



HAL
open science

Nouvelles urbanités des friches de l'époque industrielle

Michèle Collin

► **To cite this version:**

Michèle Collin. Nouvelles urbanités des friches de l'époque industrielle. Moulier Boutang Y. Politiques des Multitudes, Amsterdam, pp.583-587, 2007. halshs-00153480

HAL Id: halshs-00153480

<https://shs.hal.science/halshs-00153480v1>

Submitted on 27 Jun 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Nouvelles urbanités des friches de l'ère industrielle

Michèle Collin

La ville est actuellement l'objet d'une abondante conceptualisation autour des notions de ville monde, ville générique, ville globale, qui nous fait naviguer successivement de New York à Tokyo en passant par Hong Kong et la Rivière des Perles. Cette nébuleuse mondialisante, totalement uniformisante au plan de l'analyse urbaine autant qu'imprécise dans l'analyse socio économique est-elle bien une préfiguration, comme le propose Rem Koolhaas, de l'avenir de la ville en général? L'insistance sur les nouvelles métropoles asiatiques et ce qui se passe en Chine aujourd'hui, particulièrement dans la Rivière des Perles de Macao à Canton et Hong Kong, ne caractérise-t-elle pas tout au contraire la volonté chinoise de "rattraper le temps perdu" (la période Mao) par une intense phase de massification industrielle. À Shenzhen et ailleurs, on construit effectivement à toute vitesse, tant de gigantesques infrastructures manquantes que des gratte ciels uniformes par centaines. Il faut accueillir la main d'œuvre des usines nouvelles...et préparer l'entrée dans l'OMC.

A ces non-lieux massifiés sensés représenter la mondialisation, nous opposons l'hypothèse de nouvelles territorialisations et de redéfinition des positionnements des villes dans la recherche de l'affirmation tout au contraire de spécificités productives.

L'exemple du redéveloppement des friches industrialo-portuaires marque précisément qu'il existe aujourd'hui, selon les places, une production tout à fait uniformisante ou au contraire des valorisations spécifiques liées à l'identité des territoires. La friche est ainsi un territoire emblématique des mutations de la ville. L'abandon de *l'espace urbain* de l'époque industrielle pour l'affirmation d'une *urbanité* spécifique passe par le réinvestissement de ces territoires centraux -jadis dédiés à l'industrie et au port- et permet de voir comment les divers acteurs de la cité investissent ces mutations.

1- Modèles dominants et alternatives

Un modèle dominant du waterfront a été promu aux USA dès les années 60. Boston d'abord, puis San Francisco ou Baltimore développent le concept de "festival market place" qui mixent galeries commerçantes et espaces publics de promenades pour une redynamisation des centres anciens. La dimension ludique y sera progressivement introduite avec des musées, aquariums ou vieux gréements qui reproduisent un peu partout une même vision standardisée de culture maritime.

Ce modèle s'est ensuite diffusé en Europe à partir des années 80 par l'opération de reconversion des Docklands de Londres. Haut lieu de l'activité industrialo-portuaire mondiale jusqu'au milieu du siècle, Margaret Teatcher voulut y créer une nouvelle "city" devant marquer le dépassement de la période industrielle par un renforcement de la place dans l'économie post fordienne de la finance et de la communication. Au plan urbain, cette réalisation est devenue une caricature de la logique spéculative immobilière

sans aucun plan directeur. Elle a pu être analysée en termes de "chaos urbain" ou de "déconstruction de la ville" tant est manifeste la succession de chefs d'oeuvre architecturaux entourés de no man's land sans transports publics. Cette enclave exclue de toute urbanité a finalement fait figure de contre modèle pour toutes les autres réalisations qui ont suivi.

Barcelone a alors représenté une réaction à cette conception spéculative en remodelant son vieux port et sa façade maritime à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992. Tout en reproduisant le modèle américain de commerces de masse autour des mêmes aquariums géants ou multiplex et des mêmes stéréotypes maritimes reléguant le portuaire au passé industriel, la réalisation a reposé sur un processus de mobilisation des forces de la cité. Un "plan stratégique", outil de réflexion et d'action sur l'avenir de la ville a fait coopérer les acteurs locaux de l'ensemble des institutions et associations de la ville pour ajouter d'autres logiques à la création d'espaces chalandisés. La recomposition de quartiers comme la Barceloneta mixant population locale liée traditionnellement au port et nouveaux habitants avec la création de longues plages publiques brisent avec les expropriations massives des villes américaines et surtout de Londres.

Barcelone tente de présenter son modèle en Amérique latine comme alternatif à l'anglo-saxon. Mais les dynamiques constituantes de la ville, particulièrement sa dynamique bourgeoisie autonome par rapport à l'Etat central et sa forte tradition syndicale anarchiste, ne sont pas reproductibles. La société carioca s'est ainsi révélée incapable de faire émerger un véritable projet pour restructurer des friches industrialo-portuaires en plein centre ville (Rio Mar). Les processus complexes de mobilisation des acteurs locaux autour de projets stratégiques pour leur ville sont impossibles dans une ville où une multiplicité d'intérêts se contente de rentes de l'Etat central. Les divergences entre ville et port, entre les diverses institutions publiques d'Etat ou entre public et privé font particulièrement apparaître une absence d'affirmation de communauté locale. Même la conjonction d'intérêts à court terme, tant de la société civile pour une logique immobilière que des autorités portuaires pour des concessions de terrains très lucratives, ne se produit pas comme cela a pu être le cas à Bilbao, Gènes ou Buenos Aires sur le modèle barcelonais.

Gènes est ainsi représentatif de cette situation intermédiaire. Les forces socio-politiques et économiques historiquement puissantes ont su réaménager la façade maritime, mais en soi, sans relation avec le centre ancien fortement dégradé et socialement marqué par les pratiques sociales spécifiques d'une forte présence immigrée. Il existe des stratégies locales mais sans coordinations avec d'autres, d'origines régionale ou étatique au détriment de la cité.

Il faut alors évoquer Montréal qui représente un autre pas de la démocratie dans la cité. Dix ans ont été nécessaires pour l'émergence d'un projet de recomposition de sa façade portuaire résultant non pas d'un acteur dominant mais de l'initiative d'un "mouvement de citoyens" qui a détourné les premières tentatives d'un waterfront à la mode nord américaine. L'architecture industrielle et portuaire est appréhendé comme lieu d'histoire et d'*appartenance* nécessitant une valorisation. La coopération entre les différents acteurs de la place a alors permis de dépasser la coupure caractéristique du waterfront

entre bord de l'eau et espace portuaire en développant certaines activités de croisière, de remorquage ou d'excursion qui réimpose progressivement une polyvalence perdue depuis l'ère industrielle par des espaces urbains monofonctionnels. L'urbanité contre l'urbain. Car l'écueil principal de ces recompositions urbaines est de vouer dorénavant la ville essentiellement aux loisirs qui remplacerait une activité industrielle précédente, le waterfront après le port, sans rapport aucun avec la spécificité de la ville portuaire.

2 - Affirmation des spécificités des villes

Il faut regarder vers l'Europe du Nord pour appréhender des pratiques démocratiques continues qui permettent à la ville d'élaborer de nouveaux contenus quant à l'usage des anciens quais et bassins de l'époque industrielle. Anvers, Hambourg ou Rotterdam ne se posent nullement comme modèles mais se centrent sur des problématiques de développement de l'ensemble de la ville dans le long terme. À la recherche d'une valorisation des spécificités de leurs sites, ils jouent prioritairement sur l'intégration économique et urbaine. Un autre rapport entre ville et port lie les activités modernes immatérielles d'interface dans la ville avec les activités matérielles et commerçantes du port.

Rotterdam en fournit le meilleur exemple à travers la réorganisation des quais de la Meuse au coeur de la ville. Dès les années 80, Rotterdam affiche son ambition de métropole européenne par la revitalisation urbaine de ses bassins les plus anciens. Immeubles de bureau et programmes publics d'habitat se conjuguent avec un ensemble de sites culturels dont le musée maritime Prins Hendrik est le plus représentatif d'une volonté de renforcer la qualification de la ville. Patrimoine et culture portuaire sont ici considérés comme des facteurs de production de la place participant à son positionnement de première porte d'Europe.

Le projet Kop Van Zuid sur la rive sud de la Meuse poursuit la même logique de renforcement des fonctions métropolitaines d'un "main port " qui a besoin d'une "main city". Passer en effet d'une fonction de port industriel, même gigantesque, à la distribution des marchandises du monde entier sur l'Europe implique de renforcer le positionnement international de la ville toute entière autour du développement des fonctions immatérielles. Kop Van Zuid s'articule donc autour d'un pôle tertiaire de services et d'activités liées au commerce international capable d'attirer et de regrouper les sièges sociaux des entreprises multinationales et leurs cadres. Les espaces centraux en bord de l'eau font ici l'objet d'une stratégie concertée pour un objectif propre à la cité. Le projet de Rem Koolhaas combine les fonctions de services avec l'habitat, la culture et les loisirs autour de l'objectif jugé stratégique d'une mise en valeur des capacités de la place. Ici pas de "ville générique" , selon la commande Koolhaas produit un projet adapté aux spécificités des lieux et à ses enjeux.

C'est qu'en Europe du Nord, le statut municipal des ports a permis une appropriation plus rapide des mutations actuelles dans la mesure où les conflits d'intérêt entre représentants de la ville et acteurs du port s'expriment et sont directement négociés au sein même de l'institution municipale pour la définition d'une planification stratégique

commune. L'urbain et l'économique vont de pair, sur le mode d'une tension permanente mais dans l'affirmation d'une communauté territoriale.

Cette contextualisation rend nécessaires des pratiques sociales qui intègrent l'ensemble des citoyens aux dynamiques urbaines et économiques. Dans les différentes opérations de recomposition des anciens quartiers portuaires, tant de l'Altona que du Speicherstadt – *ville des entrepôts*-, la ville développe une l'approche de l'évolution sociale, économique et environnementale des quartiers étalée dans le temps. L'initiative municipale des "bauforum", ateliers d'urbanisme ouverts au public, fait travailler de grands noms de l'architecture avec des urbanistes locaux sur les quartiers à recomposer avant de présenter les projets au public. Ces fiestas mobilisent élus, techniciens et population pour penser l'évolution de la ville en fonction d'objectifs généraux.

3- En France, la friche lieu d'innovation sociale et d'affirmation de nouvelles subjectivités

La France est en retard sur la redéfinition de ces espaces en déshérence et peu de réalisations d'envergure ont vu le jour puisque les ports restent encore administrativement autonomes des villes. Seul un ministre-maire a pu en partie s'émanciper de ces freins bureaucratiques à Dunkerque. Mais de nouvelles populations investissent, quand à elles sans attendre, ces friches riches d'abord d'aubaines foncières. Elles introduisent dans les locaux industriels abandonnés leurs activités du secteur immatériel pour alimenter une métamorphose invisible de l'extérieur dans un premier temps mais féconde d'une forte créativité sociale. Bureaux d'études, associations dans les domaines culturel, artistique, social ou de la communication exercent sur la friche de la Belle de Mai à Marseille, dans l'île de Nantes ou sur le quartier de l'Eure au Havre des actions coopératives qui interpellent les municipalités.

Des événements prennent aussi corps sur ces territoires chargés d'histoire tels les universités d'été ou le festival des Allumés à Nantes et "les jardins temporaires" au Havre qui transforment ces espaces du passé en territoires d'innovation. Dans le même temps de nouveaux bâtiments peuvent aussi apparaître, tels les maisons de bois pour les familles en difficulté de l'association "Je crois en toi", qui marque la mobilisation de Havrais sur les difficultés des habitants du quartier.

Les municipalités et autres institutions étatiques généralement propriétaires de ces lieux en déshérence sont bien d'accord pour une occupation temporaire qui fait animation mais peu enclines à laisser se développer ces "occupations" sur le long terme. La bataille entre les groupes implantés et les institutions peut s'avérer victorieuse comme l'a montré l'exemple de la friche de la Belle de Mai à Marseille. Mais le caractère éclaté et diffus des groupes qui portent les projets aboutit le plus souvent à la "pulvérisation" soulignée par Stefano Boeri lorsque ces initiatives rencontrent un projet urbain tant ces multitudes sont considérées comme parfaitement marginales par les gestionnaires traditionnels. Pourtant la nouvelle philosophie des projets de ville pourrait modifier les rapports de force.

4 - Projet urbain contre projet de ville

Après la toute puissance de l'urbanisme d'Etat des trente glorieuses et de ses instruments uniformes de planification, est arrivé l'ère du projet urbain décentralisé. Il s'agit de mobiliser les responsables locaux pour mettre en place une approche sans démarche programmatique et évolutive sur le long terme qui tente de mettre sur pied des processus de concertation avec la population. Inventée et pilotée par le haut, elle continue en réalité de se centrer sur la production de l'urbain et nullement de la ville puisque la dimension économique y est sous estimée, voire totalement absente. On a repris à l'Europe du nord les notions de projet flou et flexible mais sans bien évidemment prendre en compte la dimension politique des orientations stratégiques propres à une ville.

Ainsi le projet d'Alexandre Chemetoff et Jean Louis Berthomieu sur L'Ile de Nantes se donne pour seul objectif de réconcilier l'île avec le fleuve. Un plan guide vise l'île en soi et pour soi en la découpant en îlots voués à des fonctions urbaines avec le seul fil conducteur d'organiser l'espace public. La continuité de la logique fonctionnelle de la production de l'urbain, autonomisée de la dimension économique et vide de vision stratégique est patente. Au même moment, les Nantais se mobilisent ailleurs pour repositionner la ville par rapport à la Loire et l'estuaire dans son ensemble.

Urbanistes et Architectes se sont emparés du marché des friches des villes portuaires en reproduisant les vieilles coupures fonctionnelles pour éliminer d'emblée toute stratégie économique et reléguer notamment l'activité portuaire au rang de vieilleries sans lien avec la ville. Ainsi la revue L'architecture aujourd'hui vient de produire un dossier "villes portuaires" sans jamais parler de la mondialisation.

Seule Marseille énonce un projet stratégique de repositionnement de la ville portuaire par rapport à des enjeux européens autour de la recomposition des vieux quais et quartiers portuaires de La Joliette. Mais la forte domination de l'Etat dans la gestion de l'établissement public "Euroméditerranée" liée au faible dynamisme local laissent sceptiques les Marseillais eux-mêmes. En pleine mondialisation, Marseille régresse désormais derrière les places de Gènes et Barcelone pour le traitement des marchandises à haute valeur ajoutée.

L'opportunité de repenser la ville sur de nouveaux agencements productifs exige ainsi des forces urbaines capables de prendre en compte leurs multitudes. Les unes et les autres commencent parfois à se reconnaître pour dépasser les investissements d'Etat ou la recherche de profit immobilier. Nombre de villes françaises sont sur une recomposition locale interne tandis que d'autres en Europe, déjà dominantes dans l'économie post fordienne, affirment des stratégies spécifiques en fonction de l'inscription qu'elles recherchent dans la mondialisation.

Bibliographie

- Ariel Graafland, "Cities in transition" , 010 Publishers, Rotterdam, 2001.
- Thierry Baudouin & Michèle Collin, "L'après-friches portuaires", *Urbanisme*, 291 , 1996.
- Thierry Baudouin & Michèle Collin, "The revival of France's port cities in European ports", A M J Kreukels & E Wever (eds)", *Journal of economic and social geography* , 87 , 1996. (special issue for the 28th international geographical congress, La Haye)

-Thierry Baudouin, Michèle Collin & Claude Prelorenzo (eds), "Urbanité des cités portuaires", L'Harmattan, Paris, 1997, 403 p.

-Thierry Baudouin & Michèle Collin, "The Havre in the era of globalization : from port to port city", pp. 81-94, in : Kreukels A. & Wever E. (eds) *North Sea Ports in transition : Changing Tides*. Van Gorlum, 1998, The Netherlands.

-Alexandre Chemetoff: et Jean Louis Berthomieu: "L'Ile de Nantes, le plan guide en projet", éditions MeMo, Nantes, 1999.

-Rem Koolhaas, Stefano Boeri, Sanford Kwinter, "Mutations, ville=monde", catalogue d'exposition, ACTAR, 2001.

-L'architecture d'aujourd'hui : dossier villes portuaires, n°332, édition Jean Michel Place, 2001.

Résumé

Face aux discours dominants sur la ville-monde, ville globale ou générique, nous opposons l'hypothèse de nouvelles territorialisations et de redéfinition des positionnements des villes dans la recherche de l'affirmation de spécificités productives. L'exemple du redéveloppement des friches industrialo-portuaires marque précisément qu'il existe aujourd'hui, selon les villes, soit une production tout à fait uniformisante de la ville soit des valorisations spécifiques.

En France l'opportunité de repenser la ville sur de nouveaux agencements productifs est peu saisie: la friche est le plus souvent l'objet d'une recomposition locale, interne, urbaine tandis que d'autres villes en Europe du nord, déjà dominantes dans l'économie post fordienne, affirment des stratégies spécifiques en fonction de l'inscription qu'elles recherchent dans la mondialisation.