifiques. Nous nous proposons ici, afin de comprendre au mieux le contexte de cette reconquête portuaire dans les pays Européens et Nord-Américains, de retracer brièvement l'Histoire de cette évolution portuaire depuis le début du développement des ports, jusqu'à leur abandon, en passant par leur apogée.

C'est à la fin du XVIII^{ème} siècle que commence en Angleterre la révolution industrielle accompagnée d'un développement rapide des ports, et de leurs infrastructures. Cette révolution se généralisa ensuite à l'ensemble du continent Européen durant le XIX^{ème} siècle, puis à l'Amérique du Nord à la fin de ce même siècle, et au début du XX^{ème}. Les ports Européens comme Américains connaissent alors leur époque de splendeur. Ils constituent en effet les principales plateformes d'échanges avec le reste du monde : ce sont les portes d'entrée et de sortie des produits de consommation qui vont investir le quotidien des citoyens. Pour satisfaire les besoins contemporains, et assurer la cadence des transferts, d'importantes infrastructures y sont déployées: grues, usines, et réseaux ferroviaires.

Mais dès 1950 en Amérique du Nord, puis 1965 en Europe avec les Trente Glorieuses (1945-1973) où se développent les autres moyens de communication que nous connaissons aujourd'hui (routes et autoroutes), les principaux ports industriels commencent à décliner, à l'image des docks Londoniens. Les cours d'eau des villes furent ainsi considérés dans les années d'après-guerre comme peu importante, voire nuisible. En cette période, nombreux furent les bras de fleuve, canaux, ou rivières à être recouverts. L'un des exemples qui nous vient en tête immédiatement est le cas de la ville de Rennes où nous voyons aujourd'hui des canaux surgirent sous nos pieds, au milieu de la ville, sous un sol bétonné où roulent les voitures, et déambulent les piétons sans, pour certains,

savoir que sous eux se situent un bras de l'Île. A cela s'ajoute le gigantisme des navires et l'inadaptation des installations portuaires alors en place, la construction de terminaux spécialisés en aval des ports, la désindustrialisation du front d'eau central, la fermeture des chantiers navals, et la concurrence inter-ports. Progressivement, les ports sont laissés à l'abandon, et tombent en désuétude, attirant inexorablement dans leur chute les villes qui se sont développées à leur grande proximité durant les années prospères des activités portuaires. En effet, « le rôle éminent du transport par bateau explique la localisation des villes à proximité immédiate des voies de communication »⁴. On parle de « ville-port », terme évoquant donc à la fois l'origine, mais aussi le facteur essentiel de la crise que connaît la ville. Finalement, les ports sont désinvestis de leurs anciennes fonctions, et ne sont, dans certains cas, plus que le lieu symbolique du siège d'Autorités Portuaires.

2. De la chute de l'activité portuaire classique à l'implantation de logements

Alors que jusque dans les années 1950 en Amérique du Nord, et 1965 en Europe, les ports sont le lieu d'activités intenses (chargements/déchargement de marchandises notamment), à partir de ces dates, la tendance s'inverse. Pour les différentes raisons exposées en introduction (apparition des conteneurs, taille des navires, ...), les ports délocalisent leur plateforme d'activités sur des zones éloignées des centres villes, en amont de ceux-ci. Conséquemment, les ports des centres historiques sont désertés, et n'y séjournent désormais plus que les activités liées à la logistique du port situé à plusieurs kilomètres de là. De fait, les Autorités Portuaires se sont vues être détentrices d'un foncier idéalement situé du fait de sa très grande proximité avec le centre historique, culturel, et décisionnel de la ville. Un foncier vacant, qui, de surcroît, est immédiatement disponible pour accueillir de nouvelles activités, et créer un front d'eau répondant à de nouvelles fonctions. Si certaines d'entre elles sont intrinsèquement liées à l'élément aquatique (les marinas, aquariums, vieux gréements), ce n'est pas le cas de toutes les autres pour qui la proximité de l'eau n'est que plus-value. Plus-value foncière, immobilière, ou atout paysager, générant ainsi animation, et, en conséquence, profits financiers et bénéfice social.

Le processus de reconquête du front d'eau a commencé par l'implantation d'activités n'étant pas directement liées à l'eau. Dans un premier temps, ce sont en effet les promoteurs et agences immobilières qui se sont rués sur cet espace répondant à la demande croissante des populations urbaines de classe moyenne à vivre près de l'eau. C'est le début de la « gentrification ». Ceci explique alors la multiplication des projets résidentiels sur les fronts d'eau, et la nette hausse des prix du foncier et de l'immobilier sur ces espaces. On parla même de « ruée vers l'eau » pour décrire ce phénomène. Aux Etats-Unis, les rives de Chicago constituent l'un des exemples phares de création de résidences. Le long de la Chicago River, à partir des années 1980, de nombreux projets résidentiels ont vu le jour (Figure 1). A noter que cette reconquête des rives du fleuve a été

⁴ P. GRAS, *Le temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Edition Tallandier, 2010, p.187.

impulsée par des associations actant en faveur de la sauvegarde du fleuve, et de ses vestiges industrialo-portuaires qui jonchaient la ville. Néanmoins, malgré ces initiatives environnementalistes, les projets ont pris une autre tournure, donnant lieu à un processus de gentrification mal contrôlé des rives. La conséquence directe de ces réalisations a été la progressive réduction des fronts d'eau publics, se réduisant alors à une simple bande de terre étroite.



Figure 1: Le front de la Chicago River, Chicago

Sources : Maria GRAVARI-BARBAS, 2004, in *La conquête d'une nouvelle frontière : réinvestissement symbolique, et requalification fonctionnelle des fronts de fleuve urbains*

Il en a été de même en Europe avec les projets de requalification des anciens Docklands Londoniens (Figure 2). Dans ce cas, la requalification du front de fleuve a été qualifiée d'abusive, et a eu lieu un processus de privatisation au profit d'une catégorie de nouveaux résidents⁵.



Figure 2: Docklands à Londres

⁵ A. CHURCH, 1988, « Demand-Led Planning, the Inner City Crisis, and the Labour Market : London Dockland Evaluated », *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Development*, pp. 199-221, Londres, et New York, Belhaven Press

3. Vers de nouvelles fonctions pour les anciens ports historiques

Si les projets de résidence sont les premiers à avoir vu le jour, les Autorités Portuaires se sont progressivement tournées vers de nouveaux projets appartenant à un éventail relativement large d'activités nouvelles. Les principaux types sont les suivants :

a. Activités tertiaires de bureaux

Certains acteurs ont vu en la déserte des zones portuaires une opportunité pour créer la cité d'affaires qui leur manquait. Si elles sont existantes, elles ne constituent pas l'objet de notre présent projet.

b. Commerces et restauration, le cas des « Festival Market Place »

Nés dans les années 60, mais se développant surtout dans les années 70-80, dans les grandes villes portuaires des Etats-Unis (Boston, Baltimore, New-York, ou encore la Nouvelle-Orléans) un « festival market place » est, comme l'explique Maria GRAVARI-BARBAS dans l'œuvre *Villes et Tourisme : Images, Espaces, Acteurs* (chapitre « La « festival market place » ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter », pp.261-278), « un ensemble de boutiques spécialisées (artisanat, curiosités, magasins « ethniques ») et de restauration rapide (autre que les fast-food classiques), de petite taille, non franchisées, réunies dans un ou plusieurs bâtiments, situé [...] en front d'eau ». La réussite de ce projet s'explique en partie par le contexte historique des années 70-80. A cette époque, la société Américaine est post-moderne, c'est-à-dire que les individus font preuve d'une sensibilité prononcée pour de nouvelles thématiques que sont le tourisme, les loisirs, et la culture. Ceci impliqua donc l'émancipation de projets prônant le bien-être et la détente. La localisation en centre-ville de ces nouveaux aménagements des fronts d'eau leur confère une échelle plus « humaine », plus petite que les centres commerciaux classiques, à laquelle s'ajoute une conception architecturale et urbaine plus subtile que ces derniers. Ce modèle se multiplie alors sur les fronts de mer, fleuve, ou lac des villes Américaines, mais connaît une difficile intégration à la « vraie » ville. Les Festivals Market Place restent, bien que localisés au sein de la maille urbaine, des lieux de la ville à part entière qui se visitent, de la même manière qu'un musée ou une attraction touristique quelconque, mais qui ne se vivent pas.

« C'est un événement urbain, un musée de la ville, et en tant que tel, c'est un lieu où on se rend en se coupant momentanément de la réalité. On s'y rend pour l'expérience, avant de rentrer là où se passe la vie réelle. »

En cause notamment, leur situation géographique : elles constituent des espaces « insulaires » par leur conception même, directement accessibles par des parkings jouant le rôle de « débarcadères » situés à proximité, coupés des espaces urbains « banals »⁶.

Pour illustrer ce phénomène urbain des années 70-80, nous avons choisi le cas de Baltimore, et son Harbor Place. En tant que pionnier des Festivals Market Place, la municipalité et les milieux d'affaires ont entrepris dès les années 1950 un projet de « reconquête du centre-ville » et de « réaménagement urbain » afin de retrouver le dynamisme économique du quartier d'affaires. Dans cette optique, le principal projet fut la reconversion du vieux port en un lieu incontesté du tourisme (Inner Harbor), celui-ci devant attirer le touriste dans la ville. La création de sa Festival Market Place de renommée internationale s'explique par l'arrivée de nouveaux habitants en centre-ville, et ce, grâce à des travaux de construction de logements, et de réhabilitation d'anciens immeubles présentant un intérêt patrimonial, ou d'anciens bâtiments industriels transformés en lofts. Avec ces nouveaux habitants, la ville perçoit des rentrées d'argent conséquentes, argent qu'elle réinvesti dans la création d'aménagements offrant ainsi un cadre de vie agréable et maintenant la population sur place. Progressivement, la Festival Market Place prend forme : des espaces ludiques sont créés à proximité du Central Business District, ainsi que des promenades, des grandes chaînes de magasins, restaurants, cinémas, le tout doté d'une architecture soignée se référant à celle d'un village. Plus tard, en 1963, 97 hectares sont rénovés en bordure de l'ancien port, en plein cœur de la ville, incluant le centre financier et administratif. Hommes d'affaires et Agglomération travaillent main dans la main pour mener à bien le projet qui fut d'ailleurs conduit par une agence semi-publique qui tire ses financements d'un promoteur et investisseur immobilier de la ville, et reste sous contrat avec la Ville. L'objectif de cette coopération public-privé est de rendre les berges au public, en en faisant un lieu de promenade. A terme, la ville souhaitait dissiper l'image qui lui était associée, à savoir celle d'une ancienne ville industrielle en déclin, à l'abandon, désertée par les activités économiques, et où, de surcroît, y règne un sentiment de terreur lié à la présence de gangs et de trafics illicites. Pour parer à cette image dévalorisante, Baltimore a multiplié les éléments urbains pouvant être associés à la ville : la frégate Constellation (Figure 3) qui trouva sa place dans l'ancien port en 1972, le musée des Sciences « Maryland Science Center », le « World Trade Center » de 1977, plus haut bâtiment pentagonal du Monde, abritant les bureaux de l'administration portuaire, ou encore le centre commercial « Harborplace » de 1980. Ce sera peut-être finalement le National Aquarium qui restera symbole de Baltimore, et qui fut l'un des premiers des Etats-Unis. Si de nombreuses infrastructures ont été créées de toute pièce, la ville a su user de son patrimoine immobilier en en réinventant ses usages. Pour exemple, une ancienne centrale thermique à vapeur, « The Power Plant » (Figure 4), une ancienne station de pompage, et la halle aux poissons ont été transformés en musées.

⁶ GRAVARI-BARBAS, « La « Festival Market Place », ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter », In : *Villes et Tourisme : Images, Espaces, Acteurs*, Poitiers, *Noroi*, N° 178, Avril – Juin 1998, pp. 261-278 *Noroi*. N°178. Poitiers : Villes et tourisme, 1998. p. 261-278.



Figure 3: Le front d'eau de Baltimore, lieu d'une Festival Market Place, vu de nuit

Sources : baltimore.org



Figure 4: La frégate Constellation et le World Trade Center de Baltimore

Sources : BAFFICO, Revue Urbanités n°4, 13 Novembre 2014, « Baltimore, une saga portuaire »



Figure 5: L'ancienne usine "Power Plant" réhabilitée en une librairie, et un Café de renom international

Sources : BAFFICO, Revue Urbanités n°4, 13 Novembre 2014, « Baltimore, une saga portuaire »

Mais après plusieurs décennies (plus de 60 ans pour les premières infrastructures), il s'est avéré nécessaire de revoir l'aménagement du port. Dans un contexte actuel de développement durable et de respect de l'Environnement, la ville a voulu pour Inner Harbor un modèle de réaménagement qui soit novateur en le sens où il respecterait ces deux notions. A ces nouvelles contraintes environnementales inhérentes au XXI^{ème} siècle s'ajoute désormais la nécessaire intégration factuelle du port à la ville qui l'englobe. Comme l'affirmait Maria GRAVARI-BARBAS en 1998, il s'avère effectivement que le port, malgré sa place centrale dans la ville, constitue un isolat qui n'entretient pas de lien avec ses quartiers limitrophes. Ainsi a débuté dès 2003 un consensus entre le Department of Planning (l'Autorité Planificatrice), et le Department of Transportation (l'Autorité en charge de la gestion des Transports), en collaboration avec la Corporation de développement de la ville pour mettre en œuvre un nouveau plan d'aménagement, spécifique à l'égard du Inner Harbor. Faute de moyens financiers, ce n'est que dix ans plus tard que le projet démarre réellement, avec la mise en place d'un jeu d'acteurs plus complet (associations, entreprises privées, le Greater Baltimore Committee, et le Waterfront partnership of Baltimore Inc.). Les objectifs de ce nouveau projet sont clairement définis : générer un développement durable de la zone, et améliorer les relations entre le port et les quartiers alentours. Pour cela, le nouveau Master Plan propose une amélioration de l'initial datant de 1965 en s'intéressant notamment à un traitement paysager des

abords du port, et de ses berges, via un traitement des 30 000 places de parking (enterrement), et des hauts immeubles (limitation de la hauteur de construction) qui obstruent la vue sur ceux-ci, et une connexion entre les différentes promenades pour n'en créer qu'une d'une longueur de 2,5 kilomètres, elle-même insérée dans une plus longue liant le port à un site historique (Fort McHenry), et qui sont par la même occasion quelque peu déminéralisées. Dans une logique d'appropriation des berges par les habitants de la ville, il n'est pas prévu de créer de nouvelles marinas en bordure d'océan. La place sera laissée libre pour l'émancipation de pratiques sportives, ou des loisirs (plage, base nautique, kayaks, piscine), voire pour des activités éducatives à but Environnemental (Maryland Science Center, « jardins civiques » à usage pédagogique). De plus, pour assurer une meilleure fluidité des trafics entre le port et le reste de la ville duquel il est spatialement et psychologiquement séparé par une ceinture autoroutière, a été prévue une ligne de ferry régulière pour cyclistes et piétons, tout comme la multiplication des water taxis, gratuits. Enfin, de manière générale, la question de la protection de l'eau, et l'usage raisonné des ressources naturelles, dans un cadre de respect de l'Environnement, tiennent une place prépondérante aujourd'hui, puisqu'il s'agit d'enjeux majeurs de ce début de siècle.

Ainsi, à travers cet exemple phare de Festival Market Place avons-nous vu le processus de conquête du port et de ses berges, processus de développement territorial accordant une place prépondérante à la culture et aux loisirs. A la rencontre de ces deux sphères que constituent la culture et les loisirs, nous pouvons considérer que se trouve le Patrimoine. Progressivement, il a trouvé sa place dans le cas de Festival Market Place ici présent (réhabilitation d'anciens édifices industriels marquant du territoire notamment). Ainsi, pouvons-nous dire que le domaine patrimonial est parvenu, au fil du temps, à asseoir une certaine légitimité dans les projets d'aménagements portuaires. Cet exemple nous permet également d'apprécier le jeu d'acteurs qu'implique ce type de projet d'aménagement portuaire qui fait appel au domaine culturel : il s'agit d'un consensus entre acteurs de natures différentes, tant publics que privés, en charge, respectivement de la fonction planificatrice pour les premiers, et économique pour les seconds.

c. Activités ludiques et récréatives

Elles ont la particularité d'impliquer une bonne gestion du territoire, dans la mesure où s'associent espaces publics et équipements de loisirs, musées, commerces. Une stratégie mise en place pour la gestion de cette reconquête par l'implantation d'activités de ce type a été un traitement de la zone en deux temps. Le premier visant à restaurer l'image du site, le deuxième, à le rendre attractif aux yeux des investissements productifs provenant du secteur privé.

Outre cette reconquête active des ports et berges, certaines autorités politiques localisées dans les terres par exemple, mais dont le territoire est traversé par un fleuve ou une rivière, ont opté pour un simple « retour aux sources, aux lieux fondateurs de la ville [, comme] un devoir d'héritage vis-à-vis de ce patrimoine [pour] en faire des espaces nouveaux que les gens s'approprient » (propos du Maire de Toulouse présentant l'aménagement de la Garonne, et de ses abords). En effet, aujourd'hui la société évolue davantage dans un contexte de valorisation de cette trame bleue au cœur de la ville, lui conférant le rôle de « poumon » pour les habitants, offrant ainsi une valeur ajoutée à leur cadre de vie. Si aucune activité ne semble être mise en place dans ce cas, nous sommes pourtant bien dans le cas de l'usage de l'eau à des fins récréatives. Même si aucun aménagement n'était prévu sur les abords du fleuve, rien que le fait de le laisser en libre accès à la population implique la mise en place de mesures œuvrant pour le bien-être des individus.

d. Activités culturelles, éducatives, recherche de création de pôle technologique marin

Les Autorités Portuaires ayant fait le choix d'implanter sur les friches industrialo-portuaires ce type d'activités tentent de répondre, par leur démarche, aux besoins nouveaux qu'évoque la Société contemporaine. Une Société qui aujourd'hui voit sa demande d'accès à la culture généralement satisfaite. Parallèlement, les autorités sont devenues conscientes que les fronts d'eau suscitaient clairement l'intérêt des touristes, ou simplement des citoyens souhaitant pouvoir se rapprocher de cet « Or bleu », mais n'ayant pas les moyens financiers d'y vivre. Un intérêt, donc, d'une part pour l'élément aquatique, et d'autre part pour la culture de la part d'un pourcentage croissant de la population.

Après l'usage des anciennes friches portuaires pour répondre aux besoins de logements, les Autorités Portuaires se sont progressivement tournées vers ces quatre types d'activités, nouvelles pour cette catégorie de territoire. Les deux derniers grands types d'activités cités tendent à expliquer notre cadre d'étude, celui du Patrimoine, qui, rappelons-le, a et continue de susciter l'intérêt de la population. En effet, nous considérons que la vaste notion qu'est le « Patrimoine » appartient à la fois au registre du ludique, mais aussi, et peut-être surtout, à celui du culturel et de l'éducation. Pour illustrer notre propos, prenons pour exemple un patrimoine bâti de type monument historique. Nous pouvons facilement admettre que ce patrimoine, terme utilisé à bon escient si l'on s'en mémorise la communément admise définition, permette d'accroître les connaissances du visiteur (concernant le territoire où il est édifié, l'Histoire, l'Art, l'Architecture, ...), mais aussi remplir les attentes du touriste en tant qu'élément récréatif. Ainsi, nous voyons bien qu'un même patrimoine (bâti dans notre illustration) répond à des besoins culturels (outil d'apprentissage) et récréatifs (élément faisant partie d'une visite touristique).

4. L'intérêt croissant de la population pour le Patrimoine

L'engouement massif pour le Patrimoine est un phénomène relativement nouveau qui a d'abord touché les pays riches. Afin de dater ce phénomène de la manière la plus précise qui soit, nous sommes partis de deux événements majeurs en ce qui concerne la prise en compte du Patrimoine en France.

Premier événement : l'année 1980 déclarée par le Gouvernement Français année du Patrimoine (Figure 6), quelques années après la Convention internationale sur le patrimoine culturel et naturel (1972). Dans un document de l'INA datant du 7 Décembre 1980, Jean-Philippe LECAT, alors Ministre de la Culture et de la Communication, explique ce qu'est l'année du Patrimoine, et fait le retour sur cette expérience : « c'est une initiative qui a été prise par l'Etat qui consistait à dire aux Français : « Pendant un an, on va essayer de regarder ce que c'est que votre Patrimoine, votre bien commun, et puis vous allez nous dire un peu la manière dont vous souhaiteriez que soit assurée la conservation, la transmission, l'enrichissement de ce Patrimoine. ». [...] Il s'est passé quelque

chose d'étonnant, c'est que les gens, les Français, ont pris en mains cette affaire d'année du Patrimoine. ». Loïc VADELORGE reprend cette réussite en 2003 : « Le lancement de l'année du patrimoine en 1980 révèle l'intensité de la mobilisation des Français autour d'un concept dont les frontières se dilatent en l'espace de quelques années »⁷. Concrètement, pendant l'année du Patrimoine, le Gouvernement a alloué un budget plus important que les années précédentes pour tout ce qui avait trait au Patrimoine.



Figure 6: Affiche pour « 1980: l'année du Patrimoine »

Sources : <http://www.photos-site.com/g.htm>

Deuxième événement précis dans le développement de l'intérêt des Français pour le Patrimoine : toujours dans les années 1980, en 1984 pour être précis, naît la « Journée Portes ouvertes dans les monuments historiques ». Initiative du Ministère de la Culture, l'événement connaît un succès immédiat auprès du public. A tel point que l'année qui suivit, de nombreux pays Européens ont emboîté le pas à la France en mettant au point des événements similaires, à la même période de l'année (en France, depuis sa création, l'événement a lieu le troisième Dimanche du mois de Septembre). Même, lors de la deuxième conférence des Ministres Européens de la Culture, organisée par le Conseil de l'Europe à Grenade les 3 et 4 Octobre 1985, le Ministre Français alors en charge de la Culture, Jack LANG, propose d'élargir l'initiative Française à l'ensemble de l'Europe. Il aura fallu attendre 1991 pour que le Conseil de l'Europe officialise l'événement dont l'appellation qu'on lui connaît aujourd'hui, les « Journées Européennes du Patrimoine », sera définitivement adoptée en 2000. Cette officialisation permis l'association de l'Union Européenne qui soutient dès lors le bureau de coordination dans sa mission de promotion internationale. Le succès Français de la première édition de 1984 se généralise à l'ensemble du territoire Européen, puisque la manifestation connaît une réussite inégalée en Europe : le public se compte par dizaine de millions et est toujours plus nombreux. Aujourd'hui, ce sont 50 pays Européens qui organisent les « Journées Européennes du Patrimoine », et plus de 12 millions de visiteurs encore en 2014 en France, chiffres témoignant du véritable engouement de la population pour ce thème. L'intérêt est tel qu'en 1992 l'évènement ne se déroule non plus sur un, mais deux jours (on ne parle plus de

⁷ L. VADELORGE, « Le patrimoine comme objet politique », dans *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, P. POIRRIER et L. VADELORGE (dir.) 2003, Paris, La Documentation Française, p. 11-24.

« Journée Portes ouvertes dans les monuments historiques », mais de « Journées du Patrimoine »). La réussite de cet événement tout au long des trente dernières années témoigne de l'intérêt que les Français vouent pour l'histoire des lieux et de l'Art, l'envie qui les anime de visiter leur patrimoine national que constituent monuments, églises, théâtres, châteaux, mais aussi les demeures privées, banques, tribunaux, préfectures, palais de justice, hôtels de ville, chambres de commerce,

Ces deux événements du début des années 1980 ont marqué le début de l'intérêt public pour le Patrimoine. Commence alors dans la décennie 1980, et surtout 1990, une extension et une universalisation de ce dernier. Une notion qui, dès lors, s'est imposée dans le domaine des biens culturels collectifs. En plus du succès des « Journées Européennes du Patrimoine », ont été créés les Entretiens du Patrimoine et de l'architecture en 1988, ayant lieu tous les deux ans, dont l'objectif est de ponctuer l'action et afficher les priorités du ministère de la Culture et de la Communication dans le domaine du Patrimoine. Les échanges auxquels ils donnent lieu, portant sur la place du Patrimoine dans notre société, proposant de nouveaux axes de recherche et de nouveaux modes d'action, reçoivent un large écho, non seulement auprès des professionnels mais aussi d'un public plus large. De plus, a été créée en 1996 la Fondation du Patrimoine dont l'objectif est de sauvegarder et valoriser le patrimoine rural non protégé, et qui fût reconnue par un décret du 18 Avril 1997 d'utilité publique. Autant d'éléments donc qui illustrent bien l'intérêt croissant de la population pour le Patrimoine.

Maintenant que nous avons détaillé l'évolution des ports lors des siècles derniers, et compris d'où venait le processus de reconquête des fronts d'eau urbains, et que d'autre part nous avons daté et élucidé l'intérêt porté par la population pour le Patrimoine, nous comprenons que les Autorités Portuaires auraient tout à gagner d'user de celui-ci pour accélérer la reconquête des ports. C'est au croisement de ces deux notions phares que nous avons placé la problématique de ce présent projet : Comment les Autorités Portuaires des pays développés usent-elles du concept « Patrimoine » pour se construire une certaine légitimité urbaine ?

Ainsi, allons-nous désormais introduire notre cas d'étude pour le présent projet de recherche. Ce cas d'étude vise à illustrer le fait que le « Patrimoine », comme définit par les Autorités Portuaires, fait désormais l'objet de nouveaux projets d'aménagement des anciennes friches industrialo-portuaires, en tant que réponse aux nouvelles demandes des citoyens en termes d'activités culturelles et récréatives. Il nous permettra également de comprendre comment les Autorités Portuaires s'en servent pour légitimer leur place dans le contexte urbain environnant.

II. NOTRE CAS D'ETUDES : ESPO

AWARD 2013 – « HERITAGE »

Nous l'avons vu d'un parti théorique, le « Patrimoine » est désormais un élément qui tend à être mis en valeur à l'emplacement des zones portuaires délaissées. Pour confirmer ce point de vue théorique, nous avons cherché des projets, dans des pays dits développés (en Amérique du Nord et Europe), qui fassent la part belle au « Patrimoine ». Ainsi nous sommes-nous tournés vers l'Organisation des Ports Maritimes Européens, qui propose chaque année depuis 2009 un Prix pour le projet d'intégration sociétale du port à la ville à laquelle elle appartient, désigné comme étant le meilleur. Dans la présente partie, nous nous proposons de s'intéresser d'abord à l'Organisation dans son ensemble pour en comprendre les objectifs et les enjeux, pour étudier ensuite plus en détails le Prix 2013 qui avait pour orientation plus précise le « Patrimoine ».

1. L'Organisation des Ports Maritimes Européens (ESPO)

Dans cette première partie, nous allons définir les enjeux de l'Organisation des Ports Maritimes Européens (European Sea Ports Organisation). Nous présenterons également le Prix 2013 portant précisément sur le « Patrimoine ».

a. Qu'est-ce que l'Organisation des Ports Maritimes Européens (ESPO) ?

La création d'un groupe de travail dédié à la gestion des ports Européens date de 1974. Il a été mis en place par la Commission Européenne qui le compose des représentants des Autorités Portuaires des principaux ports Européens. En 1993, naît de ce groupe, ESPO (European Sea Ports Organisation), un *lobby* indépendant agissant dans les intérêts des ports maritimes. Le siège du groupement se situe à Bruxelles, au cœur de l'Europe, et au plus près des principaux ports Européens. L'organisation veille à mettre en place à la fois politiques, et solutions techniques. Deux de ses premières initiatives notables ont été la publication du premier « Code des Pratiques Environnementales » en 1994, et la mise en place de « EcoPorts » quelques années plus tard.

C'est en 2001, avec les conclusions du débat sur les ensembles portuaires de la Commission Européennes, que l'organisation Européenne ESPO commença à gagner de l'importance. Ses membres ont alors pris conscience du rôle qu'ils avaient à jouer en tant qu'Autorités Portuaires, et la cohésion au sein du groupe s'en est ainsi vue renforcée.

European Sea Ports Organisation cherche à avoir une influence sur les politiques publiques au sein de l'Union Européenne, afin que le secteur portuaire du territoire en questions atteigne une certaine sécurité, efficacité, et qu'il soit durable d'un point de vue environnemental. L'organisation joue en

effet un rôle clef dans l'industrie des transports où la libre concurrence prévaut. Les objectifs principaux de ESPO sont :

- d'assurer la reconnaissance économique des ports Européens au sein de l'UE et de ses Etats Membres. Elle joue un rôle consultatif dans tous les cas où des mesures pourraient affecter cette image d'une économie forte.
- de promouvoir la libre et juste compétition dans le secteur des ports.
- de vérifier que les ports Européens jouent pleinement leur rôle dans l'objectif d'avoir une économie efficace.
- de promouvoir la meilleure sécurité possible dans les normes régissant les ports Européens.
- d'encourager les ports à être proactifs en ce qui concerne la protection de l'Environnement.

b. Prix annuel ESPO

i. *ESPO Award*

Les ports maritimes ont progressivement connu un désengagement des aides publiques, en partie provoqué par l'image négative qui est émise par ceux-ci. Les ports sont perçus comme consommateurs d'espaces, et leur sécurité a souvent été remise en questions. Ces éléments ont ainsi contribué à développer une image négative des ports envers le public. A cela s'est ajouté un éloignement physique des ports par rapport aux centres villes et donc ses habitants, du fait notamment de la mondialisation.

Cependant, l'économie portuaire ne peut fonctionner que grâce à un soutien sur le long terme, et si la fonction sociétale des ports est considérée à sa juste valeur. Ainsi, de plus en plus d'Autorités Portuaires travaillent pour la création d'une coopération durable entre la ville et le port, dans le but de promouvoir une image positive de ce dernier au public. C'est ce qu'encourage la Commission Européenne en incitant le dialogue entre ports et villes dans le cadre des politiques maritimes et portuaires. Afin de promouvoir les projets novateurs des Autorités Portuaires qui proposent une intégration sociétale des ports avec la ville, ou une plus large communauté, ESPO a mis en place un prix annuel à partir de 2009. Ce prix a toujours pour but de stimuler le développement des ports Européens, et de leurs villes.

Si les deux premières éditions du prix ESPO n'avaient pas d'orientation thématique spécifique, outre le thème général commun à toutes les Editions « Intégration Sociétale du port à la ville », à partir de 2011, le prix s'est décliné avec un thème précis inédit à chaque édition. L'objectif principal était dès lors de permettre aux Autorités Portuaires qui présentaient un ou des projet(s) de savoir quels étaient les types qu'ils pouvaient soumettre au jury. Afin de voir toute l'étendue que comprend cette large thématique, nous proposons ici de retracer l'historique du Prix ESPO, et les sujets proposés.

- Pour la première Edition, en 2009, c'est le port de Gijón en Espagne qui remporte le Prix du projet répondant le plus à l'intégration sociétale du port à la ville.
- En 2010, le Prix a été remporté par le Port d'Helsinki, en Finlande, avec son projet « Port comme partie de la Ville », un projet dont le titre semble, a priori, être adapté au thème général du Prix qu'est l'Intégration Sociétale du Port à la Ville.

- En 2011, si la thématique générale était toujours celle de l'intégration sociétale du port à la ville, la troisième édition du Prix avait pour but plus précis de traiter des « Stratégies créatives pour une communication du port vers un large public ». 17 projets ont été soumis au jury du prix. Après une première sélection, trois projets ont été retenus, avant que ne soit finalement élu vainqueur de cette édition le projet des ports de Stockholm « Portvision 2015 ».
- L'édition de 2012, « Youth » (« Jeunesse »), avait pour but d'inciter les jeunes à aller travailler dans les ports. Ceci, avec les partenaires éducatifs, en créant des écoles attentives à la question de l'activité des ports. Pour cette édition, c'est le port de Gênes, en Italie, qui a remporté le Prix, avec son projet intitulé « Citoyens du Port – Connaître et Vivre le Port de Gênes ».
- En 2013, et c'est ce thème qui nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de notre actuel projet, le terme « Patrimoine » est à l'honneur. Il est, pour ce Prix, plus particulièrement proposé de traiter de l'usage contemporain et de la promotion qui est faite du patrimoine portuaire. Cette année, le Prix a été décerné au port d'Anvers, dont le projet s'intitulait : « Patrimoine : le trait d'union entre ville et port ». Pour tenter de comprendre au mieux le traitement de la notion patrimoniale qui a été proposée dans les différents projets exposés au jury du Prix ESPO, nous proposons d'en détailler les contenus en restant axés sur cette même notion.

ii. ESPO Award 2013, « Heritage »

Avant de nous intéresser de près à cinq des quinze projets qui ont été soumis pour le Prix ESPO 2013 portant sur le « Patrimoine », tentons d'abord de comprendre les enjeux que représentent cette thématique pour les Autorités Portuaires des pays dits « développés », plus précisément des pays d'Europe, puisque ESPO est une Organisation Européenne.

Si le thème du « Patrimoine » a été choisi pour faire l'objet de la 5^{ème} édition, c'est parce-que l'Organisation Européenne des Ports Maritimes considère que l'intégration sociétale des ports implique également de s'intéresser à l'usage contemporain et à la divulgation qui est faite au public de son Patrimoine. Ce choix a été fait étant donné l'intérêt croissant du public pour le Patrimoine ces dernières années, et le potentiel touristique généré par celui-ci. Le potentiel patrimonial est vu par les Autorités Portuaires comme un outil, outre celui de connaissance de l'Histoire du port, permettant de faire le lien entre le présent et le développement futur. De plus, il est précisé par l'Organisation que le « Patrimoine », de par sa valeur emblématique et son usage contemporain, peut aussi être utilisé comme un outil de promotion. Ainsi, le « Patrimoine », sous sa définition la plus large, présente de grands intérêts pour les Autorités Portuaires détentrices d'un foncier en front d'eau : il leur permettrait d'assurer leur développement futur, et d'attirer le touriste en quête de connaissances et désireux de découvrir un patrimoine revendiqué.

Une chose est sûre selon les Autorités Portuaires, selon les dires du Président en avant-propos du rapport du Prix 2013, c'est que le Patrimoine constitue l'élément clef pour rapprocher la population des ports, puisqu'ils sont le lieu propice à l'apprentissage de l'Histoire du port, et donc de la ville à

laquelle il appartient⁸. Or, de nombreux ports Européens se targuent aujourd'hui d'importantes collections de Patrimoine industriel⁹, et autres, y compris l'équipement, les bâtiments, et les monuments. Il semble donc évident à ces propos d'affirmer que le Patrimoine est essentiel à l'intégration sociétale du port à la ville. Certes, mais la définition qui est faite du Patrimoine par les Autorités Portuaires, ici représentées par le Président de ESPO, est-elle complètement celle communément admise comme vue en introduction à notre projet ? Somme toute, il semble que la vision du concept « Patrimoine » par les Autorités Portuaires, si elle s'approche en partie de celle-ci, ne semble pas intégrer tous ses aspects, notamment l'aspect naturel. Il est aussi, dans la définition faite par les Autorités Portuaires, entendu qu'un élément construit de nos jours constitue le Patrimoine du futur, et que les ports construisent en fait le Patrimoine des générations futures. Il semblerait d'ailleurs que selon les Autorités Portuaires, le Patrimoine soit autant, voire davantage considéré comme étant un ensemble d'éléments à créer aujourd'hui pour constituer le Patrimoine de demain. Nous pouvons donc d'ores et déjà supposer qu'un certain nombre des projets soumis au jury du Prix ESPO accorderont une place non négligeable à la construction d'éléments qui constitueraient le Patrimoine du futur. D'ailleurs, John B. RICHARDSON, ancien Directeur de la Commission Européenne, rappelle que le développement durable d'un port se construit sur le Patrimoine passé, mais il précise également que, selon les mots de Gro Harlem BRUNDTLAND, ce développement doit, tout en répondant aux besoins présents, ne pas compromettre la possibilité des générations futures à trouver leurs propres besoins¹⁰. Le développement actuel des ports doit donc très clairement respecter les conditions de développement durable afin d'assurer aux générations futures un Patrimoine dont ils pourront être fiers, et de continuer à pouvoir mettre en place de nouveaux projets comme ceux proposés pour ce prix.

Finalement, le Patrimoine semble être un véritable outil à la fois d'intégration sociétale du port à la ville de par ses apports culturels offert à la population, mais aussi un levier de développement touristique pour les ports. Un ensemble d'atouts que les Autorités Portuaires ont, logiquement, jugé essentiel de traiter. Ceci explique ainsi la naissance du Prix « Patrimoine » de 2013.

Cet appel à projet a généré les candidatures de 15 ports Européens différents, soient 15 projets dont nous étudierons la composition de certains d'entre eux dans la partie qui suit.

Le jury chargé de traiter les candidatures de cette 5^{ème} édition était composé de 6 membres ayant chacun un poste différent, permettant ainsi d'accroître le champ de compétences de ce jury. Les jurés sont les suivants :

- Denis DAVOULT, chargé de l'information, et manager de la documentation à l'AIVP (Association Internationale Villes et Ports), représentant Français.
- Bart DERISON, associé à l'Agence des Infrastructures, de la Mobilité, et de l'Espace Public, représentant de la Belgique.

⁸ Voir note 2 p.8.

⁹ Les références à un passé industriel, même inséré dans un tissu d'activités nouvelles, font bel, et bien partie du « Patrimoine » au regard des propos de P.-H. JEUDY dans son œuvre *La machinerie patrimoniale* qui affirme que « Les usages culturels des friches industrielles n'empêchent pas le jeu des mémoires, et ce jeu se fait parfois lui-même archéologique quand, au détour de la perception des lieux, il advient de la vision incongrue de traces. ». D'ailleurs, c'est « l'amour collectif du patrimoine, dans les années quatre-vingt, fut éveillé par l'effondrement des modes de production industrielle », et « c'est à partir de la constitution du patrimoine industriel qu'un engouement pour la défense des « nouveaux » patrimoines s'est propagée ».

¹⁰ « Sustainable development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. » (Rapport Brundtland, 1987).

- Brigitte D'HOORE, Architecte pour son propre bureau BVBA, représentante de la Belgique.
- Marta MORETTI, Député, Directrice du centre International des Villes sur Eau Città d'Acqua, représentante Italienne.
- Jakob SVANE, Conseiller spécial des Affaires Portuaires et Maritimes de la Confédération d'Industrie Danoise, représentant Danois.
- Eric VAN HOOYDONK, Président du Patrimoine Aquatique des Flandres, représentant Belge.

2. Projets présentés pour le Prix ESPO 2013, « Patrimoine »

La partie ici présente constitue le cas d'études à proprement parlé de notre projet. Il s'agira donc de l'étude de cinq des quinze projets candidats au Prix 2013, dont quatre retenus dans la « shortlist » établie par le Jury (Carthagène, Livourne, Oslo), parmi lesquels le vainqueur (Anvers). Nous avons fait le choix de ces quatre projets, car nous estimions qu'ils étaient les plus complets en termes de Patrimoine aux vues des autres projets. D'ailleurs, leur appartenance à la « shortlist » a conforté notre choix. Le cinquième (Gand) ne faisait pas partie de la « shortlist », mais nous avions en notre possession une base d'informations concernant ce projet suffisamment importante pour l'étudier. La méthodologie choisie est celle de l'entretien semi-directif à destination des Autorités Portuaires qui ont présenté un projet à l'édition 2013 du Prix ESPO. N'ayant pu récolter les réponses de toutes les Autorités Portuaires, nous les avons complétées par l'analyse des rapports de projets fournis par ces mêmes Autorités Portuaires (directement ou sur Internet). Les réponses aux entretiens utilisées sont celles qu'avaient fait parvenir Laura VERDELLI et Francesca MORUCCI à l'ensemble des Autorités Portuaires se présentant au Prix ESPO 2013. Ses réponses devaient constituer la base documentaire de l'article de ces deux Chercheuses intitulé « Patrimoine, iconographie des ports des villes, et image collective des villes portuaire », article proposé à l'aube de la 21^{ème} Conférence de l'Association Sociologique Internationale « Villes ingénieuses », publié à l'Eté 2013. Pour cette conférence, le thème était « Gros navires à l'horizon, et fragmentation sociale et spatiale chez-soi – villes portuaires comme lieux emblématiques de la transformation urbaine ». L'objectif de l'article était d'analyser la place que prend le Patrimoine aujourd'hui (dans tous ses aspects tangibles, ou intangibles) dans les actions contemporaines des ports. L'exemple principal pour cet article était donc, à juste titre, le Prix ESPO 2013. C'est dans ce cadre que nous avons pu nous procurer certaines réponses à l'entretien établi par les deux Chercheuses (réponses des Autorités Portuaires d'Oslo, Livourne, en plus de Melilla, Thessaloniki, et Trelleborg trois projets que nous ne détaillerons pas ici), substituées, dans certains cas (Gand), par les rapports complets de projet de l'Autorité Portuaire. A cela s'ajoute le livret publié par ESPO, reprenant un résumé de chacun des 15 projets candidats, ainsi que les rapports de projets (d'Anvers et de Carthagène) et autres informations récoltées sur les sites Internet des Autorités Portuaires.

Pour notre présente analyse, à partir de ce corpus documentaire, nous nous proposons d'étudier l'importance réelle accordée par les Autorités Portuaires Européennes à la thématique patrimoniale. Pour ce faire nous proposons la méthode d'analyse suivante.

Dans un premier temps, nous identifierons d'un point de vue quantitatif les récurrences des termes suivants : « Patrimoine », « Patrimoine portuaire », « culturel », « intégration sociétale », « port(s) », et « Autorité Portuaire ». L'objectif est de déterminer l'importance accordée par les Autorités Portuaires en charge de la rédaction de leur projet au thème général du Prix qu'est l'intégration sociétale du port, y compris par une approche culturelle, et au thème spécifique à la cinquième édition, le « Patrimoine », et l'implication qu'elles se sont accordées dans leur projet. Afin que l'étude quantitative se fasse sur une même base documentaire, nous avons choisis de déterminer ces récurrences dans les synthèses des projets regroupées dans le livret publié par ESPO. Nous répertorierons ces données dans un tableau synthétique pour chaque projet. Ensuite, nous étudierons en détails, de manière qualitative, la place conférée à la notion de « Patrimoine » dans chacun de ces projets en utilisant cette fois les réponses aux entretiens ou les rapports. Pour une analyse la plus pertinente possible, nous tenterons, après avoir analysé le titre du projet, et posé son contexte, de répondre aux questions suivantes pour chaque projet :

- i. Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?
- ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?
- iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?
- iv. Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?
- v. Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?

C'est grâce, notamment, aux réponses à ces questions que nous pourrons, dans une troisième partie à ce projet, proposer une analyse, et tenter de vérifier à nos hypothèses posées en introduction.

Les projets seront traités dans un ordre arbitraire, hormis le fait que nous nous pencherons en premier sur le projet vainqueur de cette édition, Anvers.

a. Anvers – « Patrimoine : le trait d'union entre ville et port »

Si l'on s'intéresse d'ores et déjà au titre de ce projet, le premier élément qui nous est donné, nous voyons bien qu'il respecte les différents aspects auxquels fait référence le prix 2013 : référence est faite à la fois à l'intégration du port à la ville, et aussi au Patrimoine, en le présentant comme le lien entre ces deux lieux et entités.

Avant de proposer une analyse des rapports (synthétique et complet), il semble pertinent de poser le contexte de la ville d'Anvers. La deuxième plus grande ville de Belgique, avec ses 500 000 habitants, détient le deuxième plus grand port d'Europe, et l'un des plus grands complexes portuaires en taille au Monde (12 000 hectares, soit la moitié de la surface de la métropole d'Anvers). Son expansion s'est faite en direction du Nord, et sur la berge Ouest de la rivière Scheldt, le rendant de moins en moins visible pour les habitants. C'est ainsi que depuis quelques années la ville connaît un souci croissant du fait de cette séparation spatiale : les liens entre Anversois et leur port se distendent. La première étape pour la reconquête du front d'eau a été initiée par la Ville qui a donné des directives publiques pour que les habitants se refamiliarisent avec le port, puisque le port n'a pas une Histoire « à part », mais inhérente à celle de la ville, une ville qui s'est construite avec son port, et qu'elle continue à construire avec les différents projets d'envergure qu'elle met en place. Naquit en 1984 la première volonté de la ville de mettre en place

une vision d'ensemble pour l'intégralité du territoire Anversois. C'est le « Plan Structurel Global pour Anvers ». Si celui-ci n'a pas abouti pour raisons financières et manque de soutien politique, il aura néanmoins permis la formation d'un groupe de travail constitué d'urbanistes, d'Architectes, et de citoyens. Celui-ci, né en 1989, est parti d'un concept clef du Plan précédemment cité : « La Ville sur la Rivière ». L'objectif de ce mouvement était de renforcer la relation ville-fleuve, avec pour mission première, la revitalisation des docks abandonnés pour inciter les citoyens à en reprendre possession, tout comme elle les inciterait à reprendre possession de la rivière, en tant que partie intégrante de la ville. Le Master Plan pour le « Quartier Marin » (« The Eilandje ») établi en 2002 est la pierre à l'édifice de ce long processus de volonté de reconquête du front d'eau. Il aura, et nous le verrons par la suite, un réel impact sur la relation entre la ville et le port.

L'analyse de la synthèse du rapport de projet présenté dans le livret du Prix 2013, nous donne les chiffres suivants concernant les récurrences et associations de mots :

	Patrimoine	Patrimoine portuaire	Culturel	Intégration sociétale	Port	Autorité Portuaire
Réurrence	7	3	4	0	19	2

Cette recherche des récurrences nous permet de constater que dans le projet présenté par l'Autorité Portuaire d'Anvers, la question du Patrimoine est bel et bien abordée avec récurrence, ce qui, nous le verrons, n'est pas forcément le cas dans l'ensemble des projets soumis au jury, bien qu'il s'agisse du thème central de cette édition. La notion de « Patrimoine » est plus précisément associée à la zone portuaire, puisque nous trouvons bien dans le rapport de présentation, à plusieurs reprises, la notion de patrimoine portuaire. L'effort a donc été porté sur le traitement du Patrimoine, lui-même orienté vers celui du port. De plus, le patrimoine portuaire est vu par l'Autorité Portuaire comme un outil de développement culturel et social, ce qui justifie l'importance qu'elle y accorde. Si l'usage du « Patrimoine » comme facteur d'intégration du port à la ville, du rapprochement des citoyens au port par différentes actions que nous verrons ci-après, la notion même d'intégration sociétale n'est pas utilisée par l'autorité dans le résumé de leur projet. En revanche, comme élément central du projet, le terme « port » est largement utilisé, permettant ainsi de rappeler l'enjeu du projet : le port, et son redéveloppement. Notons également que l'Autorité Portuaire évoque son implication, mais n'utilise le terme d'Autorité Portuaire d'Anvers qu'à deux reprises. Elle ne semble donc pas se mettre au centre du projet dont elle est l'initiatrice.

L'analyse du projet complet proposé par l'Autorité Portuaire d'Anvers nous permet de préciser les informations mises au jour avec l'analyse du résumé du projet. Nous proposons ainsi de répondre aux différentes questions posées en introduction à cette partie. Préalablement, il nous faut contextualiser ce projet en précisant l'importance d'Anvers sur la scène internationale, et en précisant l'origine de ce tel projet.

La photographie aérienne, considérée comme étant la meilleure représentation du lien port/ville, est utilisée en introduction au projet pour montrer la situation géographique du port par rapport à la

ville (voir Figure 6). Celle-ci nous montre que le port est assez largement coupé de la ville de par son éloignement physique.



Figure 7: Anvers : un port et un centre-ville séparés

Sources : Rapport de projet http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/file_EN.pdf

Malgré cette coupure spatiale entre les deux points, il a déjà été mis en place un projet structurant à l'intermédiaire faisant le « trait d'union » spatial : le « Quartier Marin » (The Eilandje). Un projet pensé dès les années 1980, mis en place notamment grâce à un Master Plan en 2002, désormais achevé. Le quartier est devenu aujourd'hui un haut lieu pour accueillir des événements culturels (une troupe de théâtre Française y a réalisé un spectacle en 2010, attirant plus d'un million de personnes). Cette zone a donc parfaitement été intégrée au tissu urbain environnant, tout en promouvant le Patrimoine industriel du port, et son paysage historique. Le projet a notamment été une réussite grâce à la fusion qu'il permis entre le patrimoine portuaire et les fonctions urbaines attendues par les citoyens : sur cet espace où logeaient d'anciens navires se sont aussi installés des habitants grâce à un nouveau programme résidentiel. Lieu de vie, lieu de loisirs, et de détente, The Eilandje est largement approprié par les habitants, comme les visiteurs, et semble être le prototype idéal d'une réussite d'intégration portuaire à la ville. Ce projet n'est cependant que le balbutiement d'un projet de plus grande envergure pensé par l'Autorité Portuaire qui souhaite dorénavant s'intéresser au port maritime en lui-même. Une vision à long terme donc prévue par l'Autorité Portuaire d'Anvers. C'est de là qu'est né le projet soumis au Prix ESPO 2013 qui vise à continuer sur la lancé du « Quartier Marin » à faire le lien entre les nombreux projets patrimoniaux qu'a en réserve Anvers.

- i. *Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port, et la ville ?*

Nous l'avons dit plus haut, si le port maritime est physiquement éloigné du centre-ville, l'Autorité Portuaire travaille pour gommer cette distance spatiale grâce à un projet d'ensemble à long terme initié par la dynamisation du « Quartier Marin ». Dans son projet traité dans le cadre de notre étude, « Patrimoine : le trait d'union entre ville et port », l'autorité prévoit de continuer sur son idée de relier le port à la ville par le Patrimoine. Nous avons relevé les critères allant dans ce sens. Ils sont les suivants. Le postulat de départ du projet est bien, selon l'Autorité Portuaire, de considérer que le Patrimoine n'est pas qu'une partie de l'Histoire à conserver, mais qu'il doit être intégré dans le quotidien de la ville et de ses habitants. Pour ce faire, elle considère, a priori à juste titre, que c'est une « histoire de collaboration entre tous les acteurs, en constituant le ciment qui lie le développement de la ville, le renouvellement urbain, l'architecture, le port, l'Economie, la création d'emplois, et la solidarité dans la Société ». L'une des actions du projet en question, lui-même décomposé en 8 sous-projets dans le rapport complet présenté par l'Autorité Portuaire, est un musée, le Musée MAS, qui fait le lien entre l'Histoire passée de la ville, son présent et le futur, en en présentant la place dans le Monde. Il vise à partager avec les habitants d'Anvers les thématiques fluviale, de la ville, du port, et du Monde. Pour cela, il collabore avec des acteurs nationaux et internationaux, des experts, et d'autres partenaires lui permettant ainsi d'être accessible au plus grand nombre, et de contribuer à l'image de la ville. Il s'agit donc bien d'un projet permettant de rapprocher idéologiquement le port de la ville, grâce à la Culture, domaine auquel appartient le Patrimoine. Afin de renforcer le sentiment d'appartenance des habitants au port, des publications sous forme de guide et de CD audio intitulées « Mon port, ma maison ? » décrivent et illustrent le lien qui uni le port et la ville. Pour que cette idée soit intégrée même par les plus jeunes, les Anversoises de demain qui eux aussi profiterons d'un Patrimoine, la publication prend la forme d'un livret d'activités illustré destiné aux enfants âgés de 10 à 12 ans. A cela s'ajoute une visite guidée en bus offrant la possibilité de voir les interconnexions en fonction entre la ville et le port. Il est également prévu en tant que dernière phase de travaux du projet de rénovation du « Quartier Marin », la création d'un parc de logements résidentiels sur le complexe des quais asséchés. Ainsi, cette opération permettrait d'aider à la fusion de la ville et de son port moderne. Autant de projets qui s'alignent bien dans l'objectif de départ du prix ESPO, celui d'intégrer d'une manière sociétale le port à la ville (ou territoire) qu'il jouxte.

ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?

Intéressons-nous maintenant à la question phare de cette édition, celle du Patrimoine. D'entrée, il est mis en évidence que le projet met l'accent sur le lien entre le port et la ville, et le rôle du Patrimoine dans celui-ci. Nous avons déjà pu le constater dans les quelques projets évoqués ci-dessus. Cette grande importance du Patrimoine affichée par l'Autorité Portuaire d'Anvers est témoignée par une implication financière de celle-ci pour les actions de rénovation et de restauration. Il est précisé que « la protection du patrimoine portuaire fait partie de a vision culturelle et sociale de la ville depuis quelques années, en faisant partie d'un plus large plan pour la rénovation urbaine ». Il joue également un élément essentiel de la reconstruction du « Quartier Marin », encore (à la date de rédaction du dossier) en phase de travaux avec notamment le projet d'aménagement des quais asséchés.

iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?

Si l'Autorité Portuaire d'Anvers accorde autant d'importance au Patrimoine (notamment culturel et bâti) c'est que celui-ci joue le rôle de trait d'union, comme l'évoque le titre du présent projet, entre le passé, le présent, et le futur de la ville (le port y étant inclus), mais aussi entre la ville et ses fonctions urbaines, et le port moderne avec les fantômes d'un passé riche.

iv. Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?

Ainsi, la définition faite par l'Autorité Portuaire d'Anvers est-elle la suivante : « Notre Patrimoine ne nous dit pas seulement comment étaient les choses dans le passé, il nous enseigne également comment comprendre le présent, et envisager un programme duquel nous pourrions attendre de nouvelles opportunités, de nouvelles possibilités, de nouveaux challenges pour le futur ».

v. Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?

L'intérêt apparent de l'autorité pour le Patrimoine se justifie par un certain nombre d'actions effectivement favorables à la conservation du Patrimoine présent, à savoir ce que le port a hérité du passé, et à la possible création d'un Patrimoine de demain, la notion temporelle (y compris donc celle du futur) jouant un rôle important dans le projet. Ce sont donc ces actions que nous répertorions ci-dessous, en deux catégories.

L'Autorité Portuaire justifie ses investissements dans la rénovation et la restauration du Patrimoine pour le rendre accessible. Cet investissement se décline sous formes de plusieurs actions. D'abord, la création du musée MAS (« Museum aan de Stroom », « Musée sur le cours d'eau ») dédié à l'Histoire du port, construit sur le site Historique de l'ancienne « Hansa House » créée en 1564 pour la Ligue Hanséatique, constitue un moyen efficace de préserver ce Patrimoine. Il est un moyen de conserver de manière intacte les éléments du passé, et de les expliquer au public aujourd'hui, et dans le futur. La restauration des sept grues constitue également une action majeure de préservation du patrimoine tant bâti que culturel issu de l'activité marchande et commerciale passée du port. Dans ce même élan de conservation du Patrimoine, la restauration de l'ancien hangar de stockage de marchandises, « The Saint Felix warehouse », a été réalisée en 2006, et accueille depuis cette date les archives de la Ville, notamment. Cette opération a ainsi permis de sauvegarder un bâtiment emblématique de l'activité marchande de Anvers datant du XIX^{ème} siècle, d'ailleurs inscrit sur la liste des monuments historiques depuis 1975. Ce bâtiment constituant lui-même un élément du patrimoine, détient également en son sein une partie du Patrimoine de la ville en tant que lieu de stockage des archives. De plus, ce lieu est un témoin présent, et pour le futur du passé du port, car y sont répertoriées plus de 70 000 photographies digitalisées du port auxquelles s'ajoutent différents objets d'importance historique. Il s'agit donc là d'un élément important en termes de Patrimoine. Le Gouvernement Flamand et la Ville d'Anvers ont également étudié la possibilité de transférer « The Cog », une sorte de bateau marchand médiéval découvert en 2000,

sur le site des quais asséchés. Celui-ci a déjà fait l'objet de travaux de restauration, l'intégrant ainsi durablement au Patrimoine du port. De même, la restauration des quais de deux docks du « Quartier Marin » contribue à la préservation du patrimoine portuaire, tout comme les opérations de réaménagement des anciens hangars de stockage bordant ces quais qui se sont vus confiés une nouvelle fonction publique, ou transformés en logements ou en bureaux. Ainsi, de manière générale, nous pouvons dire que le projet déjà très largement avancé du « Quartier Marin » constitue un élément important dans la préservation du patrimoine portuaire d'Anvers, tout en ayant un emplacement urbain privilégié, en tant que zone intermédiaire entre le port et la ville. Tout est mis en œuvre dans ce projet pour laisser au quartier son paysage industriel historique, tout en étant réapproprié par la ville comme cadre pour une nouvelle zone urbaine unique. Cette réconciliation du paysage industriel et du rôle croissant de zone urbaine a d'ailleurs fait l'objet du Plan Eau. S'ajoute à ces nombreuses actions la création du Musée de la « Red Star Line », ancienne ligne de transport entre l'Europe, et le Canada et les Etats-Unis. L'ancien hangar emblématique où se faisait l'embarquement des passagers venus de toute l'Europe à destination de l'Amérique du Nord va devenir un musée retraçant le parcours de ces migrants, et leur passage à Anvers. Enfin, en ce qui concerne les actions en faveur de la préservation du Patrimoine, l'aspect naturel de ce dernier, plutôt en reste jusque-là, prévoit d'être traité. En effet, l'Autorité Portuaire a pour objectif de réaliser une étude sur les conséquences sur l'Environnement de l'expansion du port, puisque l'actuel projet s'étend sur des terres dotées d'un patrimoine architectural et agricole. Ainsi ont été mises en place une échelle pour mesurer l'impact qu'aurait cette expansion sur l'Environnement, et des mesures compensatoires pour les actions ayant un impact sur celui-ci.

Si les actions de l'Autorité Portuaire en faveur de la préservation du patrimoine portuaire sont nombreuses, certaines participent à la création d'un Patrimoine futur. Nous pouvons notamment citer la restauration du « Nassau Bridge », pont faisant la connexion entre un quai du « Quartier Marin » et un parc urbain. Le Musée MAS (Figure 8), de par sa forme atypique et moderne avec sa façade en verre de 6 mètres de hauteur au sixième étage, peut constituer un futur élément du patrimoine d'Anvers.



Figure 8: Musée MAS ouvert en 2011, patrimoine de demain?

Source : Rapport du projet, Autorité Portuaire d'Anvers

De même, nous pouvons supposer que la nouvelle maison du port, siège de l'Autorité Portuaire, sera un patrimoine dans le futur de la ville, du fait de son architecture hors normes, et de sa localisation. En effet, elle se situe sur la réplique de la « Hansa House », qui était elle-même, avant la création du bâtiment sus-jacent, le siège de l'Autorité Portuaire. Ainsi, l'ensemble constituera dans le futur « un symbole architectural qui dominera la « skyline » Anversoise » (propos issus du projet).

Pour conclure quant à ce projet, nous pouvons dire qu'il accorde effectivement une place phare au Patrimoine, tant à la conservation de celui hérité du passé, qu'à la création d'un Patrimoine futur. L'analyse du rapport complet nous a également permis de constater que le traitement du Patrimoine pouvait jouer un rôle majeur dans l'intégration sociétale du port à la ville. Somme toute, ce projet, du fait de sa grande richesse de propositions, semblait effectivement remplir les conditions pour être élu gagnant du Prix ESPO 2013.

b. Carthagène – « Plongeon dans le Patrimoine d'un Port Historique »

Le titre l'explique bien, le projet de Carthagène traite du Patrimoine. Un Patrimoine qui se réfère à l'Histoire du port. Jusque-là, « les consignes » du Prix 2013 semblent être respectées. L'analyse des rapports de synthèse et complet de ce dit projet, nous permettront de vérifier qu'il en soit de même concernant le contenu.

Tout d'abord, procédons à une rapide contextualisation du port de Carthagène. Localisé dans le Sud-Est de l'Espagne, dans la région de Murcia, Carthagène a vu son port et sa ville naître et se fonder en même temps, il y a plus de 3 000 ans. Le port date donc du Moyen-Age. Son maintien dans le temps, et l'importance militaire de Carthagène ont mené la ville à devenir base de la Marine Espagnole. Lors des entraînements de celle-ci, il était régulièrement découvert des restes de l'époque Romaine (amphores, vaisselle, pièces de monnaie, épaves) tout autour du port. C'est à partir de là qu'ont commencé les recherches archéologiques dont les résultats étaient entreposés dans le Musée National d'Archéologie Sous-Marine, le seul musée d'envergure nationale de la région. L'intérêt de l'Autorité Portuaire pour l'Archéologie est alors devenu croissant, mais n'a pas primé face au développement urbain auquel elle devait aussi répondre. Outre ce patrimoine marin, la ville a découvert en 1990 l'existence d'un théâtre Romain en son sein, ce qui value des travaux d'excavation de 1996 à 2003. Ceci fut une étape importante dans la reconnaissance d'un Patrimoine Carthaginois. C'est ainsi qu'en 2001 a été créé l'Association « Port des Cultures », aidée par le Conseil de la Ville, le Conseil Régional, les associations commerciales, l'Université de Carthagène, et l'Autorité Portuaire. Elle vise à mettre en valeur l'importance des différents sites, musées, et activités touristiques de la ville liées à l'archéologie, et à en assurer la gestion. Elle a ainsi permis à la ville d'être en mesure de proposer une offre culturelle touristique de première classe. Aujourd'hui, l'association gère les services liés au tourisme des musées, centres d'interprétation, et sites archéologiques de Carthagène. De manière générale, elle est en charge de la gestion du Patrimoine sous son aspect touristique et culturel, tout en continuant à œuvrer pour la reconnaissance et l'accroissement de l'importance de cette ressource pour le tourisme culturel de la ville.

L'objectif principal de l'Autorité Portuaire de Carthagène est donc de travailler pour la préservation, la restauration, l'amélioration, et l'accès au grand Patrimoine, et à la culture que détient le port.

Le rapport de synthèse nous permet de tirer les données suivantes :

	Patrimoine	Patrimoine portuaire	Culturel	Intégration sociétale	Port	Autorité Portuaire
Réurrence	8	1	6	0	18	4

Ces chiffres nous permettent bien de constater que la notion de Patrimoine est au cœur du projet porté par l'Autorité Portuaire. Si d'un point de vue textuel le terme « Patrimoine portuaire » n'apparaît qu'une seule fois dans le rapport de synthèse, il est évident que l'Autorité Portuaire oriente son projet vers la richesse qu'offre le port, tant historique que culturelle. D'ailleurs, le terme « culturel » apparaît à six reprises dans le document, ce qui montre bien l'importance qui lui est accordée. La culture, le Patrimoine, et le port sont bien les trois notions au cœur de ce projet. Un projet dont l'Autorité Portuaire a la charge, ce qu'elle n'omet pas de rappeler en se nommant quatre fois dans le rapport de synthèse, et seize dans son rapport complet.

L'analyse du rapport de projet complet présenté par l'Autorité Portuaire de Carthagène nous montre que celui-ci semble bien différent de celui d'Anvers. Si les liens unissant le port et la ville semblent clairs, nous allons pouvoir constater que le contenu du projet l'est moins.

i. *Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?*

La ville et le port de Carthagène ont eu une construction simultanée : leur Histoire est donc commune. Tout ce qui constitue l'Histoire du port de Carthagène est indissociable à celle de la ville, et inversement. Par exemple, les éléments archéologiques découverts dans les fonds marins sont autant des pièces essentielles pour la compréhension de l'Histoire du port que de la ville. Ainsi, dans le cas de Carthagène nous constatons bien que le « Patrimoine » est l'élément qui crée un lien entre le port et la ville. La notion d'intégration sociétale est ici rendue évidente. Néanmoins, nous devinons qu'elle a nécessité un travail en amont de la part de l'Autorité Portuaire et de la Ville. D'ailleurs, une illustration de cette déjà quasi parfaite intégration du port à la ville est la répartition sur le territoire de l'accès à la Culture et au Patrimoine. Si la ville recèle des trésors immobiliers du passé (théâtre), les excavations faites en Mer sont restées dans le domaine marin en étant exposées dans le Musée qui se trouve sur la zone portuaire. Le Patrimoine est donc réparti entre port et ville, contribuant ainsi à la création d'une entité unique de ce territoire. De surcroît, un effort a été fait pour que les quais soient parfaitement intégrés dans le paysage urbain. Le port constitue d'ailleurs la porte d'entrée de la ville pour les visiteurs.

ii. *Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?*

Nous l'avons vu dans un premier temps, l'Histoire de Carthagène a commencé il y a plus de 3000 ans. La préservation, la restauration, l'amélioration, et la connaissance de ce vaste Patrimoine Historique et culturel est donc le leitmotiv de l'Autorité Portuaire. Ainsi, dans une volonté de garder vivante l'Histoire et la Culture de la ville, un projet ayant trait à la préservation du Patrimoine était nécessaire et évident pour l'Autorité Portuaire.

iii. *Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?*

Nous l'aurons compris le Patrimoine contribue très nettement à instruire les citoyens locaux et les visiteurs quant à l'Histoire et à la Culture passée de la ville-port. C'est le principal rôle joué par le Patrimoine à Carthagène.

iv. *Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?*

Nous déduisons des propos tenus par l'Autorité Portuaire dans la synthèse du rapport que le « Patrimoine » est ici considéré comme étant l'ensemble des restes historiques et culturels que détient le Port.

v. *Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?*

La particularité du présent projet de Carthagène, en comparaison à celui d'Anvers par exemple est le fait que la question de la préservation du Patrimoine est ancrée dans les pratiques de la ville-port depuis plusieurs décennies. Ainsi, l'actuel projet ne semble pas réellement proposer d'actions concrètes qui contribueraient davantage à cette préservation. Il ne semble y avoir aucune nouvelle action claire prévue pour le futur. L'Autorité Portuaire le dit elle-même, « le projet est totalement développé et intégré » et « la préservation [du] Patrimoine est une tâche sans fin, un effort continu dans le temps ». Le projet s'attarde donc davantage à présenter les efforts quant à la conservation déjà effectués sur le Patrimoine de la ville-port qu'il faudra néanmoins poursuivre dans le futur. Notamment, en 1999, l'Autorité Portuaire a entrepris les travaux de restauration du mur d'enceinte de la ville, et réalisé un traitement paysager sur son pourtour afin d'embellir ce témoignage de l'Histoire passée de la ville, et de l'intégrer au mieux au tissu urbain actuel. La restauration des phares (Figure 9) par leur repeinte et des traitements protecteurs, et de la grue Samson (Figure 10), construite en 1909, a déjà été réalisée, mais est une action devant être réalisée régulièrement dans le futur.



Figure 9: Grue Samson de nos jours, un point remarquable dans le paysage portuaire de Carthagène présent depuis 1909

Sources : Rapport de projet « Dive into the heritage of a historical port » de l'Autorité Portuaire de Carthagène



Figure 10: Les phares, témoignage immuable de l'activité industrielle passée de la ville-port

Sources : Rapport de projet « Dive into the heritage of a historical port » de l'Autorité Portuaire de Carthagène

Dans le même objectif de préserver le Patrimoine hérité de l'Histoire et Culture passées de la ville-port, a été créé en 2006 un centre d'interprétation détenant une maquette de taille Humaine du complexe portuaire, ainsi que des salles d'exposition et de meetings notamment.

En revanche, comme nous l'évoquions précédemment, l'Autorité Portuaire ne propose aucune nouvelle mesure d'envergure dans son rapport, ni ne prévoit la création de bâtiments ou éléments pouvant constituer un Patrimoine pour le futur. Ainsi, au regard du précédent projet Anversois, ce projet semble différent : la conservation du « Patrimoine » tant portuaire, que citadin, semble faire partie intégrante de la politique de la Ville, contribuant ainsi à l'intégration culturelle et sociétale du port à la ville. Néanmoins, et c'est la principale divergence avec le précédent projet, la ville-port ne prévoit de mettre en place aucune action qui pourrait créer un Patrimoine pour la ville-port de demain. Ce présent projet semble davantage tourné vers la préservation du Patrimoine hérité du passé, et met en exergue tout l'intérêt porté par la ville à celui-ci, indissociable à son image actuelle, que le premier étudié qui prévoit à la fois de préserver le Patrimoine hérité, et œuvre pour proposer une offre touristique accrue en termes de Patrimoine. Si Carthagène ne nie pas le potentiel touristique que représente le Patrimoine, elle évoque dans son rapport uniquement les offres déjà mises en place, et n'en propose pas de nouvelles. A ce sujet, la ville-port évoque, en plus de la mise en place de son centre d'interprétation datant de 2006, celle d'événements publics sur les quais comme en témoignent les photos ci-dessous.



Figure 11 et Figure 12 : Evènements publics sur le quai Alfonso XII

Sources : Rapport de projet « Dive into the heritage of a historical port » de l'Autorité Portuaire de Carthagène

c. Oslo – « Plan pour le Patrimoine Culturel Maritime du Port d'Oslo »

Notons que pour l'étude de ce rapport, nous nous baserons sur le rapport de synthèse présenté dans le livret reprenant tous les projets de l'Edition 2013 (comme pour les autres projets), et la réponse à l'entretien.

Le titre du projet est clair quant à son contenu : il traite des éléments appartenant au Patrimoine culturels maritimes du port, et de leur conservation.

Les raisons de la mise en place d'un tel projet s'expliquent, comme pour les autres ports, par le contexte de la ville-port d'Oslo. Le port d'Oslo, vieux de plus de 1 000 ans connaît depuis quelques années une grande transformation de sa partie maritime, puisque, comme dans la plupart des ports Européens, les activités portuaires se sont éloignées du centre-ville. Le port évolue en fonction des changements que connaît la Société et du développement du port. Comme nous l'avons expliqué en première partie, de façon générale, ce phénomène implique une distorsion des liens entre la population et le port. Les habitants de la ville ont donc progressivement perdus conscience de l'importance du port en tant qu'élément urbain. En lieu et place de l'ancien port se sont développées

les fonctions résidentielles et commerciales dont la ville avait besoin. Un besoin qu'elle a pu satisfaire grâce à cet apport de foncier à très grande proximité du centre-ville. Conséquemment, le Patrimoine Culturel Maritime, intimement lié à l'Histoire du port, a disparu du port originel pour laisser place à ces nouvelles zones urbaines attractives. En réaction à cette « désertification » du port ancien, et à la perte du Patrimoine Culturel Maritime, le port d'Oslo a établi en 2007 un « Plan Patrimoine Culturel », plan qui fut complété en 2011. Ce plan prévoit l'identification des éléments culturels dont est doté le port, leur expertise, et la présentation d'une stratégie pour protéger ces éléments.

Le traitement du rapport de synthèse fourni par ESPO nous donne les informations suivantes :

	Patrimoine	Patrimoine portuaire	Culturel	Intégration sociétale	Port	Autorité Portuaire
Réurrence	7	0	12	0	11	1

Ces résultats nous permettent d'apprécier l'importance accordée par l'Autorité Portuaire au Patrimoine dans son projet. Pour autant, le terme « Patrimoine portuaire » n'est pas utilisé. Il lui est préféré l'appellation « Patrimoine Culturel Maritime » utilisé à cinq reprises. Ainsi, l'Autorité Portuaire semble mettre davantage l'accent sur la notion de Culture, terme dont le nombre de récurrences, bien plus élevé que dans les autres rapports de synthèse, témoigne d'ailleurs de cette importance accordée. La notion d'intégration sociétale n'est pas non-plus utilisée dans le rapport. Néanmoins la mise en contexte précédente nous permet de constater que cet aspect n'est pas négligé par l'Autorité Portuaire, puisque le projet a été initié par un constat : la population a mis le port hors de sa sphère culturelle du fait de l'éloignement physique de celui-ci. Si l'Autorité Portuaire ne parle pas directement d'« intégration sociétale », le projet qu'elle a mis en place vise néanmoins à agir dans ce sens. Enfin, nous observons que le port est bien au cœur du projet, et que l'Autorité Portuaire ne se place pas comme élément fondamental de celui-ci.

L'analyse de la réponse à l'entretien nous permet de répondre aux questions prédéfinies.

i. Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?

Nous l'avons dit ci-dessus, l'une des raisons ayant initié ce projet est l'abandon du port par la population. Une des mesures de la Ville, bien avant la mise en place du « Plan pour le Patrimoine Culturel Maritime du Port d'Oslo », a été la création de bâtiments résidentiels et commerciaux sur l'ancien port. Dans ce présent projet, l'Autorité Portuaire propose d'aller plus loin dans l'intégration du port à la ville en s'intéressant aux éléments patrimoniaux inhérents à la zone, et qui désormais jouxtent des nouvelles résidences ou nouveaux commerces. L'objectif est de préserver les éléments du Patrimoine Culturel Maritime, y compris ceux qui se localisent sur des zones en mutation, passant d'une fonction portuaire à une fonction purement urbaine.

ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?

Nous comprenons que le Patrimoine (culturel maritime) tient une certaine importance pour la ville-port d'Oslo, puisqu'il a fait l'objet d'un plan complet déjà mis en place à partir de 2007. Plus précisément, le plan s'est attardé à recenser les éléments constitutifs de ce patrimoine, et à établir une stratégie pour en préserver l'intégrité.

iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?

Selon l'Autorité Portuaire, le Patrimoine a pour rôle de témoigner de l'Histoire du port. C'est son rôle principal.

iv. Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?

Dans son projet, l'Autorité Portuaire parle précisément de Patrimoine Culturel Maritime. Selon elle, il correspond à l'Histoire du port, et est constitué des éléments suivants : bâtiments, quais, grues, phares, bouées. Autant d'éléments témoignant de l'Histoire passée du port, et de son activité industrielle.

v. Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?

La particularité du projet, un peu comme celui de Carthagène, est qu'il ne propose pas de nouvelles mesures d'envergure en ce qui concerne la préservation du Patrimoine ou une possible création de ce qui constituerait un Patrimoine dans le futur. Il ne semble pas non plus être prévu d'être créés de nouveaux lieux pour les habitants de la ville ou les touristes destinés à l'explication de l'Histoire du port, et à la présentation de son Patrimoine Culturel, comme par exemple les musées. L'Autorité Portuaire semble privilégier les actions de conservation ponctuelles directement réalisées sur les éléments patrimoniaux en les laissant dans leur environnement, plutôt que de proposer un musée les regroupant. L'objectif est d'intégrer le Patrimoine Culturel Maritime de l'ancien port dans son nouveau paysage désormais occupé par de nouvelles fonctions liées au développement urbain. Pour ce faire, l'Autorité Portuaire utilise le principe privilégiant les actions de petites envergures, ayant le moins de conséquences sur l'intégrité du Patrimoine, à celles atteignant cette dernière de manière notable. Selon cette stratégie, les actions de maintenance du Patrimoine prévalent sur celles de réparation, elles-mêmes prévalant sur les remplacements d'éléments patrimoniaux, qui prévalent sur la reproduction, qui prévalent enfin sur les modifications de ce même patrimoine. Si l'on en suit la logique de cette stratégie, il semble cohérent que l'Autorité Portuaire ne prévoit pas la création de lieux comme les musées regroupant une multitude d'éléments appartenant au Patrimoine Culturel Maritime. Le projet fait plutôt l'état des lieux sur les mesures déjà mises en œuvre en faveur de la préservation du Patrimoine, et de l'intégration de celui-ci dans le nouvel environnement du vieux port du centre-ville. Ainsi, le challenge de l'Autorité Portuaire d'Oslo est d'allier conservation et modernité dans les mesures de protection à venir. Une des quelques actions évoquées dans le rapport de projet est le traitement, prévu pour 2014 (rappelons que le projet a été présenté en 2013), des alentours du parvis de l'Hôtel

de Ville pour en faire une véritable place centrale dans la ville. A cela s'ajoute la volonté de conserver l'Histoire maritime culturelle du quartier, ce qui passe par exemple par le maintien des bollards, et la conservation des moulures des fronts de quai. De plus, toujours dans l'optique de conserver le patrimoine existant, l'Autorité Portuaire prévoit de réutiliser les bâtiments d'un ancien silo à grains (Figure 13). L'enjeu est donc là de travailler avec le patrimoine industriel, et de l'utiliser à nouvel escient. En ce qui concerne le mur de granite des quais, un des éléments caractéristiques du port d'Oslo, il semble important pour l'Autorité Portuaire d'assurer son maintien et sa beauté dans le temps. Comme tout port industriel, le port d'Oslo était doté de nombreuses grues. Aujourd'hui, trois d'entre elles persistent dans le paysage d'Oslo. Le présent projet prévoit de les intégrer dans le plan de développement des nouvelles zones urbaines correspondant à l'ancien port. Une autre, considérée comme élément d'art urbain directement lié à l'activité industrielle passée du port, doit être restaurée plutôt que déplacée en dehors de la zone portuaire afin de ne pas perdre ses valeurs d'élément portuaire. En ce qui concerne les actions déjà réalisées, l'Autorité Portuaire évoque la rénovation de bâtiments en 2012, et la mise en place, la même année, d'un nouveau système d'éclairage pour le quartier portuaire dont le design est inspiré de l'environnement maritime.

En ce qui concerne la création de ce qui pourrait dans le futur constituer un Patrimoine, l'Autorité Portuaire prévoit la création d'un nouveau terminal pour ferry, d'une promenade, et éventuellement d'un nouveau quai pour les bateaux de croisière dans l'ancien port. En plus de constituer de possibles nouveaux éléments patrimoniaux pour demain, le projet prévoit le maintien du Patrimoine hérité du passé. Le Patrimoine, un lien donc entre le passé, le présent, et le futur.



Figure 13: Vers de nouveaux usages du silo à grain, point notable dans le paysage du port urbain d'Oslo

Source : Réponse de l'Autorité Portuaire d'Oslo à l'entretien

Ce projet explique donc les actions d'un plan pour la préservation du Patrimoine Culturel Maritime déjà mis en place, et ancré dans la politique de l'Autorité Portuaire. Si des actions sont prévues, aucune de grande envergure n'est attendue pour la zone portuaire. Aucune action permettant à la population locale et aux touristes d'avoir accès à l'Histoire du port et à sa culture n'est prévue : aucun musée, centre d'interprétation n'est évoqué dans le présent projet. Si l'Autorité Portuaire affirme ne pas souhaiter déplacer les éléments patrimoniaux de leur contexte historique, il ne semble pas pour autant inconcevable de proposer un lieu présentant de manière imagée

l'ensemble du Patrimoine du port. Ainsi, dans ce projet, l'aspect de l'intégration sociétale semble finalement être peu pris en considération, ce qui tend conséquemment à amoindrir la force des liens entretenus entre la ville et le port.

d. Gand – « Transformation de la Maison Corporatiste « Vrije Schippers » (« Les Capitaines Libres ») en Maison Portuaire »

Bien que le projet de ce port n'ait pas été retenu par le Jury du Prix pour faire partie de la shortlist, nous proposons de l'étudier, car son contenu et sa structure nous semblent pertinents dans le cadre de notre projet. L'objectif de l'Autorité Portuaire de Gand est clairement édicté dans le rapport fourni par l'Autorité Portuaire (projet faisant état de réponse à l'entretien): acquérir un bâtiment symbolique de l'ancien port de Gand, la Maison des Capitaines Libres, pour la restaurer, la rénover, et en faire son siège et la maison du port. C'est ce qu'évoque le titre du projet.

Avant d'étudier le contenu du projet de l'Autorité Portuaire de Gand à proprement parler, tentons d'en comprendre le contexte. En Novembre 2011, l'Autorité Portuaire fait l'acquisition de la Maison des Capitaines Libres, un bâtiment d'époque médiévale (XI^{ème} siècle) situé sur le front du Lys, à côté du port, et en plein cœur de la ville de Gand et de l'activité commerciale. A cette époque, la Rivière Lys connaît un flux d'activités liées aux échanges marchands : le port de Gand est par exemple le lieu d'arrivage de céréales provenant de France. C'est quand les Capitaines commencent à jouer un rôle clef dans le marché qu'ils font construire cette bâtisse en leur honneur. Ce bâtiment, situé dans l'un des deux quartiers historiques, et donc où se concentrent les éléments appartenant au Patrimoine de la ville, constitua le siège de la corporation des Capitaines. Mais la corporation décline au XVI^{ème} siècle, et se voit contrainte de vendre son bâtiment à des acheteurs privés.

En accord avec le modèle original, la façade et ses éléments décoratifs altérés par le temps sont restaurés en 1904, ce qui explique son bon état actuel qui lui vaut le rang de l'une des plus vieilles et mieux préservées des maisons de corporation du port historique de Gand. De plus, le bâtiment abrite des peintures de style néo-gothiques faisant référence à la corporation en question datant de 1907 qu'il est donc important de continuer à préserver. Pour conserver l'ensemble de ces éléments appartenant à l'Histoire du port, et donc constituant des éléments patrimoniaux, le bâtiment a été inscrit à la liste des monuments historiques à préserver en 1943. Cette mesure implique d'assurer une maintenance de l'état du bâtiment et de tous les éléments ayant un caractère patrimonial, les réparations, et leur bonne conservation. Malgré les aides financières des autorités, l'ensemble de ces mesures reste difficile à mettre en place.



Figure 14: La façade de l'ancienne Maison des Capitaines Libres

Sources : Rapport de projet de l'Autorité Portuaire

L'analyse de la synthèse du rapport (issue du rapport contenant les synthèses de tous les projets) nous indique le nombre de récurrences suivant :

	Patrimoine	Patrimoine portuaire	Culturel	Intégration sociétale	Port	Compagnie portuaire
Réurrence	1	0	1	0	15	9

D'un point de vue textuel, l'autorité portuaire, ici une Compagnie Portuaire, évoque très peu le terme « Patrimoine », et même pas du tout celui de « Patrimoine portuaire ». Nous avons néanmoins déjà mis en exergue que la notion était bien au cœur du projet avec tout l'intérêt porté à la conservation de ce qui doit constituer la Maison portuaire. Nous détaillerons plus en détails le projet complet afin de comprendre réellement l'intérêt porté par l'Autorité Portuaire à son Patrimoine. De même, l'aspect culturel est quasiment absent de la synthèse du rapport laissant supposer qu'il n'est pas central au projet, ce qui se verra plutôt justifié par l'étude du rapport complet. Si le terme d'« intégration sociétale » n'est absolument pas employé dans cette synthèse, nous verrons par la suite que l'aspect est pourtant très bien traité. Néanmoins, le port apparaît bien comme étant la zone à traiter, le lieu où se localise le projet. Notre attention est retenue par le nombre de récurrence du terme « Compagnie portuaire », ce qui laisse présager que celle-ci se place au centre de son projet, et s'accorde une place prédominante dans la réalisation de celui. Cependant dans un objectif de préservation du Patrimoine et d'intégration sociétale, l'acteur à l'initiative du projet ne peut-il pas

quelque peu se soustraire et amoindrir l'importance qu'il s'accorde pour ne laisser transparaître que le fondement du projet ? Par là, nous voulons signifier que cette récurrence élevée de « Compagnie portuaire » laisse sous-entendre une volonté marquée de la part de celle-ci de faire valoir son action aux yeux des autres acteurs portuaires Européens et de la ville. A travers ce projet, la Compagnie portuaire n'aurait-elle pas trouvé le moyen de faire valoir au grand jour sa puissance et sa capacité d'action ? Ceci ne se fait-il pas au détriment de l'objectif premier du projet : conserver le Patrimoine portuaire, et l'intégrer à la ville ? C'est ce qu'il nous faudra également tenter de discerner avec l'analyse complète du projet.

Pour ce faire, nous nous proposons de répondre aux questions préalablement établies grâce au rapport fourni par l'Autorité Portuaire.

i. Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?

Le projet, qui prévoit le rachat (effectué en Novembre 2011), la restauration, et la remise à neuf de l'ancienne Maison des Capitaines Libres pour en faire la Maison du Port, est considéré au départ d'utilité sociétale et publique par l'Autorité Portuaire. De plus, l'un des objectifs de l'Autorité Portuaire consiste à augmenter la visibilité de l'Histoire de la ville en la présentant au grand public. En tant qu'élément faisant partie du « patrimoine public de la ville » (termes de l'Autorité Portuaire), le projet vise à créer une ouverture du lieu au public. Ainsi, le lien se fait très explicitement avec la population, et donc logiquement avec la ville. Il y a une réelle volonté d'intégration du port et de son Patrimoine à la ville. Dans la même optique de création de lien avec la ville, le projet vise à attirer une clientèle touristique vers le port. Essentiellement, l'Autorité Portuaire fait référence au tourisme d'affaires, puisqu'elle évoque la mise à disposition de lieux de réunion dans l'enceinte du bâtiment, un bâtiment, rappelons-le, situé au cœur de la ville de Gand. Effectivement, sur les cinq étages du bâtiment sont prévus des espaces de bureau, des zones à usages multiples, des salles de réception (Figure 15) à destination à la fois des touristes en séjour à Gand pour des affaires, mais aussi de tous les acteurs qui œuvrent pour la réalisation du projet, à savoir les délégations concessionnaires, la Ville, ses employés, et toute autre personne extérieure. L'objectif est de recréer dans ce site historique, haut lieu du commerce dans le passé, de l'activité économique. Cette authenticité et unicité pour planifier des négociations ou des réunions peut d'ailleurs constituer la valeur ajoutée du lieu pour le vendre aux touristes d'affaires. Or en proposant tout deux des offres aux touristes, le port et la ville se constituent une image unique pour attirer d'autant plus de touristes dont ils sauront satisfaire les besoins. Enfin, la localisation de la maison portuaire elle-même est un élément phare dans la création de liens entre le port et la ville. En effet, la maison se situe sur le front de la rivière, dans le centre historique de la ville, puisqu'il s'agit de l'ancien port, et que les ports étaient, à l'origine, le lieu central de l'activité d'une ville, point de départ de son expansion. Il s'agit donc d'un emplacement stratégique pour que le port s'ouvre à la ville et ses habitants, ou aux touristes. D'ailleurs, l'Autorité Portuaire est bien consciente de cet atout, et prévoit, pour abolir presque complètement les frontières entre la ville et le port de laisser ouvertes les portes de son bâtiment aux visiteurs pour qu'ils puissent se tenir informer sur les activités contemporaines du port, et s'informer sur l'Histoire de Gand grâce à des expositions notamment. La volonté est donc d'en faire un véritable support social pour le port, ce qui montre bien la place qu'est accordée à la création de lien entre le port et la ville. Un projet qui, somme toute, semble, dans la théorie, répondre à l'objectif du Prix ESPO, à savoir l'intégration

sociétale du port à la ville. De plus, ce qui constitue un véritable projet d'intégration du bâtiment à la ville est le caractère multifonctionnel qu'il est prévu de lui allouer. Un moyen d'assurer sa pérennité dans le temps et sa parfaite intégration à la ville a été de prévoir d'autres fonctions qui répondent aux besoins de la ville et de ses habitants (salles de réunions par exemple comme nous l'avons cité plus haut, lieux de représentations, ...). Nous pouvons supposer que l'idée de proposer ces services à la ville vient aussi du fait qu'une grande majorité du projet (80% des frais totaux) est financée par des acteurs publics (Gouvernement Flamand, Service du Patrimoine Immobilier, Province des Flandres de l'Est), parmi lesquels la Ville, du fait que le bâtiment fasse partie de la liste des monuments Historiques. Ainsi, investir dans ce projet principalement portuaire est aussi un moyen pour la Ville de trouver du foncier en centre-ville, lui permettant ainsi de proposer de nouveaux services à sa population, et accroître les offres touristiques.

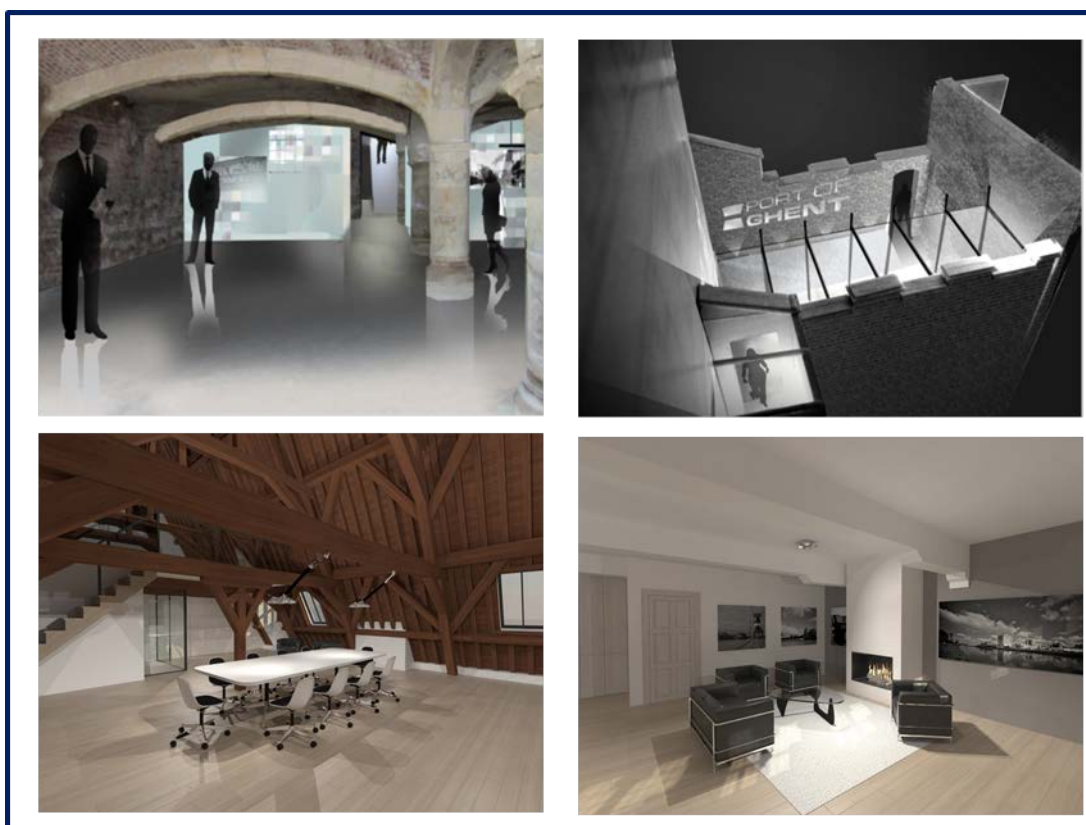


Figure 15: Un projet de création de bureaux et salles de réception dans la future Maison portuaire

Sources : Rapport de projet de l'Autorité Portuaire

ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?

Le fait que les investisseurs soient nombreux et publics montre bien qu'il y a une réelle volonté de la part de la Société de remettre en état les éléments patrimoniaux qui constituent l'Histoire de Gand, et donc du pays. Plus particulièrement, le Patrimoine portuaire en questions représente l'Histoire marchande de la ville, sa place dans le commerce Européen de céréales. Cette importance accordée par la Ville de Gand à son Patrimoine est témoignée par le fait que le bâtiment appartienne à la liste des monuments historiques, impliquant ainsi de mettre en œuvre une série de

mesures assurant sa conservation dans le temps, planifiées, et à laquelle est alloué un certain budget. Enfin, cette cause qui a été initiée par l'Autorité Portuaire est très largement partagée par « la Ville de Gand [qui] est donc reconnaissante que la Compagnie Portuaire de Gand prenne ce bâtiment sous son aile, et qu'il l'ouvre à nouveau au grand public ».

iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?

Selon l'Autorité Portuaire, l'ancienne Maison des Capitaines doit perdurer en devenant la Maison du port, parce qu'elle est le témoin de la vie passée du port. En tant qu'élément patrimonial majeur du port et de la ville, elle permet de connaître et maintenir en vie l'Histoire passée de cette dernière, en connaître les activités et la place dans le commerce Européen. Ce rôle éducatif est en partie permis grâce aux expositions qui y sont réalisées sur le port d'hier et d'aujourd'hui. Progressivement, l'intérêt pour le Patrimoine se tourne vers de nouvelles fonctions. A Gand, la Ville y voit un intérêt touristique. Dans les deux quartiers qui abritent le Patrimoine de la ville-port, dans l'un desquels se situera la future Maison portuaire, il s'est construit un véritable environnement patrimonial. Une atmosphère particulière y règne, donnant l'impression à l'individu d'être transporté dans le temps. Aujourd'hui, ces quartiers représentent des points centraux dans l'activité touristique de la ville puisque ce sont des milliers de visiteurs qui y transitent chaque année. La création de la Maison portuaire permettrait d'asseoir le symbole de ce quartier historique de la ville. Parallèlement à cette fonction touristique, le bâtiment, prévoyant d'être parfaitement intégré au milieu urbain, répondra à certaines nouvelles fonctions. Les salles de réunion seront en effet mises à disposition de tous. Ceci va de pair avec la volonté de l'Autorité Portuaire d'en faire un bâtiment qui soit à la fois durable, reconnaissable dans le paysage urbain, et flexible grâce à ses fonctionnalités. Pour conclure, ce bâtiment permet donc à la ville et au port de retrouver leurs racines, et d'accélérer l'intégration du port à la ville.

iv. Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?

A travers le projet présenté par l'Autorité Portuaire et ce que nous en avons tiré précédemment, nous comprenons que pour celle-ci le Patrimoine correspond aux éléments permettant d'apprécier et de comprendre l'Histoire du port et de la ville, et l'ampleur de l'activité marchande de ceux-ci.

v. Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?

Avec son projet, l'Autorité Portuaire prévoit la restauration du bâtiment, tant extérieure qu'intérieure. Pour cela, elle prévoit de procéder à une réévaluation du bâtiment d'un point de vue historique en en considérant les nouveaux usages qui en seront faits et de rénover la façade qui devrait être mise en valeur, auxquels s'ajouteront des jeux de lumière faisant référence à l'eau. L'objectif est, comme nous l'avons souligné ci-avant, de faire de la Maison portuaire un lieu phare dans la vie du cœur de la ville, et un, si ce n'est le symbole de cette dernière. Il doit être reconnaissable dans le paysage urbain de Gand. Avec les nouvelles fonctions qui seront accordées

au bâtiment, d'autres travaux sont également prévus. Néanmoins, du fait que la maison soit listée parmi les monuments historiques, le nombre de mesures concernant les travaux de rénovation pouvant être appliquées est limité. Elles doivent donc être stratégiques, et respecter la qualité du bâtiment : apport de confort moderne pour les bureaux, création d'espaces multifonctionnels, améliorer l'accès et l'accessibilité (adaptation aux personnes à mobilité réduite), offrir un compartimentage et la possibilité de réaliser des représentations. L'ensemble de ces actions de rénovation et remise en état de l'ancienne Maison des Capitaines vise à la rendre utilisable aujourd'hui, et à garantir son maintien et sa conservation dans le futur. Toujours pour préserver le patrimoine, et donc perpétuer l'Histoire de la ville et du port, l'Autorité Portuaire prévoit de mettre en place des supports informatifs à destination du grand public (habitants de Gand ou touristes), notamment concernant le port, son Histoire, ses activités actuelles, et son développement futur. Dans le même objectif, la Maison portuaire procèdera à une journée Portes Ouvertes, lors de la Journée des Monuments.

Pour conclure sur le projet de Gand, nous pouvons dire qu'il a été préparé consciencieusement par l'Autorité Portuaire, ce qui se traduit par la mise en place d'un planning. Dans ce projet, nous avons pu constater que le Patrimoine portuaire, indissociable de celui de la ville, avait bien une place centrale. La prise en compte de sa conservation dans le temps, et de sa transmission est essentielle, ce qu'illustre d'ailleurs l'inscription du bâtiment en questions à la liste des monuments historiques. Si le projet ne concerne qu'un seul bâtiment, et non pas tout une zone de la ville, celui-ci a la particularité d'être au cœur du centre historique, dans un quartier à haute valeur patrimoniale. Ainsi, œuvrer pour cette ancienne Maison des Capitaines contribue à accroître l'atmosphère qui règne dans cette zone. C'est sur cette dernière que mise l'Autorité Portuaire et la Ville, et qui confère un caractère hautement touristique à la zone. Dans la clientèle touristique, l'Autorité Portuaire vise particulièrement les touristes d'affaires qu'elle attire en faisant valoir l'aspect historique (ancienne plateforme commerciale) et la beauté du lieu. C'est pour cela qu'elle a mis à leur disposition au sein même de ce qui prévoit d'être la Maison du Port différents espaces modulables particulièrement adaptés aux attentes de cette clientèle : confort, salles de réunion, salles d'exposition, Cette modernisation du lieu n'est pas uniquement accessible aux touristes qui souhaitent en user, mais aussi à l'ensemble des investisseurs du projet, les habitants de la ville, les employés, Ceci est donc le témoin de l'intérêt qui a été porté dans ce projet à l'intégration sociétale du port à la ville, but premier du Prix ESPO depuis sa création en 2009. La force du projet tient également dans le fait que les acteurs publics qui y participent sont nombreux, et ont des statuts différents. Les intérêts sont donc multiples, ce qui incite à rendre le lieu flexible, et surtout pérenne dans le temps. Nous avons supposé avec l'analyse de la synthèse du projet fourni dans le rapport du Prix Edition 2013 que la Compagnie Portuaire de Gand s'accordait une place importante vis-à-vis de la mise en place du projet, à savoir qu'elle n'hésitait pas à rappeler qu'elle était à l'origine du projet, et que c'est elle qui le portait. Néanmoins, après analyse du projet dans une plus large mesure, nous pouvons dire que, malgré cela, elle n'en oublie pas moins le fondement du projet : mettre en valeur le Patrimoine de la ville, le faire vivre dans son temps présent en conservant ses origines passées, et le proposer au plus large public, tout en prévoyant sa durabilité dans l'avenir. Un projet d'envergure donc, malgré le fait qu'il ne concerne directement qu'un bâtiment, mais un bâtiment qui prévoit de ne pas être des moindres dans la vie de Gand.

e. Livourne – « Un voyage à travers voies navigables, et canaux »

Si le titre de ce projet ne laisse pas supposer, a priori, l'intérêt qu'il concède au Patrimoine, son étude nous prouvera le contraire.

Pour introduire cette analyse, procédons d'abord à une contextualisation.

Le présent projet s'intègre au grand projet stratégique initié en 2007, intitulé « Open Port » (« Port Ouvert »), visant à relier le port à la ville à travers une série d'événements gratuits pour inciter les individus à entrer dans l'enceinte du port afin de connaître l'Histoire et les activités de cet ancien principal moteur économique. L'objectif majeur est bien de faire la promotion du port, notamment envers les jeunes : écoliers, étudiants, ou jeunes professionnels. C'est ce projet d'envergure qui a déjà été présenté au Prix ESPO lors des Editions 2009, 2011, et 2012. Lors de celles-ci, le projet a rempli l'effet escompté dans la mesure où l'image du port de Livourne s'est transformée, et que les citoyens locaux, notamment les étudiants, ont pris connaissance des activités portuaires, et que le port a été réintégré dans leur esprit comme un outil essentiel dans l'économie régionale. Effectivement, l'image publique du port s'était érodée lors de la dernière partie du siècle précédent du fait de l'éloignement physique de ses principaux terminaux le rendant hors de vue des citoyens, de la diminution du nombre d'emplois dû à la mécanisation des opérations, du manque de connaissance concernant sa contribution pourtant fondamentale à l'économie et à la Société, et sa perte d'attractivité générale. Tout ceci a ainsi contribué à isoler le port de la ville. C'est pour parer à ce phénomène que le projet de rénovation générale du port, « Open Port », a été mis en place dès 2007. La deuxième étape de celui-ci est le projet présenté pour l'édition 2013 que nous nous proposons d'étudier ici. Si ce projet est important pour Livourne et sa région, c'est parce qu'il s'agit du quatrième plus grand port Italien, et la porte d'entrée et de sortie de la Toscane, région riche d'un patrimoine culturel, de monuments, de villes historiques, et de produits alimentaires typiques. Autant d'éléments qui en font l'une des plus attractives en termes de tourisme et culturellement à l'échelle internationale.



Figure 16: Livourne, ville fortifiée

Sources : Réponse de l'Autorité Portuaire de Livourne à l'entretien

L'analyse du rapport de synthèse fourni dans le livret récapitulatif du Prix ESPO 2013, nous fournis les éléments suivants :

	Patrimoine	Patrimoine portuaire	Culturel	Intégration sociétale	Port	Autorité Portuaire
Récurrance	6	2	2	1	20	7

Ces chiffres nous montrent bien que le Patrimoine est le thème clef de ce projet. Particulièrement, le terme « Patrimoine portuaire » est bien évoqué. La notion culturelle est également évoquée dans le rapport de projet. Effectivement, nous l'avons dit précédemment, l'Autorité Portuaire a pour objectif de proposer des événements afin de réintégrer le port dans l'esprit et le quotidien des citoyens. Ceci relève bien du domaine de la Culture. En ce qui concerne l'intégration sociétale du port, même si dans ce présent rapport la notion est peu employée, nous verrons dans l'analyse suivante qu'elle est bien au centre du projet mené par l'Autorité Portuaire. Autorité Portuaire qui d'ailleurs n'omet pas de se citer à sept reprises, ce qui montre la volonté de la part de celle-ci de se placer au centre des attentions. Elle souhaite mettre en exergue l'importance qu'elle joue dans la réalisation de ce projet. Aussi, ledit rapport montre bien que le thème central du projet est bien le port, avec la répétition du mot vingt fois.

L'analyse de la réponse à l'entretien, complétée par un rapport de projet fourni par l'Autorité Portuaire de Livourne va nous permettre de constater quelle est la réelle place accordée au Patrimoine, de quel type est ce dernier, d'étudier le rôle qu'il joue dans l'intégration du port à la ville, et de relever les mesures prévues pour le protéger et conserver, voire créer de nouveaux éléments pour le patrimoine du futur.

i. *Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port, et la ville ?*

Le rapport l'annonce, le projet de l'Autorité Portuaire traite les principaux monuments historiques et leurs alentours, à savoir des parties de la ville, puisque l'objectif est de lier la population à son port. Dans ce but, l'Autorité Portuaire vise à faire prendre conscience aux citoyens locaux de l'appartenance du port dans le développement urbain et social. C'est dans cette optique de donner de l'importance au port et à ses activités que l'Autorité Portuaire a également mis en place une opération globale intitulée « Sea Gate » (« Portail sur la Mer »). Cette dernière vise à réorganiser l'activité industrielle en combinant la production de yachts de luxe, la proposition de services marins, la mise à disposition d'équipements, de postes d'amarrage, et la création de résidences destinées à la fois aux locaux, et aux touristes. Cette opération d'envergure montre alors que, même si aujourd'hui, la zone portuaire est privatisée, les quais et postes d'amarrage appartiennent à l'Autorité Portuaire qui se sent totalement concernée par la rénovation du port considéré comme partie intégrante de la ville. La volonté de l'Autorité Portuaire est de faire prendre conscience à la ville de tout ce que le port a à offrir que ce soit en lien avec le passé historique de la ville-port, ou pour répondre aux fonctions contemporaines de la Société. C'est pour cela qu'elle a d'ailleurs donné un usage contemporain à l'un des monuments phare du port depuis sa rénovation, le Palace Rosciano. A terme, elle souhaite véritablement intégrer les monuments portuaires historiques et patrimoniaux dans la vie active quotidienne. Pour cela, le port, plus précisément le centre portuaire, propose, d'une part, une offre touristique de nature diversifiée : tourisme d'affaires, activités culturelles (expositions, et festivals, spectacles), sports, et loisirs. D'ailleurs, en 2013, le Conseil de la Ville, en collaboration avec la Chambre Locale de Commerce, et l'Autorité Portuaire, se sont engagées à étudier ensemble la réalisation d'un programme d'activités culturelles et touristiques pour redonner à certains monuments portuaires leur renommée et leur attractivité. L'accent est mis sur le tourisme, car c'est un élément majeur dans l'économie régionale, comme l'a déclaré le conseil d'administration régional du Patrimoine Culturel de Toscane qui considère que le port est une destination touristique en soi, ou pouvant possiblement attirer des touristes venus en visites dans la ville ou dans la région. D'autre part, le port continue à être un lieu d'emplois, qu'ils soient classiques ou nouveaux, du fait de la phase de rénovation. Tout ceci a pour objectif d'intégrer le port à la ville, où activités navales et touristiques se développeraient conjointement à la vie urbaine actuelle. L'objectif est donc de considérer que le port fait partie de la rénovation urbaine.

Un autre élément prouvant la volonté d'intégration du port à la ville est la collaboration entre Autorité Portuaire, Conseil de la Ville, Administration régionale Toscane, et Chambre Locale de Commerce pour le budget lié au projet. Un projet qui prévoit des actions dans le port, mais aussi à ses alentours. En ce qui concerne les rénovations inhérentes au projet, elles sont essentiellement assumées par l'Etat, en tant que propriétaire dans un premier temps, et par l'Autorité Portuaire qui paie pour l'ensemble des infrastructures maritimes et la Compagnie « Porto di Livorno 2000 », compagnie qui gère le terminal passager. Cette collaboration entre les corps publics montre bien l'intérêt qui est accordé au Patrimoine portuaire de la part de tous les acteurs publics. De plus, ces diverses interventions publiques nous laissent grandement supposer que les corps publics voient en ce Patrimoine portuaire un moyen d'intégrer le port à la ville, ceci dans le but d'accroître l'image et l'activité de la ville-port de Livourne. L'Autorité Portuaire l'affirme, les « relations entre l'administration publique et les citoyens locaux, et celles entre les corps publics eux-mêmes sont

devenues indispensables pour assurer des résultats productifs constants ». Pour accroître constamment les relations avec les zones urbaines (de la ville, ou plus largement de la province), l'Autorité Portuaire se doit de mettre en place des stratégies de communication et d'information. L'amélioration du processus de développement territorial Livournais prenant en compte population et Patrimoine passe donc par une unicité territoriale, entendons par là une parfaite intégration du port et de la ville, fruit d'une parfaite collaboration entre citoyens et administrations publiques, et au sein même des différents corps publics liés au projet.

Enfin, l'Autorité Portuaire parle de symbolique pour la ville-port. Certains monuments historiques patrimoniaux appartenant au territoire portuaire et faisant l'objet du présent projet de rénovation, constituent les éléments cruciaux dans la régénération de la connexion entre port et citoyens. Il s'agit de deux forteresses et d'une tour. D'autant plus que l'une d'entre elles présente la particularité d'être à un emplacement stratégique, puisqu'elle fait naturellement le lien entre la ville et le port, et parallèlement entre la Toscane et le Monde. Elle est aussi le lien direct avec l'embarcadere maritime, principale porte de la ville pour les touristes qui viennent de la Mer, et qui transitent. Enfin, cette même forteresse est au cœur du tissu urbain, puisqu'à proximité du centre économique et commercial de Livourne, et elle est le point de départ des activités touristiques culturelles proposées par le centre portuaire de Livourne. Ainsi contribuer à la préservation du Patrimoine historique de la ville-port contribuerait à la création de liens (symboliques) forts entre port et habitants, entre port et ville.

Autant d'arguments présentés qui nous permettent de conclure quant au rôle du Patrimoine portuaire dans l'intégration du port à la ville. Un rôle, somme toute, bien réel, et même majeur selon le présent projet.



Figure 17: La Tour Marzocco, le Patrimoine au sein de l'activité

Sources : Réponse de l'Autorité Portuaire de Livourne à l'entretien

ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?

L'importance accordée au Patrimoine est telle que l'Autorité Portuaire a réalisé deux projets qui restent néanmoins intimement liés. Le premier est celui qui est présenté lors de l'Edition 2013, « Un voyage à travers voies navigables et canaux », et le deuxième s'intéresse particulièrement à la rénovation du Palace Rosciano. Ces deux projets s'intègrent dans l'optique globale de rénovation de la ville, à laquelle s'intègre l'opération « Porte sur la Mer » (« Sea Gate ») qui consiste à rénover le front d'eau de Livourne. De plus, il a été mis en place un groupe de travail complet composé de membres provenant de différents corps publics locaux travaillant à l'amélioration de la protection du patrimoine culturel. Afin de protéger le Patrimoine, un accord liant conseil de la Ville, Chambre Locale de Commerce, et Autorité Portuaire prévoyant la mise en place d'un programme d'activités touristiques et culturelles a été mis en place en 2013 afin d'éviter l'oubli progressif dont est victime l'ancienne forteresse. Ce programme particulier témoigne bien de l'intérêt porté au patrimoine portuaire. De plus, cette ancienne forteresse, pour être intégrée au mieux à la vie urbaine devait devenir d'ici 2015 propriété de la Ville, et non-plus propriété Etatique, conformément à l'accord de l'ensemble des partis prenants.

iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?

Selon l'Autorité Portuaire, à travers ses propos, nous comprenons que le Patrimoine a pour rôle de faire le lien entre le passé, le présent, et le futur. Plus précisément, rénover le Palace Rosciano permet de faire le lien entre l'Histoire, passée, et le développement présent et futur. Le Patrimoine Historique est vu comme un facteur d'intégration du port à la ville. Or, nous l'avons évoqué dans le paragraphe précédent, l'intégration du Patrimoine semble être la meilleure solution pour un processus de développement territorial attentif à la population locale et à l'héritage Historique. Egalement, le Patrimoine est l'un des meilleur moyen, parce-que concret, d'expliquer l'Histoire du port. C'est par exemple la fonction allouée à l'ancienne forteresse et à la tour Marzocco (Figure 17), monuments symboliques de l'Histoire de Livourne. Enfin, le Patrimoine a également une fonction économique dans la mesure où il constitue un élément touristique à part entière. Ainsi, l'un des objectifs inhérents à la rénovation du Patrimoine est d'attirer davantage de touristes.

iv. Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?

L'Autorité Portuaire le dit elle-même : « l'héritage culturel est le résultat d'interactions mutuelles de nombreuses cultures et fragments culturels différents qui ont intégré des connaissances locales et internationales ». Or, nous l'avons compris dans le rapport, héritage culturel signifie pour l'Autorité Portuaire, Patrimoine.

v. Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?

Les actions présentées dans le présent projet sont celles prévues par le projet de l'Autorité Portuaire. La majorité d'entre elles sont des actions liées à la conservation du Patrimoine existant. C'est pour cela que les travaux prévus sont des travaux de rénovation sur différents monuments constitutifs du projet : le Palace Rosciano (qui, nous le rappelons, fait l'objet d'un projet à part entière), l'ancienne forteresse, ainsi que la forteresse et la tour Marzocco. Il semble important pour l'Autorité et la Ville de préserver l'ancienne forteresse, car il s'agit des plus anciens remparts de défense du port. Le lieu a également été établi, dans un premier temps, comme pôle majeur pour le marché, puis a été défini comme lien entre Terre et Mer, et même symboliquement entre passé et futur. Ensuite, en 1966, il a officiellement été désigné comme lieu de Patrimoine Historique et artistique. Ces dernières années, le bâtiment a été utilisé comme lieu d'activités socio-culturelles, dirigé par le Conseil de la Ville, au nom de l'Etat. En ce qui concerne le Palace Rosciano, dont le projet de restauration a été conclu en 1996, il s'agissait de compléter la série de rénovations intérieures et extérieurs déjà réalisés avant cette date afin de laisser à ce « véritable joyau du Patrimoine Architectural de la ville lié au port de Livourne » toute sa splendeur. D'autant que ce célèbre bâtiment, l'un des plus anciens du quartier Venezia, est aujourd'hui le siège de l'Autorité Portuaire de Livourne. Il a donc une image et une symbolique à garder. En plus de ces deux édifices symboliques pour la ville-port de Livourne, le projet de l'Autorité Portuaire prévoit de reconstruire tout le quartier de la Nouvelle Venise, de démolir une partie de la Nouvelle Forteresse, et de transformer les fossés militaires en canaux pour permettre le transport des biens. L'objectif global dans ce projet est donc de juxtaposer l'ancien et le neuf, ce qui passe par la mise en place d'une série de mesures concernant le Patrimoine du port.

Avec l'analyse de différents projets présentés au Prix ESPO 2013, nous nous proposons désormais de tenter vérifier la véracité des hypothèses établies en Introduction. C'est ce que nous allons développer dans cette troisième partie de notre Projet de Fin d'Etudes.

III. LE PATRIMOINE PORTUAIRE : UN MOYEN POUR LES AUTORITES PORTUAIRES DE FAIRE VALOIR LEUR PLACE DANS LE MONDE URBAIN ENVIRONNANT

Dans cette partie, nous proposons de soumettre chaque hypothèse à une série de questions auxquelles nous prétendons désormais pouvoir répondre grâce à l'analyse de nos cas d'études. Ces questions nous permettront alors d'affirmer ou réfuter ces dites hypothèses posées en introduction. A terme, l'objectif est d'apporter une réponse à la problématique initiale. Nous rappelons ici les hypothèses posées en introduction à ce projet :

- Première hypothèse :

Les Autorités Portuaires ont revu, corrigé, et se sont approprié le concept de « Patrimoine », en mettant sous cette appellation un ensemble de données plus ou moins vastes. Chaque port aurait adapté la définition de la notion « Patrimoine » afin que celle-ci puisse englober l'ensemble des éléments qui le caractérisent.

- Deuxième hypothèse :

Le Patrimoine permet de créer du lien entre la ville et le port. Il permet, d'une part, de recréer le lien historique et physique entre les habitants de la ville et le port, lien perdu depuis longtemps, et d'autre part d'attirer les touristes sur le territoire.

Les différentes questions auxquelles nous allons désormais tenter de répondre ont pour but d'aborder différents aspects des deux hypothèses indépendamment les uns des autres, pour ensuite fournir une réponse la plus complète possible. Ces questions sont nées de l'analyse première des cas d'études réalisée en partie II., et leurs réponses en constitueront une analyse transversale. Pour y répondre, nous utiliserons donc les analyses des cas d'études faites précédemment, ainsi que d'autres informations issues de l'analyse des différentes Editions du Prix ESPO depuis sa création en 2009.

1. Le terme « Patrimoine » n'est pas, pour les Autorités Portuaires, une étiquette, mais bien une ressource territoriale

Afin de pouvoir affirmer ou réfuter la première hypothèse, nous nous proposons de répondre aux différentes questions qui suivent :

- a. Quels éléments portuaires sont considérés comme les éléments patrimoniaux à préserver ?

L'analyse de chacun des projets présentés ci-avant nous permet de conclure quant à la nature des éléments faisant l'objet d'un traitement particulier, dans le cadre d'un projet visant à protéger le Patrimoine. Les éléments répertoriés appartiennent principalement au patrimoine bâti, et, ou industriel. Il s'agit d'infrastructures liées à l'ancienne activité portuaire : grues, phares, bollards, bouées, ou de bâtis spécifiques au port : anciens hangars de stockage de marchandises, lieu d'embarquement pour l'Amérique du Nord, anciens silos à grains, anciennes maisons de corporations (comme les Capitaines), tours, et forteresses, palace, ou encore d'éléments structurants identitaires du port et de la ville : quais et leurs moulures, mur d'enceinte de la ville, bateaux marchands médiévaux. L'ensemble de ces éléments permettent donc aux Autorités Portuaires Européennes de préciser le contenu de leur patrimoine.

En ce qui concerne la définition même du Patrimoine faite par les Autorités Portuaires citées dans notre cas d'étude, nous en concluons qu'elle reste très proche de celle dont nous avons fait le postulat en introduction, à savoir : l'ensemble d'éléments culturels, architecturaux, naturels appartenant au passé, et ayant une importance reconnue pour la préservation de la connaissance d'un territoire. Effectivement, d'une manière générale, les Autorités Portuaires admettent que le patrimoine est l'ensemble des éléments qui témoignent de l'Histoire passée de leur port, intimement liée à celle de leur ville. Dans l'ensemble, les éléments présentés sont de nature matériels (grues, phares, bâtiments), même si les ouvriers du port ont également été évoqués. La fonction qui lui est généralement associée est celle de renseigner la population actuelle sur l'Histoire passée de la ville, et de son port, ainsi que des activités industrielles qui rythmaient le quotidien de ce dernier. C'est donc une fonction éducative, et culturelle qui lui principalement est assignée. Le rôle du Patrimoine est également envisagé dans un futur proche. Il est à prendre en compte dans le processus de développement territorial, car il représente un enjeu majeur de développement touristique.

Ainsi, nous pouvons dire que le postulat fait initialement ne semble pas être contredit par les propos des Autorités Portuaires qui accordent unanimement la même fonction au patrimoine. La définition faite du patrimoine n'est pas modifiée par les Autorités Portuaires en charge de celui-ci sur le territoire portuaire. En revanche, l'étude des différents projets nous a permis de montrer que son contenu était précisé par chacune des Autorités Portuaires.

- b. Le « Patrimoine » n'est-il pas une notion trop large pour susciter la création d'un unique projet structurant de reconquête du front d'eau ?

Avec la précision quant au contenu de la notion « Patrimoine » selon les Autorités Portuaires, le contexte, et les enjeux généraux des projets sont ainsi précisés. Cette définition du Patrimoine par

les Autorités Portuaires leur ont permis de poser un cadre à leur projet. Même si le Patrimoine peut inclure de nombreux éléments de natures bien diverses (bâtis, naturels, culturels), tangibles, ou non, chacun des projets ici présentés a une cible de traitement plus, ou moins définie. Ceci a ainsi contribué à l'établissement, pour chacune des Autorités Portuaires, de projets structurés, et ciblés, et donc d'autant plus pertinents.

D'autre part, l'Organisation Européenne des Ports Maritimes a édicté pour cette Edition un thème particulier qu'est le Patrimoine, contrairement aux deux premières éditions de 2009, et 2010. Ceci a été une décision des membres en charge du Prix ESPO, puisqu'il a été constaté que l'étendue des projets présentés les deux premières éditions était trop large, même s'ils s'inscrivaient dans le cadre de l'intégration sociétale du port à la ville. Le fait que ce soit ESPO elle-même qui ait imposé une direction à donner aux projets légitime la thématique. Ainsi, nous considérons que le « Patrimoine » est tout à fait apte à être étudié par les Autorités Portuaires, et à faire l'objet de projets structurants pour le territoire. Au contraire, le « Patrimoine » semble être un thème suffisamment étendu pour inclure d'autres aspects aux projets. Elucidons nos propos. Nous l'avons vu, en général, le Patrimoine portuaire constitue en même temps le patrimoine de la ville. Ceci implique donc l'adoption d'une vision globale de la part des Autorités Portuaires quant aux conséquences de la réalisation de leur projet relatif au Patrimoine. En témoignent les nombreux éléments relevés dans les analyses précédentes marquant les liens que permet de créer le patrimoine entre le port, et la ville. Le Patrimoine permet aux citoyens de se réapproprier cet espace progressivement oublié, tout en s'instruisant quant au passé Historique de leur lieu de vie. Ainsi, les monuments phares portuaires (anciennes maisons corporatives, anciens hangars de stockage de marchandises, anciennes forteresses, tours, phares, ...) reprennent vie, et contribuent activement à une reconquête du front d'eau urbain. Un moyen aussi d'attirer de nombreux touristes. Or, qui dit tourisme, dit généralement prolifération d'offres culturelles, et touristiques. Les activités culturelles, et touristiques de véritables sources d'activités. Ainsi, nous en déduisons bien, d'une part, que le Patrimoine, intimement lié à la culture, engendre de manière intrinsèque un lien avec la ville, évidemment facteur de dynamisme. D'autre part, le Patrimoine en tant que source d'activités touristiques permet également de redynamiser les zones portuaires. Somme toute, le Patrimoine semble être une notion suffisamment précise, si les Autorités Portuaires s'attachent à en définir le contenu, mais impliquant un territoire, et des enjeux plus larges que constituent la ville, et le tourisme lui permettant de devenir un thème parfaitement adéquate pour traiter la reconquête des fronts d'eau urbains.

En conclusion, nous en venons à dire que les Autorités Portuaires n'ont pas transformé la définition du terme « Patrimoine » communément admise, mais qu'elles en ont précisé le contenu en décrivant les éléments qui le constituent. Elles se sont donc appropriées le concept « Patrimoine » en en précisant de manière relativement claire le contenu, ce qui a permis d'ériger un contexte à leur projet, sans pour autant en modifier la définition communément admise. Plus loin, nous pouvons dire que le thème du Patrimoine est un thème parfaitement adapté à la fois pour traiter l'intégration sociétale du port à la ville, mais aussi pour redynamiser le front d'eau urbain que constituent les anciens ports en centres villes comme nous l'avons mis en exergue précédemment. Il constitue en effet un point de départ à d'autres facteurs de développement

territorial (lien port/ville, et tourisme), processus par lequel passe la reconquête des fronts d'eau urbains.

2. Le Patrimoine : facteur de rapprochement du port à la ville

Avec notre deuxième hypothèse, nous avons fait le postulat que le patrimoine était un moyen pour les ports de rapprocher ville, et port en attirant d'une part les citoyens locaux qui se sont depuis longtemps éloignés du port, et d'autre part une clientèle touristique. Afin de prouver la véracité de ce propos, nous émettons, de même que pour la première hypothèse, une série de questions qui nous amèneront à traiter plusieurs aspects de l'intérêt porté au Patrimoine.

a. Quelle conséquence de l'intérêt de la population pour le Patrimoine ?

Nous l'avons émis en première partie à notre projet, et nous le déduisons à travers l'étude des différents projets présentés par les Autorités Portuaires, le Patrimoine est un thème qui intéresse de plus en plus la population depuis quelques décennies. La conséquence directe de ce fait est que l'Autorité Portuaire, et la Ville notamment (en plus d'autres acteurs comme les institutions régionales) travaillent de pair pour créer des liens concrets unissant l'activité du port à celle de la ville, ou simplement pour créer une jonction entre ces deux territoires. C'est ce que nous avons détaillé dans la partie précédente, et résumons ci-après :

- Modification de la structure interne de certains bâtiments dernièrement dénués de tout usages pour de nouvelles fonctions satisfaisant des besoins a priori urbains : résidences, commerces.
- Adaptation de la structure interne de bâtiments symboliques du port (ancienne maison de corporation par exemple) pour combiner différents usages, parmi lesquels le possible accueil de réunions organisées par des membres externes au port, l'installation de bureaux commerciaux (c'est le cas de Gand dans sa future Maison portuaire).
- Mise en place de musées, ou centre d'interprétations permettant aux individus de comprendre l'Histoire du port, et de la Ville, qui peut ainsi compléter l'information apportée par le Patrimoine présent au sein de la ville.
- Intégration du paysage industriel portuaire dans une continuité urbaine.

Désormais, nous sommes en mesure de dire que le Patrimoine est un facteur de rapprochement du port à la ville qui la jouxte. Ainsi, grâce à lui, l'activité dans les zones portuaires a-t-elle pu reprendre, et enrayer le phénomène d'abandon que ces dernières connaissent depuis de nombreuses décennies.

Les Autorités Portuaires s'intéressent donc au Patrimoine parce qu'il attire de plus en plus la population locale désireuse de connaître l'Histoire du port, et donc parallèlement de sa ville. Néanmoins si ce premier aspect de service à la population est louable, les Autorités Portuaires n'ont pas omis de combiner le rôle culturel, et éducatif du Patrimoine à une activité économique non négligeable, surtout pour les villes de bord de Mer, qu'est le tourisme. Dans le paragraphe qui suit nous allons voir en quoi les Autorités Portuaires ont su adapter leur ressource patrimoniale pour en tirer profit en développant leur offre touristique.

b. Le Patrimoine des ports est-il intégré à une offre touristique ?

L'étude des projets précédents nous permet de constater qu'effectivement les Autorités Portuaires utilisent le Patrimoine à des fins touristiques. Nous l'avons vu, cette offre varie selon les Autorités Portuaires, et le Patrimoine inhérent à leur territoire, et prend des formes différentes, et être plus, ou moins conséquente. Essentiellement, elles utilisent le musée comme outil de divulgation à un large public. Il permet à tout un chacun d'apprendre l'Histoire du port, et de la ville, de comprendre la richesse du Patrimoine, et de voir les différents éléments qui le constituent. En fonction de la quantité d'éléments, et de leur importance dans l'Histoire du port, et de la Ville, plusieurs musées peuvent être mis en place sur le territoire portuaire. C'est notamment le cas d'Anvers qui, dans son projet « Patrimoine : le trait d'union entre ville, et port », présente trois musées différents, dont l'un déjà ouvert au public. Si deux d'entre eux semblent être destinés à présenter l'importance de l'activité portuaire dans la ville, et retracer son Histoire, le troisième, The Red Star Line Museum, traite spécifiquement du phénomène de déplacement de la population venant d'Europe en transit à Anvers pour atteindre l'Amérique du Nord, et toutes les espérances qui allaient avec entre la fin du XIXème siècle, et le début du XXème. Une autre alternative sont les centres d'interprétation, très présents en Espagne notamment. Leurs buts sont, globalement, les mêmes que les musées. Si le type de Patrimoine s'y prête, l'ouverture au large public des sites archéologiques constituent également une offre touristique de taille. Avec eux, le public a le sentiment d'être au plus près de l'Histoire du port, et de la ville, et ainsi l'appropriation du lieu est d'autant plus réussie. Dans la même lignée d'appropriation d'un lieu, et de son Histoire pour l'outil patrimonial, certains ports proposent également des programmes d'activités culturelles, et touristiques. C'est le cas à Livourne qui propose un ensemble d'activités appartenant à ces registres durant l'Eté, afin de faire vivre les monuments historiques, et patrimoniaux (notamment l'ancienne forteresse) qui composent le territoire portuaire. L'inscription de certains bâtiments à la liste des monuments historiques témoigne de leur caractère patrimonial, ce qui peut ajouter une plus-value aux yeux des touristes, si tant est qu'ils soient informés de leur existence. Tout du moins, le fait que ces bâtiments soient reconnus comme ayant un caractère historique implique sa bonne conservation. Ainsi, même si les touristes n'étaient pas explicitement tenus informés de son appartenance à la liste des monuments historiques, la préservation de son état, et de son architecture grandiose serait aisément remarquable pour eux, les incitant alors à s'y intéresser de plus près. Finalement, le résultat serait le même que le touriste soit informé, ou non de son appartenance à la liste des monuments historiques. Enfin, le Patrimoine portuaire peut remplir de nouvelles fonctions : certains anciens de stockage ont servi à l'implantation de logements, des logements destinés à la population locale, comme aux touristes. Ces logements peuvent s'avérer particulièrement adaptés aux touristes d'affaires. Effectivement, de plus en plus dorénavant, les ports développent des services à ce type de touristes en mettant à leur disposition des locaux qui satisfont leurs attentes. C'est notamment ce que nous a montré l'Autorité Portuaire de Gand en accordant à sa future Maison portuaire de nouvelles fonctions avec la création d'espaces pouvant faire office de salles de réunion, notamment, accessibles à la population, et aux touristes d'affaires. Cette catégorie est d'ailleurs particulièrement visée par l'Autorité Portuaire de Gand qu'elle tente d'attirer en faisant valoir le passé commercial du port, et en tentant d'y recréer l'atmosphère marchand qui régnait.

Ainsi voyons-nous que les ports, et les acteurs qui interagissent sur ce territoire (Autorités Portuaires, Villes, ...) ont fait des efforts qui se sont traduits par différentes actions pour que leur Patrimoine ne soit pas uniquement accessible à la population locale, mais aussi aux touristes. Cette action semble être d'autant plus importante pour la redynamisation des ports qu'ils en représentent la

porte d'entrée aux touristes qui arrivent par la Mer. Ils sont donc un point de passage obligé pour ceux-ci, et par là même, une vitrine pour la ville qu'il convient donc de mettre en valeur, et de rendre attractive dans une optique de développement territorial.

Ceci prouvent donc qu'elles ont compris qu'il s'agissait d'un enjeu du futur pour lequel prennent part les individus. Conscientes de cet intérêt porté par une part croissante des individus, elles ont saisi l'occasion pour développer une offre touristique autour du Patrimoine portuaire.

c. Les Autorités Portuaires ne surfent-elles pas sur un thème à la mode à d'autres fins ?

Par cette troisième, et dernière question notre objectif est de traiter la place que chaque Autorité Portuaire souhaite prendre à l'échelle du territoire de leur ville-port, mais aussi face aux autres Autorités Portuaires Européennes. Nous avons donc voulu savoir si les Autorités Portuaires avaient adaptées un, voire des projets déjà présentés les éditions précédentes au thème de cette cinquième Edition du Prix ESPO, le Patrimoine. Pour ce faire, nous avons recensé tous les projets présentés durant les quatre premières éditions du Prix ESPO, auxquels nous avons ajoutés ceux de l'édition 2014, et retenu les villes qui avaient un titre identique à celui de 2013.

Les Autorités Portuaires de Livourne, et Trelleborg en Suède ont sû décliné un projet de large envergure en en proposant un volet spécialement orienté sur le thème du Patrimoine, conformément à la thématique imposée. Si dans le cas de Livourne il n'est pas visible à travers les titres que le projet de fond est le même, il en est différemment pour Trelleborg dont l'intitulé en 2013, « Vision 2010-2015 – Sustainable Development of a Leading Baltic Seaport within a Growing Community », s'approche très clairement de celui de 2014 : « Vision 2010-2015 : The City, and Port Developed in Harmony with Each Other ». En effet, nous voyons bien à travers ces titres que les deux projets s'insèrent dans le même grand projet qui vise à transformer le port entre 2010, et 2015. Si les aspects traités sont différents, ils correspondent à deux volets d'un même projet d'ensemble.

Dans le cas de Livourne, si le titre du projet présenté en 2013, « A journey through the Waterways », n'est pas le même que ceux des Editions précédentes, « Open Port » (2009 : « Open Port », 2011 : « Open Port Project », 2012 : « Towards the Livorno Port Center : The Open Port Project »), en s'y intéressant de plus près, nous avons pu comprendre que ce premier correspondait à un sous-projet de ce dernier cité. L'Autorité Portuaire, dans l'optique de faire élire son projet « Open Port », qu'elle présente au Prix ESPO depuis sa création en 2009, a décliné ce dernier pour répondre à la thématique du Patrimoine. Mais si le projet avait été déclaré vainqueur de cette Edition, cela aurait constitué une pierre angulaire à la mise en place du projet globale « Open Port ». Ainsi pouvons-nous dire que le Patrimoine semble être un prétexte pour l'Autorité Portuaire afin de faire admettre un projet qui en réalité intègre bien d'autres notions, et dont les répercussions seraient bien plus importantes pour la ville-port de Livourne, et son image face aux autres ports maritimes Européens.

A l'aide des réponses à ces précédentes interrogations, nous sommes désormais en mesure de dire que le Patrimoine permet réellement de créer un lien entre la ville, et le port par la mise en place de mesures concrètes, tels que nous l'ont prouvé les projets des différentes Autorités

Portuaires. Ceci se témoigne de diverses manières : création de liens réels avec la ville visant à satisfaire la demande croissante de la population en termes de Culture, et création d'une offre touristique Patrimoniale portuaire de qualité qui peut s'insérer dans une offre plus large englobant l'ensemble du territoire urbain-portuaire. Nous comprenons bien que les Autorités Portuaires ont été attentives aux demandes nouvelles en termes de Culture des individus, les incitant ainsi à offrir l'accès au Patrimoine portuaire tant aux citoyens locaux, qu'aux touristes. Autant d'adaptations qu'ont su mettre en place les Autorités Portuaires, leur permettant ainsi d'asseoir leur rôle dans l'activité urbaine, et économique. Néanmoins, nous avons également mis au jour que le Patrimoine pouvait s'avérer être un moyen pour les Autorités Portuaires de faire accepter par l'Organisation Européenne des Ports Maritimes des projets dont l'objectif premier n'est pas la mise en exergue du Patrimoine. En effet, nous avons pu constater que certaines Autorités Portuaires avaient su décliner un large projet en plusieurs thématiques différentes dans l'unique but de se voir accordé la mise en marche de leur projet global. Ceci nous amène alors à nous questionner quant à la pérennité d'un projet qui se base sur le Patrimoine, puisque l'intérêt pour ce dernier semble aussi être la nouvelle cause en vogue de la Société des pays développés.

3. En conclusion : un Patrimoine portuaire clairement précisé pour un lien recréé

Les différentes interrogations que nous avons élucidées dans cette troisième partie de notre projet nous permettent dorénavant d'en conclure quant aux hypothèses posées comme postulats en introduction.

La première hypothèse affirmant que les Autorités Portuaires auraient revu, corrigé, et se seraient approprié le concept de « Patrimoine », est partiellement infirmée. Elles n'ont effectivement pas transformé la définition communément admise du Patrimoine, mais en ont précisé le contenu en décrivant, pour chacune d'entre elles, les éléments qui le constituent. Elles se sont donc bel, et bien approprié le concept de « Patrimoine », ce qui semble d'ailleurs être la meilleure solution pour proposer un projet qui soit le plus concret possible, car descriptif de la composition réelle du patrimoine de la ville-port en questions. Les Autorités Portuaires n'ont donc fait que préciser la définition de leur Patrimoine en en détaillant le contenu pour s'approprier de la manière la plus juste de celui-ci, et ainsi rendre compte dans leur projet tout l'intérêt de le protéger.

En ce qui concerne la deuxième hypothèse, nous comprenons très clairement avec l'étude des différents projets précédemment proposée que le Patrimoine constitue un réel outil de développement territorial, et qu'il permet bien aux ports qui en sont encore doté de créer des liens forts avec la ville, et ainsi d'asseoir leur rôle dans l'activité urbaine, et économique. Des liens, nous l'avons vu, que les Autorités Portuaires se sont démenées pour créer. Notre deuxième hypothèse est donc vérifiée.

CONCLUSION

Ce Projet de Fin d'Etudes nous a permis de comprendre dans un premier temps dans quelles circonstances les ports des pays dits développés étaient arrivés dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle à un état d'abandon, et comment l'activité y était progressivement revenue. D'abord, les anciens ports se sont vus être le lieu de la création de programmes immobiliers répondant aux besoins de la ville qui les jouxte, puis à l'intérêt croissant de la population pour le bien-être, et les activités de loisirs et de détente en ville. Parallèlement, nous avons pris connaissance du phénomène croissant que connaît notre Société (sous-entendue, les pays développés et riches) depuis 1980 : l'intérêt du grand public pour le Patrimoine. Ainsi avons-nous souhaité traiter cet intérêt pour le Patrimoine dans le cadre portuaire, et voir s'il était un moyen efficace pour les Autorités Portuaires d'accroître leur place dans la sphère urbaine qui l'entoure.

Pour ce faire, nous nous sommes basés sur les projets présentés par les Autorités Portuaires Européennes au Prix de l'Organisation Européenne des Ports Maritimes (ESPO) 2013, dont le thème est l'intégration sociétale du port à la ville par l'usage du Patrimoine. L'étude de cinq d'entre eux par l'intermédiaire de réponses à un entretien semi-directif et la collecte des rapports de projet nous a permis dans un premier temps de vérifier que la définition admise par les Autorités Portuaires du terme « Patrimoine » était légitime, qu'elle répondait aux critères généraux de cette notion. Nous avons donc compris que les Autorités Portuaires ne transformaient pas cette notion quelque peu généraliste, mais qu'elle la précisait en détaillant les éléments qui le constitue. Une fois cette définition précisée du Patrimoine aux yeux des Autorités Portuaires, nous nous sommes attachés à comprendre quels étaient les liens que permettait de créer le Patrimoine portuaire avec la ville. Ainsi avons-nous compris que le Patrimoine était un réel outil de rapprochement entre le port et la ville, et notamment ses habitants. Outre le lien recréé avec les citoyens locaux, nous avons constaté également que le Patrimoine était un moyen considérable pour attirer des touristes de natures différentes, que ce soient ceux en déplacements professionnels (tourisme d'affaires), ou ceux venus pour découvrir la ville et son port. C'est de la sorte que nous avons pu vérifier notre deuxième hypothèse, et affirmer que le Patrimoine permettait bel et bien de créer un lien entre la ville et le port, en rapprochant les citoyens locaux de leur port historique duquel ils s'étaient séparés depuis plus de 50 ans, et en suscitant l'intérêt croissant des touristes qui jouissent ainsi d'une offre complète répartie entre ville et domaine portuaire.

En conséquence, nous sommes dorénavant en mesure d'affirmer que les Autorités Portuaires, pour se construire une légitimité urbaine, ont d'abord précisé quels étaient les éléments constitutifs de leur Patrimoine, sans pour autant transformer la définition de ce terme, ni profiter de son envergure pour présenter des projets qui en réalité ne seraient pas fondés sur des éléments patrimoniaux. Dans une autre mesure, nous avons mis au grand jour le rôle du Patrimoine portuaire : celui d'unir physiquement et symboliquement le port à la ville qui le jouxte. Ce rapprochement des deux sphères a donc montré la capacité des Autorités Portuaires d'user de ses ressources pour attirer les citoyens locaux dans l'ancien port historique, mais aussi à prendre place dans l'économie touristique d'un territoire. Ainsi, nous comprenons que certaines Autorités Portuaires Européennes ont su impliquer tous les individus, qu'ils soient citoyens locaux ou touristes. Ceci est donc un signe

concret de la réussite des Autorités Portuaires à se créer une place dans l'environnement urbain qui l'entoure, et ainsi asseoir sa légitimité urbaine.

Néanmoins, nous avons soulevé le fait que le Patrimoine pouvait en réalité s'avérer être une plus-value dont se targuent les Autorités Portuaires pour faire élire par l'Organisation Européenne des Ports Maritimes des projets qui, en réalité, sont d'envergure bien plus large, et pour lesquels le Patrimoine ne représente qu'un volet. Ainsi, il nous faut contrebalancer le succès que connaissent les Autorités Portuaires grâce à leur projets portant sur le Patrimoine en mettant en avant que ceux-ci reposent sur un phénomène qui, certes perdure depuis maintenant plus de 30 ans, mais qui s'avère en réalité être un phénomène de mode¹¹ approprié par la Société des pays dits développés. Or, ne sommes-nous pas conscients, en tant qu'individus appartenant à cette dernière, que nos envies, et les besoins que nous émettons fluctuent avec le temps et l'évolution de notre environnement ? Les projets des Autorités Portuaires portant sur le Patrimoine sont de véritables réussites aujourd'hui, mais pour combien de temps ?

¹¹ " La mode est un usage passager, introduit dans la société par le goût, la fantaisie, le caprice ; c' est une vogue " (LITTRE).

BIBLIOGRAPHIE & WEBOGRAPHIE

- **Ouvrages imprimés :**

CANTAL DUPART M., CHALINE C. (sous la direction de), *Le port cadre de ville*, Paris, L'Harmattan, 1993.

CHALINE C. (sous la direction de), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 1994.

GRAS P., *Le temps des ports : déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, DL 2010, 1 vol. 298 p.

JEUDY P.-H., *La machinerie patrimoniale*, Paris, sens & tonka, 2001.

- **Chapitres d'ouvrage électronique :**

GRAVARI-BARBAS M., VIOLIER P., « La « festival market place » ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter » [en ligne]. In : *Villes et Tourisme : Images, Espaces, Acteurs*, Poitiers, *Noroi*, N° 178, Avril – Juin 1998, pp. 261-278.

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182X_1998_num_178_1_6868

GRAVARI-BARBAS M., « La conquête d'une nouvelle frontière: réinvestissement symbolique et requalification fonctionnelle des fronts de fleuve urbains » [en ligne]. *Carta Université d'Angers ESO UMR 6590 CNRS*, n°22, Octobre 2004, p.31-39.

http://eso.cnrs.fr/TELECHARGEMENTS/revue/ESO_22/Gravari-Barbas.pdf

DAUDET B., ALIX Y., « Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux » [en ligne]. In *Organisation et Territoires*. 2012. vol. 21, no. 2 & 3, p. 41-53.

http://www.sefacil.com/sites/sefacil.com/files/Daudet_Ville_Port.pdf

- **Ouvrages électroniques :**

GUIBOURDENCHE P., *Conserver le patrimoine pourquoi?* [en ligne]. Décembre 2010, 42 p.. [9 Mai 2015] <http://www.icem-pedagogie-freinet.org/sites/default/files/28Npatrimoine.pdf>

ESPO Award 2014 – Booklet with Summary of Applications [15 Avril 2015] http://www.espo.be/images/stories/image_library/espo%20award%202014%20booklet.pdf

ESPO Award 2013 – Booklet with Summary of Applications [consultation régulière] http://www.espo.be/images/stories/events/2013/espo_award_2013/0-espo%20award%202013%20booklet.pdf

ESPO Award 2012 – Summary of Applications [18 Avril 2015] http://www.espo.be/images/stories/events/2012/espo_award/espo_award2012%20booklet.pdf

ESPO Award 2011 – Summary of Applications [18 Avril 2015] http://www.espo.be/images/stories/Publications/others/espo2011award_brochure.pdf

ESPO Award 2010 – Summary of Applications [19 Avril 2015] http://www.espo.be/images/stories/Publications/others/espo2010award_brochure.pdf

ESPO Award 2009 – Summary of Applications [19 Avril 2015] <http://www.espo.be/images/stories/Publications/others/ESPO2009Award-SummaryofApplications2009.pdf>

Fédération Nationale des Agences d'urbanisme, *Innovations Ville-Port : pour des projets intégrés Ville-Port* [en ligne]. Marseille : Agence d'Urbanisme de l'agglomération Marseillaise, Septembre 2011. [9 Mars 2015]
http://www.fnau.org/file/news/Collaborationville-port_BR.pdf

Port of Antwerp, *HERITAGE: The bread-crumb trail between city and port* [en ligne]. Rapport pour ESPO Award 2013. Antwerp: COLOPHON, Juillet 2013, 15 f.. [12 Février 2015]
http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/file_EN.pdf

Port Authority of Cartagena, *Dive into the heritage of a historical port* [en ligne]. 23 p.. Rapport pour ESPO Award 2013. [17 Février 2015]
<http://www.apc.es/docs/dive.pdf>

Port Company of Ghent, résumé du projet *Turning the Guild house « Vrije Schippers » into the Port House*, 16 p..

Port Authority of Livorno, Application Form – ESPO Award On the Societal Integration of Ports, Fifth Edition – 2013 et résumé du projet *A journey through the waterways and canals a commemorative path of port and city history*, 56 p..

Port Authority of Oslo, Application Form – ESPO Award On the Societal Integration of Ports, Fifth Edition – 2013, 8 p..

Port Authority of Oslo (NES A.), Entretien pour le projet *Oslo Maritime Cultural Heritage Plan* présenté pour le ESPO Award 2013 [annexe].

Port Authority of Melilla (ALBERT A.), Entretien pour le projet *Loading of Mineral* présenté pour le ESPO Award 2013, Juin 2013.

Port Authority of Thessaloniki (VANGELAS G.), Entretien pour le projet *Regenerating the port's history* présenté pour le ESPO Award 2013.

Port Authority of Trelleborg (NILSSON A.), Entretien pour le projet *Vision 2010-2015 - sustainable development of a leading Baltic seaport within a growing community* présenté pour le ESPO Award 2013, Juin 2013.

VADELORGE L., « Le patrimoine comme objet politique », in *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, POIRRIER P. et VADELORGE L. (dir.) 2003, Paris, La Documentation Française, p.

11-24. [9 Mai

2015] http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.culturecommunication.gouv.fr%2Fcontent%2Fdownload%2F2333%2F15607%2Fversion%2F3%2Ffile%2Fhistoire_patrimoine_intro.pdf&ei=sfdPVf2uOILfUdPBgagC&usg=AFQjCNFVHTN-WwnoJwAGgze_Df-ONb-h0g

Ville du Havre, *Faire la Ville avec le Port : Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port*, Guide des bonnes pratiques, Projet Européen mené dans le cadre du Programme régional Hanse Passage [en ligne]. Le Havre, Novembre 2007. 136p.. [26 Février 2015] http://www.aivp.org/wp-content/uploads/2012/04/Guide_PCP_AIVP2007_FR.pdf

- **Thèses, Mémoires, Articles, Rapports inédits :**

CHIAPPERO D. sous la direction de THIBAUT S., *Patrimoine ligérien et développement urbain : définition et nouvelles pratiques d'aménagement*, 3 vol. (537 f., non pag., 145 f.), vol.1 (537 f.)
Thèse doctorat : Aménagement de l'espace et d'urbanisme, Université de Tours : département de géographie, Centre d'Etudes Supérieures de l'Aménagement, 1996.

LEVA G., *Patrimonio Industrial del Riachuelo: aportes desde la economía urbana para su revitalización*. 15 p.. Rapport du "IV Coloquio Latinoamericano sobre Rescate y Preservacion del Patrimonio Industrial", Departement de Sciences Sociales de l'Université Nationale de Quilmes (Argentine), en collaboration avec métropolis habitat.

MORUCCI F., *Le Livorno Port Center*, Littérature grise

PATRICIO MENESES Q., *Puerto Madero/ Ciudad de Buenos Aires*. 15 p.. Projet urbain.
Deuxième semestre 2004.

VERDELLI L., MORUCCI F., «Renouveler l'identité de la ville entre culture portuaire et loisirs. Le cas de Livourne», in : *Penser la ville pour les loisirs : nouvelles tendances en aménagement*. Revue Loisir & Société, sous presse, 2013. 23 p..

VINUALES G., *Patrimonio portuario : Base Naval de Puerto Belgrano (1896-2011)*, 30 p..
Séminaire de critique n°166 de l'Institut d'Art Américain et de Recherches statistiques, 27 Mai 2011.

- **Revue électronique :**

LANDEL P.-A. et SENIL N., « Patrimoine et territoire, les nouvelles ressources du développement », Développement durable et territoires, Dossier 12 | 2009, mis en ligne le 20 Janvier 2009, [8 Février 2015]. <http://developpementdurable.revues.org/7563>

RUGGERI C., « Repenser la ville portuaire », Urbanités n°4 [9 Mars 2015]. <http://www.revue-urbanites.fr/4-edito/>

GERARDOT C., « Les élus lyonnais et leurs fleuves : une reconquête en question », Géocarrefour, Vol. 79/1 | 2004, mis en ligne le 23 Août 2007, [9 Mars 2015]. <http://geocarrefour.revues.org>

- **Sites web :**

Port d'Anvers [12 Février 2015], <http://www.portofantwerp.com/en/news/gold-port-heritage-antwerp>

European Sea Ports Organisation [consultation régulière en Février 2015], <http://www.espo.be>

Port d'Oslo [15 Février 2015], <http://www.oslohavn.no>

Port de Cartagena [16 Février 2015], www.apc.es

Journées du Patrimoine [9 Mai 2015], <http://www.journeesdupatrimoine.culture.fr/presentation>

Entretiens du Patrimoine et de l'architecture [10 Mai 2015], <http://www.culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Connaissance-des-patrimoines-et-de-l-architecture/Colloques-et-journees-d-etudes/Les-Entretiens-du-patrimoine-et-de-l-architecture>

Fondation du Patrimoine [10 Mai 2015], <https://www.fondation-patrimoine.org/> .

- **Documents audiovisuels :**

« Jean-Philippe LECAT définit l'année du patrimoine, et ses objectifs. », émission « Il n'y a pas qu'à Paris » du 7 Décembre 1980, source : INA, [9 Mai 2015], <http://www.ina.fr/video/I00015225>.

« Jean-Philippe LECAT s'exprime sur la répartition du budget de la culture entre Paris et la province. Il présente l'année du patrimoine et l'affiche de cette manifestation. », émission « IT1 13H » du 16 Octobre 1979, source : INA, [9 Mai 2015], <http://www.ina.fr/video/I00015248>.

ANNEXE



ESPO AWARD

ON THE SOCIETAL INTEGRATION OF PORTS

Fifth Edition - 2013 - Heritage

Questions to be answered in view of the publication that will be made of all projects submitted.

Port authority: Port of Oslo

Name of the project: Oslo Maritime Culutral Heritage Plan

Contact details for further information about the project: name, telephone and email

Åsa Nes, Head of Planning and Development mob 913 40 870

Asa.nes@ohv.oslo.no

Trude Thingelstad, Head of Communications (deputy) mob917 09 287

Trude.thingelstad@ohv.oslo.no

Port website www.oslohavn.no

*Please note that the **total length of your answers to questions 1 and 2 may not exceed 460 words.** However your answers may vary in length.*

1. Present your project

In the The Port of Oslos Cultural Heritage Plan we have identified maritime cultural artefacts, buildings, quays, cranes, lighthouses and marker buoys, and have assessed them with regard to worthiness for preservation and their current and future use. The plan has been drawn up to ensure that we, together with the general public, our customers and users, working with the antiquities authorities and city planning departments, will be more aware of the artefacts we administer, and to gain knowledge that we can take on board when we are deciding how to use the harbour areas in future.

We believe that the basic identification, valuation and description of the object and the illustrative material

are unique and necessary to have a good foundation on which to base development and preservation of

maritime cultural heritage. Great emphasis has been placed on providing the information gathered together within two folders, in language that is easy to understand and in a "package" that is attractive.

2. Please answer the following questions

- **Could you tell us at which stage of implementation the project is now?**

The maritime cultural heritage plan has been completed, but we still largely have the major, important work lying ahead of us. Work on the plan lays good foundations for several development projects.

Creating a plan for our remaining cultural heritage has enabled a strategy to be drawn up

which is now in the process of being implemented. Recently an overall strategic plan has been drawn up –

Port Plan 2013-2030 – Port of Oslo "The Gateway to Norway". This contains a formulation of both a strategy and several measures for "conveying Oslo's significance as a port city and its maritime cultural heritage". The Port Plan was adopted by the Board of the Port Authority on 20 June 2013.

- **What is the possible impact of the project / Which lessons have you learnt?**

First and foremost, Oslo Havn KF would like to take care of cultural artefacts through lively use, and by drawing up and implementing a new maintenance strategy, focusing on preserving the nature of our cultural history. In practice, securing the nature of cultural history means taking care when making changes or replacing parts of the artefacts. In principle, maintenance should be given priority over repair, repair over replacement, and replication over change. These principles should ensure that the buildings and facilities are still perceived as authentic, historical instruments and that the aesthetics linked to their method of expression and the materials used are maintained. For that reason, Oslo Havn KF has not found it appropriate to draw up any formal area development plan that has protection as its goal.

We have drawn up the plan with great emphasis on text, obviously to ensure it is correct, but also to ensure it is educational, easy to read and able to captivate many readers. The plan itself should contribute to a greater awareness and knowledge of the history of the port. The plan has become a best-seller and we have had to print a second edition. A lot of time has been spent on recording, setting values, discussing strategies and, perhaps most importantly, finding a good pictorial record is a time-consuming job. In the plan, some cultural artefacts have been selected that we believe ought to be taken care of.

- **Do you have other initiatives in the field of societal integration?**

We are planning to create an "app" for the Harbour Promenade, using the plan as the starting point in which the past, the present and the future can be shown on a mobile phone, and are accessible to the general public.

3. **Give us a nice quote from your CEO or port representative about the project submitted or explaining why you participate or why societal integration (special focus on heritage) is so important for your port (*max 100 words.*)**

- The port is in an ongoing transformation. We made this plan to identify, and be more aware the cultural heritage we administer and gain knowledge for the development of the port areas in the future, says Port Director Anne Sigrid Hamran.

The document is an important communications tool for people including the city's inhabitants, in explaining the port's historical significance – "The harbour at the head of the Oslo Fjord is the starting point for the city of Oslo".

<i>Please put in separate annex two pictures illustrating the project (CMYK-format in high resolution, minimum 300 DPI) and the logo of your port (in jpg and in eps format)</i>
--

TABLE DES MATIERES

Avertissement	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études en génie de l'aménagement	5
Remerciements	6
Sommaire.....	7
Introduction	9
I. Evolution des ports et intérêt pour le patrimoine.....	12
1. Les ports des pays développés : de l'essor à l'abandon	12
2. De la chute de l'activité portuaire classique à l'implantation de logements	13
3. Vers de nouvelles fonctions pour les anciens ports historiques	15
a. Activités tertiaires de bureaux.....	15
b. Commerces et restauration, le cas des « Festival Market Place »	15
c. Activités ludiques et récréatives.....	19
d. Activités culturelles, éducatives, recherche de création de pôle technologique marin.....	20
4. L'intérêt croissant de la population pour le Patrimoine	20
II. Notre cas d'études : ESPO Award 2013 – « Heritage »	23
1. L'Organisation des Ports Maritimes Européens (ESPO)	23
a. Qu'est-ce que l'Organisation des Ports Maritimes Européens (ESPO) ?	23
b. Prix annuel ESPO	24
i. ESPO Award	24
ii. ESPO Award 2013, « Heritage ».....	25
2. Projets présentés pour le Prix ESPO 2013, « Patrimoine »	27
a. Anvers – « Patrimoine : le trait d'union entre ville et port »	28
i. Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port, et la ville ?	30
ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?	31
iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?	32
iv. Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?	32
v. Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?	32
b. Carthagène – « Plongeon dans le Patrimoine d'un Port Historique »	34
i. Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?	36
ii. Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?	36
iii. Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?	36

iv.	Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?	36
v.	Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?	36
c.	Oslo – « Plan pour le Patrimoine Culturel Maritime du Port d'Oslo »	39
i.	Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?	40
ii.	Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?	40
iii.	Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?	41
iv.	Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?	41
v.	Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?	41
d.	Gand – « Transformation de la Maison Corporatiste « Vrije Schippers » (« Les Capitaines Libres ») en Maison Portuaire »	43
i.	Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port et la ville ?	45
ii.	Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?	46
iii.	Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?	47
iv.	Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?	47
v.	Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?	47
e.	Livourne – « Un voyage à travers voies navigables, et canaux »	49
i.	Quels sont les critères prouvant la création d'un lien entre le port, et la ville ?	51
ii.	Quelle est l'importance accordée au Patrimoine ?	53
iii.	Quel est le rôle du Patrimoine selon l'Autorité Portuaire ?	53
iv.	Quelle est la définition faite du « Patrimoine » ?	53
v.	Quelles sont les actions en faveur de la protection du Patrimoine actuel, héritage du passé ? / Celles qui construisent un Patrimoine futur (les constructions projetées) ?	53
III. Le Patrimoine portuaire : un moyen pour les Autorités Portuaires de faire valoir leur place dans le monde urbain environnant		55
1.	Le terme « Patrimoine » n'est pas, pour les Autorités Portuaires, une étiquette, mais bien une ressource territoriale	56
a.	Quels éléments portuaires sont considérés comme les éléments patrimoniaux à préserver ?	56
b.	Le « Patrimoine » n'est-il pas une notion trop large pour susciter la création d'un unique projet structurant de reconquête du front d'eau ?	56
2.	Le Patrimoine : facteur de rapprochement du port à la ville	58
a.	Quelle conséquence de l'intérêt de la population pour le Patrimoine ?	58
b.	Le Patrimoine des ports est-il intégré à une offre touristique ?	58
c.	Les Autorités Portuaires ne surfent-elles pas sur un thème à la mode à d'autres fins ?	60
3.	En conclusion : un Patrimoine portuaire clairement précisé pour un lien recréé	61
Conclusion		62

Bibliographie & Webographie	64
Annexe.....	68
Table des matieres	72

Directeur de recherche :
VERDELLI Laura

LASLAZ Florine
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2014-2015

La reconquête des fronts d'eau urbains des dernières décennies

La place du Patrimoine dans cette reconquête

Les ports des pays développés ont connu, ces siècles derniers, d'importants bouleversements internes qui ont mené à leur progressif abandon au début de la deuxième partie du XX^{ème} siècle face auquel ont su réagir les Autorités Portuaires qui ont alors entamé un processus de reconquête dans le dernier quart du siècle dernier. Parallèlement, la société qui caractérise ces pays formule de nouveaux besoins. Détente, bien-être, loisirs, et accès à la culture sont dès lors de mise, et ce, notamment dans les territoires urbains. Or dans la notion de culture est incluse une thématique relativement vaste qu'est le Patrimoine. Plus particulièrement, le Patrimoine est en vogue à l'aube des années 1980, période à laquelle différentes mesures des Gouvernements Européens, à l'image de celui de la France, sont mises en place concernant son accès pour le large public. C'est dans ce contexte que la population se passionne pour l'héritage d'une époque passée, essentiellement sous sa forme bâtie.

A la rencontre de la reconquête portuaire et de l'intérêt patrimonial, ce projet vise à comprendre comment les Autorités Portuaires des pays développés ont usé de la notion « Patrimoine » pour se construire une légitimité urbaine.

Dans cette optique, y est analysé le cas de cinq projets présentés au Prix de l'Organisation Européenne des Ports Maritimes 2013, dont l'intitulé était l'intégration sociétale des ports décliné sous un aspect patrimonial. Autant de projets différents qui rendent compte de la perception du « Patrimoine » par les Autorités Portuaires, et de l'usage qu'il en est fait pour permettre à ces dernières de se positionner dans le contexte urbain qui les entoure.

Mots Clés : Patrimoine, ports, Autorités Portuaires, intégration sociétale des ports à la ville, liens ville/port, Prix ESPO 2013.